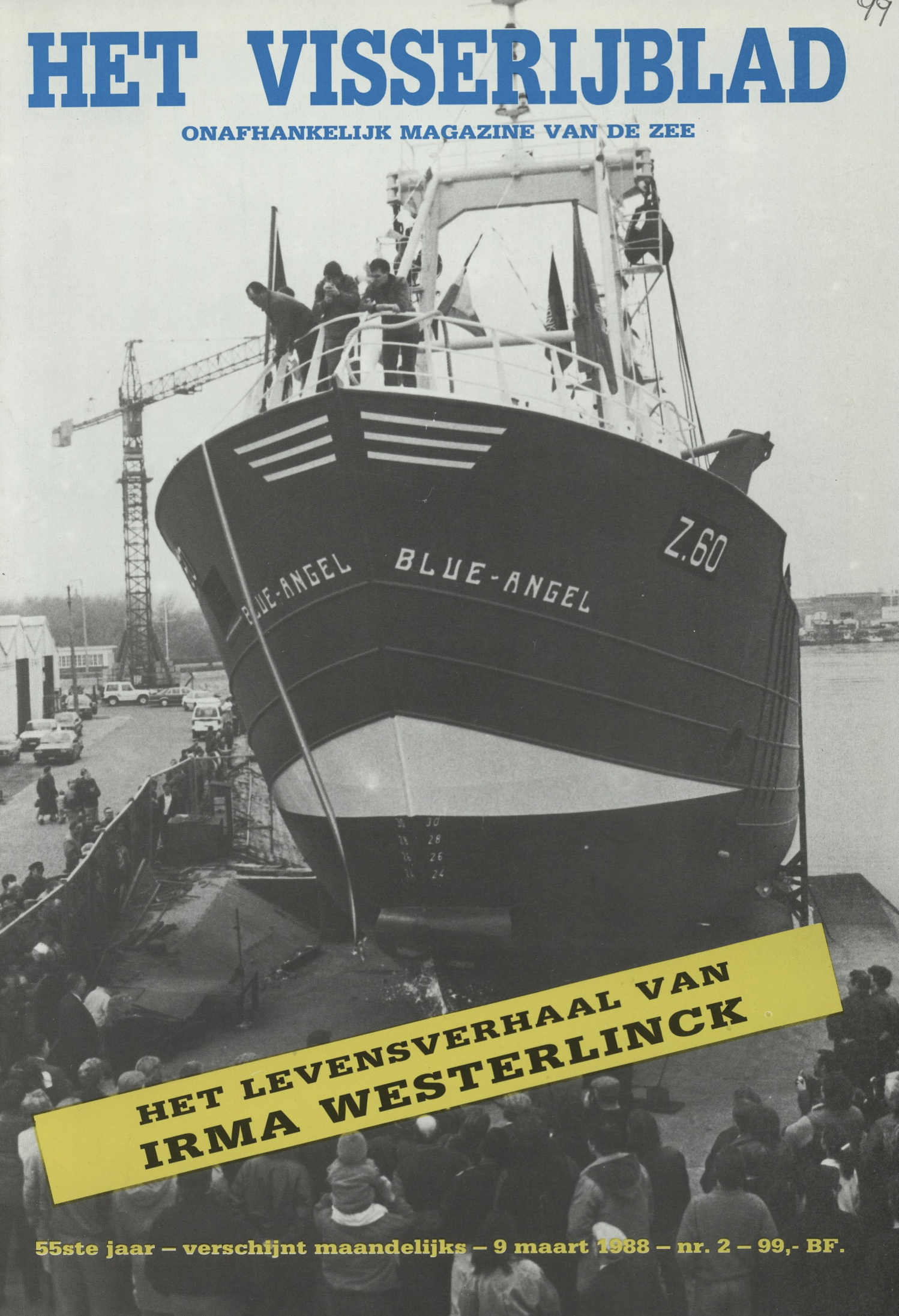
HET VISSERIJBLAD

ONAFHANKELIJK MAGAZINE VAN DE ZEE



HET LEVENSVERHAAL VAN IRMA WESTERLINCK

55ste jaar – verschijnt maandelijks – 9 maart 1988 – nr. 2 – 99,- BF.

FOTOCOLUMN



Foto omslag tewaterlating Z.60 (foto Guido Walters).

Foto: Johan Laleman

DE VAART DER VOLKEREN

1992. Er is al veel te doen geweest rond dat jaar. 1992 is het jaar waarin de EEG „rond" zal zijn. Het jaar waarin de grenzen tussen de lidstaten afgeschaft worden, het jaar waarin een totaal vrij goederenverkeer zal ontstaan, vanaf het ene uiteinde van West-Europa tot het andere. Een jaar ook, waarin ongetwijfeld veel kapitaal zal bewegen over de landsgrenzen heen.

Alle EEG-lidstaten zijn dat jaar aan het voorbereiden, alle vakbonden ook en alle grote firma's.

Ook in de visserij zien we dat nu volop gebeuren. Er is in de sektor in jaren niet zoveel over renovatie, modernisering en schaalvergroting gesproken als vandaag de dag. Er heeft in jaren niets bewogen in de vismijnen en kijk: vandaag is alles daarin aan het bewegen.

Onze mijnen zijn verouderd, zegt men. De hygiënische omstandigheden laten veel te wensen over, horen we zeggen. We moeten er geld in pompen, zo wordt gezegd, want anders...

Wat anders?

Wat zal er eigenlijk konkreet veranderen in 1992. Hebben wij dan niet op school geleerd dat er nu al een vrij goederenverkeer bestaat in West-Europa? Mogen Urkers nu in onze mijnen niet lossen? Gaan de Belgen dan nu nog niet mijnen in Nederland?

Ja toch?!

Mijnheer De Benedetti heeft toch ook niet tot 1992 moeten wachten om het kapitaal over de grenzen heen te trekken.

Nee toch?

Het probleem ligt hem hierin. In '92 gaan niet alleen die grenzen open. Met het openstellen van die grenzen zal een heel nieuwe reglementering tot stand komen, nieuwe wetten en geboden, nieuwe sankties. In de voorbije dertig jaar kwamen per jaar gemiddeld 13 à 14 Europese wetten tot stand. Tussen 1988 en 1992 worden er dat 60 (!) per jaar.

Eigenlijk is de EEG een soort superstaat aan het worden. Een superstaat die weliswaar zeer moeilijk tot leven gebracht werd, maar die nu toch zijn voltooiing nadert.

Die superstaat zal zijn reglementeringen in de komende jaren over ons heen storten. Voor wat de visserij betreft zullen er vissershavens zijn die de status van Europese haven toegemeten krijgen (en dat op basis van nu nog onbekende kriteria) en het is in die „Eurohavens" dat het te doen zal zijn. Dààr en nergens anders.

1992 zal ook nog andere gevolgen hebben voor de visserij.

We zien niet goed in hoe het vanaf dan nog zou kunnen dat Belgische vaartuigen verder beperkt worden in grootte en in PK, terwijl dat voor andere delen van Europa niet het geval zou zijn. We zien niet goed in waarom Belgische reders vanaf dan niet zouden mee investeren in Hollandse vaartuigen en waarom er geen Belgische vaartuigen zouden gebouwd worden, gefinancierd door... De Benedetti.

Langs de ene kant zal dus schaalvergroting ontstaan en langs de andere kant zullen de zwakke broertjes er onderdoor gaan. Dat alles laat vermoeden dat een nieuwe fase zal aanbreken voor de visserij. Eurohavens, grotere vaartuigen, internationaal kapitaal zullen hun intrede doen, in een sektor die tot gisteren nog volledig door ingewijden gerund werd, waarin de taken van vader op zoon doorgegeven werden, waarin iedere vreemde indringer met argusogen bekeken werde en niet zelden geboycot.

Vanaf vandaag worden er méér en méér, op zeer hoog niveau, beslissingen genomen en hoe langer hoe meer zullen er bedragen mee gemoeid zijn, die voor kleine ondernemers niet meer haalbaar zijn. Een regionale visie op de visserij zal plaats moeten maken voor een internationale.

Daarmee zal in de vroege jaren negentig een tijdperk afgesloten worden, het tijdperk van de „Belgische Visserij". Voor onze vissers komt het erop aan de boot niet te missen en zich terdege voor te bereiden. Het komt erop aan zich vooraan te bevinden in de vaart der volkeren.

Wat Het Visserijblad betreft: we zullen er bij zijn: met een eigen visie, een eigen stem, een eigen kijk op de zaken.

Flor Vandekerckhove

UIT DE MIJNEN

NUMERIEKE STERKTE VISSERSVLOOT STIJGT VAN 197 TOT 201 EENHEDEN

Volgens de zeer recent verschenen „Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1988" is de vissersvloot met vier eenheden uitgebreid. Daar waar met name op 1 januari 1987 de numerieke sterkte van de vissersvloot op 197 lag is dat cijfer nu opgetrokken – per 1 januari 1988 dus – tot 201 treilers.

