

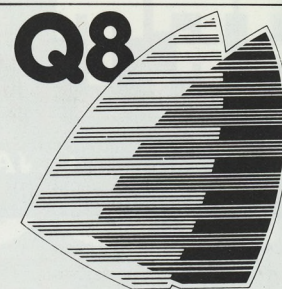
HET VISSERIJBLAD

ONAFHANKELIJK MAGAZINE VAN DE ZEE



56 ste jaar - verschijnt maandelijks - 1 december 1989 - nr 12 - 99,- B.F.

Kuwait Petroleum (Belgium)

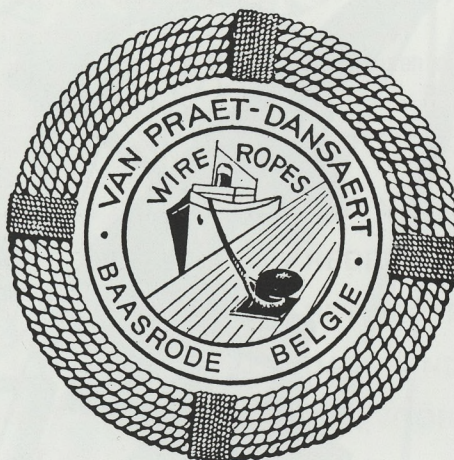


- ★ Marine en Industriële Oliën en Vetten
- ★ Probelgas N.V. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27
H. Baelskaai 29, 8400 Oostende - Tel. (059) 33 03 20

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

VAN PRAET - DANSAERT n.v.

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR:
- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

Ø (052) 33.24.66 - B.T.W. 400.332.559

RESTAURANT - KUNSTGALERIJ -
ESTAMINET

„au chicon”

Zeepadje nr. 8, Bredene

Pareltje van de kust

SPECIALITEIT LOTTEKAKEN
MET WITLOOF

Zondag - maandag gesloten

Reservatie gewenst:
tel. (059) 32 58 61

Keuken open vanaf 18 uur tot 24 uur

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

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



VÓÓR & NA SCHADE - RAMING
ROERENDE & ONROERENDE
GOEDEREN

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE

COLOFON

DIREKTEUR: Willy Versluys

DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOFDREDAKTEUR: Flor Vandekerckhove

REDAKTIERAAD: Marc Loy,

Flor Vandekerckhove, Guido Walters

MEDEWERKERS: André Baert, Edward

Brouckxon, Hugo Brutin, Robert Depoorter

(tekeningen), Robert Coelus, Walter Corveleyn,

Walter Debrock, Frank Decerf, Roland Desnerck,

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

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

rec (tekeningen), Jef Klausing, Willem

Lanszweert, Marc Loy, Daniël Pots, Ingrid

Stasse, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter

(de laatste), Guido Walters

FAKTURATIE: Sonja Vantorre

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor

Vandekerckhove, H. Baelskaai 2, Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores

tel: 059/32 55 59

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

Artikels overnemen mag, mits bronvermelding.

ISSN: 0776-6912



Lid van de Unie van de Uitgevers van de Periodieke Pers.



SEAPRINT

H. BAELSKAAI 2

8400 OOSTENDE

Tel: 059/32 55 59

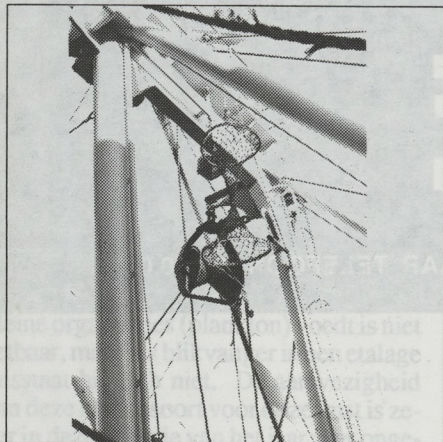
Fax: 059/32 17 52

is verantwoordelijk voor het werven van publiciteit, de verzending en de technische realisatie van HET VISSERIJBLAD.

Openingsuren: elke werkdag van 9 uur tot 12.30 uur.

Abonnementen: 1 jaar (12 nummers) door overschrijving van 1 200,- (Nederland 1 900,- B.F.) op rekening 738-5012774-30 van SEAPRINT c.v., met vermelding: abo HVB. Steunabonnementen: 2 000,- B.F./jaar.

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



Omslagfoto: Guido Walters

editoriaal

D

it is het laatste nummer van de zesenvijftigste jaargang van Het Visserijblad. En bij het afsluiten van een jaar is het — zoals de dichteres het zegt — goed in eigen hart te kijken. Bij de start van dit jaar hebben we de lezers een aantal dingen beloofd. Wat hebben we ervan terecht gebracht?

Ten eerste beloofden we dat we nu eindelijk oog zouden hebben voor de vorm van dit blad. Wat dat betreft hebben we woord gehouden. Er is hier één en ander uitgetest gedurende dat voorbije jaar en als we het blad bekijken dat nu voor ons ligt, dan zien we dat we fier mogen zijn. Grotere foto's, beter gedrukt, een eigentijdse lay-out, een minder rommelige opmaak...

We beloofden een reeks over Belgische vissers in het buitenland. De trouwe lezer weet dat we ook dit aan het waarmaken zijn. De serie over Belgische vissers in Kongo blijkt een groot succes te zijn. We trokken zelfs de zee over om te kijken welke Vlaamse vissers in Engeland achterbleven... En er is een reeks in voorbereiding over Vlaamse vissers in Argentinië.

Maar er zijn nog meer rubrieken die dit jaar voor het eerst verschenen zijn. Eentje heet "nacht en ontij", een zwarte reeks over averij en scheepsongevallen; een andere luistert naar de naam "rare kwasten" en daarin hebben we het uitgebreid over allereerste eigenaardige kerels die iets met de zee te maken hebben. Vermeldenswaard is ook de reeks over het bijgeloof der vissers, waarvoor Willem Lanszweert tekent.

Sinds dit jaar hebben we ook een 'kalender' ingevoerd, we hebben er een cartoonist bijgekregen en een rubriek 'scheepvaart', waarin we een kijkje nemen bij de kollega's uit de grote vaart.

Al bij al mogen we niet ontevreden zijn. Het Visserijblad is erop vooruit gegaan. Dat betekent nog niet dat we bij de pakken blijven zitten. Er zijn nog een heleboel dingen die we beter willen en er zijn nog heel veel onderwerpen die we graag eens uitgebreid in de belangstelling willen plaatsen... Maar daarvoor moet de lezer wachten tot de volgende — de 57ste — jaargang van het Visserijblad.

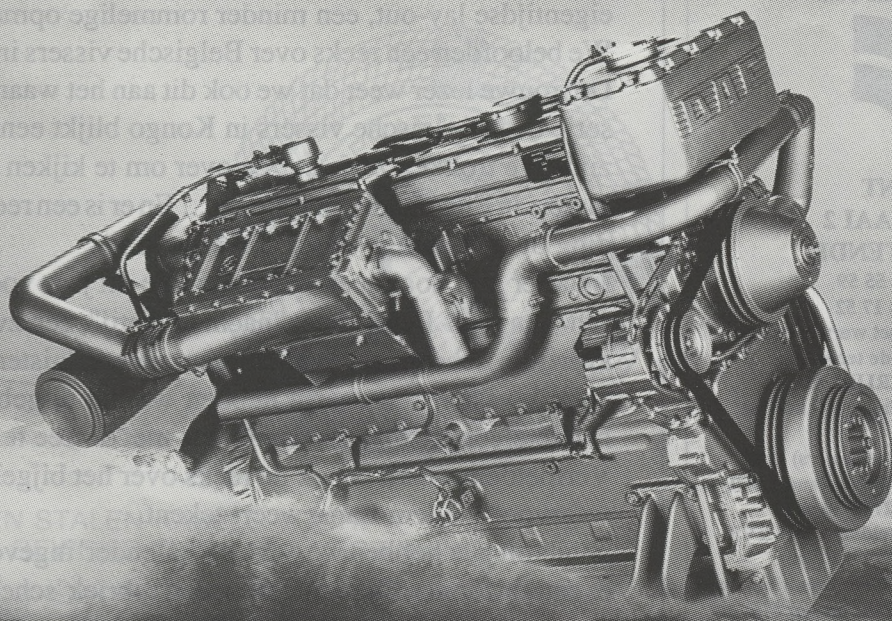
Die volgende jaargang komt er sneller dan je denkt. Het eerste nummer van 1990 ligt reeds op 29 december (1989 uiteraard) in de winkel en bevat nieuwjaarsboodschappen van vele prominenten.

Ondertussen hopen we dat je het exemplaar dat voor je ligt, het beste vindt dat je ooit onder ogen kreeg.

Flor Vandekerckhove

DAF DIESEL

STERK BETROUWBAAR EN VOORTVAREND



DAF

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

**Europort '89
Standnr E332**

14 t.e.m. 18 november

RAI, Amsterdam

Z.502 vangt reuzenhaai



De bemanning van de Z.502 'Regina' van de rederij Boterman-Lycke uit Nieuwpoort bracht op 15 november een reuzenhaai naar Oostende. De tandloze haai werd voor de kust gevangen door schipper Marc Vercouter, machinist André Vermote en de matrozen Peter Schrooiens en John Dusoier. Het vier meter lange dier woog gegut nog 345 kg en werd tegen 15 frank per kilogram verkocht aan vishandelaar Jan Van Molle uit Baasrode (vishandel Neptunus). De reuzenhaai die zich met kleine organismes (plankton) voedt is niet eetbaar, maar als blikvanger in een etalage misstaat hij toch niet. De aanwezigheid van deze haaiensoort voor onze kust is zeker in deze periode van het jaar zeer ongebruikelijk. Vaker opgemerkt is de neushaai, waarvan de N.708 'Ruytingen' er einde

september eentje van 160 kg ving. Ook de VLI.6 'Maria Geertje' botste in de buurt van de Noordhinder op een neushaai van vier meter. Alhoewel ook deze haaiensoort niet lekker smaakt en ten hoogste geschikt is voor haaienvinnensoep, vonden de dieren in de vismijnen van Oostende en Vlissingen telkens een gewillige koper. (tekst en foto: G. Walters)

Het e.k. Visserijblad verschijnt op 29 december en bevat, naast de nieuwjaarswensen van de prominenten ook, wegens plaatsgebrek, uitgestelde rubrieken: 'Schatten van de Zee', een interview met de Oostendenaar André Amys, een reportage over een viskwekerij in het noorden van Frankrijk, de rubriek 'nacht en ontij' enz...

Douane onderschept lading illegale vis in Zeebrugge

Douaniers van de dienst opsporingen en accijnzen legden in de nacht van zondag 19 en maandag 20 november in de Zeebrugse havenzone beslag op een lading aan de markt onttrokken vis. Tijdens een zoekactie werd een bestelwagen opgemerkt die met gedoofde lichten de vismijn verliet. De patrouille zette de achtervolging in en kon het rijtuig nabij de Vandammesluis tot stilstand brengen. Na controle van het voertuig bleek het niet minder dan 550 kg tong, 200 kg schol en 150 kg tongschar te vervoeren waarvoor de chauffeur geen betalingsdocumenten kon voorleggen. De lading vis en de bestelwagen werden in beslag genomen. De bestuurder van de wagen die in opdracht van een vishandelaar uit Nieuwpoort reed weigerde de herkomst van de vis te onthullen en werd aangehouden. De 900 kg "zwarte" vis werd maandagmorgen op de veiling verkocht en bracht 150.000 frank op voor de konsignatiekas.



SPAARKREDIET

DIRK LAGA,

Kantoorhouder

Aartshertoginnestraat 45

8400 Oostende

kantoor 059/70 37 46

Fax 059/80.81.45 Privé 059/32 59 08

Kredieten

Financiering (vb auto aan 0,38%)

100 000 BEF = 42 m x 2 760 BEF

200 000 BEF = 42 m x 5 522 BEF

300 000 BEF = 42 m x 8 283 BEF

persoonlijke leningen aan 0,58%

100 001 BEF = 30 m x 3 913 BEF

200 001 BEF = 36 m x 6 715 BEF

300 001 BEF = 48 m x 7 990 BEF

Hypothecaire leningen

-Woonkrediet tot 125%

-2de rangslening

-kaskredieten

-SERVICE krediet

-leningen alle doeleinden

-vooraftbetaling belastingen

**GETIJTAFELS en SEINEN
TABLEAUX des MAREES
et SIGNAUX**

1990



HOOGWATERBOEKJE 1990

Het Hoogwaterboekje 1990 is reeds ter beschikking in de drukkerij van „Het Nieuwsblad van de Kust”.

Het geeft ook de tijdverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland.

Dit zeer nuttig zakboekje is in alle boekwinkels verkrijgbaar tegen de prijs van 50 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 50 fr. + 26 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

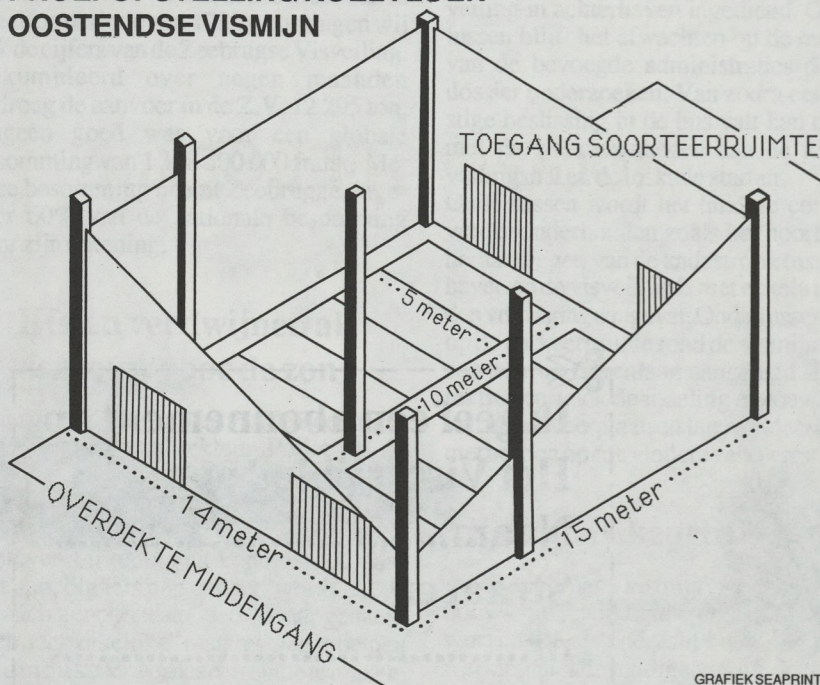
VICTORIALAAN 30 OOSTENDE - TEL. (059) 32 08 21

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

OOSTENDE

Koelvloer blijft op verzet stuiten

PROEFOPSTELLING KOELVLOER OOSTENDSE VISMIJN



De kogel is door de kerk. Eindelijk wordt een aanvang genomen met de renovatiewerken van de Oostendse vismijn. Elders in dit blad vindt u overigens de laatste aflevering van een reeks, die de lijdensweg van een commissie vertelt, een commissie die in het begin van de zestiger jaren opgericht werd en die voorstellen moest formuleren om de vismijn te renoveren. Het heeft uiteindelijk dertig jaar geduurd vooraleer dan toch gestart werd met de werken.

De eerste fase van de werken, die naar verluidt reeds volgend jaar zouden starten omvat o.a. de bouw van een afzonderlijke ruimte, waarin een nieuwe koelinstallatie zou uitgetest worden. In deze ruimte zou de mogelijkheid nagegaan worden om de vis d.m.v. een koelvloer op temperatuur te houden. Dat betekent dus dat er geen gebruik meer zou gemaakt worden van het klassieke ijs om de vis koel te houden. Wanneer het experiment bevrediging zou geven is het de bedoeling het nieuwe systeem, in een latere fase van de werken, te veralgemenen. Desgevallend zou heel de vismijn van een dergelijke koelvloer voorzien worden.

Het is daarbij voldoende geweten dat deze koelvloer erg sceptisch bekeken wordt door de vismijngebruikers. Dat bleek nog maar eens op de jongste vergadering van de vissershavencommissie. Zowel de vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven, de vakbonden, als de verschillende politieke fracties spraken zich uit tegen het koelvloerexperiment. Vooral het feit dat men

niet blijkt te weten hoeveel deze koelvloer zal kosten, zorgde in de commissie voor enige ophef. Gevreesd wordt dat er een vismijn zal gebouwd worden die voor de gebruikers onbetaalbaar wordt. Een en ander belet niet dat het experiment zal doorgevoerd worden. De budgetten zijn ervoor uitgetrokken, er werden belangrijke subsidiebedragen toegekend en de Oostendse burgemeester (tevens schepen van visserij) blijft geloven in de haalbaarheid van het experiment. (f.v.)

NIUWPOORT

Vissershavencommissie

De vissershavencommissie van Nieuwpoort besloot tijdens het gulseizoen de vangsten der gullevissers om negen uur te veilen. Daarvoor werden een aantal praktische maatregelen vastgelegd. Zo gebeurt er om 8.45 een lottrekking die de volgorde van de verkoop bepaalt. Uiteraard betekent dit dat alle vaartuigen die de gulvisserij bedrijven tijdig moeten aangemeerd zijn, opdat hun vangst om 8.45 uur gelost en gewogen zou zijn. Vaartuigen die niet tijdig klaar zijn moeten hun vangst na de veiling om 11 uur verkopen.

Ook werd aan de leden van de commissie een samenvatting overgemaakt van de geplande werkzaamheden inzake de modernisering van de Nieuwpoortse vis-

mijn. Deze plannen zullen op de eerstvolgende vergadering worden besproken. (f.v.)

Wijziging vismijnreglement in Nieuwpoorts zet kwaad bloed

In de Nieuwpoortse gemeenteraad werd het politiereglement op de verkoop van vis aangepast. De nieuwe verordening verbiedt het lossen, verkopen, kopen of te koop aanbieden van vis in en rond de havengeul. Het lossen van vis kan wel gebeuren buiten de vismijn maar wel op voorwaarde dat de aanvoer onder doeankontrolle in de vismijn wordt gewogen en onmiddellijk naar de afslag verhuist. De aanvoerder is dan wel 2,5 frank per kilogram verschuldigd voor alle vis die gewogen wordt maar niet ter plaatse geveild zal worden.

Dit betekent immers dat de te Nieuwpoort aan wal gebrachte vis ook in andere vismijnen mag geveild worden (lees Oostende en Zeebrugge) tegen betaling van een forfaitaire toeslag per kilogram. In de praktijk betekent dit dat geen enkele reder 2,5 frank zal storten aan de stadskas voor goedkopere vissoorten omdat dit een prijsverhogend effect van 3 tot 7 procent meebrengt. Voor duurdere vissoorten als tong, tarbot en zeeduivel blijft de weerslag beperkt tot 0,5 tot 0,8 procent (zonder transportkosten). Voor bepaalde hoeveelheden kan het dan interessant worden in de afslag te verkopen waar betere prijzen worden geboden.

De plaatselijke handelaars en ook de vismijndirectie zijn dan ook niet gelukkig met deze beslissing. Twee maand geleden pleitte de directie nog voor de strikte toepassing van het vismijnreglement dat reeds sinds 1975 in voege is en dat de verplichte verkoop oplegt op de plaats van de aanlanding. Voorstanders van de nieuwe reglementering wijzen erop dat de beslissing moet gezien worden in het licht van de simultane verkopen in de drie Belgische vismijnen vanaf 1993.

Een en ander heeft ondertussen reacties uitgelokt bij de plaatselijke vishandelaar. Woensdag 15 november verspreidden de handelaars een bericht waarin ze hun ongenoegen uitten. "Wij zijn niet akkoord" was de slogan waarmee werd uitgedrukt. Volgens de handelaars luidt de nieuwe regeling de ondergang van de vissershaven in. Ofwel zullen de reders de steven rapper naar een andere afslag wenden of hun duurdere vissoorten transporteren naar de markt die de beste prijzen biedt. Dit betekent dat de vishandelaars zullen volgen. (g.w.)

Een prachtig idee voor een origineel nieuwjaarsgeschenk

Geef een abonnement op Het Visserijblad kado



**Ik geef een abonnement op
Het Visserijblad aan:**

Naam.....

Straat en

nr.....

Woonplaats en Postnr

.....

**Het abonnement wordt geschonken
door:**

naam.....

Straat en

nr.....

Woonplaats en postnr:

.....

Ik betaal nog niets, ik wacht op de rekening van
Het Visserijblad, ten bedrage van 1 200,- (voor
buitenland, zie abonnementsvoorwaarden op p3.)
Het betreffende abonnement wordt aan de
begunstigde gestuurd vanaf het eerste nummer
van de jaargang 1990. Dat nummer verschijnt
vlak voor de jaarwisseling. Stuur deze kadobon
terug naar Seaprint, H. Baelskaai 2, 8400
Oostende.



ZEEBRUGGE

Cijfers

Nadat wij vorige maand de omzetcijfers van de Oostendse vismijn konden meedelen (39 617 914 frank of 5% meer dan in dezelfde periode van 1988), ontvingen wij ook de cijfers van de Zeebrugse Visveiling. Gekumuleerd over negen maanden bedroeg de aanvoer in de Z.V. 12 295 ton, hetgeen goed was voor een globale besomming van 1 338 500 000 frank. Met deze besomming neemt Zeebrugge ongeveer 60% van de nationale besomming voor zijn rekening.

Kisten verdwijnen als sneeuw voor de zon

In het mededelingenblad van de Zeebrugse Visveiling wijst directeur Pollet op de "zeer negatieve evolutie van het kistenbeheer" in zijn vismijn. Sinds mei 1988 zijn niet minder dan 15 000 kisten achtergebleven bij reders en kopers. Als daar niet spoedig iets aan gedaan wordt zal de ZV zich genoodzaakt zien "onaangename doch noodzakelijke" maatregelen te nemen om aan dit kistenverlies een einde te maken.

Bouwdossier nieuwe Zeebrugse visveiling rond

De direktie van de Zeebrugse Visveiling heeft het bouwdossier voor de nieuwe visveiling in achterhaven ingediend. Ondertussen blijft het afwachten op de reacties van de bevoegde administraties die het dossier onderzoeken. Van zodra een gunstige beslissing in de bus valt kan de ZV met de werkzaamheden aan de nieuwe veilingshal en de loskade starten. Ondertussen wordt het huidige complex verder onderhouden zoals het hoort. Het heraanleggen van de kadestrook tussen de haven en de visveiling is met enkele maanden vertraging aangevat. Ondertussen werd op de parkeerterrein rond de vismijn reeds een nieuwe bovenlaag aangelegd. De direktie heeft ook de indeling en toewijzing van de parkeerplaatsen laten onderzoeken met het oog op een vlottere verkeersstroom.

Kwaliteitskeuring bij ZV

In de Zeebrugse vismijn werd een landbouw- en scheikundig ingenieur aangehouden die als opdracht heeft, in samenwerking met de huidige viskeurders, voor een betere kwaliteitskontrolle te zorgen. De Zeebrugse Visveiling wil vanaf 1990

de kwaliteitskeuring van de aangevoerde vis opdrijven. Daartoe wordt de oprichting van een werkgroep in het vooruitzicht gesteld waarbij alle betrokken partijen zullen betrokken worden.

Markt in oktober

In het totaal werd er in oktober 2 942 ton vis aangevoerd. Dat is 121 ton minder dan in 1988. Bij de bodenvissen werd een beduidende meeraanvoer van de platvissen genoteerd, terwijl de rondvissen het lieten afweten. Scholkende een produktietoename van 126 ton. De aanlandingen van wijting verzwakten met twee derden tot 58 ton. Ook daalde het aanbod van de kraakbeenvissen (roggen, doorn- en hondshaai) met 20 tot 30%. Het vangstvolume van de demarsalen, behalve tong, verminderde eveneens met 170 ton. Maar de tongaanvoer maakte alles weer goed. De aanvoer van deze dure vissoort steeg met 83 ton (+42%) tot 280 ton.

Deze meeraanvoer van tong leidde evenwel tot een prijsdaling van 10%. Toch lag, door de hogere aanvoer, de besomming 28% hoger en bereikte 75 miljoen frank. Voor de witvissen, behalve tong, resulteerde de schaarsere aanvoer in een prijsstijging van 14%, zodat de aanvoerwaarde toch met 10 miljoen frank kon aangroeien.

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 - Staalraad - Alle visserijgereedschap

Sport: Allerlei netten

'Superior Salmon Express' en 'Icelandair' hand in hand

Oostende krijgt wekelijks een portie "vliegende vis"

Elke maandag rechtstreekse aanvoer van IJslandse vis

ALLE pogingen om IJslandse vis zo snel mogelijk op de Belgische markt te dumpen waren tot op heden geen lang leven beschoren. Soms bonden de initiatiefnemers na de eerste poging al in. Officiële uitleg kwam er nauwelijks bij te pas. Zakenlui die hun voordeel konden doen met rechtstreekse import uit IJsland klaagden achteraf steen en been over gebrek aan medewerking en sommigen spreken zelfs onomwonden van onbegrip en tegenkantingen. Er is de laatste jaren al van alles geprobeerd om IJslandse vis op de markt te krijgen. Aanvoer per container, aanvoer met koelschepen tot en met aanvoer per vliegtuig. Het jongste initiatief houdt ondertussen al enkele weken stand, wat op zichzelf al merkwaardig is. Opnieuw viel de keuze op Oostende omwille van de nabijgelegen luchthaven. Maar ook aan de andere kant van de Belgische kust blijft een commerciële directie niet bij

de pakken zitten. Met name de Zeebrugse Visveiling wil na de eerste containerstransporten uit IJsland nu ook werk maken van een luchtbrug met Reykjavik.

Kwaliteitsproblemen

Voor IJsland is visexport een must. Vooral de betere vissoorten leveren welgekomen deviezen op. IJsland heeft die immers hard nodig omdat het eiland het enorm veel goederen moet invoeren. Om de betalingsbalans enigszins in evenwicht te houden is er alleen vis. Visserijprodukten leveren dan ook zeventig procent van de buitenlandse deviezen op. Vooral voor de betere soorten wordt goed geld betaald op de Europese, Amerikaanse en zelfs Japanse markt. Het transport moet snel gebeuren en daar zorgen de nationale luchtvaartmaatschappij en een aantal privé-luchtvaartbedrijven voor.



