

HET VISSERIJBLAD

ONAFHANKELIJK MAGAZINE VAN DE ZEE

EXTRA

**Coöperatieve
Hulp in Nood**
met fotoreportage

- ★ MICHAEL & LEON VANDEKERCKHOVE
EEN LEVEN LANG OP ZEE
- ★ SCHEPEN MAKELBERGE
EN DE OOSTENDSE VISMIJN
- ★ SCHIPPER LOUIS ADAMS
STOPT ERMEE
- ★ ERASMUS DE BROUWER
EEN KAPER

55ste jaar – verschijnt maandelijks – 1 mei 1988 – nr. 4 – 99,- BF.

FOTOCOLUMN



HET GEVAAR KOMT UIT HET ZUIDEN

In het maartnummer van „Het Visserijblad” wijdden wij een artikel aan het veelbesproken jaar 1992 (De Vaart der Volkeren, HVB nr. 2, 1988). De stelling die we toen verdedigden was dat 1992 een revolutionair jaar zal zijn voor de visserij en dat het er voor de Belgische vissers op aan zal komen de boot niet te missen.

We blijven volharden in die stelling en worden daarin gesteund door verschillende uitlatingen die de EG-commissaris Willy De Clercq in o.a. Humo en Het Laatste Nieuws. Er is onlangs ook een studie verschenen van Edwin Verdoolaege over „de kustregio en het Europa van 1992” en ook daarin wordt het grote belang van dat jaar benadrukt.

De grote sprongen in de ekonomie en dus in het dagelijks leven worden door twee factoren bepaald. Enerzijds zijn er nieuwe technologische ontwikkelingen. De uitvinding van de stoomkracht en later van de ontplofingsmotor hebben (ook) de visserij een nieuwe impuls gegeven. Telkens was daarbij hetzelfde stramien te zien: zij die bij het oude zwoeren werden overspoeld door diegenen die van de nieuwe technieken gebruik konden maken. De tweede doortastende faktor is het overheidsingrijpen. Politieke beslissingen, zoals het uitbreiden van de territoriale wateren, het stimuleren van de binnenlandse consumptie, het al dan niet verlenen van scheepskrediet, internationale spanningen en de gevolgen daarvan op de petroleumprijzen zijn slechts enkele politieke factoren, die van levensbelang zijn voor de verdere ontwikkeling of de stagnatie (en dus de teloorgang) van een vissersvloot.

De vervolmaking van de Europese eenheidsmarkt is ook een politieke faktor en nog geen kleintje ook. Het is natuurlijk wel waar dat 1992 niet als een donderslag bij heldere hemel zal vallen, maar het is evenzeer waar dat niet weinigen zullen schrikken van de gevolgen die dat jaar zal hebben in hun persoonlijke leven.

DE TREK NAAR HET ZUIDEN

In zijn hogervermelde studie ziet Edwin Verdoolaege een grote economische verplaatsing gebeuren van het Noorden naar het Zuiden, die verschuiving gebeurt enerzijds binnen in de meeste grote industrielanden van West Europa, maar ze gebeurt ook in Europa als geheel. Hetgeen daarin voor ons belangrijk is, is de konstatering dat Frankrijk, Portugal en Spanje in het Europa van de toekomst een steeds grotere rol gaan spelen. Op deze gang naar het zuiden hebben die landen doortastend ingespeeld. Frankrijk bijvoorbeeld is er met zijn kanaaltunnel, zijn TGV en zijn modernisering van de Frans-Iberische spoorlijn als de kippen bij geweest om die trek naar het zuiden te rendabiliseren.

Het totaalbeeld dat we in die studie te zien krijgen is er één van een vervoerssituatie, die nieuw zal zijn en van enorm belang voor de verdere ontwikkeling van de industrie, het toerisme... en van de visserij.

Die drie nieuwe vervoersassen die naar voor komen zijn:

- 1) Groot Brittannië - Centraal Frankrijk - Spanje - Portugal.

- 2) GB - Centraal Frankrijk - Alpenregio.
- 3) Spanje - Portugal - Centraal Frankrijk - Alpenregio (Zuid Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk, Noord Italië).

Voor België en Nederland betekent dat dat wij niet langer een centrale positie in Europa zullen toegemeten krijgen. Daar waar België nu zowat het verkeersknooppunt van Europa is dreigt ons land in de toekomst naar de rand geduwd te worden.

VERVOER

Eén van de grote veranderingen van 1992 is dat de grenzen tussen de verschillende EG-lidstaten verdwijnen, dus ook de grensposten en ook de wachttijden voor het goederenvervoer. Wat de vis betreft: deze zal over één of meerdere grenzen vervoerd worden met een tijds winst die de kwaliteit enorm ten goede zal komen.

Op het vlak van het visvervoer wordt 1992 dan ook koortsachtig voorbereid. Vooral Nederlandse en Spaanse vervoerders zijn bezig agentschappen op te richten in alle EG-lidstaten. De Nederlanders zijn al present in Spanje en Frankrijk. De Spanjaarden trokken over de Pyreneeën Frankrijk binnen en rijden er nu al met vrachtwagens met Franse nummerplaten.

Kleinere ondernemingen proberen het te halen door een partnerschap af te sluiten met buitenlandse vervoerders. Zodoende zal een lading vis uit zuid Spanje vertrekken en dan in de verschillende landen door andere vervoerders overgenomen wordt om uiteindelijk in het noorden van Denemarken te belanden.

Zal al dat vervoer de Belgische vismijnen links laten liggen? In elk geval is het zo dat de vervoerssektor de komende situatie grondig aanpakt en dat zal dan weer gevolgen hebben op alle Europese mijnen en dus ook op de vissers.

SO WHAT?

Is dat nu allemaal niet wat ver gezocht?

Moeten wij in onze vismijn, op ons vaartuig, in ons visserijblad, dat nu allemaal zo erg aantrekken. Moeten wij dan niet zoals de schoenmaker doen en bij onze leest blijven en gewoon over de kleine dingen des levens schrijven, over folklore bijvoorbeeld.

Moeten wij het dan niet overlaten aan mensen die het in Brussel wel allemaal in orde brengen en de Belgische visserij laten voor wat ze is: „een zeer klein bedrijf met een zeer gesloten karakter”?

Het probleem daarbij is dat de dingen nu zeer vlug aan het veranderen zijn. Het gesloten karakter van de Belgische Zeevisserij zal binnen de kortst mogelijke tijd opengebroken worden en wat erger is: wie dat zal proberen tegen te houden door zich op te sluiten zal onvermijdelijk tot de folklore gaan behoren, want daar komen ze...

PORTUGAL

Zowel Spanje als Portugal zijn de jonge broertjes in de EG. Hun inschakeling is nog volop aan het gebeuren, maar ze komen bliksemsnel aanzetten, die landen.

In alle geval is het duidelijk dat ze in de visserij een zeer grote rol zullen gaan spelen.

In Portugal werken bijna 42.000 vissers (cijfers 1984) en daarbovenop zijn nog eens 50.000 personen tewerkgesteld in de visverwerkende industrie. De visnijverheid is er de grootste leverancier van basisstoffen voor de industrie. De Portugezen krijgen 40% van hun dierlijke proteïnen binnen door het eten van visprodukten en ze zijn gewoon de grootste viseters van Europa (35 kg. per inwoner, per jaar).

In 1984 bestond de Portugese vissersvloot uit 19.000 vaartuigen, die goed waren voor een totaal van 209.000 BT. De grote zwakte van die vloot was haar ambachtelijke karakter, van de 19.000 vaartuigen waren er in dat jaar overigens maar 65% in gebruik en slechts de helft daarvan was uitgerust met een motor.



In Portugal overheerst het artisanale karakter.

Maar de Portugese regering is ondertussen niet bij de pakken blijven zitten. Sinds de intrede tot de EG werd gestart met een programma van vlootvernieuwing, rendabilisatie, beroepsvorming, die de vloot competitiever gemaakt heeft.

Anderzijds speelt vooral Portugal een rol in het verdedigen van de kleine visserij. Via haar Europees parlementslid Vasco Garcia wordt er trouwens een rapport voorbereid over de artisanale visserij en wanneer er op het einde van dit jaar over dat rapport gestemd wordt zal de uitslag ervan beslissend zijn voor zeer veel kleine vissers, niet alleen uit Portugal trouwens.

SPANJE

Wat de visserij betreft is Spanje gewoon het grootste EEG-land. Haar vloot is qua volume even groot als die van alle andere EG-landen samen.

De vlootvernieuwing en de ontwikkeling van de visverwerkende industrie geven de indruk dat Spanje van plan is de Europese markt in zijn eentje van vis te voorzien. Nog niet zolang geleden waren de Spanjaarden vooral op hun eigen binnenlandse markt gefixeerd, maar het verminderen en het wegvallen van de tolbarrières (1992!) maken dat die verkoopspolitiek ondertussen radikaal omgekeerd wordt.

Spanje is op zoek naar vreemde afzetgebieden. Het gaat daarbij niet alleen om visproducten, Spanje is ook een belangrijk land wat de scheepsbouw betreft en voor de productie van vismaterieel.

Overigens is er ondertussen nog iets gebeurd. Sinds Spanje en Portugal tot de EG toegestreden zijn hebben die twee landen niet alleen elk de banden met de rest van Europa vernauwd. Ook de commerciële banden tussen die twee landen onderling werden sterk aangetrokken, hetgeen de slagkracht van het zuiden van Europa nog opmerkelijk verhoogt.

DOEMDENKEN

Niet dat wij doemdenkers zijn. Het is niet zo dat wij zouden moeten gaan geloven in een rechtlijnige ontwikkeling, die er ongeveer als volgt uitziet: Spanje en Portugal voorzien de rest van Europa van vis en ze doen dat met vervoer dat België mijdt als de pest. Zó rechtlijnig verlopen economische ontwikkelingen niet, want andere landen proberen dat krachtveld uiteraard te beïnvloeden. Vandaar dat economische voorspellingen zo moeilijk zijn. Ware dat gemakkelijk dan zou iedereen nu precies



Spaanse vissershaven Vigo.

weten wat hem te doen stond, maar de dingen werken niet op deze manier. Wie was het ook alweer die zei: „Theory is gray my friend, but green is the eternal tree of life”.

Maar omdat juist niemand echt weet wat er in de toekomst zal gebeuren is het belangrijk dat er veel over al die zaken gediscus-

sieerd wordt, dat de vismijnprojecten, de havenontwikkelingen, de quota, de vestigingswet... uitgebreid aan bod komen, ook door zgn. onbevoegden, want dat is allemaal veel te belangrijk om dat alleen maar aan de „bevoegden” over te laten.

Flor Vandekerckhove.

OVER KREEFTJES

Het is voldoende bekend, dat de kreeftjesvisserij een belangrijke activiteit is. Vorig jaar bracht deze visserij 82,5 mln. op.

In hogere kringen – lees E.E.G.-kringen – besteedt men regelmatig aandacht aan beheersmaatregelen voor deze visserij. Noodzakelijk of niet, gewenst of niet. We laten dit buiten beschouwing vandaag.

Feit is, dat vooraleer iets wordt ondernomen, voldoende wetenschappelijke argumenten moeten voorhanden zijn. En het is in dit licht dat onlangs onderzoekers van de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee (IROZ) zich hierover hebben gebogen. Hun besluit was dat wat geldt voor de visbestanden niet zomaar op de kreeftjesbestanden kan worden toegepast. Deze diertjes hebben eigen kenmerken, zodat specifieke invalshoeken van doen zijn. Afwachten dus.

Sommige abonnees hebben klachten wat de postbedeling van „Het Visserijblad” betreft.

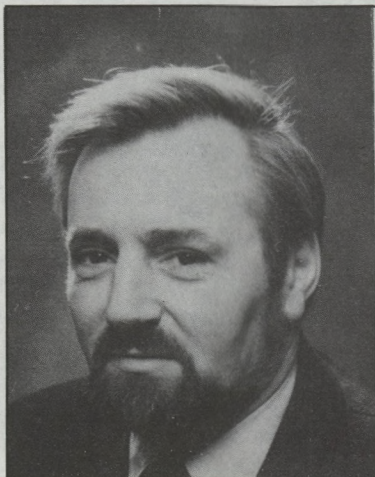
Laat desgevallend niet na ons te contacteren. Wij doen het nodige.

KORT

– Op donderdag 14 april jl. hield de coöperatieve vennootschap Onderlinge Visafslag uit Oostende haar jaarlijkse Statutaire Vergadering in het Rijkstation voor de Zeevisserij.

Op voorstel van de raad van bestuur werd het bedrag van het lidgeld voor 1988 gelijkgehouden aan dit van vorig jaar.

– op vrijdag 29 april om 16 uur houdt Hand in Hand Zeebrugge haar Algemene Vergadering in de vergaderzaal van Restaurant Le Chalet in Zeebrugge. Op deze vergadering zullen een aantal bestuurders verkozen worden en wordt een nieuwe Raad van Bestuur aangesteld.



*Met ingang van 1 maart 1988
is de Hr. Jacques van Sprundel
in dienst gekomen bij S.C.A.P.*

*Hij zal de leiding waarnemen van de afdeling
S.C.A.P. ZEEBRUGGE.*

Wij wensen hem alle succes toe.

LEON EN MICHAEL VANDEKERCKHOVE EEN LEVEN LANG OP ZEE

Langs moeders zijde waren er nauwe banden met de visserij. Grootvader Lauwereyns was IJslandvaarder „van de eerste generatie”, die met de „kolle” (lijn) ging vissen. De vader van Leon en Michael was stoker, eerst op de maalboot en later in de IJsfabriek. Zijzelf kozen voor de visserij.

Ons verhaal begint bij de terugkeer uit Engeland, waarnaar de familie gedurende de eerste wereldoorlog gevlucht was. Vader werkte er als stoker in een munitiefabriek en daar moesten ze het met zijn zeven zien te redden met vaders' wedde van 2,10 Pond.

In 1920 komt de familie terug. Leon (*14.09.1910) volgt er een opleiding in de „Paster Pype” en Michael (*23.06.1906) daarentegen had enige aanpassingsproblemen: „als de broeder mij vroeg hoeveel centimeter er in een meter waren, dan zei ik 91,5 en als hij vroeg hoeveel centiemen ik telde in een frank, dan zei ik 12. Ik rekende alles uit in Engelse maten. Mede hierdoor en ook door het feit dat ik al dertien jaar was en mee moest helpen de kost verdienen, kon ik geen visserijschool lopen. Ik werd op 27 januari 1920 aangemonsterd als scheepsjongen op de O.215 onder het gezag van „Boetsje Chapel”. Ik had wel schrik om analfabeet te worden en ik begon avondschoon te lopen in de Schippersstraat. In 1927, na mijn legerdienst, kon ik eindelijk mijn examen als leerling-schipper afleggen en in 1929 het examen schipper ter zeevisserij.”

Ondertussen was ook Leon als jongen

aangemonsterd op de O.144 van schipper Hubrouck. Leon weet het nog goed:

„als jongen verdiende je 125 frank per maand en daarboven kreeg je nog 0,15% op de besomming. Als je 200 frank per maand naar huis mee kon brengen, mocht je tevreden zijn.

Het eten aan boord was afgrijselijk. De eerste dagen viel dat nog mee, maar dan was ik te ziek om te eten. Tegen de tijd dat ik terug op mijn benen kon staan was er alleen nog de rest. Er was het brood dat in het ruim bewaard werd en beschimmeld opgegeten werd. Als dat brood, later op de reis, op raakte waren er nog de beschuiten. Die moest je op de hoek van de tafel slaan om ze kapot te krijgen. Die beschuiten stonden ook nog op rantsoen. Je kreeg er drie per dag van. Voor de rest was er natuurlijk ook nog wel vis en enige aardappelen.

Wij visten op IJsland en op het kanaal en ook wel op de Portugese kust, waar wij vooral op tongen uit waren. Er was dertien man aan boord: de kapitein, een stuurman, soms een bootsman, 5 matrozen, een lichtmatroos, een jongen, twee stokers en een machinist.”

SCHIPBREUK VAN DE O.144

Michael (spreek uit MAIKEL) vertelt: „het jaar 1924 liep op zijn einde. De dag dat we zouden vertrekken is er een vliegende storm en de kapitein beslist het vertrek uit te stellen. Ondertussen krijgt mijn broer Leon (in zijn zeemanscarrière ook riemebreker, chip-

Persoonsbeschrijving op 17.4.46.

Gestalte	Oogen	Haar	Gelaatskleur
1.88	blauw	brun	roze
Vingerdruk.	Huidbeprikking of andere bijzondere teekens.		
Algemeen Stamboek van		N°	
Stamboek van		N°	
Handteeken van den zeeman <i>Van dekerckhove</i> (Voor adres, zie laatste bladzijde)			

pesjouw of chip genoemd) griep en de volgende dag vertrekken we zonder hem naar Färoer. Het moet op 4 of 5 januari 1925 geweest zijn dat het gebeurde. (NvdR: Roland Desnerck heeft het in zijn Oostendse Visserij over 9 januari). We lagen aan de korre en opeens ontplofte het verwaringsstoelstel. Het schoot dwars door de wand van het schip en het water stroomde massaal naar binnen. Kapitein Pros Zonnekeyn liet alle katoen aan dek brengen en stak dat in brand. De vlammen stegen zo hoog als de mast. De enige treiler die in de nabijheid was kreeg ons onmiddellijk in de gaten en kwam op ons af. Wij waren gered. Twintig minuten later zonk de O.144 Nade.

NAMEN NOEMEN

En dan komen de herinneringen aan oude bekenden. De beroemde familie Zonnekeyn: de broers Richard, Tuur en Louis en de kozijs Pros (Bij Louis moest je lucifers tussen je ogen steken, want die deed je dag en nacht werken). Verder zijn er nog Michel Vermeersch (schipper van de O.144) en de zonen Aspelach („de ene werd „broek met koekjes” genoemd en de andere de „karmellevreter”, de eerdere tengere schoonbroer heette „de deserteur van 't kerkhof”). En nog namen: Johnny „Agels”, Vincke, De „neuze van Tieghem”, „Kromme Pies” en „Tiedrie”.

Leon: „Tiedrie was de armste mens die ik ooit gekend heb. Hij had zelfs geen strozak om op te slapen. Hij sloep op de netten en het water stroomde vanonder zijn laarzen al even vlug als het er van boven

Persoonsbeschrijving. — Signalement.

GESTALTE	OOGEN	HAAR	GELAATSKLEUR
Taille	Yeux	Cheveux	Tenon
1.88	bleus	brun	rose
HUIDBEPRIKKING OF ANDERE BIJZONDERE TEKENEN.			
Tatouage ou autres signes particuliers.			
Handteeken van den zeeman			
Algemeen Stamboek van Antwerpen			
Matrique générale d'Antwerp			
Stamboek van Antwerpen			
Matrique de Antwerpen			
Handteeken van den zeeman			
Signature du marin.			
Leon Van dekerckhove			

KONINKRIJK BELGIË ROYAUME DE BELGIQUE

Koopvaardij en Zeevisserij

Marine marchande et Pêche maritime

ZEEMANSBOEKJE LIVRET DE MARIN

afgeleverd aan: delivre à:

Van dekerckhove, Leonius-Honoratus-Franciscus

Geboorte op 14.9.1910 te Antwerpen

Geboorte op 23.6.1906 te Antwerpen

Geboorte op 3.10.1924 te Antwerpen

De Zeevisserij, Le Commissaire maritime, Antwerpen

binnenkwam". De juiste naam van veel van die mensen herinner ik me niet meer. Iedereen had bijnamen. Keek je omhoog dan was je een sterrekijker, keek je omlaag dan was je een goudzoeker. Er was altijd wel een reden om een lapnaam te krijgen".

Michael: „Vele kapiteins waren ongeletterd, maar wél knappe zeelui. Op hun zee-kaarten hadden zij een eigen taal ontwikkeld. Als je daarnaar keek was het precies of daar allemaal apen en schildpadden op getekend waren. Dat was dan een soort taal die zij zelf uitgevonden hadden. Ik herinner me „Boetsje Chapèl" die midden in de oceaan een lood liet zakken en aan de grond die hij daarmee ophaalde exakt kon zeggen waar we waren. „We zitten 20 mijl te hoog" zei hij.

Al die wetenschap werd ook erg geheim gehouden. Dat werd niet doorverteld. Ik herinner me een stuurman die stiekem een schrift bijhield, waarin hij opschreef wanneer en waar er gevestigd en hoeveel er gevangen werd. Hij was bezig zijn praktische kennis op te doen voor de dag dat hij schipper zou worden".

REDERIJEN

Leon: „wij hebben met alle grote rederijen gevaren. Met Aspeslagh, die had vier vaartuigen; met Brunet; met Bauwens, die had 8 à 9 schepen en ook met de Rode Vloot, daar waren betere leefomstandigheden. Er was een kok, die zijn stiel moest kennen, er was een marconist aan boord en de kapitein pakte zijn volk zonder brutaliteiten aan. Het ging er allemaal veel beschaafder aan toe. Ik heb er onder andere met Tuur Zonnekeyn gevaren en ook een reis met Tienne Blondé meegemaakt".

VAN VISSERIJ NAAR LOODSWEZEN

Leon: „Als matroos in de visserij verdienen we toen 1.000 à 1.200 frank per maand en we deden dat werk graag, maar je had helemaal geen sociaal leven. Een visser kon ook moeilijk aan een lief geraken.

Veelal mijnden we per reis twee keer in Engeland en de derde keer kwamen we naar huis. Tegen die tijd hadden we geen kleren meer aan ons lijf, in onze sokken waren vuistgrote gaten.

In principe kreeg je voor een reis van 18 à 21 dagen 3 dagen vrijaf. In de praktijk waren dat er 2,5. Maar als we in Engeland gemiddeld hadden ging de reder ervan uit dat we daar onze rust gekregen hadden en dat kwam er dus op neer dat we negen weken weg waren en 2,5 dagen thuis".

Michael: „In 1928 was ik verloofd en in heel dat jaar ben ik welgeteld 12 nachten aan wal geweest."

In 1929 verliet Michael (onder zachte druk van zijn verloofde) de visserij en ging naar het loodswezen. In 1931 volgde zijn broer.

Leon: „Mijn werk bij het zeewezen bestond erin de vaartuigen te bemannen. Met drie man voeren we naar een vaartuig en daar zetten we de loods aan boord, met twee man voeren we terug. Dat moest ook gebeuren als er windkracht 8 stond. Ik herinner me dat er gestraft werden omdat ze bij zo'n zwaar weer niet wilden roeien. Als de loods een „goeie" was dan hielpen we hem op het juiste moment op en van het touwladder. Met „dikkenekken" daarentegen hadden we geen medelijden. Die hielp er soms een nat pak of een blauwe plek aan over.



14.07.1952. Schipper 1ste klas Michael Vandekerckhove (uiterst rechts), aan boord van de „Zeehond", samen met zijn crew, (van links naar rechts) „Jagertje" Demoor, Cotteriau (†), Mechelaere (†), Vanneuville (†), Dermul (†), Vermote, Van Baek (†), Schepens, Bootsman (naam onbekend), Callebout (†).

WERELDOORLOG II

In 1940 vlucht Leon met de loodsboot naar Frankrijk. Aan boord zijn 80 à 90 mensen. Terwijl ze in Frankrijk van haven naar haven gestuurd worden, kapituleert België („de Fransen smeten met stenen naar ons"). Onderweg wordt ook zijn familie van hem gescheiden en uiteindelijk belandt hij in Engeland.

Daar monstert hij aan op het koopvaardij-schip „Leerdam" en maakt er een reis naar New York mee. Het koopvaardij-schip wordt later getorpedeerd. Daarna werkt hij aan boord van de Belgische Zeeleeuw die vooral andere vaartuigen bevoorraadt.

Michael van zijn kant vlucht met zijn gezin naar Engeland en komt er op het bergings-schip Zeehond terecht. Daar doet hij het werk dat Den Hartog zo boeiend in zijn boeken beschreven heeft. Hij bergt er schepen, die in het oorlogsgeweld getroffen zijn. De Zeehond redt er honderden mensen en bergt 81 vaartuigen.

Michael: „In de vlag voerden wij de Belgische leeuw met kroon. Onze Engelse gezagvoerder stond er hoofdschuddend naar te kijken en zei „uw land en uw koning hebben zich overgegeven en hier sta ik op een Belgisch vaartuig, op Belgisch grondgebied dus en ik vaar onder een Belgische vlag met de kroon op van die koning en onder die vlag schieten wij op Duitsers. Verdomd: WIJ ZIJN PIRATEN!!".

Zowel Leon als Michael nemen nog deel aan de landing in Normandië, Michael helpt er de kunstmatige haven aanleggen en Leon ziet als lid van de Royal Navy zijn vrouw slechts in december '44 terug.

Michael nog: „toen we na de oorlog terug waren, was het precies alsof er niets gebeurd was".

NA DE OORLOG

Leon verliest tijdens de oorlog alle ambitie om verder carrière te maken. Hij blijft matroos bij de loodsbond, bij de tuigboten, bij de maalboot en later op de „Hinder", een vaartuig voor wetenschappelijk onderzoek. Daarop werden tongen gevangen, gemerkt en weer te water gelaten. Na een hartkwaal heeft hij schrik om nog in zee te gaan en

blijft nog vijf jaar in dienst als wacht op de loodsboden.

Michael daarentegen heeft in de oorlog pas de smaak te pakken gekregen. In 1949 legt hij het stuurmansexamen af en in 1952 dat van schipper. Zijn eerste opdracht als schipper is trouwens aan boord van zijn vrouw Zeehond („Ik wist, bij wijze van spreken hoeveel klinknagels erin zaten").

De laatste tien jaar van zijn carrière is hij nog verantwoordelijk voor de bebakening van de Belgische kust („na 1,5 jaar was ik rond en dan moest ik herbeginnen. Na tien jaar had ik er mijn buik van vol. Er zaten wel goeie mossels op die boeien").

Toen hij op pensioen ging, had zijn vrouw hem nog liever een tijdje aan boord zien blijven. Toen hij er het bijltje bij neerlegde zei ze: „Maikel, jij was schipper aan boord, maar ik ben schipper in huis en ik zou graag die titel behouden." „Yes Sir" zei Michael en zo geschiedde.

Interview afgenomen door Flor Vandekerckhove (geen familie)

**Hoe bereikt U
3000 lezers
uit visserijmiddens**

**H. Baelskaai 2
8400 Oostende
Tel. (059) 32.55.59**

KORT

TE WATER GELATEN

Equity & Law II, het zeiljacht, dat onder leiding van Dirk Nauta zal deelnemen aan de Whitbread Round the World Race 1989/90 wordt op 2 mei in Lelystad (Nederland) te watergelaten.

Zoals wij vroeger reeds berichtten is de Oostendenaar Staf Versluys aangeduid als PR-man van het yacht. In die functie zal hij o.a. in de verschillende aankomsthavens van de race de logistiek verzorgen.

SPORTVISSER ANTWOORDT

Het artikel in „Het Visserijblad” van 9 maart (blz. 31) met als titel „WORDEN BEROEPSVISSERS GEBROOD-ROOFT DOOR SPORTVISSERS?” bezorgde mij koude rillingen. Een méér passende titel ware geweest: „WORDEN SPORTVISSERS DOOR BEROEPSVISSERS MET DE DOOD BEDREIGD?”.

Schrijver van het artikel, die, zoals uit de inhoud blijkt, een opvarende is van de Z.580 of Z.578, doet zijn verhaal op een zodanig stuntelige manier, dat zijn relaas in feite neerkomt op een zelfbeschuldiging en een duidelijke illustratie is van de misplaatste, egoïstische en zelfs naar het criminele neigende mentaliteit en het blijkbaar schrijnend gebrek aan zeemanschap van beide betrokken schippers.

Het is bovendien zonder meer duidelijk dat het in span vissen dwars doorheen een twintigtal voor anker liggende sportbootjes uitsluitend bedoeld is als een provocatie en een opzettelijke maar bovendien uiterst riskante poging om de sportvissers te koeioneren.

Volgens schrijver kennen sportvissers **niets** af van zeevaartreglementen of zeevaartrechten. Wat dan gedacht van de kennis van het reglement door beide beroepsschippers, die: pardoes doorheen een flotielje geankerde en bijgevolg totaal weerloze scheepjes varen, er een bij het ankertouw met hun schroef meesleuren, tegen hun achtersteven winchen en dus tengevolge hun onoordeelkundig en zeer gevaarlijk maneuver bijna een ramp veroorzaken met het bootje „Albatros”? Nochtans is, volgens het politiereglement, een boot die voor anker ligt, een NIET-MANEUVREERBAAR vaartuig en moet er op veilige afstand worden voorbijgevaaren.

Schrijver beweert bovendien: „...de bootjes liggen dicht opeen om de beroepsvissers het vissen te beletten”.

NEEN meneer! Kleine sportbootjes liggen steeds relatief dicht bij elkaar uit oogpunt van de veiligheid, daar ze in groep beter zichtbaar zijn zowel visueel als op radar.

Schrijver beweert eveneens: „...het bootje met name Albatros passeerde ons langs SB-zijde...”. NEEN meneer! De albatros lag, zoals duidelijk uit uw artikel blijkt, voor anker en het vissende span passeerde het en sleurde het bij het ankertouw mede.

Schrijver volhardt in tegenstrijdigheden en illustreert zijn schrijnend gebrek aan kennis en logica als volgt: „...de sportvissers vangen met de lijnen kabeljauw en wijting, zelfs als het kwantum voor beroepsvissers op is, vangen ze rustig verder...”. Maar natuurlijk mijnheer! Nog nooit gehoord van het Koninklijk Besluit van 31 aug. 1987 (Belg. Staatsbl. 09/09/1987), die in feite een aanvulling is van art. 11 van het K.B. van 14 juli 1987, inhoudende de maatregelen tot beheer van de nationale visquota alsook de specifieke voorwaarden met betrekking tot de sportvisserij?

De stupiditeiten van schrijver zijn blijkbaar onuitputtelijk want nu probeert hij volgende kwakkel: „...we gaven van op beide vaartuigen aandachtseinen en hadden onze reglementaire seinen op. De seinvlag T die wil zeggen: hou vrij van mij, ik ben bezig met de spanvisserij, en een diablo...”. Hadden beide schippers dan geen oog voor het sein (een bol) in de masten van de respectievelijke scheepjes, wat betekent: „Hou vrij van mij, ik lig voor anker, ik kan NIET MANEUVREREN”?

De Z.580 verwondert er zich bovendien over dat hij voor de rechtbank wordt gedaagd om de schade aan het bootje (35.000 fr.) te vergoeden. Ik kan mij van de indruk niet ontdoen dat hij er goedkoop van af komt. Zijn gehele manier

van denken en handelen, de opeenstapeling van fouten, het gebrek aan beroepsernst, de naïviteit, waarmee hij de feiten voorstelt, zijn allen bouwstenen

tot een monument van stupiditeit, en het incident dat mensenlevens had kunnen kosten is naar mijns inziens rijp om te worden behandeld door de onderzoeksraad van de zeevaart.

Gelukkig zijn niet alle beroepsvissers van die aard, en de meesten delen de zee, samen met de sportvissers, in harmonie en met wederzijds respect.

Naam en adres bij de redactie bekend.

Heel wat kopers begrijpen absoluut niet dat de verkoop van bepaalde soorten vis, en ook wel van vis van een bepaalde sortering, nog altijd per tien ben gebeurt. Aldus voor wat de vissoort „Schotse schullen” betreft, worden de kopers verplicht dit per tien ben te nemen! Het is duidelijk dat hiervoor dan slechts een paar kopers in aanmerking komen en de kleinere zich tot deze kopers moeten wenden voor de verwerving van een paar ben. Het is ook duidelijk dat hier de reders het slachtoffer zijn en anderzijds de kleine kopers de rekening aan de grote kopers betalen. Mocht deze verkoop per 2 ben doorgaan, dan zou er heel wat meer concurrentiestrijd in de afslag zijn, want het is de reder die hiervan profiteert.

We kunnen dit betoog herhalen voor wat de verkoop van de gulsoort nr. 4 betreft, die plots per 10 ben moet gebeuren in plaats van per 2 ben. Idem voor de IJslandvis. Dit laatste was min of meer begrijpelijk in de tijd van de grote IJslanders, die zeer grote vangsten aanvoerden, onder meer de Witte Ijszeeschepen, soms tot 4000 ben!

Wat de verkoop betreft, is de aanvoer niet meer zo groot, dat de O.V.A. zou moeten vrezin niet klaar te komen in een voormiddag.

Naam en adres bekend op de redactie.

Ik ben wellicht wat laat om u te feliciteren met de oprichting van de vzw Liefkemores, en vooral het heruitgeven van „Het Visserijblad”. In dienst van wijlen Pros Vandenberghen was ik immers 16 jaar lang nauw betrokken met het wel en wee van „Het Visserijblad”, en het deed me echt goed te vernemen dat een dynamische ploeg het verder uitgeven waagt.

Wat me echter naar de pen – allez, figuurlijk dan – doet grijpen: de bijdrage in het maantnummer van „Het Visserijblad” over Irma Westerlinck. Bijna twintig jaar lang stond ze in de Oostendse Revue aan mijn zijde, en ik heb een grenzeloze bewondering voor haar. Het heeft me dan ook veel pijn gedaan dat men haar bij het afscheid van de Revue niet letterlijk en figuurlijk in de bloemetjes heeft gezet, en gelukkig is Irmaatje zelf grootmenselijk genoeg om daar niet over verbitterd te zijn. De reportage in „Het Visserijblad” zal haar zeker echt veel deugd gedaan hebben.

Herman Moerman
Oostende

Palingvilcentrale België 091-444465

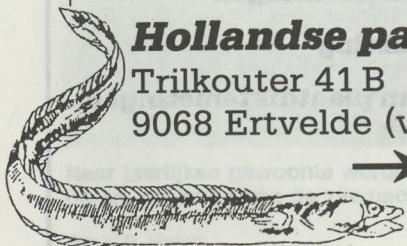
- groothorecaleveranciers levende en gevlide paling
- leveringen aan visgroothandelaars
- continu importen alle Europese landen
- optimale bevoorrading kustlijn en binnenland

Hollandse paling en vishandel bvba

Trilkouter 41 B

9068 Ertvelde (verkoop: Hr. van Damme)

→ 091-444465 ←



S.C.A.P. NIEUWS

BREAK FREE^{CLP}

VOOR ZEEWAARDIGE KWALITEITSZORG

Veilig Scheepsgebruik US Coast Guard Cert. 1024/25
Marine Qualified Product NATO Code S 758
Visserij Praktijktest RIVO 8-12/1986
Korrosiebestendig MIL-L-63460 C



reinigen, vochtverdringen,
smeren en preserveren
met één universeel middel,
in één snelle behandeling.
Effektief!

• verminderd slijtage

• voorkomt storingen

• verbetert veiligheid

• drukt reparatiekosten

Verpakt in stootvast plastic flessen (zónder drijfgas).
Inhoud 480 ml (CLP-5) en 1 liter (CLP-8), inkl. handpomp-sprayers.

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**

Vissershulde in Oostende

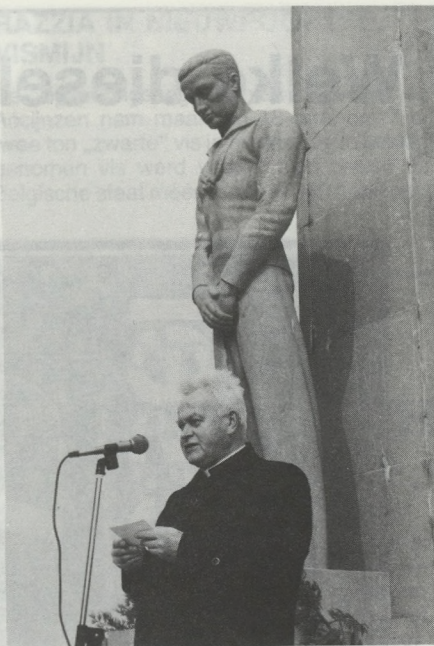
NATIONAAL MONUMENT

Het nationaal zeeliedengedenkteken op het Zeeheldenplein aan de Albert I Promenade werd in 1954 ingehuldigd. De twee zeelieden van het gedenkteken werden ontworpen door de Antwerpse beeldhouwer Willy Kreiz (Antwerpen 1903, Ukkel 1982), tevens de ontwerper van de zeemeermin op de binnenkoer van het Oostendse Feestpaleis. Voor de gipsen ontwerpen stond de inmiddels overleden eerste meester-chef Duyf model. In 1952 werd hij onder de bemanningsleden van de „Kamina” die voor herstelling in Antwerpen voor anker lag als „modelmatroos” uitgekozen door de beeldhouwer. De weduwe van Kreiz schonk de vier meter hoge gipsen modellen aan de stad Oostende toen de Antwerpse kapel die als atelier diende, ontruimd werd. De modellen, die in twee stukken werden vervaardigd, staan sindsdien op de tussenverdieping in het Feestpaleis. (gw)



Na de plechtigheid liggen de tientallen bloemenkransen erbij als herinnering aan hen die op zee achter bleven.