Ingedeeld volgens de scheepsklassen krijgen wij volgende verdeling:

– tot 35 bruto ton: 22 eenheden
– 36 - 70 bruto ton: 62 eenheden
– 70 - 180 bruto ton: 73 eenheden
– 180 - 400 bruto ton: 44 eenheden
– 400 bruto ton en meer: 0 eenheden

Verdeeld per thuishaven is het uiteraard Zeebrugge die verder „top of the list" staat met 103 eenheden en dat is meteen een toename van niet minder dan vijf eenheden. Een verschijnsel dat tekenend is voor de ambitie die aan de Oostkust nu al meerdere jaren voelbaar is. Met die 103 eenheden komt Zeebrugge weer op het effectief te staan dat in 1983 werd opgetekend toen eveneens 103 eenheden op de lijsten waren ingeschreven. Nadien bleef de numerieke sterkte schommelen rond de 96 tot 98 eenheden om dit jaar weer een forse hausse te kennen.

Mede door deze uitbreiding van het effectief zijn sowieso ook de totale bruto tonnage en het motorvermogen gestegen. De bruto tonnage werd opgevoerd van 13.800 ton op 1 januari 1987 naar 14.426 ton per 1 januari jl. terwijl het motorvermogen steeg van 60.443 PK naar 63.341 PK.

OOSTENDE STATUS QUO!

De forse stijging die te Zeebrugge werd opgetekend leek helaas noch voor Oostende noch voor Nieuwpoort een haalbare kaart. De Oostendse vloot bleef, op het effectief bekeken, onveranderd op 62 eenheden staan. Op het vlak van het motorvermogen werd wel een kleine aanwinst geboekt, met name van 23.689 PK op 1 januari 1987 naar 24.093 PK op 1 januari 1988. Wat betreft de bruto tonnage werd een lichte terugval genoteerd, nl. van 6.047 ton naar 5.978 ton.

En tenslotte is er Nieuwpoort! Daar werd een daling van de numerieke sterkte opgetekend van 33 naar 32 eenheden maar het motorvermogen onderging een lichte verhoging, met name van 10.913 PK naar 11.416 PK. Gemeten volgens de brutotonnage werd een daling opgetekend van 2.560 ton naar 2.542 ton.

In de totaliteit omvat de Belgische vissersvloot op 1 januari 1988 een effectief van 201 vissersvaartuigen met een totaal motorvermogen van 100.615 PK (een aanwinst van 3.805 ton in vergelijking met 1987) en een totale bruto tonnage van 23.285 ton (539 ton méér dan in 1987).

Naast de zeegaande vissersvloot is er ook nog de Scheldevissersvloot waarvan het milieu zich situeert in de streek van Boekhoute. Die vloot omvat volgend effectief:

– Antwerpen: 2 eenheden
– Boekhoute: 5 eenheden
– Kieldrecht: 2 eenheden
– Rupelmonde: 1 eenheid

In totaal dus tien treilers met een globaal motorvermogen van 2.170 PK en een totale bruto tonnage van 412 ton. Deze cijfers zijn nagenoeg identiek aan deze van 1987.

EEN BEETJE HISTORIEK!

Als men even terugblikt op de historiek van de vissersvloot, dan komt men tot de vaststelling dat Oostende, met 62 eenheden, een dieptepunt heeft bereikt dat overigens reeds vorig jaar werd opgetekend. Nooit eerder waren voor de Oostendse vloot minder eenheden te boek gesteld. De laatste keer dat Oostende méér dan 100 eenheden omvatte dateert van 1973 (met 102 eenheden). Sedertdien is het voortdurend bergafwaarts gegaan met een lichte heropflakkering in 1984-85 toen men nog eens boven de 70 eenheden uit kwam.

Ooit was Oostende nochtans recordhouder wat het effectief van de vloot betreft want in... 1937 telde de Oostendse vloot nog 263 eenheden en ook in de na-oorlogse periode bleef men tot in 1952 de kaap van de 200 overtreffen. Voor wat het motorvermogen betreft werd een piek opgetekend in 1969 toen 149 treilers in totaal 49.828 PK onderdeks hadden zitten.

De Zeebrugse vloot haalde, wat het aantal eenheden betreft, een hoogtepunt in 1958 met 186 vaartuigen, goed voor 23.812 PK maar met amper... 8.089 bruto ton.

De Nieuwpoortse piek situeert zich in het jaar 1948 toen 88 eenheden vanuit de Westhoek haven de grote vlakte op trokken, voortgestuwd door 5.475 PK maar goed voor amper 1.970 bruto ton.

Bekeken tenslotte over de totaliteit van de Belgische vloot was 1937 „top of the List". Toen stonden niet minder dan 150 eenheden te boek. Nadien, tussen 1948 en 1962 werd nog wel de kaap van de 400 overtroffen, vanaf 1963 dook men beneden de 400 en sedert 1973 haalde het effectief van de vloot niet meer de 300 vaartuigen. Tegengesteld is er dan de evolutie van de gemiddelde PK die thans even boven de 500 PK ligt daar waar datzelfde gemiddelde in 1937 amper... 117 PK bedroeg.

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

ZEEBRUGGE: GEEN BESOMMINGEN!

De Zeebrugse Visveiling (ZV) besliste voortaan de besommingen niet meer mee te delen aan de pers. Met deze beslissing komt de ZV tegemoet aan de wens van steeds meer reders. Het alom gebruikte argument terzake: „een beenhouwer zet toch ook niet in de krant hoeveel vlees hij die dag verkocht heeft". Uiteraard is dit een steekhoudend argument.

Terzelfdertijd verdwijnt hierdoor een traditie uit de kust- en visserijbladen, „besommingen" was een veel gelezen rubriek. Het hinterland was nieuwsgierig naar de resultaten van de sektor, reders wilden weten hoeveel de „collega's" besomd hadden, vissers waren benieuwd neer de resultaten van de „kameraden". Vissen was een soort tour de France en de besommingen waren er het klassement van.

Dit alles wordt nu op de helling gezet door de beslissing van de ZV. Wanneer de resultaten van België's grootste haven niet meer gepubliceerd mogen worden, heeft het dan nog zin deze van de kleinere havens te vermelden?

Ook daar trouwens begint het te rommelen. In Nieuwpoort is men al lang niet meer te spreken over deze cijferdans, in Oostende ten slotte hebben enige reders reeds uitdrukkelijk te kennen gegeven dat hun cijfers niet meer openbaar gemaakt mogen worden. Waarvan akte.

Adverteren?



(059) 32.55.59

UIT DE MIJNEN

VERSLAG DER VISSERSHAVENCOMMISSIE VAN NIEUWPOORT OP 15/2/1988 GEHOUDEN IN HET BUREEL DER STEDELIJKE VISMIJN VAN NIEUWPOORT

Op 15/02/1988 vergaderde de Nieuwpoortse Vissershavencommissie in het bureel der Stedelijke Vismijn van Nieuwpoort.

Het voorzitterschap werd door de Heer Richard Bendels, Schepen voor Haven en Visserij waargenomen.

1. Af-ijzen der vis op de veiling.

Door de ambtenaren van de bevoegde diensten van het Ministerie van Volksgezondheid zal een controle uitgeoefend worden over het bewaren der koelketen van de vis, dit volgens de richtlijnen door de E.E.G. bepaald.

De Heer A. Coene, hoofd van de dienst der Veterinaire Keuring benadrukte dat Art. 2 van het K.B. dd. 26 maart 1982 uitdrukkelijk stipuleert dat verse vis slechts in bezit of te koop gesteld mag worden bij een temperatuur van maximum 4 graden C.

Door alle leden der Commissie werd het voorstel van de Heer A. Coene eenparig aangenomen om de vis na de verkoop onmiddellijk af te ijzen door de reders. De Nieuwpoortse ijsfabriek zal voor de levering van het nodige ijs instaan. De Hr. W. Demytenaere verantwoordelijk Viskeurder van de Dienst der Veterinaire Keuring voor het keuren der vis in de Vismijn van Nieuwpoort zal de vereiste temperatuur controleren en over de nodige af-ijzing beslissen. In de maand maart zal met het af-ijzen een aanvang worden genomen en van 1 april 1988 af zal een volledige af-ijzing geschieden.

2. Ontwerpplan - Renovatie - Vismijn.

Het herwerkte ontwerpplan werd aan de leden der Havencommissie ter inzage voorgelegd. De koelruimten werden aangepast en vergroot zodat de aanvoercapaciteit voor de veiling werd vermeerderd. Alle aanwezige commissieleden verleenden hun goedkeuring aan het vooropgestelde ontwerpplan.