Margret Asta Jonsdottir, de bevallige zaakvoerster van Superior Salmon Express.

Aan vliegtuigtransporten zitten nogal wat problemen vast. In de eerste plaats zijn er de licenties vereist, landingsrechten en ook financiële waarborgen komen om het hoekje kijken. Vooral dat laatste aspect zorgt soms voor onoverkomelijke problemen. Zo zag Oostende begin vorig jaar een aanzienlijke vracht IJslandse vis naar Boulogne afvoeren omdat blijkbaar niemand de vereiste twee miljoen tijdig kon of wilde deponeren. Een ander probleem vormt dan weer de retourvracht. Luchttransport is nu eenmaal zo duur dat eenrichtingsverkeer onbetaalbaar is. Er moeten dus altijd goederen klaar staan om een vliegtuig zo snel mogelijk opnieuw te laten opstijgen. Essentieel is natuurlijk de kwaliteit van de vis, de versheidsgarantie, de selectie en de verpakking die een snelle behandeling moeten toelaten. Tenslotte moet ook de visgroothandel aan de koperskant staan. Als wij goed zijn ingelicht is dat nauwelijks een probleem. De koelwagens zullen er altijd staan wanneer aan bepaalde kwalitatieve vereisten wordt voldaan.

Visland IJsland

Samen met Japan staat de IJslandse bevolking inzake visconsumptie aan de top (meer dan 80 kg/inwoner per jaar). In de

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

Import - Export

Allerlei kettingen en kettingmatten
Ankers

Herbruikbare materialen

Visserijbenodigdheden

Rubber bollen en rubber ringen

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

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

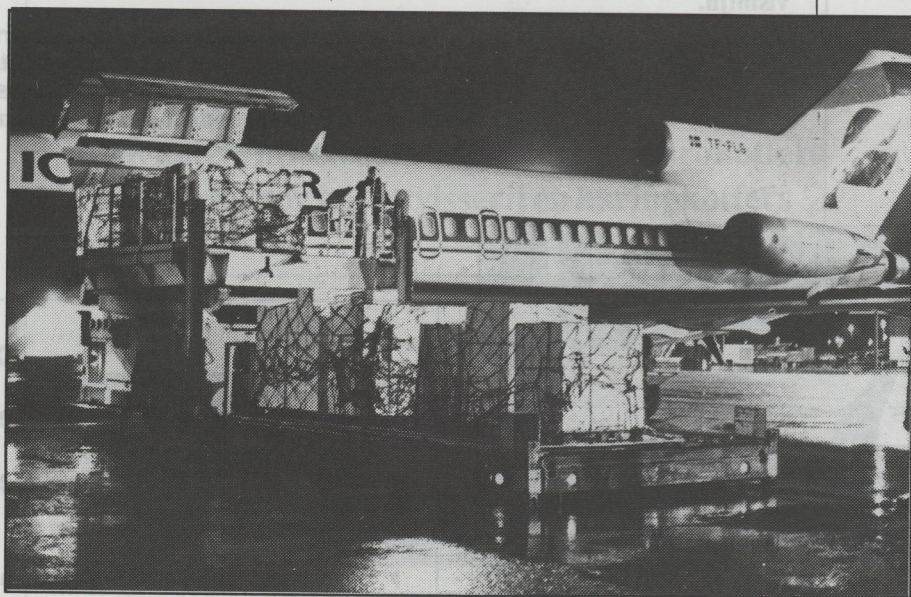
voorbehouden en visrijke 200-mijlszone zit trouwens zo veel vis dat het grootste gedeelte van de IJslandse bevolking (240.000 inw.) er zijn brood mee verdient. Vorig jaar viste de vloot 1,7 miljoen ton op. De vloot telt meer dan 800 relatief kleine, maar moderne vaartuigen met een totale tonnemaat van 112.000 bt. IJsland heeft er dus alle belang bij werk te maken van zijn export. Sterker nog, de visserij beheerst niet alleen het economische leven maar ook de politieke toestand (de regering viel vorig jaar over visserijproblemen) en de sociale welstand van de bevolking is rechtstreeks afhankelijk van het visje. Het is dus een levensnoodzakelijke bedrijvigheid voor een land dat nauwelijks iets anders voortbrengt. De rechtstreeks aanvoer van verse platvis uit IJsland is de laatste jaren aanzienlijk toegenomen. Met name de Nederlandse visverwerkende industrie is een grote afnemer van schol en schar. De bedrijven die op dit vlak pionierswerk verrichtten kwamen er aanvankelijk belaberd uit. De kwaliteit was vaak ondermaats, de sortering leek nergens op en het gewicht klopte al evenmin. De Nederlandse zeevisgroothandel gaf opdracht aan het Landbouw Economisch Instituut (LEI) uit te zoeken hoe de aanvoermogelijkheden uit IJsland er voor stonden en de wijze waarop de invoer best zou gebeuren. Hieruit is een overleg gegroeid met enkele grote exportfirma's. Hierbij dient ook gezegd dat de vraag de prijzen de hoogte in joeg.

Ook Belgische visverwerkende bedrijven deden al onaangename ervaringen op met IJslandstransporten. Toch blijft de vraag naar betere IJslandse vissoorten groot. De drie overgebleven Oostendse IJslandvaartuigen kunnen deze leemte niet opvullen. IJsland heeft trouwens veel meer dan "stokvis" te bieden. Het rozewit vlees van roodbaars (red fish), een uitstekende consumptievis als de gestippelde meerval of gevleete tijger (catfish), het soliede vlees van de zeewolf (geklepte tijgers) en het smakelijke vlees van de pacifische heilbot om er maar enkele te noemen zijn stuk voor stuk populaire delikatessen.

Voor laaggeprijsde vissoorten blijft containertransport per schip de goedkoopste weg. Maar "vliegende vis" kan alleen voor uitgelezen soorten. Op Schiphol kwam vorig jaar 1.600 ton verse vis aan. Acht uur nadat de vis in de afslagen van Keflavik, Hafnafjörður of Reykjavik is opgehaald staan de aangepaste toestellen van Eagle Air of Arnarflug als in Amsterdam. KLM staat in voor een snelle afhandeling zodat de klaarstaande koelwagens de uitgeklaarde vis in een minimum van tijd naar het visbedrijf kunnen voeren. Op deze manier worden alle gangbare IJslandse vissoorten vers aangevoerd. Hetzelfde scenario speelde zich wekelijks af in Luxemburg waarmee Icelandair reeds jarenlang een vaste vracht- en passagierslijn onderhoudt.



De Boeing 727-100 staat aan de grond en wordt onmiddellijk gelost.



De lading IJslandse vis wordt uitgeladen en naar de klaarstaande vrachtwagen gereden.



In enkele minuten zit de lading op de vrachtwagen die de vis naar de Oostendse vismijn rijdt.



De expeditie zit erop. De goed verpakte lading is volgens de timing in de vismijn.



De IJslandse delegatie met v.l.n.r. Thorsteinn Mani Arnason van de belangrijkste IJslandse exportfirma Luna Seafood International, Sigmar Sigurdsson (directeur Cargo Sales bij Icelandair), zaakvoerster Margret Asta Jonsdottir, Brynjolfur Johnsson (Vice-president Icelandair) en zijn echtgenote en Alan Devriendt (assistent-manager Superior Salmon Express).



Na het uitzetten van de verpakkingen van 30 kg staat de vis klaar voor keuring en verkoop



Postbus 25, 4510 AA Breskens (Holland)

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

Telex 55332 - Telefax 01172 - 2421

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

B.S.M. GEEFT SERVICE TER PLAATSE

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

Belt U no. 1172-1765.

Landingsrechten

In tegenstelling met Luxemburg en Amsterdam bestaat er geen bilateraal akkoord met België. Sabena onderhoudt dan ook geen verbindingen met IJsland. Om de IJslandse Boeing 727-100 in Oostende aan de grond te krijgen waren dus onderhandelingen nodig met het Bestuur der Luchtvaart. Hierbij waren zowel de haven- en luchthavendirectie, de OVA, Icelandair en de geïnteresseerde importeurs betrokken. De voorbereidingen namen vier maand in beslag voor de nieuwe importfirma aan de slag kon. Het argument dat niet Brussel maar Oostende het centrum van de visserij is, vond gehoor. Naar verluidt stelde het Bestuur der Luchtvaart zich zeer flexibel op. Voor één keer speelde het Sabenamonopolie de grootste regionale luchthaven van ons land geen parten. Een vaste verbinding met IJsland was mogelijk.

Salmon Express

In de vroege ochtend van maandag 30 oktober viel de eerste "vliegende vis" uit de lucht. Het omgebouwde passagierstoestel van de IJslandse nationale luchtvaartmaatschappij Icelandair met een laadvermogen van 18 ton loste het kleinste gedeelte van de overwegend uit kabeljauw en heilbot bestaande lading in Oostende. De rest ging naar Parijs. Per vrachtwagen kwam de IJslandse vis dan in de Oostendse visveiling terecht waar de eerste verkoop hoopvol verliep voor de importerende firma. De kabeljauw was goed voor 220 frank, de klipvis haalde 89 frank en de kleine heilbot noteerde 170 frank. Voor de eerste aanvoer was er niets dan lof over de kwaliteit en de verpakking. Ondertussen vloog de witte Boeing al meerdere keren op en af. Het toestel vertrekt elke zondagavond op de luchthaven van Keflavik (nabij de hoofdstad Reykjavik) om 22u.30 en landt omstreeks 2u.30 op Ostend Airport. Het keer terug geladen met groenten uit de streek van Roesselare.

De nieuwe "visbrug" is het werk van importfirma "Superior Salmon Express BVBA" waarvan de pittige blondine Margret Asta Jonsdottir de zaakvoerster is. Van geboorte is zij Deense maar met haar ouders kwam ze in IJsland terecht. Haar vader was als reder en handelaar nauw bij de visserij betrokken. Omdat de IJslandse ekonomie bijna synoniem is van de visserijbedrijvigheid baart het geen verwondering dat zij met de sektor vertrouwd is. Reeds als studente had zij drie jaar een vakantiejob in een visbedrijf. De ondernemende 38-jarige vrouw heeft bovendien al een stukje van de wereld gezien. Haar echtgenoot Sigmar Sigurdsson was immer aan Icelandair verbonden waar hij momenteel directeur van de cargo-operaties met Europa is. Voordien zat hij al in Hongkong en had net vijftien jaar als

cargo operations manager in New York achter de rug. De waarschuwing van haar vader heeft haar niet tegengehouden om in de harde visbusiness te stappen. De zaak-voerster kreeg de zaak rond en "Superior Salmon Express" kon van start gaan. Zoals de naam van de firma duidelijk laat zien is het duidelijk de bedoeling om ook (ge-kweekte) zalm aan te voeren. Dergelijke initiatieven kunnen doorgaans op de steun van de nationale dienst voor buitenlandse handelsbetrekkingen rekenen. In dit geval was er meer dan logistieke

steun van de Icelandic Export Council. Vice-president Thomas Oli Johnson was dan ook tegenwoordig op de degustatieavond in het Brugse Navarra Hotel waar de fijnste IJslandse visprodukten werden opgediend. Naast de talrijke potentiële afnemers genoten ook de afgevaardigden van de Luchthaven Promotie Oostende, havenkapitein Ghys en burgemeester Goe-kint van de succesvolle start.

Tekst en foto's: Guido Walters

Multinet NV
H. Baelskaai 12
8400 Oostende
Tel: 059/32 12 10

Nu ook te verkrijgen

- Garnalenfluwe voor kustvisserij en eurokotters
- Netwerk voor gullenvisserij en haringkotters

BBL

Eretekens voor vissers

Over Orde van Leopold II, Kroonorden en Gouden Palmen

Er valt een schrijven in uw bus waarin gemeld wordt dat het de Koning heeft beaardigd u een ereteken zus en zo toe te kennen. Grote verwondering bij de bestemming die zich van geen heldendaden bewust is. Geen erg. Het gaat in dergelijke gevallen doorgaans over eretekens aan de Laureaten

ontvangen zij alleen een ingekaderde oorkonde. Willen de laureaten ook de bijhorende medaille, dat moeten ze die wel kopen.

Twintig jaar dienst



Eduard Vandenabeele houdt er een klein "museetje" op na met scheepsflessen en schaalmodellen van zeilschepen. (foto gw)

van de Arbeid, uitgereikt door het Ministerie van Arbeid en Tewerkstelling. Enkele vissers en een oud-visser vroegen aan de redactie waarom zij plots bedacht werden met een oorkonde. We vroegen tekst en uitleg aan 1ste luitenant Edward Vandenberghe op het Waterschoutskantoor die de aanvragen voor het eremetaal opstelt. Hij stelde ons meteen gerust dat deze vissers er niet meteen moesten op rekenen in de adelstand verheven te zijn. Dergelijke eretekens worden regelmatig uitgereikt aan burgers en ambtenaren en uiteraard komen ook vissers hiervoor in aanmerking. "De normale procedure is dat de werkgever de nodige formaliteiten vervult, maar aangezien vissers soms zo dikwijls van werkgever wisselen houden wij dat hier netjes bij" zegt de luitenant, er onmiddellijk aan toevoegend dat er tussen het ogenblik van de aanvraag en het bericht aan de betrokken nogal wat tijd kan verlopen. Bovendien

Alle werknemers die te rekenen vanaf hun achttiende verjaardag twintig jaar dienst hebben kunnen rekenen op een arbeidsteken. Voor de visserijsector ziet de verdeling er als volgt uit:

Voor ondergeschikt personeel (matrozen, stuurmannen):

Na 20 jaar: ereteken van de Arbeid 2de klasse

Na 33 jaar: ereteken van de Arbeid 1ste klasse

Voor motoristen:

Na 20 jaar: Orde van Leopold II

Na 33 jaar: Gouden medaille der Kroonorde

Voor schippers:

Na 20 jaar: Gouden medaille der Kroonorde

Na 33 jaar: Gouden Palmen der Kroonorde
Vooraleer in aanmerking te komen moet de aanvraag nog een administratieve weg afleggen. Het hoofdbestuur gaat na of de

persoon in kwestie voldoet aan de voorwaarden. Zo wordt ondermeer het strafblad nagekeken en onderzocht of er geen correctionele veroordelingen werden opgelopen. Politie veroordelingen (o.a. overtredingen op het verkeersscheidingsstelsel) worden hierbij niet in overweging genomen.

Warden van 't Hoofd

Eduard Vandenabeele (66) uit Gistel kreeg onlangs een bericht dat hij zijn oorkonde mocht afhalen tijdens een receptie waarop alle verermerkte ambtenaren van het Ministerie van Verkeerswezen uitgenodigd waren. Hij vroeg zich dan ook af wat dat mocht betekenen, aangezien hij al enkele jaren met pensioen is. De "Gouden Palmen der Kroonorde" voor een 46-jarige zeegebonden loopbaan werd hem gezegd. Veertien jaar als visser, zes jaar op staatsschepen en vijftien jaar seindienst rekende hij zelf uit. In 1937, als veertienjarige, monsterde hij aan als scheepsjongen op de stoomtreiler O.149 Emile Vandervelde van de Oostendse Rederij onder schipper Charles "Boetten" Chapel. Twee jaar later zat hij als lichtmatroos al op de Witte Zee. Tijdens de wekenlange reizen naar de Witte Zee was afzien bij temperaturen beneden de twintig graden dagelijkse kost, herinnert hij zich nog zeer goed. Jaren zwalpte "Warden" over de zee tot er na een reis als stuurman op de O.246 Frans-Elza van Frans Legein een einde aan zijn vissersbestaan kwam. Hij trad in dienst van het Zeewezen op de loodsboten en het lichtschip Westhinder tot een banaal ongeval een nieuwe wending aan zijn leven gaf. Hij bleef tot op zijn pensioenstelling in februari 1983 tijseiner op de seinpost van het Oosterhoofd, wat hem de bijnaam van "Warden van 't Hoofd" opleverde. Nu vult hij zijn dagen met het vervaardigen van scheepsmodellen, verzorgen van dwergpapegaaien en het kweken van konijnen en kalkoenen in Gistel. Maar nog vaak denkt hij met weemoed terug aan zijn leven op zee en de kade waar het allemaal begon en zo rap voorbijging.

Met vertraging

Ook Eddy Serie (44), eigenaar-schipper van de O.142 Hermes kreeg zo'n bericht in de bus. Eens was hij de jongste schipper van de vloot op de O.628 Eddy van vader Frans Serie (mede-stichter van Hand in Hand en momenteel voorzitter van Hulp in Nood). Vanaf zijn vijftiende zat hij aan boord en reeds in 1986 kwam hij in aan-



Eddy Serie, eens de jongste schipper van de vloot

merking voor de "Gouden medaille der Kroonorde". Niets vermoedend en tot zijn grote verwondering kreeg hij vorige maand het bericht in de bus. Er zit dus duidelijk geen haast achter de uitreiking van de ere-tekens aan de laureaten van de arbeid. Dit zijn trouwens geen alleenstaande gevallen. Ook Pierre Morbee, Karel Van Der Heyde, Roland Van Dierendonck, Roger Fonteyne, Gary Hosten, Walter Valcke, Michael Vandierendonck, Alfred Decuyper, Hubert Van Torre en Charles Beirens werden onlangs op de hoogte gebracht van hun onderscheiding. (gw)

Ongeluk kost leven aan 21-jarige visser Pascal Laurens in Engeland



De Oostendse lichtmatroos Pascal Laurens, varende op de bokkentreiler Z.70 Westdiep, heeft bij het oversteken van een spoorlijn in Newhaven op donderdag 2 november het leven verloren. Het stoffelijk overschot van de geëlektrokuteerde visser werd naar Oostende overgebracht, waar in de St.-Janskerk een aangrijpende uitvaartplechtigheid plaats greep.

De 21-jarige Pascal Laurens, oudste zoon van kustvisser Adrien Laurens uit Oostende, was het jongste bemanningslid op de Z.70 van Rederij De Branding van Willy Versluys uit Bredene. Het Zeebrugse vaartuig ging schuilen in Newhaven, een havenstadje aan de Engelse zuidkust onder Brighton gelegen. Toen de jongen op Allerzielen na een telefoontje aan een familielid terugkeerde naar zijn schip struikelde hij bij het dwarsen van de spoorweg en kwam in aanraking met de elektrische leidingen naast de rails. De kortsluiting die hierbij veroorzaakt werd is hem fataal geworden. De ongelukkige jongen was zich wellicht van geen kwaad bewust toen hij de verboden weg over de sporen nam, waar zich naar verluidt al meerdere dramatische ongevallen afspeelden. Op het thuisfront werd het nieuws met verbijstering vernomen. Pascal Laurens stond er goed aangeschreven als een vriendelijke ijverige matroos die opgeleid werd in de Paster Pypeschool en het in de harde vissersstiel wilde maken. In december '88 maakte hij als scheepsjongen zijn eerste reis aan boord van de O.275 Deo Volente. Daarna werd hij nog aangemonsterd op de O.135 Maria Duyne, Z.408 Speranza, Z.507 Breughel en was aan zijn derde reis met de Z.70 bezig toen het dramatische ongeval zich voordeed.

Zijn ouders, broertjes Chris (15) en Brian (13), familieleden en vrienden namen in de parochiekerk afscheid. Visserij-aalmoezenier Corneillie ging voor in de droevige uitvaartplechtigheid. Diep getroffen door de gebeurtenissen brachten ook de leerlingen van de Paster Pypeschool een laatste groet vooraleer de rouwstoet de jonggestorven visser naar zijn laatste rustplaats bracht.

n.v. quintiens

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE GROOTHANDEL ELECTRICITEIT

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

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

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

Onbekend, maakt onbemind

Rijksstation voor Zeevisserij

OMTRENT DE WERKING van het Rijksstation voor Zeevisserij (opgericht in 1962) is te weinig bekend. Het onderzoekscentrum aan de Ankerstraat behoort tot de wetenschappelijke instellingen van het Ministerie van Landbouw, bemand met wetenschappelijk gevormd personeel (biologen, scheikundigen, ingenieurs), die een veelzijdige activiteit aan de dag leggen. De resultaten van het (biologisch, technisch en technologisch) onderzoek verschijnen in wetenschappelijke publikaties die het bedrijf nauwelijks bereiken. Tal van programma's worden overigens in internationaal verband uitgevoerd. Het jaarlijks activiteitenverslag van het Rijksstation licht een tip van de sluier op van het werk dat in het Oostendse onderzoekscentrum onder leiding van directeur Pierre Hovart wordt gepresteerd.

Driedledige opdracht

Voor alle duidelijkheid is het wellicht nuttig nog even de driedledige opdracht van het centrum toe te lichten. Het Rijksstation voor Zeevisserij is uitsluitend belast met een wetenschappelijke opdracht. Het is dus een vergissing te denken dat het centrum een controle-organisme is. Ambtenaren van het Rijksstation kunnen wel als adviseurs optreden bij controles en expertisen uitvoeren.

De werkzaamheden van het centrum liggen op het vlak van het biologisch, technisch en technologisch onderzoek en zijn als volgt samen te vatten:

- Het biologisch onderzoek staat op de eerste plaats. Dit behelst de studie van de commerciële vis- en schaaldierenpopulaties. De voornaamste doelstelling hierbij is het verwerven en het verdiepen van de kennis van het zeeproduktieproces. Onafscheidelijk hiervan staat het onderzoek naar de wisselwerking tussen de visbestanden en de visserij-activiteit die determinerend is voor een optimale bepaling van de stocks.

Het biologisch onderzoek spitst zich ook toe op visaandoeningen en de biologische konditie van de voor menselijke consumptie geschikte zee fauna, alsook op de

mogelijke gevolgen van de zeewaterverontreiniging en de aantasting van het marinemilieu.

- Op de tweede plaats staat het technisch

onderzoek. Dit onderzoek heeft betrekking op het vistuig en de visserijtechnieken. Ook onderzoek naar het gedragspatroon van de vis ten opzichte van de gebruikte



Direkteur Pierre Hovart staat aan het hoofd van de instelling.

technieken en materialen en arbeidsmethode wordt gevoerd met het oog op een doelmatige, selectieve en economische visserij.

- Het derde werkterrein ligt op het vlak van het technologisch onderzoek. Dit onderzoek omvat de chemische, fysische en microbiologische studie van de kwaliteit van de visserijprodukten. Hierbij hoort de identificatie van additieven en vissoorten en de studie van de behandeling van de vis vanaf de vangst tot in het bord van de konsument.

Samengevat betekent dit dat het Rijksstation moet bijdragen tot de kwantitatieve en kwalitatieve verbetering van de vangst, de arbeidsrationalisatie aan boord van de vissersvaartuigen en de valorisatie van de visverwerking.

Aktiviteitenverslag

De activiteiten van het Rijksstation voor Zeevisserij in 1988 waren voor het biologisch en het technisch onderzoek grotendeels beheersgericht. Dit betekent dat veel aandacht werd besteed aan de toestand van de bestanden van commerciële vis en schaal- en weekdieren, de bevissingsgraad en de prognoses, alsmede aan het selectiviteitsonderzoek, een opsomming die enige toelichting vergt.

1) Beheersgericht biologisch onderzoek. Inzake verontreiniging van het mariemilieu en de gevolgen van de zandwinning en baggerwerken voor dit milieu bracht de ekologische monitoring in de kustwateren nieuwe elementen aan het licht.

Het onderzoek op de aanwezigheid van zware metalen, PCB's, lindaan en radioactiviteit in marine-organismen, alsook de studies over visaandoeningen en de biologische konditie van de vis, schaal- en weekdieren liet toe de evolutie van de contaminatie (bezoedeling) van de zeeproducten verder te volgen.

Het biologisch onderzoek was gericht op de verspreiding en de dichtheid van de belangrijkste platvisstocks in de Noordzee. Op dit terrein werd het werk van de voorbije jaren voortgezet in het kader van de activiteiten van de "North Sea Flatfish Working Group" gecoördineerd door de IROZ. Met het oog op vangstvoorspellingen werden twee bestandsopnamen op de jonge platvis in de kweekgebieden afgewerkt. Voornaamste vaststelling was hier dat het broed van 1988 langsheen de Belgische kust een omvang vertoonde (aantallen per duizend vierkante meter) vergelijkbaar met het gemiddelde van de periode 1971-1987. Deze eerste schatting zou als gevolg kunnen hebben dat voornamelijk de visserij op Noordzeetong vanaf 1990 geen grote schommelingen zal vertonen.

De bestandsopnamen op volgroeide platvis werden uitgevoerd in het westelijk gedeelte

Enkele besluiten van het onderzoek

De kennis van de biomassa van elke visstand, gekoppeld aan de beschikbare informatie over de recente jaarklassen liet toe om de prognoses voor het (ondertussen bijna afgelopen) vangstjaar 1989 uit te voeren. Het is aan de hand van deze gegevens dat de EG-vangsthoeveelheden worden bepaald.

- De Noordzeetongvangsten werden op ruim 23 duizend ton geraamd, hetzij een belangrijke verhoging ten opzichte van de vorige jaren. Het sterke broed van 1987 zou de hoofdreden hiervan zijn.

- Voor scholvangsten in de Noordzee werd een nieuw maximum voorspeld voor 1989.

- De kabeljauwaanvoer in de Noordzee in 1989 zou gekenmerkt worden door een ernstige daling ten gevolge van een gevoelige vermindering in de broedproductie sinds 1986.

- Voor tongvangsten in de Keltische en de Ierse Zee werd voor 1989 een lichte daling voorspeld. Een verlaagde broedproductie ligt ook hier aan de basis.

van de zuidelijke Noordzee, waar Belgische vissers de grootste activiteit aan de dag leggen. De metingen gebeurden aan boord van het hydrografisch onderzoeksvaartuig A962 Belgica. Voor de verwerking van de gegevens maakte het rijkscentrum gebruik van een databank waarin ook gelijkaardige opnamen van het Nederlandse Rijksinstituut voor Visserij Onderzoek (RIVO) uit IJmuiden beschikbaar waren.

Voorts werd onderzoek verricht op de bio-

massa's en de bio-energetica van de commerciële stocks. Hierbij werden honderden magen van schol en schol verzameld (o.a. door de O.29 Broodwinner) en onderzocht op samenstelling van de maaginhoud. Dit onderzoek dat nog aan de gang is moet aanwijzingen verstrekken over het voedselgebruik van schol en schol.