Traditiegetrouw werd tijdens het Paasweek-einde de jaarlijkse herdenking gehouden aan het Zeeliedenmonument op de Oostendse zeedijk. De plechtigheid wordt georganiseerd door het stadsbestuur en het Komitee Vissershulde in samenwerking met de Koninklijke Federatie der Belgische Zeelieden ter nagedachtenis van de omgekomen zeelieden. De „Dag der Zeelieden” werd ingezet met een vissersmis in de dekenale kerk van Sint-Pieters en Paulus die door talrijke familieleden en vooraanstaanden werd bijgewoond. Stoetsgewijze werden de bloemenkransen naar het zeeliedenmonument gedragen door leerlingen van de visserijsscholen, de Zeemacht en leden van folkloristische verenigingen. Aan de voet van het monument werden tientallen kransen neergelegd door vertegenwoordigers van de burgerlijke, militaire en geestelijke overheid en diverse instanties die bij de haven- en visserijbedrijvigheid betrokken zijn. De ingetogen plechtigheid werd opgeleusterd door de Oostendse stadsharmonie die de plechtigheid besloot met de uitvoering in sordino van de Vlaamse en nationale hymnen. (gw)



Visserijaalmoezenier E.H. Corneille tijdens zijn homilie ter nagedachtenis van de overleden zeelieden.



De voet van het zeeliedengedenkteken werd bedolven onder de bloemen, neergelegd ter nagedachtenis van de slachtoffers op zee.



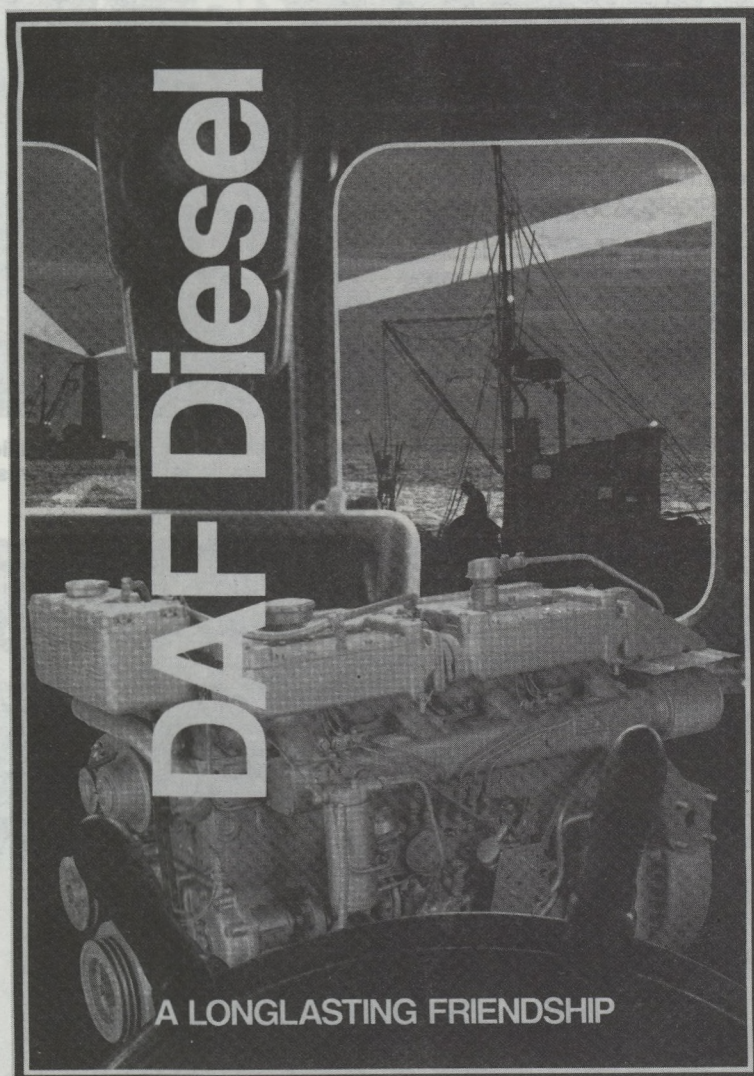
Naar jaarlijkse gewoonte werden de bloemenkransen aangebracht door visserskinden, en leden van de zeemacht en folkloristische verenigingen.

Foto's: G. Walters.



Namens de stad Oostende legde burgemeester Goekint de eerste krans neer.

Welke diesel u ook zoekt, er is altijd een **DAF**



*Scheepsmotoren voor voortstuwing
(continu vermogen: ISO 3046)*

Type	kW	PK	t.p.m.
DF 615 M	71	97	2200
DT 615 M	92	125	2100
DH 825 M	97	132	2100
DK 1160 M	125	170	2000
DKTD 1160 M	155	211	2000
DKT 1160 M	184	250	2000
DKS 1160 M	220	300	2000
DKX 1160 M	221	300	1800
DKX 1160 M	250	340	2000

*Scheepsmotoren voor hulp-
aandrijvingen
(continu vermogen: ISO 3046)*

Type	kW	PK
DF 615 MG	53	72
DT 615 MG	71	97
DH 825 MG	73	99
DK 1160 MG	106	144
DKTD 1160 MG	133	181
DKT 1160 MG	155	211
DKS 1160 MG	177	241
DKX 1160 MG	200	272
DKZ 1160 MG	218	296

Type	kW	PK
DF 615 MG	63	86
DT 615 MG	86	117
DH 825 MG	86	117
DK 1160 MG	120	163
DKTD 1160 MG	147	200
DKT 1160 MG	176	239
DKS 1160 MG	201	273
DKX 1160 MG	218	296
DKZ 1160 MG	240	326

DAF Diesel, Een langdurige vriendschap.

DAF Trucks N.V. – DAF België

Antwerpsesteenweg 126 – B-2630 Aartselaar
Tel.: (03) 870.02.11 Tlx: 31647

STAND VAN DE VANGSTEN

BELGISCHE QUOTA 1988

Uit onderstaande tabel blijkt dat vooral het kabeljauwkwantum onder zware druk komt te staan. De quotacommissie van de Rederscentrale, in vergadering bijeen op donderdag 21 april II, heeft bijgevolg adviezen overgemaakt aan de zeevisserijdienst

om het resterende quantum, in de mate van het mogelijke, veilig te stellen, zodat deze visserij tot het jaareinde zou kunnen bedreven worden.

Dit geldt eveneens voor de wijting in gebied VII (behalve VIIa). Het schelvisquotum in zone VII, VIII, IX en X is opgevisst.

Visbestand		quotum '88 (1)	vangsten 15.4.1988
kabeljauw	IIla SK	50	0
	IIa, IV	5.370	2.148
	Vb, VI, XII, XIV	60	0
	VII-VIIa, VIII, IX, X	980	675
	VIIa	400	61
		6.860	2.884
schelvis	IIla, b, c, d	50	0
	IIa, IV	1.260	10
	Vb, VI, XII, XIV	80	0
	VII, VIII, IX, X	70	66
		1.460	76
zwarte koolvis	IIa, IIIa, b, c, d; IV	60	34
	VII, VIII, IX, X	30	19
		90	53
witte koolvis	VII	430	143
wijting	IIa, IV	2.690	593
	VIIa	100	24
	VII-VIIa	180	176
		2.970	793
schol	IIla SK	90	0
	IIa, IV	10.630	3.573
	VIIa	260	29
	VIIId, e	1.630	561
	VIIIf, g	620	300
	VIIIf, j, k	60	0
		13.290	4.443
tong	IIa, IV	1.165	378
	VIIa	865	143
	VIIId	1.035	399
	VIIe	45	6
	VIIIf, g	685	341
	VIIIf, j, k	50	0
	VIIIf	325	62
		4.170	1.329
makreel	IIa, IIIa, b, c, d; IV	270	9
sprot	VIIId, e	30	0
heek	IIa; IV	40	0
	Vb, VI, VII, XII, XIV	330	17
	VIII behalve VIIIf	10	0
		380	17
zeeduivel	Vb, VI, XII, XIV	285	0
	VII	3.035	121
		3.320	121
schartong	VII	430	28
haring	IVc, VIIId	7.090	0

(1) uitwisselingen inbegrepen.

RAZZIA IN NIEUWPOORTSE VISMIJN

De opsporingsbrigade van Douane en Accijnzen nam maandag 18 april om 7 u. twee ton „zwarte” vis in beslag. De in beslag genomen vis werd verkocht en bracht de Belgische staat méér dan 100.000 frank op.

OOSTENDE AUTOMATISCH SORTEREN

De vislossersbond G. VAN WAES heeft in de vissershaven van Oostende een nieuwe belangrijke stap gezet in het moderniseren van het los- en sorteersysteem door een verdere bestelling van nog meerdere sorteermachines. Het biedt de mogelijkheid dure vissoorten zoals tong en staartvis volledig machinaal te sorteren.

Na het installeren van 10 transportbanden voor het lossen en sorteren van alle vis, die een tijdwinning en kostenbesparende modernisering is, is het automatische sorteren van dure vissoorten een groot financieel voordeel voor de bokkenvissers, daar hun opbrengst hoofdzakelijk verwezenlijkt wordt door de verkoop van tong en staartvis.

De proefperiode van 4 maanden heeft uitgevezen dat er door het automatisch sorteren van tong een verschuiving plaats heeft van 15 tot 20% van de twee goedkoopste tongensoorten naar de zes duurdere tongensoorten, hetgeen concreet betekent dat in de huidige omstandigheden **een voordeel tot 20% kan bereikt worden** op het prijsverschil tussen de duurdere en de goedkopere tongensorteringen.

Het grootste voordeel wordt bekomen wanneer de vangst hoofdzakelijk uit kleine sortering van tong bestaat zoals van de kustvisserij, de visserij van de West, van de Liverpoolbaai en van de Golf van Biscage alsook bij grote sorteringen van het Kanaal.

De automatisch gesorteerde vissoorten beantwoorden volledig aan de vooropgestelde gewichten (wat met de handsortering niet mogelijk is), waardoor na de verkoop elke klacht omtrent sorteringsgewicht kan vermeden worden en er aldus geen opbrengstverlies meer is voor de reder.

De vishandelaar kan immers klacht indienen wanneer een vooropgestelde sortering tong afwijkt; deze laatste laat echter nooit niets weten indien in de aangekochte partij tong duurdere sorteringen aanwezig zijn.

Gezien de mogelijkheid van opstelling van **meerdere machines** kan de los- en sorteer-tijd merkkelijk ingekort worden. Tevens kan de tong en staartvis gelijktijdig met de andere vissoorten gelost en gesorteerd worden wat ten goede komt **aan de globale kwaliteit**.

Alle vissoorten zullen in de nabije toekomst met speciale weegtoestellen nauwkeurig worden gewogen.

De kostprijs voor het machinaal sorteren, op verzoek, bedraagt 1,75 fr. per kg, wat in zeer ruime mate gecompenseerd wordt door de meerwaarde die de partij machinaal gesorteerde tong krijgt.

OOSTENDE: DE LANGE MARS NAAR EEN NIEUWE VISMIJN

In „Het Visserijblad” van april 1988 hadden we het uitgebreid over de verschillende plannen voor de renovatie van de Oostendse vismijn. In dat artikel legden we een klemtoon op de plannen, die door de O.V.A. ingediend werden.

Vandaag laten we de heer Makelberge aan het woord. Hij is Schepen van Visserij van de stad Oostende. Hij blijft rotsvast achter „zijn” plan staan.

Momenteel ziet het er ook naar uit dat het de schepen zal zijn die zijn slag thuishaalt en het moet gezegd: hij weet zijn visie met brio naar voor te brengen.

Het definitieve antwoord zal gegeven worden op de Oostendse gemeenteraad van mei. Ondertussen krijgt U van ons de argumentatie van de schepen.

HOE HET BEGON

„Heel de kwestie gaat terug naar onze konstatering, 4 jaar geleden, dat de vismijn aan modernisering toe was. Vooral het verkoopstelsel kreeg daarbij onze aandacht (het lossen, afroepen,...).

De pvba Van Waes werd in het nieuwe kontrakt ertoe verbonden het lossysteem te moderniseren en de stad zou zorgen voor de computerisatie van de verkoop.

De gebouwen zouden aangepast worden.

Terzelfdertijd werden we gewezen op de vele problemen die zich stellen met het afjzen van de vis en wij togen op zoek naar andere koelingsmethodes.

Nadat onze diensten de eerste plannen opgemaakt hadden, stelde zich, voor ons, het probleem om de vismijn ook in overeenstemming te brengen met de eigen die het Ministerie van Volksgezondheid stelde, nl. het bewuste KB van 1976.

Als we dat allemaal samen brachten: behoefte aan modernisering, het koelprobleem en het probleem van de hygiëne besloten we dat er eigenlijk feen sprake meer was van een eenvoudige modernisering, maar dat het hier een serieuze renovatie betrof.

RENOVATIE

Bij al het voorgaande kwamen dan nog de EEG-voorschriften (zie kaderstukje) en deze deden ons de prioriteiten herbepalen: eerst zorgen dat we in orde kwamen met de voorziene wettelijke bepalingen en daarna het aanpassen van de verkoopmethodes.

De nieuwe visie (renovatie i.p.v. een simpele modernisering) deed ons ook inzien dat de studie voor onze eigen diensten te zwaar zou zijn en we hebben dan na goedkeuring in de gemeenteraad (maart '85) een studie bureau (BELCOPLAN) aangesteld.

KEURDERS

In 1986 deden de vitrinaire keurders hun intrede in de vismijn. Die wezen ons erop dat, als we de vismijn willen renoveren, we ook aandacht moesten schenken aan de pakhuizen, want die verkeerden in een

lamentabele toestand. Dus werden de renovatieplannen nog uitgebreid en ook deze opdracht werd gegeven aan het studie bureau.

DE E.G.-VOORSCHRIFTEN

Er bestaat een „Ontwerpvoorstel voor Richtlijnen van de Raad, houdende vaststelling van gezondheidsvoorwaarden inzake de produktie en het in de handel brengen van Visserijprodukten”.

Het betreft hier een lijvig dokument waaraan elke vismijn, vanaf 1992, zal moeten beantwoorden. In die tekst wordt o.a. bepaald waaraan de ruimtes, waar vis gelost en verhandeld wordt, zullen moeten voldoen. De vloeren, de wanden, de indeling: alles wordt geregulemeenteerd.

Zo moet er een frigo zijn voor de binnenkomende, niet verwerkte vis, idem voor de verwerkte vis, een aparte ruimte voor het verpakkingsmateriaal en hoe dat allemaal in elkaar moet steken wordt ook bepaald. Het gestapelde verpakkingsmateriaal mag niet in aanraking kunnen komen met de verwerkte vis en moet dus los staan van de werkplaats. Binnenkomende en af te voeren vis moeten eveneens in gescheiden ruimtes staan. Er moet een bureau zijn en er moeten sanitaire voorzieningen komen. Ook wat dat laatste betreft gaat men tot in de details: kraantjes mogen niet handbediend kunnen worden.

De vis moet op maximum 3 graden bewaard worden. Ze moet op elk moment eenvoudig kunnen gekeurd worden, hetgeen dan weer gevolgen heeft voor het stapelen...



„Wat ons betreft is het dossier O.V.A. afgesloten”. (foto gw)

EEN EERSTE PLAN

Een eerste plan ging nog uit van de bestaande situatie, met twee rijen pakhuizen. Terzelfdertijd gingen we na welke methode we zouden volgen: heel de vismijn afbreken of de structuur behouden en daar aanpassingen doen. De tweede oplossing was veruit de goedkoopste.

Met dat basisplan zijn we naar de verschillende geïnteresseerden geweest: naar de reders, de leurders, de groothandel en de vislossersbond. We hebben ook een hearing gehouden met alle vismijngebruikers en we hebben een enquête gehouden onder de pakhuishuurders.



Een beeld van de Oostendse vismijn, anno 1988. (foto gw)

Het belangrijkste resultaat van die enquête was de conclusie dat er geen behoefte was aan 137 pakhuizen en dat we zelfs de tweede rij volledig zouden kunnen slopen.

PRINCIPE

Ondertussen had de heer Pintelon ons gezegd dat ook hij, namens de O.V.A., een renovatieplan zou indienen en zou voorstellen de vismijn te privatiseren. Wij waren bereid zijn plannen naast de onze te leggen omdat het uiteraard had kunnen zijn dat de optie van de O.V.A. interessanter was dan de onze.

Eerlijkheidshalve moet ik er wel aan toevoegen dat het schepencollege ondertussen ook de beslissing nam om de vismijn (en niet de pakhuizen) in eigen beheer te houden: eerstens is de vismijn een winstgevendende zaak voor de stad (wanneer wij het

sluizencomplex buiten beschouwing laten), tweedens is een vismijn niet zomaar een verkoopshalle. Ze is een beleidsinstrument. D.w.z., via het vismijnbeheer, kan de stad ervoor zorgen dat de niet-winstgevende, maar toch noodzakelijke, bezigheden toch blijven doorgaan. Een privéonderneming moet daarbij anders tewerk gaan en moet die verlieslatende activiteiten afstoten. De stad moet ook zorgen dat iedereen aan bod komt, ook de leuhandel bijvoorbeeld, en ik kan me niet van de indruk ontdoen dat de O.V.A. met de Beroepsvereniging van Visgroothandelaars een front gevormd had, waarvan het eindresultaat zou zijn dat de leurders uit de vismijn zouden moeten verdwijnen.

Dus ons principe was: de vismijn blijft in stadsbeheer, op voorwaarde natuurlijk dat de stad de renovering financieel zou kunnen

Op de hearing in het bestuursgebouw (26 maart ll.) overhandigde de „Beroepsvereniging der Visgroothandelaars van België” een reeks vragen aan Schepen Makelberge. Omdat deze laatste eerst zijn uiteenzetting wilde houden, verlieten de groothandelaars de vergadering. Hieronder drukken wij de vragen van de Beroepsvereniging af en het antwoord van de Schepen.

1. Is er reeds een kandidaat concessionaris voor de pakhuizen?

„Ja, er is een kandidaat voor de renovatie en de erfpacht van de pakhuizen. Het betreft een op te richten NV en de aanvraag daarvoor is ingediend door de NV. Venneborg”.

2. Zo ja, voorziet die concessionaris een algemene renovatie van AL de pakhuizen, of enkel renovatie van de pakhuizen waarvoor een huurder geïnteresseerd is?

Veronderstel dat er maar 15 bedrijven een aanvraag indienen, en hun pakhuizen (zen) gerenoveerd worden.

Wat met de niet-verhuurde? zal men die laten verkrotten?

De concessionaris is niet gebonden door het politiereglement. Hij kan dus willekeurig naast een groothandel, een pakhuizen ter beschikking stellen en laten inrichten voor viswinkel.

„Het is duidelijk dat de pakhuizen waarvoor geen interesse bestaat niet gerenoveerd worden maar gesloten. Stel dat er maar 15 bedrijven geïnteresseerd zijn dan worden de andere pakhuizen gesloten. Wij zullen die niet laten verkrotten maar ze zullen alleen nog maar als stapelruimte gebruikt mogen worden.

Viswinkels zullen daar niet mogen gemaakt worden, dat wordt vastgelegd in de overeenkomst met de erfpachter”.

3. De concessie houdende maatschappij is geen liefdadigheidsinstelling. Hun doel is dus winst te verwerven.

Welk huurkontraat zal een eventuele huurder krijgen? Is lange termijnhuur mogelijk?

Hoeveel zal de huurprijs bedragen?

Zal die voor een bepaalde tijd vastlig-

gen, of afhankelijk zijn van de willekeur van de verhuurder?

Zal er mogelijkheid zijn de binneninrichting naar eigen behoeften in te richten of te laten inrichten?

Wat wordt voorzien voor een huurder tijdens de renovatiewerken? Kan hij ergens terecht om zijn activiteiten verder te zetten?

„Lange termijnhuur is mogelijk en de richtprijzen voor de vernieuwde pakhuizen vertrekken van zo'n 25.000 fr. voor een pakhuizen van ± 140 m². De huurprijs hangt verder ook af van de eisen van de huurders. De EG stelt dat er gladde wanden moeten zijn. Het spreekt vanzelf dat een pakhuizengebruiker die wil dat dit met faience gebeurt een andere prijs zal betalen dan iemand die een ander materiaal kiest”.

„De huurprijs zal uiteraard kontraktueel vastliggen en er zal, zoals gezegd, mogelijkheid zijn om het interieur naar eigen behoefte in te laten richten”.

„Uiteraard voorzien wij dat de huurder, tijdens de werken, ergens terecht kan om zijn activiteiten verder te zetten”.

4. Dat er een zware huurprijs zal gevraagd worden, veronderstellen wij toch. Wat voorziet u als mogelijke compensatie voor de huurders?

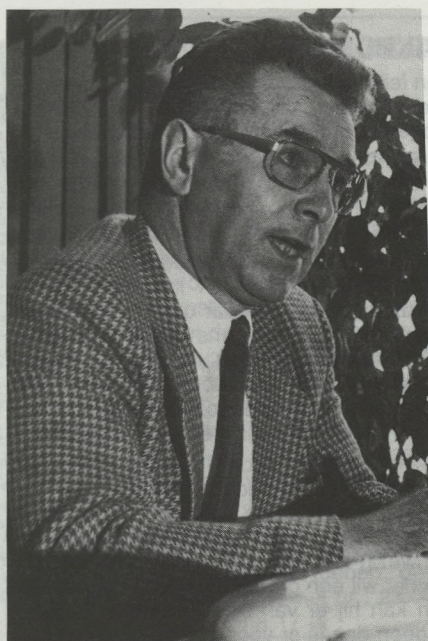
T.t.z worden nog koperskaarten afgeleverd aan kleinhandelaars (leurders of viswinkeliers).

Zo ja, kan geen enkele huurder nog de huurprijs van zijn pakhuizen (zen) opbrengen.

„Ik voorzie geen compensatie voor de huurders en er zullen uiteraard nog koperskaarten afgeleverd worden aan de huurders.

Eigenlijk vind ik dat een eigenaardige vraag, die mij doet veronderstellen dat de situatie nu als volgt is dat er groothandelaars zijn die hun pakhuizen doorverhuuren aan leurders.

Mijn stelling terzake is de volgende. Elke groothandelaar moet voor zichzelf afwegen of het pakhuizen voor hem nut heeft. Heeft het dat niet, dan moet hij dat niet huren, heeft hij dat wel dan moet hij bereid zijn daarvan de huurprijs te betalen.”



„De nieuwe vloerkoeling zal goedkoper zijn dan het afijzen. (foto gw)

dragen. Dat bleek wél het geval te zijn en ook de regering heeft steun toegezegd. Uiteraard zijn wij voor een concessie naar de O.V.A. toe. Deze coöperatieve doet het werk daar trouwens zeer goed.

O.V.A.

Maar, zoals afgesproken, kreeg de O.V.A. de mogelijkheid om haar plannen voor te stellen. Op die vergadering hebben wij een aantal vragen gesteld omtrent het stads-personeel, omtrent de wettelijke voorschriften, omtrent de financiering ook. Op basis van de antwoorden die wij kregen hebben wij besloten ons principe en ons eigen plan te handhaven en we hebben dat schriftelijk medegedeeld. Wat ons betreft is het „dossier O.V.A.” afgesloten en als men daar nu nog zou bezig zijn met berekeningen voor wat de kostprijs van hun project betreft dan is dat allemaal geld in 't water.

VLOERKOELING

Er is nogal wat te doen geweest rond de geplande vloerkoeling. Vooral de groothandelaars hebben daar veel problemen mee, maar ik kan U formeel verzekeren dat alle proeven erop wijzen dat deze vloerkoeling wel degelijk funktioneert, dat ze goedkoper zal zijn dan het afijzen en dat er buitenlandse interesse bestaat voor het systeem.

Ik begrijp niet goed waarom daarover zoveel drukte ontstaat. De E.E.G. bepaalt dat de vis op 2 graden gekoeld moet worden. Opdat nu met ijs gebeurt of op een andere manier dat komt toch op hetzelfde neer. De groothandelaars vragen zich ook af wie dat zal betalen en ook daarover kan ik formeel zijn: de reders betalen nu voor het ijs, zij zullen ook later de koelkosten betalen en ik blijf erbij: dat zal minder kosten dan nu het geval is. De installatiekosten worden overigens door de stad gedragen.

PAKHUIZEN

Eén feit is zeker: pakhuizen die niet gerenoveerd worden zullen niet meer als dusdanig mogen gebruikt worden (zie kaderstukje bij dit artikel). Ze zullen wél nog als opslagruimte mogen dienen (voor netten bijvoorbeeld), maar de EG-voorschriften zullen verder stipt nagevolgd moeten worden.

Vishandelaars die eventueel buiten de vismijn pakhuizen willen inrichten mogen dat uiteraard doen maar ook deze moeten ingericht worden volgens de eisen van de E.G. Daar zal dus een kantoortje bij moeten zijn en een klein laboratorium. Ik wil er toch op wijzen dat deze voorzieningen in de vismijn automatisch zullen aanwezig zijn.

Tenslotte moet ik er op wijzen dat de vismijn die pakhuizen niet echt nodig heeft. Er zijn genoeg voorbeelden van mijnen die goed functioneren zonder dat daar pakhuizen aanwezig zijn. Dus onze houding is de volgende: wil een groothandelaar een pakhuys dan kan hij er van ons één krijgen, wil hij er geen dan is er voor ons geen enkel probleem.

GEMEENTERAAD

Voor de gemeenteraad van mei worden drie afzonderlijke dossiers gepresenteerd. Eerstens is er het renovatieproject met de erfpacht van de pakhuizen. In dat kontrakt staat o.a. gestipuleerd dat de erfpachters met de huidige huurders contact moeten opnemen om hun wensen in te calculeren in de werkzaamheden. Ook wordt erin vastgelegd dat de werken klaar moeten zijn tegen het jaar 1992.

Het tweede dossier gaat over de renovatie van de vismijn zelf. We zijn daar verder aan bezig en we hebben de principiële toezegging van een staatssteun. Het derde dossier betreft een beperkte renovatie van de vismijn, waar de stad een deel van de vismijn volledig zal herinrichten, zoals hij echt zou moeten worden: met een koude vloer, met sorteer- en verkoopsruimte. We doen dit omdat we die koude vloer ook eerst echt in de praktijk, dus in de vismijn zelf, willen testen. Het betreft hier dus een pilootontwerp dat verdere correcties aan het systeem zal toelaten en dat vooraleer we de hele halle ermee voorzien.

CONCURRENTIE

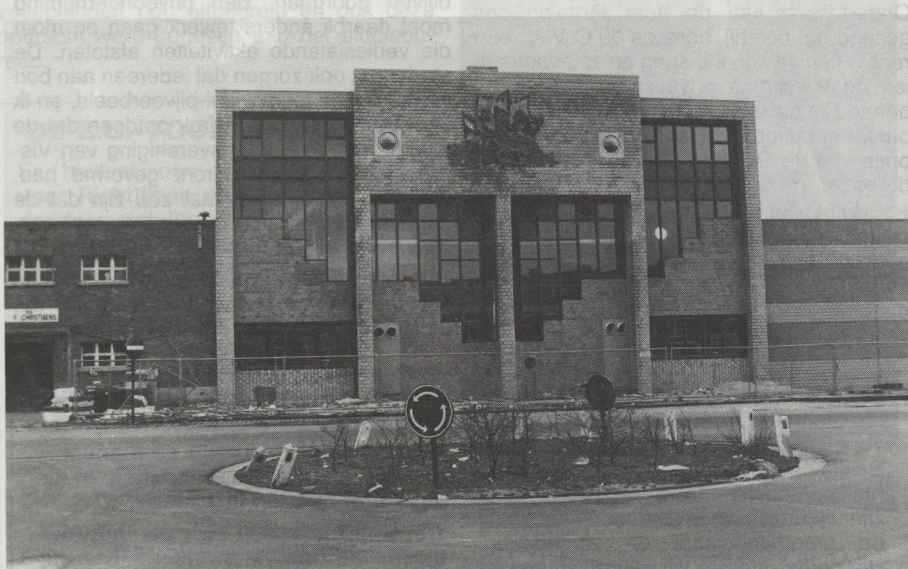
Ik ben ervan overtuigd dat de Oostendse vismijn, eens onze plannen uitgevoerd zijn, een serieuze concurrent zal zijn voor de andere visveilingen.

Vergeet niet dat wij hier de troef hebben van een dok waarin het water steeds op eenzelfde niveau gehouden wordt. Deze troef, samen met de renovatie, zal Oostende veilig stellen voor de toekomst."

*Interview afgenomen door
Flor Vandekerckhove.*

*Volgende maand in „Het Visserijblad”
interview met IGNACE FEYS, commercieel directeur en FREDDY POLLET, verantwoordelijke van de dagelijkse leiding van de Zeebrugse visveiling.*

NIEUW GEDEELTE ZEEBRUGSE VISMIJN BEDRIJFSKLAAR



Zoals bekend heeft het Stadsbestuur de Vismijn van Zeebrugge per 1 januari 1988 in erfpacht gegeven aan de N.V. Zeebrugse Visveiling. Die maatschappij zal daar de komende jaren allerlei infrastructuurwerken uitvoeren om van de Zeebrugse Vismijn één van de grootste en modernste van West-Europa te maken.

Het Stadsbestuur heeft die erfpacht echter niet afgewacht om de Vismijn zelf een stuk groter en moderner te maken. In opdracht van de Stad zijn de afgelopen 2 jaar werken uitgevoerd voor de uitbreiding van het gebouw met 80 m. Die werken naderen nu hun voltooiing. Onlangs is het voorlaatste perceel besteld, nl. koeling, sanitair, verwarming en verluchting. De werken zijn gegund aan de Brugse firma Daeninck & Deweerdt tegen de prijs van 10.905.854 fr. Ze worden eerstdaags aangevangen en moeten binnen een termijn van 120 werkdagen voltooid worden.

Wat vooreerst het koelsysteem betreft, zal het nieuwe Vismijngedeelte voor de ene helft bestaan uit een ruimte voor het sorteren van de vis onder lage temperatuur, terwijl de andere helft diepvriescellen zal bevatten waar de vis op een temperatuur van circa -35 graden C kan ingevroren en bewaard worden. Deze diepvriescellen zullen echter pas aangewend worden als heel de nieuwe werking van de Vismijn door de N.V. Zeebrugse Visveiling op punt zal staan.

De werken omvatten ook de inrichting van kleedkamers met sanitair voor het personeel. Dat sanitair is aangepast aan de Europese normen qua hygiëne bij visverwerking. Het zal bijvoorbeeld niet meer met de handen maar enkel via de voet of via een elektrisch oog kunnen bediend worden. In het nieuwe Vismijngedeelte komt er voorts een uitgebreid waterleidingsnet met o.m. 10 aftakpunten voor het reinigen van de hallen en 4 aftakpunten buiten die door de vissers zullen kunnen benut worden voor het afspoelen van hun boten. Tenslotte komt er

ook een ventilatiesysteem en waar nodig radiatoren.

Zoals gezegd is dit dus het voorlaatste nog uit te voeren werk. Daarna rest enkel nog het perceel transportbanden: banden die het moeten mogelijk maken om de aangevoerde vis rechtstreeks van in de boten tot in de Vismijn te brengen. Als alles meezit moet het nieuwe Vismijngedeelte bedrijfsklaar kunnen zijn tegen midden dit jaar. De nieuwe hall zal voordien echter al als stapelruimte gebruikt worden.

VISBENNEN VAN 40 KG. IN ZEEBRUGGE

Vanaf woensdag 11 mei worden in de Zeebrugse vismijn nieuwe bennen in omloop gebracht. Deze zullen een capaciteit hebben van 40 kg. in plaats van de gebruikelijke 50 kg. In totaal bestelde de Zeebrugse Visveiling 20.000 kisten. Naar verluidt zijn de kisten zo gekonstrueerd dat een maximale afwatering mogelijk is, waardoor bij het afwegen minder discussie mogelijk is. Voor het wegen van de vis wordt trouwens een automatisch systeem ingevoerd waarmee de vis ijsvrij wordt gewonnen.

Op woensdag 20 april werd Luciaan Verstraete in Zeebrugge ten grave gedragen. De heer Verstraete was gemeenteraadslid te Brugge en bekleedde er vroeger ook een schepenambt. Hij heeft ook nog een voor- aanstaande rol gespeeld in de twee oudste sociale bouwverenigingen in het Brugse, nl. de Brugse Maatschappij voor de Huisvesting en de Zeemanshaard, die een belangrijk aandeel had bij de ontwikkeling van Zeebrugge-dorp.

„Het Visserijblad” biedt hierbij de diepgetroffen familie zijn oprechte gevoelens van medeleven aan.

Kwartaaloverzicht zeevisserij

MINDER VISAANVOER EN GEVOELIGE PRIJSDALING

Ten opzichte van vorig jaar werd gedurende de eerste drie maanden van dit jaar 13% minder vis aangevoerd.

De opbrengst lag over dezelfde periode gespreid zelfs 15% lager. Uit bijgaande overzichtstabellen blijkt echter dat tijdens de eerste maanden van het jaar uitzonderlijk veel vis, vooral kabeljauw, werd aangevoerd. Eind januari was toen al meer dan een derde van het kabeljauwkwtum voor de Noordzee opgevisst. Dit jaar hebben de Belgische vaartuigen er drie maanden over gedaan om dezelfde hoeveelheid bijeen te vissen.

De marktsituatie over het eerste kwartaal van dit jaar ziet er enigszins anders uit. Vooral de kabeljauwaanvoer (-38%) en de tong- en rogproductie (-34%) vielen scherp terug. Daarentegen werd een stijging van de scholaanvoer (+16%) genoteerd.

De weerslag van deze evolutie was duidelijk merkbaar in de prijsvorming. Kabeljauw noteerde aanzienlijk duurder (+28%), maar ondanks de grotere scholaanvoer schoot de prijs van die platvis de hoogte in (+42%). De aanvoerdaling van de tong ging gepaard met een prijsdaling (-6%). Kumulatief zakte de gemiddelde prijs over drie maanden voor de totale aanvoer lichtjes (-2,4%). Ook de opvang liep terug. In het

eerste kwartaal werden slechts 13 ton wijting en 5 ton schol doorgedraaid tegenover respectievelijk 97 en 127 ton vorig jaar.

MAART BETER

De visaanvoer in de drie kustvismijnen bereikte met 3.416 ton in maart de hoogste hoeveelheid sinds maart 1982. De produktiestijging was een gevolg van het hogere opbrengstgewicht per zeedag. De stijging van het aantal zeedagen was echter zeer matig. De Lentemaand werd gekenmerkt door grote aanvoervolumes kabeljauw en schol die samen meer dan de helft van de produktie omvatten. De besommingen liepen lichtjes terug (-1%), een gevolg van de afname van de gemiddelde visprijs. Vooral de lagere tongvangsten verhinderden een positieve prijsevolutie. (gw)

VISSERSBOOT te koop - lgt 7,2 m, br. 2,4 m - motor defekt - 3 netten inbegrepen 25.000 fr. (tel. na 18 u. 059/80.58.32)

DUIKERSKOSTUUM te koop - twee stuks voor pers van ong. 1,7 m. - volledig - tel. (059) 50.10.41.

DUIKMATERIAAL te koop - inl. tel. (059) 50.71.02.

STIJGENDE AANVOER VAN SCHAAL- EN WEEKDIEREN

Tijdens het eerste kwartaal van dit jaar werden ruim 33 miljoen frank schaal- en weekdieren aangevoerd, het hoogste opbrengstcijfer sinds 1984. Opvallend was de sterke aanvoer van Noorse kreeftjes die voor één derde van de besomming instonden, terwijl het gemiddelde over de laatste jaren ongeveer één vijfde bedroeg. De voorbije drie maanden werden 55.000 kg. langgoestientjes aangevoerd die tegen een gemiddelde marktprijs van 200 frank een koper vonden. Ook de garnaa vangsten werden omvangrijker en gaan goedkoper van de hand.

■ 2 POLYESTER ZEILBOOT „ATLANTA” 31DEL-120B alu. mast en alle toebeh., gew. 48 kg, dakdrag en band rijwiel pr.: 23.000 fr. Tel. (059) 23.37.27 na 17 u.

ZEEBRUGGE

KOELTRANSPORT UIT ENGELAND

De Zeebrugse Visveiling heeft het koeltransport uit Engeland naar de Zeebrugse vismijn georganiseerd.

Na grondige studies werd één transportfirma, één douaneagentschap, één verzekeringsmaatschappij en één lokale agent in het buitenland weerhouden. Volgens de Z.V. gebeurt dat aan zeer interessante tarieven.