3. Gebruik Stadsloods.

Het gebruik en de huurprijs van de stadsloods werden besproken. De globale kosten zullen onder alle reders die gebruik van de Stadsloods wensen te maken evenredig verdeeld worden. De reders dienen er zorg voor te dragen dat zoveel mogelijk vistuig in de loods opgeborgen wordt teneinde te vermijden dat visboels en korijzers her en der verspreid liggen. De Commissieleden zijn het allen unaniem eens dat in de Stadsloods door reders of schippers niet gelast of kettingen doorgebrand mogen worden, dit om eventuele brand te vermijden.

4. Gebruik der lasposten.

Door de Heer Richard Bendels, Schepen voor Haven en Visserij zal met de betrokken verantwoordelijke van de Dienst Intercom van De Panne contact opgenomen worden om de nieuwe electrische kasten in gebruik te kunnen nemen.

5. Aanmeren voor de Vismijn.

Op voorstel van de Heer Yvan Hennebert, Reder - Ondervoorzitter van de Nieuwpoortse Havencommissie werd het aanmeren der vissersvaartuigen besproken. Zijn schriftelijk voorstel werd door alle leden der Commissie gesteund. De vaartuigen die wensen te veilen dienen zo kort mogelijk na elkaar aan te meren (te boegten) teneinde de meerruimte optimaal te kunnen benutten. De vaartuigen die hun vangst gelost hebben dienen in de mate van de fairplay plaats te maken voor de andere vaartuigen welke hun vangst nog moeten lossen in dezelfde verkoopbeurt. Zo de Mijnbestuurder oordeelt dat een vaartuig plaats dient te maken voor een vissersvaartuig dat nog moet lossen en zo er aan zijn opdracht geen gevolg gegeven wordt, zal, dit vaartuig met de tussenkomst van de Heer Waterschout en de Redeboot versleept worden, dit op kosten en voor rekening van de nalatige reder. Er dient zorg gedragen te worden dat het gedeelte der oude Vismijn voor aanmering steeds beschikbaar is, dit vanaf de verkoopbeurt Nr. 14.

Zo het tij het toelaat, dienen de vissersvaartuigen die aan de Oude Vismijn hun vangst gelost hebben zich na de verkoop onmiddellijk te verhalen.

6. Laureaten Tweede Sinksendag.

Op voorstel van Reder Gilbert Desaever werden de normen van de indeling der vissersvaartuigen in hun respectievelijke categorie herschikt.

Alle Commissieleden waren het met de invoering van de herschikte en vernieuwde onderverdeling eens.
Het vroegere reglement blijft behouden. Wie gedurende een bepaald dienstjaar als laureaat werd gehuldigd, komt gedurende de volgende twee jaar als laureaat niet meer in aanmerking.

Namens de Havencommissie.
De Hr. Schepen voor Haven en Visserij,
Richard Bendels.
B.O. De Mijnbestuurder,
G. Hovaere.

ZEEBRUGS VISMIJNREGLEMENT IN VOEGE

De Zeebrugse Visveiling is koortsig op zoek naar de goeie manier om de traditioneel gegroeide visserij te koppelen aan de noden van het moderne management. Getuige daarvan is het onlangs opgestelde vismijnreglement, dat overigens in de kortste tijd een aantal korrekties onderging.

Dat vismijnreglement maakt duidelijk dat de direktie van plan is de aanvoer en verkoop zo goed mogelijk te voorzien en te plannen. Ten behoeve van de vismijnverbruikers wil ze de markt zo doorzichtig mogelijk maken.

Zo luidt één van de reglementen: „Iedere reder wordt geacht de vangst van zijn vaartuig zo vlug en zo juist mogelijk door te geven. Correcties zijn toegelaten tot 12 uren voor het ceilen. Voor de veiling op maandag is dit 45 uren".

Het reglement zal er trouwens zijn om stipt nageleefd te worden: „Iedere reder die misbruik maakt van het bestaande reglement krijgt de eerste maal één verwittiging... bij de tweede vaststelling van misbruik, wordt het betrokken vaartuig dat zich aanbiedt... naar de laatste plaats op de reservelijst verwezen, en dit voor de drie opeenvolgende lotingen".

Ook de verkoop zelf wordt strenger gerelementeerd. Zo is het „...verboden een aangekocht lot op een bij de veiling aanwezige persoon over te dragen. Het is evenmin toegelaten bij te kopen voor aanwezige personen".

F.V.

IN JANUARI: 1000 TON MINDER VIS

Na januari '87 die vooral dank zij de massale kabeljauwaanvoer getypeerd werd door een produktiegroei van nagenoeg 1.300 ton tot 4.076 ton, kwam januari '88 met een aanvoerdaling van 1.025 ton. Toch noteerde de aanvoer 9% meer dan in januari '86. Op enkele soorten na waren de vangstafnames vrij algemeen voor al de bodemvissoorten. De pladijs met een produktie van 1.342 ton (+ 46 ton) vormde een gelukkige uitzondering.

De kabeljauw en de tong verloren nominaal gezien het meest terrein. De kabeljauwaanlandingen werden gehalveerd tot 740 ton, waaraan o.m. de opgevoerde minimumaanvoerlengtes wellicht niet vreemd zijn. De gemijnde hoeveelheden kabeljauw van klasse 3 werden immers met 190 ton opgevoerd tot 278 ton, terwijl de te koop aangeboden hoeveelheden van de sorteringen 4 en 5 (gul) terugliepen van 1.250 ton tot 375 ton (— 70%).

Ingevolge het relatief warme zeewater lieten de edele platvissen tong zich minder vlot vangen. De vangsten daalden dan ook met 157 ton tot amper 265 ton (— 37%).

Eveneens de schaal- en weekdieren kenden een produktieinkrimping van 44 ton tot 108 ton (— 29%). De garnaalvangsten waren wel aan de beterhand (+ 6 ton) maar bleven toch nog op een laag niveau. De aan wal gezette hoeveelheden schelpen zwakten met 50 ton af tot 29 ton.

Medegedeeld door de
Zeevisserijdienst Oostende.



DRUKKERIJ
NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

WIJ DRUKKEN VAN VISITEKAARTEN
TOT KLEURRIJKE BOEKEN
EN BROCHURES.

BEKWAME VAKLUI
MODERN MACHINEPARK

VRAAG ONZE PRIJZEN!

H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
✆ (059) 32 11 13

Proficiat vanaf blz. 1 t.e.m. blz. 46 voor uw prachtig verzorgde eerste uitgave.

*Waarom ik de enquête niet opstuur is gewon uit schrik **MIJN** maandblad te beschadigen.*

Uw initiatief gratis adverteren zal waarschijnlijk veel succes hebben en 't zal nog opbrengen hoop ik. Plaats die knipformule beter op bv. pagina 5 of 19 zodoende knipschade te beperken want deze toffe uitgave dient niet voor de vuilisbak.

Ieder beschreven rubriek was goed en voor elk wat wils.

Vergeet iedere maand de fotocolumn niet – zeer mooi – Een artikel zoals schatten van de zee moet regelmatig terugkomen. Misschien een rubriek met plezante anekdotes uit verleden en heden van onze visserijwereld (de mensen lezen dagelijks maar al te veel slecht nieuws). Probeer tevens uw kunstrubriek vol te houden.

Met belangstelling kijk ik reeds uit naar de 2e uitgave.

V.M., De Haan

Vooraleerst wil ik jullie geluk wensen met de nieuwe aanpak van het maandblad, en met veel plezier wil ik daarop een jaarabonnement nemen.

Na de jaar totalen gezien te hebben van onze drie havens, die zeker uitstekend waren, kun je volgens mij nog moeilijk spreken over een kleinschalige onderneming. In andere sektoren van de nijverheid of landbouw zijn er ondernemingen die niet zo hoge jaaromzet hebben en toch een europees niveau bereiken. Daarom is het nodig, zie voorbeeld van Zeebrugge, de havens de nodige financiële stimuli te geven, waarmee ze de slagkracht krijgen om europees te werken.

Nog bijzonder veel succes met het nieuw maandblad en behouden vaart!

E.C., Loppem

■ *TPI/V-Blad 81*

Vooreerst ligt voor mij „HET VISSERIJBLAD" en ik vind het een uitstekend blad, daarom proficiat aan al Uw medewerkers.

Voor Uw „ENQUETE" heb ik een fotokopie genomen, aangezien ik het blad niet wens te schenden.

Als stadsmens heb ik veel interesse voor de visserij en de sociale- en bedrijfstakken errond.

Ik vind dat dit beroep door veel mensen en vooral door de politici van de EEG en in Brussel wordt onderschat en verwaarloosd.

W.V., Mariakerke-Gent

Mag ik de redaktie van „Het Visserijblad" op volgend probleem wijzen.