Verder loopt onderzoek naar de voortplantingscyclus van de Noorse kreeft in de centrale Noordzee. Tenslotte werd een aanvang gemaakt van de studie over de



In het proefstation is heel wat apparatuur aanwezig waarvan het doel voor de leek in het vak niet meteen duidelijk is. Hier staat een machine voor het rekupereren en valoriseren van vis.



mogelijke relaties tussen de gemiddelde winter- en voorjaars temperatuur van het zeewater en de aanvoer van de grijze garnaal en de Noorse kreeft in de daaropvolgende zomer en herfst.

Deze opsomming bestrijkt slechts een gedeelte van het wetenschappelijk werk want ook de visaandoeningen, bodemfauna, de verontreiniging van de zee, de invloed van zandwinning en baggerwerken en de aanwezigheid van residu's in zee-organismen behoren bij de onderzoeksopdracht.

2) Technisch onderzoek.

Op technisch vlak grepen een aantal specifieke en doelgerichte onderzoeken plaats, zoals studies over traditionele en nieuwe netten, visserijtechnieken. Tevens ging opnieuw veel aandacht naar projecten die brandstofbesparingen opleveren. Deze projecten moeten een doelmatige visserij bevorderen. Bij dit onderzoek werd stelselmatig en in goede verstandhouding samengewerkt met het visserijbedrijf.

Nieuw in het technisch onderzoek was de toepassing van informatietechnieken voor het tekenen en ontwerpen van netplannen waaruit in de nabije toekomst praktische toepassingen zullen voortvloeien.

- Studie van brandstofbesparende mogelijkheden gebeurde o.m. door het uittesten van een vierzijdig hoogopenend bodemnet aan boord van de Belgica en een commerciële hekreier.

- Voor de garnaalvisserij werd een garnaalboomnet met grotere netmazen in het voornet ontworpen. Trekkraftmetingen brachten een weerstandsvermindering van tien procent aan het licht.

- De eerste fase van het traktiemetings- en traktiebeveiligingssysteem voor de boomkorvisserij liep ten einde.

- Voor de kustvisserij werd een nieuw éénboots semi-pelagisch net voor de wintervisserij op punt gesteld. Uit proefslepen

bleek een betere manoeuvreerbaarheid van het vaartuig en hogere sleepsnelheid bij een zelfde toerental mogelijk.

- Voor de middenslagvaartuigen werden twee types van netten ontworpen, geschikt om het hektrawlen te beoefenen in plaats van het zijtrawlen. Het gaat hier om een net op basis van het vroegere "spanbalonnet" en het traditionele "bordenbodemnet".

- Een samenvattende studie over de elektrische visserij (met pulsgenerator in de korrestok) werd afgewerkt.

- Er was onderzoek naar netmaterialen, vierkante en ruitvormige netmazen, vangstverwerkingsapparatuur en informatietechnieken.

3) Technologisch en kwaliteitsonderzoek.

Naast het technisch onderzoek is er ook het technologisch onderzoek dat in nauw verband staat met de kwaliteitsbepaling, kwaliteitsnormen en de identifikatie van de vissoorten. Dit onderzoek omvat de studie van de kwaliteit van verse vis, de studie van de kwaliteit van diepvriesvis, de studie van internationale kwaliteitsnormen en de chemische determinatie van de vissoorten.

Vangsten voor 90 en 91

Het wetenschappelijk onderzoek dat dit jaar op het werkprogramma staat wijkt weinig af van wat voorafging. Het Rijksstation verwerkt de biologische parameters van het vangstjaar 1988 in mathematische modellen die als basis dienen voor de vangstvoorspellingen en vangstreglementering in 1990. Daarom wordt de Belgische visserij-activiteit elk jaar opnieuw aan de hand van gesimuleerde bio-ekonomische modellen bestudeerd in het licht van een mogelijke herverdeling. Deze modellen leveren ook informatie op die een uitbreiding betekenen van de klassieke vangstvoorspellingen op korte termijn.

Het doel van dit onderzoek is het berekenen van de invloed van de visserijdruk binnen elk vlootkomponent of exploitatiepatroon voor elke vissoort.

Een even belangrijk onderdeel van het werk zijn de bestandsopnamen die bepalend zijn voor de kwota van 1991. Verder richt het onderzoek zich dit jaar op de biologische konditie van de vis, de inventarisatie van ziekten en de natuurlijke mortaliteit van

kommerciële vissoorten. Ook de relatie tussen bacteriële pollutie van het zeewater en de kwaliteit van vis en garnalen behoort dit jaar tot de prioriteiten.

Op het vlak van het technisch onderzoek gaat de aandacht nog steeds naar het brandstofverbruik. Energiebesparing staat centraal bij de ontwikkeling van nieuw vistuig. Uitbreiding van de meetapparatuur (onderwatertrekkraftmeters, meetapparatuur voor bepaling van de geometrische configuratie van het vistuig) moet een optimale aanpassing van de afmetingen van het vistuig ten opzichte van het beschikbare motorvermogen mogelijk maken.

Het selectiviteitsonderzoek beoogt de beperking van de rondvisbijvangsten zonder de vangst van de eigenlijke doelsoorten (tong, schol) negatief te beïnvloeden.

Tenslotte gaat de toepassing van informatietechnieken erop vooruit. In eerste instantie wordt de nadruk gelegd op het berekenen en tekenen van netten, de inventarisatie van de technische karakteristieken van het vistuig en het opmaken van een gegevensbank met wrakken en hinderenissen in de Noordzee.

Kleurbepaling

Naast de doorlopende programma's in verband met het kwaliteitsonderzoek op verse en diepgevroren vis wordt dit jaar ook een studie gemaakt van de objectieve kleurbepaling van de aangevoerde vis en visserijprodukten. De kleur is immers een belangrijk kwaliteitselement (de zogenaamde esthetische kwaliteit). Onderzoek in dit verband berust op een exakte kleurmeting en studie van de factoren die de kleur positief of negatief beïnvloeden. In de eerste fase worden de eerste fysische kleurparameters voor een aantal visserijprodukten vastgelegd met behulp van een gecomputeriseerde reflektometer.

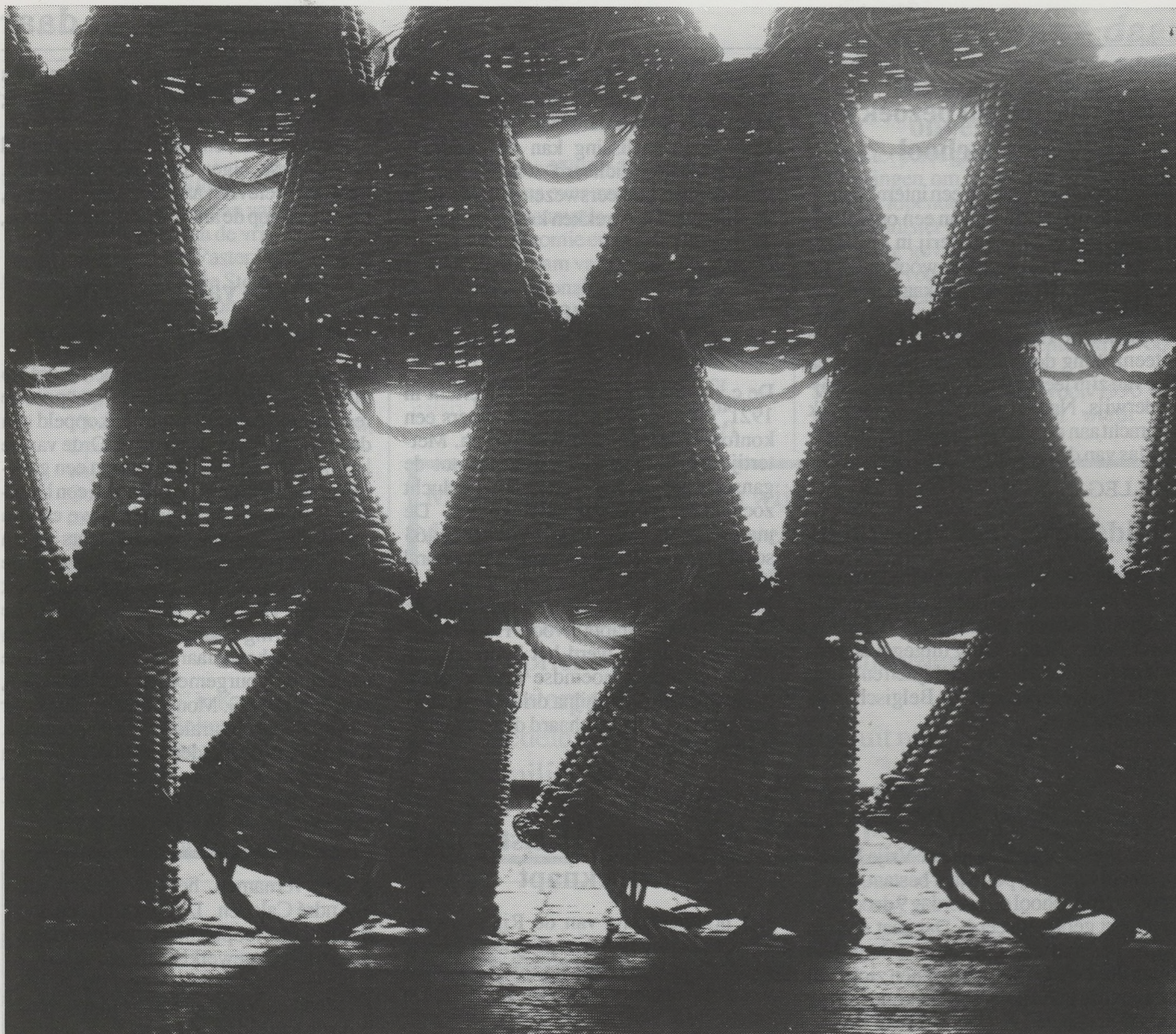
Om zijn opdracht te vervullen beschikt het Rijksstation over een dertigtal personeelsleden. De neerslag van het wetenschappelijk onderzoek dat zij verrichten verschijnt regelmatig in de "Mededelingen van het Rijksstation voor Zeevisserij" en in binnen- en buitenlandse wetenschappelijke tijdschriften. Goed om weten is dat de publikaties ter beschikking zijn van de belangstellenden.

Tekst en foto's: Guido Walters



Het Rijksstation beschikt over meerdere laboratoria waar de viskwaliteit langs chemische weg wordt gecontroleerd.

BRON: Aktiviteitsverslag van het Rijksstation voor Zeevisserij 1988, uitgegeven door het Ministerie van Landbouw - Bestuur voor Landbouwkundig Onderzoek.



Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en consumenten. Dat is nu al 56 jaar het geval.

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

Op 28 december verschijnt het Nieuwjaarsnummer van Het Visserijblad. Dit wordt een zeer speciale, extra dikke editie, met nieuwjaarswensen van vele prominenten. Terzelfdertijd is dit het eerste nummer van de 57ste jaargang van dit blad. Misschien is dat wel een goeie gelegenheid om een advertentie te plaatsen.



stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

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

HEIST

Internationaal bezoek in Visserijschool

Tot 20 december vertoeft een internationaal gezelschap in het raam van een ontwikkelingsproject voor zeevisserij in ons land. De delegatie met vertegenwoordigers uit Afrikaanse en Zuidamerikaanse staten brachten ook een bezoek aan de Rijksvisserijschool te Heist. De gasten kregen een uiteenzetting door directeur De Vocht en een van zijn leerkrachten over het visserijonderwijs. Nadien werd ook een bezoek gebracht aan de werkplaatsen en de navigatieklas van de instelling.

KOLLEGA

Tijdschrift voor vishandel

In oktober verscheen het eerste nummer van 'Visaktua', het officieel orgaan van de Belgische Beroepsfederatie voor Viskleinhandelaars. Het prachtig uitgegeven tijdschrift zal trimestrieel verschijnen en wordt gratis rondgestuurd naar de Belgische vishandelaars.

FEEST

Paster Pype

Omdat het kontaktblad van de Vrije Visserijschool Paster Pype 25 jaar bestaat, wordt er door deze school op zaterdag 9 december een feest georganiseerd. Dat gaat door in 'Bloemendaal' te Leffinge. Voor 650 frank kunnen de ingeschrevenen zich heel de avond te goed doen aan het koud buffet, terwijl er ook gedanst kan worden.

HOERA

De Batselier keurt steundossiers goed

Op voorstel van gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie De Batselier heeft de Vlaamse regering de steundossiers goedgekeurd van Martinsen-Geselle en Billefont-Bonduelle uit

Brdene; BVBA Op Hoop van Zegen uit Zeebrugge en tenslotte NV Bunkers Dobelaere uit Knokke-Heist.

Door deze beslissing kan de nationale waarborg gesolliciteerd worden bij de minister van verkeerswezen voor de door de NMKN te verstrekken krediettranches.

GEDAAN

Zeemanshaard heeft opgehouden te bestaan

De c.v. Zeemanshaard werd opgericht in 1921, met als doelstelling de vissers een konfortabele woning te verschaffen. Metertijd werd de waaier uitgebreid tot de ganse groep mensen die hun toevlucht zochten tot de sociale woningbouw. De maatschappij realiseerde zo in totaal 463 sociale woningen en appartementen, vooral te Zeebrugge.

In september 11. werd de fusie met de Brugse Maatschappij voor Huisvesting verwezenlijkt en werd het huurpatrimonium bij laatstgenoemde maatschappij ondergebracht. Na bijna drie kwart eeuw heeft de c.v. Zeemanshaard dus opgehouden te bestaan.

RESTAURATIE

Visserijschool Heist wordt opgeknapt

Het hoofdgebouw van de Rijksvisserijschool van Heist ('t kasteeltje) wordt geres taureerd. De uitvoering van de werken wordt in verschillende fasen gepland. De eerste fase, waaraan nu gewerkt wordt, bestaat uit werken aan het torentje, de dakkapellen, dubbel glasramen, herstellen van het timmerwerk... Bij deze eerste fase is een bedrag gemoeid van 4 750 000 frank.

OPEIGEN POTEN

Deltaflex koopt zich vrij

De Deltaflexgroep die o.a. een verkoops punt heeft te Zeebrugge is via een 'management buy out' een zelfstandige onderne-

ming geworden. Voortaan zijn er dus geen banden meer met de ACF Holding NV.

Deltaflex zelf is een technische groothandel met diverse eigen produktiefaciliteiten. Er wordt geleverd aan de totale industrie, met nadruk op de afnemers in petrochemie,

"Orde van de haring" opgericht in Nieuwpoort

De inzet van het haringseizoen werd op maandag 6 november in het Nieuwpoortse restaurant "Au Bon Coin" gekoppeld aan de oprichting van de nieuwe "Orde van de haring". De genodigden kregen een gevarieerd haringmenu aangeboden, een bereiding van chefkok Peter Sinnaeve en zijn echtgenote. De restaurantuitbaters willen dit initiatief elk jaar ter gelegenheid van de start van het haringseizoen in Nieuwpoort herhalen. De eerste leden van de "Orde van de haring" zijn mevrouw G. Vieren (meter), vishandelaar M. Vanelverdinghe (peter), wijkburgemeester A. Verstraete, burgemeester G. Mommerency, directeur van de Rederscentrale F. Wittewrongel, J. Lambin van de Academie Streekgebonden Gastronomie, horeco-voorzitter M. Respilleux, paardevissers M. Denecker, mevrouw Debal en de heer Talpe.

Wij vernamen het overlijden van André Calcoen. De heer Calcoen, die zijn hele loopbaan op Nieuwpoortse vaartuigen gewerkt heeft, is ook schipper-eigenaar geweest van de N.788 'Moed en Vertrouwen'. Hij overleed op de leeftijd van 61 jaar.

In Oostende overleed op de leeftijd van 84 jaar de visser en vislosser op rust Anthoine Tijssen. De heer Tijssen overleed op 4 november en de asuiststrooiing greep plaats op 8 november.

Het Visserijblad houdt eraan de beproefde families zijn oprechte gevoelens van medeleven te laten kennen.

C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

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

VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:

Fortstraat 27, OOSTENDE
Bruggelaan 12, BREDENE

☎ (059) 32 31 80

KALENDER

DECEMBER

- 9: Feest in zaal Bloemendaal, n.a.v. het 25-jarig bestaan van het kontaktblad van de vrije visserijschool Paster Pype
- 9: Kaartavond in de Stedelijke Visserijschool 'John Bouwens' te Oostende. Inschrijven kan tot op de dag zelf, uiterlijk om 20.30 uur.
- 12: Voordracht door de heer Vens over "Cpt Arsène Blondé en de Rode Vloot" in café Zeemansverlangen, Opex, Oostende. Organisatie SP-wijkclub Arsène Blondé Opex, Oostende
- 15: om 20 uur, chiconfeesten, Bredene
- 29: De speciale Nieuwjaarseditie van Het Visserijblad ligt in de krantenwinkels

1990

MAART

- 11-14: "Seafood '90" in Kyoto (Japan), internationale konferentie over hoogwaardige visprodukten

MEI

- 24-27: 50ste Internationale Beurs voor de beroepsvisserij te Ancona Italië. Voor inlichtingen schrijf naar Ente

Autonomo Fiera di Ancona, 60125 Ancona (Italia).

JUNI

- 7: "Seafood '90" in Bremen (BRD), kongres over trends in viskonsumptie, aquakultuur, gastronomie en nieuwe produkten in het raam van de vakbeurs "Fisch International".

NOVEMBER

- 27: Binnenvaart en visserij, Europort Amsterdam. Een tweejaarlijkse internationale vakbeurs voor binnenvaart, visserij en kleine handelsvaart (tot 1 december)

Tongquota blijft onveranderd

Bij het ter perse gaan vernamen we nog dat de pogingen om de Belgische tongquota voor het lopende jaar te verhogen, mislukt zijn. Minister De Keersmaecker had een verhoging gevraagd, gezien er merkkelijk meer tong voorradig is dan oorspronkelijk verwacht werd. Mede daardoor is het Belgische aandeel zogoed als bereikt. De Europese visserijraad bleef echter bij de vooropgestelde cijfers. Stippen we nog aan dat voor 1990 een tongquotum vooropgesteld wordt van 25 000 ton.

Met grote droefheid delen wij u mede dat geheel onverwacht is overleden

Constant Pilaet

Londen 16.12.1920 - Kapellen 27.10.1989

Mede-oprichter en afgevaardigd beheerder van Antwerpse Motorwerke NV.

Ons medeleven en sympathie gaan uit naar zijn familieleden

Direktie en Personeel

Antwerpse Motorenwerke NV

Scheepsdiesel



RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK

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

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

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

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01



TRUST IN SAFETY

Is uw job ook zo ingewikkeld geworden?
Is uw aansprakelijkheid ook zo verzwaard?
Doet u daarom ook steeds meer beroep op specialisten?
Wij wel!
Onze specialiteit is brandbeveiliging. Vertrouw op ons!

Brandbeveiliging is als een ketting waarvan de schakels logisch in elkaar passen.

Somati kan voor elke schakel zorg dragen!
Onze diverse studiediensten zijn elk gespecialiseerd in één schakel en onze eigen productieafdelingen zijn afgestemd op maatwerk.

Somati biedt u een totale aanpak voor een bewuste brandbeveiliging. Dit is uniek. Maak er gebruik van. Somati kan u een stevige ketting garanderen.

FIRE PROTECTION



3de Industriezone, B-9440 Aalst (Belgium)
Tel.: 053/70.32.32 - Telefax: 053/70.32.10
Telex: 12376 Somati b.

Sportvissers omgekomen

Gedurende de voorbije maand verloren opnieuw twee sportvissers het leven. De Heistse dakwerker Eric Vanhulle was met zijn bootje "Orca" vrijdagmorgen 17 november in Blankenberge vertrokken, maar was bij het vallen van de avond niet terug. Een zoekactie leverde geen resultaat op. Enkel het verlaten bootje werd de vrijdagavond teruggevonden, maar van de 41-jarige lijnvisser werd bij een tweede zoekactie geen spoor teruggevonden.

Donderdag 23 november kwamen opnieuw twee sportvissers in moeilijkheden in Oostende. Het bootje van de Oostendse visserteerder Fernand Doom en zijn zoon Pascal kwam ter hoogte van het casino in moeilijkheden en kapseisde. De hulpdiensten waren zeer snel ter plaatse en haalden beide opvarende uit het koude water (11°). De sportvissers werden naar het ziekenhuis overgebracht waar de 52-jarige Fernand Doom aan de gevolgen van het ongeval overleed.

Zwarte vis in beslag genomen te Oostende

In de Oostendse vismijn werd in de nacht van zondag 26 op zondag 27 november 350 kg zwarte vis in beslag genomen. Er werden twee personen voor ondervraging meegenomen en ook het voertuig van één der betrokkenen werd in beslag genomen. Naar verluid ging alvast één der betrokkenen tot bekentenissen over.

Z.37 in aanvaring met cargo

De Zeebrugse Eurokoter Z.37 Orca (299 pk) kwam vorige week donderdag 23 november in aanvaring met de Italiaanse tanker Hydrus. Bij het invallen van de duisternis voer de cargo die zonder boordlichten ter hoogte van Dungeness in de Straat van Dover. Het schip was vissende toen de tanker opdaagde. Via de radio werd het vrachtschip aangemaand zijn navigatielichten aan te steken. Schipper Dirk Vlietinck, zoon van reder Fred Vlietinck, kon wel het roer omgooien maar een aanvaring waarbij de tanker het vistuig aan stuurboord meesleepte was onvermijdelijk. De Z.37 liep bij de aanvaring schade aan de voorsteven op, maar de bemanning bleef ongedeerd. De tanker zette ongestoord zijn koers verder. De Z.37 kon echter de visserij voortzetten en liep zondag binnen in Oostende waar de vangst, o.m. bestaande uit duizend kilogram tong, maandag op de afslag kwam.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Op de zitting van 22 november heeft de Onderzoeksraad onder voorzitterschap van J. Guffens een zevental zaken behandeld. Er werden vier onderzoeken verdergezet, de Rijkskommissaris vorderde in één geval en er werden twee uitspraken gedaan.

Schip verlaten

Matroos-motorist *Danny Heinderson* van de O.127 'Okeanos' moest zich komen verantwoorden om op 1 maart 1989, zonder de schipper te verwittigen, zijn vaartuig verlaten te hebben. De O.127 was op 26 februari de haven van Newlyn (Cornwall) binnengevaren om te schuilen voor het slechte weer. Vijf dagen later, toen de O.127 nog in Newlyn was, reisde *Heinderson* op eigen houtje terug naar België. De matroos vertelde aan de voorzitter dat de schipper zich agressief opstelde. De Rijkskommissaris wees de matroos erop dat hij zijn zaak beter voorgelegd had aan de Belgische consul in Newlyn. Hierop antwoordde *Heinderson* dat hij niet wist dat er in deze stad een Belgische consul was.

Ook *Patrick Borgoo*, bemanningslid van de O.274 'Lucali' moest zich komen verantwoorden om op 15 maart 11. te Newlyn zijn vaartuig verlaten te hebben. Ook hij was naar België afgereisd, nadat het agentschap Stevenson hem hem 150 £ bezorgd had.

Borgoo die beweerde ziek te zijn en zich door een Engelse dokter had laten onderzoeken, had de schipper gaan toelating gevraagd omdat deze laatste niet zou aanvaarden dat een bemanningslid ziek werd.

Hinderlijk varen

Schipper *Robert Gheselle* van de Z.67 'Rubens' moest zich komen verantwoorden om op 24 november 1988 de gastanker 'Mourad Douche' gehinderd te hebben in de vaarwaters vóór Zeebrugge. In een 'bericht aan zeevarenden' is

voorgeschreven dat alle vaartuigen op minstens 5 kabels of circa 1 km afstand moeten blijven van de LNG-tankers 'Methania' en 'Mourad Didouche'.

Deze gastankers worden telkens bij het in- en uitvaren van de Zeebrugse haven begeleid door twee politieboten.

Schipper *Gheselle* verklaarde dat een eerste bootje dat de Z.67 voorbijgestoken had mogelijks een politieboot was, maar geen enkel signaal had gegeven, terwijl een tweede boot hem lichtsignalen gaf, waarbij *Gheselle* zijn vaartuig stopte en dat het daardoor kwam dat de 'Mourad Didouche' de Z.67 tot op ongeveer 250 meter naderde.

Een mogelijke aanvaring

Schipper *Freddy Deley* van de O.82 'St. Anthoine' was op 9 maart '89 aan het vissen in de kustwaters ten noorden van Wenduine. Daar zou hij de sportvisser 'Argo', die er geankerd lag, aangevaren en beschadigd hebben. Volgens *Deley* lag de 'Argo' bijna loodrecht op de kustlijn en de O.82 was achter het sportvaartuig doorgevaren zonder het te raken.

De zaak wordt later verder onderzocht en verschillende andere bemanningsleden zullen ondervraagd worden.

Schorsing

De Rijkskommissaris vorderde veertien dagen schorsing tegen wachtsman *Jan Slosse* van de Z.162, die tijdens zijn wachtdienst op 11 december 1987 een uiltje aan het vangen was en het Griekse schip 'Kavo Alexandros' hinderde. De raad zal zich later over dit geval uitspreken.

Drie weken schorsing

Schipper *Marc Vlietinck* werd door de Raad bestraft met een schorsing van drie weken en dit wegens drie overtredingen van de reglementen op het verkeersscheidingsstelsel van Dover Strait.

Op 26 april 1987 werd de O.500 'De Hoop' door de Britse overheid in overtreding genomen om niet vrij te blijven van de scheidingslijn of -zone en wegens het niet onder een rechte hoek kruisen van de SW-lane.

Op 5 mei 1987 werd door de O.500 tegen de algemene richting van de verkeersstroom in de SW-lane gevaren. De O.500 werd geïdentificeerd door een vliegtuig van de Coastguard.

Op 1 mei 1988 werd door de Britse overheid vastgesteld dat de Z.408 tegen de algemene richting van de verkeersstroom aan het varen was.

In de drie gevallen was *Marc Vlietinck* de schipper en de Raad veroordeelde hem voor overtredingen op voorschrift 10 van de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

Niet naleven van veiligheidsmaatregelen

Schipper *Roger Sel* was met de Z.141 'Sea Crosser' op 24 juli 1988 op de terugreis van de visserij naar de thuishaven Zeebrugge.