VISSERIJ-OVERZICHT JANUARI-MAART

Jaar	Gewicht in ton	% jaar-aanvoer	Opbrengst (x 1.000)	% jaar-opbrengst	Gem. Prijs per kilo	Gem. Prijs jaarbasis
1988	9.579	—	824.391	—	86,06	—
1987	10.968	34,19	966.958	29,86	88,16	100,94
1986	8.854	28,33	914.377	29,56	103,27	98,95
1985	9.012	25,35	616.262	21,52	68,38	80,53
1984	8.798	23,72	562.755	23,24	63,96	65,27
1983	9.425	24,98	583.749	25,19	61,94	61,43
1982	11.879	30,53	549.808	25,53	46,28	55,34

Bron: Dienst voor Zeevisserij

OVERZICHT JANUARI-MAART

	KABELJAUW		SCHOL		TONG	
	Aanvoer in ton	Gem. prijs	Aanvoer in ton	Gem. prijs	Aanvoer in ton	Gem. prijs
1988	2.128	63,85	3.605	51,02	893	328,70
1987	3.445	49,05	3.117	35,94	1.359	349,28
1986	915	68,83	2.444	38,16	1.833	282,56
1985	1.322	51,45	2.152	35,04	1.237	212,24
1984	1.119	57,56	2.012	37,33	753	247,31
1983	1.393	51,33	1.846	36,19	897	234,90
1982	1.064	46,58	1.959	26,97	1.035	223,19

Bron: Ministerie van Landbouw, Dienst voor Zeevisserij



G. VAN GERVEN, ZETELDIREKTEUR.

*“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

ST.-JAKOBSSCHELP (II)

Bij ons wordt de vangst van St.-Jakobsschelp als een bijvangst beschouwd. Visers zeggen zelfs dat de opbrengst ervan hun drinkgeld is. Bij sommige rederijen is het de gewoonte dat de schelpenopbrengst rechtstreeks verdeeld wordt onder de bemanning in gelijke parten met een part voor het schip.

In Frankrijk gaat het er helemaal anders aan toe. Er is een vloot die zich uitsluitend bezig houdt met het vangen van schelpen en daarvoor heel speciaal is uitgerust.

DE GOLF VAN ST.-MALO

Deze golf is van ouds een schelpenparadijs en de St.-Jakobsschelp komt er talrijk voor, vooral in de baai van St.-Brieuc. In de campagne van vorig jaar werden daar meer dan 4.000 ton „coquilles” gevist wat het tienvoudige betekent van de Belgische jaaropbrengt.

De St.-Jakobsschelpvisserij mag beoefend worden jaarlijks van begin november tot eind april. Het „Comité interprofessionnel des crustacés” stelt de begin- en einddatum jaarlijks vast.

Een tiental jaren terug was de eerste dag van het coquille-seizoen een soort van nationale gebeurtenis. Honderden belangstellenden mochten aan boord van de boten de eerste reis meemaken en bij hun terugkeer werden ze onthaald op fanfaremuziek, zagen de kaaien zwart van het volk en begon er een waar feest tot laat in de nacht. Thans gebeurt alles minder opgemerkt. De passagiers zijn niet meer toegelaten en ook is de schelpenvisserij meer van secundair belang geworden.

De duur van het vissen op St.-Jakobsschelpen is niet alleen beperkt in het jaar (van november tot april) maar ook in de week (drie dagen per week) en eveneens in de dag (90 minuten vistijd per dag). Al deze maatregelen werden genomen om het bestand van de St.-Jakobsschelpen te beschermen.

Er zijn ongeveer 350 boten die deelnemen aan de coquille-campagne. 150 boten hebben St.-Brieuc als thuishaven, 50 zijn van St.-Malo en de overigen hebben als thuishavens: Lannion, Morlaix, Paimpol, Binic, Erquy, St.-Cast en Cherbourg.

Het vissen gebeurt gedurende de dag en wordt zo geregeld dat er de ene week bij hoogwater en de andere week bij laagwater gevist wordt.

De schelpdieren moeten een grootte hebben van minstens 10 cm, gemeten in de grootste breedte. Het part voor de visser „la godaille” – wij zouden zeggen de deelvis – is vastgesteld op 15 kilogram per dag.

Strengere controles worden uitgevoerd op de naleving van al die verplichtingen. Deze controles gebeuren door de Franse Marine, die daarvoor beschikken over vedettes of speedboten, zodiacs en vliegtuigjes. De havendienst noteren de duurtijd van uit- en invaren van de boten en er is ook een meldingsplicht welke visgrond er bevist werd. In de verkoophallen is er alweer een controle op de grootte van de schelpen. Bij overtredingen zijn strenge straffen voorzien gaande van boeten, verbod een aantal dagen te vissen tot totaal verbod van vissen.

DE BOOT EN DE DREG

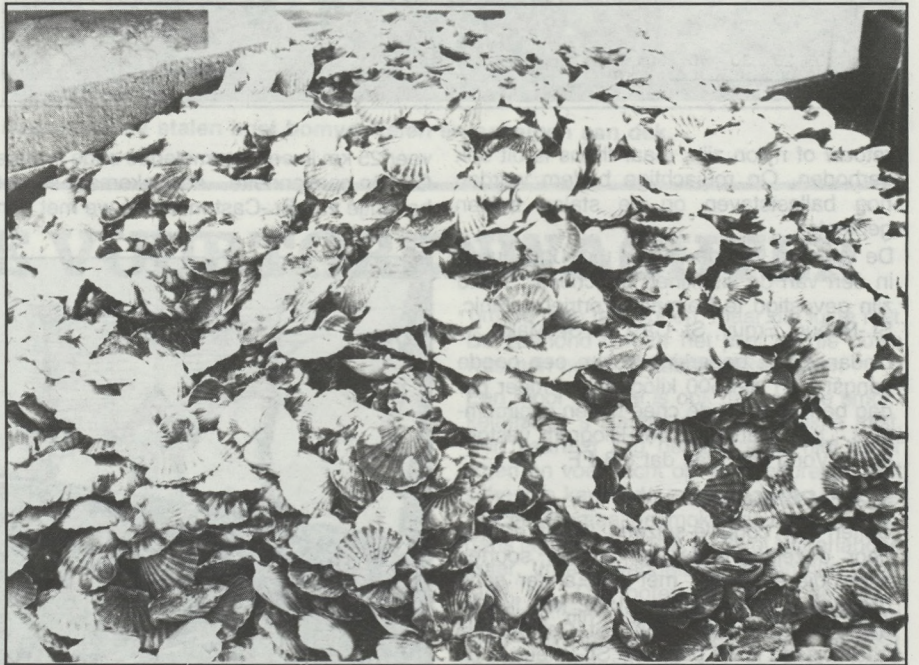
De doorsnee-boten hebben ongeveer een lengte van 9 tot 11 meter, zijn meestal sterk gebouwd en goed bestand tegen een ruw zeetje. Een dieselmotor met een kracht van ± 100 PK zorgt voor de nodige aandrijving van de schroef en de lier.

Aan boord zijn er twee vissers: de schipper of de „patron” en de matroos. Dikwijls is de schipper ook eigenaar. De schipper zorgt voor de navigatie, het opsporen van de goede visgrond en de radiocontacten. Hij helpt de matroos als het vistuig gehaald en gevierd wordt. De matroos moet de vangst

uitzoeken, wassen en sorteren en verder allerlei dekkarweitjes uitvoeren.

Aan boord zijn er twee dreggen met reservemateriaal.

Vooraan de dreg is een stalen plaat van ongeveer 2 m. lang op 0,3 m. Aan de plaat zijn een stel stalen buizen bevestigd die in driehoekvorm samen komen. De stalen plaat die normaal over de zeebodem sleept is nog voorzien van een rij tanden om de schelpdieren van de bodem te scheppen. De mazen van het net worden gevormd door stalen ringen, die aan elkaar geschakeld zijn. De ringen van de onderzijde moeten een doormeter hebben van 85 mm en die van de bovenzijde 73 mm. Achteraan het metalen tapijtnet is er nog een dwarsstaaf om het net open te houden. Vroeger mocht de bovenzijde van het net nog in kor-



Zo kan de vangstberg van één dag eruit zien.

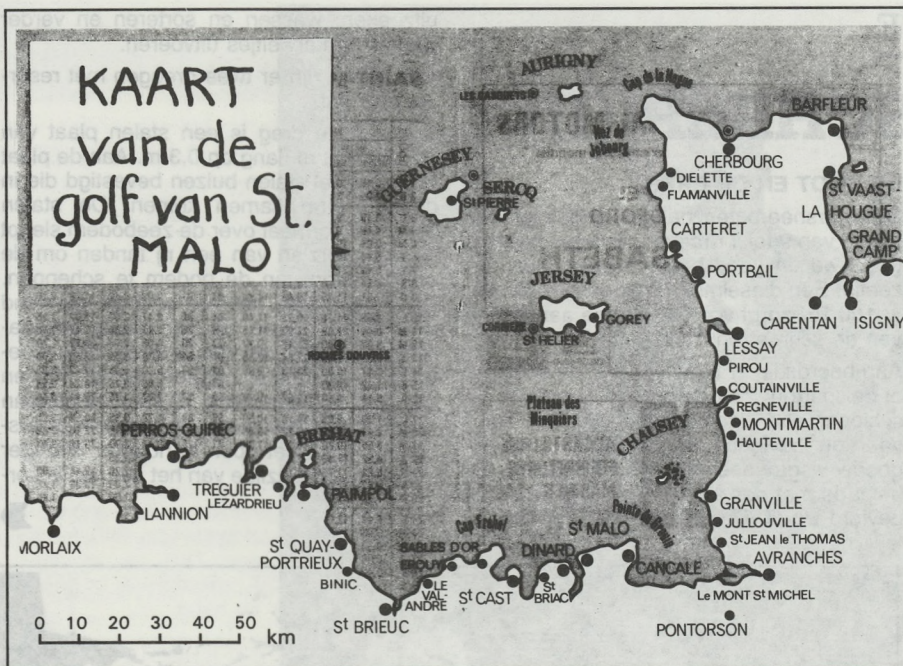
(Foto Guest-France)



De eerste dreg is niet al te schitterend. Maar de „coquille” is er!

(Foto Guest-France)

KAART van de golf van St. MALO



retouw of nylon zijn, maar thans is dit ook verboden. Op rotsachtige bodem worden nog ballaststaven op de stalen buizen geplaatst.

De verkoop van de vangst moet gebeuren in één van de vismijnen of „criées”. Deze zijn gevestigd te Paimpol, Portrieux, Binic, St.-Brieuc, Erquy, St.-Cast en St.-Malo.

Ondanks alle beperkingen kan een goede vangst toch wel 500 kilogram en meer per dag bedragen. In de criée is een minimumprijs, „prix plancher” per kilogram vastgesteld. Vorig jaar was dat 8,8 FF.

SCHELPEKKOOIEN

Buiten het coquille-seizoen wordt er nog door dezelfde boten op andere soorten schelpdieren gevestigd met een ander soort dreggen. Op 30 oktober 1982 kon ik een dagje mee op zee vanuit St.-Cast om te gaan vissen in de baai van St.-Brieuc in de omgeving van Ile de Cézembre een tiental zeemijl noordelijk van Dinard. Daar is een goede plaats om „praires” of wrattige venusschelpen te vangen.

In Café des Marins te St.-Jacut had ik kennis gemaakt met de Bretoense schipper Jozef en de matroos Jacques. Ik had ze een kistje sigaren C.D. gegeven en prompt was ik hun vriend. Ik vroeg aan patron Jozef of ik eens een dagreisje mocht meemaken en hij was akkoord.

's Anderendaags te 6 uur vertrokken we van St.-Jacut naar St.-Cast, een ritje van onge-

veer 25 km in een rammelende oude Franse Citroën-camionnette. Aangekomen in het havenje van St.-Cast moesten we met een



De twee bakken praires van de laatste sleep staan aan dek. Matroos Jacques probeert een opgevisst netkluwen te ontwarren.

roeibootje naar onze vissersboot „Le Gilda”, die wat verderop in dieper water aan het anker lag. Te acht uur vertrokken we en na ongeveer twee uurtjes malen waren we op de visgrond. De twee stalen kooien werden over boord gezet en na een kwartier slepen bomvol weer bovengehaald. Onmiddellijk nadat de inhoud van de schelpenkooien op het achterdek gestort was werden de ledige kooien weer over boord gezet en kon het sorteren beginnen. Ik hielp de praires zoeken tussen de stenen en de keien en de andere schelpen. Er werden 5 slepen gedaan op anderhalf uur tijd en telkens werden ongeveer 40 kilogram praires opgehaald. Als schelpenverzamelaar kon ik mijn hartje ophalen want alle andere gevangen schelpdieren mocht ik bijeen grabbelen voor mezelf en dat was een emmer vol met bonte mantels, kleurrijke tapijtschelpen, artemis-schelpen en ook verschillende exemplaren arcopagia crassa. Vooraleer de laatste sleep aan te vangen werd er een beetje van visgrond verlopen en de patron zei me dat hij eens wou kijken of de St.-Jakobsschelpen er al waren. Bij het ophalen zaten er een twintigtal coquilles in de kooien. De patron glunderde, hij bekeek en betastte ze eens goed en opende er een paar met zijn zakmes. Hij stak er mij één toe. „Prends et

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

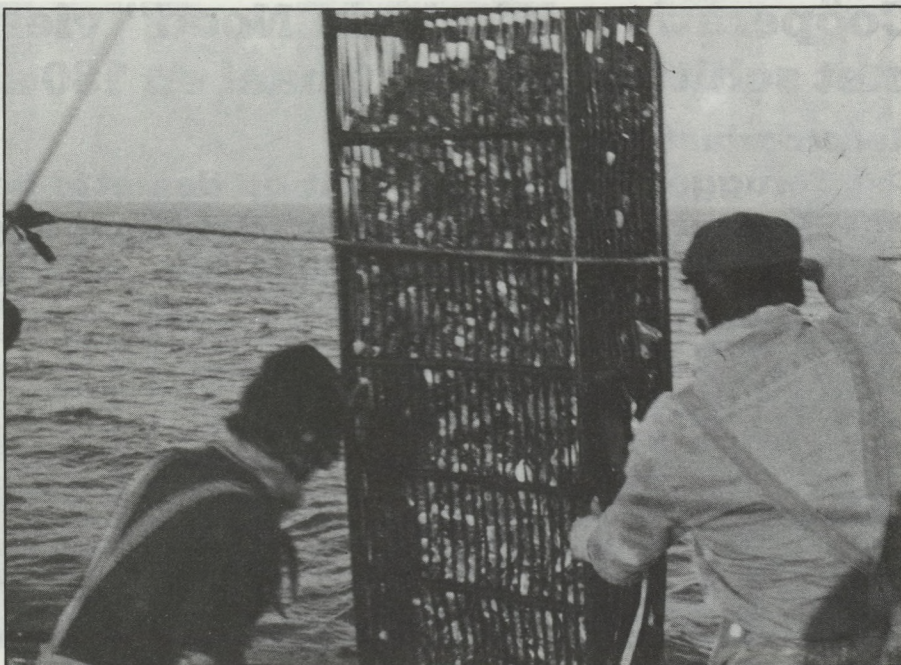
mange le!" was het bevel. Daar heb ik dan voor het eerst van mijn leven een rauwe St.-Jakobsschelp gegeten en ik vond het nog heel lekker ook.

De andere St.-Jakobsschelpen werden weer over boord geworpen, want ze mochten nog niet binnen gebracht worden. De campagne van de coquille begon maar op 5 november.

Het reisje dat we deden was het laatste op praiesvangst. Na de feestdagen van Allerheiligen en Allerzielen zouden de stalen schelpenkooien van boord gaan en vervangen worden door de dreggen voor de St.-Jakobsschelpen.

De dag dat de coquille-campagne begon was mijn herfstvakantie uit. Patron Jozef had me uitgenodigd om een tweede reisje mee te maken, maar helaas moest ik met grote spijt weigeren. Te Bredene zou een klas Ibisgastjes zonder meester zijn en het plichtsbeseft haalde het op het avontuur.

Robert COELUS.



Daar komt de stalen kooi bomvol keien en schelpen aan dek.

DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

Nu en dan komt hier iemand op bezoek. Meestal gaat het om stadsmensen, die zo erg onder de stress zitten dat ze er even uit moeten. Dan komen ze bij mij, hoog in de toren.

Die overstresste bezoekers kan je meestal herkennen aan de kleur van de wagen, die beneden voor mijn deur staat. Mensen met stress rijden meestal met rode wagens. Er bestaat duidelijk een verband tussen kleuren en geestesgesteldheid, maar daarover wil ik het hier nu niet hebben.

Onlangs nog had ik bezoek van iemand met een rode mercedes. Aiaiai. De combinatie van rood en mercedes betekent: véél stress. De betreffende bezoeker was ook nog eigenaar van een yacht. Oei! Rood en mercedes en yacht, dat betekent héél veel stress, want zeilen is zowat de duurste manier om met de meeste moeilijkheden, zo traag mogelijk van de ene plaats naar de andere te varen. Dat kan niet goed zijn voor de zenuwen.

Mijn bezoeker bekloeg zich over al dat vuil dat aanspoelt, dat zich tussen de sluisen bevindt en dan in de schroeven van de yachten terecht komt.

Ja, er spoelt nogal wat aan. In mijn lange vuurtorenwachtercarrière heb ik hier al één en ander zien toekomen.

Ooit heb ik een walvis op het strand zien liggen. Een beest, zo groot als een golfbreker, maar ik moet erbij zeggen dat ik dat in mijn verbeelding nogal opgeblazen kan hebben.

Er is ook eens een droogdok aangespoeld. Het spul was bij de sleep losgeslagen en op een vroege morgen lag het daar, moederziel alleen, op het strand. Het was geen zicht.

Ooit zag ik, uit mijn toren, een zeehond op het strand. Het moet in de jaren vijftig geweest zijn. Het diertje was opgemerkt door Mark Loy, Flor Vandekerckhove en nog iemand, waarvan ik me niet meer her-



inner wie dat juist was. Er was ook nog een oud mannetje, die het beest in de gaten gekregen had. Hij toog er naartoe en begon het met zijn wandelstok te bewerken. Hij begon de zeehond daar vlak voor de ogen van de drie kinderen dood te slaan. Zeehondenhuizen waren erg gezocht in die tijd, men maakte er tabakzakken van. Ik herinner me nog dat die drie kids vanalles deden

om de man te stoppen, maar dat lukte niet. De zeehond verloor het pleit en die ouwe was een heleboel tabakzakken rijker.

Een mooi verhaal is ook dat van die smokkelaffaire. 's Nachts was er potdikke mist. Een vaartuig zag het daardoor niet meer zitten en voer recht op een golfbreker. Het scheepje kapsijdsde en verloor de volledige vracht. Allemaal gesmokkelde boter. 's Morgens lag een heel stuk kust vol Nederlandse boter. Vroege wandelaars deden hun voorraad op. Die boter zal goed gezouten geweest zijn. Meeuwen werden geplaagd door indigesties. Het strand werd afgezet (bewijsmateriaal!) en het gebeuren werd onderwerp van vele krantenverslagen en schoolopstellen onder de titel: boter aan de galg.

Als ik dat allemaal verteld had kon mijn bezoeker het leven weer recht in de ogen zien. Dat deed er hem dan weer aan denken dat het werk niet kon wachten en dat hij een dringende afspraak had.

Van boven uit mijn venster zag ik hem wegrijden, in zijn rode mercedes. Recht naar de stad, waar het leven hem weer in zijn greep kreeg; recht in de armen van de stress.

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 schaafwerk*
- *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

Coöperatieve „Hulp in Nood” viert recordwinst met schitterend feestmaal en 180 sympathisanten...

Recordwinst resulteert in:

- ▷ **Teruggave van 10 procent op de netto betaalde premies!**
- ▷ **Sleeptarieven worden met 15 procent opgetrokken!**
- ▷ **Franchise wordt verminderd met... 25 PROCENT!**

Op vrijdag 22 maart jl. stond de onderlinge verzekeringsmaatschappij „Hulp in Nood” centraal in het gebeuren van Nieuwpoort, de sympathieke vissershaven aan de Westkust. De Raad van Bestuur had inderdaad, voor het eerst in de historie van de maatschappij, Nieuwpoort verkozen als oord van bijeenkomst voor de algemene statutaire vergadering en op die uitnodiging waren ruim 180 leden en sympathisanten van de maatschappij ingegaan. Het restaurant „Jan Turpin” werd massaal bestormd door de „Vrienden van Hulp in Nood” en vanaf 17 u. voltrok zich een feest dat algemeen werd aangezien als het beste dat „Hulp in Nood” ooit te bieden had.

Eerst aan de orde kwam het meer officiële gedeelte, met name de bijeenkomst van de algemene ledenvergadering; nadien, ongeveer twee uur later, werd het aperitief genuttigd in een van de gezellige salons van het restaurant „Jan Turpin” en dan volgde, als een soort apotheose, een feestmaal dat werd bijgewoond door ruim 180 personen.

Kortom, een hoogdag in het 48-jarig bestaan van de maatschappij die er vooral op gericht was de banden tussen enerzijds de raad van Bestuur en anderzijds de leden nog enger aan te halen. „Hulp in Nood” wil inderdaad streven naar een zo nauw mogelijke relatie tussen de leden en de maatschappij zelf. Dat was in het verleden zo en dat wil men nu zo mogelijk nog méér accentueren.

Alvorens nader in te gaan op het schitterend jaar dat „Hulp in Nood” achter de rug heeft,

past het naar ons gevoel, even te memoreren aan de historie, al was het maar om andermaal de noodzakelijke aanwezigheid van deze onderling aan te tonen en te benadrukken.

15 APRIL 1940 – DE START!

Toen op 15 april 1940 ter studie van notaris Notebaert te Blankenberge, enkele kustvisser-reiders van de Oostkust, de stichtingsakte van de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen „Hulp in Nood” ondertekenden, was dit het gevolg van diverse belangrijke factoren. Toen werd inderdaad aangevoeld dat een onderlinge verzekeringsmaatschappij gewoon een noodzaak was. Met andere woorden, er werd aan een grote behoefte voldaan!

Het was immers zo dat in de voor-oorlogse periode de kustvisserij doorgaans niet verzekerd was tegen gewoon risico. Alleen als het vaartuig met een hypotheek bezwaard was werd, noodgedwongen, een verzekering afgesloten. Naarmate het krediet evenwel werd afbetaald, verminderd gelijklopend de verzekerde waarde.

Een grote verandering in die toestand werd teweeg gebracht door het in voege komen van de V.O.Z.O.R. (Verzekering tegen Oorlogsrisko). Het betrof hier het K.B. van 7 augustus 1939 die stelde dat alle zeeschepen, varende onder de Belgische vlag, dus ook vissersvaartuigen, verplicht waren een V.O.Z.O.R.-verzekering af te sluiten; ook de eenheden van minder dan 25 brutoton. De publicatie van dit K.B. was uiteraard ingege-



Na een nek-aan-nek-race werd Ronny Vanhoutte door de algemene vergadering verkozen als nieuwe bestuurder voor Nieuwpoort.

ven door de steeds stijgende spanning en een nakende oorlog. In datzelfde K.B. stond onder artikel 4 evenwel te lezen dat de vaartuigen alleen bij V.O.Z.O.R. konden aansluiten als zij ook voldoende verzekerd waren voor gewone risico's. Met andere woorden, de ene verplichting kon niet zonder de andere!

Deze verplichting, alhoewel gezond, wekte toen bij vooral de kleine reders, een storm van verontwaardiging op omdat drie kwart van de bestaande rederijen financieel onmachtig was om die verzekering te betalen.

Bovendien was de structuur van de verzekeringsmaatschappijen toen nog niet wat het nu is!

Een losse greep uit polissen van destijds tonen bijvoorbeeld het volgende aan:

- de vaartuigen konden slechts verzekerd worden ten belope van 75% van hun werkelijke waarde, zodat de kustvisser-reder voor 25% zijn eigen verzekeraar bleef. Bij schadegevallen of opslepingen betekende dit steeds bijkomende uitgaven voor de reder;
- brand- en eigen schade beneden de 2.500 fr. werden niet vergoed;
- schade aan derden werd enkel aanvaard boven de 5.000 fr. Hierbij dient nog rekening gehouden te worden met het volgende: bij niet verantwoordelijkheid inzake schade werd 100% vergoed – bij gedeelde verantwoordelijkheid 75% en bij gehele verantwoordelijkheid slechts 50%;
- bij stranding en op eigen kracht vlotko-



De huidige Raad van Bestuur van Hulp in Nood met v.l.n.r. Eddy Eerebout, Willy Versluys, Pol Neyts, ondervoorzitter Frans Serie, voorzitter Vander Veen, Oscar Martinsen, Medard Vandenbroucke, Ronny Vanhoutte, Constant Couwijzer en André Rammeloo. Jean Vlietinck en André Vantorre moesten door omstandigheden belet geven en komen dus niet voor op bovenstaand beeld.

- men, werd de schade beneden de 5.000 fr. niet betaald, terwijl boven dit bedrag slechts 75% vergoed werd;
- voor stilliggen werd geen teruggave van premie toegekend;
- daarenboven werden de leden, en dit is wel het meest belangrijke, niet deelachtig gemaakt in de winst, winst die enkel de maatschappij ten goede kwam.

Bovendien was het zo dat de grote rederijen toen al lang hun eigen verzekeringsmaatschappij hadden opgericht, met name de "Assurance Mutuelle Maritime", terwijl de grote middenslagvisserij ook het nut van een onderlinge had ingezien en overging tot de stichting van „De Ster”. Beide maatschappijen waren evenwel niet toegankelijk voor de kleinere kustvissers die aldus nood-

ENKELE GENODIGDEN

Niettegenstaande de ledenvergadering van Hulp in Nood één groot familiefeest is werden toch enkele mensen uitgenodigd op het feestmaal. Dat waren in de eerste plaats de ere-bestuurders van de maatschappij. Vijf van de zeven hadden positief gereageerd op de uitnodiging en aldus kon de Raad van Bestuur de ere-bestuurders Jean Desaever, Marcel Vercoutter, Constant Wynsberghe, Pedro Hennaert en George Vens verwelkomen.

Daarnaast waren ook Mevrouw Valette-Wormleighton, gedurende 35 jaar personeelslid van Hulp in Nood en Jef Verbanck, over dezelfde periode agent van Hulp in Nood voor de Westkust, aanwezig. Al die mensen werden met een entoesiast applaus verwelkomd.

Namens de Raad van Bestuur werden bestuurders Jean Vlietinck en André Vantorre verontschuldigd. Door omstandigheden konden beide bestuurders niet op de algemene ledenvergadering aanwezig zijn.



Het praesidium tijdens de Algemene Statutaire vergadering met v.l.n.r. Leo Billiau, Roland Billiau, voorzitter Vander Veen, accountant André Mobouck en ondervoorzitter Frans Serie.

gedwongen op zich zelf waren aangewezenen.

Die toestand leidde uiteindelijk, zoals hoger gezegd in 1940, tot de oprichting van de onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen „Hulp in Nood”. Als stichters waren aanwezig in de studie van notaris Notebaert, de hh. Karl Giese (reder), Henri Cattoor (reder), Constant Vlietinck (reder), Jan Beernaert (staatsgepensioneerde), Jules Haerincx (reder-scheepsbouwer), Gerard Dobbelaere (reder), Leopold Vantorre (reder), August Van Heetvelde (reder) en Jozef Debruyne (reder).

Meldenswaardig is wel dat zich onder die stichters niemand uit Oostende of Nieuwpoort bevond; het initiatief ging dus duidelijk uit van mensen van de Oostkust.

Het was evenwel pas in september, dus ruim één jaar na de oprichting, dat de effectieve werking van wal ging. Die impulsen werden toen gegeven door Karl Giese en Prosper Wauters, een verzekeringsmakelaar uit Antwerpen. Die mensen wezen er op dat het dringend nodig was de statuten ook in realiteit om te zetten. Zo gebeurde het dat op 29 november 1941 enkele stichters opnieuw in algemene vergadering bijeen kwamen in een lokaal, gelegen aan de Leopoldlaan te Heist a/zee om ditmaal, samen men enkele reders uit Oostende en Nieuwpoort, niet alleen te overleggen omtrent de bedreiging door het Bestuur van het Zeewezen niet meer te mogen uitvaren zo men niet tegen gewoon risico verzekerd was, maar ook daadwerkelijk de werking van Hulp in Nood aan te vangen.

Meteen was Hulp in Nood van de helling gegleden. Vele problemen van praktische aard kwamen toen nog om de hoek kijken zoals de gebrekkige kennis van de verzekeringstechniek, onvoldoende financiële middelen om de eerste stoten op te vangen, het samenstellen van een degelijke polis, enz...

Niettemin, Hulp in Nood kreeg meteen de wind in de zeilen, want in 1942 hadden 65 reders zich al bij Hulp in Nood aangesloten (12 voor Oostende, 26 voor Zeebrugge, 25 voor Nieuwpoort en 2 voor Blankenberge). Die totale vloot vertegenwoordigde toen een verzekerd kapitaal van... **6.814.000 fr.**

Nog in datzelfde jaar steeg het aantal eenheden tot 188 met een verzekerde waarde van 24.284.500 fr.

Enkele markante feiten uit de verdere historiek!

Onderstaand geven wij, losweg, enkele markante feiten uit de verdere historiek van Hulp in Nood die wel andermaal de noodzaak en het belang van de maatschappij op de verzekeringsmarkt benadrukten:

1943: Hulp in Nood verzekert 223 eenheden, zijnde 75% van de totale vloot;



Roland Billiau (links) en Frans Vander Veen (rechts) hebben terecht de „Big Smile”. Voorzitter Vander Veen opende de algemene vergadering met de woorden: „Wij hebben een schitterend jaar achter de rug”. Wat dat betekende bleek nadien uit het verslag van de Raad van Bestuur.

- 1944: de oorlog woedde in alle hevigheid. Vele vaartuigen gingen verloren of werden opgelegd in waterlopen in het binnenland. Aldus daalde het aantal verzekerde van 223 tot 189.
- 1945: het eerste jaar na de oorlog waarop de visserij weer intensiever en op verderaf gelegen gebieden wordt bedreven. In datzelfde jaar wordt door Hulp in Nood het initiatief genomen tot een samenstelling tussen de drie bestaande coöperatieve maatschappijen maar die onderneming faalde. Het aantal verzekerde eenheden steeg evenwel weer tot 238 met een verzekerde waarde van 103 miljoen.
- 1946: dit was het jaar van de grote mutaties in de vloot door aankoop, verkoop, uit bedrijf nemen, enz. Dit jaar leed men ook twee totale verliezen, met name de O.316 (1.830.000 fr.) en de O.272 (330.000 fr.).
- 1947: de kustvisserij wordt getroffen door een crisis waardoor vele reders hun verzekeringspremie niet meer konden betalen. Dat leidde tot een premieaanpassing. Faillissementen waren schering en inslag zodat Hulp in Nood besloot tot het aanleggen van een „reservefonds voor zware rampen”.
- 1948: verdere crisis en een lock-out treffen de visserij. Er wordt heftig geprotesteerd tegen de massale visinvoer. Hulp in Nood wordt tevens getroffen door het totaal verlies van de O.245 „Evolution” (800.000 fr.)
- 1949: vele grote kanaaltreilers en kleine IJslandvaartuigen sluiten aan bij Hulp in Nood waardoor het aantal verzekerde eenheden stijgt van 243 tot 270 en de verzekerde waarde opgetrokken wordt van 241 miljoen naar 324 miljoen.
- 1950: markant is het verlies van de grote treiler O.336 „Yarmouth” met een verzekerde waarde van 7.800.000 fr.; daarnaast kwam ook de Z.713 tot zinken (291.000 fr.). In dat jaar behandelde Hulp in Nood niet minder dan 467 schadedossiers.
- 1951: kleine vaartuigen worden uit bedrijf genomen en acht treilers verhuizen naar Chili en Argentinië waardoor niet alleen het aantal eenheden maar ook verzekerd kapitaal een deuk kreeg.
- 1952: een verdere daling van het verzekerd kapitaal zet zich door. De netto-winst bedraagt amper... 30.884 fr. Daarnaast worden drie totale verliezen opgetekend, met name de O.74, de Z.511 en de O.310 voor een totaal bedrag van 3.140.000 fr.
- 1953: de zwarte reeks van de totale verliezen gaat verder. Vijf treilers gaan verloren, nl. de Z.527 (1.483.000 fr.) met gans de bemanning, de Z.429 (795.000 fr.), de O.238 (3.752.000 fr.), de O.78 (1.113.000 fr.) en de O.65 (1.400.000 fr.). Voor het eerst in de historiek wordt Hulp in Nood gekonfronteerd met een verlieslatend boekjaar, nl. 612.674 fr. Dat noopt de Raad van Bestuur tot een premieverhoging en het in voege brengen van een franchise, nl. 1.000 fr. tot 30 brutoton en 2.000 fr. boven de 30 brutoton.
- 1954: niettegenstaande toch een totaal verlies wordt opgetekend, nl. de O.137 voor een verzekerde waarde van 1.300.000 fr. wordt toch een gunstige kentering opgetekend.
- 1955: een zeer gunstig jaarresultaat kenmerkt dit jaar met een netto-winst van ruim 1,4 miljoen fr. Hulp in Nood verzekert 250 eenheden met een totale waarde van 306 miljoen fr.
- 1956: de tendens tot nieuwbouw laat zich voelen waardoor niet alleen het aantal eenheden stijgt maar eveneens het verzekerd kapitaal. Er wordt een recordcijfer van 344 miljoen fr. kapitaal verzekerd.
- 1957: voor het eerst in het bestaan van Hulp in Nood stijgt het verzekerd kapitaal van Zeebrugge (174 miljoen fr.) boven dit van Oostende (151 miljoen fr.) uit. Daarnaast worden vier totale verliezen geleden, met name de Z.34 (580.000 fr.), de Z.197 (353.000 fr.), de O.173 (2.700.000 fr.) en de Z.291 (2.490.000 fr.), samen goed voor een verlies van 6.123.000 fr.
- 1958: totale verliezen worden een betreurenswaardige traditie. Ook dit jaar worden vier verliezen opgetekend, nl. de Z.171 (1.630.000 fr.), de Z.313 (2.302.000 fr.), de O.198 (2.530.000 fr.) en de Z.431 (960.000 fr.) Samen een verlies van 7.422.000 fr.
- 1959: de malaise die voorspeld was treft de visserij. Vele treilers worden uit de vaart genomen, worden verkocht, worden voor een min of meer langere periode stil gelegd of de rederijen gaan failliet. Dat leidde tot een vermindering van zowel het aantal eenheden als het verzekerd kapitaal.
- 1960: de crisistoestand van 1959 zet zich door in 1960. Drie totale verliezen worden opgetekend, met name de Z.38 (400.000 fr.), de Z.605 (1.100.000 fr.) en de O.289 (2.310.000 fr.), samen 3.810.000 fr. Beslist wordt een grondige inspectie door te voeren alvorens nog vaartuigen in verzekering te nemen.
- 1961: tot diep in het najaar had men uitzicht op een goed jaarresultaat. Dan sloeg het noodlot toe want in amper drie maanden werden vier totale verliezen geleden, nl. de Z.515 (885.000 fr.), de O.244 (1.330.000 fr.), de 777 (1.295.000 fr.) en de O.187 (2.375.000 fr.). Eerder dit jaar was ook de Z.442 vergaan (455.000 fr.).
- 1962: voor het eerst beslist de raad van Bestuur een eigen aandeel in de herverzekering te nemen (10%). Dit kon door de gezonde financiële toestand, de verjonging van de vloot en de gunstige conjunctuur in de visserij. Toch werd één totaal verlies geleden, nl. de N.806 (1.210.000 fr.). In datzelfde jaar werd door de h. Vandenbergh, toenmalig directeur, een schitterend initiatief genomen, met name het verlenen van scheepskredieten aan de leden die aan nieuwbouw deden.
- 1963: in dit jaar deden 8 leden beroep op een krediet voor een bedrag van 2.955.000 fr. 1963 werd helaas weeral gekenmerkt door vier totale verliezen, nl. de O.140 (1.750.000 fr.), de N.33 (1.155.000 fr.), de N.71 (350.000 fr.) en de Z.226 (3.940.000 fr.). Negatief was dat in dit jaar het eigen aandeel in de herverzekering was opgetrokken van 10% naar 20%. Een gedeeltelijk eigen aandeel in de herverzekering werd toen als negatief ervaren.
- 1964: dit jaar werd gekenmerkt door een volledige doorbraak van de nieuwbouw met vooral plankenvissers. Helaas leed de maatschappij andermaal vier totale verliezen, zijnde de O.166 (1.315.000 fr.), de O.265 (3.300.000 fr.), de Z.416 (2.900.000 fr.) en de Z.510 (1.125.000 fr.), samen 8.640.000 fr. Niettegenstaande de slechte ervaring van 1963 met het eigen aandeel in de herverzekering werd dit aandeel op 20% behouden.
- 1965: twee totale verliezen werden opgetekend. De Z.453 met een waarde van 865.000 fr. en helaas ook de Z.188 „Erna”, het vaartuig van onze voorzitter Frans Vander Veen waarbij vijf mensenlevens te betreuren vielen. De „Erna” was verzekerd voor 4.000.000 fr.
- * * *
- Totdaar de meest markante feiten uit een kwarteeuw werking (1940-1965) van de onderlinge verzekeringsmaatschappij „Hulp in Nood”.
- Sedertdien heeft zich op dat vlak een enorme evolutie voorgedaan op het vlak van de verzekering voor vissersvaartuigen



Een algemeen beeld van de Algemene Statutaire vergadering die massaal door de leden werd bijgewoond.