In vele dagbladen en andere publikaties is het de gewoonte de besommingen van de vaartuigen weer te geven. Ik heb daar in principe niets op tegen, maar dan moeten de cijfers wel juist zijn.

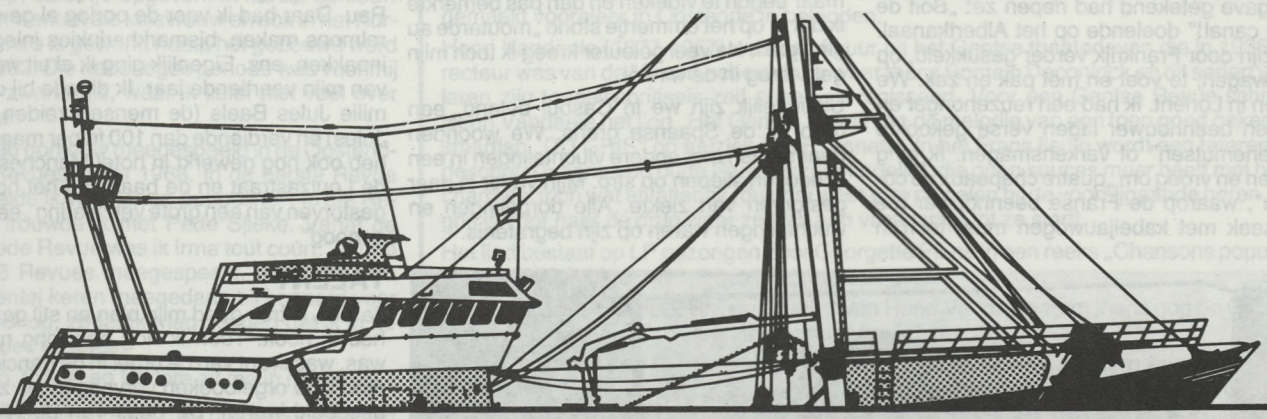
Daarbij doet zich het volgende probleem voor: vele Oostendse reders verkopen, zoals ik, hun vangst gedeeltelijk in de mijn en gedeeltelijk op de kaai.

Voor wat betreft het gedeelte dat op de kaai verkocht wordt doet zich volgend probleem voor: wij worden belast op het dubbele van hetgeen wij als vangst opgeven.

Gevolg is dat de cijfers die de kranten geven nooit juist zijn. Ofwel verkopen wij het dubbele van hetgeen opgegeven wordt én in dat geval moet dat laatste cijfer in de besommingsrubriek voorkomen, ofwel verkopen wij slechts de helft van hetgeen waarop wij belast worden, maar dan betalen wij te veel belastingen.

Tot wanneer de cijfers van de belastingen niet overeenstemmen met de cijfers van de besommingen in de kranten moet er, wat mij betreft, geen individuele besomming meer in de gazet komen.

Naam en adres bij de redaktie bekend



VOOR HET BETERE DOKWERK

VOOR SCHEPEN MET EEN DIEPGANG TOT 5 METER

SNEL EN GRONDIG

officieel dealer MITSUBISHI DIESELMOTOREN tot 500 pk

PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

STELLENDAM: Postbus 23, 3250 AA, Deltahaven 18, 3251 LC, Tel. 01879-1766, 1792, Dok Tel. 01879-1933

BRUINISSE: Postbus 1, 4310 AA, Havenkade 12, 4311 BA, Tel. 01113-1551, 1488

IRMA-VAN-DE-OOSTENDSE-REVUE VERTELT

Op 5 mei 1908 ben ik te Oostende geboren in een klein huisje van de Kleine Kaaistraat (nu Paster Pypestraat) als vijfde in de rij van drie broers en vier zusters. Mijn grootmoeder van vaders kant „Moeder Rose" woonde ook bij ons. Zo waren we met elf.

Vader was vislosser en in de zomer koetsier. Thuis hebben we altijd veel vis moeten eten want vader had zijn deelvis als vislosser en hij graaide er wel nog wat bij om zijn grote kroost te voeden.

Ik liep school bij de nonnetjes van de St.-Sebastiaanstraat. Soeur Clémentine kan ik me best herinneren.

OORLOGEN

In de oorlog 14-18 werd ons huisje verwoest door de eerste bom die op Oostende viel. Het was zeven uur in de morgen. Ik sliep bij mijn grootmoeder en ik weet nog goed dat ons bed vol glas lag. Na dat bombardement had vader een leeg huis gevonden in de Franciscusstraat 62. De eigenaar, een zekere Lebbe, was naar Engeland gevlucht en we konden in zijn huis blijven wonen tot in 1919. Dan zijn we verhuisd naar een appartement boven de dancing „De Nieuwe Zaal" in dezelfde straat. Daar hebben we gewoond tot aan de oorlog 40-45. In mei 1940 zijn we gevlucht aan boord van een visbak waarvan ik de naam vergeten ben maar waarop mijn broer Viktor trimmer was. In Le Havre zijn we aan wal gegaan en met een wagen naar Honfleur. Bij de Fransen waren we als vluchteling niet graag gezien, want ze verweten ons voor „salle flamand". Toen koning Leopold de overgave getekend had riepen ze: „Boit de l'eau canal!" doelende op het Albertkanaal. We zijn door Frankrijk verder gesukkeld, op een wagen, te voet en met pak en zak. We waren in Lorient. Ik had een reuzehonger en bij een beenhouwer lagen verse gekookte „zwienemutsen" of varkensmagen. Ik ging binnen en vroeg om „quatre chapeaux de cochon", waarop de Franse beenhouwer me aankeek met kabeljauwogen maar toch in een lach schoot. In Arcachon had ik in een grote winkel met vier verdiepingen een emmertje stroop gekocht. Mijn vader probeerde wat van die stroop op zijn boterham te krijgen maar begon te vloeken en dan pas bemerkte ik dat er op het emmertje stond „moutarde au vinaigre". Na veel geleuter kreeg ik toch mijn geld terug in de winkel.

Uiteindelijk zijn we in Casoul beland, een dorp bij de Spaanse grens. We woonden daar samen met andere vluchtelingen in een school en sliepen op stro. Mijn vader is daar gestorven van ziekte. Alle dorpelingen en vluchtelingen waren op zijn begrafenis.



Het 50-jarig bestaan van de Vismijnvrienden (1927-1977) en het verlenen van de koninklijke titel te Brugge in het Provinciaal Gebouw.
Van links naar rechts: Ridder P. Van Outryve d'Ydewalle, goeverneur W.Vl. - Notaris Quaghebeur - Blanche Belpaeme, voorzitster - Irma Westelinck, 50 jaar aktief lid.
(foto Roger Degryse)

In september 1940 zijn we met de trein in beestenwagons onder begeleiding van de Duitsers naar Oostende teruggebracht.

Ik vond terug werk in de rokerij van Eugène Rau. Daar had ik voor de oorlog al gewerkt: rolmops maken, bismarkharinkjes inleggen, inpakken, enz. Eigenlijk ging ik al uit werken van mijn veertiende jaar. Ik diende bij de familie Jules Baels (de mensen zeiden Petit Jules) en verdiende dan 100 fr. per maand. Ik heb ook nog gewerkt in hotel Manchester in de Louizastraat en de baas van het hotel is gestorven van een grote verzwering „een negenoog".

TALENT

Je ziet, ik trok goed mijn plan en stil gezeten heb ik nooit. Toen ik nog een jong meisje was, was ik zot van de orgel in de dancing. Ik mocht de orgelboeken vervangen als ze opgespeeld waren. De baas van de Nieuwe Zaal had een boontje voor me en ik kreeg eens een fonograaf van hem en een reeks fonoplaten. Ik had dat onder mijn bed gestoken, want mijn broers en zusters zouden wel jaloers kunnen zijn. Mijn vader vond de fonograaf en het was de zijne. Dat plaatje van „Spijkertje dwars door mijn schoen" hebben we gedraaid tot er bijna geen klank meer uitkwam. Ik kon al de liedjes van de fonoplaten meezingen. Van bij soeur Clémentine was ik al de beste om gedichtjes en liedjes op te zeggen en te zingen. In de rolmopsfabriek zongen we veel tijdens het werk en daar heb ik voor het eerst het liedje horen zingen „Op de Vismarkt" door Rachel, een Brugse.

In 1927 werd de folkloregroep „De Vismijnvrienden" gesticht. Mijn vader, mijn zuster Madeleine en ik waren er de eersten bij. Mijn vader is ook vaandeldrager geweest. Eens zaten we in onze stamcafé bij Gaby in de Bo-



Irma, thuis met haar maskotten van de Vismijnvrienden (12.2.88) **(foto GW)**

nenstraat. Daar heb ik voor het eerst Leonard gezien. Die Leonard dat was de man van de Oostendse vooroorlogse Revues. In ons stamcafeetje deed hij zijn beklag dat er een zangeres in zijn groep was weggelopen, en dat hij niemand had om haar te vervangen. Allen keken naar mij. Leonard vroeg me een rol te spelen in de operette „Engelijn". De opvoering ervan gebeurde in een zaal van de Ieperstraat, waar nu Hertedale is. Het jaar daarop speelde ik mee in de operette „Artiestenbloed" die opgevoerd werd in het theater van Oostende.