De Z.141 kruiste tussen de MOW 5 en SCHEUR 5 de steven van de gastanker 'Methania' op ongeveer 250 meter.

De schipper werd door één van de begeleidende politieboten op kanaal 71 van de VHF verwittigd dat hij op minimum 5 kabels (een halve zeemijl of 927 m) van de 'Methania' diende verwijderd te blijven.

Roger Sel verklaarde dat hij had opgemerkt dat een groot vaartuig de haven van Zeebrugge verlaten had, wel wist hij niet dat het de LNG-tanker was, ook had hij de begeleidende politieboten niet opgemerkt.

De Raad achtte de schuld van de schipper bewezen en veroordeelde hem tot een schorsing van twee dagen.

Robert Coelus

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

H. BAELSKAAI 6, 8400 OOSTENDE - TEL. (059) 32 28 25 FAX. (059) 3301 48



- Erkend Service Station voor Reddingsvloten
- Nazicht brandblusapparaten

Reddingvloten: R.F.D. - ELLIOT - VIKING - ZODIAC - AUTOFLUG - BOMBARD - AVON - CALLEGARI - SERVAX - MITSUBISHI - PLAS-TIMO

reddingvesten - reddingboeien - drijvende toestellen
- valschermsignalen - stakellichten - man o. boord-
lichten

noodzenders LOCAT - RADIO BEACON

De wonderbare visvangst van schipper Lambrecht

Van Freddi Lambrecht, gepensioneerd schipper, kregen we volgend verhaal over een wonderbare visvangst toegestuurd. We wijzen erop dat de familie Lambrecht diepe wortels heeft in de visserij. Grootvader en vader Lambrecht waren reeds visser. Alle zoons werden visser. Vier onder hen varen nog: twee op de O.206, één op de O.51 en één op de N.719. Dit verhaal is des te merkwaardiger, daar schipper Lambrecht een hersenbloeding achter de rug heeft, zeven maanden in een ziekenhuis gelegen heeft en achteraf opnieuw heeft moeten leren lezen, spreken en schrijven.

"Toen ik in 1972 schipper was op de O.66 'Roi Leopold' waren we al een week in zee. We visten in de omgeving van Pendeen (zuid-westkust van Engeland). Veel was daar niet te vangen en ik besloot de visserij te verleggen naar Starpunt (zuidkust van Engeland).

Het jaar liep naar zijn einde en met Kerstdag en Nieuwjaar zouden we thuis zijn.

's Morgens om zes uur kwamen we terplaatse en wierpen de boel uit. Om tien uur kwam de wacht ons porren en riep: "Winden!" We haalden de kabels op en opeens zagen we het water geweldig borrelen door de luchtballen. Toen de visborden in de galgen kwamen, begonnen de bemanningsleden plots te roepen: "Freddi, Freddi, het is zonnevis, het is zonnevis."

Toen de stuurboordzijde in de loef lag, legde ik de schroef stil en stapte op dek. Vlug haalden we de korre in en zetten de twee zakken zonnevis aan boord. We hadden meteen veertig bennen vol.

We waren hevig opgewonden en zetten het net weer over boord.

Omdat zonnevis 's nachts hoog zwemt kan je er dan niet op vissen. Overdag echter zwemt ze tegen de bodem (vandaar de naam). We hebben dan over dag gedurende drie dagen op die vissen gejaagd. Helaas verminderde de vangst elke dag. Welgemutst en blijgezind zijn we echter naar huis gevaren.

We hebben tweeënzeventig bennen van elk vijftig kilo gelost. Als de vangst gelost was, kwam iedereen dat bewonderen. Vissers van andere schepen, reders, vislossers en -kopers, ze kwamen allemaal bij ons langs, want niemand had ooit zoveel zonnevis samen gezien. We hadden een rekord gebroken. Deze vangst uit 1972 was de meest wonderbaarlijke uit heel mijn schippersloopbaan."

Freddi Lambrecht

Als het terug lente wordt
en de aarde roder schijnt
en ik eenzaam
langs je stranden dool

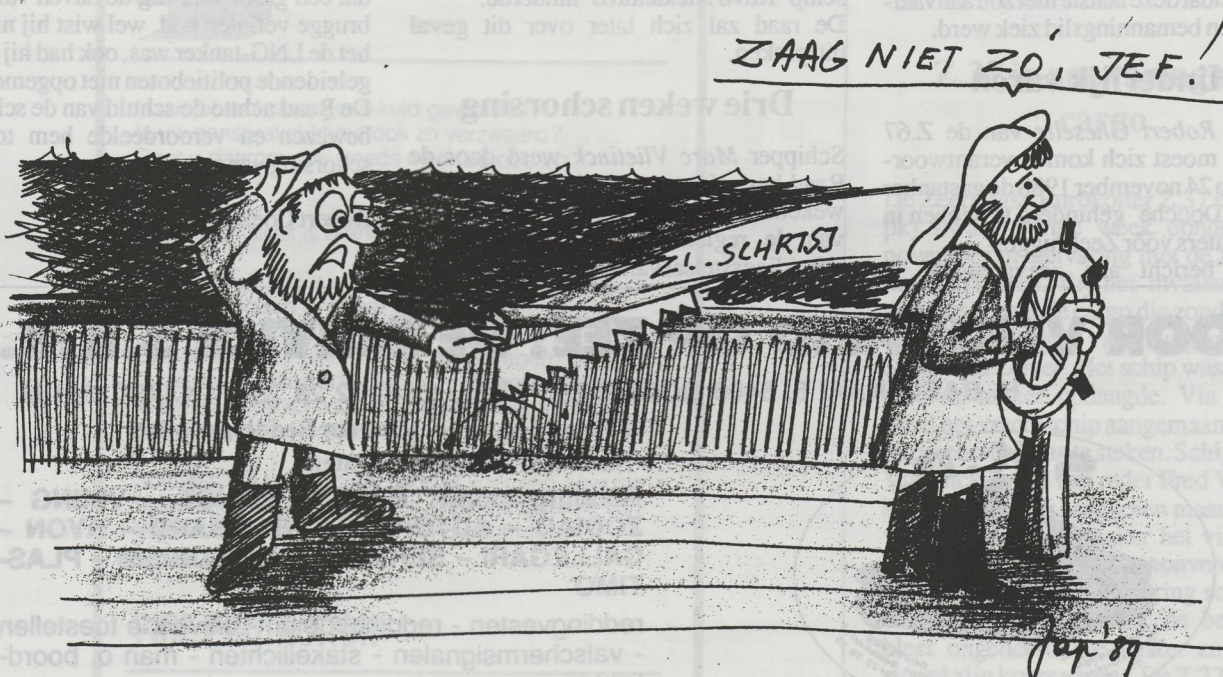
lijkt het vreemd
hoe vroege meeuwen sterven

en later
veel later als het kouder wordt
en duizend vogels krijsen
en verdriet de horizon kleurt

zal er geen zand meer zijn
geen duin
geen schelpen.

Christel Meire

De rubriek 'terzijde' van
Het Visserijblad staat open voor
de lezers van dit blad. Zij kunnen
er hun pennevruchten (en andere
vruchten van creatieve arbeid) in
kwijt.



Verandering in de "Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen" OKTOBER 1989

Adresverandering

O.20 GOEWIND: mede-eigenaar Urbain Vansteene, Raversijdestraat 44b, 8400 Oostende

Verandering van eigendom

Z.472 CONDOR: eigendom NV Rederij Condor, Knokkestraat 62, 8390 Knokke-Heist (tel. 050-51.13.85)

Zeebrief: 6.10.89

Z.573 LA PALOMA: eigendom René Verbouw, J. Nellenslaan 84, 8390 Knokke-Heist (tel. 050-60.82.20)

Zeebrief: 11.10.89

Z.462 ZEEPAREL: eigendom NV Rederij Het Zeepareltje, Onderwijsstraat 105, 8390 Knokke-Heist.

Zeebrief: 12.10.89

Z.134 MERCATOR: eigendom BVBA Mercator, Heiststraat 59, 8380 Zeebrugge-Brugge 5 (tel. 050-54.44.65)

Zeebrief: 31.10.89

Wijziging van navigatie-instrumenten

Z.243 DRAKKAR: RF-2US-2R-2VHF-2DN-DNP-OP-Aut. pil.

Z.34 NORTHERN SKY: RF-US-R-OP-

2DN-DNP-VHF-GC-Aut. pil.

Z.5 DRAKKAR: RF-2US-2R-2DN-DNP-VHF-OP

O.187 ST. ANTONIUS: RF-2VHF-R-2DN-DNP-US-Aut. pil.-FX

Z.88 NOVA CURA: VHF-R-DN-US

O.32 VICKY: VHF bijvoegen

Inbouw nieuwe motor en opdrijven PK

O.32 VICKY: eigendom BVBA Alco, Ringlaan Noord 65, 8420 De Haan

Motor GM, 135 pk - 99kW, bouwjaar 1989

Zeebrief: 14.10.89

Verbouwingswerken

Z.483 CAROLINA: eigendom BVBA Rederij Nathalie, Pannestraat 237, 8390 Knokke-Heist

Lengte o.a.: 34,21 m, Gt. 187,00, Nt. 56,00

Zeebrief: 17.10.89

Geschraapt

Z.98 OP HOOP VAN ZEGEN: eigendom BVBA Rederij Op Hoop van Zegen, Rederskaai 9a, 8380 Zeebrugge-Brugge 5

Geschraapt: 20.10.89

Z.201 MARIE-MADELEINE: eigendom A. Desmidt-Cardon, Bondgenotenlaan 24, 8390 Knokke-Heist

Geschraapt: 25.10.89

Adverteren ?

059/ 32 55 59

Lijst der adverteerders in dit nummer van Het Visserijblad

ABC, scheepsmotoren

AM&S, reclamebureau

AtS, koeltechniek en elektronika

Au Chicon, restaurant

BBL, bank

BP, petroleumproducten

BSM, scheepsbouw en machinefabriek

Cafmeyer & C°, expertisebureau

Cera, spaarbank

Crevits, ijzer- en rubberwaren voor de visserij

Daf, scheepsmotoren

Deltaflex, industriële artikelen en gereedschappen

Generale Bank, bank

Hand in Hand Oostende, beroepsvereniging

Hostyn-Saelens, sanitair en verwarmingstoestellen

Hulp in Nood, verzekeringen

Ines, elektronika

Kuwait, petroleumprodukten

Lowyck & Zoon, scheepstimmerwerf

Marelec, elektronika

Multinet, netten- en touwwerk

Nieuwsblad van de Kust, drukker

North Sea Bunkers, petroleumprodukten

OTO, taxionderneming

Padmos, machinefabriek en dokmij

Probelgas, petroleumprodukten

Quintiens, scheeps- en industriële elektriciteit

Renaud, scheepsdiesel en -herstelling

Seaprint, drukwerken publiciteit

SKB, reddingsmaterialen

Spaarkrediet, spaarbank

Somati, brandblusapparaten

Van Wijsberghe, constructeur

van inoxinstallaties

Van Praet-Dansaert, stalen

kabels

Verheye, scheepshersteller

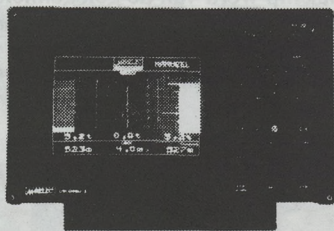
Wauters, schroefservice

Z w i e r s - M i n n a a r d ,
reclamebureau

PROTEC

HET TREKKRACHT- VEILIGHEIDSSYSTEEM

voor de BOOMKORVISSERIJ



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

voor meer informatie:

MARELEC

Marelec nvba
Albert I laan 72
B-8450 Nieuwpoort
Belgium
Tel.: (058) 23 51 98
Fax.: (058) 23 92 80

MARINE ELECTRONICS / AUTOMATIC TRAWLING SYSTEMS

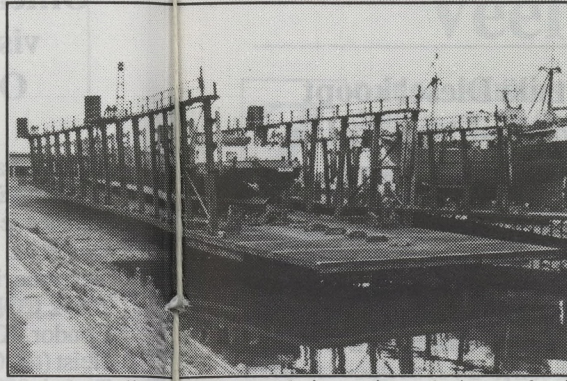
de maand in beeld



Een handelsdelegatie met vertegenwoordigers uit de Sovjet-russische scheepvaart- en visserijsector was op bezoek in Frankrijk, België en Nederland en nam een kijkje in de Zeebrugse en Oostendse haven. Ook voor een bezoek aan een visserijschool werd even tijd uitgetrokken. De jongens van de Ibis waren er als de kippen bij om voor de foto te poseren.



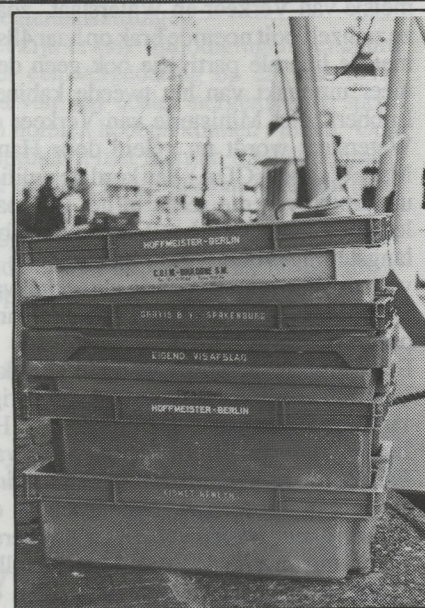
De nieuwe Z.30 Westhinder, een grote bokkentreiler van 1.200 pk met een lengte van 40,92, krijgt vorm. Het schip wordt gebouwd voor de rederij "De Noordhinder" van gebroeders Rappé uit Knokke-Heist. Het gaat hier over een vervangingsnieuwbouw uitgevoerd op de scheepswerf De Graeve in Zeebrugge.



De grote slipway in Oostende is opnieuw buiten gebruik. Iedereen herinnert zich nog de aanslepende ongemakken enkele maanden geleden toen de helling maandenlang buiten dienst was. Enkele dagen geleden hebben zich opnieuw problemen voorgedaan. Hoewel het herstel van de druk bezette slipway niet meer zo lang op zich wachten.



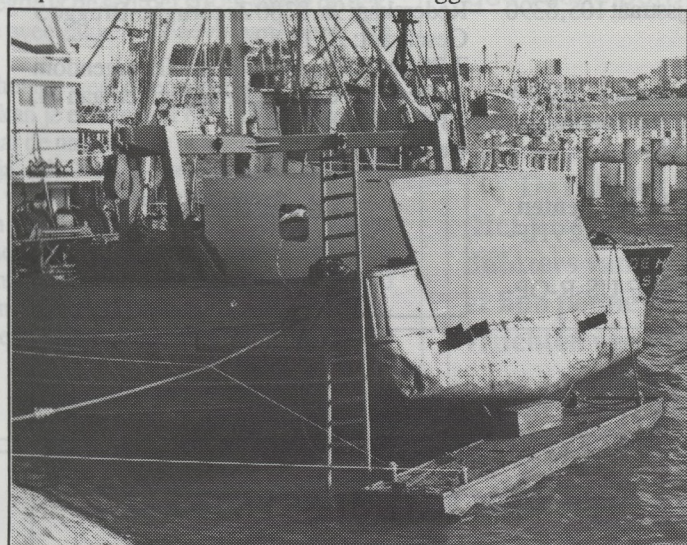
De RMT wil de carferry Prince Laurent wel van de hand doen als er genoeg voor betaald wordt. Onderhandelingen met een Griekse rederij zijn echter afgesprongen. Het schip van 118 meter (gebouwd in 1974) blijft volgend seizoen alvast in de vaart. De eventuele verkoop moet gezien worden in het kader van een beter rendement voor de RMT-vloot. Overtochten met het kleinste aantal passagiers en de minste vracht vallen immers duur uit. De RMT-politiek is dan ook gericht op minder afvaarten maar met grotere schepen.



De Zeebrugse Visveiling klaagt over het verdwijnen van duizenden bennen, een probleem dat zich duidelijk ook in andere havens voordoet. Hoe verklaart men anders de aanwezigheid van visbakken uit Berlijn, Spakenburg, Boulogne en Newlyn in Oostende.



De Brugse Persbond kende de 5de "Galbertusprijs" toe aan André Opstaele, De 59-jarige in Brugge wonende Oostendenaar was ondermeer stichter van het visserstehuis "De Bolle" in Oostende.



Ter gelegenheid van de herstellingswerken aan de Z.198 Zeenimf na een aanvaring met een vrachtschip werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om het achterschip aan te passen. Op de scheepswerf Seghers in Oostende kreeg de plankenvisser van Norbert De Groote een gesloten achterdek aangemeten.



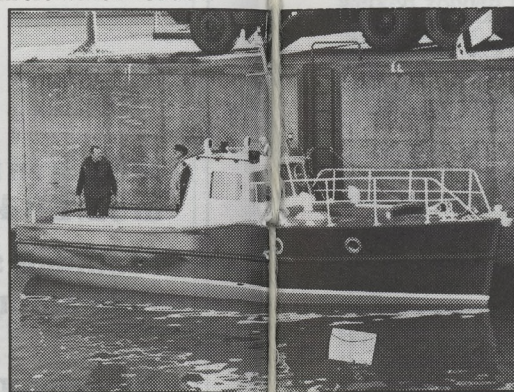
Ter gelegenheid van "Bezoekersdag" werd een bloemenhulde gebracht aan het vissersmonument "Sterken Dries" in Blankenberge. Dit gebeurt jaarlijks op 11 november op initiatief van "Ebbe en Vloed" en enkele plaatselijke verenigingen die het gebruik in ere willen houden.



Het Nationaal Verbond van Visvrenters kon tijdens het jaarlijks banket een schilderij geschenken door Redgy Van Troost verloten. Jean-Pierre Pierloot, werkzaam bij de vishandel Torreborre in Oostende, was de gelukkige winnaar van het kunstwerk.



Ter gelegenheid van de "Week van de Visserij" in Blankenberge zorgde folkloristische vereniging "Ebbe en Vloed" voor de 7de fototentoonstelling rond de plaatselijke visserij in het Oud Gemeentehuis. 5.206 bezoekers kwamen de tentoonstelling bekijken. Voorzitter Willy Vermeulen overhandigde dan ook een herinneringsgeschenk aan de 5.000ste bezoeker. Dat was dan mevrouw Madeleine Wittevrongel, zuster van de Rederscentrale-directeur.



Staf Versluys is niet alleen een verwoed zeiler maar ook graag sportvisser. Na meer dan drie jaar vrijetijdswerk kon hij een oud in mahoniehout vervaardigde legerveder uit 1941 ombouwen tot een bootje naar zijn zin. Het schipje is 9,2 meter lang en beschikt over de oorspronkelijke maar gereviseerde Kromhout van 60 pk. Het werd vorige vrijdag te water gelaten.



Op het ogenblik dat zich ter hoogte van het Oostendse Kursaal een drama afspeelde met een sportvissersvaartuig maakte de schipper van de "Kristel" rechtsomkeer. Net als de vissers van de O.20, O.225 en O.552 vond hij het te gewaagd bij zo'n zware zee uit te varen.



Vishandelaar Joël Meersman heeft zijn intrek genomen in een nieuwe vestiging in het Oostendse havengebied. Het gebouw waarin een zaak in watersportmateriaal gevestigd was werd grondig aangepast voor de nieuwe bestemming.



Tijdens een causerie over de geschiedenis van de Oostendse pers wist stadsbibliothecaris op rust Omer Vilain heel wat te vertellen over de rol van "Het Visserijblad". Ter illustratie pakte hij uit met een nummer uit maart 1940 waarin het verlies van de 0.67 Steur werd bekendgemaakt.

Neelie Smit-Kroes gaat, maar Gerrit Braks blijft

Nederland heeft een nieuwe CDA-PvdA-regering. Visserijminister Braks (CDA) behoudt zijn ministerpost terwijl Nederlands invloedrijkste vrouw Neelie Smit-Kroes (VVD) na achttien jaar van het politiek toneel verdwijnt. Het "Kaasmeisje van Verkeer en Waterstaat" zoals ze zichzelf ooit noemde brak op haar 48ste met de liberale partij die ook geen deel meer uitmaakt van het tweede kabinet-Lubbers. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt nu geleid door Hanja Maij-Weggen (CDA), een kordate politica uit Eindhoven die reeds in het Europarlement zetelde. Zij heeft bijzondere belangstelling voor watervervuiling en is volledig gewonnen voor de invoering van Europese kwaliteitsnormen voor alle Europese rivieren.

Een naam die ook regelmatig in deze kolommen verschijnt is die van de 56-jarige landbouwingenieur Gerardus Braks. Hij leidt opnieuw het Ministerie van Landbouw en Visserij dat voortaan Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij heet. Braks werd voor de vierde keer minister. Hij debuteerde als invaller op Financiën maar de opleiding van de Brabantse boerenzoon was meer geschikt om hem op Landbouw te plaatsen waar hij sinds '82 ook zit. Sindsdien was hij nauwelijks uit het nieuws. Er waren de bosbouwprojecten waaraan een luchtje zat. Bij ons is Braks best bekend in verband met de "visfraude" van de Nederlandse vissers die zich nauwelijks iets aantrokken van de EG-vangsthoeveelheden. Daarnaast was er ook de Nederlandse "melkfraude" die druk bekomentarieerd werd in het Europees Parlement. Dat Braks niettegenstaande alle kritiek zijn post behield wekt enige verwondering. Er was dan ook heel wat oppositie tegen zijn aanstelling, vooral uit landbouwkringen die iemand anders op het groene front wilden. Nu hij ook nog een natuur(vriendelijk)beleid moet voeren zal hij nog meer op de vingers worden gekeken.

Rekordharing van 36 cm

De bemanning van de hekreiler TX.52 Johannes Jan uit Texel vond tussen de haringvangst een uitzonderlijk exemplaar van 36 centimeter. Alhoewel Noord-Atlantische haring een lengte van meer dan 40 centimeter kan bereiken komen dergelijke exemplaren in de Noordzee nauwelijks voor.

Nieuw onderzoeksvaartuig voor de visserij gedoopt

Mevrouw Braks-Bardoel, echtgenote van de Nederlandse visserijminister, heeft op de scheepswerf De Merwede in Hardinxveld-Giessendam de nieuwe Tridens gedoopt. De Tridens van 73 meter werd nadien zonder problemen te water gelaten. Het schip werd gebouwd in opdracht van het Ministerie voor Landbouw en Visserij ten behoeve van het visserij-onderzoek. De Tridens biedt plaats aan 21 bemanningsleden en 12 onderzoekers en zal gebruik worden voor visserijgericht onderzoek, meteorologische waarnemingen en het nemen van bodemonsters.

Oostindiëvaarder nagebouwd

In de Nederlandse hoofdstad werd een replica gedoopt van de Oostindiëvaarder 'Amsterdam'. De bouw van het schip startte in 1985 als een project voor werklozen en heeft 8,5 miljoen gulden gekost. Met de bouw van de replica aan de hand van een konstruktie-model uit het Rijksmuseum zijn ongeveer 160 000 manuren gemoeid geweest. De lengte bedraagt 42,5 meter en de maximale breedte 11,65 meter. Op het schip prijkt een mast van 56 meter hoogte.

De Oostindiëvaarder was eigendom van de Vereenigde Oostindische Compagnie en verging op 26 januari 1749 bij Hastings met 333 opvarenden aan boord. Direct na het vertrek was het schip in een vliegende storm beland en zijn roer kwijtgeraakt. Na een stuurloze tocht over de Noordzee strandde het schip uiteindelijk op de Britse kust.

Op 9 augustus 1990 zal de nieuwe 'Amsterdam' voorop varen tijdens de scheepsparade van de manifestatie Sail. Daarna zal het zijn definitieve ligplaats krijgen

achter het Scheepvaartkwartier te Amsterdam, om als toeristische trekpleister te dienen.

Wärtsilä Diesel koopt meerderheidsaandeel in Stork-Werkspoor Diesel

Wärtsilä Diesel heeft te kennen gegeven een meerderheidsaandeel in Stork-Werkspoor Diesel te kopen. Eerstgenoemde zou dan over 60% van de aandelen beschikken, de overige 40% zouden bij SW-diesel blijven.

De Nederlandse firma is een winstmakend bedrijf dat 840 mensen tewerkstelt. Het bedrijf produceert te Amsterdam en te Zwolle en heeft verkoops- en servicepunten in Frankrijk, Engeland, Spanje tot in Zuid-oost Azië toe.

Wärtsilä van haar kant heeft meer dan 8 000 werknemers en is naast de scheepsmotorenbranche ook nog actief op het vlak van sanitair, beveiligingssysteem, , produktie- en automatiseringssystemen en huishoudelijk- en sierporcelijn.

Rotterdam attractie rijker

De haven van Rotterdam krijgt er een nieuwe attractie bij. Op scheepswerf Brouwer in Zaandam leggen vader en zoon Wijnand en Klemens Key momenteel de laatste hand aan de restauratie van een 85 jaar oude raderstoomboot. Het vaartuig dat op het nippertje is gered van de sloop, wordt in maart volgend jaar te water gelaten. Onder de naam 'De Nederlander' zal het dan dienst doen als luxe partyschip. Ook heeft de familie Key plannen om op het water jazz- en concertavonden te laten doorgaan en radio- en televisieuitzendingen te laten verzorgen.

Het schip zal met zijn roodkoper, pluche en lichte kleuren helemaal de sfeer van de jaren twintig uitademen.