Het personeel van Hulp in Nood.

onder de bezielende leiding van toenmalig directeur Pros Vandenberghe die in 1984 overleed maar die in de voorgaande jaren de basis heeft gelegd voor een stevige, soliede en vooral solvabele coöperatieve.

Mede door het feit dat het effectief van de totale vissersvloot in de loop der jaren fel is afgenomen, vermindert ook het aantal door Hulp in Nood verzekerde eenheden.

Het verslag van de Raad van Bestuur aan de algemene vergadering over het voorbije jaar geeft op dat vlak tekst en uitleg. Momenteel is het zo dat Hulp in Nood 131 eenheden van de 201 verzekert. Een gevoelige vermindering dus in vergelijking met de periode, direct na de oorlog maar omgekeerd is dan het verzekerd kapitaal enorm gestegen. Toch duurde het nog tot 1981 alvorens voor het eerst in de historie van Hulp in Nood de kaap van 1 miljard werd overschreden maar sedertdien is het voortdurend crescendo gegaan. In 1986 werd de kaap van de 2 miljard gerond en thans, beter gezegd eind 1987, bedroeg het totaal verzekerd kapitaal reeds 2.768.151.945 fr. Niettegenstaande de komende jaren zullen gekenmerkt worden door een daling van de nieuwbouw heeft Hulp in Nood toch vooruitzichten om in 1988 méér dan 3 miljard verzekerd kapitaal te boeken.

Zeebrugge is op dat vlak toonaangevend want deze bloeiende vissershaven aan de Oostkust is momenteel toonaangevend wat het verzekerd kapitaal betreft met ruim 62% van de totaliteit, gevolgd door Oostende met ongeveer 24% en tenslotte Nieuwpoort met iets méé dan 13%. Alleen al in 1987 boekte Hulp in Nood een kapitaalwinst van nagenoeg 500 miljoen fr.

Rechtstreekse gevolgen van recordwinst!

Het was derhalve met een verrechtvaardigde fierheid dat de Raad van Bestuur schitterende resultaten kon voorleggen aan de algemene vergadering die zoals gezegd, op 25 april jl. bijeen kwam. Niettemin werd door de raad van Bestuur wél een vitaal standpunt ingenomen, met name dat de maatschappij zich niet mag laten leiden tot al te euforistische plannen. De vorming en op peil houden van een reserve die in verhouding staat tot het verzekerd kapitaal is

primordiaal. Dat was, is en blijft de allereerste zorg! Anderzijds is het zo dat Hulp in Nood haar karakter van „COÖPERATIEVE” wil handhaven en dat leidde dan tot het voorstel van de Raad van Bestuur aan de algemene vergadering een restorno van 10% toe te kennen op de in 1987 netto betaalde premies. Voorstel dat (wat dacht je?) op applaus werd onthaald door de ledenvergadering.

Vitaal in het verder beleid is een goede en toch betaalbare herverzekering. Op dat vlak werden eind 1987 vruchtdragende onderhandelingen gevoerd met als resultaat een herverzekering die nooit eerder werd bereikt in het bestaan van Hulp in Nood. Niet alleen totale verliezen zijn herverzekerd maar, voor een deel, ook de particuliere averijen die vroeger integraal ten laste van Hulp in Nood vielen. Hulp in Nood is dus tegen zware tegenslagen gewapend en dat is een hele geruststelling om ook 1988 hoopgevend tegemoet te zien.

De winst over 1987 betekent ontzaglijk veel geld als men het voorgaande jaar geconfronteerd werd met een verlies van ongeveer half zo veel. Onze accountant, de heer Mobouck, heeft ons op een adekwate manier geadviseerd welke de meest voor de hand liggende mogelijkheden waren. Er moest zorg besteed worden aan het delgen van het verlies van voorgaand jaar. Dat gebeurde vooruit vooral terwijl de rest ter beschikking werd gesteld van de algemene vergadering die besliste het saldo van ruim 7 miljoen fr. te restorneren aan de leden op basis van 10% van de vorig jaar netto betaalde premies.

Dat is een eerste resultaat van een schitterend boekjaar en, en nu ga ik U verklappen wat ik daarnet niet wilde doen op de statutaire vergadering. De bestuursraad heeft beslist twee poliswijzigingen door te voeren. Een eerste betreft de franchise, een tweede op het vlak van de sleepvergoedingen!

Aldus werden in zitting van 25 maart jl. volgende beslissingen genomen:

de franchise, die alsnog werd berekend op basis van 100 fr. per brutotoon, werd terug gebracht tot 75 fr. per brutotoon met een maximum van 25.000 fr. Met andere woorden, de franchise wordt met 25% vermin-

derd voor alle leden van Hulp in Nood en het grootste vaartuig zal maximum 25.000 fr. franchise moeten dragen.

Een sprekender voorbeeld van het belang en de noodzaak van Hulp in Nood op de verzekeringsmarkt kan ik mij niet indenken.

Dat dus voor wat de franchise betreft!

De tweede beslissing ten gunste van de leden betreft de sleepvergoedingen die, dat wisten wij al geruime tijd, ontoereikend waren om een lonende vergoeding toe te kennen.

In diezelfde zitting van de Raad van Bestuur werd beslist de tarieven met 15% te verhogen. Daarmee komen de sleepvergoedingen van Hulp in Nood zelfs een stuk hoger te liggen dan bij de concurrentie.

Ziedaar de eerste twee aanpassingen aan de polis waarbij ik moet benadrukken dat dit slechts een eerste stap is. Andere projecten zullen bestudeerd en geanalyseerd worden maar het zou gevaarlijk en dus onverantwoord zijn moesten wij al te voortvarend te werk gaan. In onze wil en overtuiging om Hulp in Nood te handhaven als de beste verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen, mogen wij ons niet ziende blind laten leiden door het schitterend resultaat van vorig jaar maar ik geef U de verzekering dat de Raad van Bestuur bezield is met de beste intenties op voorwaarde dat zulks ook verantwoord is.

Met die wetenschap voor ogen durf ik van de gelegenheid gebruik maken op Uw medewerking beroep te doen om ons te helpen in de nieuwe start en verdere uitbouw van Uw maatschappij.

U heeft nu zelf daadwerkelijk kunnen ontdekken tot wat Hulp in Nood in staat is. Er is de 10% teruggave op de premie, er is de verlaagde franchise, er zijn de verhoogde sleepvergoedingen en er zal nog méér komen!

Welnu! De Raad van Bestuur en iedereen die met Hulp in Nood begaan is, zou U dankbaar zijn moest U willen bijdragen om de goede naam en faam van onze maatschappij te helpen verdedigen.

Iedereen heeft sedert enkele maanden de mond vol nopens het jaar 1992, het jaar van de grote Europese éénmaking. De spanning die dit fenomeen met zich brengt is duidelijk voelbaar. Welnu, ik geloof dat Hulp in Nood een beetje in dezelfde richting moet denken maar dan op nationaal, zegmaar regionaal vlak want de kuststreek is ons domein om zaken te doen.

Als wij met ons allen in die richting willen denken en meewerken dan geloof ik dat ook wij tegen 1992 voor een grote éénmaking kunnen zorgen. Hoe méér goede risico's Hulp in Nood in verzekering kan nemen, hoe groter de kans op een gunstig jaarresultaat, waarvan de leden dan weer de eerste en grootste begunstigden kunnen worden.

Totdaar de h. Roland Billiau.

De avond werd verder besloten met een gezellig samenzijn, ondersteund door muzikale begeleiding waardoor de danslustigen tot een stuk na middernacht aan hun trekken kwamen. De conclusie ligt voor de hand: Hulp in Nood heeft andermaal gewerkt aan de verdere uitbouw van de maatschappij door het bijeen brengen van één grote groep vrienden, in de stijl zoals van een coöperatieve mag verwacht worden.



FOTO'S VAN
HET FEEST
KUNNEN
NABESTELD
WORDEN
BIJ HULP IN NOOD
(059) 32 16 89
OF BIJ
„HET VISSERIJBLAD”
(059) 32 55 59













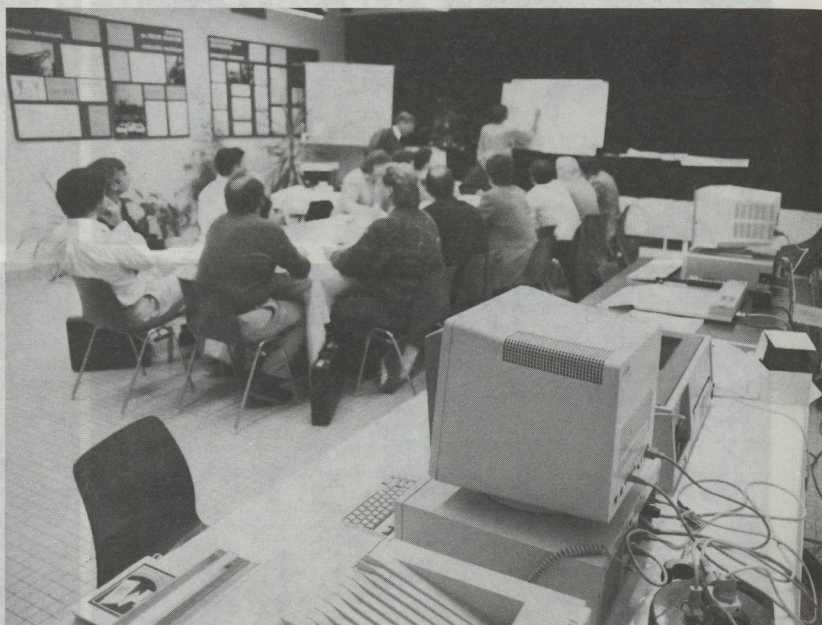
Schiaffino ramt Westerstaketsel

Onder het oog van tientallen wandelaars is de „Caterina Schiaffino” op Paaszaterdag tegen het Westerstaketsel gelopen. Buiten de zware averij aan het staketsel deden zich geen ongevallen voor. De ooggetuigen kwamen er met de schrik vanaf. (gw)



NETPLANNEN MET COMPUTERHULP

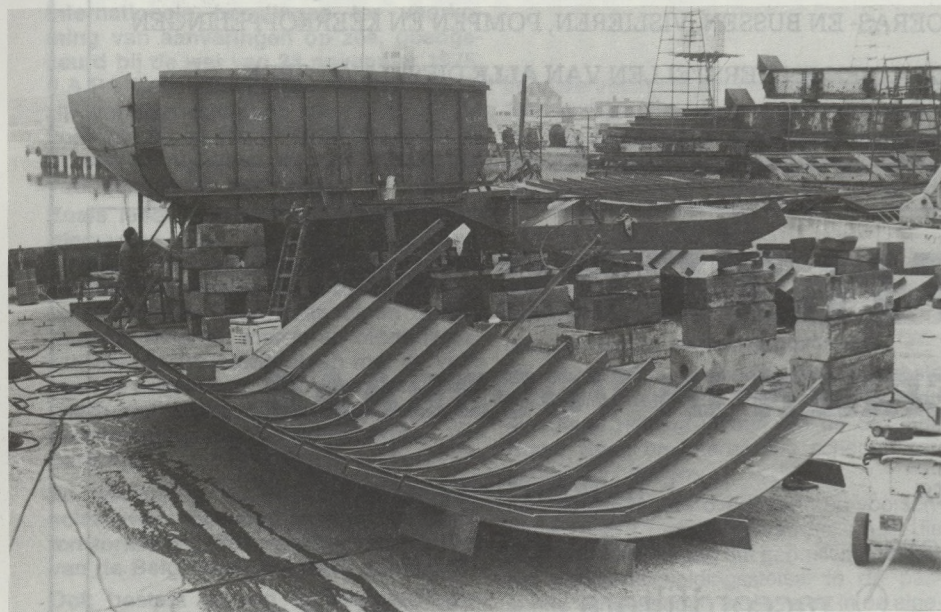
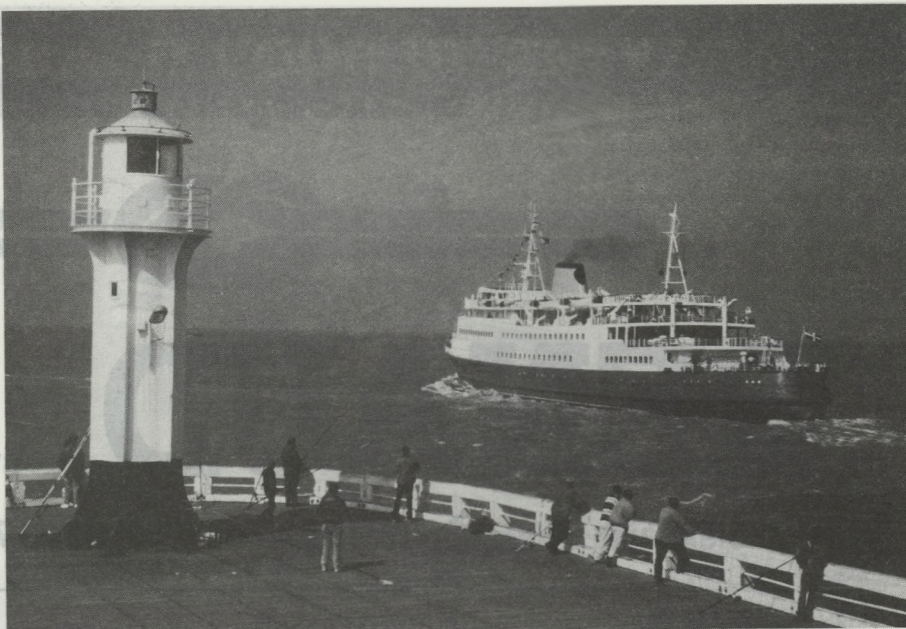
In het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende werkte een internationaal gezelschap aan het tekenen van netplannen aan de hand van een computermodel. Computerisering van het nettenonderzoek moet mogelijk maken dat netten die bijvoorbeeld in Denemarken ontworpen om het even waar kunnen uitgevoerd worden. Een studiegroep houdt zich bezig met de standardizatie die dit moet mogelijk maken. (gw)



De renovatiewerken in het Oostendse Visserskwartier schieten goed op. Aan de St.-Franciscusstraat worden 67 sociale appartementen gebouwd. Later komt er nog een parking op drie niveau's bij met ingang aan de Ooststraat. De afbraakwerken starten in september. (gw)

Z.12 TE WATER IN OOSTKAMP

Op de West-Vlaamse Scheepswerven in Oostkamp werd de Z.12 „Asterias“, een zusterschip van de Z.568 „Venus“, te water gelaten. Het vaartuig werd gebouwd voor de BVBA „Sabrina“ uit Zeebrugge die de oude Z.12 uit de vaart zal nemen. De Eurokotter van Jozef Welvaert en zoon Patrick wordt begin juni in bedrijf genomen na afwerking bij De Graeve in Zeebrugge. De bemanning van de oude Z.12 blijft behouden. (gw)



PAOLA NAAR PIREAUS

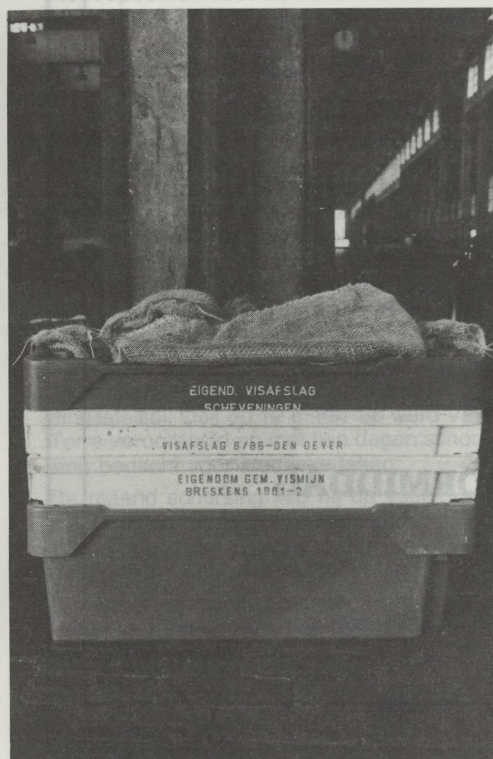
De laatste zuiver RMT-pakketboot verliet Oostende op 19 april met bestemming Pireaus. Na ombouw in de Griekse haven zal het schip voor ééndagscruises vanuit Miami op de Caraïbische zee rondtoeren. (gw)

Z.548 „FLAMINGO“ IN AANBOUW

Op de Oostendse scheepswerf Scap werd gestart met de bouw van de Eurokotter Z.548 „Flamingo“ voor de Zeebrugse rederij „De Flamingo“. Het nieuwe vaartuig wordt een zusterschip van de Z.85 „Morgenster“ samengesteld en tot een casco verwerkt. De Z.548 komt regen oktober klaar. (gw)

HAVENSTILLEVEN

Dit stilleven is (tijdelijk) te bewonderen aan de Havengeulkaai, overkant van het Loodswezen, in Oostende. Een massa vervangen azobopalen uit de haven werden er op een hoop gegooid. Staketsel?



Visbennen leggen soms wat afstanden af. Dit plaatje uit de Oostendse vismijn toont vier kisten uit evenveel verschillende visafslagen in Nederland. De onderste ben is afkomstig uit Goedereede en daarin kisten uit Breskens, Den Oever en Scheveningen. (gw)

Scheepsdiesel



RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK

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

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

FILTERS

ALLE MERKEN IN VOORRAAD

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| ☐ oliefilters | ☐ mazoutfilters |
| ☐ luchtfilters | ☐ winslowfilters |
| ☐ raccordfilters | |

Voor de motoren:

ABC – Bolnes – Stork – Deutz – MAK – Industrie

Ook voor Cummins, Daf, Mitsubishi, Caterpillar,
Scania en Baudouin.

Bij aankoop van een volledige karton:

EXTRA KORTING

**Onze winkel is ook geopend op ZATERDAGVOORMIDDAG
van 9 uur tot 12.30 uur.**

**DE KRACHT VAN ONS BEDRIJF ZIT IN DE MENSEN,
EN DAT IS NIET TE IMITEREN!!!**

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

Verslag over de uitspraken, vorderingen en verhoren tijdens de maanden maart en april 1988.

De Onderzoeksraad behandelt de overtredingen die gebeuren door bemanningsleden van Belgische vaartuigen tegen de wetten, voorschriften en reglementen bij de vaart op zee en in de havens. Wat betreft de vissersvaartuigen zetelt de Onderzoeksraad gewoonlijk de woensdagnamiddag in het Gerechtshof, Canadaplein te Oostende. Iedere zitting vangt aan te 14.30 u. en is openbaar. Reporters van de Vlaamse Pers wonen gewoonlijk de zittingen bij en brengen verslag uit in hun respectievelijke dag- en weekbladen.

Zoals er voor de weg een verkeersreglement bestaat om aanrijdingen te vermijden, bestaat er voor de vaart op zee een voorschriftenreeks. Het gaat hier om de Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, goedgekeurd bij de wet van 24 november 1975. (I.A.R.) De voorschriften van het I.A.R. zijn van toepassing op alle vaartuigen in volle zee en op alle wateren die daarmee in verbinding staan en bevaarbaar zijn voor zeegaande vaartuigen.

Zoals ieder land ook eigen verkeersreglementen mag opstellen voor haar wegen en weggebruikers, is iedere Staat gemachtigd bijzondere voorschriften uit te vaardigen voor haar eigen reden, havens, rivieren, meren en binnenwateren die in verbinding staan met de volle zee en bevaarbaar zijn voor zeegaande vaartuigen en dit zoveel mogelijk in overeenstemming met de voorschriften van het I.A.R.

Zo bestaat er bij ons een politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust (K.B. van 4.8.81).

Ook bestaat er een scheepvaartreglement specifiek voor de Beneden-Schelde (K.B. van 3.9.81).

VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL

1. Ronald Van Torre, schipper van de N.36 „Donia” verscheen in de zitting van 2 maart 1988 om verzet aan te tekenen tegen een schorsing van één maand. Deze schorsing werd door de Raad uitgesproken bij verstek op 18 november '87, nadat Van Torre D. reeds drie keer was opgeroepen door de Raad, maar telkens er niet was.

Reeds op 2 april '84 kreeg Van Torre D. een waarschuwing voor een overtreding van de reglementen van het verkeersscheidingsstelsel. Ook op 12 maart '86 werd Van Torre veroordeeld en met tien dagen schorsing bedacht voor identieke feiten.

De maand schorsing liep hij op voor twee overtredingen in de Dover Strait. Aldus moet Van Torre zich verantwoorden voor vier overtredingen op anderhalf jaar tijd.

De openbare aanklager neemt het recidivisme van Vantorre niet en blijft bij zijn vordering van één maand.

2. Schipper DANNY HUYGHEBAERT van de N.52 „De Kottens II” beging in april '86

een overtreding tegen de reglementen van het verkeersscheidingsstelsel in het Kanaal.

De Rijkskommissaris vorderde in de zitting van 23 maart '88 een schorsing van drie dagen.

3. Schipper JAN VLIETINCK van de Z.122 „Noordster” kreeg van de Raad op 20 april '88 een vermaning. De Rijkskommissaris had drie dagen schorsing gevorderd.

Op 10 juli '87 werd door de Britse overheid vastgesteld dat de Z.122 in zigzag tegen de algemene richting invoer van de SW-lane Dover Strait en daarbij drie schepen zou gehinderd hebben.

Dit betekende een overtreding op voorschriften 10 (b) i en 10 (i) van het I.A.R. die zeggen: een vaartuig dat gebruik maakt van het verkeersscheidingsstelsel in de passende verkeersbaan moet varen in de algemene verkeersstroom voor die baan en een vaartuig bezig met vissen mag de doorvaart van een vaartuig dat de verkeersbaan volgt niet belemmeren.

AANVARINGEN

1. Tegen schipper URBAIN WINTEIN van de Z.121 „Barentssee” werd in de zitting van 13 april '88 een schorsing van vijftien dagen gevorderd.

Op 22 juli 1987 kwam de stuurboordbok van de Nederlandse treiler UK.222 „Albert Jacoba” in de brug van de Barentssee terecht en richtte veel schade aan. De aanvaring gebeurde tijdens de visserij voor de Deense kust in de omgeving van Hanstholm.

De Z.121 had de bakboordkor binnen gehaald omdat er een scheur in het net was. Schipper Wintein had zijn brug verlaten om te helpen het net te herstellen en deed twee rode lichten branden om aan te tonen dat zijn schip niet goed manoeuvreerbaar was. Voorschrift 27 van het I.A.R. zegt dat een onmanoeuvreerbaar vaartuig twee rondom zichtbare rode lichten dient te tonen, het ene loodrecht onder het andere.

Wanneer het net van een treiler vastzit aan een hindernis mogen eveneens twee rode lichten vertoond worden (Bijlage II van het

I.A.R. Aanvullende seinen voor vissersvaartuigen die in elkaars nabijheid vissen).

In zijn rekwisitoor meent de Rijkskommissaris dat het ontsteken van de twee rode lichten door schipper Wintein ten onrechte gebeurde, daar de Barentssee helemaal niet onmanoeuvreerbaar was en het net ook niet vastzat. Wegens deze bedrieglijke handeling werden 15 dagen schorsing gevorderd. Over de verantwoordelijkheid van de schipper en de bemanning van de UK 222 kan de Rijkskommissaris niet oordelen omdat hij geen jurisdictie heeft over buitenlandse vaartuigen.

2. Beslissing inzake de aanvaring tussen de B.181 „Mayflower” en de Z.243 „Shark” op 29.9.85 in positie 54°06'N en 02°29'E.

Bij de aanvaring heeft de Z.243 een gat van ongeveer één vierkante meter in de stuurboordzijde, juist achter de boeg boven de waterlijn opgelopen en zijn er minstens twee spanten duidelijk verwrongen.

De B.181 liep een deuk op in de voorsteven.

Na het voorval hebben beiden de visserij verder gezet in visvak 307. Op het ogenblik van de aanvaring stond er een SSW wind kracht 3, was er een kalme zee en een zichtbaarheid van 2 à 3 mijl.

Volgens de verklaring van schipper Van Acker René van de B.181 had hij de Z.243 waargenomen op 1,5 mijl afstand. De Z.243 stuurde een tegengestelde koers en beide vaartuigen zouden elkaar voorbijvaren op 0,5 mijl afstand, rood op rood.

Omdat er volgens schipper Van Acker geen gevaar voor aanvaring bestond, heeft hij de automatische piloot ingeschakeld en is op dek gaan helpen. Hij verklaarde bovendien ook nog dat hij de Z.243 op dek niet kon zien aankomen omdat de kap van de voorsteven alle zicht ontnaemt.

Het staat dus vast dat op de B.181 niemand enige uitkijk hield.

Volgens matroos Baert Daniël, die op het ogenblik van de feiten de wacht had op de Z.243, is hij enkele minuten voor de aanvaring naar het logies gegaan om een pakje sigaretten te halen. De Z.243 die over geen



automatische piloot beschikt, voer op dat ogenblik dus letterlijk stuurloos. De Z.243 moet tijdens de afwezigheid van matroos Baert langzaam over bakboord gedraaid zijn door het korren met de bakboordboel.

De Raad stelt uit dit alles vast dat zowel schipper Van Acker René als matroos Baert Daniël evenveel schuld hebben aan de aanvaring en veroordelen beiden tot 10 dagen schorsing in de zitting van 20 april '88 en dit wegens een overtreding van voorschrift 5 van het I.A.R. dat zegt: Elk vaartuig dient te allen tijde goede uitkijk te houden door te kijken en te luisteren alsook door gebruik te maken van alle beschikbare middelen die in de heersende omstandigheden en toestanden passend zijn ten einde een volledige beoordeling van de situatie en van het gevaar voor aanvaring te kunnen maken.

HINDERLIJK VAREN

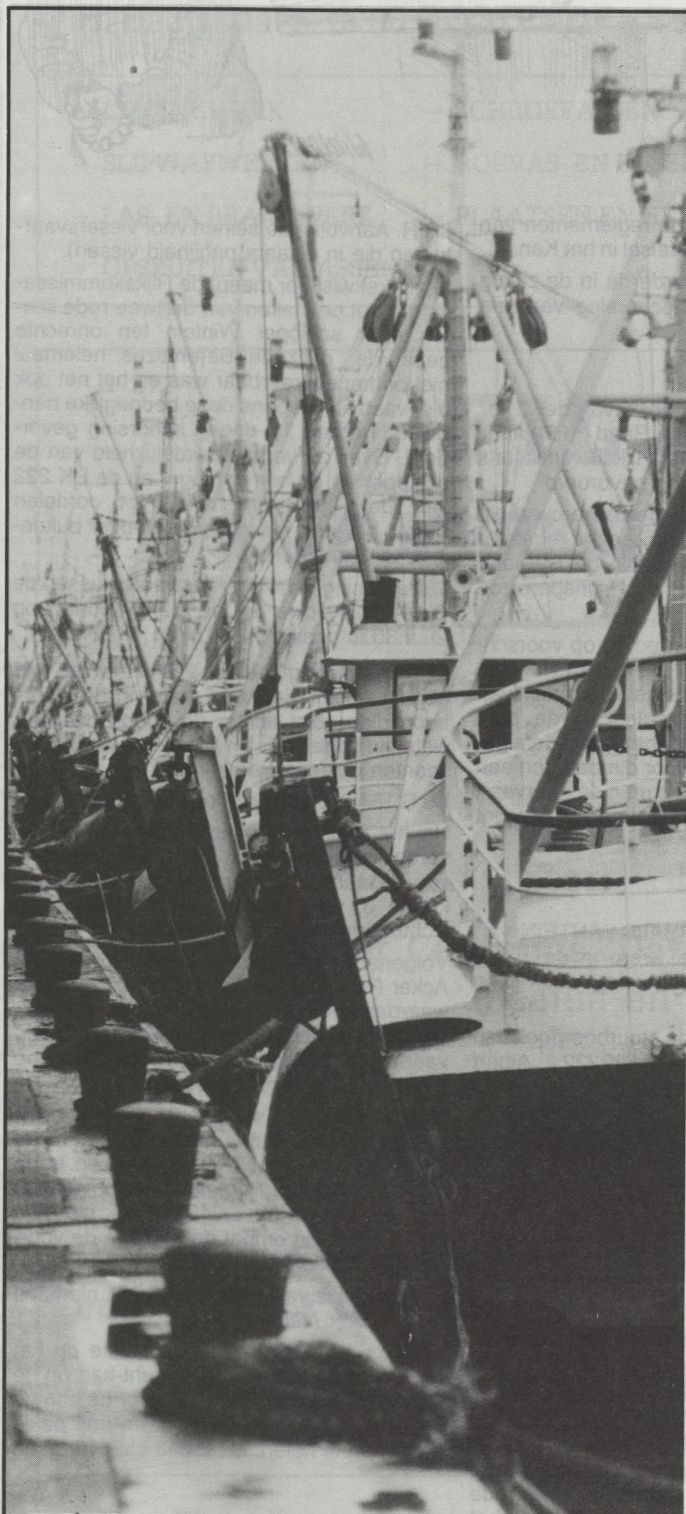
1. Tegen matroos ALAIN ROSSEEL van de O.369 „Koningin der Engelen” werd in de zitting van 2 maart '88 tien dagen schorsing gevorderd om op 24 april 1987 de car-ferry „Prinses Paola” gehinderd te hebben nabij de Westhinder. Alain Rosseel was van wacht en had de car-ferry bemerkt op 2 mijl afstand in een tegengestelde koers.

De O.369 voer op automatische piloot en beide schepen naderden elkaar met een snelheid van ongeveer 750 meter per minuut.

A. Rosseel verliet de brug om de motorist te wekken en dronk op zijn dooie gemak in de kombuis nog een kop koffie vooraleer terug post te vatten op de brug. In die tijdspanne (ongeveer 6 minuten) was de ferry

voorbij en was er zagezegd niets gebeurd. De ferry had echter een snel uitwijkmaneuver moeten uitvoeren om een aanvaring te vermijden. De eerste luitenant van de Prinses Paola diende een klacht in tegen de bemanning van de O.369 wegens gevaarlijk varen en het niet verlenen van voorrang. De wacht op de brug van de Prinses Paola had ook niemand gezien op de brug van de O.369.

2. Schipper **Donald Van Torre** van de N.36 „Donia” wordt ervan verdacht om op 5 december '87 moedwillig te zijn ingevaren op de O.137 „Twilight”. In de zitting van 2 maart '88 werden de schipper De Saever Marcel van de O.137 en Van Torre Donald



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!

van de N.36 met elkaar gekonfronteerd. Ze gaven elk hun eigen versie en schoven de schuld in elkaars schoenen.

De Rijkskommissaris zal de bemanning van de Z.96 die ook in de nabijheid was nog verhoren en in een latere zitting in deze zaak zijn vordering uitspreken.

3. Tegen schipper JEAN ZONNEKEYN van de N.40 „Ravelingen” vorderde de Rijkskommissaris op 20 april '88 een vermaning en dit om op 2 juni '86 de haven van Oostende uitgevaren te zijn zonder toelating. Het uitvaren was verboden omdat een ferry zou binnenvaren, maar Zonnekeyn J. zag de kans de haven te verlaten vooraleer de ferry de haven binnenvoer. De schipper had over de radio toelating gevraagd aan de loodsenwacht en meende gehoord te hebben dat hij kon uitvaren. De Rijkskommissaris merkte op in zijn vordering dat het maar al te dikwijls gebeurt dat de havenseinen onnodig lang vooraf worden ontstoken.

EEN BOEI OP DRIFT

1. Tegen schipper Georges Vandieren-donck van de Z.84 „De Klauwaert” werd in de zitting van 20 april '88 een schorsing van acht dagen gevorderd.

Tijdens het vissen werd door de Z.84 de ankerketting van de boei FAIRY-SUD opge-vist. De bakboordboel zat eraan vast.

De schipper liet de ketting van de boei doorbranden door de stuurman die daarvoor een huzarenstukje moest uithalen buiten boord. De boei is daarna verdreven tot de Hoek van Holland wat aan de Franse overheid een onkostennota betekende van 111.500 FF.

De schipper had echter zijn visboel moeten kappen en later naar de boei terugkeren om zijn vistuig weer op te halen aangezien de positie ervan iust bepaald was. Door het

opvissen van de boeiketting maakte het schip wel lichtjes slagzij maar was niet in gevaar.

De Rijkskommissaris haalde aan dat een wet van 1928 voor dergelijke feiten een straf voorziet gaande van 8 dagen tot een jaar.

STRANDINGEN

1. Schipper ANDRE ADAMS van de Z.207 „Adamtje” werd door de Raad in de zitting van 9 maart '88 met drie dagen schorsing bedacht wegens geen goede navigatie.

Op 17 januari '87 strandde de Z.207 in de buitenhaven van Zeebrugge. Volgens de Raad heeft de schipper geen goede uitkijk gehouden bij een zichtbaarheid van maar 500 meter. André Adams had zijn koers uitgezet door middel van een op twaalf mijl ingestelde radar en het schip gestuurd met de automatische piloot binnen de haven.

~

2. Schipper Danny Pieters van de O.318 „Belgian Sailor” kwam op 9 maart '88 uitleg verschaffen omtrent de bijna stranding van zijn vaartuig in oktober '86.

In de buurt van Rattray Head aan de Schotse Westkust liep de O.318 lichtjes vast maar kon weer vlot gekregen worden. De O.318 onderbrak de reis en keerde terug naar de thuishaven. Bij onderzoek werd vastgesteld dat de romp en de kiel geen noemenswaardige averij vertoonden en alles zich beperkte tot wat schrammen.

De bijna stranding zou het gevolg geweest zijn van een navigatiefout van de wachtsman.

ZINKEN IN VEILIGE HAVEN

1. Na alle getuigen gehoord te hebben in de zitting van 24 februari '88 omtrent het

zinken van de Z.580 „Poseidon” in de haven van Zeebrugge werden in de vordering op 13 april '88 geen beroepsfouten aangewreven. Ook werd niemand verantwoordelijk gesteld voor het slecht vastmaken van de Z.580.

Men weet dat de Z.580 op 9 september '87 gemeerd lag in de NE-hoek ter hoogte van de Tijdokstraat en met de steven onder een dwarsbalk van de steiger kwam vast te zitten. Door de aankomende vloed is het vaartuig onder gelopen en gezonken.

De bergingskosten bedroegen 1.750.000 fr.

De Onderzoeksraad moet zich nog uitspreken over het advies van de Rijkskommissaris. Als er niemand vervolgd wordt komen de gerechtskosten ten laste van de Staat.

OVER MONSTEREN EN LOGBOEKEN

1. Ronald Van Torre schipper van de N.36 „Donia” was op 13 augustus '87 uitgevaren zonder logboek aan boord.

In de zitting van 2 maart '88 verdedigde de schipper zich dat hij gedurende de reis alles had bijgehouden op gewoon papier om het dan later in te schrijven in het logboek dat hij vergeten was in het waterschoutskantoor. Het EEG-vangstboek had hij wel bij.

~

2. Matroos Samuel Lenaers aangemonsterd op de O.316 „Aegir” is in september '87 zonder reden weggebleven op de dag dat het schip moest varen. De O.316 is zonder Lenaers vertrokken, weliswaar met verscheidene uren vertraging.

~

3. Schipper Daniël Dasseville van de Z.198

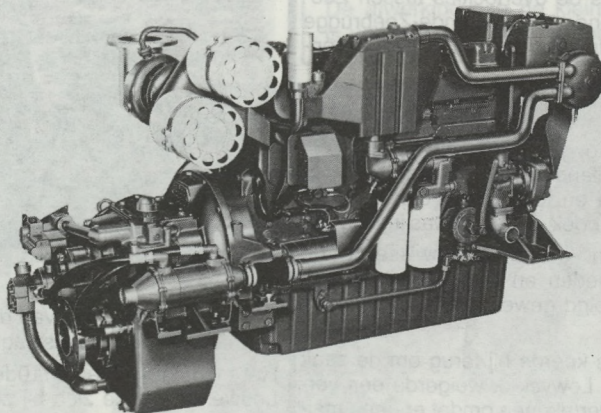
Scheepsmotoren «op maat»

Volvo Penta beschikt over een volledig gamma scheeps- en industriële motoren waarvan het vermogen schommelt tussen 9 en 416 pk.

Die motoren kunnen onderverdeeld worden in:

- scheepsmotoren voor handelsdoeleinden
- hulpscheepsmotoren
- scheepsmotoren voor plezierboten
- industriële motoren (stroomaggregaten, pompen, laad- en losmachines, enz.)