REVUES

De Oostendse Revues heb ik meegespeeld vanaf 1929. Leonard was een echte artiest; een tenorzanger, een regisseur en een schrijver. Ik was iedere keer de tegenspeler van Leonard en alhoewel hij zelf de rollen schreef kon hij zijn eigen rol niet goed van buiten.

In café „De Tramstatie" heb ik eens waarzegster gespeeld. Ik legde de kaarten voor een jonge vent en zei: „Nu in 't korte ga je zèèr hen". Hij keek ongelovig en ik beet in zijn vinger.

Ik ben getrouwd in 1942. We woonden in bij mijn moeder want om een „menage" te kopen hadden we geen geld. Mijn man vaarde tijdens de oorlog als bootjessjouwer op één van de garnaalscheepjes van Gusten Versluys. Algauw hadden we ons dochtertje Diane en ik ging verder werken om de touwtjes aan elkaar te kunnen knopen.

Na de oorlog heb ik in de Paulusstraat gewoond dicht bij de kaai en hield daar een cafeetje „De Vismijn". Ik zong mijn klanten binnen en het marsjeerde goed. Maar mijn vent ging er met mijn schof van door en zo moest ik mijn cafeetje opgeven. Ik moest opnieuw gaan werken als kuisvrouw en ook in het Kursaal heb ik gewerkt nadat het gebouwd werd in 1952. Die naoorlogse periode was voor mij een zwarte tijd, waar ik liefst niet veel over vertel.

Ik heb opnieuw meegespeeld in de Oostendse Revues vanaf 1968. In de eerste Revue speelde ik voor „Irma Bubbeline". In die Revue trouwde ik met Pette Sjieke. Vanaf de tweede Revue was ik Irma tout court. Zo heb ik 18 Revues meegespeeld, en ik heb een zevental keren meegedaan bij Leonard voor de oorlog, zodat ik mag zeggen dat ik in 25 Revues speelde.

Zang, toneel en folklore zit me in het bloed.

Verleden jaar vroeg mijn nichtje Lucienne of ik soms niet meeging naar de folkloremarkten van Heist en van Oostduinkerke. Algauw weer mijn mooie visserinnekleren uitgehaald en Irma was mee naar de markt om schelpen te verkopen aan de toeristen. Mijn muts was verfrommeld van in de kast te liggen en ik liet ze wassen, strijken en pijpen en het kostte, verschiet niet, 700 fr. Jaja, vroeger zeiden ze: „'t Is e klute vor e tute te pupen„.

Irma Westerlinck woont in de St.-Paulusstraat nr. 79 in het hartje van het oude Oostende. Ze hoopt er op 5 mei van dit jaar haar tachtigste verjaardag te vieren. Ze leeft er stilletjes en gelukkig en nog erg bekommerd om haar kleinkinderen. Dagelijks doet ze haar wandelingetje in haar oude vertrouwde stad en in de zomer gaat ze wat zonnen op de bank in „Den Hof" (het stadspark).

Veel mensen heeft ze doen lachen tijdens haar lange zang- en toneelcarriere. Wie schrijft haar een verjaardagskaartje?

HET LIJFLIED VAN IRMA

Op de vissemarkt zien'k ik geboren
Op de vissemarkt zien'k ik gekend.
Zoender vis dan loop ik verloren
Moar met vis ben ik kontent
'k Lezen noois gin boek of gazette
Polletiek dat lap ik in de hoek.
En ze maggen de weireld verzetten,
'k Vagen an olles vierkantig me broek.
Mor ols de vis te diere is,
loop ik met buts of hoaring.

Refr. Een ploate of een kabeljauw dat is mijn leven
Nog noois van sedert ik ben getrouwd
loop ik buten de schreve
Ik leure oltied met mijn karre
ol langs de stroaten
en het klienkt toch zo schoon uut me moend
vassche ploaten.

'k Hen ook gin schrik van de koede,
't Mag regen of vriezen dat 't krakt,
Gin oenweer kan mijn tegenhoeden
'k Hen der oltieds me roende gemakt
Zetten ze mij soms in een koleerje
Oster einen te vele ofbiedt;
Met me toenge kan ik mien verweren:
Zeg Maische, peinsje dan'k het ik ol hen voe niet
Mor dat is toch mijne bonheur
Oltieds al om mien wegen.

Niemand kan er tegen mij roepen
Zo-je schone stemme dan'k hèn
Overlast zei Melle de Soepe
Dan'k e gemiste chanteuze ben.
Mor me vis dat wil ik niet derven,
os ik der op peinzen m'n herte doe zeir.
't Is dorom als ik kom te sterven
Vraag ik da-je e stokvis in me kiste steekt
Mor ginne sprot of gin haoring,
Pakt er moar liever een lekker poaling.

Het lied heeft volgens de navorsingen van Jef Klausing een nogal eigenaardig omwegje gemaakt vooraleer in Oostende te belanden.

Henri Vandaele (1877-1957) was een figuur uit het Gentse theaterleven die in 1936 directeur was van de Minard-schouwburg waar thans Romain Deconinck en dit sedert vele jaren zijn toneelschrijfsels zelf speelt en regisseert. Voor een Gentse Revue schreef Henri Vandaele het lied „Het Gentse Viswijf" op de melodie van een toen goed gekende smartlap „DU GRIS" op muziek van F. Benetsj. In het Frans liedje wordt een tafereeltje geschetst waarin een oude Parijse straatmadelief, die geen suuces meer heeft met haar charmes, toch wat afvaltabak (du gris) weet af te pingelen bij de voorbijgaande heren. Du gris is voor haar de drug waar ze zich aan vastklampt tot ze sterft.

Het lied bestaat op LP gezongen door Georgette Plana in een reeks „Chansons populaires de 1890 à 1920.

Op de melodie van DU GRIS en de tekst van Henri Vandaele zingt thans nog de Gentse volkszanger Walter Debuck „Het Gentse Viswijf".

In 1920 was Leonard Reynaerts naar Oostende komen wonen. Leonard was van beroep timmerman maar in zijn vrije tijd zong hij veel in de „cafés chantants" te Antwerpen. Te Oostende ontpopte hij zich als een gevierd toneelmeester en in 1927 schreef hij de teksten voor de Oostendse Revue. Hij kende Henri Vandaele en bracht zo een lied van het Gentse viswijf naar Oostende, alwaar de tekst werd aangepast. Irma hoorde het lied voor het eerst zingen door een zekere Rachel in de visfabriek van Rau en het werd haar lijflied. Honderden keren heeft ze het gezongen ter gelegenheid van de optredens van de Vismijnvrienden, zelfs in Londen stond ze ermee voor de micro. Vorig jaar nog zong Irma voor de burgemeester en schepenen van Koksijde-Oostduinkerke tijdens de laatste folkloremarkt en ook te Heist liet ze nog haar stemme horen.

In 1952 werd het lied opgenomen op 78-toerenplaat door toedoen van Jef Klausing. De opname gebeurde op een slaapkamer van het kleine cafeetje op het Vissersplein „In de Accordeonist". De twee zonen van de herbergier de Rosse Smit speelden de begeleiding. De plaat werd geperst op 500 ex., en uitgegeven door De Zeegalm.

In 1953 werd het lied opnieuw opgenomen te Brussel op een Olympia 78-toerenplaat BIEM 18562-5791. De begeleiding gebeurde door Marc Mirroir op hammondorgel. Op de verso van de plaat staat het lied „Ostende oender woater" gezongen door Bertino. Het was immers in februari 1953 dat een orkaanstorm onze kusten teisterde en Oostende onder water zette.

Thans wordt het lied nog veel gezongen in visserskringen en ook daarbuiten. Een groep Belgen die op een feest waren in Duitsland zongen het daar in oktober laatstleden en de Duitsers waren er verrukt over en hadden maar één woord „Wunderbar".

Irma Westerlinck en het visserslied „Op de Vissemarkt" zijn en blijven onafscheidelijk met elkaar verbonden.

Robert COELUS

MASTERPLAN LAAT VISMIJN LINKS LIGGEN

De geheimhouding is verbroken. Eindelijk!

Al jaren horen we spreken over een totaalproject dat Oostende moet veilig stellen voor de konkurrentieslag die tussen de vele Europese havens woedt.

Er is ongetwijfeld veel over gediscussieerd en die discussies hebben aanleiding gegeven tot de ontwikkeling van het zgn. MASTERPLAN, dat sinds einde vorig jaar op het ministerie van openbare werken geraakt is.