DELTA FLEX BELGIUM N.V. Kielbankstraat 1 A, 8380 Zeebrugge

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

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

Privé: 050/41 76 19

Fax: 050/54 68 02

Geschiedenis van een kommissie in de Oostendse vismijn

Veel vergaderd, weinig bereikt

ZOALS U ELDERS in dit blad (zie: uit de mijnen) kunt lezen is het eenvoudig zover. De Oostendse vismijn wordt gerenoveerd. Dat daarover jarenlang vergaderd en gediscussieerd werd is wellicht iedereen bekend. Minder bekend is, dat er in de jaren zestig reeds een kommissie bestond die zich over de modernisering van de vismijn boog. Wij gingen voor u de verslagen van die kommissie napluizen en kwamen tot de konklusie dat er heel wat zaken in verteld werden, die vandaag nog aktueel zijn. Op basis van deze verslagen stelden we een reeks samen, die ons een inzicht gaf in de vele vergaderingen over de, toen reeds, noodzakelijk geachte modernisering van de vismijn.

De eerste aflevering van deze reeks bijdragen verscheen in HVB 3 van 1989, het werd vervolgd in HVB 4, het derde deel verscheen in HVB 6, het vierde in HVB 8 en vandaag sluiten wij de reeks af, vlak vòòr het jaar waarin de vismijn effectief gerenoveerd zal worden. Deze reeks over de reeds lang ter ziele gegane kommissie behoort nu dus echt tot de geschiedenis

Na in 1962 met veel geestdrift begonnen te zijn, moet men vaststellen dat het enthousiasme van de kommissie in de loop der jaren meer en meer temperde.

Niets is meer begrijpelijk.

Begonnen in augustus 1962 stond men in het voorjaar van 1966 werkelijk nog nergens.

De vele plannen, in de loop van de voorbije vier jaar geopperd, konden door gebrek aan steun van staatswege, door gebrek aan geld, niet tot uitvoering komen.

Deze gang van zaken lag vele kommissieleden dwars en deed reeds tijdens de vergadering van de kommissie van 6 augustus 1965 het verwijt horen dat de stad Brugge wél de nodige gelden voor het moderniseren en uitbouwen van de haven en vismijn van Zeebrugge van de staat kon loskrijgen, terwijl de stad Oostende geen centiem kon bekomen.

Dergelijke toestanden vond men onaanvaardbaar en de vraag werd geopperd, waarom de Oostendse parlementairen niet krachtig bij het ministerie van openbare werken zouden protesteren en erop aandringen dat de nodige fondsen ter beschikking van de stad gesteld zouden worden.

Eén belangrijk punt in de meerdere voorstellen van de kommissie zou echter toch nog gerealiseerd worden. Tijdens de vergadering van 4 maart 1966 en nadat men ter plaatse de situatie had besproken, besloot men aan het stadsbestuur te adviseren het dak van de haringhalle over zijn volle lengte, met ongeveer negen meter te verbreden en de beide uiteinden dicht te maken.

De treinsporen zouden ter plaatse uitgebroken worden en de vrijgekomen grond onder het dak zou bevloerd worden om aldus de uitstalruimte te vergroten.

Voor zover kon nagegaan worden is dit het enige belangrijke dat aan het complex vismijn-haringhalle ook werkelijk werd uitgevoerd.

De vloer van de vismijn werd voor zoveel als mogelijk en waar dringend nodig opnieuw gevoegd, de lampen die instonden voor het verlichten van de verkoopruimte werden verzaagd, hier en daar werden herstellingen aan de riolering van en buiten de pakhuizen uitgevoerd, het schilderwerk werd door het stadspersoneel van de vismijn opgefrist.

Van veranderings- en/of aanpassingswerken, nodig om de Oostendse vismijn een modern, laten wij nog niet spreken over Europees, uitzicht te geven, was zeker geen sprake meer.

Voor zover wij met zekerheid hebben kun-

nen nagaan, heeft men na 4 maart 1966 nog één maal vergaderd en wel op 6 maart 1970, vier jaar later dus, ofschoon mutaties in de samenstelling van de kommissie in al die jaren ter sprake kwamen tijdens de gemeenteraadszittingen.

Wel zijn er nog uitnodigingen verstuurd voor een vergadering op 29 mei 1970, waarvan wij echter nergens enig spoor van notulen hebben kunnen vinden. Ook gesprekken met mensen die het allemaal van dichtbij meemaakten, brachten niets op.

Integendeel, men moet welhaast konkluderen dat deze kommissie, figuurlijk gesproken, doodbloedde.

J. Praet

Het speciale
nieuwjaarsnummer
van Het
Visserijblad ligt op
29 december in de
krantenwinkel

INVESTERINGSKREDIETEN: ONZE SPECIALITEIT

PROFITEER VAN

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.



Generale Bank

Jan Coopman vaart tegen Portugal

Zeer zeldzaam zijn de gegevens over de rol van onze Oostendse kapers in de strijd op zee van Spanje tegen de Portugezen, die zich van de Spaanse overheersing wilden bevrijden (1640-1668).

We vonden een boordjournaal terug, waarin één onzer Oostendenaars zijn tocht tegen de Portugezen beschrijft. Wegens de talrijke pittoreske gegevens, de omvang en de duur van de reis en tevens de gemaakte buit, loont het de moeite mee op reis te gaan met deze kaper, geheten Jan Coopman.

De naam Coopman bevindt zich reeds vermeld op de parochieregisters van Oostende in 1615. Wellicht is onze Jan een afstammeling van deze tak. Jan Coopman is nu precies niet de eerste de beste.

We vinden hem reeds vermeld als kapitein op 2 oktober 1642, bij het opbrengen van een prijs van zestig last en zes stukken, geladen met suiker, olie en tabak, die door hem veroverd werd samen met twee andere kapiteins.

Op 31 augustus 1643 zond hij, samen met collega Butiens, een dogger van tien last op naar Oostende.

Nog in september 1643 vermeldt de prijzenlijst van de Admiraliteit van Oostende een schip van honderd tachtig last, de "Witte Duyfve", veroverd door Coopman. Hij kwam Oostende binnen op 14 oktober 1644 met een fluit van honderd vijftig last, "den Jonghen Tobias", geladen met hout.

Op 29 juli 1645 werd nog door Coopman als buit opgezonden naar Oostende een "terneuf vaerder", d.i. een visser op New Foundland, van veertig last, van het strand afgehaald, en een haringbuis.

In oktober 1645 vermeldt de met Brussel gevoerde korrespondentie van de Admiraliteit nog diverse prijzen, opgebracht na de doorbraak van de "Staten-blokkade", d.i. de Hollandse blokkade, met zware oorlogsschepen, van de Vlaamse kust.

Jan Coopman vaart op 3 januari 1646 buiten de haven van Oostende in gezelschap van kapitein Manuel Butiens. Reeds op 6 januari kunnen ze een boot van veertig last, "de Fortune", van Vlissingen, geladen met vis en azijn, naar de thuishaven opsturen, en 's anderendaags, op 7 januari, volgt een galjoet van twintig last, met kastanjes en wijn.

Hetzelfde jaar, op 25 augustus, varen beide kapiteins opnieuw samen uit. En op 6 september zendt Coopman een fluit op, van honderdveertig last, hernomen op de vijand, en op 17 september is hij terug met een fluit van honderdvijftig last. Kortom, de buit van Coopman, alleen of in compagnie, wordt op vijf jaar tijd geschat op meer dan vijftig stuks.

Na de oorlog tegen de Hollanders gaat het vervolgens tegen de Engelsen. Hij voerde op dat ogenblik een fregat van acht stukken kanon waarmee hij vermeld staat op de lijst van de Admiraliteit van 1656. Hij kreeg daar patente ter kaapvaart voor op 9 februari 1656. Zijn fregat draagt de naam van "Ste Anne" en hij neemt er mee deel

aan de beruchte Engelse oorlogen, waarin ook de beroemde Erasmus de Brouwer zich glorieus onderscheidde. Coopmans maakte nl. deel uit van een groep van twaalf fregatten, veertien snauws en één

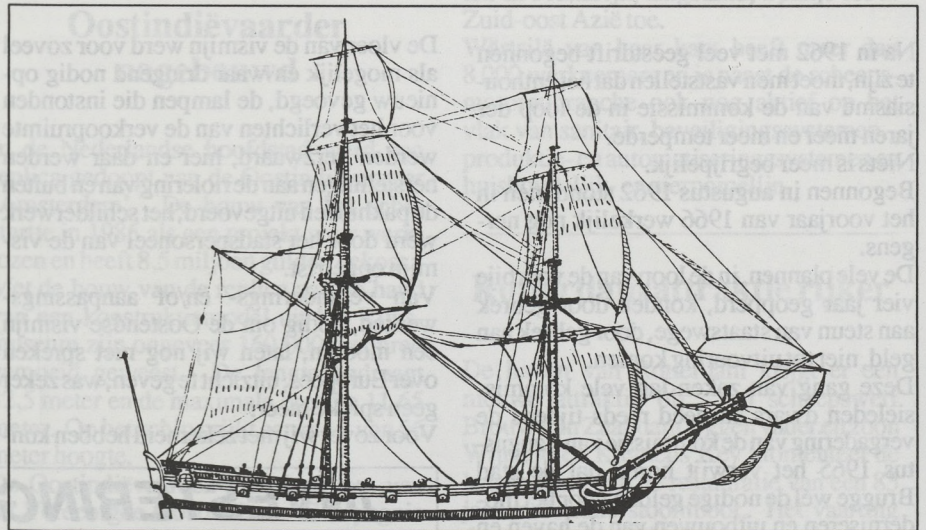
lange reis, die naar de Portugese wateren zal gaan.

Naar Portugal

Wij zullen zijn wedervaren van 16 september 1663 tot 1 augustus 1665, een lange tocht van bijna twee jaar, van dichtbij volgen.

Nadat de vrede met Engeland was gesloten kon de Oostendse kaapvaart voortgezet worden tegen Portugal, ver van huis, in totaal vreemde wateren.

De Portugezen hadden sinds ze hun vrijheid heroverd hadden in 1640, af te rekenen met de Spanjaarden en de Hollanders.



Een snauw (17de eeuw). Uit "Gens de mer à Dunkerque aux XVIIe et XVIIIe siècles, van A. Cabantous en J. Messiaen. 1977.

doggerboot, die te Oostende hun vaste thuishaven hadden en vooral tegen de Engelsen uitvoeren. Zijn fregat is zonder twijfel het schip dat met zijn acht kanonnen — er is er zomaar één — deelnam aan het gevecht van 13 mei 1656, waarin Erasmus de Brouwer werd krijgsgevangen genomen en gevangelijk naar een Engelse gevangenis werd gevoerd. Kronijkschrijver Bowens beschreef het gevecht met veel talent in zijn "Nauwkeurige Beschrijving der oude en beroemde zee-stadt Oostende".

Coopman zal dus zeker ook zijn deel gehad hebben in de andere en talrijke zeegevechten met de Engelsen, die door Bowens worden aangegeven. Coopman verdwijnt uit de verhalen tot 4 september 1663, datum waarop hij opnieuw een kaperspatente kreeg, dit keer voor een fregat van zestig last, bewapend met tien stukken kanon en gedoopt met de weidse naam "Jesus, Maria, Joseph en Donas". Hij stortte voor dit schip een zware borgsom zoals dit gebruikelijk was voor een

Onze kapers speelden hier hun rol in mee en opereerden hoofdzakelijk langs de Portugees-Spaanse kusten, tot aan de Azoren, en zelfs tot aan Gibraltar.

Reeds in 1656 signaleert men te Oostende de kapiteins Anthonie Snip, Enghel Crop, Geraert Janssen, Laurens Andriessen, Anthonie Clinckaert en Jacob Cauwel die met zwaar bewapende vaartuigen — van twaalf tot zesendertig stukken geschut — het Zuiden en zelfs de Turken (Barbarije of Noord-Afrika) onveilig maken.

De aanhef van het boordjournaal dat de tocht van Jan Coopman verhaalt is klassiek: "Relaes van Capn Jan Coopman commandeerende op eenen fregatte genaempt Jesus Maria Josepet Ste Donas uut Ostende gevaeren op den 16 Setember 1663 om te gaen crussen op de vianden van Sinen Connellike Magt van Spagnie voor sin eerste voyage".

Pas op 1 oktober vermeldt het journaal enig nieuws, nl. de ontmoeting met een prijs van kapitein Joannes Bankaert van

Vlissingen, die Coopman heeft laten gaan. Dergelijke vriendschappelijke ontmoetingen op zee gingen geregeld gepaard met het uitwisselen van geschenken en werden soms uitvoerig weergegeven.

Zo kwam Coopman bij een Engelse bark, beladen met fruit en wijn, en kreeg hij als geschenk "voor de sieken 6 granaatappels ende 12 sitronen". Men weet hoezeer dergelijke vruchten geapprecieerd werden, vooral als remedie tegen scheurbuik, de klassieke zeemansziekte van lange reizen.

Wanneer men op 19 oktober opnieuw een Engelsman ontmoette, deze keer geladen met rozijnen, bekwaam men opnieuw van hem "voor de sieken 12 sitronen".

Op 30 oktober was Coopman in de buurt van de Azoren — "de Vlaemsche heylanden" — tussen Santa Maria en het eiland Sao Miguel, allebei eilanden van de Oostelijke Azoren, waar hij een Engelsman een kan brandewijn cadeau doet en er een half pond "tuback" en acht vissen (baquelau = kabeljauw) voor in ruil kreeg.

Op 20 november, eveneens bij Sao Miguel, kocht Coopman een ton tar uit een gestrande boot.

Wanneer 's anderendaags een Portugese schuit met zeven man aan boord bij Coopman komt, gebruikt hij die mannen om aan land water te gaan halen, maar hij is zo slim de meester van de "schutte" aan boord te houden "voor versekerincke dat sy wederomme comen soudent"...

Op 27 november ontmoet Coopman de boot die ze op 20 november gestrand hadden gevonden, en die geladen was met tonnekens buskruit. Men haalt die buit aan boord, krijgt van de Portugees brandewijn, en wisselt de schipper van de "schutte" uit voor een rantsoen van twintig à tweeëntwintig "aragnappels".

Na nog wat geven en krijgen met een Engelsman liepen de Oostendenaars binnen La Coruña, op 4 januari 1664, om op 12 februari terug in zee te lopen.

Er moeten toch wat zieken aan boord zijn geweest, want bij elke gelegenheid zocht Coopman de kans om sinaasappelen of citroenen te kunnen krijgen; zo ook van een Engelsman die van Brazilië komt en die hij ontmoet op 6 maart. Coopman wisselde met hem een koppel kiekens en vijftientwintig pond brood uit voor een tonneken anjovis, een vaatje olijven en veertig à vijftig "aranappels".

De uitwisseling van geschenken gaat verder, tot in de buurt van Fayal, in de Azoren.

Eigenlijk gebeurde er in die ganse tijd niets noemenswaardigs, het kleine rantsoen

van de Portugese "schutte" uitgezonderd. Slechts op 10 juni — na zeven maanden — kon men vòdr Marin, (ten N. van Vigo) een Engelsman van Londen opbrengen naar Vigo, om hem te ontlasten van een deel van zijn lading, dat als goede prijs mocht aanzien worden, omdat het voor Portugal bestemd was.

Blijkbaar zijn onze Oostendenaars blijven

vierennegentig Portugese soldaten transporteerde en die naar Lissabon wilde brengen, werd de Hollander gevankelijk naar Vigo gebracht als goede prijs. De lading werd aangeslagen, de schipper mochtechter "vrijende lybre" vertrekken. En de soldaten? "Middaegs de soldaeten laeten loopen..."! Zo ging dat om geen "enbras" te hebben. We hebben van de



Een fluit (uit de Encyclopédie van Diderot en d' Alembert).

rusten te Vigo, want slechts op 30 juli kwamen ze opnieuw in zee.

De ganse maand augustus ontmoette Coopman slechts Engelse schepen, w.o. een dat naar de Kaap de Goede Hoop (Caep de Esperance) ging om er neger-slaven te gaan halen.

Op 3 september liepen ze binnen in Marin, om te banken, en de dertiende werd wederom uitgezeild.

Men wisselde steeds maar tabak, sinaas-appelen en brandewijn uit.

Maar op 12 oktober werd het plotseling serieus.

Men geraakte in gezelschap van de Oostendse kapitein Adriaen Coots en men ontmoette vòdr Kaap Finisterre een Hollander, komende van Amsterdam, "de Craemer", geladen met veertig grote masten en duizend planken. Daar hij ook

rekening van die prijs sporen gevonden: de afrekening van die veertig masten gebeurde slechts op 23 juni 1685, hetzij meer dan twintig jaar nadien; intussen was reder Jan de Raedt reeds overleden en konden zijn erfgenamen er wel bij varen. Die langdurige afrekeningen waren trouwens een pest van de kaapvaart en lokten vaak protest uit bij reders en bemanning. De bemanning was soms reeds lang verdwenen vooraleer tot de verdeling van de winst kon overgegaan worden.

Nu, na deze eerste betekenisvolle buit, kon weer wat gerust worden tot 9 november, nadat het onweer Coopman had verplicht enkele dagen te schuilen bij Rodondella (bij Vigo).

Men stak zeker onder goed gesternte in

zee, want op 12 november werd het een grote dag.

Coopman en kapitein Gaspard Verstelle veroverden een Engelsman met negen stukken kanon, de "Willem", komende van "Terneuf" en geladen met tweeduizend kwintaal droge vis, willende naar Oporto. Deze terneufvaerder werd dadelijk opgezonden als buit naar Vigo.

Maar dezelfde dag, bij avond, was het een ganse meute Oostendenaars, Gaspard Verstelle, Jan Maes alias Majorke (!), Geraert Janssen de Jonge, Joost Pietersen, Jacob Delavoet en Pieter Moereman, die samen een Engelsman met negentien stukken kanon en geladen met drieduizend kwintaal droge vis en een andere Engelsman met duizend kwintaal droge vis, allebei bestemd voor Oporto, veroveren en opsturen naar Vigo. Na dat exploit noteerde de schrijver droogweg in zijn boordjournaal "sin alson ons fortune wederomme gaen zoeken..."

De "fortune" liet niet lang op zich wachten. Want op 22 november 's morgens, rond kaap Finisterre, zag Coopman een zeil dat naar kaap Finisterre toeliep. Hij maakte er jacht op en tegen de middag was hij erbij. Het was een Portugees met een zeer rijke lading.

De inhoud van het schip bedroeg vijf-

honderd vijftig kassen suiker, driehonderd vijftig rollen tabak, driehonderd vijftig huiden, Braziliaans hout (chacarandana) en zevenendertig olifantstanden.

Deze prijs zou, volgens onze Bowens, die er ook over spreekt, meer dan twee tonnen gouds" waard zijn geweest.

Volgens het journaal van Coopman zelf heeft de lading "goedt ende quaedt" negenenvijftigduizend pattacons opgebracht, terwijl het "hol vant schip" met al wat erbij was de som van achthonderd pattacons waard was, behalve, zegt het journaal eerlijkheidshalve, "eenige tuback ende huyden" die Coopman zelf ingepalmd had.

Deze prijs werd trouwens niet naar La Corufia opgebracht zoals Bowens meent te weten, maar naar Gibraltar, waar hij op 28 november arriveerde en er werd verkocht.

En dan bleef men lange tijd in Gibraltar liggen, omdat proces en verkoop zoveel tijd vergden en "wy soo lange int proces ende beslacht van den Conninck geweest hadden..." De zaak sleepte dus maanden aan, zoals zo dikwijls het geval was bij de afhandeling van de verkoop der prijzen.

Slechts op 21 juni 1665 vertrok men naar huis en kwam men op 22 juni in de baai van Cadix (Cales Males), om op 16 juli

1665 uit de baai van Cadix te vertrekken en op 1 augustus — "godt sy geloof" — terug te Oostende binnen te komen.

De reis had bijna twee volle jaren geduurd. Op 3 september is er een nieuwe patente ter kaapvaart op naam van Jan Coopman, voor een snauw van 25 last en zes stukken geschut, waarin Coopman zelf aandeelhouder is voor een achtste.

Verder horen we niets meer van hem. Heeft hij nog gekaapt? Of heeft hij ter koopvaardij gevaaren? Wellicht zal nog eens een of ander dokument daarover gevonden worden en ons nadere gegevens bezorgen.

Walter Debrock.

Een indrukwekkende reeks

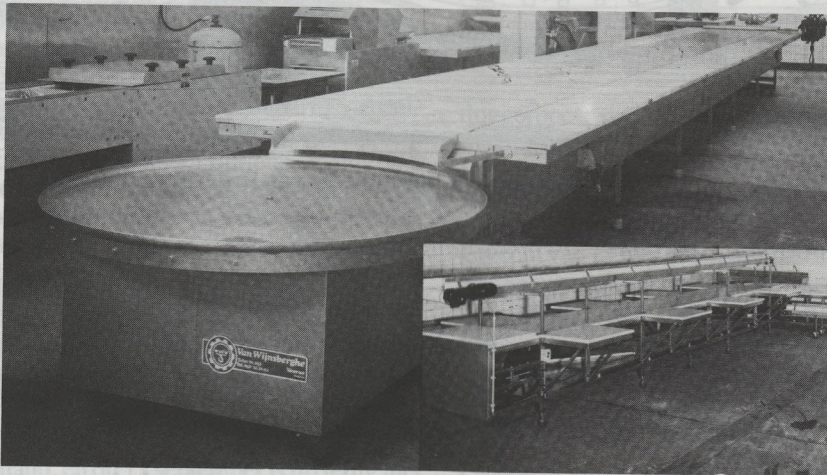
De auteur van deze serie "mannen met baarden" is in dit blad bezig aan een indrukwekkend stuk geschiedschrijving.

In deze reeks over de Oostendse kapers verschenen tot nu toe de levensbeschrijvingen van:

- Willem Bestenbustel, HVB 2, 1988
- Paulus Bestenbustel, HVB 3, 1988
- Erasmus de Brouwer, HVB 4, 1988
- Cornelis Rees, HVB 5, 1988
- Thomas Gournay, HVB 6 & 7, 1988
- Pieter de Ry, HVB 8 & 9, 1988
- Filips van Maestricht de Oude, HVB 10, 1988
- Filips van Maestricht de Jonge, HVB 11 & 12, 1988
- Michiel Mansvelt, HVB 1, 1989
- Jacob Gerrebrantz, HVB 2, 1989
- Michiel Canoen, HVB 3 & 4, 1989
- Passchier De Moor, HVB 5, 1989
- Matthieu De Moor, HVB 6, 1989
- Philippe De Moor, HVB 7, 1989
- Joannes Lindersen, HVB 8 & 9, 1989
- Anthon Lefebvre, HVB 10, 1989
- François Carpentier, HVB 11, 1989
- Jan Coopman, HVB 12, 1989.

En de reeks gaat verder.

VAN WIJNSBERGHE KONSTRUKTEUR VAN INOX INSTALLATIES



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

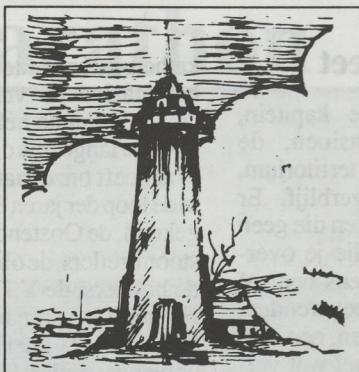
- ◆ Rookwagens
- ◆ Containers
- ◆ Wasmachines
- ◆ Kookketels
- ◆ Alle maatwerk

EEN ADRES:

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

De laatste vuurtorenwachter

HET GAAT HIER van kwaad tot erger. Twee maanden geleden startte ik mijn reeks onthullingen over de medewerkers, redactieleden en directeurs van Het Visserijblad. Ik vertelde de lezers de trieste waarheid over Crabeels, Loy, Vandekerckhove en Versluys en verleden maand nog stelde ik de verregaande manie van Depoorter aan de kaak. Maar daarmee is de kous nog niet af. Er zijn nog kornuiten, waarvan het boekje eens mag opengelegd worden. Zo is er redaktielid Walters bijvoorbeeld, waarvan moet gezegd worden dat het toch eigenaardig is dat niemand de exakte leeftijd van die man lijkt te kennen... Of van de medewerkers Baert, Brutin, Corveleyn, Decerf, Desnerck, Goberecht, Goethaels, Kermarrec en Stasse, waarvan de lezer zich toch wel moet afvragen wat die namen in het colofon staan te doen. Hebben jullie in de loop van dit jaar een bijdrage gezien van die mensen? Neen! Dat hebben jullie niet, want die gasten hebben van heel het jaar geen letter op papier gezet. Laat ons even het lijstje afgaan. Baert is iemand met een kunstgalerij en Brutin, dat is een kunstcriticus. Haha. daar gaat mij een lichtje op. Daar zit iets anders achter. De hoofdredakteur, die een (zeer mislukte) kunstschilder is, denkt die mensen te paaïen door hen een plaatsje in dat colofon te geven, en zodoende zijn onbegrijpelijke schilderijen aan de man te brengen.



Wie hebben we dan nog. Corveleyn. Laat me eens kijken, wie is dat nu weer? Juist, dat is de hoofdredakteur van een mooi ogend reclameblad, dat vol staat met naakte madammen. Vandaar. Wie Decerf en Goberecht wel mogen zijn, daar heb ik niet het minste benul van, maar die Desnerck, die ken ik

wel. Dat die man geen tijd gevonden heeft om iets voor Het Visserijblad te schrijven, begrijp ik wel. De mens is druk doende met de deur-aan-deur verkoop van zijn Oostends woordenboek. Je kunt niet alles doen. Dan is er nog Kermarrec. Het is een publiek geheim dat deze ex-legionair, ex-boekhandelaar en ex-barhouder alleen maar van nut is om de hoofdredakteur regelmatig van drank te voorzien. Dat alleen al verdient — volgens dezelfde hoofdredakteur — een plaats in het colofon. Tenslotte zijn er nog Stasse en Goethaels en dat zijn vrouwen. Ik weet het niet met zekerheid, maar dat zullen wel "vriendinnen" van de hoofdredakteur zijn. Van de overige medewerkers aan dit blad zijn er alleen maar goede dingen te vertellen. Dus dààrvoor zwijgen we.

In moeilijke ogenblikken kunt U op BP oliën vertrouwen.