Bij de konstruktie wordt ervoor gezorgd dat ze beantwoorden aan de strenge eisen inzake brandstofverbruik, bedrijfsduur en prestaties. Het belang van de dienst na verkoop, een internationale organisatie in meer dan 130 landen, een grote waaier wisselstukken en scherp concurrerende prijzen, dat zijn stuk voor stuk elementen waardoor ook u zonder twijfel heel wat kan besparen.



Scheepsmotor Volvo Penta TAMD 121C, bestemd voor klassifikatie, 306 kW (416 pk), 6 cilinders in lijn met directe injectie, turbokompressor en aftercooler.

VOLVO PENTA

VOLVO PENTA BELGIUM Weiveldlaan 37-G — B-1930 ZAVENTEM

Tel.: 02/721.20.62 — Telex: 65.249 volvbm b

„Zeenimf” werd door de Raad bedacht met een waarschuwing op 9 maart '88.

Op 20 juli '87 was Dasseville D. uitgevaren met een verlopen monsterrol. De Rijkskommissaris had op 3 februari '88 eveneens een waarschuwing gevorderd. Er was geen moedwil in het spel.

4. In de tussentijd dat schepen binnen liggen vooraleer een nieuwe reis te beginnen gebeurt het dikwijls dat er overtochtjes worden gedaan van Nieuwpoort naar Oostende, van Zeebrugge naar Oostendse, van Oostende naar Zeebrugge, enz.

Deze overtochtjes zijn niet zo maar voor het plezier maar noodzakelijk om bepaalde reparaties uit te voeren, om materiaal aan boord te nemen, enz., enz.

Zo ook gebeurde het op 21 september '86 door de Z.70 „t Westdiep” die vanuit Zeebrugge naar Oostende overvoer om te Oostende op de slipway te gaan.

Schipper Lowyck Julien die tijdens de voorafgaande reis in het visruim gevallen was en zich bezeerd had kon moeilijk instaan voor het overtochtje en de rederij besliste dat de motorist Johan Vantorre het karweijsje maar moest opknappen, samen met de overige bemanningsleden. Johan Vantorre die wel bekwaam was het schip te besturen maar over geen brevet van schipper beschikt werd daarvoor niet aangemonsterd en Lowyck J. werd ook niet afgemonsterd. De vrouw van J. Vantorre en de vrouw van J. Lowyck hadden wat in de pap te brokken van de rederij „De Branding” en dit als mede-eigenaars en of zaakvoerders. Daardoor had Lowyck J. eertijds aan de zeevaartpolitie verklaart wel de overtocht mee gedaan te hebben, zogezegd om zijn vriend J. Vantorre „te dekken”.

In de zitting van 20 april '88 herriep Lowyck J. zijn vroegere verklaring en kwam hij met de ware versie voor de dag.

Matroos Magerman Frederic die wel aangemonsterd was maar de verplaatsing van Zeebrugge naar Oostende niet meemaakte getuigde ook dat Lowyck J. de overtocht niet meemaakte, maar aan de kaai bij hem stond te Oostende vooraleer het schip binnenkwam.

Uit het verhoor blijkt nu duidelijk dat Vantorre J. tijdens de overtochtjes tussen Zeebrugge-Oostende en Oostende-Zeebrugge als schipper fungeerde zonder aangemonsterd te zijn.

5. Schipper Lowyck J. had op 23.9.86 zijn logboek ingediend op het waterschoutsambt te Zeebrugge en kreeg daar opmerkingen omdat zijn logboek niet goed was ingevuld.

Het kwam tot een woordenwisseling en handtastelijkheden en Lowyck J. verklaart zelfs achtervolgd geweest te zijn tot in zijn auto.

's Namiddags keerde hij terug om de zaak bij te leggen. Lowyck J. weigerde een verklaring te ondertekenen omdat er geen melding werd gemaakt van de handtastelijkheden die 's morgens gebeurden. Hierop ging hij naar de Rijkswacht te Zeebrugge om een verklaring af te leggen over de feiten op het waterschoutsambt, maar dit werd hem geweigerd.

Daarop heeft Lowyck J. alles genoteerd in zijn logboek dat bij zijn advocaat berust.

De Rijkskommissaris zal de zaak verder grondig uitpluizen.

Verslaggever Coelus R.

VISSERIJFEESTEN IN NEDERLAND

Nederland en de visserij zijn sinds mensenheugnis onafscheidbare begrippen. De volksverbondenheid met de sektor kreeg feestelijke uitlopers in een reeks folkloristische feesten.

De traditie wil dat over de Moerdijk de „Vlaggetjesdagen” en andere visserijdagen op diverse plaatsen doorgaan. Ook in ons land bestaat belangstelling voor de feestelijkheden, in de eerste plaats in de meest nabijgelegen vissersplaatsen Breskens, Zierikzee en Yerseke. Ten behoeve van diegene die tijdens de lente of zomer niet om een daguitstap verlegen zitten worden de reeds bekende data afgedrukt.

Zaterdag 7 mei: Visserijdag in Lauwersoog.

Zaterdag 14 mei: Nationale dag van de Visserij in Urk.

Zaterdag 21 mei: Vlaggetjesdag in Scheveningen.

Maandag 23 mei: Vlaggetjesdag in Zoutkamp.

Zaterdag 2 juli: Vlaggetjesdag in IJmuiden.

Vrijdag 1 juli - maandag 4 juli: Viering 200 jaar havenstad Den Helder.

Vrijdag 12 en zaterdag 13 augustus: Visserijdagen in Colijnsplaat.

Zaterdag 13 en zondag 14 augustus: Visserijdagen in Breskens.

Zaterdag 13 - zaterdag 20 augustus: Visserijdagen in Katwijk.

Zaterdag 20 augustus: Visserijdag in Yerseke.

Zaterdag 27 augustus: Havendag in Zierikzee.

Zaterdag 3 september: Visserijdag in Harlingen.

Adverteren?



(059) 32.55.59

MODEL VAN OOSTENDSE VISWAGEN IN HET NATIONAAL VISSERIJMUSEUM



Viswagen.

Jacques Declercq, lid van de modelbouwclub De Dissel, bouwde een zeer getrouw model van een Oostendse viswagen.

Het model op schaal 1/10de werd door Jacques aan het visserijmuseum geschonken. De bouwer baseerde zich bij zijn werk op diverse foto's (zoals deze hieronder afgedrukt) en op zijn rijke ervaring tijdens het bouwen van schaalmodellen van karren en wagen opgedaan.

Eerder schonk de heer Declercq reeds een model van een garnaalvisserskar, eveneens op 1/10de gebouwd, aan het visserijmuseum.

Viswagens werden gebruikt voor het vervoer van vis in bennen van de kaai naar de vismijn, de toenmalige „cirk”. Dit vervoer werd verzorgd door wagens uitgebaat door Vanwijngaerde en Lanoye. De wagens waren gebouwd bij Ouvry.

De laatste twee wagens reden tot in 1953. Deze voertuigen werden uitgebaat door de gebroeders Vandamme.

Mondelinge informatie: Gaston Desnerck, Jan Dedrie.

Willem Lanszweert

ZATERDAG 4 JUNI TEWATERLATING EN DOOP

Hektreiler O.154 Wilmar bijna bedrijfsklaar

Na de O.316 „Aegir” van de Rederij Pieters wordt de O.154 „Wilmar” de tweede moderne hekreiler van de Belgische zeevisserijvloot. Het vaartuig wordt gebouwd op de scheepswerf Seghers in Oostende voor rekening van de Rederij Wilmar BVBA van het echtpaar Willy en Marina Lepeire. Zaakvoerder en schipper Willy Lepeire komt uit een redersfamilie. Zijn moeder baat trouwens nog steeds de O.279 „Ramblers” uit en tot voor enkele maanden vaarde de O.128 „Rachel” (nu Z.128 „Rembrandt”) nog voor zijn rekening.

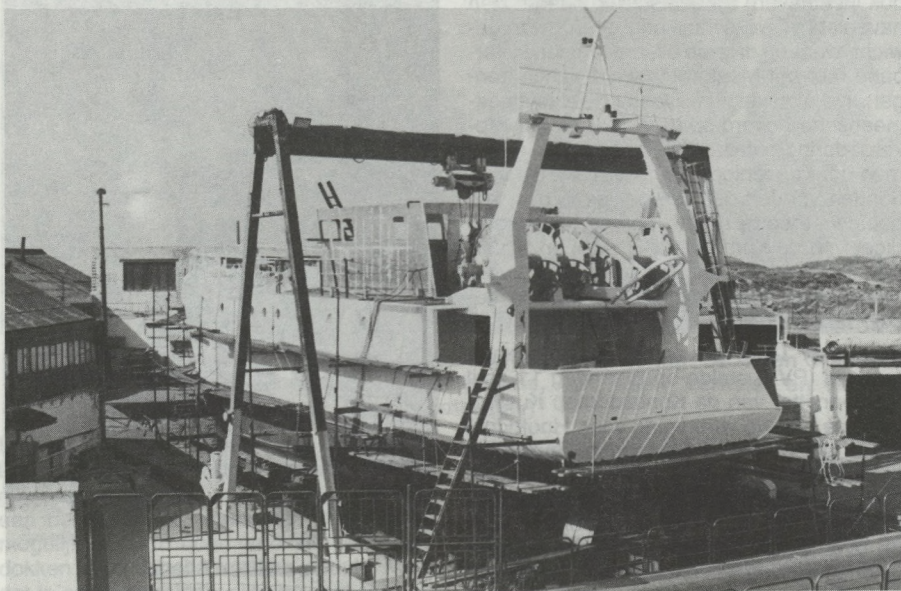
De werf, die reeds 55 jaar bestaat, heeft wel enige ervaring met de bouw van hekreilers naar Frans model. Ondertussen is het wel sinds 1965 geleden dat de O.164 Victor Seghers, genoemd naar de vader van de huidige werfleiders, gebouwd werd voor de rederij Polaris. De hekreiler werd destijds uitgevoerd naar Kongo en is in het strijdge-woel rond Angola gezonken.

VERSTELBARE SCHROEF

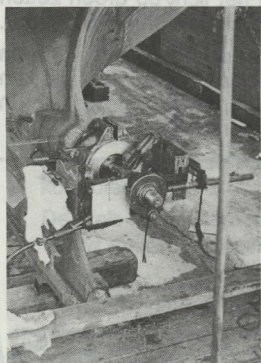
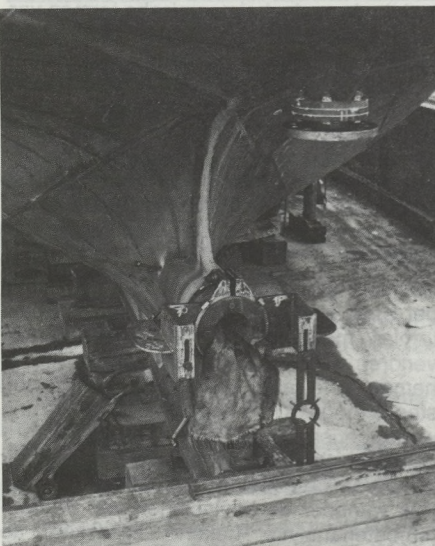
De hekreilers verloren steeds meer veld ten voordele van de boomkorvaartuigen. Ook zijtrawlers (plankenvissers) worden in ons land sinds jaren niet meer gebouwd. Het wekte dan ook opzien toen Louis Pieters een paar jaar geleden zijn plannen voor de „Aegir” ontvouwde. De laatste hekreiler van de vloot, de O.288 „Lans” was in 1974 op de Schotse klippen gelopen. In hetzelfde jaar werd ook de laatste zijtrawler gebouwd (N.3 Frederick-Patrick) en sindsdien liepen alleen nog bokkenvissers van stapel.

Hierdoor verdween ook het gebruik van de verstelbare schroeven. Schepen voor de verre visserij naar IJsland werden altijd gebouwd met een „loopschroef” om zo snel mogelijk de afstand tussen de visgronden en de thuishaven te overbruggen.

Bokkentreibers hadden een sterke „trek-schroef” nodig omwille van de grote trekkracht die nodig was. Hektreilers gebruiken een verstelbare schroef, die op de O.316 ontbrak. Reder Pieters heeft de nadelen hiervan ondertussen ondervonden en noodgedwongen een hulpmotor moeten plaatsen als het schip al in de vaart was. De verstelbare schroef is een schroef waarvan de bladen in verschillende standen kunnen gezet worden. Dit is nodig bij het inhalen van het net. Het schip moet lichtjes vooruitlopen om te vermijden dat de kuil onder de romp drijft, maar anderzijds moeten de motoren voldoende kracht ontwikkelen voor de werking van de vislieren. De oplossing hiervoor is een schroef waarvan de „spoed” regelbaar is. Een technisch hoogstandje omdat de schroef aangedreven wordt door een holle as. Het plaatsen ervan is niet alleen een tijdrovend maar ook een precisiewerk. (gw)

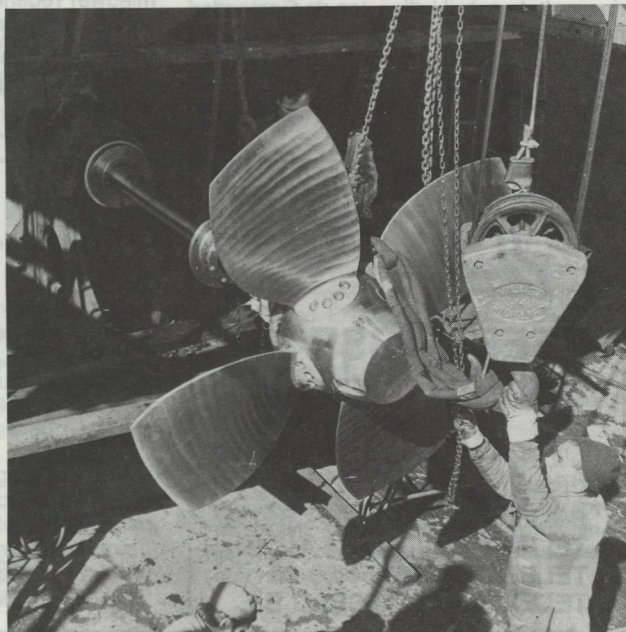


De nieuwe hekreiler krijgt vorm. De witte onderlaag wordt straks overtrokken met een blauw kleurtje.



O.349 „LADY” WORDT DERDE HEKTRAILER

Half mei worden op de scheepswerf SCAP de werfwerkzaamheden gestart voor de bouw van een kleinere hekreiler in opdracht van de BVBA Deltafish uit Oudenburg. Na de O.316 „Aegir” en de O.154 „Wilmar” wordt de O.349 „Lady” de derde hekreiler van de Belgische zeevisserijvloot. De „Lady” zal met een lengte van 16,5 meter wel de kleinste in omvang zijn. Deltafish is een initiatief van Jos Praet, zoon van Scap-directeur Praet die per 1 mei met pensioen gaat, en zijn vennoot Erwin Maes. De afwerking van de kleine hekreiler is voorzien voor half oktober. (gw)



Tussen deze drie foto's ligt een tijdspanne van drie maanden. Op de eerste foto wordt de pijp waarin de schroefas draait in gereedheid gebracht. Op de tweede foto wordt de pijp gefreesd, een zeer sekuur werk dat enkele dagen inbeslag nam. De laatste fase is het plaatsen van de holle as waarin een tweede as zit waarmee de schroefbladen in de juiste positie worden gebracht. De schroef van 1.500 kg. werd nadien in een straalbuis gezet. De reductiekas die de schroefbewegingen regelt heeft geen achteruit. Voor- en achterwaartse beweging van het schip is afhankelijk van de stand van de schroefbladen. (foto's gw)

OOSTENDSE HAVENGEBRUIKERS VERENIGD

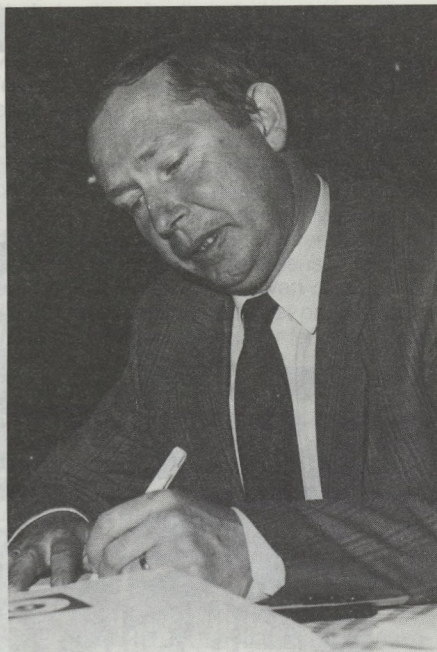
Onder voorzitterschap van planoloog dr. Georges Allaert werd een nieuwe vzw opgericht die de verdediging van de Oostendse havens (vissershaven, handelshaven en ook luchthaven) tot doelstelling neemt. Een havenlobby, weliswaar nog geen zwaargewicht, waar op diverse bijeenkomsten in verband met het Masterplan werd aangedrongen. De nieuwe „vzw Oostendse Havengemeenschap” werd op de stichtings- en infovergadering onmiddellijk op de korrel genomen door uiteenlopende instanties. De vakbonden vonden dat zij weer eens over het hoofd werden gezien en een vertegenwoordiger van de Kamer voor Handel en Nijverheid wees op het bestaan van haar Havenkommissie die zich met dezelfde problematiek bezig houdt.

Paul Van Laer, advocaat en gemeenteraadslid (PVV) stelde op maandag 11 april als voorzitter van de Kontaktgroep Kusthavens de nieuwe vereniging voor. Hoofddoel is de groei van de Oostendse havens en hun activiteiten te bevorderen. De vereniging wil niet de plaats van een havenbestuur innemen, wat trouwens een opdracht voor de overheid is. De vzw verenigt vertegenwoordigers van havengebonden bedrijven, geruggesteund door deskundigen op het vlak van havenplanning, -management en -beheer.

De vzw is gegroeid uit de Kontaktgroep Kusthavens, een informele werkgroep die een jaar geleden van stapel liep, die geen vrede nam met de inhoud van het Masterplan voor de Oostendse haven.

GEEN DOKKEN DEMPEN

Over de prioriteiten in het Masterplan is discussie mogelijk, maar het dempen van het Vlot- en Houtdok in de achterhaven getuigt volgens de initiatiefnemers van een eenzijdige aanpak en kortzichtigheid. Volgens Voorzitter dr. Allaert stoelt deze visie enkel op de ro-ro-functie van de haven (het creëren van parkeerruimte). Een toeristische functie, jachting of renovatie in functie van coaster-traffic werd niet onder ogen genomen. Voorzitter Allaert steunt zich op de uitgebreide studie die hij in opdracht van de Generale Bank, in samenwerking met de havenspecialist prof. dr. Marcel Anselin van de Gentse Rijksuniversiteit, uitvoerde. Hierin wordt de ontwikkeling van de Oostendse haven gezien in functie van de ganse kustregio (300.000 inwoners) en de direkte (circa 5.000 jobs) en de indirekte (3.000 banen) tewerkstelling voor de Oostendse regio.



Voorzitter Allaert

Een derde van de tewerkstelling in de Oostendse regio is verbonden met de havenfunctie. In sociaal-ekonomische termen vertegenwoordigt die bedrijvigheid een toegevoegde waarde (d.i. de ekonomische waarde die gedurende één jaar gerealiseerd wordt – en waarvan een belangrijk gedeelte onder vorm van belastingen terug vloeit naar de staatskas – met andere woorden wat er verdiend wordt) van tien miljard bij een omzet die veertig miljard bedraagt, wat nog steeds meer is dan Zeebrugge kan opbrengen.

Direkteur-generaal Simoen van de Dienst der Kust, stuwende kracht achter het Masterplan, merkte op dat niet uit het oog mag verloren worden dat het Masterplan niet te nemen of te laten is. Bijsturingen zijn nog steeds mogelijk. De bevindingen van de drie werkgroepen (technisch - ekonomisch - administratief) moeten pas halfweg dit jaar hun werkzaamheden beëindigd hebben. Pas wanneer de bevindingen van de kosten-batenanalyse bekend zijn kan de (nieuwe) regering het licht op groen zetten voor de uitvoering van de werken (6 miljard).

Ir. Simoen wees er op het belang van een sterke en éénsgezinde havenlobby die kan doorwegen bij de politieke beslissing in Brussel niet te onderschatten.

SAMENSTELLING VZW OOSTENDSE HAVENGEMEENSCHAP

De raad van bestuur van de vzw Oostendse Havengemeenschap, niet te verwarren met het officiële havenbestuur, is samengesteld uit vertegenwoordigers van havengebonden ondernemingen en specialisten op het gebied van havenplanning, -management en -beheer.

De stichtende leden verkozen volgend bestuur:

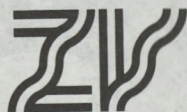
- Voorzitter: Dr. Georges Allaert (Oostende) (Seminari voor Survey en Ruimtelijke Planning, Rijksuniversiteit Gent).
- Sekretaris: Stan Mortelmans
- Penningmeester: Paul Heylen
- Leden: Daniël Crabeels, Hendrik De Mol, André Maenhout, Jacques Seghers, Henri Pintelon, Paul Van Laer, Daniël Verhelst.

De raad kan uitgebreid worden met een vertegenwoordiger van het provinciebestuur en het stadsbestuur die beschikken over een raadgevende stem.

BESPARINGEN

De renovatie van de Oostendse haven moet dan ook bekeken worden in een geïntegreerd herstructureringsplan stelt de werkgroep, hierin gevolgd door de nieuwe vzw. Ook de stedenbouwkundige renovatie van Oostende, die eigenlijk nog nergens staat, is daar een aspekt van. Er wordt dan ook een konkrete aanvulling en bijsturing van het Masterplan voorgesteld waardoor Oostende zich kan profileren als kleine, goed toegankelijke en gebruiksvriendelijke haven tussen Hamburg en Le Havre. De multifunctionaliteit (toerisme, visserij, industrie, distributie) is een belangrijke troef die verder kan ontwikkeld worden. In die optiek werd een zesledig voorstel uitgewerkt.

1. Toegankelijkheid: vaargeul verbreden, rechtstrekken en uitdiepen tot 8 m. is een prioriteit (niet in het Masterplan). Verdieping van de Rode, waarbij permanente baggerwerken noodzakelijk zullen zijn, en opruiming van obstakels (vb. het wrak tussen de Oostende- en Wenduinebank). Realisatie van de verbinding De Bolle - Rond Punt Kennedy via overbrugging. Herinrichting van de spoorweginfrastructuur na renovatie



**ZEEBRUGSE
VISVEILING NV**

VISMIJNSTRAT 12 - Pb 23
B-8380 ZEEBRUGGE - BELGIUM
TELEFOON: (050) 54 41 20
TELEFAX: (050) 54 50 18
TELEX: 82120 AFSLAG B

ZEEVERSE VIS VEILEN
...ONS VAK
...UW VOORDEEL

Organisatie van koeltransport uit verre visgronden
— SPECIALE PROMOTIES —

van Vlot- en Houtdok (goedkoper dan oplossing in Masterplan).

2. Visserij: het voorstel van de Oostendse Onderlinge Visafslag (OVA) - zie vorige nummer van „Het Visserijblad” - verdient de voorkeur. Interessante investering in het perspectief van 1992.

3. Toerisme: nabijheid van het stadscentrum verhoogt aantrekkelijkheid voor snelle toeristische overvaarten. Toeristisch aanbod en manifestaties moeten op een hoog peil geprogrammeerd worden. Huidige toestand is voor verbetering vatbaar.

4. Distributie: infrastructuur aanwezig (water, spoor, weg, lucht) doch interrelatie, wederzijdse aanvulling, promotie en management is gebrekkig of totaal afwezig. Binding luchtverkeer-watertransport moet professioneler aangepakt worden. Samenbundeling van krachten (vb. Havenschap voor haven en luchthaven). Korte afstand tussen haven-stadskern-luchthaven is belangrijke troef die aan waarde zou winnen indien „grote ring” luchthaven-Kennedypunt-De Bolle zou gerealiseerd zijn.

5. Industrie: in verband met de ontwikkeling van industriële terreinen voor opslag, verwerking, bewerking en overslag is een aktie beleid van het stadsbestuur meer dan nodig. Wordt teveel overgelaten aan de GOM-West-Vlaanderen. Achterhaven en kanaalzone bieden ruime mogelijkheden.

6. Herverkaveling: de verlaten „docklands” rond het Vlot-, Houtdok en Doktersluis zijn aan herverkaveling toe rond de bestaande wateroppervlakten. Mogelijkheden op vlak van recreatie en andere projecten waarvoor projectontwikkelaars reeds belangstelling betoonen.

KORT

„HAND IN HAND” OOSTENDE KREEG EEN NIEUW BESTUUR

HENNAERT Norbert, voorzitter; EER-EBOUT Edgard, onder-voorzitter; NOLLET Marina, onder-voorzitter; EVERAERT Edmond, schatbewaarder; BOUILLIART Marcel, lid; VANDROMME Cresta, lid; VAN-ELSLANDE Manfred, lid; VANSLEM-BROUCK Philip, secretaris.

Wij wensen de nieuwe ploeg veel succes toe.

TERUG UIT SPANJE



De O.35 „Torbay”, in september '86 geschrapt van de „Officiële Lijst der Belgische Visserijvaartuigen”, ligt opnieuw in Oostende. Het vaartuig was in dat jaar naar Spanje getrokken. Halverwege april kwam het terug en maakte reeds zijn eerste reis, uitgeredderd door Filip Corneille.



De raad van beheer van de vzw Oostendse Havengemeenschap: de heren Crabeels, De Mol, Seghers, Pintelon, Allaert, Mortelmans, Van Laer, Verhelst en Heylen. Bestuurslid Maenhout ontbreekt op de foto. (gw)

De Kontaktgroep Kusthaven heeft laten becijferen (op basis van gegevens van de grootste Belgische aannemersgroep) dat een besparing van meer dan 350 miljoen mogelijk is, o.m. door renovatie van twee dokken in combinatie met een viadukt. Maar dat is een overheidsbeslissing. Het Masterplan is er nog niet. Het is dan ook goed dat de discussie gevoerd wordt vanuit een

breed perspectief waarbij alle gebruikers van nabij betrokken zijn. Het is niet zo dat Openbare Werken geen belangstelling heeft voor alternatieven. Het komt er dan ook op aan door te dringen tot het cenakel waar de plannen in een definitieve plooi gelegd worden.

Guido WALTERS

UIT DE OOSTENDSE GEMEENTERAAD

In de zitting van vrijdag 22 april werden volgende agenda-punten in verband met haven en visserij goedgekeurd:

- Herstelling betonnen loopbanen slipway, raming 477.000 fr.
- Monument Vindictive: herstelling masttoppen, vervanging houten gedeelte door polyester, raming 125.000 fr.
- Schilderwerken aan bestuursgebouw vismijn, raming 225.000 fr. Herstellen dakgoten 150.000 fr.
- Herstelling uitzettingsvoegen dak vismijnhal, raming 255.000 fr.

SNOEPREISJES

▼ Norbert Hennaert werd door WARTSILA (Finland) uitgenodigd voor een bezoek aan de fabriek. Wärtsilä is het bedrijf dat onlangs Bolnes heeft overgenomen. De onderneming heeft nu o.a. bedrijven in Nederland, Frankrijk en Finland. Het betreft hier een holdingmaatschappij, die nog actief is in de branche van de porcelijn en daarnaast ook scheepswerven controleert.

De reis van Norbert, vergezeld van vrouw en vader, duurde drie dagen.

▼ Renaud Dedrie van scheepsdiesel Renaud mocht op bezoek naar Japan. Hij en zijn schoonvader bezochten er Janmar dieselmotoren. Janmar heeft in Japan 5 fabrieken, die duizende mensen tewerk stellen. Zijn reactie op de reis: „geef mij maar het leven op de Baelskaai”.

★ Zaterdagavond 21 mei gaat in Bredene het 3e New Orleans Jazz Festival door. Naast Streetparades zaterdagmiddag en zondagmorgen, treden op zaterdagavond in diverse gelegenheden dixerland Jazzgroepen op. Allen daarheen!

COLOFON

Direkteur: Willy VERSLUYS

Direktieraad: Daniël CRABEELS, Willy VERSLUYS

Hoofredakteur: Flor VANDEKERCKHOVE

Redaktieraad: Marc LOY, Flor VANDEKERCKHOVE, Guido WALTERS.

Medewerkers: André BAERT, Hugo BRUTIN, Robert DEPOORTER, P. DESECK, Robert COELUS, Walter CORVELEYN, Walter DEBROCK, Frank DECERF, Roland DESNERCK, P.P. GOBERECHT, Rika GOETHALS, Fernand GEVAERT, Norbert HOSTYN, L.A. INGHELBRECHT, Johan LALEMAN, Willem LANZWEERT, Marc LOY, Johan SANDERS, Ingrid STASSE, Eddy SURMONT, Marcel VANALDERWEIRELDT, Flor VANDEKERCKHOVE, Martine VANDENBERGHE, VUURTOREN-WACHTER (de laatste), Guido WALTERS.

Boekhouding: Ivan Schamp

Fakturatie: Sonja Vantorre

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 – NEDERLAND 1.900,-/jaar – STEUN-ABONNEMENT 2.000,-/jaar

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.

Verantw. uitgever: Flor Vandekerckhove, H. Baelskaai 2, Oostende

Drukkerij: „Het Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende

De uitgever, noch de redactie zijn verantwoordelijk voor standpunten of meningen van redakteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.

LIEDJES VAN DE MENSCHEN VAN DE VLAEMSCHE KUSTEN

In het Nationaal Visserijmuseum, meer bepaald in het Estaminet de Peerdevisscher, stelt de vereniging S.O.S. Blootland op zaterdag 28 mei om 11 uur een nieuwe langspeelplaat voor met als titel „Liedjes van de mensen van de Vlaemse kusten”. De vereniging S.O.S. Blootland (S.O.S. staat voor: soutenir/steunen - ou/of - sombrer/sterven) van Frans Vlaanderen stelt zich tot doel het „Zee-Vlaemse culturele erfgoed” te bewaren. De nieuwe LP past dus wonderwel in het kader van de werking van de vereniging.

Gérald Ryckeboer, Raymond Declerck, genaamd Klertje en Jacques Yvart staken de koppen bijeen. Hun ervaring en kennis in verband met liederen, volksmuziek en met de Vlaemse volkstal liggen aan de basis van deze langspeler. Voor de taalkuize, de definitieve teksten en de verwoordingen waren maanden onderzoek en studiewerk nodig. Streektaaldeskundigen werden geraadpleegd. De moeders van Jacques en Gérald, die onontbeerlijke getuigen zijn van een tijdperk toen het West-Vlaems nog overal de moedertaal was in de Franse Westhoek, droegen in belangrijke mate bij tot het werk.

Gérald, Raymond en Jacques deden het evenwel niet op hun eentje. Ze werden geholpen door een zeer grote groep mensen.

De andere muzikanten waren Patrice Heughebaert van de groep Haeghedoorn met

zijn harmonika, Alfred den Ouden met zijn concertina, Christophe Declerq en Christian Declerck met hun violen, Patrice Gilbert met zijn spinet en draailier en Jerry Vervoort met zijn slaginstrumenten. Gérald speelt fluit en doedelzak en Klertje houdt het bij zijn mondharmonika.

Verder horen we op de plaat nog het stemgeluid van Joël Devos, André Rouzet – genaamd Bart, van Polle Malfait en van Rudi De Brabandere.

Alsof dit allemaal nog niet genoeg is werd voor sommige liederen een gelegenheidskoor samengesteld bestaand uit vrienden van Antwerpen, Gent, Warhem, Bray-Duinen, Dranouter en Duinkerke; „Vlamingen zonder grenzen!”.

Vermelden we ook nog de medewerking van de kaartspelers van de derde leeftijd „Club de l'âge d'or” van Bray Dunes.

De langspeelplaat bevat volgende liedjes:

A-kant

- een pot pourri van oude Vlaemse liederen van Duynkerke
- Matelote van André Dupont
- Kapitein Bart
- De Twaelf Glaezen
- Matelote van Vandembrielle

B-kant

- Reyse naer Island
- Daer was een kee een meisje Loos
- Hoe Vrolyk is't op zee te vaeren
- Land en Zeeman

„Kapiteyn Bart” en „Reyse naer Island” worden, volgens de informatie, voor het eerst voluit gezongen.

Bij de langspeelplaat hoort een boekje dat rijkelijk van illustraties en foto's is voorzien en dat de volledige Vlaemse teksten, met hun vertaling naar het Frans (voor de Fransen), bevat.

De „Liedjes van de mensen van de Vlaemse kusten” worden dus voorgesteld op zaterdag 28 mei om 11 uur in het „Estaminet de Peerdevisscher”, in het Nationaal Visserijmuseum.

Meer informatie omtrent de vereniging S.O.S. Blootland, of over de langspeelplaat, kunt U bekomen op volgend adres:

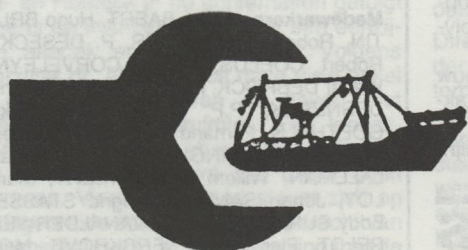
S.O.S. Blootland
47, rue Jean Morel
59210 COUDEKERQUE-BRANCHE
FRANCE

Willem Lanszweert.

**HIER HAD UW
PUBLICITEIT
KUNNEN STAAN**

VOOR INLICHTINGEN:

**H. BAELSKAAI 2
8400 OOSTENDE
TEL. (059) 32.55.59**



N.V. SCHEEPSWERVEN

SEGHERS

SLIPWAYKAAI 4, 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 32 13 30

Fax (059) 32 11 77

Privé na 18 h.

Jacques Seghers

(059) 70 74 14

Jean Seghers

(059) 23 49 43

BTW 405.289.358

BBL 384-0084368-62

– SCHEEPSHERSTELLINGEN

– SCHEEPSBOUW

– INDUSTRIËLE WERKEN

**– HERSTELLING EN REVISIE
VAN ALLE DIESELMOTOREN**

INTERNATIONALE ONTMOETING IN HET RIJKSSTATION



Een gedeelte van de deelnemers aan de jaarlijkse vergaderingen van de werk- en studiegroepen van het „Fish Capture Committee” in het Rijksstation voor Zeevisserij in Oostende.

Van 18 tot 22 april vonden op het „Rijksstation voor Zeevisserij” te Oostende de jaarlijkse vergaderingen plaats van de werk- en studiegroepen van het „Fish Capture Committee” van de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee (Kopenhagen).

Tweeënzeventig onderzoekers uit zestien landen bespraken er gedurende een week de problemen eigen aan het technisch visserijonderzoek.

Het „Fish Capture Committee”, onder het voorzitterschap van de heer D.N. MacLennan van het Marine Laboratorium te Aberdeen, telde twee werkgroepen en een studiegroep. De „Werkgroep voor Visserij-technologie en Visgedragingen” besteedde vooral aandacht aan de selektiviteit van vistuig met betrekking tot visstockramingen en aan het gedragspatroon van vis in relatie tot het vistuig. Deze groep werd voorgezeten door de Nederlander B. van Marlen. De „Werkgroep voor Visserij-Akoestiek”, onder

de leiding van de Noor K. Olsen, legde zich toe op het schatten van visbestanden met behulp van hydro-akoestische technieken. Tenslotte was er nog de eerste vergadering van de pas opgerichte „Studiegroep voor het Teken van Netplannen”, eveneens voorgezeten door de heer van Marlen. Deze groep had als opdracht een standardisatie voor het tekenen van netplannen uit te werken. Centraal hierbij staat de computerisering die ook in het domein van het nettenonderzoek steeds meer aan belang wint.

Op 19 april overleed de heer Louis Zoete, echtgenoot van Clarisse Neirynck. De heer Zoete was stichter-zaakvoerder van de Oesterputten Zoete pvba.

De uitvaart had plaats op 25 april II. in de St.-Petrus & Pauluskerk te Oostende.

IN MEMORIAM DIRK VANDEPITTE



Op dinsdag 19 april overleed het Oostendse SP-gemeenteraadslid Dirk Vandepitte. Hij was 38 jaar.

Dirk was een jeugdvriend van de directeurs van Het Visserijblad, van tal van medewerkers en van mezelf.

Dirk was voortdurend actief in het sociale leven en altijd in de weer voor het verwezenlijken van zijn idealen.

Alhoewel wij soms van mening verschilden was dat voor hem nooit een reden om ons uit de weg te gaan, integendeel. Wij hebben met Dirk veel kunnen discussiëren en konden alleen maar respect opbrengen voor zijn integriteit en zijn inzet.

Overigens was hij de eerste (en misschien wel de enige) politieke mandataris die een gratis nummer kreeg van het eerste (vernieuwde) Visserijblad. Hij moest hartelijk lachen met de inval die de „jeugdbende van Brede”, op die wijze, in Oostende deed.