Het plan moet Oostende toegankelijk maken voor grotere vaartuigen, dus voor schepen die een grotere diepgang hebben. Enerzijds geldt dat voor de maalboten, die groter zullen worden om de konkurrentie met de „chunnel" (de kanaaltunnel, tussen Frankrijk en Engeland) aan te kunnen. Anderzijds moet de haven toegankelijk gemaakt worden voor grotere ro-ro (roll on-roll off) vaartuigen, wil ze op het gebied van het containervervoer nog een rol kunnen spelen.

Om dat allemaal te realiseren moeten enorme werken uitgevoerd worden: de diepgang van de vaargeul en voorhaven moeten verder uitgebaggerd worden, de kaaimuren dienen verstevigd, er moet een grote zwaaikom komen.

De kroon op het werk wordt de nieuwe zeesluis die Oostende met Brugge - Gent (en bijgevolg ook met Terneuzen en Antwerpen) moet verbinden. Deze sluis kan belangrijke gevolgen hebben voor de bedrijven uit het Oostendse hinterland en de ontsluiting van de nog braak liggende industriegronden langs het kanaal.

De voorgestelde wijzigingen zouden een onvermijdelijke verandering met zich meebrengen in het Oostendse stadsbeeld.

De totaal versleten sluis aan de Demeybruggen zou verdwijnen, alsook de achterliggende dokken (vlotdok en houtdok). Deze zouden plaatsruimen voor haventerreinen, geschikt voor havengebonden bedrijvigheden. Vraag blijft natuurlijk of daar nu nog geen leegstaande gebouwen genoeg zijn.

De Slijkensesteenweg zou vervangen worden door een nieuwe weg tussen 't Bosje en de spoorweg. Deze weg zou ook de lang verwachte verbinding leggen tussen De Bolle en het Kennedy-rond-punt. Het Tijdok en Zeewezendok worden tot zwaaikom omgeschapen. Het huidig zwaaidok kan fungeren als insteekdok en zwaaidok voor binnenscheepvaart en kleine coasters.

Het uiteindelijke tot stand komen van het masterplan kan eigenlijk alleen maar toegejuigt worden. De havengebruikers hebben er lang genoeg op gewacht. Er is van alles aan het bewegen in Europa en Oostende kan eindelijk mee bewegen. Het zal niet te vroeg zijn.

EN DE VISSERIJ?

Toch moet het op zijn minst eigenaardig genoemd worden dat een belangrijke tak van de havenbedrijvigheid ongemoeid gelaten wordt.

Men zou kunnen verwachten dat wanneer een stad als Oostende een plan lanceert dat Masterplan heet of ook nog „Haven 2000" er een totaalbeeld te zien is van een voorstel om de haven in AL haar geledingen te moderniseren.

Dat is hier niet het geval.

Ook de Oostendse visserij staat voor grote uitdagingen. Tegen het jaar 1992, het jaar van de Europese eenwording, moet de vissershaven klaar staan om de schok op te vangen. In Zeebrugge en in Nieuwpoort is men al lang de wapens aan het smeden. In het Oostendse stadhuis heerst terzake, tot vandaag de dag, een grote stilte.

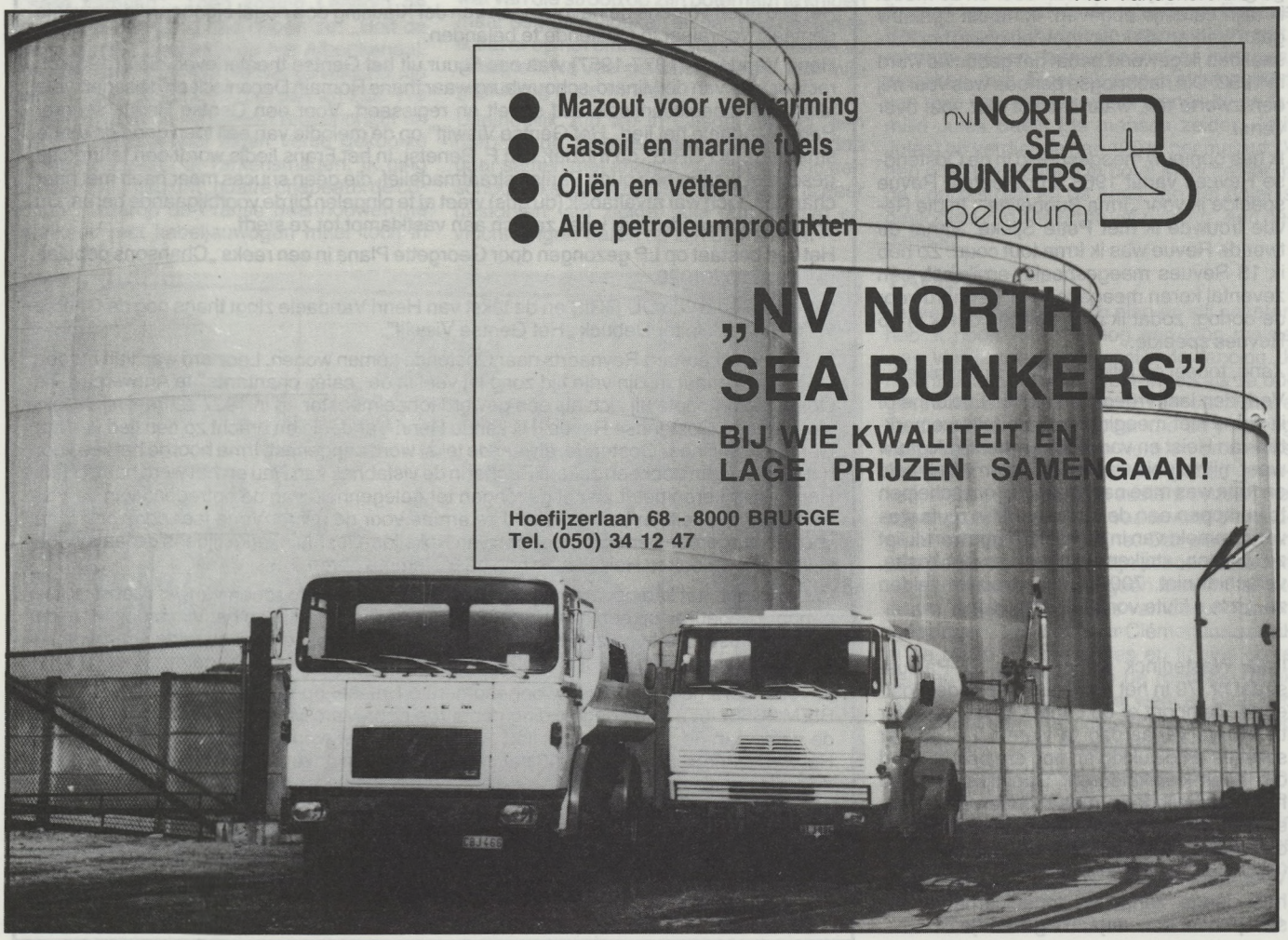
Het moet de plannenmakers toch duidelijk zijn dat de toekomst van de Oostendse haven alleen maar veilig gesteld kan worden wanneer er een gunstige infrastruktuur komt die de MULTIFUNKTIONALITEIT van de haven respekteert.

De Oostendse haven zal haar kracht nooit halen uit een overbenadrukken van de industrie alleen of alleen van het toerisme. De kracht van Oostende ligt, in de toekomst nog meer dan nu, in de veelheid van aktiviteiten, die er in de haven zijn. Het verwaarlozen van één van die elementen schaadt het plan en dus ook de, zeer nabije, toekomst van de stad en van de mensen die er leven en werken.

Het is nog niet te laat. Het plan kan bijgestuurd worden. Het ACV-Oostende hield een druk bijgewoonde avond, waarop vele goede voorstellen het licht zagen, de kontaktgroep kusthavens heeft een resem voorstellen om het masterplan te verbeteren, de Onderlinge Visafslag (OVA) heeft, naar verluidt, een heus renovatieplan voor de vismijngebouwen.

Oostende heeft goeie helpers vooraan in het peleton, maar dat peleton moet jagen op de koplopers en dan komt het erop aan een goede sprint te plaatsen... en de meet is in zicht.

Flor Vandekerckhove.



Oostendse volksnamen in de wereld van de mariene biologie

Het Oostends dialekt is erg rijk, en een groot gedeelte ervan is het vissersdialekt. Dit is zeker niet verwonderlijk als men weet dat ongeveer 100 jaar geleden 1 Oostendenaar op 20 visser was.

Er zijn dan ook erg veel dialektbenamingen voor de vissen.