Walters als een stalen treiler op de duiken. Het land die ze een paar jaar eerder van Walter treilers de kust naar plunderen. (zw)

van schepen, mensen en van de zee

Planeet

BUURMAN, de kapitein, gaat met pensioen, de oceaan was zijn territorium, de treiler zijn verblijf. Er zijn van die zaken die geen inspraak dulden, zaken die je overvallen, of je het ermee eens bent of niet. Dit overkomt ook zeevarenden, vanzelfsprekend. Pensioen, een magisch woord waarin — met wat verbeelding — een gelukkige toekomst verborgen ligt.

Van d' een op d' andere dag gebeurt de splitting: van naarstige vlijt aan boord van het schip naar een nieuwe toekomst.

Hijgend van dadendrang is de kapitein na meer dan dertig jaar op God's grote akker, op eigen nest neergestreken, aan wal. Eerst, vele jaren geleden, was hij lavertje, lichtmatroos, matroos, stuurman en later meester naast God. De milde zeelucht heeft hem wellicht toegelaten wat adem op te sparen voor de oude dag. En, tenslotte, is de kapitein nog maar twee maal dertig.

Gedaan de wereld van de verten, gedaan met het vissen op het ritme van de migratie, gedaan de arbeid om het naakte bestaan. Nu zit onze merkwaardige buurman gekneld tussen wat is geweest en wat komen moet, vanaf nu is de tijd voor hem van weinig belang meer, hij zal nu in de kleine gesloten wereld van vrouws keuken automatisch koffie drinken. Hij komt van een andere planeet. De punctualiteit van thuis heeft niets meer van de permanente beschikbaarheid van de zeeman in 't gelaat van onvoorzien, gevaarlijke omstandigheden.

Na de hoge beuken van de Noordzee-

kathedraal smaakte het borreltje, het pintje, het maakte de vreugde voor de goede "markt" van de helft groter en 't verdriet voor de lange reis de helft kleiner.

Wat heeft onze man niet allemaal beleefd in de loop der jaren? Hij heeft de visbakken gekend, de Oostendse Rederij, de P.V., de stoomtreilers, de oliebranders, de motoren, de bokkers, de V.D.korre, de hektrawler. Hij heeft gevaren met als enig instrument het kompas, later met decca, satelliet-ontvanger, radar. Hij heeft ervaren hoeveel wijsheid er nodig is om het vissersberoep uit te oefenen, het verschil leren kennen tussen de letter en de geest van het zee-aanvaringsreglement en vele andere theorieën en hij heeft 'surtout' geleerd dat in de scheepvaartwereld de wijsheid van vandaag niet die van morgen is!

We durven aannemen dat buurman de vrije tijd als problematisch zal ervaren na een heel mensenleven aan de eeuwigheid van zon en zee geketend te zijn geweest. We vragen ons af wat voor hem nu nog zinvol zal zijn? We kunnen ons niet ontdoen van de indruk dat hij meer zal willen dan alleen maar wandelen in de milde zon. Wie zal nu aan boord van zijn schip ronddolen, wie zal er nu over de goede navigatie waken en de diepten opsporen waar nog een visje te vangen valt? Hij was het hart van de rederij, een kampioen van de zee. Hij begroette iedere reis steeds met vreugde en werkdrijf, al bliezen de oceaanstormen woedend hun bedreigingen.

Nu gaat hij met pensioen, aan de sombere Noordzeekust, een andere planeet.

Als wederdienst krijgt hij het voordeel iedere avond terug thuis te kunnen komen in 'teigen flatje met de vertrouwde kapstok, de badkamer, bij de eigen bal gehakt en de vanillepudding, iedere avond. Niet met

een ander lief de horizon tegemoet, maar naast haar die zijn tongen bakt en zijn koffie zet. Geen stoeipoes, maar toch ook geen onaantrekkelijke dame.

De kapitein is op de steile klippen van het pensioen terechtgekomen. Dergelijke rampen gebeuren zonder inspraak. Zoveel is zeker. Zijn leven houdt op oneindig te zijn, de dagen zullen schuiven aan de wal, geruisloos, want morgen-is-vandaag-reeds-gisteren. Vanzelfsprekend zal hij de tijd vinden om troost te zoeken onder de kurk van een fles wijn, een chateau; ook om naar de mis te gaan en aldus te zorgen voor wat comfort in 't hier-namaals.

De schipper komt van een andere planeet.

Hij zal voortaan bestaan zonder het bestek op de middag, zonder koersen en verheid en peilingen, dieptemeters, trackplotters, zonder haast, zonder schip, zonder deining.

Wellicht vindt de schipper, raider van de last arc, de innerlijke stilte na de roekeloosheid van een beroep dat niet overliep van liefde, een bestaan dat niet simpel was, noch eenvoudig en dat geen geschenken gaf. Struggle for life. Maar ongetwijfeld zal hij nog vele keren denken aan het wondere samenspel van water, wind, en schepen aan de grote samenzwering, de uitgestrekte woestijn, waar de mens nooit alleen is, waar hij altijd de zee aan zijn zijde voelt.

LIN



VOOR DE VISSERIJ

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

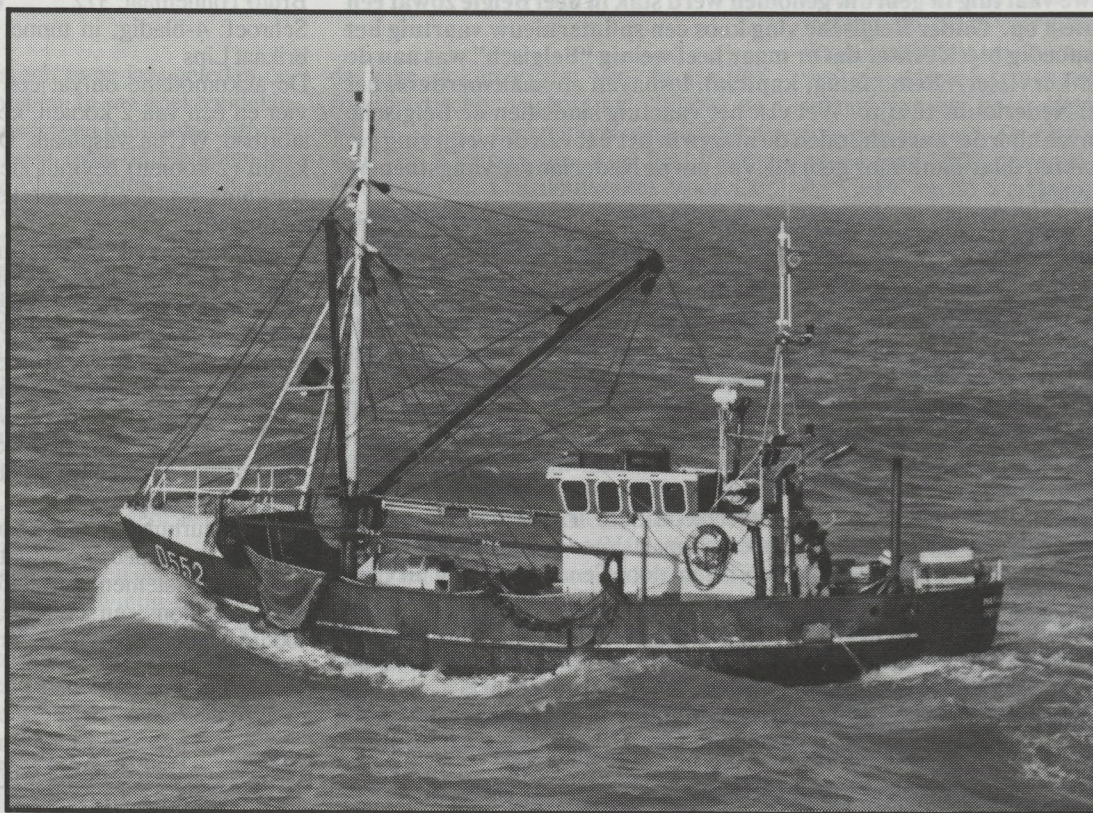
A.T.S. ZEEKUST

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

Bezoek onze toonzaal.
Verkoop elektrisch materiaal

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

O.552 Marathon



BOUWJAAR: 1954

UITRUSTING: boomkor— en spanvisserij

MOTOR: ABC (1954)

WERF: Bocher, Zeebrugge

TONNAGE: 39,68 bt

VERMOGEN: 135 pk (99kW)

TYPE: stalen kusttreiler

LENGTE: 17,53 m (l.o.a.)

EIGENAAR: Pierre Devriendt-Calemijn

35 jaar in de kustvisserij

De Oostendse zeevisserijvloot telt nog een tiental vaartuigen van voor de jaren zestig. In deze reeks kwamen er al vier aan bod (O.23, O.32, O.192 en O.318). Op een IJslander na zijn het allemaal kustvaartuigen van om en bij de twintig meter. Het illustreert nog maar eens dat de vernieuwing van de kustvisserijvloot geen gelijke tred hield met de modernisering van de grote bokkers.

Deze maand is de O.552 'Marathon' aan de beurt. Het is op één na het kleinste vaartuig van de vloot. Het vaartuig werd gebouwd op de werf Bocher in Zeebrugge (waarvan nu nog slechts twee vaartuigen in de vaart zijn), een werf die na de tweede wereldoorlog van start ging en als eerste stalen vissersvaartuigen bouwde in Zeebrugge. In oude nummers van de "Officiële lijst" staat het schip (toen Z.552) merkwaardig genoeg als een houten vaartuig aangeduid om enkele jaren later als een stalen treiler op de duiken. Het gaat hier ongetwijfeld om een foutieve aan-

duiding die later werd rechtgezet. De werf Bocher verdween in 1983 bij de uitbouw van het Albertdok.

De vissersboot, besteld door Joseph Van-torre, liep van stapel en voer de eerste jaren als Z.552 Marathon. In september 1964 kwam het schip in handen van de Zeebrugse reder Frans Rammeloo. Het kustvaartuig bleef nog geruime tijd in Zeebrugge tot het op 27 september 1977 een nieuwe zeebrief kreeg op naam Diana Belpaeme uit Oostende. De reedster was een bekend gezicht aan de vistrap, terwijl schipper Hubert Van Grembergen voor de aanvoer instond. Hij liet trouwens het oorspronkelijke kleine stuurhuis vervangen door de huidige brug. De O.552 veranderde nogmaals van eigenaar begin 1985 toen Vuurtorenaar Pierre Devriendt-Calemijn het schip verwierf. Reedster Belpaeme bleef echter in de visserij met de grotere O.427 Pascal (ex-Z.427 Roeland) die ze een paar jaar eerder van Walter Witgeers overnam. Reder Devriendt is een

visserszoon die zijn eerste stappen in de visserij zette op de kleine O.260 Atlantic (20 bt) van zijn grootvader waar hij 26 jaar aan boord bleef. De garnaalschuit werd onder-tussen wel eigendom van zijn oom en naam-genoot Pierre (André) Devriendt die er nu nog de O.455 Zeesymphonie op na houdt.

Pierre Devriendt is schipper-motorist aan boord van de O.552. Tijdens de kustvisserij op garnalen en tongen of de spanvisserij op gullen (met N.555 Valentino) wordt hij bijge-staan door de matrozen Albert Eerebout en Gino Van Gheluwe. Na al die jaren blijft het vaartuig het doen met de oorspronkelijke (maar in '62 gereviseerde) motor. Als het weer het toelaat tenminste, want de kleine kustvisserij blijft aan de grillen van de natuurelementen onderworpen. Dat levert nog-al wat dagen visverlet op voor de eendags-vissers die met lede ogen moeten toezien hoe de veel sterkere (Nederlandse) bokken-treilers de kustzone plunderen. (gw)

Alles over de Z.571 'Custos Deus'

Enige maanden geleden is er nogal wat te doen geweest rond de tewaterlating van de nieuwe Z.571 'Custos Deus'. Het schip werd op 30 maart jl. te water gelaten en is sindsdien nog maar één enkele keer in Belgische havens gezien.

Toen het nieuwe vaartuig in gebruik genomen werd stak in heel België zowat een storm van protest op. Onder Belgische vlag koos een splinternieuw vaartuig het zeesop. Zeer spoedig bleek echter dat er maar heel weinig "Belgisch" was aan de moderne boomkorvisser. Bemanning, kapitaal, loshaven en zaakvoerders, het bleek allemaal Nederlands te zijn. Wel vist het vaartuig sindsdien de Belgische quota op. Slimme noorderburen hadden de mazen in het net van de wetgeving gevonden en maakten daar dankbaar gebruik van om de Nederlandse vangstbeperkingen te omzeilen.

Metz

De Z.571 werd gebouwd op de scheepswerven 'Metz' te Urk. Die werf is niet aan zijn proefstuk toe. Hij werd opgericht in 1862. De eerste werkzaamheden bestonden hoofdzakelijk in het herstellen van houten vissersvaartuigen, maar al gauw werden ook stalen boten gebouwd.

In 1976 werd een nieuwe ultramoderne werf gebouwd, speciaal voor het bouwen van stalen en aluminium vaartuigen van maximaal zestig op tien meter. Er werken momenteel, verdeeld over de scheepsbouw enerzijds en de herstellingswerken anderzijds, vijfenzeventig mensen.

Naast de Z.571 (880 kW) werd dit jaar ook reeds de UK 133 'Aaltje Jacoba' afgeleverd.

Technische kenmerken

Toen de Z.571 'Custos Deus' door de scheepswerf aan zijn eigenaars 'Rudo' BVBA uit Knokke-Heist (een vennootschap naar Belgisch recht, onder Nederlandse controle) overgedragen werd, zagen we de nieuw ontworpen en moderne boomkorvisser voor het eerst (en voor het laatst?) Zeebrugge aandoen. Het ontwerp werd uitgetekend door ir. Zeeman (Conoship International BV) en het casco werd geprefabriceerd door Centraalstaal BV uit Groningen. Metz BV bouwde de stalen romp en het aluminium stuurhuis. De afwerking gebeurde bij A & L Hoekman BV van Urk.

Het vaartuig dat 11 knopen haalt heeft volgende kenmerken:

Lengte over alles: 38,9 meter

Breedte: 8,00 meter

Diepte: 4,50 meter

Bruto Tonnemaat: 372

Schroef: 4-bladig, in tunnel van het fabrikaat Lips

De akkomodatie omvat één kabine van vier en één van 2 kooien, keuken, mess, stortbad, WC en wasplaats. De schipperskajuit (2 kooien) bevindt zich achter het stuurhuis en heeft afzonderlijke voorzieningen.

Het vaartuig wordt voortgestuwd door een Stork Werkspoor Diesel hoofdmotor van 880 kW (1 200 pk) met een keerkoppeling van Reintjes met een reductie van 1:5.

Verder zijn er nog twee Volvo Penta hulpmotoren met een output van elk 286 pk (210 kW) en een havengroep van hetzelfde merk, die 60 pk kan ontwikkelen. De 8-trommellier is er een die gebouwd werd bij Jan Luyt in Den Oever.

In het stuurhuis bevinden zich naast het kompas en de decca navigator ook nog twee radarsystemen, een telefoon, een log, twee marifoons, een scrambler, twee echoloodtoestellen, een ontvanger en een computerinstallatie

(f.v.).

Z.571 'Custos Deus'. (foto A. Vermeulen)



Heistenaar Georges Devent pakt uit met vierde kijkboek

"De Vlaamse Zeevisserij" in 400 foto's

"Het idee ontstond twee jaar geleden op Nederlandse bodem. In een boekhandel in Sluis stond ik naast een Belgisch echtpaar dat een fraai boek over de Nederlandse visserij inkeek. Waarom kan zo iets bij ons niet, vroeg de vrouw zich luidop af. Vanaf dat ogenblik stond het vast dat ik deze taak op mij zou nemen." Aan het woord is de Heistse verzamelaar Georges Devent die het boek straks op de markt gooit. Hij is overigens op dit vlak niet aan zijn proefstuk want de 41-jarige ingenieur elektriciteit stond als samensteller reeds vermeld op de fotoboeken "De Oostkust van toen", "De Westkust van toen" en "Het Heist van toen".

Visserszoon Georges Devent is dan ook een fervent verzamelaar van alles wat verband houdt met de kust en de visserij. Gedurende de voorbije twintig jaar verzamelde hij 20.000 postkaarten en oude foto's, honderden boeken, tijdschriften, jaarverslagen, scheepsmodellen en enkele merkwaardige schilderijen. In zijn hooggelegen appartement bleef dan ook geen hoekje onbenut. Een kollektie om een aardige reeks boeken vol te proppen. De samensteller ging echter anders te werk. Hij wilde zoveel mogelijk origineel en nooit eerder gepubliceerde prenten in zijn boek. Ondanks zijn omvangrijke verzameling ging hij ook elders zoeken. Hij kreeg dan ook toegang tot de voornaamste kollekties aan de kust. Hij kon putten uit

de rijke dokumentatie van de Heistse folkloristische vereniging "Ebbe en Vloed", kreeg deskundige aanwijzingen van Jef Klausen en van het Visserijmuseum in Oostduinkerke. Voor De Panne ging hij te rade bij Freddy Rigaud, voor Nieuwpoort bij Jules Callenaere, voor Zeebrugge bij Walter Dobbelaere, voor Blankenberge bij Elie Billé en voor Oostende kwam hij bij Dick Verbanck en Maurice Declercq terecht. Stuk voor stuk verzamelaars die unieke stukken bewaren. "Ik kreeg de beschikking over de crème uit hun kollekties. Ik was er mij immers van bewust dat mijn verzameling veel hiaten vertoonde die zij konden opvullen. Immers, het was van meetaf niet mijn bedoeling om mijn eigen verzameling in de kijker te plaatsen maar om volledigheid na te streven met onuitgegeven foto's uit de periode 1875-1955 en als het niet anders kon werd links en rechts een postkaart opgenomen. Het boek bevat ook nog een 25-tal kleurenreproducties van schilderijen die visserstaferelen tonen."

Visserijmicrobe

De oorsprong van zijn belangstelling voor de visserij is niet ver te zoeken. Georges Devent komt uit een vissersfamilie. Zijn vader was visser, eerst in de Panne, Heist en later in Zeebrugge. Zijn moeder was een dochter van de alomgekende Maurice

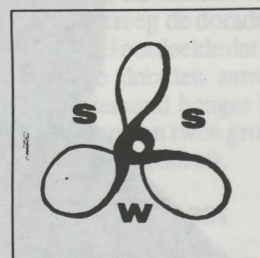
Calcoen, zelf een zoon van een IJslandvaarder die er nog met de "smack" op uit trok. De samensteller van het boek groeide op tussen de vis en de viswinkel van zijn grootouders in De Panne en later tussen de Heistse vissersbevolking. Ook zijn ouders sloegen al aan het verzamelen met een voorliefde voor 19de eeuwse schilderijen en foto's uit de vorige eeuw. Met veel geduld heeft samensteller Devent de inhoud van het boek opgebouwd en de foto's gesitueerd. De Oostendse vissershaven rond 1880, de eerste stoomtreilers, de "cierk" en de sociale omstandigheden waarin de Oostendse vissersbevolking rond de eeuwwisseling leefde zijn voorbeelden van enkele ontroerende beelden. De vergane glorie van de Panse haringvisserijen de Blankenbergse strandvisserij komen ruimschoots aan bod evenals het Heistse visserijleven. Het boek staat bol van herinneringen aan de opkomst van Zeebrugge en het leven in Nieuwpoort, de gouden haringvangst tijdens de tweede wereldoorlog, de visserswijken in Oostduinkerke en Koksijde. Andere onderwerpen zijn de legendarische IJslandvaart, bedevaartplaatsen en figuren uit de Vlaamse visserijwereld. Dit alles samengebondeld in een lijvig lees- en kijkboek dat eerstdaags verschijnt. (gw)

"DE VLAAMSE ZEEVISSERIJ" door Georges Devent verschijnt bij Uitgeverij Marc Van De Wiele uit Brugge. 208 blz. ft. 31,5x24,5 met harde kaft. Intekenprijs 1.595 frank.



Georges Devent, samensteller van een uniek boek over de Vlaamse Zeevisserij tussen 1875 en 1955. (foto gw)

SCHROEFSERVICE WAUTERS



Gistelsesteenweg 222
8220 Jabbeke

Scheepsschroeven reparaties

Tel: 050 / 81 40 81

of: 050 / 81 42 12

Een troef voor
iedere schroef

De Kongovisserij (VI)

Motorist Roger Van den Bergen:

"Kongo was één onbekend gat."

Op een paar uitblinkers na, waren de verdiensten eind de vijftiger jaren niet schitterend in onze visserij. Alhoewel de Kongovisserij hier onbekend was, hoorde Roger dat er goed geld te verdienen viel.

Na de troebele periode van de onafhankelijkheid wilden een aantal vissers van het eerste uur niet meer terugkeren. Pemarco zocht vervangers. Roger vertrok met een aantal nieuwe vissers, zoals o.a. Fons Pylyzer en een aantal getrouwen zoals o.a. Marcel Vermoote, Raymond Duyck en Omer De Grijze, richting Matadi. Roger vloog voor het eerst. Kongo was één onbekend gat. Hij kende alleen hetgeen de missies ons toen voorspiegelden. Eén van de paters die het groepje vergezelde vroeg: "Staat er nog iets recht te Matadi?" en de motivatie van de nieuwelingen was opeens ver te zoeken.



Roger Van den Bergen, Kongoveteraan (foto g.w.)

Aanpassen

Het vliegtuig vloog over Parijs en Doualla (Kameroen) naar Brazaville. De vissers werden naar Pointe-Noire (Congo-Brazaville) gebracht. Sedert begin juli 1960 (begin van de onafhankelijkheidsmoeilijkheden) lag de Pemarcovloot immers in deze haven. Tot dan toe was de Kongovisserij hoofdzakelijk een aangelegenheid van Westkustvissers en de Oostendenaars hadden het gevoel koel onthaald te worden. Roger voer op de O.328 'Pierre Staner' naar Matadi. Zijn eerste kennismaking met Ango-Ango was een groep gewapende soldaten, die aan boord sprongen om alles te controleren. Ze wantrouwden de nieuwe vissers (meestal jonge mannen met een toen modieuze 'à la brosse'). De militairen vreesden dat er Belgische para-commando's met de vaartuigen meekwamen.

De aanpassing verliep moeilijk. De top van Pemarco was Franstalig en de vissers kenden maar weinig Frans. De Waal Lombard, een intelligente en vriendelijke mens, was er directeur. Hij werd later afgelost door G. Martin, eveneens een Waal. Men diende er zich verstaanbaar te maken in een vreemd land, tegenover een vreemd volk, vanuit een andere cultuur. Het was niet gemakkelijk.

Roger monsterde op 17 september 1960 te Matadi aan op de O.320 'Noordende III' onder schipper M. Vermoote.

Als motorist te Matadi was het nodig dat je alle schepen van binnen kende. Je moest er zelfstandig kunnen werken. Niemand toonde je iets. Je werd er door niemand begeleid. Zo kon je met de O.320 binnenvaren om (zonder naar huis te gaan) onmiddellijk met de O.322 terug zee te kiezen.

Na een verlofperiode bracht Roger begin 1962, samen met Milo Rouzée (inmiddels overleden) de O.86 over, gevolgd door de O.89 'Marconi'. Voor de eerste maal mochten, als beloning, een aantal zwarte capita's naar België overkomen. Ze maakten de overtocht als matroos op de kleine PV-treilers. Ze hadden het koud, in 't midden van de zomer liepen ze rond met duffel-coats. Vanaf zes uur 's avonds keken ze naar boven, ze begrepen niet dat de zon bij ons langzaam onder ging. Bij hen was het om 18 uur pikkedonker.

Vissysteem

Roger heeft op praktisch alle schepen gevaren die Pemarco rijk was. De redenen



hiervoor werden in een vorig artikel reeds aangehaald. De vissers visten met het V.D.-systeem (loodzeil). Zo treilden ze op een simpele eerder ouderwetse manier, die door de zwarte matrozen gemakkelijk begrepen werd.

André Vincke ("een ferme schipper op het Kanaal") probeerde er te vissen met bollen over rotsachtige grond, op zoek naar schone vis. De zwarten hadden echter schrik van het trekken en sleuren, de rook die uit de winch kwam bij het winden, enz.

Men trok enorme vangsten aan boord. 's Nachts werd weinig vis gevangen. Vele schippers waren specialist op hun eigen visgronden. Bepaalde kapiteins hadden hun eigen visserijen, die ze niet graag meedeelden aan de kollega's, want die zochten evenzeer naar rijke visplaatsen. Roger herinnerde zich een reis met schipper Victor Janssens op de O.322 'René Goeman'. Ze voeren zuidwaarts, richting Tijgerbaai. Op een nacht, ter hoogte van de visgrond Salinas (Angola), bemerkten ze een vissersschip. Het was Julien Engelbrecht. Victor wachtte tot 's morgens om het net uit te gooien. Ze lagen pas een kwartier aan de korre, toen ze merkten dat er overdreven veel spanning op de kabels kwam. Ervan overtuigd dat de korre onklaar geraakt was, begonnen ze te winden. De merken '25 vadem' waren nog niet binnen of de kuilschoot, boordevol vis, door het wateroppervlak. Ze visten er twee dagen en togen met een vol schip naar huis.

Alhoewel de vissers te kampen hadden met hoge temperaturen en de vis op de ons gekende manier 'weggestoken' werd, heeft Roger er nooit slechte vis gezien. Het lossen gebeurde op een moderne manier en wegens het gebruik van transportbanden was de vis na twintig minuten ingeladen in de koelwagens, gesorteerd en gewogen. Roger voegde er wel aan toe dat het tijdens de Pamarcojaren niet de kwaliteit was die telde, maar de hoeveelheid. Naast de vaste vergoeding werden de vissers betaald volgens de hoeveelheid gevangen vis. De vissers kenden nooit hun besomming; na een zeereis waren ze fier met hun gevangen kilo's. Ook in Matadi waren de schippers op dat vlak eergierig.

Drinkgeld

De zwarte matrozen werden door de rederij per zeedag betaald. Daar bovenop kregen ze eten en drinken. De meesten zorgden ervoor dat ze ook aan drinkgeld kwamen. Méroux was een grote ronde vis, waarvan de zwarten de koppen mochten houden. Na verloop van tijd werden de koppen groter en groter, tot ze de vis middendoor hakten. Omdat daarin dus duidelijk overdreven werd, werd de gunst op een bepaald moment afgeschaft.