Dirk is niet meer weg te denken uit ons leven.

F.V.

JA, IK ABONNEER MIJ OP „HET VISSERIJBLAD”

1 JAAR (12 nummers) = 1.200,- (Nederland: 1.900,-).

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 8400 Oostende.

ERASMUS DE BROUWER

Met het levensverhaal van Erasmus de Brouwer zetten wij het derde deel in van de reeks over beroemde Oostendse kapers. Omdat ons reeds heel wat mensen gebeld hebben i.v.m. deze reeks, wijzen wij erop dat de vorige afleveringen over Willem Bestenbustel (HVB, maart 1988) en Paulus Bestenbustel (HVB, april 1988) nog in beperkte voorraad aanwezig zijn in de redaktielokalen.

Maar eerst nog een rechtzetting. De snauw die wij in het aprilnummer afdrukten en die wij op onze beurt haalden uit „Verzameling van vier en tachtig stuks Hollandsche Schepen, door G. Groenewegen, uitgegeven in 1789 te Rotterdam” blijkt volgens Walter Debrock geen snauw te zijn. Onze verontschuldigingen bij de lezers. F.V.

Men vraagt zich af hoe en waarom een landbouwer van Ophasselt, de echte Vlaamse boerenbuiten, zijn pas aangekochte hoeve verlaat in 1645, om terecht te komen te Oostende, alwaar hij een Oostends meisje, Maria Huygens, huwt en er zich definitief vestigt. Hij overleed er op 29 mei 1668.

De roep van de zee zal hem beroerd hebben, want wij vernemen alras dat hij op 7 september 1649 reeds kapitein is van een klein fregat of wellicht een snauw, „Jhesus, Maria, Joseph”, uitgereed ter kaapvaart door Noël de Visch, reder en koopman.

Wellicht had hij zijn stiel geleerd in de lagere graden van de zeevaart, zoals dat in die tijden gebruikelijk was.

Op 3 juni 1650 krijgt hij opnieuw een patente ter kaapvaart voor een „chaloupe”, „Santa Maria”, met dezelfde opperreder en op 27 juli wordt zijn patente nogmaals hernieuwd voor hetzelfde schip, maar steeds met dezelfde opperreder.

Op 21 september van hetzelfde jaar heet zijn schip opnieuw voluit „Jhesus, Maria, Joseph”, vermeld als snauw, maar nog eens met dezelfde reder.

Ik wens hierbij te vermelden dat de betiteling „chaloupe”, „snauw” en klein „fregat” vaak dezelfde bodems betreft, d.i. schepen van kleiner tonnage.

Op 3 januari 1651 verschijnt Erasmus voor de afgevaardigde van de Admiraliteit, die toen te Brugge zetelde, om er samen met zijn opperreder zich borg te stellen voor „zyne aenstaende reyse die hij met Gods gratie verstaet te gaen doen in zee”. De akte ter zake is trouwens voorzien van zijn handtekening („rasemus” de Brouwer).

Handtekening en handschrift van Erasmus de Brouwer. (Bij mij rasemus de brouwer). Uit het register der borgtochten voor kaperspatenten. Algemeen Rijksarchief, Amiraute nr 564, akte van 3 januari 1651 (en niet 1650 zoals verkeerdelijk gedateerd).

Op 16 november 1650 bracht hij een Engels vaartuig, „Anne de Froy”, op naar Oostende, na heel wat prijzen te hebben gemaakt en rantsoenen te hebben opgelegd aan vijandige schepen, vnl. vissers op de kusten van Bretagne en Normandië, gedurende de oorlog met Frankrijk.

De houding van de Vlaamse kapers is in die tijden zeer dubbelzinnig en ze profiteren van zekere voorwendsels om af en toe andere dan Franse schepen te veroveren.

Met die „Anne de Froy” schijnt Erasmus trouwens een serieus risico te hebben gelopen, want hij blijkt de gevangenen nogal brutaal te hebben aangepakt. Een onderzoek vanwege de Admiraliteit was er trouwens het gevolg van.

In november 1652 werd nog een Hollander, de „Ruby”, opgebracht. Meermaals kwamen de Staten van Holland zich beklagen over de Vlaamse kaperij die, uiteindelijk, enkel toegelaten bleef op Hollandse schepen, indien deze **duidelijke** verbindingen met Frankrijk bleken te onderhouden.

Op 31 januari 1654 vinden we Erasmus op het fregat, de „Ste Marie”, van 100 last (1 last is ± 2 ton) en 24 stukken kanon, met dit keer als opperreder Jan de Raet.

In 1654 moet de Brouwer gemengd zijn geweest in een zeegevecht, want op 21 december werd te Oostende een mis gezongen ter nagedachtenis van ene Guillaume De Snyder, in zee gesneuveld onder zijn bevel.

Hij vaart vaak uit in „admiraalschap” of „compagnie”, d.i. als leidende kapitein van een groep kapers, zoals daar waren de bekende Pieter Sabblé, Passchier de Moor, Ghileyn Reynaert, Cornelis Tetaert, e.a.

Hij gaat zijn buit zoeken tot onder Ouessant, Belle-Ile, Audierne en tot onder de Portugese kusten.

Van 1649 tot april 1654 verovert hij, soms met zijn compagnons, 39 prijzen en 11 rant-

soenen, en hakt hij 3 visserssloepen in de grond. De binnengebrachte ladingen zijn rijk: suiker, sukkade, confituren, wijnen, tabak, zout.

En wanneer het hem te gevaarlijk wordt rond Oostende, brengt hij zijn buit binnen in Engeland, o.a. te Rye.

Ook hij kent tegenslagen, zoals zo vaak met kapers het geval is: in maart 1655 verovert hij bij Ouessant een fluit „l'Espérance” van Saint-Malo, geladen met 160 vaten met ijzer en wol, maar helaas, het schip is „verongelukt”...

Zijn naam kent echter vooral roem wegens het aandeel dat hij heeft genomen gedurende de oorlog met Engeland, die uitbrak in 1656 en duurde tot 1660.

Cromwell, die toen aan de macht was in Groot-Britannië, werd verplicht Oostende te blokkeren, op aanvraag van de Britse kooplui, die grote schade opliepen vanwege de Vlaamse kaperij, zodat heel wat kapers uitweken naar „rustiger” oorden en hun geluk gingen zoeken in de Spaanse wateren en ze dan hun prijzen binnenbrachten te Vigo en te Cadix.

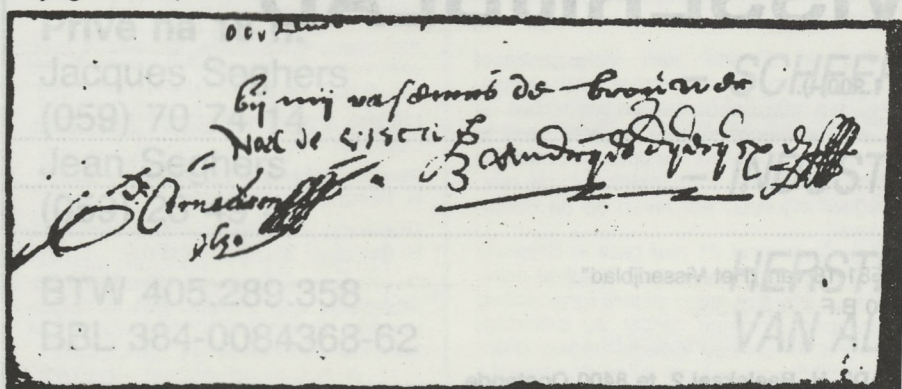
Maar vaak slaagden de Oostendenaars erin de Engelse blokkade te doorbreken.

Aldus voeren vier Vlaamse fregatten van Oostende en Duinkerke uit Oostende en ontmoetten bij Goodwin-Sands, de gevaarlijke zandbanken aan de Z.O.-kust van Engeland (Kent), vier zware Britse oorlogsschepen. De eerste Vlaamse oorlogsbodem stond onder het bevel van Erasmus de Brouwer en droeg 27 stukken geschut. Drie Vlaamse schepen vluchtten door de mist en lieten Erasmus alleen in gezelschap van 2 Britse fregatten, ieder met 36 stukken bewapend. De Oostendenaar aanvaardde het gevecht tegen de Britten met bewonderenswaardige moed en koelbloedigheid. Het gevecht duurde van 9 u. tot 18 u. 's avonds. Erasmus zou wellicht toch de slag gewonnen hebben, zo de twee andere Britse fregatten hun collega's niet ter hulp waren gesnel. Na het zeegevecht had de Brouwer de helft van zijn bemanning verloren, was zijn schip zijn masten kwijt en doorboord van kanonballen. Trouwens, bij de aankomst in Engeland zonk het schip. De Britten hadden natuurlijk ook grote verliezen geleden. Erasmus bleef een tijdje krijgsgevangen in Engeland, maar hervatte dadelijk na zijn terugkeer te Oostende zijn bedrijvigheid.

Wat hierboven werd verhaald, is de versie die de kronijkschrijvers Pierre Faulconnier van Duinkerke en J. Bowsen van Oostende geven van de feiten; beiden schrijven jaren na de vermelde feiten.

Eigenaardig is, dat we een relaas van een zeegevecht met Erasmus als hoofdpersoon kennen, dat ofwel gaat om een ander wapenfeit ofwel een andere versie is van dit zeegevecht.

Het gaat om een getuigenis van ene Richard Gibson, dat wellicht dateert over een gebeurtenis van 1660. In elk geval: de



man zegt dat hij Erasmus de Brouwer (Erasmus Brewer of Ostend) in gevangenschap in Chelsea College heeft bezocht (having the curiosity to see him), nadat deze het pleit had verloren in een zeegevecht, ten N. van de Doggersbank en hij voegt daar zelfs aan toe dat men het schip van de Brouwer „Stump-Nose” noemde omdat het geen boegbeeld droeg (Stompe Neus!).

Volgens dit getuigenis, zou de Brouwer ten N. van de Doggersbank de Engelse „President” en de „Advice”, twee vierde-rangschepen, en de „Martin”, kapitein Abraham Aldgate, van mindere bewapening en structuur, hebben ontmoet. Erasmus zou zich spoedig hebben ontdaan van de eerste aanvallen, maar werd achtervolgd door de „Martin”. De „Martin”, lager liggend dan de batterijen van de Brouwer en alhoewel fel gehinderd door het geschut van de Vlaming, kon de Oostendenaar fel aanvallen en doodde meer mannen van de Brouwer dan hij zelf aan boord had. Toen de beide andere Britten terug afkwamen durfde de Brouwer niet meer bewegen en Aldgate, dat ziende en gewaar wordend dat de Brouwer in het nauw gedreven was, riep hem toe zich over te geven, zoniet zou hij hem in de grond boren. De Vlaming werd verplicht zich over te geven, ook omdat de rest van zijn bemanning in het ruim gevlucht was. Toen Gibson Erasmus bezocht te Chelsea College, beklagde deze laatste zich fel over het feit dat hij door zo'n stuk van een „horseboat”, als de „Martin” was, veroverd was.

Hebben Faulconnier en Bowens het verhaal wat „schoner” gemaakt of is de geschiedenis van Gibson inderdaad op een andere datum gebeurd ofwel, is het hetzelfde feit en dezelfde datum? Geheim voor altijd?

In elk geval, wat er ook van zij, weten we dat Erasmus de Brouwer gedurende een poos de Baai en de Portugese wateren in april 1656 onveilig maakte.

In gezelschap van de kapiteins Pieter Clinc-kaert en Jacques Cauwels, brengt hij te Vigo twee „terreneuvas” (Franse vissers op Newfoundland) op, rantsoeneert een karveel voor 400 pattacons en verkoopt twee veroverde Portugese barken te La Coruña, die geladen waren met kostelijke waren en o.a. Indiaanse huiden. De Oostendse kapers krijgen een bijzondere reputatie. „Ceulx d'Ostende arment à force jour en nuict”, zegt een rapport van de Admiraliteit.

Onder admiraalschap van de Brouwer vaart een smaldeel uit dat niet minder dan 10 Engelse schepen opbrengt, van 30 tot 80 last, en samen tellende 32 stukken geschut. Erasmus veroverd dan nog op eigen houtje een Hollandse konvooier, de „Phaisant”, van 30 stukken geschut, kapitein Pieter Salomonson, opgebracht op 5 juni 1656 en bij verkoop 33.000 gulden waard. De Hollanders boden in ruil voor de „Phaisant” de teruggave van het fregat van Bernard Charles, gevangen te Rotterdam, aan.

Achteraf associeert Erasmus zich met zijn eigen reder, Jan de Raet, en met een andere kaperijreder, Adriaan Peres, en tekent hij als borg voor kapitein Adriaan Coots, voerende het fregat „St. Antoine de Padua”, met 10 stukken kanon; het document draagt de datum van 29 mei.

Die tussenpauze belet de Brouwer niet opnieuw even te gaan kijken naar het Zuiden en in 1658 veroverd hij twee Britse schepen van resp. 10 en 26 stukken in de buurt van de Portugese kust.

In mei 1659 profiteert hij van de Spaans-Portugese oorlog en maakt een lange lijst slachtoffers. Hij brengt te San-Sebastian en La Coruña 5 rijke prijzen op met gezamenlijk 42 stukken bewapend. Vier andere prijzen – tegenslag – worden niet voor goed verklaard. Hij moet 1100 pattacons delen met kapiteins Jan Boudeloot en Regnier Weghebeets, wegens een gerantsoeneerde „terreneufvaerder”.

En het gaat maar voort...

In juni 1660, uitgevaren met kapitein Adriaan Coots, veroverd hij reeds op 20 juli, in gezelschap van kapitein Antoon Snip, een Engelsman van 45 last, bewapend met 2 stukken en geladen met kisten suiker die ze overhalen.

Een veroverde fluit van 130 last werd verkocht te Cadix. Twee Engelse schepen met wijn en vlees geladen brengen 12.394 gulden op.

Eindelijk een vangst van grote waarde. Een Turkse prijs (of is het een Algerijnse) werd opgebracht te San-Sebastian. Is dat soms het algerijns admiraalschip, met 64 stukken kanon en 600 koppen bemanning en talrijke kristenslaven, waarvan de „Journal des Relations Véritables” spreekt?

Een korte vrede houdt de Brouwer koest. Maar, in 1667 is het oorlog en voert Erasmus de Brouwer opnieuw een fregat, waarmee hij diverse rantsoenen opbrengt en een kleine prijs te Torbay in Engeland gaat verkopen, voor een bedrag van 3460 gulden.

Zijn overlijden op 29 mei 1668 stelde een einde aan zijn Sturm en Drang.

Met Erasmus de Brouwer kregen we iemand te zien die zijn ganse leven praktisch al vechtend op zee heeft doorgebracht.

De landbouwer van Ophasselt werd aldus een merkwaardige figuur in de Vlaamse kaperij. Zijn familie zal zijn roem komen verveogen te Oostende.

Kronijkschrijver Bowens mocht dan ook over die beruchte periode van de Franse oorlog (1667-1668) schrijven:

„Voeld gy uwe herten niet ontroerd door eene inwendige blydschap, lieve Medeborgers mijn'er Geboorte-plaets, agtbaere Landsgenooten, wanneer gy op deze Eere-lyste de naemen leest van Uwe lofweerde Voorouders, die hun ten allen tyden door Helden-moed onderscheyden hebben, om de belangen voor-te-staen van hunne wet-tige Princen? Voeld gy hun bloed in uwe aders niet vloeyen, en u aenmoedigen om hun voetspoor te volgen?... Godt geve, dat Oostende altyd zulke vroomme Krygs-mannen en getrouwe Onderdaenen in zynen Schoot mag opvoeden!”.

Bowens werd er lyrisch bij, maar ja!

Walter Debrock.

Met
de sympathie
van de



Generale Bank

■ TK BOOT voll. uitger. v. garnaalvissen, verk. weg. ziekte mt garantie, rondom poly. mt spoeldak, kajuit L7.90B3M Motor Intern. 35PK 12v. Tel. (059) 23.54.93 na 20 u.

■ TK BUITENBOORDMOTOR YAMAHA LANGSTAART 8PK zo gd als nw pr. 22.000 fr. Tel. (059) 50.96.23 na 18 u.

■ TK NIEUW VISNET vr sportvisserij op garnaal 10.000 fr. Tel. (050) 82.52.29

■ TE KOOP: SPORTVISSERSVAAR-TUIG SCA cat., met NISSAN, diesel, 25.000 fr. Tel. (051) 72.29.12

HAVENFEESTEN IN BLANKENBERGE

De Handelaarsbond van de Blankenbergse havenbuurt organiseert in samenwerking met het stadsbestuur folkloristische havenfeesten van woensdag 11 mei tot en met zondag 15 mei. Het feestprogramma ziet er als volgt uit:

Woensdag 11 mei: voordracht „De haven van Blankenberge en haar geschiedenis” in de zaal „De Sloepe” aan de Waterkasteelstraat (org. Kring voor Heemkunde Dr. Van Damme). Aanvang 20 uur.

Donderdag 12 mei: muzikale rondgang van de „Neptunus Trompetters” met de Vissersfolklore groep „De Vrije Visscherij” vanaf 15 uur en aankomst van de old timers (15-17u.30).

Vrijdag 13 mei: Officiële opening van de Havenfeesten (20 u.), muzikale rondgang vissersfolklore groep „Ebbe en Vloed” en „De Bremer Straatmuzikanten”.

Opening tentoonstelling V.B.Z.R. in het Vismijntje.

Zaterdag 14 en zondag 15 mei: antiekmarkt, oude ambachten, rommelmarkt visserijmateriaal, volksspelen voor het publiek. In het vismijntje (14-19 u.): tentoonstelling V.B.Z.R. en demonstraties Model Yachting Club Knokke-Heist.

Zaterdag 14 mei: animatie vanaf 10 uur, wagenspelen door vissersfolklore groep „Ebbe en Vloed” (15 u.), muzikale rondgangen tot 's avonds.

Zondag 15 mei: aperitiefkoncert (11 u.), bezoek reddingsboten. Grote Visserstoet en bloemenhulde aan het monument der vissers op de zeedijk; muzikale rondgang.

NIEUWE ZEESLUIS?



Indien het Masterplan gerealiseerd wordt dan komt op deze plaats tussen de Prins Albertlaan (links) en de Bredensesteenweg (rechts) een nieuwe zeesluis voor schepen van 10.000 ton. In het plan werd geopteerd voor een sluis van 200 m. lengte, 25 m. breed en een diepgang van 7,5 m. Nu al gaan stemmen op om de afmetingen van de geplande sluis niet te krap te nemen. Voor de bouw van de nieuwe sluis ter hoogte van Sas-Slijkens is de onteigening van de huizenrij langs de Bredensesteenweg (rechts op de foto) noodzakelijk, evenals de ontruiming van de Ryco-jachthaven aan de Voorhavenbrug. Uiteraard zullen ook de eigenaars van de sportvissersvaartuigen een andere ligplaats moeten zoeken. (foto gw).

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

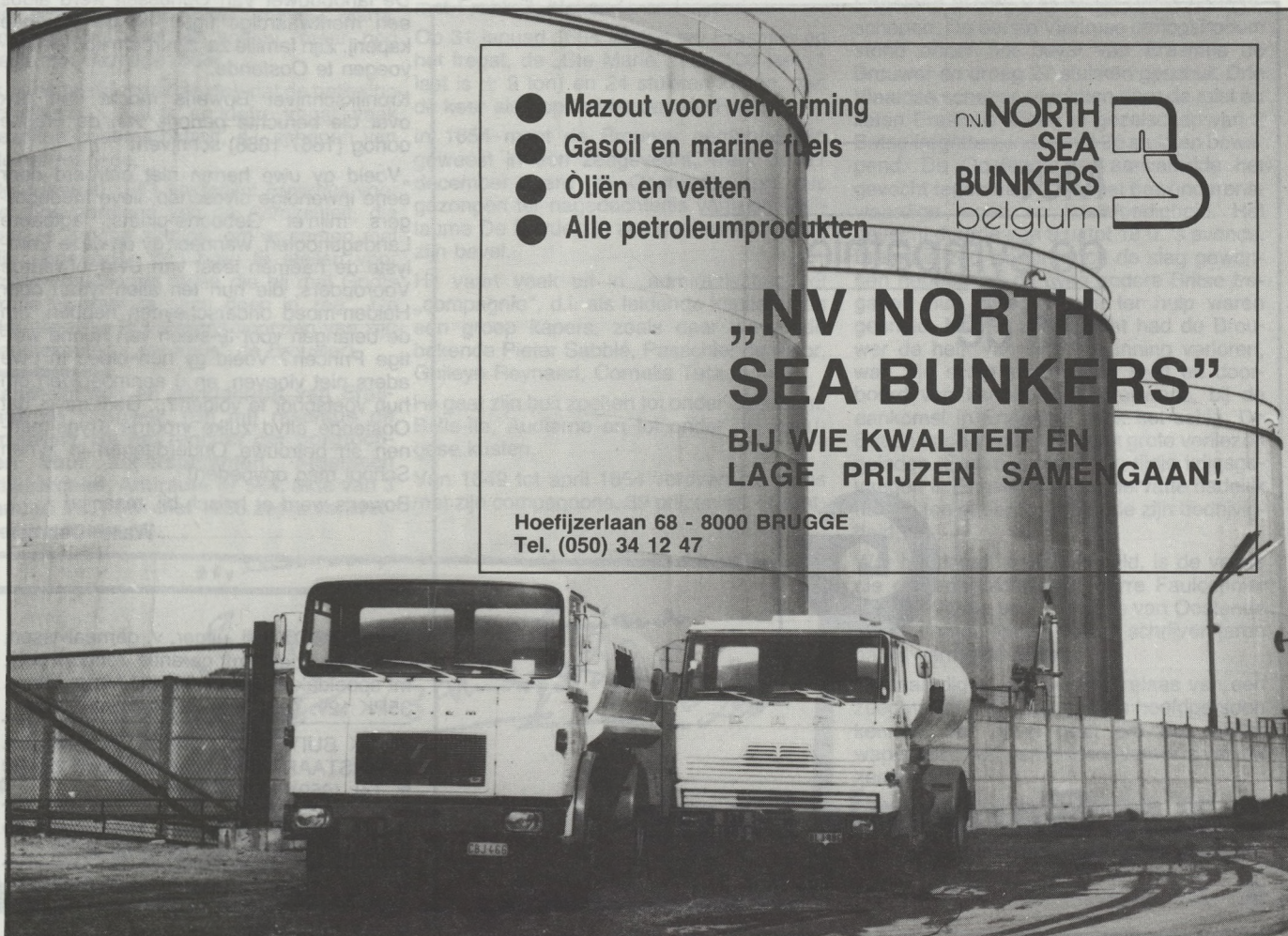
nv. NORTH
SEA
BUNKERS
belgium



„NV NORTH SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



VAARTUIG VAN DE MAAND

Iedere maand bespreekt „Het Visserijblad” één vissersvaartuig van de Belgische vloot. Wie deze reeks bijhoudt heeft na verloop van tijd een totaaloverzicht van de bestaande vaartuigen.

B.5 DRAKKAR



Niet thuis in Blankenberge

- ★ Bouwjaar: 1957
- ★ St.-Nazaire (Fr.)
- ★ Type: stalen treiler
- ★ Uitrusting: bokkenvisserij

- ★ Tonnage: 210,76 BT
- ★ Lengte: 39 m
- ★ Motor: ABC 900 pk (1981)
- ★ Eigenaar: Firma Louis Crevits en Zonen PVBA, Lissewege

Spreeken over een Blankenbergse visserijvloot is een anomalie. De vier schepen die de „B” voor het identificatiecijfer voeren kunnen immers hun „thuishaven” niet eens meer binnenlopen. De grootste van de vier treilers is de B.5 „Drakkar” die de jongste weken om uiteenlopende redenen over de tongen ging.

Reder Louis Crevits werd veroordeeld tot het betalen van een boete nadat de Britse inspectiediensten één der visnetten niet konform bevonden en de bemanning beschuldigd werd van het vangen van ondermaatse vis. Anderzijds weten ingewijden dat het vaartuig te koop is in het buitenland omdat er een nieuwe B.5 van 1.200 pk op stapel staat die wellicht begin oktober in het water gaat.

Louis Crevits, nu 76, lag aan de basis

van de rederij die hij samen met zijn twee zonen Eddy en André opbouwde. Als handelaar in kettingen, scheepstrossen, visnetten en andere visserijbenodigdheden tekende hij op 16 november 1973 de aankoopakte van de Franse treiler nr. 1614 Drakkar met thuishaven Dieppe van La Société d'Exploitation de L'Arnement Leveau S.A.R.L. Jozef Vandewalle (van de B.65) was van meetaf aan schipper en bleef twaalf jaar aan boord, samen met machinist Marc Vandewalle. Hij maakte de volledige metamorfose van het vaartuig in 1981 mee. Niet alleen de oorspronkelijke Nordberg dieselmotor van 690 pk was aan vervanging toe, maar ook de koppeling, schroefas, winch, enz., werden vernieuwd. Ook de mast, stuurhout en de visruimen werden op de scheepswerven van Langerbrugge aangepast. Vakkundigen weten dat

zo'n operatie handen vol geld kost.

De rederij Crevits kocht, en verkocht na korte tijd, de Z.599 (nu O.599) en de Z.427 (nu O.427) en bezit nu nog de Z.186 Shannon die enkele jaren geleden werd overgenomen van Leon Gheselle.

De B.5 wordt gevoerd door schipper Peter Thysebaert die zijn vissersloopbaan begon als scheepsjongen op de Drakkar. Samen met machinist Jan Vandewalle, stuurman Louis Laseure, matrozen William Van Dierendonck en Martin Daneels en lichtmatroos Hans Vermeersch wordt de visserij, vorig jaar hoofdzakelijk in de West, bedreven, waarbij de tongenvangst een belangrijk aandeel in de besommingen hebben bij de verkoop in Zeebrugge, en een zeldzame keer in Oostende. (gw)

ZIJ HADDEN PECH...!

■ Tijdens het winden van de netten aan boord van de Z.243 is de flexibel van de topas gebroken. Gezien op dat ogenblik in een modderige bodem gevist werd zijn de netten in het slijk blijven steken. Er werd nog gepoogd de netten vrij te krijgen maar dat lukte niet. Via de VHF werd toen bijstand gevraagd van de Z.569 „Blauwvoet” om te proberen de netten vrij te krijgen.

■ Op weg naar de thuishaven kreeg men aan boord van de O.499 „Coudekercke” af te rekenen met motordefect. Men hoorde abnormale kloppen. Het toerental werd verminderd en de schroef uitgeschakeld. Er werd geprobeerd te tornen met het vlieg wiel maar zonder resultaat. Uiteindelijk was men genoodzaakt de sleephulp in te roepen van de „Zeetijger” die het onklaar geraakte vaartuig naar Oostende opsleepte.

■ Op de visgronden werd aan boord van de Z.408 „Speranza” een ongewoon hoge temperatuur van de motor vastgesteld. Bij nazicht bleek dat compressiegassen in de motor terecht kwamen waardoor men onvoldoende koeling van de motor kreeg. Na radiocontact met de reder werd beslist naar Newhaven te varen maar daar werd geadviseerd naar de thuishaven te varen gezien de motor moest gedemonteerd worden.

■ Aan boord van de N.15 „De Kottens” werd vastgesteld dat de onder-carter olie verloor. Een nader onderzoek toonde aan dat deze carter een barst van ongeveer 5 cm vertoonde. Nadat de netten gewonden waren

werd op halve kracht koers gezet naar Oostende waar zonder verdere moeilijkheden werd afgemeerd.

■ Toen in de Oostendse vissershaven de motor van de Z.596 „De Zwerver” werd gestart, werden moeilijkheden vastgesteld. Een onderzoek wees uit dat de kop van zesde cilinder gebarsten was.

■ Tijdens de visserij brak aan boord van de O.303 „Girl Linda” de klok aan SB-zijde waardoor de netten op de schroef terecht kwamen. Na herhaalde malen vooruit en achteruit te slaan kwam de schroef weer vrij. Uit de reservevoorraad werd een nieuwe klok gemonteerd waarna de visserij werd voortgezet. Tijdens dezelfde reis kwam de O.127 „Okeanos” langszij om een rem van de lier over te geven. Hierdoor kwamen beide vaartuigen tegen elkaar terecht waardoor averij werd berokkend aan de „Girl Linda”.

■ Tijdens het winden van de netten aan boord van de O.23 „Geoffrey-William” kwamen deze op de schroef terecht. Pogingen om de schroef weer vrij te krijgen mislukten zodat men noodgedwongen de sleephulp diende in te roepen van de „Zeetijger”. In de haven kon een duiker de schroef weer vrij krijgen.

■ De netten van de Z.53 „Van Eyck” kwamen vast te zitten aan een onder water zittend voorwerp. Tijdens het winden werd schade berokkend aan de motor van de

winch waardoor men de visserij moest staken. Op terugreis naar Zeebrugge kreeg men een oproep van de O.87 „Nele” voor sleephulp. Er werd bijgedraaid en de „Nele” werd op sleeptouw genomen naar Oostende waar het vaartuig werd opgegeven aan de redeboot. De „Van Eyck” zette vervolgens verder koers naar Zeebrugge.

■ Wegens een defect aan de motor van de O.500 kreeg de Z.141 een oproep voor sleephulp. De visserij werd gestaakt en koers gezet naar het hulpbehoevende vaartuig. De opsleping gebeurde naar de Engelse haven van Patstow. Voor de rede van Patstow werd de sleep overgegeven aan een plaatselijke sleepboot.

■ Op de visgronden kreeg men aan boord van de O.705 „Morning Star” af te rekenen met een storing van de elektriciteitstoevoer. Er werd terug koers gezet naar Oostende voor herstelling. Terug op de visgronden werd met de netten vastgeslagen aan een onder water zittend voorwerp waardoor beide bokken plooiden. Nog voor de veiligheid kon losgegooid worden brak de bakboordbok. Nadat het getij werd afgewacht kon men weer vrij komen van het wrak en werden de netten weer aan boord gehaald. Daarop werd koers gezet naar de thuishaven.

■ De Z.134 ondervond moeilijkheden aan de stuurinrichting. Gezien herstellen met eigen middelen niet mogelijk was werd de sleephulp ingeroepen van de Z.128 „Rembrandt”. De sleep verliep zonder moeilijkheden tot aan de 60-mijl grens waarna de sleep werd overgenomen door de „Zeetijger”.



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.

IMPACT-FCB Belgium BBL/313

De BBL denkt aan u...

ZIJ HADDEN PECH...!

■ Op de terugreis hoorde men aan boord van de O.33 „Marbi” een harde klop in het achterschip terwijl het toerental van de motor fel verminderde. Ter hoogte van het achterschip zag de bemanning een houten balk van ongeveer 30 cm. doormeter drijven. Bij het opnieuw inschakelen van de schroef bleek alles normaal en ook na droogzetten op de slipway te Oostende werd geen schade aan de schroef vastgesteld.

Op het ogenblik dat de visserij gestaakt werd viel de motor van de O.82 „St. Antoine” uit. Gezien met eigen middelen niet kon hersteld worden werd de sleephulp ingeroepen van de „Zeetijger” die het vissersvaartuig naar de haven van Oostende opsleepte. Bij nazicht bleek dat de afvoeromp defect was.

■ Tijdens de visserij verminderde plots het toerental van de motor aan boord van de O.190 „Renilde” terwijl hevige schokken gevoeld werden in het achterschip. Men vermoedde dat een vreemd voorwerp op de schroef zat. Gezien pogingen om vrij te komen mislukten werd koers gezet naar Oostende. In de haven werd door een duiker een stuk tros met ketting van de schroef verwijderd. In de haven deed zich nog een werkongeval voor toen matroos Van Ryssel die gekwetst werd aan de wijsvinger nadat hij gekneld werd tussen een kuiltouw en de kop van de lier.

■ De Z.474 „Argo” kreeg de bakboordkorre in de schroef. Gezien met eigen middelen niet kon vrij gekomen worden werd de sleephulp ingeroepen van de N.350 „Colette”. De sleep verliep zonder moeilijkheden naar Nieuwpoort.

■ Tijdens het winden van de bakboordkuil aan boord van de O.127 „Okeanos” brak de kop van de vislier. Nadat werd verder gevist brak echter ook de kop aan stuurboord waardoor men noodgedwongen koers moest zetten naar de thuishaven. Op de terugreis deed zich nog een werkongeval voor toen matroos Floree met de rechterarm gekneld geraakte tussen het korijzer en de geleiderol. Het slachtoffer kreeg de eerste zorgen aan boord toegediend.

■ In de Engelse haven van Newlyn kwam het tot een aanvaring tussen de Z.141 „Sea Crosser” en de O.274. Dat gebeurde toen laatstvernoemd vaartuig aan het manoeuvreren was waarbij de koppeling weigerde. De „Sea Crosser” liep hierdoor averij op.

■ Op de visgronden hoorde men aan boord van de O.211 „Christoph” een hevige slag in de motorkamer. Een nazicht wees uit dat de aandrijfriemen van de beide zeewaterpompen afgesprongen waren. Nadat de beide riemen werden aangebracht en de motor gestart werd, werd vastgesteld dat bij het opvoeren van het toerental, de topas zich zowel naar voren als naar achteren

bewoog tussen de lagers. Op laag toerental werd koers gezet naar Oostende.

■ Tijdens het vissen hoorde men aan boord van de N.563 „Zee Adelt” hevige kloppen in het achterschip. Nadat de netten waren gewonden werd nagezien of er zich geen schade aan de schroef had voorgedaan. Alles bleek normaal maar toen weer gevist werd stelde men vast dat het motorvermogen verminderde en het achterschip trilde. Men zette daarop koers naar de thuishaven voor een nader onderzoek.

■ Tijdens het winden van de netten aan boord van de Z.582 „Assanat” draaide het vaartuig door de wind en kwam de kor in de schroef terecht. Pogingen om de schroef weer vrij te krijgen mislukten zodat men noodgedwongen de sleephulp van de „Zeetijger” moest inroepen. De sleep naar Oostende verliep zonder hindernissen. In de haven kon een duiker de netten van de schroef verwijderen.

■ Bij het winden van de netten aan boord van de Z.243 „Shark” brak de aandrijvingsas van de vislier. Men slaagde er nog in de netten binnen te halen waarop koers werd gezet naar Zeebrugge.

■ Op weg naar de visgronden hoorde men aan boord van de Z.93 „Aalscholver” een hevige klop op het achterschip. Na het stilzetten van de motor werd een onderzoek gedaan maar er werd niets abnormaals vastgesteld. Terug in de thuishaven werd het vaartuig droog gezet en toen stelde men vast dat van één schroefblad één stukje was afgebroken.

NV MULTINET

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Maatschappelijke zetel: Ø (059) 32 12 10

Telex : 81028 PEFLOS

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

**MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN,
NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN**

Gedeponeerd merk



SPECIALITEITEN:

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

Sport: Allerlei netten

SCHIPPER LOUIS ADAMS

STOPT ER MEE

Louis Adams is schipper af. Op de eerbiedwaardige leeftijd van vierenzestig jaar besloot hij af te monsteren en vanaf nu, bij moeder de vrouw, thuis te blijven. Lowietje Adams mag bij de uitzonderingen gerekend worden. Weinigen houden het zo lang uit.

Als eresalvo bij zijn afscheid volgt hieronder zijn levensverhaal. Hij vertelt het zelf, af en toe onderbroken door zijn wederheft, Ivonne, die overigens, als verstekeling, méér dan één reis meege-maakt heeft. Nu het allemaal voorbij is mag ook dat geweten zijn.

Ik ben op 5 september 1923 in Brussel geboren. Langs vaders zijde waren er absoluut geen banden met de visserij, maar mijn grootvader langs moeders zijde was IJs-landvaarder. Hij was bekend in de streek van Adinkerke als Benje De Witte.

Als ik 5 maand oud was verhuisden mijn ouders naar Heist om er een friture te openen op de Nicolas Mengelaan, later verhuisden zij naar Zeebrugge.

Ik ben beginnen varen als leerjongen (dus nog geen scheepjongen) op de Z.18 van Honoré Van Waes (de grootvader van Willy (vislossersbond)). Op het einde van de zomer had ik 17 frank verdiend.

Daarna ben ik aangemonsterd op de Z.41 van Heysune. Leopold Van Dierendonck was daar de schipper van. Dat was in 1937.

Als scheepjongen moest ik o.a. zorgen voor het drinkwater, ik moest een vat van vijftig liter aan boord brengen en ik was nog zo klein dat mijn vader daar een handje bij moest toesteken.

Op maandagvoormiddag voeren wij uit en mijn eerste werk bestond er dan in dat ik de kachel moest aansteken, er moest warm water gezet worden voor de koffie, de douche (de ketel waarin de garnaal gekookt werd) moest schoongemaakt, ik maakte verse pek en zette het vuur klaar om aangestoken te worden, zodra de visserij begon.