Sommige soorten hebben zelfs meerdere namen, bv. *de zèèduivel (Lophius piscatorius)* noemt men *roggefreeter, stêrt, stêrtvis* of *lotte.*

Andere soorten, bv. *de blonde rog (Raja brachyura),* worden ook nog eens onderverdeeld volgens het geslacht; *keel, tiltekeel* (m.), *moerekeel* (v.). Er wordt soms ook onderscheid gemaakt naar gelang de grootte, bv. bij de *kabeljauw:* (van klein naar groot) *koerseperretjes, papgulle, gulle, kabeljauw* en *zwien.*

Veel van die dialektbenamingen zijn algemeen gekend. Iedereen kent wel de *latoer* (= *haringhaai - Lamna nasus),* het *zèèjoentje* (= *hondshaai – Scyliorhinus canicula),* de *schoate* (= *vleet - Raja batis),* de *elektrieke rogge* (= *sidderrog - Torpedo spec.),* de *rooboard* (= *rode poon) - Trigla lucerna).*

Andere namen zijn niet zo algemeen bekend. Ofwel omdat ze redelijk recent „uitgevonden" zijn *(motocyclisten = spiering – Osmerus eperlanus,* waarschijnlijk wegens hun grote ogen) of omdat ze enkel nog door de oudere vissers gebruikt worden en dus geleidelijk aan verloren gaan *(bargelotte = zeeëngel – Squatina squatina).*

Omtrent nog andere dialektbenamingen heerst er nogal wat verwarring. Bijvoorbeeld omtrent de term *apekalle:* de meeste vissers gebruiken de naam *apekalle* voor de *ijshaai (Somniosus microcephalus),* maar recentelijk wordt de naam *apekalle* ook toegepast op de *reuzenhaai (Cetorhinus maximus).* Hier is dus waarschijnlijk een verschuiving aan de hand, waarbij de oudere vissers met *apekalle* de *ijshaai* bedoelen, en de jongere vissers de *reuzenhaai* (zie tekening). Die verschuiving kunnen we ook zien in de Belgisch-Nederlandse Zeealmanak: in 1969 werd daar met *apekalle* de *ijshaai* bedoeld, in 1977 was dit reeds verandert naar de *reuzenhaai.* Om de zaken nog wat meer ingewikkeld te maken duidt men in Holland de *haringhaai (Lamna nasus)* aan met de benaming *apikauw* of *apekauw.* Wegens de gelijkluidendheid brengt dit ook verwarring teweeg.

Wat minder gekend zijn, zijn de benamingen voor andere zeeorganismen zoals schelpen, wieren, krabben, enz.

Enkele voorbeelden:

– Een *zeeanemoon* wordt in het Oostends *zet* of *zetse* genoemd. In het Nieuwpoorts wordt dat een *lokketetje.* Met *lokketetje* bedoeld men in de Oostendse volkstaal echter de *slakdolf (Liparis liparis),* en in de Oostendse vismijn de *affelkabeljauw (Phycis blennoides).*

– Een *kwal* is in het Oostends een *galle,* de *haarkwal (Cyanea spec.)* is een *striemel* omdat hij netelt, *de zeepaddestoel (Rhizostoma pulmo)* is een *kletsekop* of een *blower,* dit laatste wegens zijn blauwe kleur. Het *zeedruifje (Pleurobrachia pileus),* een klein ribkwalletje, is in het Oostends een *têrlinkgalle.*

– *Bladachtig hoornwier (Flustra foliacea)* noemt men *klavermes* of *toebaksbloaren.*

– Een *zeester* wordt een *vuvoeks* genoemd, wegens zijn 5 armen.

– Een *zeeëgel* is een *scherpebolle,* en *zeeklitten* zijn *koeteiers* of *onze-lieve-vrouwtjes.*

– Een *zeepok* is een *krabbekoker.*

– Een *gewone krab* is een *stèènkrabbe,* een *zwemkrab* is een *slabberoaje.*

– Een *heremietkreeft* (een kreeftachtige die zijn week achterlichaam verstopt in een lege schelp) is een *koekerluut(je).*

– Een *spinkrab* is een *zeekobbe.*

- De *wulk (Buccinum undatum)* is een *wulloek,* vroeger ook *kinkoorn* of *kinkankoorn* genoemd. De eipaketten van de wulk heeten *spoenschen* (sponzen) of *roateldutsen.*

- Een *inktvis* is een *inktespuuger,* een *schieter,* een *katte* of een *kattekop.* De witte kalkschelpen van de inktvis (die men soms aan vogels geeft) noemt men *zeeschuim.*

– De *pijlinktvis (Loligo vulgaris)* heet *zoatsel,* zijn eieren *spaghetti.*

– De *afgeknotte gaper (Mya truncata)* noemt men *zèèker, strangepisser* en *pissen en zakken.* Deze benamingen heeft de schelp te danken aan zijn uitzicht en levenswijze. De lange siphobuis (de zak) van de schelp stoot immers bij aanraking water uit (pissen).

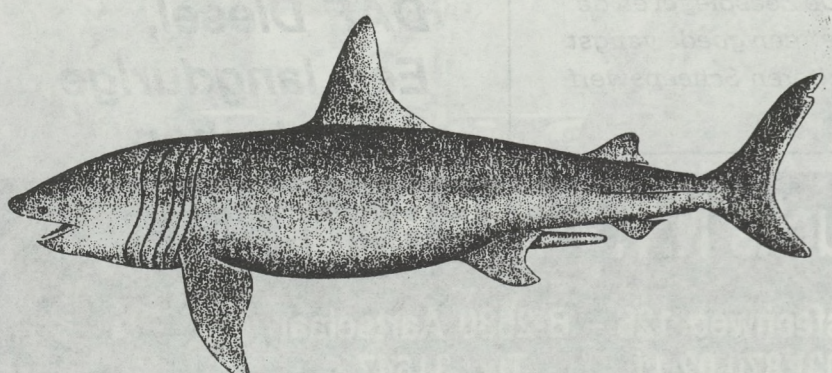
Deze greep uit de Oostendse visserstaal is verre van volledig, maar bewijst zeker de rijkdom van dit dialekt.

èè = frans è (père)
oa = lange o van bv grot
ê = lange e van bv bed

Rika Goethaels



IJshaai: door oudere vissers APEKALLE genoemd.



Reuzenhaai: door jongere vissers APEKALLE genoemd.

OUD-LEERLINGEN- EN VRIENDENBOND VAN DE RIJKSVISSERIJSCHOOL-VISSERSVREUGD

Kursaalstraat 55, 8390 Knokke-Heist 2

UITSLAG TOMBOLA dd. 28.01.88

1. 31498	2. 17776	3. 11109
4. 12719	5. 17277	6. 20586
7. 29594	8. 33734	9. 32220
10. 15227	11. 24667	12. 21123
13. 37793	14. 38879	15. 13779
16. 23498	17. 10962	18. 18364
19. 18083	20. 21830	21. 11931
22. 22765	23. 39983	24. 29877
25. 38904	26. 38015	27. 34466
28. 33946	29. 25923	30. 21443
31. 37976	32. 34692	33. 34222
34. 17512	35. 28899	36. 11417
37. 32327	38. 31379	39. 11442
40. 23540	41. 30340	42. 24359
43. 27299	44. 10462	45. 20619
46. 18611	47. 22479	48. 13624
49. 28925	50. 13841	51. 10470
52. 19747	53. 21747	54. 27943
55. 10319	56. 29027	57. 24867
58. 18865	59. 12855	60. 19321
61. 12844	62. 20295	63. 20788
64. 29987	65. 10108	66. 31453
67. 25155	68. 35778	69. 27752
70. 35601	71. 22041	72. 17953
73. 17328	74. 25591	75. 31591
76. 21566	77. 33587	78. 32884
79. 11269	80. 23805	81. 29696
82. 34485	83. 11201	84. 24218
85. 12060	86. 18210	87. 37910
88. 21502	89. 36613	90. 25047
91. 36449	92. 10400	93. 18579
94. 24365	95. 29386	96. 33799
97. 12793	98. 28309	99. 14409
100. 12752		