Naast het bijhouden van viskoppen joegen

de zwarten op Jan-van-Genten. In 't zuiden van Angola en voor de Namibische kust zaten er miljoenen exemplaren. De zwarten hingen een lijn overboord met vishaak en een bolletje zilverpapier. De vogels aanzagen het aas als een sardine en slokten het naar binnen. Met de lijn trokken ze de vo-

De zwarte matrozen of arbeiders durfden soms vis stelen. Hierbij geven we een typisch voorbeeld over de manier waarop dit 'onder elkaar' opgelost werd. Een zwarte werd door een 'chef-personnel' (eveneens een zwarte) 'gepakt' bij het stelen van twee grote doraden. De dader leg-



Roger Van den Bergen voor de Angolese kust op de O.333 'Johnny'. (foto d.p.)

gels op het schip. De 'Genten' waren zodanig geöbsedeerd door het zilverpapier dat ze, indien ze zich losrukten, de volgende keer er toch weer op af vlogen. Aan boord werden de vogels gekookt. Iedere matroos had zowat zestig tot tachtig vogels mee naar huis. De zwarten gingen zodanig op in het vogels-vangen dat ze soms vergaten dat er gevist werd en men hen in hun enthousiasme moest temperen. Per avondmaal kregen de matrozen twee doraden. Dikwijls aten ze die niet op. Ze kookten ze in 't vet en droogden ze in de zon. De zwarten behielden ook de toevallig gevangen haaien als deelvis. Soms zat er een hamerhaai in het net. Als de haaien levend op dek geraakten konden ze lelijk te keer gaan. Eens was er één opgeschoven tot achteraan op het kookhuis en sloeg met zijn staart een eikenhouten bank, die achter het vaartuig bevestigd was, compleet stuk. Met de O.311 'Victor Billet' hielp Roger met J. Engelbrecht een mantarog vangen die zo breed was als het vaartuig zelf. Deze vier produkten verkochten de zwarten op de markt te Matadi. Dankzij het drinkgeld kregen de spaarders onder hen een zekere levensstandaard en verwierven ze bezittingen.

In 't begin van zijn verblijf was het nog zo dat de blanke vissers met valiezen vol deelvis of kreeften terug naar huis keerden. Na 1965 werd dit gereguleerd.

de uit dat hij de vissen gestolen had omdat hij honger had. De personeelschef antwoordde dat hij ogenblikkelijk het vuur moest aanleggen, de vissen roosteren en opeten. De dief kreeg de doraden niet op. De personeelschef oordeelde dat het nemen van twee kleine doraden aanvaard kon worden omdat iemand honger had, maar dat het wegnemen van twee grote diefstal was. De dader werd gestraft.

Kerstfeest

De zwarte werknemers bij Pamarco kwamen uit een fier volk met edele trekken, doch in de omgang waren ze gewoon en vriendelijk. Onder de zwarte vissers heerste er een ongelooflijke samenhang, ze waren elkaar trouw en ze voelden zich allemaal broeders en zusters. Sommige zwarten waren zeer intelligent. Roger dacht hierbij o.a. aan de zwarte motoristen Julius Mackay en Jozef Lucas, die nu als hoofdmachinist varen op koopvaardij-schepen.

Soms begonnen de matrozen om één of andere reden met elkaar te vechten. Het kwam er dan op aan de mensen te scheiden zonder verder brokken te maken. Isidore Engelbrecht was een kei hierin. Met zijn 'koka' (stok met plank) stelde hij zich meermaals tussen de vechtenden op om

>

hen te laten ophouden.

Sommige matrozen hadden schrik van vuurtorenstralen. Het beterde er niet op als Victor Janssens, telkens als er een straal boven hun hoofd scheerde, "boe-boe" riep.

Kristelijk gelovige bemanningsleden maakten soms problemen als ze met hoogdagen op zee zouden zijn. Twee dagen voor een bepaalde Kerstdag moesten Milo Rouzée, Fernand Chapel en Roger op zee. De zwarte bemanning pruttelde tegen omdat ze niet in staat zouden zijn het Kerstfeest te vieren. Bij Milo rijpte een idee.

Op Kerstmorgen verscheen hij op dek met een 'olieboai' en op zijn hoofd droeg hij een zuidwester. Hij droeg het hoofddeksel achterste voren en met de achterklep naar boven geplooid en daar had hij een kruis opgeschilderd, het leek op een bisschopsmijter. Een voorschoot had hij achteraan, laag om zijn middel gebonden, zodat Fernand en Roger, zijn dienaars, zijn kleed konden vasthouden. Met een emmer en een toiletborstel werd gans het schip gezegend. Omdat zijzelf geen kerstliederen kenden, zongen ze:

Noël, Noël, Noël,
Pakt den dweil,

De kleine heeft pipi gedaan, enz.

Na dit ettelijke keren gezongen te hebben namen de zwarten (althoewel ze het niet verstonden) de klanken over en zongen tot laat in de middag het liedje als kerstviering. Op alle schepen sliepen de matrozen onder de bak (zoals dat ook hier gebeurde in het begin van deze eeuw en op sommige schepen zelfs tot ongeveer 1955). De voorpiek en het kabelgat waren uitgerust met bedden en douches.

Voor de blanken hadden de zwarten respect als ze zagen dat deze in staat waren een oplossing te bieden in moeilijke situaties. Als je bijvoorbeeld een machine van het vaartuig op zee kon herstellen, gingen ze voor je door het vuur.

Aan boord gebeurde de verzorging van de vis door de stuurman, geholpen door de capita's. De motoristen waren verantwoordelijk voor hun motor. Vooraleer te varen moesten alle onderhoudsbeurten of herstellingen uitgevoerd zijn.

Roger had de indruk dat alle vissers er graag werkten. "Ze waren er gebeten door de Afrikaanse microbe, iedereen werkte er met zijn gedacht."

De 'Johnny'

Toen de O.333 'Johnny' te Matadi aankwam, kon men met het vaartuig moeilijk overweg. De resultaten waren 'pover'. Het schip had een verstelbare schroef; in 1965 nog zeldzaam. De vissers konden er niet mee werken. Directeur Martin riep M. Vermoote en Roger bij zich en zegde: "Jullie hebben bewezen veel vis te kunnen vangen. Jullie zullen met de 'Johnny' in zee gaan voor twee reizen. Brengt het niets op dan stuur ik het vaartuig met nega-

tieve rapporten terug naar België.

Met een 'lang gezicht' trokken de vissers naar zee. Ze waren ervan overtuigd dat ze een maand weinig zouden verdienen.

Na twee visdagen hadden ze nog steeds niets gevangen. Roger dacht na over de werking van de schroef en over de hande-

te slaan. De kuil schoot echter terug in 't water en Roger viel mee het water in. Rond het vaartuig zat het vol haaien. In volle paniek kroop Roger razendsnel langs de korre over de verschaning.

Op de vaartuigen had men veel last van ongedierte. Regelmatig werden de schepen



Roger Van den Bergen en André Coeneye met bemanning op de O.333 'Johnny' voor de Angolese kust. Op de voorgrond, gevangen Jan-van-Genten. (Foto d.p.)

lingen die nodig waren om hem op het juiste moment in de juiste positie te stellen. Roger ondervond daarbij dat de zwarte hulpmachinist de motor eerst op toeren liet komen en pas daarna zijn schroef instelde. Roger probeerde het andersom: eerst de schroef instellen en daarna de motor op toeren laten komen. Het vaartuig kreeg meer snelheid en in vijf dagen was het schip volgevisd. De directeur kon het niet geloven, tot hij zag dat de vis tegen het luikdeksel (een luikdanser = een volschip) gestapeld was. De twee vissers voeren nog geruime tijd samen op het vaartuig. En Roger vertelt verder. Pamarco bezat een radiokamer. Iedere middag kwamen alle schepen in contact met de basis te Ango-Ango. In het begin gebeurde dat schip per schip. Later moest het vaartuig dat het langste in zee was alle anderen op voorhand kontakteren en doorgeven hoeveel vis er aan boord was. Martin (of De Corte of Bovenistier) namen de gegevens op. Het bureau besliste, volgens de hoeveelheid gevangen vis, wie naar binnen kwam.

Toen hij aan boord van de O.322 voer, viel Roger eens overboord. Ze waren bezig een enorme zak vis binnen te zetten. Gebruik makend van stroppen, wonden ze de kuil deel per deel op dek. Plots brak een strop en Roger sprong op de 'inschote' van de zak om er vlug een nieuwe strop om

'gederatiseerd' (van ratten gezuiverd) te Boma. De firma plakte het vaartuig dicht en spoot het vol gas. Men liet het vierentwintig uur liggen. De bemanning verbleef ondertussen in een hotel. Na het inwerken van het gas was het ongedierte dood. De volgende dag al zag je echter terug kleine ratjes spelen en buitelen op dek. De O.88 was de slechtste. In plaats van er in 'shorts' op te werken had je een lange broek aan, onderaan dichtgebonden, zodat de ratten niet langs je benen naar boven zouden klimmen. De zwarten vingen regelmatig de dieren en zwiepten ze overboord. Er waren ook grote kakkerlakken aan boord. Zo vond je het daar normaal dat er, als er een golf tegen het schip sloeg, een kakkerlak van tussen de spanten in de soep viel, je er hem gewoon uitschepte en, gemoedelijk pratend, verder lepelde. Ook gebeurde het dat je een 'krak' hoorde, wanneer je een kast dicht deed.

De vissers noemden de vis naar hun soortgenoten die ze van hier kenden, nochtans waren er verschillen. Heek was minder teer dan hier. 'Pours' waren een soort horsmakreel, met weinig graten. Bij de doraden (klipvis) trof men alle kleuren aan: wit, zilver, groen, ... Er waren grote tongen (lappen van wel een halve meter) die de vissers weggooiden.

Stuurman

Roger heeft in Kongo ook als stuurman gevaren. Stuurman Fons Pylzyer moest dringend naar België terug voor een blindedarmoperatie. De O.320 kwam stil te liggen, want er was geen reserve voorhanden. De schipper en hij vonden dat zeer vervelend, want ze verdienden nu niet veel. Roger zei tegen de schipper dat hij kon inspringen als stuurman, hij kende het werk op dek en in het ruim en tot nu toe had hij regelmatig wacht gelopen om het werk van de schipper en de stuurman te verlichten. De O.320 voer toen uit met een stuurman-motorist. Roger combineerde beide functies en het percentage van de stuurman werd verdeeld tussen hem en de schipper.

Verlof

Om naar België op verlof te gaan, kon je kiezen tussen het vliegtuig of een CMB-boot om de overtocht te maken. Per vliegtuig duurde de vlucht ongeveer twintig uur, per boot negentien dagen. In het laatste geval had de visser dan wel minder dagen vakantie, die hij in het moederland kon doorbrengen, maar de overtocht was de moeite waard. Het was een prachtige reis. De tocht vatte aan te Matadi en ging over Boma naar Lobito (Angola), dan ging de reis verder over Tenerife naar Antwerpen. Iedere dag waren er andere menu's. De menukaarten waren prachtig verzorgd. Meestal was er een marineschilderij op gereproduceerd, op de binnenkant stond de naam van het vaartuig, het nummer van de reis en de naam van de kapitein, uiteraard stonden er ook de verschillende menu's in, fijne gerechten die in veel top-restaurants niet te vinden waren. Het Pemarcopersoneel werd op de Villeboten hoog gewaardeerd. Dikwijls gingen ze op uitnodigingen van de officieren in om samen met hen de maaltijden te gebruiken.

Zoals het ook het geval was met vroegere getuigen uit deze reeks, ondervond Roger soms moeilijkheden door het tekort aan personeel. Eén voorbeeld: 1967, Roger toog naar België met de Kongoboot 'Elisabethville'. Hij nam verlof en zou terzelfdertijd het Kommuniefest voor zijn dochter organiseren. Het feest was in volle voorbereiding toen er een telegram toekwam: Roger werd ontboden in het APM te Brussel. De Belgische directeur Lombard vroeg: "Hebt u het nieuws al gehoord?" Roger keek verbaasd en Lombard sprak verder: "De Spaanse machinist van O.323 had een ongeval en ligt in een ziekenhuis in Lobito. U bent de enige vrije machinist. Ik vraag u terug te keren naar Matadi om er met de O.323 in zee te gaan." Roger antwoordde onthutst

dat dit door het op komst zijnde Kommuniefest niet kon. Lombard beloofde echter dat Roger slechts één reis hoefde te maken en dan onmiddellijk mocht terugkomen om zeker op tijd te zijn voor de ceremonie. En zo geschiedde. Voor de Belgen die met verlof gingen of

bakboordzijde bevonden zich diepvriestunnels. Iedere tunnel kon in zes uur effectief tot vier ton vis diepvriezen, dat maakte dus samen acht ton. In een tunnel vroom het tot -50°C. De vis werd in pannen gelegd en op plateaus in de diepvriestunnels geschoven. Na zes uur



Roger van den Bergen en Marcel Vermoote met een gedeelte van de bemanning op de O.333 'Johnny' voor de Angolese kust. (foto d.p.)

terugkwamen was de reis (zeker tot 1967) door de rederij georganiseerd. Op het vliegveld te Kinshasa stond in de aankomsthal een zwarte bediende met een bord 'Pemarco' te wachten. Een auto van de firma of een taxi bracht de vissers naar het hotel, waar een paar uur vrijgemaakt werd om zich op te frissen, vooraleer er verdergereisd werd naar Matadi.

Aan boord van de O.323

Zo kwam Roger Van den Bergen in 1967 op de O.323 'Croix du Sud' terecht. Het ruim van het schip kon tweehonderd ton diepgevroren vis herbergen. Hij had het schip nog nooit van binnen gezien. Diepvriesinstallaties waren hem vreemd en alle uitleg was in het Engels. Zoals vroeger reeds vermeld, werd het vaartuig in 1965 in Vigo (Spanje) als hektreiler gebouwd. Het vaartuig gaf de indruk slecht of onvolledig afgewerkt te zijn. Het was niet praktisch ingericht en het haalde geen snelheid. De traversen duurden lang. Na een sleep voor de kust van Namibië lag het dek telkens vol vis. De kuil kwam als een meterslange, manshoge worst op het achterdek. De lier trok het tot aan een geopende valreep. Eens de kuil geopend, stortte de vis in een opening op het werkdek naar het benedendek. Aan stuur- en

trok men de plateaus er terug uit. Op een kapblok (te vergelijken met de werkbank bij een slager) klopten de bemanningsleden de diepgevroren vis uit de pannen. Per twee blokken (samen 25 kg) schoven de mannen de vis in een jutezak. Per vissoort bonden de zwarten de zakken met verschillend gekleurde touwtjes dicht. Op een slede gleden de zakken naar het ruim. De O.323 had geen ijs aan boord. In het ruim (gekoeld op -25°C) stapelden de matrozen de zakken. Wegens het goede weer waren er geen tussenschotten nodig. De zwarte matrozen deden het werk fantastisch goed. Naast de gewone machinist was er meestal een motorist-frigorist aan boord, alhoewel beide taken ook dikwijls door één persoon gekombineerd werden. Door het bijhouden van het aantal gevulde zakken kon de schipper altijd exakt meedelen hoeveel vis zich aan boord bevond. Omdat het bovendien meestal rond +30°C was en in het ruim -25°C vroom was het warmteverschil erg groot. Als je uit het ruim op dek kwam kreeg je vriesbeslag op haar en kledij. De zwarte matrozen droegen battle-dresses en staken hun voeten eerst in wollen zakken vooraleer hun laarzen aan te trekken.

Probleem was wel dat het invriezen veel te traag ging voor de hoeveelheid vis die er

telkens gevangen werd. Nadat je een vol net opgevist had, kon je gerust achttien tot twintig uur stilliggen om alle vis te diepvriezen.

Ontspanning

Rond Nieuwjaar werd het blank personeel uitgenodigd in het huis van de directie. De zwarte motoristen werden zodanig gewaardeerd dat ook zij erbij hoorden. Bedienden in truitjes met het Pemarco-embleem omkaderden het geheel.

Pemarco verspreidde onder zijn personeel nieuwjaarskaartjes om aan de familie in België de groeten over te maken.

Roger was geïnteresseerd in de bezienswaardigheden en plaatsnamen van de omgeving. Als men te Matadi met de 'pont' de rivier overstak en de weg volgde die naast het vliegveld liep kwam men in Kionzo, een nederzetting die Stanley (een Engelse ontdekkingsreiziger die voor koning Leopold II Kongo claimde) oprichtte en vanuit die basis het binnenland introk. De grondvesten van zijn huizen en de sporen van de wielen, waarop zijn dragers verkenningboten door de brousse trokken waren er nog zichtbaar. De inlandse bevolking noemde Henry Stanley (*) Bula Matari (cfr. O.130 'Bula Matari', het tweede expeditie-schip uit 1920). Bula Matari betekent letterlijk 'steenbreker'. De Kongolese betekenis duidde op 'degene die met de zweep de wet doet volgen.

De naam van de O.330 'Sanzala' is eigen-



Het openluchtcafe 'Kabral' te Matadi

Op de foto bemerken we o.a. van links naar rechts Lucien De Corte, Roger Van den Bergen, Fientje, Monterro met echtgenote, Nora Beyen, Albert Bovenistier, Jan Vermoote, Denise Beauprez en de echtgenote van Roger. (foto d.p.)

ijk de middeleeuwse benaming van de Kongo(Zaire)stroom. Onder elkaar noemden de vissers de stroom 'de fleuve'.

Roger beëindigde zijn Kongokarriëre omdat hij in 1969 vermoedde dat er bij Pemarco geen toekomst was. Hij had er zijn twijfels over of de maatschappij wel de bijdragen stortte voor de verschillende kassen (o.a. Pensioenkas) in België. Hij nam liever het zekere voor het onzekere, verliet Pemarco en kwam terug varen in België. Hij monsterde af op 29 november 1969 na

met schipper F. Pots de O.88 te hebben teruggebracht naar Oostende.

Overigens houdt Roger Van den Bergen eraan om langs deze weg al zijn vrienden en vroegere kollega's van Pemarco/Pemarza de groeten te doen.

Daniël Pots

(*) Henry Morton Stanley, Engels Afrikareiziger, 1841-1904. Ondermam een reis naar midden-Afrika ter opsporing van Livingstone, die hij ook vond. Hij deed een tweede reis van Oost-Afrika uit en bereikte na een tocht van 999 dagen de westkust.

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

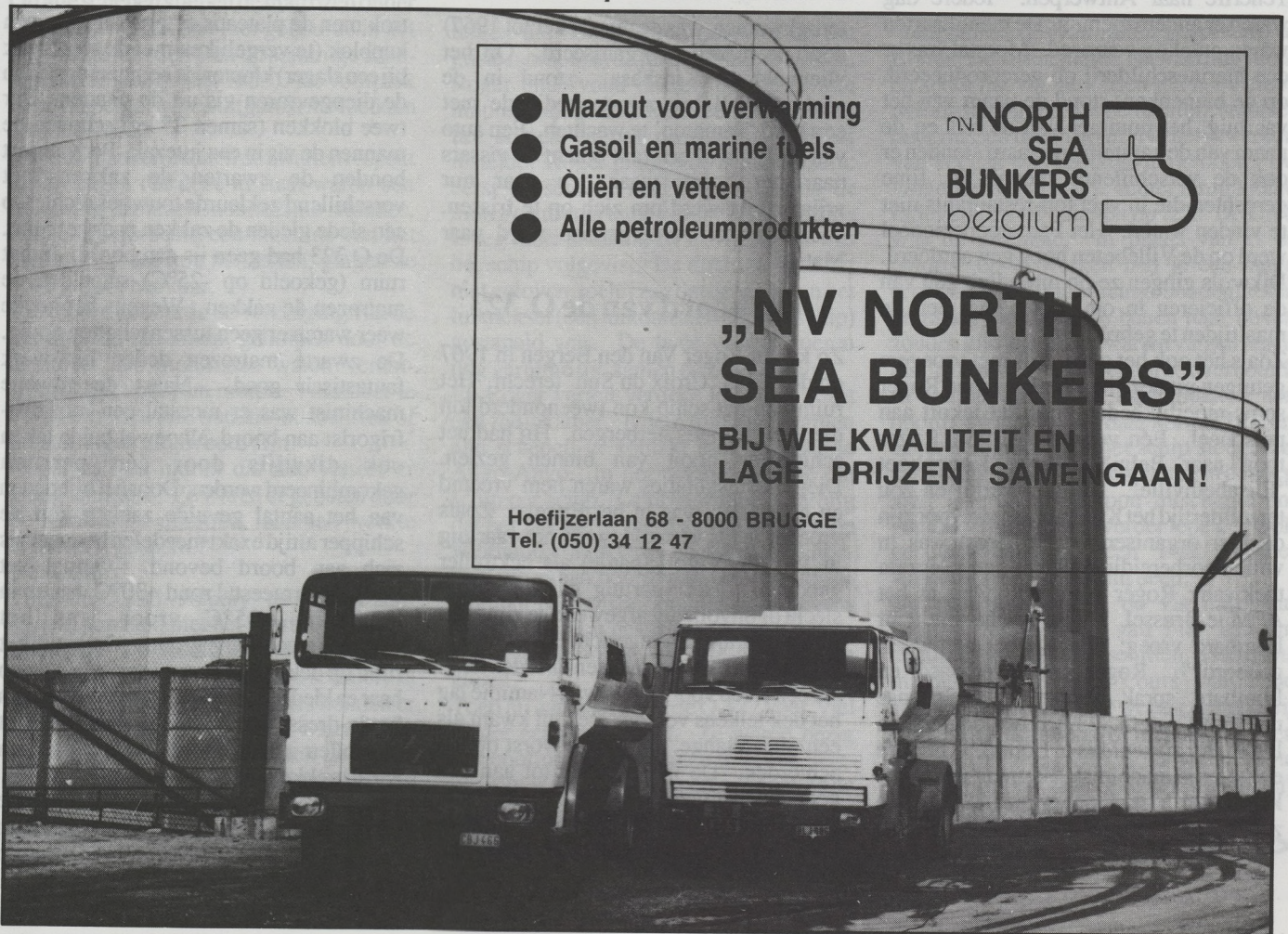
NV NORTH
SEA
BUNKERS
belgium



„NV NORTH SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



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

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

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

Wij doen het werk

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

Veel werk is daar voor u niet aan. Het enige dat u moet doen is kontakt met ons opnemen... En vanaf dat moment zitten wij met de zorgen. Op uw vraag maken wij een origineel blad, typisch voor het doel dat

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

Vele mogelijkheden

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

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

zelfs voor u op de post.

Seaprint

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

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

naam bedrijf/vereniging:

Kontaktpersoon:

Straat en nr:

Gemeente en postnr:

Tel:

Terugsturen naar Seaprint, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende. Tel: 059/32 55 59

in onze bekende serie (rijke) rare kwasten

Miljardair Donald Trump wil (Fries) jacht van zes miljard

DONALD JOHN TRUMP staat bekend als een wonderkind in de Amerikaanse zakenwereld. De 42-jarige miljardair is ook niet krenterig. Af en toe wil hij ook eens wat. Hiervoor beschikt hij over een plezierjacht dat honderd miljoen dollar heeft gekost. Het vaartuig met vijf dekken vindt hij te bescheiden voor zijn hoogverheven status. De onmetelijk rijke Newyorker oogde dan ook naar iets beter. Zo kwam hij in contact met de Friese scheepsbouwer Amels Holland uit Makkum die hem een privé-jacht van 420 voet of 128 meter aanbood dat een prijskaartje draagt van 320 tot 400 miljoen Nederlandse Guldens wat in onze munt neerkomt op de onvoorstelbare som tussen de 6 en 7,2 miljard. Het is niet duidelijk of de koop reeds gesloten is, maar de zogenaamde "letter of intend" werd in elk geval reeds een paar maanden geleden ondertekend.

Een (rijke) rare kwast, die Donald Trump. Niet direkt bekend bij ons. Tenzij misschien voor de wiewerliefhebbers die de opzienbarende "Tour of Trump" niet over het hoofd gezien hebben. Een wiewerlonde waarin onze landgenoot Erik Vanderaerden overigens vier ritten won. Ook de enkelingen alhier die regelmatig de Wall Street Journal lezen, krijgen de naam van de Newyorkse moneymaker om de haverklap onder ogen. Enkele dagen voor de laatste mini-crash op Wall Street liet de projectontwikkelaar nog een ongevraagd bod los op het moederbedrijf AMR van Amerika's grootste luchtvaartmaatschappij American Airlines die tot de duurste luchtvaart aankoop aller tijden kon leiden. Hij was bereid 120 dollar per aandeel te betalen. Voor de 59 miljoen in omloop gebrachte AMR-aandelen vertegenwoordigde het overnamebod een totaalbedrag van zeven miljard dollar. Eerder dit jaar kocht Trump al de noordoostelijke shuttledienst van Eastern Airlines voor 365 miljoen dollar af van Texas Air die hij omdoopte tot "Trump Shuttle". Ook het nieuws dat Trump besprekingen voerde met Texas Air rond de overname van de dochteronderneming Continental zorgde voor beroering in beleggerskringen. De koers van het AMR-aandeel schoot dan ook pijlsnel de hoogte in maar de halve crash op Wall Street op vrijdag 13 oktober deed Trump van gedacht veranderen.

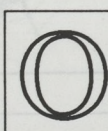
W

IE IS NU deze steenrijke Donald J. Trump die tot de verbeelding sprekende miljardairs als Rockefeller, Getty en Onassis naar de kroon steekt? Wat leert zijn onlangs verschenen biografie waarover reeds de dolste verhalen de ronde doen? Alvast dat hij de kleinzoon is van een zwaar drinkende Zweedse immigrant en dat hij het vak leerde van zijn vader Fred Trump. Hij is een geboren Newyorker die omwille van zijn fantasie, durf, werklust en ondernemersinitiatief tot de Amerikaanse galerij der rijken werd verheven. Hij is weliswaar niet de rijkste man van de wereld, maar volgens Amerikaanse normen behoort hij nu reeds tot het selekte klubje van de superrijken. Hij staat bekend als een man die verstand heeft van geld maken, die veel geld verdient en een fortuin uitgeeft aan materiële zaken. Hij kon dan ook zonder moeite een schrijver inhuren om zijn biografie onder de titel "Trump the art of the deal" 'op spelling te zetten'. De miljardair is immers dol op publiciteit, maar staat zelden interviews toe. Het onlangs verschenen boek kon dan ook niet anders dan een bestseller worden, maar boze tongen beweren dat hij zelf herhaalde keren de hele oplage opkocht.