1939

Dan begonnen de gevaarlijke tijden. In dat jaar voer ik op de Z.31 van weduwe Serie van Zeebrugge. Opeens zat er een mijn in de korre. Wij probeerden hem los te varen, maar het lukte niet. De mijn ontplofte en maakte een gat in de wand. We werden opgesleept door de Z.71 en de CZ3. Voortdurend moesten wij, en de vissers van de

twee andere vaartuigen, met emmers het water uit onze lekke boot scheppen.

Daarna ben ik met de Z.71 „IRMA” van Claeys gaan vissen tot de oorlog uitbrak.

OORLOG

Zoals zovelen vlucht ik bij het uitbreken van de oorlog. Na een reeks omzwervingen op diverse vaartuigen, gevuld met vluchtelingen (Zeebrugge - Nieuwpoort - Fecamp - Dover - Duinkerke - Ramsgate - Duinkerke - Le Havre - St.-Vaast - Le Havre - Tramville - Shoreham - Poole - Dartmouth) kon ik uiteindelijk terecht in Brixham waar de Z.44, H.34, H.4, H.81, H.53, H.7 en H.52 reeds binnen lagen.

Ik woon er enige tijd aan boord en vind later logies bij de eveneens gevluchte Eugène Verpoorten en zijn familie.

Gedurende heel de oorlog blijf ik vissen. Het contact met de familie gebeurt per correspondentie over Portugal. De brieven waren drie à vier maand onderweg. We mochten vijftientwintig lijnen schrijven.

In 1946 ben ik terug naar België gekomen.

SCHIPPERSCARRIERE

Na de oorlog voer ik eerst nog met de Z.430, dat was het enige vaartuig waarop geen elektriciteit aanwezig was.

Ondertussen begon ik avondschoon te volgen. In februari 1947 haalde ik het brevet als motorist 100 pk, in juli van datzelfde jaar werd ik gebreveteerd als motorist 500 PK. Op 6.3.1956 leade ik het examen af voor



Louis Adams op de dag van zijn plecht-tige communie: daar moest een zeeman uit groeien, dat kon niet anders.

schipper 2de klas. Mijn eerste vaartuig in die funktie was de Z.391 van kapitein Pier-lot.

De zwaarste averij die ik, als schipper opge-lopen heb is het verlies van de 323 in 1958 (het vaartuig van vader De Waele). We moeten op een zwaar voorwerp gevaren hebben. We waren met zijn drieën aan

Met de ASLK is het goed zaken doen

Een echte partner is net zo begaan met de zaak als uzelf. Zo'n partner is de ASLK. Bij ons komen overleg en advies op de eerste plaats. Want bankservice is maatwerk. Zeker als het om kredieten gaat. De ASLK biedt een brede gamma van kredietfor-mules, zowel kort- als langlopende, zowel courante als minder courante, die exact op de leest van uw zaak worden geschoeid. En zoals steeds beho-ren de ASLK-tarieven ook voor dit soort leningen tot de interessantste op de markt. Beginnende middenstanders en trouwe klanten genieten bovendien in veel gevallen van een aanzienlijke korting. Komt u dus in ieder geval eens met ons praten. Ook als u daar niet meteen een aan-leiding toe ziet. Door onze know-how op gebied van bedrijfsfinancie-ring en krediet in de ruimste zin van het woord, kunnen wij u vaak nieuwe wegen wijzen. U kunt het beste via uw ASLK-agentschap even contact opnemen met de kredietexpert voor uw regio. U zal mer-ken: met de ASLK is het goed zaken doen.

OOK VOOR UW ONDERNEMING

ASLK

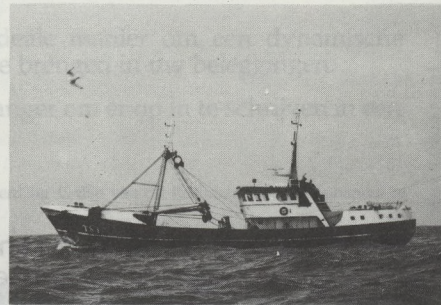
we doen met u mee



Op de Z.409 voer Adams in 1947 als machinist.



Op de Z.432 (Phoenix) van Raymond Claeys (1962).



De TS.1, Nederlands vaartuig met Bel-gische bemanning.

boord en werden opgepakt door Valère Janssens. Als het geval voor de groene tafel (Onderzoeksraad voor de Zeevaart) gekomen is, ben ik geschorst voor één jaar. Ze vroegen mij wat ik gedaan had om het gat in de wand te dichten. Ik zei dat ik van alles gezocht had om in dat gat te stoppen maar dat het allemaal weinig zin had. Daarop vroegen ze mij of ik geen matras aan boord had. Natuurlijk had ik die. Konklusie van de onderzoeksraad was dat ik die matras in het gat gestoken moest hebben. Resultaat 1 jaar schorsing als schipper.

Gedurende dat jaar heb ik dan weer als motorist gevaren.

MEDE-EIGENAAR

In 1969 wordt ik mede-eigenaar van de Z.518 Cutty Sark, een „gatvisscher“. Op dat moment werd ik reder-schipper.

Maar dat was een periode van tegenslagen. We hadden voortdurend motorpech, de kabels braken geregeld, we hebben zelfs al de logies moeten afbreken omdat de isolatie tussen de brandstoftanks en de logies zichzelf vol mazout gezogen hadden.

Al die kosten brachten met zich mee dat de, door ons opgerichte NV ieder jaar verlies leed en op aanraden van de andere eigenaar, de scheepswerven van Langerbrugge, lieten we de NV failliet verklaren. De Cutty Sark werd nadien de eigendom van de pvba Versluys-Vermote.

Ik heb in mijn carrière dus wel de lasten van het rederschap gekend, maar niet de geneugten.

GROOTSTE VAARTUIG

Het grootste vaartuig dat ik gevaren heb was de TS. 1 (1981). Dat schip was eigendom van een Deen. We hebben dat vaartuig naar hier gebracht en het voer onder Nederlandse vlag, met een Belgische bemanning. Ik was er motorist op.



De Z.518 „Cutty Sark“ waarvan Louis Adams gedurende 9 jaar mede-eigenaar was.

Dat heeft geduurd tot de bank de eigenaar aanraade een Hollandse (en dus goedkopere) bemanning aan boord te nemen.

LAATSTE VAARDAGEN

Ik heb uiteraard ook de tijden van de hoge petroleumprijzen gekend. In die tijd beslisten de meeste reders om 10% van de besomming af te trekken om die hoge prijzen te compenseren. Nu is de mazout al lang weer goedkoper, maar de meeste reders blijven die 10% aftrekken. Nu moet ik wel zeggen dat wanneer ik beginnen varen ben met de Z.582 (Asannat) Versluys die 10% niet aftrok.

En hier laten we Ivonne even aan het woord: „*t Is niet voor 't één of 't ander maar die jongen (Willy Versluys n.v.d.r.) is altijd optimistisch en kontent. Zo'n baas dat zie je niet meer, daar doe ik mijn petje voor af.*“ Zo hoor je het ook eens van een ander.

Interview afgenomen door Fl. Vandekerckhove

KORT

ABVV EN MASTERPLAN

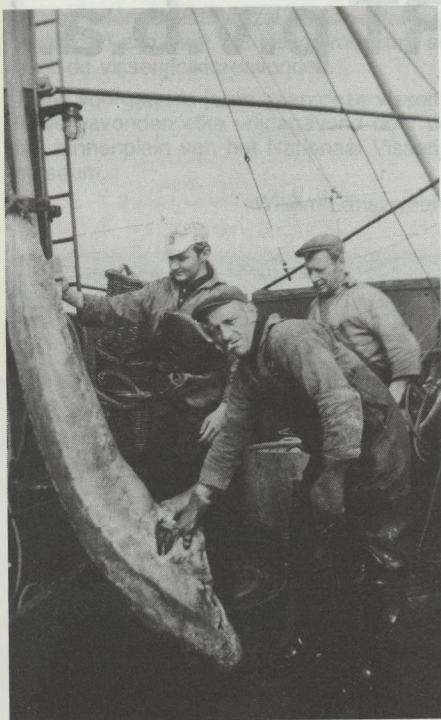
Het gewestelijk bestuur ABVV Oostende - Veurne - Diksmuide behandelde op haar vergadering van 17 maart het „Masterplan ter renovatie van de haven van Oostende“ zoals gepubliceerd in Facetten van West-Vlaanderen nr. 30, uitgegeven door het Westvlaams Economisch Studiebureau.

Zonder zich nu reeds, uit te spreken over dit plan op zich, wenst het gewestelijk bestuur o.m. te benadrukken dat in het kader hiervan moet ingespeeld worden op en samengewerkt met de andere troeven die Oostende rijk is, met name de luchthaven, de visserij, de RMT, de spoorwegen, het toerisme, de industrie.

Het ABVV is van oordeel dat het Stadsbestuur van Oostende terzake dringend het initiatief dient te nemen, om alle socio-economische organisaties bijeen te brengen en hen bij de verdere uitbouw en uitwerking te betrekken.

KOOPVAARDIJ

Uit cijfers van Lloyds Register blijkt dat Japan en Zuid-Korea de grootste scheepsbouwers ter wereld blijven, niettegenstaande vorig jaar 106 koopvaardij-schepen minder werden afgewerkt. In totaal nam de koopvaardijvloot met 1.528 eenheden toe. De globale brutotonnage bedraagt 12,3 miljoen ton (— 27%), meteen een laagterekord sinds 1965. Japan bouwde 616 nieuwe vaartuigen die met 5,7 miljoen ton (8 21%) bijna 47 procent van de vlootaangroei produceerde. De Zuidkoreaanse scheepsbouwers konden zich ondanks een gehalveerde productie met 2,09 miljoen ton (— 54%) op de tweede plaats handhaven.



De vangst van een steur, in het kanaal. Aan boord van de Z.262. Op de foto herkennen we (van links naar rechts): Chantal Meyers, Louis Adams en Jozef Serlet (†).


International
Paint
Marine
Coatings

**Kwaliteits marineverf
voor onderhoud
en nieuwbouw**

Praktische eindlaag?



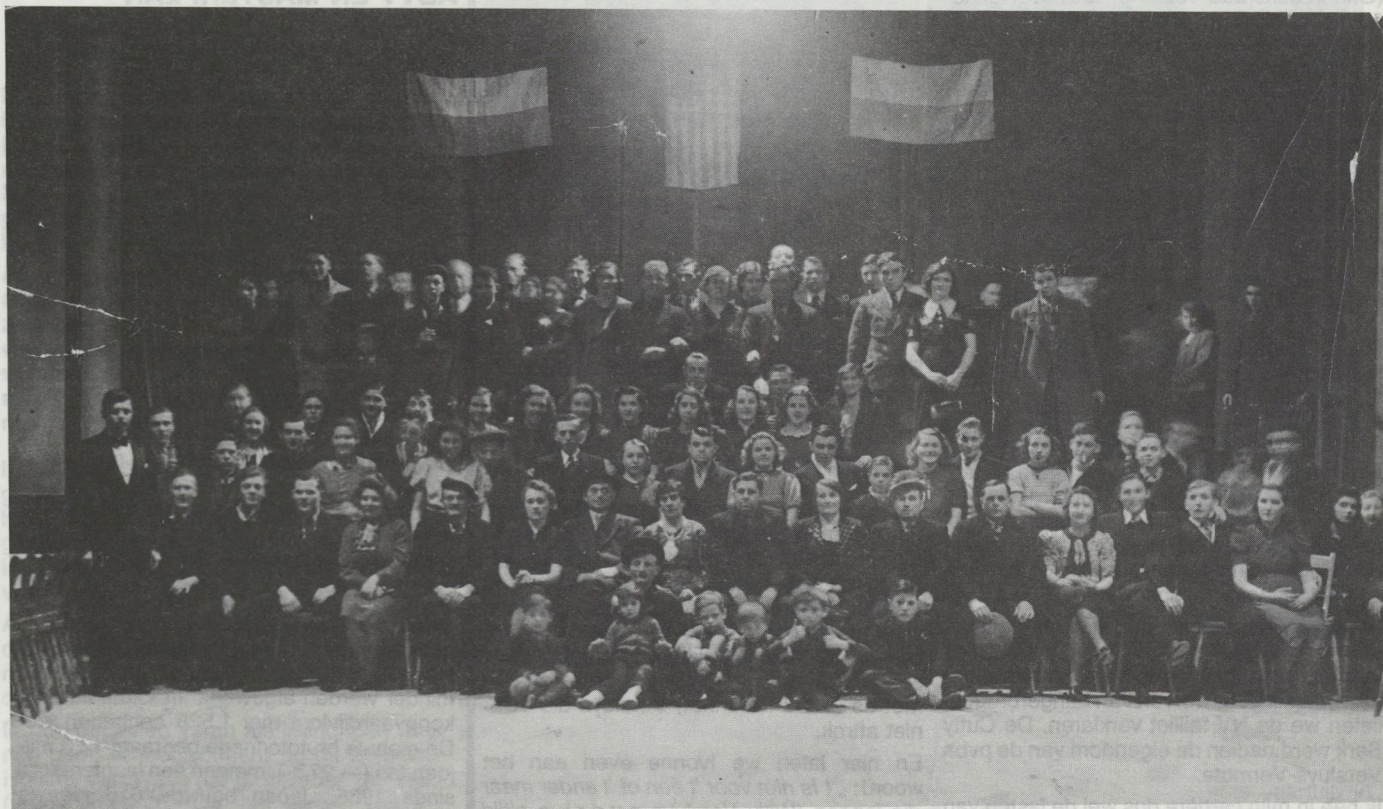
Interlac CL serie Finish!

- hoge kwaliteit alkyd eindlaag
- kleurvast
- langdurig glansbehoud
- zowel binnen als buiten te gebruiken
- zowel met borstel, rol of spuit aan te brengen


International
Paint

Voor meer informatie:

International Paint (Belgium) N.V.
Verbindingsdok Westkaai 26-30, 2000 Antwerpen
Tel.: 03/231.06.60, Telex: 71346 inter b



In de interviews met Michael & Leon Vandekerckhove enerzijds en dat met Louis Adams Anderzijds komen passages voor over Belgische vissers die gevlucht waren naar Engeland gedurende de 2de Wereldoorlog.

Op deze foto, genomen in Brixham (1941, 1942?), staan een groot aantal Belgische vissers, al dan niet met hun familie, afgebeeld. Louis Adams (die ons deze foto bezorgde) staat 4de van links. Wie herkent verder nog wie?

**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**.

☎ (052) 33.24.66 – B.T.W. 400.332.559

ZONDAG 22 MEI

STRANDVISSERIJ VAN TOEN EN NU TE OOSTDUINKERKE

Het comité van de visserijfolkloreavonden organiseert op zondag 22 mei een demonstratie en een tentoonstelling in verband met de strandvisserij.

Zowel de oude, niet meer gebruikte, als de hedendaagse strandvisserijtechnieken zullen er tentoongesteld en gedemonstreerd worden.

De realisatie van dit initiatief werd mogelijk dank zij de hulp en medewerking van de paardevissers, van de garnaalkruisersclubs, van het gemeentebestuur van Koksijde en van enkele personen die hun volle medewerking toezegden.

Er wordt gevist op zondagvoormiddag.

De diverse garnaalvisserijmethoden beoefend met paarden zoals het vissen met de schee, met het boomnet, met de seyne, en met de planken zullen er te zien zijn. Leden van beide Oostduinkerkse garnaalkruisersclubs zullen er tonen hoe gevist werd met het steeknet, met de seyne, met het plankennet en hoe men momenteel met het boomnet werkt.

Na het vissen, dat uiteraard gebonden is aan de laagwateruren, loopt de activiteit over de middag en na de middag door.

Naast de actieve visserij komen immers ook de passieve visserijmethoden aan bod. Zo zullen diverse netten op de zeedijk opgesteld worden en wordt een en ander in een tentoonstelling aan de hand van foto's, tekeningen en uitleg duidelijk gemaakt.

Het geheel wordt gekleurd met muziek en volksdans terwijl de bezoeker kan genieten van een gebakken visje bereid door de Oostduinkerkse visbakkers.

In een informatiestand zal documentatie te verkrijgen zijn over het visserijmuseum en over de visserijfolkloreavonden.

Zoals voorgaande jaren gaan deze visserijfolkloreavonden elke vrijdagavond door op het binnenplein van het Nationaal Visserijmuseum.

Willem Lanszweert.



Garnaalvisser met steeknet.

■ IEMAND ZOEKT INLICHTINGEN: over de IJslandvaarder Cornelis Loy, die in IJsland zou gestorven zijn in de jaren 1800. Inlichtingen mogen gegeven worden aan Het Visserijblad, die ze doorspeelt.

■ SPORTVISSERSBOOT 23 FT. Volledig vernieuwd. Perfect in orde. Tel. (050) 51.45.54.

■ GEVRAAGD: 2de hands kruisnet. Liefst niet te groot. Schrijf bureel blad en vermeld vraagprijs.

■ GEVRAAGD: Bouwplans (copie) van bokkentreiler voor modelbouw. R. Ryssen, tel. (058) 23.81.37.



Garnaalvissers te paard met de schee.

KORT

100 JAAR PASTER PYPE

Op zaterdag 14 mei 1988 viert de Vrije Visserijsschool Paster Pype van Oostende haar 100-jarig bestaan. Daartoe zou zij graag alle oud-leerlingen uitnodigen. Door de overstromingen van 1953 en verschillende verhuizingen gingen er veel archief verloren. Van daar de oproep tot de vele oud-leerlingen, of zij zich wensen bekend te maken door een seintje te sturen naar de school (kan ook telefonisch op het nummer (059) 70.31.95, zodat hun een persoonlijke uitnodiging kan toegestuurd worden. Adres: Vrije Visserijsschool Paster Pype, Stuiverstraat 108, 8400 Oostende.

OP ZOEK NAAR OUDE FOTO'S i.v.m. de VISSERIJ!

Naar aanleiding van de OPENDEURDAG van de Vrije Visserijsschool te Nieuwpoort op 26 juni 1988 wordt gezocht naar oude foto's, die iets met de Nieuwpoortse visserij te maken hebben: gekende gezichten, afgebroken schepen, oude vissersgebouwen...

Indien U wilt meewerken aan de uitwerking van dit fothema, wilt U dan contact opnemen met Frederik Legein, Ieperstraat 4, 8450 Nieuwpoort, tel. (058) 23.48.24. Waarvoor alvast dank!

UIT HET STAATSBLAD

9 maart 1988. - Ministerieel besluit betreffende de samenstelling van de consultatieve afdeling zeevisserij bij de Nationale Dienst voor de afzet van land- en tuinbouwproducten.

De Staatssecretaris voor Landbouw,

Gelet op de wet van 27 december 1938 betreffende de oprichting van een Nationale Dienst voor de afzet van land- en tuinbouwproducten, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 september 1955 en bij de wet van 11 april 1983;

Gelet op het koninklijk besluit van 27 december 1938 houdende reglement van de Nationale Dienst voor de afzet van land- en tuinbouwproducten, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 3 oktober 1955, 30 oktober 1975, 20 juli 1977, 13 april 1978, 19 december 1978, 9 mei 1980, 4 februari 1982, 31 augustus 1983 en 5 oktober 1983;

Gelet op het ministerieel besluit van 30 maart 1984 betreffende de inrichting en de werking van de consultatieve afdelingen bij de Nationale Dienst voor de afzet van land- en tuinbouwproducten;

Gelet op het ministerieel besluit van 17 juli 1987 houdende benoeming van de leden van de consultatieve afdeling zeevisserij bij de Nationale Dienst voor de afzet van land- en tuinbouwproducten,

Besluit:

Artikel 1. Aan de heer H. Pintelon, van Oostende, wordt op zijn verzoek ontslag verleend als lid van de consultatieve afdeling zeevisserij bij de Nationale Dienst voor de afzet van land- en tuinbouwproducten.

Art. 2. De heer J. Deroose, van Knokke-Heist, wordt benoemd tot lid van de consultatieve afdeling zeevisserij bij de Nationale Dienst voor de afzet van land- en tuinbouwproducten, ter vervanging van de heer H. Pintelon, voornoemd, van wie hij het mandaat zal voleindigen.

Brussel, 9 maart 1988.

P. DE KEERSMAEKER

HET GEBEURDE



JAAR GELEDEN

Een nieuwe Visscherijschool en een Visscherijmuseum

Wanneer men een bezoek aan Vlaardingen en vooral IJmuiden brengt, zal men na haven, vischmijn en werven bezocht te hebben met fierheid ook naar de Visscherijschool blikken. Te Oostende zal men er zich wel van wachten want na een bezoek aan de Visschershaven, en een doortocht door de machtige halle van de vischmijn, zal men maar liever geen bezoekers brengen tussen de bouwvallige muren van een Visscherijschool. Het wordt nochtans werkelijk noodig, dat ook de Visscherijscholen ondergebracht worden in de lokalen waardig van de haven, en dat naast het monument van de visch, wat de vischmijn werkelijk is, er een monument komt voor het geestesleven van den visscher.

Op den hoek van het Sint Petrus- en Paulusplein is men thans begonnen met de afbraak van een gebouw dat sinds lang niet meer doorgaat als een pareltje van stedschoon. Op die plaats zal eerstdaags een nieuw gebouw oprijzen, met 22 m. voorgevel op het plein, 55 m. in de Pastor Pyestraat. Het deel op den kant van het St. Petrus- en Paulusplein zal nog dezen zomer afgewerkt worden; het tweede, slechts na het seizoen. In dit gebouw zullen ondergebracht worden de visscherijschool, het visscherijmuseum de Visschersgilde, vergaderzalen en barelen voor sociale werken onder de visschers, een kapel en een laboratorium voor zeeonderzoek en zelfs slaapgelegenheden voor zeelieden en schipbreukelingen.

Een toren deelt de voorgevel op het plein in twee deelen. Onder dien toren verleent een wijde poort in smeedijzer toegang tot de trappen hall van het museum. Dit zal twee zalen van 27 m. lang beslaan en bevatten benevens belangrijke collecties van zee fauna en zee flora, een tentoonstelling van de ontwikkeling der visschersvaar-

tuigen en het vischtuig. Er zal vooral naar gestreefd worden, er een levend iets van te maken, dat aangroeit en ontwikkelt en nuttige wenken zal kunnen geven over het leven van de visch. Te dien einde, zullen in den loop van de volgende week nog verschillende instrumenten van zeeonderzoek aan boord van het opleidingsschipje „De Zee” gebracht worden, die zullen toelaten planktoon, vischbroed, enz. te nemen. Wij sporen alle visschers aan om ook hieraan mee te werken en ons zeldzame visschen, eigenaardige weekdierjes of schelpen te bezorgen.

Aan weerszijden van dien toren zal enerzijds het klooster van de Aalmoezeniers van den Arbeid gelegen zijn, anderzijds met ingang op den hoek van de Pastor Pyestraat de Visschersgilde „t Zal wel gaan”.

In de Pastor Pyestraat zullen in het midden van den gevel twee ingangen zijn. Een ruime breedte poort de ingang van de school uitmakende en waarboven, in volle gestalte het beeld van „Pastor Pye” zal oprijzen. Daarnevens zal een kleinere deur toegang verleen tot de lokalen voor maatschappelijke werken.

De school die het deel van het complex zal innemen gelegen aan de Sint Franciscusstraat en de Pastor Pyestraat, zal beneden ingericht zijn in twee werkplaatsen: een werkplaats voor touwwerk en korbreierij enerzijds, een werkplaats voor motoren anderzijds. Boven zijn vier klassen voorzien voor theoretisch onderricht met bijhoorende lokaaltjes voor kleed- en waschkamer, boekerij en kaartenkamer. Daarenboven is een openluchtterras. Een toren sluit de hoek van het gebouw af, deze toren, die een ruime gezichteinder biedt zal bijzonder geschikt zijn voor oefeningen met den sextant.

Om dit alles te verwezenlijken beschikken de Aalmoezeniers van den Arbeid over een

eigendom gelegen in de Velodroomstraat genoemd „De Germaine” en een woonhuis. Ook de provincie heeft reeds een milde toelage toegezegd. Voor het overige is er een gulden boek geopend, onder de bescherming van Mgr. Lamiroy, bisschop van Brugge, en den heer Goeveigneur Baels, die er tevens de eerste intekenaars van zijn. Velen hebben hun voorbeeld reeds gevolgd en wij doen een beroep op alle visschersvrienden eveneens hun steun te verleen. Men kan storten op postchekrekening 1992.57 van de Vrije Visscherijschool „Pastor Pye”.

HVB, april 1938



Nieuw... Nieuw... en anders dan anders
in

Restaurant 'T SCHUURKE

Voorhavenlaan 20, 8400 Oostende
Tel. 32 36 03

—
NAAST ONZE
UITGEBREIDE KAART
NIEUWE LENTE-SUGGESTIES

Gastronomisch menu 975 F.

Verder breiden wij uit met
een nieuwe specialiteit:

Prijs 1.100 fr.
voor 2 personen !

Côte à l'os 1 kg. !
min. 2 personen

Mixte salade & bearnaise
en frietjes

! + 1 fles rode wijn van 't huis

In een klein maar gezellig kader.

Daarom reserveer tijdig:

(059) 32 36 03

RESTAURANT

'T SCHUURKE

Tafelhouder

Nieuwe feestzaal in het hart van Oostende,
aparte selecte bar voor recepties.

Bespreek tijdig uw feesten!

C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

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

VOOR VLUIGGE BEDIENING ZICH WENDEN:

Fortstraat 27, OOSTENDE
Bruggelaan 12, BREDENE

☎ **(059) 32 31 80**

**PROGRAMMA JUBELFEEST
100 JAAR VRIJE
VISSERISCHOLE
PASTER PYPE TE OOSTENDE
Zaterdag 14 mei 1988**

- 15.00 u. Plechtige eucharistieviering in de St.-Petrus en Paulus-kerk
- concelebratie met de ere-directeurs
 - homilie door Mgr. E. Laridon, hulpbisschop van Brugge
- 16.15 u. Hulde aan het beeld van Paster Pype
- 16.45 u. Plechtige zitting en receptie in het Feestpaleis op het Wapenplein.
- Toespraken door:
- Z.E.H. Kan. J. Loncke, Voorzitter Inr. Macht
 - Hr. J. Goekint, Burgemeester van Oostende
 - Hr. H. Weckx, Gemeenschapsminister van Onderwijs.
- Optreden van „Roger Vanden Berghe en Groep” met traditionele vissersliederen.
- 20.00 u. Feestmaaltijd met gezellig samenzijn in de feestzaal van het VTI, Stuiverstraat 108.

**JACHTCLUB
MERCATOR NAAR
VEERSE MEER**

Op 12 mei 1988 maakt de Jacht Club Mercator in vlootverband een uitstap naar het Veerse Meer. We doen het rustig aan om het zeilseizoen te beginnen. Het is een trip van vier dagen (bij goed weer!).

Het programma is als volgt:

1. Op 12 mei 1988 vertrek te Oostende. Om 08.00 u. zijn we vertrekkensklaar teneinde om 09.00 u. met de stroom in de rug naar Nederland te varen. 's Avonds leggen we aan op de Haringvleter, waar een barbecue wordt georganiseerd. Alle jachten worden verzocht een echte koe mee te brengen en een ton wijn (of varianten) en een gulle hoeveelheid houtskool om hun bemanning te voeden (geen noodrantsoenen).
 2. Op 13 mei 1988 wordt er een enorme siesta gehouden van 's morgens vroeg tot in de vooravond fiesta in Veere.
 3. Op 14 mei 1988 vertrek naar Middelburg met de overlevenden. We brengen 's middags een bezoek aan de havenmeester. Vandaar steken we door naar Breskens waar we aanleggen en in de jacht club de avond doorbrengen.
 4. Op 15 mei vertrek uit Breskens om 07.30 u. We leggen aan in Blankenberge tot het tij keert en daarna vervoegen we Oostende.
- Inlichtingen: Vindictivelaan 19, bus 19, 8400 Oostende.

■ TE KOOP

Zeilboot Tryphème, 12 meter. Bouwjaar 1939 - nieuwe zeilen en motor 33 PK (1985). Inlichtingen: tel. 03/237.20.08.

**N.402 „YVETTE” EEN
NIEUWKOMER IN DE
NIEUWPOORTSE VISSERIJVLOOT**

Aan de Nieuwpoortse Visserijvloot werd opnieuw een eenheid toegevoegd. Nadat op 1 augustus 1987 de N.95 „Jonas II” als catamaran in de vaart kwam, loste Reder-schipper Jean-Paul Deurinckx op vrijdag 15 april 1988 zijn eerste vangst met de N.402 „Yvette”.

De N.402 „Yvette” is een ijzeren vaartuig dat voorheen ingeschreven was als de O.402 „Atlantis” en voor rekening van de Rederij Atlantis P.V.B.A. de visserij bedreef. Het schip meet 69,70 Bruto-Ton en heeft een lengte van 24 m. Het is uitgerust met een motor Bolnes van 220 PK.

Reder-Schipper Jean-Paul Deurinckx die tot de jonge generatie van de Nieuwpoortse vissers behoort, schafte zich het vaartuig aan en vist nu voor eigen rekening met Nieuwpoort als thuishaven. De bemanning van de N.402 „Yvette” is als volgt samengesteld: Schipper-Motorist: Reder Jean-Paul Deurinckx, Matroos: Mario Germonprez, Matroos: Kurt Vanoutryve, Scheepsjongen: Nico Germonprez.

Jean-Paul Deurinckx, leerde de knepen van het vissersberoep aan Schipper-Reder Daniël Tourlousse uit Nieuwpoort. Beiden hebben ongeveer 7 jaar aan boord van de N.172 „Danjo” het lief en leed van de vissersstiel gedeeld. Gedurende die periode heeft Jean-Paul heel wat van Daniël Tourlousse aangeleerd, waarvoor hij hem erkentelijk blijft.

Aangezien Jean-Paul Deurinckx nu op zijn beurt reder is geworden kan hij nu heel wat van de opgedane ervaring benutten.

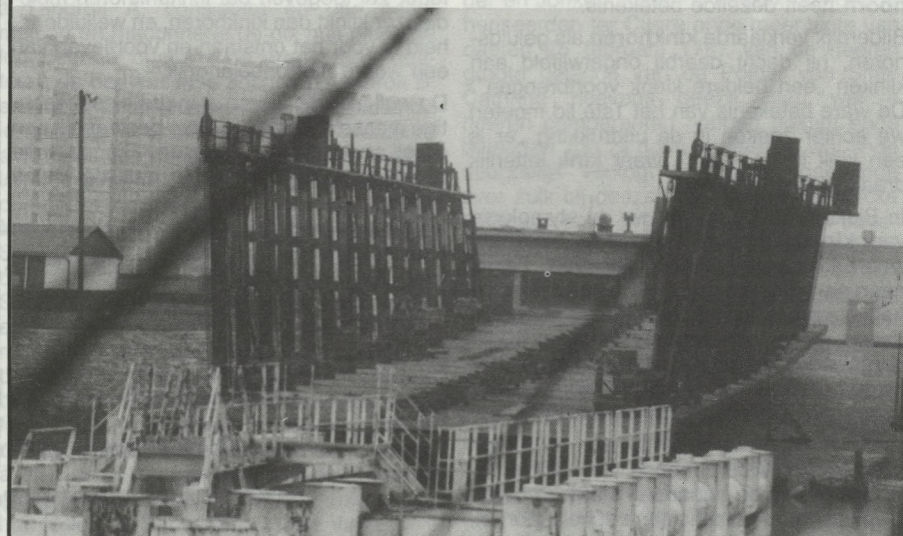
Het is een vaste traditie dat wanneer een nieuwkomer in de Nieuwpoortse visserijvloot zijn eerste vangst verkoopt er een peter wordt aangeduid en dat is dan de vis-handelaar die het eerst het aangeduid select koopje op de kop weet te tikken. Dat gaat telkens met een korte ceremonie gepaard. Dit keer waren de heer Richard Bendels, Schepen voor Haven en Visserij en de heer Schepen Georges Mouton bij het gebeuren betrokken.

Het peterschap viel te beurt aan vishandelaar Georges Declerck, pakhuis nr. II, Vismijn Nieuwpoort. De peter telde voor het koopje varia van 8 Kg. 8.640 fr. neer, wat overeenstemt met 1.080 fr./kg. Prompt kreeg de nieuwe peter dan ook de gebruikelijke gelukwensen en enkele klapzonen van de redersdame.

Burgemeester-Senator Mommerency G. kon wegens ambtsbezigheden op die eerste verkoop van de N.402 niet aanwezig zijn en liet zich hiervoor verontschuldigen. Schepen Richard Bendels wenste in naam van het College van Burgemeester en Schepenen Reder-Schipper Deurinckx van harte geluk. In zijn toespraak betrok hij tevens de volledige bemanning en benadrukte het dynamisme van de jonge Nieuwpoortse vissersgeneratie.

Na de veiling werd door het Stadsbestuur aan de nieuwe Reder, zijn bemanning, peter Georges Declerck en enkele genodigden een receptie aangeboden. Op die ontvangst wenste ook Schepen Vermote op zijn beurt de Reder en bemanning voorspoed en geluk.

**GROTE SLIPWAY OOSTENDE
NOG STEEDS DEFECT**



**VAN NOVEMBER TOT IN MEI
ZONDER COMMENTAAR!**

EEN WULK IS EEN WULLOEK, IS EEN KINKHOREN, IS EEN KINKANKHOREN

Iedereen kent wel de wulk, een grote (tot 10 cm.) eetbare, gedraaide slak, waarvan de kleur erg variabel is.

Dit diertje is aan de kust meestal gekend onder de naam **wullock**, vroeger noemde men het ook wel eens een **kinkhoren** of **kinkankhoren**.

De Vries geeft als etymologische verklaring van **wulk**: „kinkhoren”, nu vooral westvl., en noordholl., ontstaan uit wilk, welk, vgl. mnl. wilc, wilke naast willox (vgl. vla. willock, wullock) = oe. weoloc, wiluc „soort van slak”. De naam duidt op het gewondene van de horen en hangt samen met walen. Heeroma Ts 70, 1952-3, 264 wijst er op, dat het woord mnl. vooral in Vlaamse en Zeeuwse bronnen voorkomt (wat begrijpelijk is voor een slak van onze kusten) en meest dat het uit het engels zou zijn overgenomen, wat minder waarschijnlijk is.”

De BO kent **wullock**: „mv. wulloks, klemt. op wul. Eetbare schelpslak, fr. escargot, l. helix. – Langs de zee kust geeft men dezen naam aan den Buccinum undatum, die, gekookt of gebraden, ook geëten wordt. – Ook willock. Het woord schijnt mij afkomstig van l. Helix.”

BLY vermeldt: „**wulk (Buccinum) ulk, klos, einekoon** (Hol.), (Vi.) **wullock** – Deze slak wordt veelal als voedsel gebruikt. (...) Niet zelden is de horen van de wulk gedeeltelijk overdekt met een korst van knobbelige uitwassen (ruwe zeerasp). De leeg schelpen der wulken worden vaak bewoond door de Bernards- of hermiëtkreeften.”

Een synoniem voor de **wulk**, is de **kinkhoren** – of dialectisch **kinkankhoren**. Deze termen worden nu bijna niet meer gebruikt, maar zijn wel nog terug te vinden in de literatuur. **Kinkhoorn** is eigenlijk een synoniem van **wulk**. **Wulk** is afkomstig uit de idg. stam „wel” waarvan de algemene betekenis is: wentelen, wenden, draaien, rollen. Het Grieks helix gaat eveneens tot die wortel terug en heeft dezelfde grondbetekenis, nl. gedraaid, kronkelig, slakkenhuis. **Wulk** betekent dus gedraaide schelp. Ook **kinkhoorn** heeft dezelfde betekenis.

Bilderlijk verklaarde **kinkhoren** als geluidshoren, hij dacht daarbij ongetwijfeld aan klinken „een heldere klank voortbrengen”. De ware betekenis van het 1ste lid moeten we echter zoeken in de uitdrukking „er is een kink in de kabel”, waar **kink** letterlijk draai, kronkel betekent.

In Biekorf, 58 (3) vinden we de etymologie van **kinkhoren**: „Etymologisch biedt het woord kink niet veel stevig houvast. Zowel naar de vorm als naar de betekenis blijkt het verwant te zijn met het Griekse gongulos (uitspr. gongulos) dat rond betekent. Kinkhoren is dus zoveel als gedraaide of gekronkelde horen, d.w.z. een spiraalvormig slakkenhuis of dito schelp, bruikbaar als drinkhoren of als trompet”.

Volgens het Woordenboek van de Nederlandse taal is de benaming **kinkhoren** van toepassing op verscheidene schelpsoorten, waaronder: de Tritonschelp, de wulk, de porseleinhoorn en de alikruik.