Donald Trump woont met zijn vrouw Ivana en zijn kinderen Donald jr, Ivanka en Eric afwisselend in zijn duur Victoriaans New Yorks appartement, in een 118-kamerwoning in Palm Beach of in zijn bescheidener weekendhuis met "slechts" 47 kamers in Connecticut. Niet-onaardige verworvenheden voor een omhooggevallene huisjesmelker die in de Newyorkse wijk Brooklyn alleen al 24.000 appartementen bezit. Zijn niet onbemiddelde vader zette hem destijds op het goede spoor. Al vroeg werd



hij vertrouwd gemaakt met de geheimen van de vastgoedwereld. De grote doorbraak van Trump junior kwam er in 1976. Hij waagde zich aan de bouw van het ondertussen beroemde Grand Hyatt Hotel nabij het Centraal Station in New York, waarvoor dertig miljoen dollar van doen was. Sindsdien ging alles hem voor de wind. Hij realiseerde het ene ambitieuze project na het andere, tot hij in 1983 een torenhoog monument van 700 miljoen dollar voor zichzelf optrok: de Trump Tower aan Fifth Avenue in Manhattan, een wolkenkrabber vol marmer en goud. Sindsdien mag hij zich de trotse bezitter noemen van talloze torengebouwen, duizenden luxe-appartementen en van architectonische juweeltjes als het Plaza Hotel en een driemaal grotere kopie van de Indiase Taj Mahal in Atlantic City. Ook buiten de States bleef hij de wereld verbazen met opzienbarende projecten. Hij bouwde goktempels, luxe-hotels en vakantiepaleizen in alle windstreken. Alleen reeds op de Bahama's bezit Trump voor een half miljard dollars aan onroerende goederen. Zijn nieuwste droom is de bouw van "Trump City" aan de boorden van de Hudson River en een nieuw jacht wil zich ook wel eens veroorloven.



OM ZICH SNEL te verplaatsen beschikt rijke Donald al over een en ander. Ondermeer een volledig ingerichte Boeing 727 en elf helicopters. Het gigantische autopark laten we dan maar even buiten beschouwing. Een hardwerkende mag ook tijdens zijn schaarse vrije dagen van het leven genieten. Hiervoor beschikt hij reeds over de goedogende Trump Princess, met een lengte van 86 meter niet meteen een onopvallend jacht. Het heeft 28 miljoen dollar gekost toen hij het in juli vorig jaar van de Arabische multimiljardair en wapenhandelaar Adnam Khashoggi kocht. Het door Benedetti in het Italiaanse Viareggio acht jaar geleden gebouwde vaartuig kostte oorspronkelijk honderd miljoen dollar. Trump deed ongetwijfeld een koopje maar een en ander was duidelijk niet naar zijn zin. Trump liet het gevaarte vertimmeren voor de kokette som van acht miljoen dollar. De opdracht ging naar de Friese scheepswerf Amels. Het Makkumse bedrijf kon de klus tot grote tevredenheid van de opdrachtgevers in vijf maanden klaren. Het jacht biedt nu verblijfsruimte aan vijftig personen, de 31-koppige bemanning niet meegerekend. Gasten vinden een onderkomen in een van de elf dubbele suites voorzien van televisie, stereo, video en telefoon. Het vaartuig omvat restaurants, bars, een bioscoop met achttien zitplaatsen, een zwembad, drie liften om de vijf boven de waterlijn gelegen dekken te bereiken, een waterval en alle comfort die men zich kan

inbeelden. Trumps suite is onder meer voorzien van een roterend zonnebed en een badkamer die letterlijk met goud is behangen. Maar eergierig als hij is wil Trump niet langer in een tweedehandsjacht rondtoeren. Alleen het grootste en het mooiste ter wereld kan nog zijn bovenmaatse ijdelheid bevredigen.



VOORALEER AMELS de prestigieuze vertimmering toegewezen kreeg liep het Friese bedrijf reeds in Japan in de kijker. Voor het Hollandse dorp in Nagasaki bouwde Amels een getrouwe replica van het VOC-schip Prins Willem waarmee op het internationale forum duidelijk werd gemaakt dat het bedrijf meer dan vrachtschepen aankon. Niettegenstaande de buitenlandse lof stevende Amels regelrecht op het bankroet af. De Britse beleggingsgroep CTS kon het ergste voorkomen en het Friese bedrijf schakelde resoluut over op de bouw van grote pleziervaartuigen. Het betekende werkzekerheid voor de 68 scheepstimmerlieden. Amels Holland rekende zich ook tot de kandidaat-bouwers voor het duurste jacht ter wereld. Hoeveel gegadigen gretig naar het miljardenorder van Trump ook hielden, het vertrouwen in het vakwerk van de Friese werf was dermate groot dat directeur Kor Smits het laken naar zich toe kon trekken. De Friese werf krijgt aan de geniale zakenman alvast een veeleisende klant, maar aan de vererende opdracht zitten zoveel manuren vast dat een personeelsuitbreiding onafwendbaar is wil de werf "het jacht van de eeuw" binnen het toegemeten tijdsbestek klaar krijgen. Alles wijst erop dat de besprekingen rond het lukratieve bouwkontraat afgerond zijn. Het luxueuze jacht zou voor 4 juli 1992 moeten klaar zijn, netjes afgemeerd aan de East River in New York. Precies die dag wordt de Onafhankelijkheidsdag gevierd met een vlootshow, waarop Trump voor een protserig vertoon wil zorgen. Niet elke steenrijke Amerikaan kan immers pronken met een privé-jacht van die omvang. Het duurste pleziervaartuig ter wereld omvat dan ook een helidek, twee grote zwembaden, een amfiteater, bioscoop, konferentiezaal, diskoteek en appartementen voor de familie Trump en hun gasten.

Tekst Guido Walters, tekening Robert Depoorter



Marine voortstuwingsmotoren



EEN NAAM MET FAAM

ANGLO BELGIAN CORPORATION

Wiedauwkaai 43,

B. 9000 GENT

TEL. 091/23 45 41 (5 Lijnen)

Telex: 11 298 abcg b

FAX: 091/24 03 01

Kontaktpersoon Erik De Poorter

Privé tel: 091/24 43 90

Ex-voto's

De rijke verzameling van Wenduine

Sinds mensenheugnis waren er in de processie te Wenduine ex-voto's te zien. Deze ex-voto's waren ondermeer scheepjes die op stokken in de processie, naast het heilig kruis werden megedragen.

Deze scheepjes duiken regelmatig op in de rekenboeken van de Confrery van het Heilig Kruis te Wenduine. Zo lezen we ondermeer:

"betaeld aan scheepje en keersendragers",
"betaeld aan scheepjes keersendragers en vaandragers",

"betaeld aan scheeps vaan en kwispel-dragers", enz.

Aan deze scheepsmodellen werd heel wat zorg besteed. Ook dit blijkt uit de uittreksels van het rekenboek. Zeer regelmatig duiken er uitgavenposten op in verband met versieringen, herstel en onderhoud van deze ex-voto's. Zoals bijvoorbeeld in 1865: "Juni 5: betaeld aen Ludovic De Kock gewezen Deken over leveren van zijde lint dienende tot verciersel der scheepjes en de noodige herstellkosten bijgerekend; - 6.00". Of in 1867: "Maart 18: betaeld aan Bernard en thomas Verhiest over takelen en optuigen der twee scheepjes en alles in 't nieuw hersteld met levering en keister. - 16.00".

In 1873, 1874 en 1875 worden de scheepjes telkens opnieuw hersteld.

In de rekening van 1884-'85 lezen we alweer: "betaald aan Corn. Ponjaert over waslicht en vermaeck van schuitje en scheepjes. 12.50".

In 1892-'93 worden nieuwe modellen gemaakt. "betaald aan Gustaaf Meyers twee nieuwe scheepjes. - 60.00. betaald aan Jules Gadeyne, schilderen derzelve. - 10.00".

De oorspronkelijke scheepjes zouden driemasters onder volle zeil geweest zijn.

Scheepsmodellen krijgen steeds erg te lijden in processies of optochten. Dit blijkt uit de vele herstellings- en onderhoudskosten die in de rekening van de Confrery van het Heilig Kruis voorkomen.

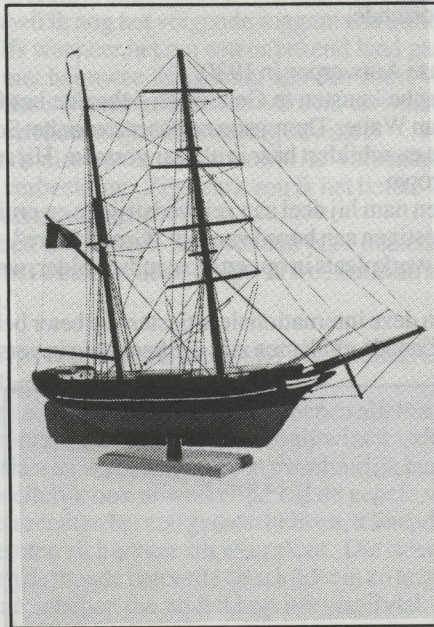
Wanneer dan in 1892-'93 twee nieuwe scheepsmodellen gebouwd worden is de kans eveneens groot dat dit zeer veel vroeger ook reeds gebeurde.

De twee nieuwe scheepsmodellen stellen 19de eeuwse schoenerbrikken voor. Ze zijn 70 cm lang, 64 cm hoog en 11 cm breed. In 1972 werden ze door Marcel Ponjaert van Blankenberge hersteld. Hij doopte ze "Graaf Jan" en "San Pedro". Aan de onderkant van de romp is er een gat waaraan een lange stok in gestoken kan worden om de modellen te dragen. Het model "Graaf Jan" werd in 1972 in een Internationale Maritieme tentoonstelling te Antwerpen geëxposeerd.

In het rekenboek wordt tevens welding gemaakt van een schuit (zie hoger). Deze Blankenbergse schuit wordt ieder jaar in de processie megedragen. In 1962 werd in het model in bruikleen van het gemeentebestuur afgestaan.

De schuit draagt het immatriculatienummer W.1 en het opschrift "Heilig Kruis, Wenduine". Het model zou dateren van in de tweede helft van de 19de eeuw.

Een Blankenbergse schuit wordt eveneens



Miniatuurvaartuig Graaf Jan (1893)

afgebeeld op een zilveren ex-voto. Het vaartuig is afgebeeld met emmerzeilen en met een kruis op de helmstok. De plaat in gedreven zilverblik is 9 cm hoog en 12 cm breed. Ze bevat geen enkele inscriptie en de reden van het offeren is niet bekend.

Er wordt aangenomen dat de ex-voto behoort tot de reeks waarover pastoor Claeyns het heeft in zijn "Legende betreffende het wonderdadjig Kruisbeeld" in 1875 waarin hij schreef: "aan dat H. Kruis, offeren zij zilveren medaliën, gouden kruisen en andere voorwerpen..."

Blankenbergse schuiten kwamen niet alleen in Blankenberge voor. Ook in Heist en Wenduine was hun verschijning niet vreemd. Ze werden gebruikt tot aan de eerste wereldoorlog.

Deze ex-voto werd in 1981 tentoongesteld in het "Musée de la Marine" te Parijs. De expositie droeg als titel "Ex-voto marins de le monde".

Een andere ex-voto die eveneens te Parijs werd tentoongesteld is een Oostendse éénmastsloep. Het model is uit één blok

gesneden en is niet bezeild. Het meet 32 cm van achterstevan tot kluiverboom, 34 cm van de kiel tot aan het topje van de mast en het is 6 cm. breed. Het model met als immatriculatienunder 0.8 wordt onder ene glazen stolp van 47,5 cm hoogte bewaard.

Het is niet bekend wie deze ex-voto bouwde, door wie en waarom het model werd geofferd.

Oostendse éénmastsloepen voeren uit van de Oostendse haven. Ze deden hun verschijning vanaf het einde van de XVIIIde eeuw. In het begin van de XIXde eeuw werd de eenmastsloep geleidelijk door de tweemastsloep verdrongen.

Een tweemastsloep is te zien als een onderdeel van een andere ex-voto. Het betreft een glazen kast (50 x 40,50 x 21 cm). In de kast worden drie modellen uitgesteld: een grote driemastbark, een kleinere Oostendse tweemastsloep en een stoomsleepboot. Alle modellen zijn vol, dus uit één blok gesneden, en zijn niet bezeild. De ex-voto behoort tot de volkskunst en stamt vermoedelijk uit het laatste kwart van de 19de eeuw.

Een gelijkaardige ex-voto waarover iets meer bekend is werd eveneens te Parijs tentoongesteld.

In tegenstelling tot de ex-voto's hierboven beschreven behoort dit stuk niet tot het patrimonium van de kerkfabriek van de Heilige Kruisverheffing van Wenduine. Het diorama bevindt zich in een privékapel te Wenduine.

In de glazen kast (28 X 35 X 14) worden een viertal modellen tentoongesteld. Het zijn een driemastbark, een sleepboot, een garnaalvissersvaartuig met immatriculatienunder B.7 (Blankenberge) en een Antwerpse loodsboot.

Het geheel is ondertekend: Jan de Rycker. Deze de Rycker was visser en is geboren te Blankenberge op 15 december 1866. Op de ex-voto staat volgende opdracht te lezen: "Uit dankbaarheid voor een bekomen Weldaad aan O.L.V. Onbevlekt 1900". De reden waarom de ex-voto werd geofferd is niet bekend.

(Vervolgt)

Willem Lanszweert

Bronnen:

- Ex-voto marins dans le monde, 1981
- Uittreksel uit de inventaris van de kerk van Wenduine, 31 dec. 1971
- Extracten uit het rekenboek van de Confrery H. Kruis te Wenduine
- tekst van de dokumentatiedienst van het gemeentebestuur van Wenduine
- gedachtenis aan de zeeuwijding te Wenduine 1975, 1977, 1979
- mondelinge informatie eigenaar privékapel te Wenduine
- (Met bijzondere dank aan de archief- en documentatiedienst van de gemeente Wenduine).

Ivan Good

"Europe's most unconventional maritime artist" (Washington Post)

"Navigateur de rêve" (Libre Belgique)

In het bonte Oostendse kunstwereldje neemt Ivan Good — 'tklinkt bijna als Ivanhoe — een heel aparte plaats in. Net zoals zijn beroemde stadsgenoten die hem voorgingen, Musin, Finch, Ensor, Spilliaert, Declerck, Permeke, staat de zee bij hem centraal. Maar dan wel op een heel merkwaardige wijze. Op zijn visitekaartje lezen we Ivan Good, Maritime Artist. U vindt hem — wanneer thuis — in de Cirkelstraat 12 te Oostende.

Good werd geboren te Antwerpen in 1930.

Hij studeerde grafische kunsten te Genève en behaalde het federaal diploma. Hij werkte voor het publiciteitsagentschap van Walter Thompson en daarna voor het Scheepvaartmuseum van Antwerpen.

Hij houdt van de zee en schildert haar in al haar vormen. Hij stelde zijn schilderijen tentoon in verschillende Yachtclubs van Europa.

Gedurende vele jaren nam hij deel aan zeilwedstrijden en cruises, reisde veel en kwam zich uiteindelijk aan de Belgische kust vestigen aan boord van zijn "Grand Frère".

Later richtte hij zijn werkplaats in op een Oostendse zolder, waar hij met hartstocht zijn zeedromen schildert.

Ivan Good is één van deze internationale artiesten die beter bekend zijn in het buitenland dan in eigen streek. Van Argentinië tot Canada vindt men zijn werken terug in verschillende musea van Amerika en wanneer één

van zijn wonderlijke zeeschilderijen op de muren van de Nasa prijkt, verbaast dit ons niet, gezien de zeer rijke inspiratiebronnen van deze uitzonderlijke artiest.

Geboren Antwerpenaar, getogen Oostendenaar is Good een man van hartstocht: voor het leven, de zee en de boten, maar ook voor wetenschap en de menselijke schepping.

Menselijke uitvindingen die onze artiest soms diep ontgoochelen wanneer hij een katastrofe schildert, zoals de schipbreuk van de Amocadiz en de Herald of Free Enterprise, maar die hem ook optimistisch inspireren, zoals de sleeptocht van het Kasteel van Chillon of de Côte d'Or, opkruisend in een sneeuwlandschap.

Een tentoonstelling van Good is een ware bundel van hedendaagse zeevaartgeschiedenis: wedstrijdyachts van topniveau, sleepboten en trawlers, oorlogsschepen en vliegdekschepen... Al deze vaartuigen doorkruisen de eeuwen naar buitenlandse ontmoetingen, zoals deze twee wrakstukken badend in een lichtstraal van de komeet van Halley.

Graag haal ik hier even een tekst aan van mijn voorganger Frank Edebau:

"In het voorjaar 1982 kwam een Engelse ferry-boat zich prompt neerzetten op een golfbreker te Oostende, tussen het westerhoofd en het Kursaal. Bij het zien van dit schouwspel dacht ik: die duivelse Ivan Good heeft verdraaid toch gelijk. Sinds jaren had hij immers ettelijke vaartuigen op het droge gelegd: vissersboten, jachten, schoeners, driemasters, karvelen, fregatten, sleepboten, treilers, tankers, binnenlanders (noem maar op!) in de minst verwachte decors en meest bevreemdende situaties.

Lord Byron beweerde dat de waarheid vreemder is dan hetgeen verzonnen is. Zonder Good te willen uitspelen tegen Byron, wil ik toch aanstippen dat Good de waarheid vòdr was. Wat gebeurde met de getrainde ferry-boat had Good reeds in tal van schilderijen uitgebeeld.

De ganse zichtbare wereld is niet meer dan een opslagplaats van beelden en tekens aan dewelke de



verbeelding een plaats en een relatieve waarde zal toekennen: zij is een soort voedsel dat de verbeelding moet verteren en transformeren.

Al de eigenschappen van de menselijke ziel dienen ondergeschikt te zijn aan de verbeelding die ze alle tegelijk opeist. Zo zag het Baudelaire. En wie zou durven ontkennen dat de fantastische kunst niet een tot het uiterst gedreven realisme is, een bliksemende visie van de metafysische waarheden van de schepping, kortom een soort van supra-realisme. Supra-realisme mag echter niet verward worden met surrealisme. Het surrealisme is een verschijnsel van de twintigste eeuw. Het supra-realisme daarentegen maakt één van de konstanten uit van de kunst sinds haar meest duistere oorsprong.

Hubert Lampo schreef eens, toen hij het had over de Antwerpse kunstenaar Robert Geenens: hij verwerpt de realiteit niet, doch hij gelooft in een tweede realiteit, deze nl. welke besloten ligt in de afgronden van het diepste menselijke innerlijke, waaruit zij door de droom, de wraak-droom bij de kunstenaar, kan opgehevelde worden. Zijn werk wekt bij de toeschouwer de indruk, dat in de menselijke ziel ook herinneringen aan oeroude voortijden en oeroude mythen bezonken zijn, die daar eeuwenlang een ingekapseld leven hebben geleid, van geslacht tot geslacht onbewust doorgegeven, zoals andere eigenschappen van lichaam en geest, om door het poëtisch vermogen van de kunstenaar eensklaps op verbijsterende, niet altijd dadelijk begrijpelijke wijze aan de oppervlakte te worden gebracht.

Om te besluiten wil ik nog het volgende zeggen: een uitnodiging tot een reis maakt ons altijd een beetje weemoedig, zelfs wanneer het om een onbekend land gaat. Is dit een bewijs dat de mens een eeuwige reiziger is, die met heimwee terugdenkt aan een soort van supra-realistisch rijk dat hij heeft moeten verlaten om in deze wereld geboren te worden, en waaraan hij, in het diepste binnenste van zijn onderbewustzijn, een heimelijke herinnering bewaart?

Ivan Good houdt niet op de toeschouwer te verbazen met zijn poëtische vindingrijkheid en zijn onuitputtelijke verbeelding. Zijn werk zou ik het liefste willen betitelen als magisch realisme, met een knipoogje naar Jeroen Bosch.

Geleerden hebben uitgemaakt dat over een paar duizend jaar, door het smelten van de ijsbergen, de aarde volledig met water zal bedekt zijn. Ik wed dat Ivan toch een plekje zou vinden om zijn arken op het droge te leggen."

Een andere schrijver die het over Good had was Thomas Owen. We geven hier zijn ideeën weer, destijds vertaald door Hugo Brutin.

"Er was eens een schilder die gek was op schepen allerhande, verliefd was op alles wat de vorm van een boot had: schoeners, Oostendse sloepen, tonijnvissers, sleepboten, bokkevisers.

Hij was enthousiast en verbeteren, met een avontuurlijk hart en een geest vol verbeelding. Hij had in zijn dromen en gedeeltelijk ook in werkelijkheid de gehele wereld doorkruist. Iedere dag hing hij uit zijn venster zoals een zeeman het zou gedaan hebben, leunend op de reling en kijkend hoe de zee die vooraan in twee werd gereten zich achteraan weer sloot. Die steeds opnieuw herhaalde beweging, dit bestendig dichtgroeien van de wonde beroerde de schilder in zo hoge mate dat hij er vaak duizelig van werd.

Hij droomde van schepen die zo licht op het watervlak zouden liggen dat zij er geen wonde konden aanrichten, die in staat zouden zijn de woestijnen te doorkruisen zonder in het zand vast te lopen of die handig de steden zouden binnenglijden zonder op het marktplein te stranden of zonder te haperen aan de officiële monumenten of de gevels van de huizenrijen.

Zijn naam was Ivan Good. In zijn voornaam lag al het verschrikkelijke van een despoot en daar hield hij wel van. Maar ook aan zijn familienaam was hij gehecht; daarin lag immers al het zachte van de goedheid.

De klank "good" smolt als het ware in zijn mond. Zo was de verschrikkelijke die ook goedheid inkarneerde door een vreemde passie voor boten aangegrepen.

Hij zag er overal in zijn verbeelding. Op de esplanades klaar om in paleizen binnen te glijden, in de kleine havenstraatjes, op de bruggen in Venetië, op de binnenkoer van een hoeve, op de kaaien waar het gras tussen de stenen groeide, op de wegen die de kanalen op hun lange tocht volgen, tegen de flank van de bergen aan, aan de ingangspoort van een kasteel, in besneeuwde parken, overwinterend in een weide, met bolle zeilen het zand van de woestijn doorklievend, op de bodem van een aquarium, vastgekneld in alpengletsjers, landend als een astronaut op een dode planeet of eenvoudigweg dansend op het ritme van een ontketende zee.

Zijn vindingrijkheid verzwakte niet. Hij werkte als in een trance. Hij dacht dat tussen de vreugde van wat ingebeeld is en de grote schittering van de werkelijkheid nauwelijks enige afstand lag.

Op zekere dag bleef hij mijmerend kijken naar zijn jongste doek. Het was een kottor, fijn en slank als een vogel. Om hem heen was nog geen werkelijkheid geschapen. Hij wachtte nog op het grote avontuur.

Ivan Good pakte haastig zijn koffers, nam zijn oliepak en zijn laarzen. In zijn zak stopte hij wat mondvoorraad en enkele pakjes tabak. Hij haalde een krukje van uit de rommelkamer, plaatste het voor het doek en stapte aan boord.

Het venster van de kamer gleed open, de wind waaide met geweld. De zeilen spanden. Het koordwerk kraakte. De romp kreunde. Langzaam gleed de boot uit het doek weg; hij groeide, sleurde een vensterluik met zich mee en steeg op. Aan het roer stond Ivan Good. Met verrukking keek hij naar de daken, de klokketoren, de telefoonpalen die onder hem weggleden. Hij vroeg zich in de verste verte niet af waar het allemaal naartoe ging."

Norbert Hostyn



Jaarlijks banket visventers

< Het Nationaal Verbond van Visventers hield in de zaal Hertendaele in Oostende het jaarlijkse ledenbanket. Voorzitter Louis Fryns en zijn bestuur mocht een honderdtal leden verwelkomen, die er een gezellige avond van maakten. Het bestuur zorgde ook voor een tombola waaraan niet minder dan 150 prijzen verbonden waren. De lijst van de winnende nummers ligt ter inzage in de kantine van de Oostendse vismijn. (foto g.w.)

Multinet NV
H. Baelskaai 12
8400 Oostende
Tel: 059/32 12 10

Nu ook te verkrijgen

- Garnalenfluwe voor kustvisserij en eurokotters
- Netwerk voor gullenvisserij en haringkotters



VAN DEALER TOT SERVICE-SPECIALIST

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

Machinefabriek Padmos Stellendam heeft daarnaast een uitgebreid leveringsprogramma: Mitsubishi hoofd- en hulpmotoren, generator- en havensets, aggregaten. De magazijn-service voorziet in voor maar liefst 120.000 Mitsubishi-onderdelen, nieuw of gereviseerd, die uit voorraad leverbaar zijn, voor de motortypes: DQ/



• een service-dienst op maat gesneden

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

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

**pasklare service
 in een handomdraai.**



PADMOS
 MACHINEFABRIEK EN DOKMII

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



„HET VISSERIJBLAD”
H. Baelskaai 2
8400 Oostende
of telefoneer
(059) 32 55 59

Hulp in Nood



HOOFDZETEL:

Hendrik Baelskaai 27, OOSTENDE

Tel. (059) 32 16 89

Telefax (059) 32 26 17

Bijkantoor:

Wandelaarstraat 10, ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54.55 27

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

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

**HET VERTROUWEN AAN HULP IN NOOD.
DAAR VINDT MEN IMMERS EEN WAAIER
VAN VOORDELEN, ZOALS:**

- lage verzekeringspremies; franchise 75 fr. per brutoton;
- volledige dekking van de risico's;
- soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;
- na het boekjaar teruggave op de netto jaarpremie;
- bij totaal verlies wordt volledig verzekerde waarde vergoed;
- financiële tussenkomst in aankoop werk- en beschermkledij;
- vrije keus van hersteller en neutrale experts;

**BELANGRIJK:
BUITEN DE POLIS-
VOORZIENINGEN HEEFT
DE VERZEKERDE
GEEN ENKELE
VERPLICHTING!**