Biekorf zegt daarover: „Met **kinkhoren** heeft men altijd de gedraaide schelp van een zeeslak bedoeld en wel allereerst de Tritonshoren m.a.w. de trompetschelp waarop in mythologische voorstellingen de

Tritons, zonen van Neptunus en Amfitrite, blazen. De oorspronkelijke kinkhoren is dus de **Tritonofusus gracilis** Da Costa. Zijn biologisch signalement luidt bondig: mollusk - klasse der Gastropoda (= buikpotigen, d.w.z. met brede gesperde voet aan de buikzijde) – onderklasse der Prosobranchia (Gastropoda waarbij de kieuwen voor het hart liggen) – familie der Buccinidae (= trompetschelpen; uit het Lat. Buccina = slakvormige horen, tritonshoren). (...) Grote schelpen uit die familie werden wel eens gebruikt als muziekinstrument. Zij vertonen de eigenschap de geluiden uit de omgeving te weerkaatsen als geruis. De Nederl. wetenschappelijke naam voor de Tritonofusus is: **slanke noordhoren** (...) Hij komt zeer zelden aan de Noordzeekust voor. Tot die Buccinidae behoren verder de **noordhoren (Neptunus antiqua)**, de **Fusus islandicus** en vooral de **Buccinum undatum** Linne, de **wulk** (Fr. Buccin, Duits Trompetenschnecke, Kinkhorn). Wegens de zeldzaamheid van de slanke noordhoren en de talrijkheid van de verwante wulk, is het deze laatste die gewoonlijk aangeduid wordt door **kinkhoren**”.

De verklaring van de verwante term **kinkankhoren** is niet zo eenvoudig. De BO heeft volgende verklaring: „Dit woord is gevormd met een lasch in den grondvorm (kink-ank-hoorn)”. Hij vergelijkt dit woord met o.a.: flameien naast fleien – karnakken naast knakken – klabotsen naast klotsen – pardaf naast paf, enz.

Ook Biekorf geeft dergelijke verklaring: „Een psychologische grond voor de verklaring van **kinkankhoren** is m.i. de eufonie, de klanksymbolische en de klankexpressieve waarde van de overbekende vokaalwisseling i/a die in het Frans, het Duits en het Nederlands tot de vorming van talrijke welluidende woorden heeft geleid. In het Nederlands treffen we onder andere aan: bimbam, fikfak, kiskassen, (...), tik-tak, tingel-tangel, tjiif-tjaf, spikkel-spatten, wisjewasje, zig-zag, enz.

Ieder zal toegeven dat kinkankhoren melodieuzer klinkt dan kinkhoren, en welluidendheid is voor het ontstaan en voortleven van een woord niet onbelangrijk.”

De wulk zet zijn eieren af in grote sponsachtige massa's. Deze pakketten bestaan uit een groot aantal kleine eikapsels. Binnenin die eikapsels ontwikkelen zich dan de kleine wulkjes.

Deze eiernesten kennen te Oostende ook een speciale dialectbenaming, nl. **sponzen** of **rateldutsen**. De eerstgenoemde benaming is de recentste.

BLY schrijft op p.275 bij de wulk: „De eiernesten dezer dieren, welke men vaak op het strand vindt, gelijken veel op sponzen en bevatten ± 500 eieren, waarvan nog twee dozijn tot ontwikkeling komen. Op de Vlaamse kust noemt men die eiernesten **rateldutsen** of **eierbonken**.”

Het eerste lid van **rateldutsen** duidt waarschijnlijk op het geritsel (ratelen) dat men hoort als men de eiertrossen schudt. Het tweede lid – duts – betekent in het Oostends zoveel als „sukkelaar”; misschien zou dit betrekking kunnen hebben op de kleine, dode wulkjes die soms nog in de eikapsels zitten.

De BO noemt deze eiërmasa tenslotte **wullockraatsel**.

Rika Goethaels

Gebruikte literatuur:

BILLIET G., „Iets over Kinkhoren en Wulk”, **Biekorf**, LVIII (1957), p. 70-72.
BLY F., „Verklarende Vakwoordenlijst van de Zeevisscherij”, De Vlaamse Drukkerij, Leuven, 1931.
BO L.L., De „Westvlaamsch Idioticon” (2 dl.), A. Siffer, Gent, 1892 (opnieuw uitgegeven – Handzame 1967).
DESNERCK R., „Oostends Woordenboek”, Dewilde, Handzame, 1972.
VRIES J., De „Nederlands Etymologisch Woordenboek”, E.J. Brill, Leiden, 1971.
Woordenboek der Nederlandse Taal, (12 dl.), M. Nijhoff, 's-Gravenhage – A.W. Sijthoff, Leiden, 1882-1984.

KORT

YACHTHAVENWIJK NIEUWPOORT

Burgemeester-Senator G. Mommerency werd door de gemeenschapsminister van Huisvesting P. Breynne in kennis gesteld dat de aanbesteding van de omgevingswerken in de Yachthavenwijk werden goedgekeurd.

De aanbesteding werd toegewezen aan de firma Schrauwen en Zonen B.V.B.A. uit Ruddervoorde met een bedrag van 9.309.127 fr., waarvan 6.700.749 fr. ten laste van het Vlaamse Gewest, in toepassing van Art. 80 van de Huisvestingscode.

Het dossier wordt voor verdere afhandeling overgemaakt aan de Algemeen Technische Diensten van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE – ☎ 32.11.01

DE OESTERPUTTEN VAN OOSTENDE IN DE 18^e EEUW (II)

HOOG BEZOEK

Op 23 juni 1774 bracht de Aartshertog Maximiliaan met zijn gevolg een bezoek aan de oesterparken CLAYS & Cie: „Naer het noenmael genomen te hebben, begaf zig het geheel Gevolg naer de Oester-Banken, om den zelve, benevens den grond en ontwerp van onzen nieuwen aengeleyden kom te bezichtigen...” (BOWENS)

KLACHTEN OVER DE DE LOOSE'S

Niet steeds liep alles gesmeerd in de oesterparken CLAYS & Cie: soms werd er geklaagd over een tekort aan oesters. Zo door de Oostendse Magistratuur in 1770-1771.

Daarom werd van Regeringswege aan de firma het bevel gegeven wekelijks vooraf twee tonnen oesters te bezorgen aan de Oostendse vismijn. Dit gebeurde per decreet van 14 oktober 1771.

LE VASSEUR, de directeur der Zoutraffinaderijen, meldde in een brief van 29 oktober 1765 al, de grote mistoestanden in de oesterparken, voortspruitend uit onwetendheid...

In 1768 deed de leperse stadsmagistraat in een schrijven aan de Raad van Financiën officieel haar beklag over de slechte kwaliteit en de hoge prijzen van de Oostendse oesters.

In 1771 volgde de Oostendse stadsmagistratuur.

In 1775 beklagde de Gentse magistratuur zich bij haar Oostendse collega's over de slechte kwaliteit van de hen toegezonden oesters.

In 1780 verkreeg de maatschappij dan ook geen verlenging voor hun 15 jaar oud exclusief octrooi: de Regering was van oordeel dat de oesterteelt een gevestigde en blijkbaar voorspoedige nijverheid geworden was, die ook voor andere ondernemers moest vrijgegeven worden. Zo werd het voor elkeen mogelijk eigen oesterputten aan de Vlaamse kusten aan te leggen. Te Oostende kregen de parken CLAYS & Cie al gauw het gezelschap van twee concurrenten: de oesterputten CLEMMEN en de oesterputten POLLET.

Hoe de oesterputten CLAYS er uit zagen, weten we door enkele doeken van de gekende Brugse schilder Jan GAREMYN (1712-1799) die ze als onderwerp hadden. Een exemplaar uit 1765 bevindt zich in de verzameling A. MONBALLIU te Brugge; een doek uit 1766 berust in de verzameling van Baron KERVYN DE VOLKAERSBEKE te Sint-Michiels.

DE OESTERPUTTEN CLEMMEN

De Gebroeders CLEMMEN, ook al uit Gent, bleven niet bij de pakken zitten toen het monopolie cijnsrecht van CLAYS & Cie verviel anno 1780. Eind april 1780 hadden ze al de cijnsrecht van ene „butteput” aan de buitenkant van de Sinte Catharinapolder overgenomen van Jos OLLEVIERS, met de bedoeling er een oesterput aan te leggen. Daarvoor hadden ze echter toelating van de Regering nodig. Eind april werd hun vraag overgemaakt aan de Raad van Financiën.

Gen. Maj. Baron DEVOS ging akkoord maar opperde toch bezwaren: er bestond immers een bouwverbod binnen 399 vadem van de vestingen. Hij vreesde dat men door het verlenen van een toelating aan CLEMMEN een precedent zou scheppen.

Bij het rekwest van de CLEMMEN's hoorde een plattegrond van de terreinen aan het Nieuwe Dok, de Sinte-Catharinakreek en de Gouwelozeekreek met de plannen van de nog aan te leggen oesterput erop uitgetekend. Op het met zorg getekende en geaquarelleerde plan staat naast de legende ook nog de volgende tekst:

„Les soussignés déclarent que le plan ci dessus conteint sous les lettres A & B, les batimens par eux demandés pour leurs bancs d'huîtres y désignés conformément au petit plan ci joint de ves batimens cotées en longueur largeur et hauteur fait à Gand ce 15 may 1780.

Les cinq frères Clemmen”.

Op 8 juli 1780 al, kregen de Gebroeders CLEMMEN de gewenste vergunning vanwege de overheid. De toelatingsacte stipuleerde alle gegevens betreffende de geplande aanleg: situering van het terrein, bouw van huis en hangar, toelatingsvoorwaarden... Ziehier de tekst van die acte:

„Son Altesse aiant eu Rapport du contenu en cette requete a pour et au nom de L'Impératrice Douairiere et Reine apostolique par avis du Conseil des Domaines et finances de Sa Majesté accordé comme elle accorde par cette aux Suplians la permission de faire construire une loge et autres batimens nécessaires à l'établissement d'un Banc d'Huîtres pres de la Ville d'Ostende, dont l'Emplacement des Batimens proposés est en dehors du Polder de Ste. Catherine au confluent des Creques gauloises et désigné au Plan cy-joint sous les lettres A et B. le premier des d. Batimens à construire à l'endroit A, consistant en une petite maison en maçonnerie de dix huit pieds de longueur sur quatorze de largeur et de quatorze de hauteur et le second à l'endroit B. en une loge de charpente de cent pieds de longueur sur vingt de largeur conformément aux Plans et Profils du d. Batimens ci-également joints et signés par les suplians à charge et condition qu'il sera libre à Sa Majesté de retirer et faire démolir par les Suplians l'un et l'autre de ces batimens dès que Son Service l'exigera sans que les Suplians leurs hoirs ou aiant Cause pouront exiger aucune indemnité tant pour les Batimens que pour le terrain et les accessoires des Bancs d'Huîtres ce que les Suplians devront transcrire par une soumission en forme qu'ils remettront à l'officier ingénieur de station à Ostende ordonne Son Altesse à tous ceux qu'il appartiendra de se regler et conformer selon ce fait à Bruxelles ce huit juillet Mil Sept Cent Quatre Vingt.

Starhemberg
Le Baron de Casiers
Paradis
Baudier (?)

Daarop verklaarden de Gebroeders CLEMMEN zich schriftelijk akkoord met de voorwaarden genoemd in de acte:

„Les soussignés certifient d'accomplir toutes les articles reprises dans l'octroy depeché en notre faveur le huit de juillet 1780 par Son Altesse Royale Le Prince de Starhemberg, pour l'érection d'un banc d'huîtres, loges et autres batimens nécessaires, qui ont été proposés en dehors du Polder de Ste. Cathrine le long de la rive gauche du havre, en vertu du dit octroi nous nous soumettons à faire démolir lesdits batimens, dès que le Service de Sa Majesté l'exigera, Sans que nous puissions prétendre, n'y exiger aucun indemnité, tant pour lesdits batimens, que pour le terrain et les accessoires du dit banc d'huîtres, c'est-ce que nous transcrivons par la présente Soumission en, en due forme que nous remettons en main de M. le Capitaine et Ingenieur de Lamy de Station en la Ville d'Ostende pour servir au besoin.

Ost. ce..... 1780.

Pas in 1787 werd Judocus CLEMMEN eigenaar der gronden van de oesterput. Hij betaalde er 1.150 gulden voor in dat jaar. Met het oog op die transactie maakte „den gesworen Lantmeter Slants van de vrijen” Johannes RAMAULT op 18 mei 1787 een „Caerte figuratif” van de oesterput en de bijbehorende terreinen op. Op 5 juni had Judocus CLEMMEN voor Notaris Paulus RYCKAERT Andreas VAN ISEGHEM als zijn gevolmachtigde aangesteld. Op 11 september sloot A.J. VAN ISEGHEM in naam van Judocus CLEMMEN de koop af met twee vertegenwoordigers der eigenaars van de Sinte-Catharinapolder. In het koopcontract werd o.m. de tekst van RAMAULT's „Caerte Figuratif” hernomen:

„WIJ PETRUS VAN BERBLOCK ende Jacobus de Knuijt Scheepenen in deeze tijden der Steede ende Port van Oostende doen te weeten dat op heeden dato dezer voor ons zijn gekoomen ende gecompereert in persoonen Jonker Jan Baptiste De Ghelder en Jonker, Henricus Legillon als geautheriseerden ter Cuere ende meentugte van daeten 26 februarij 1787 van de heeren groote gelande van de Polder van Sinte Cathrine neevens deeze Stad welcke heeren comparanten hebben bekent ende beleeden zoo zij doen bij deezen wel ende deugdelijk verkogt te hebben geevende over zulk bij deezen halm ende wettelijke gijfte aen ende in profijtte van d'Heer Judocus Clemmen woonende binnen de Stad Ghend ter acceptatie van d'Heer A.J. Van Iseghem Negociant binnen deeze stad als magtig bij procuratie over den voornoemden D'heer Clemmen dezelve procuratie aldaer op den 5 juni 1787 gepasseert voor den Notaris Meester Paulus Ryckaert en zekere getuigen ten passeeren deezer geheiteert ende gerestitueert over hem zynne hoirs ende naer Commers accepteerende den number van twee gemeeten twee lijnen en vijfenveertigh Roeden lands volgens Landmaete gedaen door den geswooren Landmeeter Slands van den Vrijen Joannes Ramault op den 18 mey 1787 voor hem heer Judocus Clemmen in Cheijne gebruikt ten meerderen deeze tot eenen hoesterput geleege in den noordoosthoek buyten de bedickinge vanden gezeijden pol-

der onder de Jurisdicte deezer Steede aboutteerende in zijnen geheelen al tuschen de Keijjaerts Creeke; aende oostzijde, den polderdijck tot aen de Cruynne gemeenten & Son jeghens de propriëteyt van d'Heer Loose aende Westzijde Strec-kende met den Zuijthende scheedende op het point van het Cromme van den Dijck vanden polder aenden Grond van d'heer Pieter Pollet bij Coope vandenzelven polder ende met den noordhede naest de westzijde vande voorschreeven propiëteyt d'Heer Loose verhaekende met een klein weijlandeken naeres de oostzijde noordwaert, geschied ende deeze Coop ende Gifte door ende mits de Somme van Elf Hondert Vijftigh Guldens Wisselgeldt Zuyver Goedt voor zuyver Gold (?) Welcke Somme Sieur C.J. Bouvaert als ontfanger-generael van den gemelden polder ten deezen meede compareerende van den heer acceptant in comptant bekent ontfangen te hebben dienende deeze voor volle ende absolute quittance zonder van eenige andere ofte voordere naermaels meer te moeten doceeren dan alleenlijc uyt Cragte deezer ende mits welken verclaeren d'Heeren Comparanten in hunne voorschreeven qualiteit aan hetzelfde Land geen regt, magt cause nogte actie te hebben of te pretenderen nemaer hetzelfde te laeten ende te renuncieren aen ende in profijtte Van den Voornoemden d'heer Jud. Clemmen zijnnr hoirs ende Naercommers omme bij hun dan of voortaan te gebruyken ende te difformeeren als van hemlieden andere Eygene ende propre goederen met belofte van guarand dat denzelven grond als voorzeyt is vrije suyver ende onbelast hebbende D'Heeren Comparanten Vercoopers zoo zij agieren gedaen ende den Heer Acceptant in de ziele van zijnen mandant gere...teerd den lod (?) dat deeze Vercoopingh nog te Coop niet en is geschied omme den zelven Grondt te brengen in dooder handt van eenige Kerken, Cloosters, Conventen, Hospitaelen. In Contrarie S. Majesteyt placcaerte tendien Poorte geEmaneerd ende alzo den hiervooren gezeyde grondt door den gemelden d'Heer Clemmen in Cheynse gebruikt...?... comt denzelven Cheyns 't Seedert meye 1787 in profytte van den meer gemelden d'heer Judocus Clemmen bij doen wordt den Zelfen mids deezen gedoodt ende geannuleerd.

In KENNISSE der waerheyd hebben wij deeze gedaen depecheeren onder onze respectie Zeegels hieronder uythangende neevens het handteken van onze RaedPen-sionaris deezen Elfsten September 1700 Seevenentaghentigh.

VAN LERBERGHE."

ZATERDAG 7 MEI 1988

OPEN - DEURDAG

STEDELIJKE VISSERISCHOOLO JOHN BAUWENS
Mercatorlaan 15

PROGRAMMA:

11.30 u. Aperitiefconcert: „The Broadway Jazz Gang”

13.00 u. Feestmaal: „Koud visfestijn”

14.30 u. Concert: Fanfare „De Broederliefde”

Tentoonstellingen: **F. Vandekerckhove – J. Muls**

Doorlopend: Video-show - Tentoonstellingen -
Volksspelencircuit - Barbeque

JUDOCUS CLEMMEN modern zakenman uit de 18e eeuw!

Judocus CLEMMEN (° 1712), gehuwd met Marie-Barbe THEEUWS, was een vooraanstaand zakenman in zijn tijd. Hij had fortuin gemaakt met de linnenhandel. Zijn kapitalen investeerde hij in nieuwe of minder frequente industrietaken. Zo richtte hij in 1777 een katoendrukkerij op te Gent, en zoals we zagen de oesterputten in Oostende, dit samen met andere familieleden. Later nog rustte hij sloepen uit voor de visvangst aan de Doggerbank. Op 18 november 1791 ontving hij de patentbrief van Baron. Na zijn dood, op 23 januari 1802, kwam de oesterput in handen van zijn 7 kinderen, nl. Jean CLEMMEN Baron van Petegem, Lieven CLEMMEN, Francis CLEMMEN, Pieter CLEMMEN, Anna-Barbara CLEMMEN (echtg. Marie-Regis DU ROT), Jose CLEMMEN en Marie-Joanna-Jacoba CLEMMEN (echtg. François SPEELMAN).

Jean, Lieven, Francis, Pieter en Anna-Barbara verkochten op 2 juli 1802 hun aandeel in de oesterput aan hun broer Josse CLEMMEN POELMAN en aan François SPEELMAN, de echtgenoot van Maria-Joanna.

Voorafgaandelijk aan de verkoop van de oesterput CLEMMEN (zie kaderstuk) werd volgende schatting opgesteld:

„Generale Prijsye gedaen tot Ostende in

jully 1802 van den hoesterput competente aan d'hoirn van d'heer J. Clemmen Pere zoo als volgt alvoreen weerdeeren den grond bestaende in 2 gemeten 2 linnen & 45 roeden op den zelven prys, zoo als die ten jaere 1787 van incoep met onkosten betaeld is geweest,

ter somme van	1350.	2.	4
Al het timmer en yserwerk van den hoesterput, grachten, logien en huys			
ter somme van	8068		
al het metsewerk			
ter somme van	1490		
2 groote en een cleenen boot met riemen, haecken & al de oude fustagien, boomstucken, hoepels, & cuypersgereedschap			
ter somme van	287.	12	
de schoppen, los & spoelmanden, schooven voor de buysen, copplancken, kammen, cortewaegens, touwwerk, & 2 schalken			
ter somme van	161.	10	
3 tonnen Terre			
ter somme van	72		
alle de noorsche deelen, cutters, placken & ...linge (?)	232.	5	

Total Courant 11881. 9. 4

Er werd uiteindelijk een verkoopssom van 17.300 f court. overeengekomen. Zoals blijkt uit het verkoopcontract (x), ontvingen de 5 verkopers elk 1/7 deel, terwijl de resterende 2/7 de kopers-medeërfgenamen ten goede kwamen.

Norbert Hostyn.

(vervolgt)

Kuwait Petroleum (Belgium)

★ Marine en Industriële Oliën en Vetten

★ Probelgas P.V.B.A. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27

POSTADRES: POSTBUS 72, 8000 BRUGGE – TEL. (050) 38 37 58 - 86



JUBILEUMSTOET „900 JAAR BREDENE”

Naar aanleiding van het 900-jarig bestaan van Bredene wordt op zondag 29 mei 1988 om 15u.30 de Jubileumstoet „900 jaar Bredene” georganiseerd. De organisatie is in handen van het gemeentebestuur en van de VVV-Bredene vzw. Regisseurs zijn schepen Gilbert Vanleenhove (bekend van de Zeenimfenstoet) en Raoul Eeckhout (oud-regisseur van de Zomercavalcade).

De stoet vertrekt om 15u.30 in Bredene-Dorp en wordt op het Dr. M. Vandewegheplein te Bredene-Sas ontbonden. Het parcours bedraagt 3,1 km.

In het eerste deel van de jubileumstoet wordt de geschiedenis van Bredene thematisch behandeld. Het tweede gedeelte wordt gevormd door de ietwat ingekorte Zeenimfenstoet en als finale wordt de cavalcade-traditie hernomen. Verschillende stoeten uit Vlaanderen en Wallonië zullen bij deze gelegenheid representatieve groepen afvaardigen. Het spreekt vanzelf dat de verbondenheid van Bredene met de zee in die jubileumstoet een belangrijke plaats zal innemen.

■ Op 31 december 1988 richt de Oostendse serviceclub „Fifty One” voor de tweede maal een grandiose oudejaarsavondfeest in aan boord van de maalboot „Reine Astrid”. Voor wie er twee jaar geleden bij was een onvergetelijke avond in „Love Boat Style”. De maalboot blijft ter plaatse liggen in het hartje van Oostende, er is parkeergelegenheid aan boord en er zijn kabinen gratis ter beschikking voor hen die te ver afwonen of eventueel een glaasje te veel op hebben. Het aantal deelnemers is beperkt (max. 250). Geïnteresseerden kunnen nu reeds via „Het Visserijblad” reserveren.

■ Op Pinkstermaandag 23 mei e.k. grijpt te Wenduine de zeewijding plaats. Traditioneel is er de processie rond het miraculeus kruis van Wenduine.

■ Oscar Bonnevalle, kunstenaar en postzegelontwerper werd op zaterdag 23 april jl. ereburger van de stad Nieuwpoort.

■ Oostende viert zijn Dag van de Zee op 3 juli e.k. Organisator Guido Houben doet een oproep opdat alle vissersvaartuigen welke zich kunnen vrijmaken, bevestigd zouden deelnemen aan de botenparade ter gelegenheid van de zeewijding. Dit zou doorgaan van 10-12 uur.

■ In de yachthavenwijk van Nieuwpoort worden binnenkort omgevingswerken uitgevoerd voor een bedrag van ± 9.000.000 frank.

■ Op 27 mei gaat de Algemene Vergadering door van de rederscoöperatieve S.C.A.P., waarop o.a. officieel afscheid zal genomen worden van de heer Jozef Praet, directeur. In ons juni-nummer brengen wij een interview met deze Belgische Hollander die gedurende ± 30 jaar het wel en wee van de Belgische visserij heeft meegemaakt.

■ Op zaterdag 7 mei '88 houden de Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum uit

Oostduinkerke een viering n.a.v. hun tienjarig bestaan. De viering start om 9.45 u. in het gemeentehuis van Oostduinkerke. Er zijn toespraken, er is een schilderijtentoonstelling, er gebeurt een bloemenhulde aan de gedenkplaat van de stichter van de vereniging en de viering wordt om 12.15 u. besloten met een ontvangst, aangeboden door het gemeentebestuur, in het „Estaminet De Peerdevisscher”.

STOP OLIEVERLIES

Er is een nieuw produkt op de markt dat olieverslies en andere onaangename verschijnselen van diesel- en benzinemotoren uitschakelt. De olie-verslies-stop vermindert het olieverbruik en regeneert afdichtingen waardoor de motoren niet meer gaan lekken... Het nieuwe produkt beperkt de vorming van viscositeitsafval, reduceert het motorgeruis en voorkomt blauwe rookvorming. Een hoeveelheid van 300 ml. van het milieuvriendelijke produkt zou volstaan voor drie tot vier liter motorolie.

SUPERVEERBOOT VOOR RMT?

De Commissie voor de Oriëntatie en Coördinatie van de overheidsopdrachten (COC) zette eind vorig jaar het licht op groen voor de bouw van een superveerboot voor de RMT. Verkeersminister De Croo heeft in antwoord op een parlementaire vraag van de Oostendse senator Ghesquiere geantwoord dat de studie eind april beëindigd werd. Pas na onderzoek van de economische en technische aspecten van de eventuele nieuwbouw van het projekt kan een beslissing genomen worden om een prijsvraag uit te schrijven. De studie gaat uit van een carferry met een capaciteit van 1.200 passagiers en bergruimte voor 100 vrachtwagens van 15 meter of het ekwivalent in personenwagens.

RMT-CIJFERS

In antwoord op de parlementaire vraag van de Oostendse senator Ghesquiere gaf Minister van Verkeerswezen en van Buitenlandse Handel De Croo de transportcijfers over 1987 en het percentageverschil t.o.v. 1986.

Passagiers	1.925.310 (–5,6%)
Personenwagens	210.348 (+2,1%)
Autobussen	8.295 (+4,6%)
Vrachtwagens	109.454 (–9,1%)
Overvaarten	
(heen en terug)	2.510 (–9,4%)

De bezettingsgraad lag hoger dan het vorige jaar, waardoor ook het exploitatiere-sultaat werd verbeterd.

TORPEDOJAGER IN ZEEBRUGGE

Ter gelegenheid van de 70ste verjaardag van St.-Georges Day op zaterdag 23 april meerde de Britse torpedojager HMS Southampton aan in Zeebrugge. Het marineschip met een lengte van 125 m. en een breedte van 14 m. is uitgerust met geleide Sea Dart-raketten en voorzien van een startbaan voor Lynx-helikopters. Het vaartuig dat sinds 1981 in dienst is heeft een 280-koppige bemanning aan boord. Tijdens

het weekeind was het schip voor het publiek toegankelijk.

BELGIË CLAIMT STUK NOORDZEE VAN NEDERLAND

Ons land maakt aanspraak op een gedeelte van het Nederlandse territoriale plat, waaronder zich gasvoorraden zouden bevinden. Diskrete gesprekken met het Nederlandse ministerie van Buitenlandse Zaken zijn al in gang gezet. Leiden die niet tot resultaten, dan overweegt België stappen bij het Internationaal Gerechtshof in Den Haag. De strook Noordzee waarop ons land zijn zinnen heeft gezet ligt halverwege de Nederlandse en Britse kust. Het gaat om een verdubbeling van het Belgische continentale plat, dat nu 4.000 vierkante kilometer beslaat.

LOODSEN SPORTEN EN DANSEN

Het 44ste Sporttornooi van de Loodsen Sport Vereniging Oostende vzw (LSV) grijpt plaats op zaterdag 7 mei. De volleybalwedstrijden, met deelneming van een zestal ploegen uit binnen- en buitenland, worden betwist in de sportballon aan de Mansveldstraat op de Oostendse Vuurtorenwijk van 14 tot 17u.30. Tennis wordt gespeeld bij Suntennis op het Sportcentrum „De Schorre” in Stene van 10 tot 18 uur, het tornooi staat open voor alle liefhebbers die in het bezit zijn van een toegangskaart voor het loodsenbal. Op dezelfde terreinen wordt ook het voetbaltornooi met acht ploegen gespeeld.

Sluitstuk van de jaarlijkse sportdag is het „Bal van de Loodsen” waarop iedereen die bindingen heeft met de zee, haven, visserij of scheepvaart van harte welkom is. De feestelijke maritieme ontmoeting gaat door in het Thermae Palace in Oostende. Aanvang 21 uur, toegang 250 frank.

VAN LO-LO TOT RO-RO

In het pas verschenen jaarboek 1987 van de Bredense heemkring „Ter Cuere” staat een uitgebreide en goed geïllustreerde bijdrage (40 blz.) over Oostende als ferryhaven. Auteur Ferdinand Gevaert gaf zijn artikel „Van lo-lo tot ro-ro” als titel mee. Het overzicht handelt niet louter over de car- en trein-ferries, maar belicht tevens de evolutie van de haven en de stationsbuurt.

Tevens werd ook een derde „Ter Cuere Cahier” uitgebracht: de bibliografie van Bredene. Het boekje is opgevat als repertorium over de gemeente met verwijzingen naar ongeveer alles wat ooit over Bredene verscheen in boeken, heemkundige tijdschriften, geschiedkundige werken en andere publikaties met uitzondering van dag- en weekbladen. Tussen de meer dan 500 aangehaalde werken zitten tal van verwijzingen naar bijdragen over zee- en visserijgebonden onderwerpen. Leden krijgen beide toegestuurd. (Jaarlijks lidgeld 300 fr.). Info op het sekretariaat, Sluisvlietlaan 100 te 8401 Bredene, tel. (059) 32 31 40.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

SCHOTLAND

■ TRAINING

Speciaal voor vissers werd een training ontworpen, door de „Western Isles Fishermen's Association" en de kustwacht. Per groep van 10 vissers zal er een sessie gegeven worden op het vliegveld van Stornoway, met theorie en praktische oefeningen.

CHINA

■ NAAR DE TOP

De totale Chinese produktie van visprodukten stijgt naar de 10 miljoen ton. Voor het ogenblik is China reeds de grootste producent van gekweekte vis, maar ook de gemotoriseerde vaartuigen nemen snel toe. Er wordt een stijging waargenomen van 63% sinds 1983 en het totaal bereikt vandaag de dag 157.000 eenheden.

Speciaal wordt de ontwikkeling van dat deel van de vloot benadrukt dat in verre wateren gaat vissen. Deze is vandaag al goed voor 100.000 ton per jaar. De vloot is ook gemengd in samenwerkingsakkoorden met Guinea, Iran, USA en andere landen. Meer dan 50 Chinese vaartuigen zijn betrokken bij deze visserij.

PERU

■ PILCHARD & ANSJOVIS

Het Ministerie van Visserij van Peru heeft quota vastgelegd voor het vangen van ansjovis en pilchards. Wat de eerste vissoort betreft wordt de produktie voor dit jaar beperkt tot 90.000 ton (1987: 130.000) en pilchards worden beperkt tot 360.000 ton (1987 420.000).

CANARISCHE EILANDEN

■ SLECHTER AF MET E.E.G.

In de januariessie van het Europees Parlement in Straatsburg werd een rapport neergelegd door de Britse parlementair Wim Griffiths. Daarin bewees hij dat de Canarische vissers het slechter hebben, dan voor hun toetreding tot de E.G.

De 1,4 miljoen inwoners van de 7 eilanden opteerden van een toetreden tot de gemeenschappelijke markt maar behielden een speciale status (zoals IJsland). Ze bleven eveneens buiten de visserijpolitiek van de E.G.

Het eindresultaat was dat de eilanden in veel gevallen slechter af zijn dan de niet-E.E.G.-landen. Omdat ze aan de rand van de E.G. blijven staan worden eventuele investeringen in de visserij aldaar bemoeilijkt.

U.S.S.R.

■ VISRECHTEN

Bilaterale kontakten met de USA leverden resultaten op wat betreft een potentieel akkoord om de Amerikanen binnen de 200 mijlszone van de Sovjet-Unie te laten vissen. Ook werd een afspraak gemaakt om een conferentie samen te stellen van Amerikaanse & Sovjetrussische vissers. Op de

agenda staat het oprichten van „joint ventures" en de ontwikkeling van de technische & wetenschappelijke relaties in de visindustrie.

NEDERLAND

■ VISSEN IN DE VREEMDE

Om de uit haar voegen gegroeide Nederlandse vloot toch nog mogelijkheden te geven, is de heer Braks druk bezig met het aftasten van de mogelijkheden om ver van huis te gaan vissen. Zo ging hij reeds op bezoek naar Argentinië, Canada en Marokko. Ook met Portugal, Tunesië, Senegal & Sierra Leone zijn er kontakten. Eén en ander gaf volgens het Nederlands blad „Stuurboord" aanleiding tot een akkoord met Marokko, waar vergunningen in de wacht gesleept werden voor het vangen van tong (E.E.G.-verband).

SENEGAL & MOZAMBIQUE

■ AKKOORDEN

Europese vissers kunnen weer terecht in Mozambique en Senegal. Wat betreft dat laatste land was er al een akkoord dat einde januari afliep & dat voor twee jaar hernieuwd werd. Met Mozambique is tot eind volgend jaar een overeenkomst bereikt voor het vissen op tonijn.

DUITSLAND

■ FISCH '88

In Bremen gaat van 10 tot 13 juni een vakbeurs door, bestemd voor de vishandel en toeleveringsbedrijven. Naast Duitse ondernemingen zijn er ook reeds deelnemers uit Nederland, Denemarken en Frankrijk ingeschreven. Er zijn toestellen voor de industrie en uitrustingen van de handel te zien, hele winkelinrichtingen, weegtoestellen, rokerijen en ijsmachines. De inrichters beloven een heel overzicht te brengen van hetgeen de laatste ontwikkelingen terzake te zien geven.

IERLAND

■ E.E.G. DOODT DE VISNIJVERHEID

Een Ierse voorman uit de sektor verweet de E.G. de visindustrie aldaar te nekken, door het invoeren van nieuwe regels, die het aantal vaartuigen beperken.

Joey Murrin van de „Killybegs Fishermen's Organisation" zegde dat: „De Ierse visnijverheid als het ware suf geslagen is door de E.E.G.-bureaucratie... Ze heeft haar vechtlust verloren. We kunnen het ons niet veroorloven nu de handdoek te werpen en de strijd op te geven."

FALKLANDS

■ 64 LICENSIES

In totaal hebben reeds 64 vaartuigen een licentie gekregen om te vissen in het eerste falklandseizoen van 1988. Het betreft hier 30 Spaanse, 21 Poolse, 3 Britse, 3 Italiaanse, 3 Portugese, 2 Griekse, 1 Nederlandse en 1 Chileense vaartuig.

GROOT-BRITTANNIE

■ WEER TWEE NEDERLANDSE BOOMKORVAARTUIGEN IN ENGELAND

Het eerste betreft de BCK 222 die in 1968 in Nederland gebouwd werd en in 1985 een nieuwe Deutz motor (1.000 PK) kreeg. Het vaartuig is uitgerust met een Ridderinkhof winch, die vanaf de brug bediend wordt.

Het tweede vaartuig N.189 (Bonafide) werd in 1967 gebouwd en kreeg in '76 een nieuwe Stork-Werkspoormotor van 540 PK bij 750 toeren per minuut.

Beide vaartuigen werden verkocht door een maritiem bureau uit IJmuiden.

HULL

■ NIEUWE IJSFABRIEK

Midden maart werd in Hull een nieuwe ijsfabriek geopend. De nieuwe eenheid kan 65 ton ijs per dag maken en kan 100 ton bunkeren. De fabriek werd gefinancierd door de reders en kopers.

Er zijn steeds meer tekenen die erop wijzen dat de haven van Hull opnieuw vertrouwen in zichzelf heeft gekregen en zich klaar maakt om niet alleen de plaatselijke vloot te omkaderen maar om ook te proberen toevoer uit geheel G.B. te verwelkomen.

NEDERLAND

■ STRENGE KONTROLE

De Nederlandse vissers werden dit jaar streng gecontroleerd. Om deze strenge controles te ontwijken proberen zij hun vis in buitenlandse havens te mijnen (zie „Het Visserijblad", maart '88) of ze laten hun vaartuigen onder buitenlandse vlag varen (zie H.V.B. april '88).

Nu heeft de strenge controle in de mijn te Scheveningen ook tot handgemeen geleid. Tijdens het sorteren van vis werden de lossers nogal gehinderd door de controlering. Eén en ander leidde tot handgemeen en zelfs tot het opleiden van één der sorteerdersbazen. Na verhoor werden deze weer losgelaten.

■ VIS '88

Van 12 tot 14 september gaat in de statenhal te Den Haag de tentoonstelling Vis '88 door. De bezoekers worden gezocht in de volgende sectoren:

- * de totale visdetailhandel, waaronder vispecialiteiten, delicatessen- en primeurzakken, de viskopers en chefs van grootwinkelbedrijven, winkelorganisaties en supermarkten;
- * ondernemers en chefs-koks in de horecasector en grootverbruikers;
- * de levensmiddelenegroothandel en de gespecialiseerde visgroothandel, in- en exporthandel en commissaris;
- * vis-, en verwerkende industriën.

■ TE KOOP

Zeilboot Tryphème, 12 meter. Bouwjaar 1939 - nieuwe zeilen en motor 33 PK (1985). Inlichtingen: tel. 03/237.20.08.

VISSERIJBLAD

.....PostnrGemeente

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