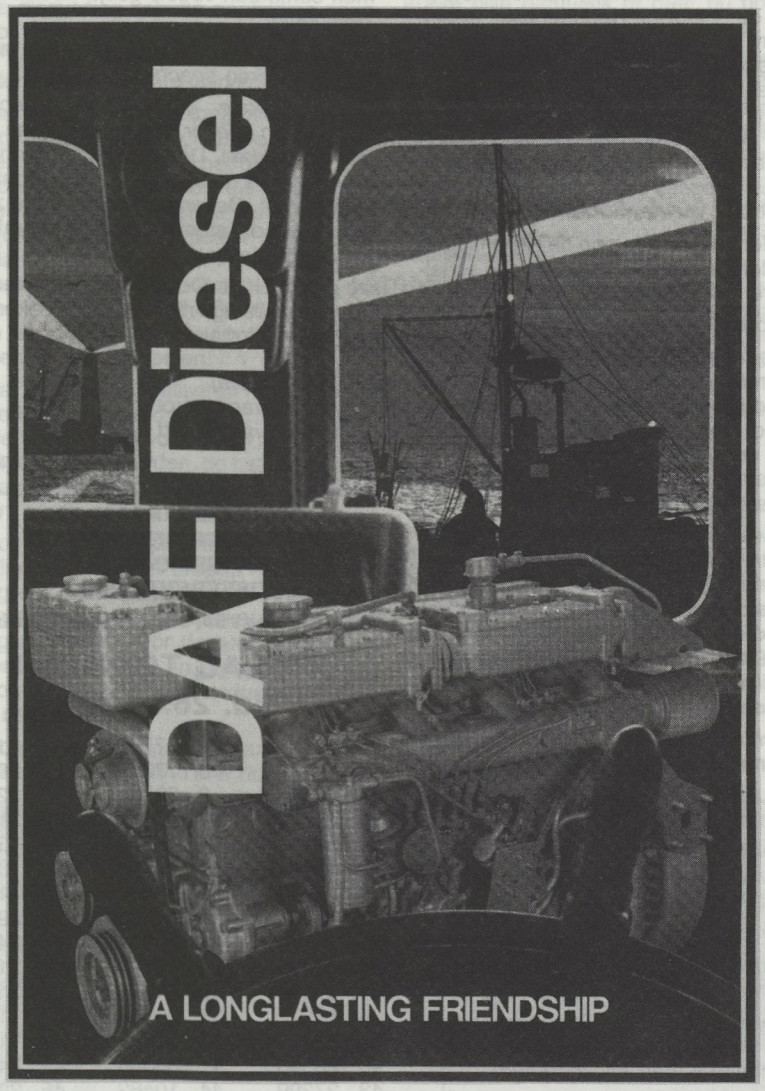
OMSLAGEN

1. 2114	2. 2044	3. 1148	4. 3303
5. 2028	6. 3120	7. 3944	8. 2151
9. 1020	10. 3923		

De prijzen kunnen afgehaald worden in de Rijksvisserijschool tot 15 maart 1988.

Met dank aan alle prijsschenkers.

Welke diesel u ook zoekt, er is altijd een DAF



Scheepsmotoren voor voortstuwing (continu vermogen: ISO 3046)

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

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

Type	*1500 t.p.m. (50 Hz) kW*	*PK*
DF 615 MG	53	72
DT 615 MG	71	97
DH 825 MG	73	99
DK 1160 MG	106	144
DKTD 1160 MG	133	181
DKT 1160 MG	155	211
DKS 1160 MG	177	241
DKX 1160 MG	200	272
DKZ 1160 MG	218	296

Type	*1800 t.p.m. (60 Hz) kW*	*PK*
DF 615 MG	63	86
DT 615 MG	86	117
DH 825 MG	86	117
DK 1160 MG	120	163
DKTD 1160 MG	147	200
DKT 1160 MG	176	239
DKS 1160 MG	201	273
DKX 1160 MG	218	296
DKZ 1160 MG	240	326

Wij wensen de rederij Blue Angel en de bemanning van Z.60 „Blue Angel" een goede vangst en een behouden vaart en feliciteren Scheepswerf Degraeve met de realisatie.

Wij wensen de rederij B.V.B.A. De Zeespiegel en de bemanning van de Z.568 „Venus" een goede vangst en een behouden vaart en feliciteren Scheepswerf Degraeve met de realisatie.

DAF Diesel, Een langdurige vriendschap.

DAF Trucks N.V. - DAF België

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

Rederscentrale in feest:

VERDIENSTELIJKE MENSEN UIT VISSERIJSEKTOR GEHULDIGD

Op vrijdag 12 februari greep in het Knoks Casino de viering plaats van drie mensen die zich jarenlang, vanuit hun eigen beroepsfeer, om de visserij hebben bekommerd en sinds kort hun professionele aktiviteiten hebben stilgelegd. Door de Rederscentrale werden de heren Albert Utterwulghe, Marcel Poppe en wijlen Leon Van den Moortel, in aanwezigheid van het gros van andere reders ter visserij, in een passende hulde betrokken.

Voorzitter Deroose van de Rederscentrale had de droeve plicht de hulde aan de Secretaris-Generaal van Landbouw Leon Van den Moortel om te buigen tot een droef In Memoriam. De aflijvige overleed, na een ziekte, op 19 januari en in ons februarinummer werd de belangstelling van de heer Van den Moortel van de visserijsektor al uitvoerig geschetst.

Ook Albert Utterwulghe werd omwille van zijn inzet, hij was o.m. 20 jaar ondervoorzitter van de Rederscentrale en evenveel tijd voorzitter van de afdeling Oostkust, in de hulde betrokken.

Hij zetelde in tal van raden en commissies die de visserijbelangen moeten hooghouden.

In zijn eigen stijl deed Utterwulghe nog een warme oproep om, als reders, samen achter de Rederscentrale te staan, „want deze producentenorganisatie is een niet te missen orgaan om tot in de hoogste politieke regionen de visserijsektor te verdedigen en te beschermen".

„Hij heeft een hart voor de visserij maar is ook een denker met een ziel voor de visserij", aldus de aanwezige gouverneur Vanneste over Secretaris-Generaal van Verkeerswezen Marcel Poppe, die dan zelf ook aan het woord kwam. Wij lichten een paar passages uit zijn dankwoord. „In mijn 40-jarige carrière heb ik zowel de hoogtepunten als de crisisperiodes in de zeevisserij meegemaakt. Ik heb de tijd gekend, vlak na de oorlog, toen de vis maar voor het opscheppen leek, geen sprake van kwota's toen, een tijd toen met om het even welk schip geld te verdienen viel...

De lock-out van 1948 kwam en werd gevolgd door jarenlange crisis. Daarna heb ik de opkomst van het nationalisme meegemaakt in de zeevisserij: elk land dat over rijke visgronden beschikte breidde zijn territoriale wateren uit. IJsland toonde het voorbeeld in Europa en ondanks alle afspraken met dit land, verkwijnde onze IJslandvisserij zeer snel... Net op tijd kwamen die landen die voor onze visserij van bijzonder belang waren gebleven, Engeland, Ierland en Denemarken, de EEG vervoegen. Hoe wij ook mogen kankeren en ons ergeren over bepaalde EEG-maatregelen, het blijft de grote verdienste van de EEG in een belangrijke mate de uitbating van onze traditionele visgronden te hebben gevrijwaard en tevens de internationale vishandel in Europa heel wat vrijer te hebben gemaakt...

Maar de keerzijde is dan weer dat elke regeling die bureaucratisch en soms ver van de zee af werdt opgesteld, meer dan eens in botsing komt met de opvattingen van diegenen die dagelijks in de werkelijkheid van de zeevisserij staan. Vandaar trouwens het steeds groter wordend belang het advies in te winnen van uw beroepsvereniging en vooral het ook in de mate van het mogelijke te volgen".

En Marcel Poppe heeft ervaren dat het vér zoeken is naar een Europees samenhorigheidsgevoel:

„Het is telkens weer hetzelfde, tot op het hoogste niveau: voor de vergadering zijn er steeds twaalf goede Europeanen, plus de Commissie die uiteraard Europees is, maar pas is de vergadering gestart of twaalf landen plus de Commissie, staan tegenover elkaar en het verdedigen van nationale belangen krijgt de bovenhand op alle mooie Europese gedachten. Ik heb nooit een EEG vergadering bijgewoond waar dit niet het geval was".

En Poppe besloot: „Er is veel veranderd in die 40 jaar: schepen, visgronden, sociale toestand, maar de mensen in het bedrijf zijn niet veranderd. Ik heb veel vrienden in de visserij en ik heb altijd getracht hen met raad en daad bij te staan, want een vriend uit de visserij is een échte vriend en daar ben ik zeer gelukkig om".

De avond werd bekroond met een diner waar vis de menukaart terroriseerde en het was laat, heel laat voor de dansvloer er weer verlaten bij lag.

M.L.



De heer Deroose overhandigd de heer Utterwulghe een model van een „pannepot".



De heer Poppe krijgt van de heer Deroose een passend geschenk.

Wij vernamen het overlijden van Mevrouw Hilda Dobbelaere, echtgenote van de heer Stanley Vantorre.

De begrafenis had plaats op de parkbegraafplaats „Blauwe toren" te Brugge, waar het lichaam, op 23 februari, bijgezet werd in de familiekelder.

De direktie en de redaktie van Het Visserijblad houden eraan de familie hun diepe gevoelens van medeleven over te maken.

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

Op 21 februari overleed onverwacht de heer John Dedrie.

De overledene, die door talrijke familiebanden met de visserij verbonden was werd op zaterdag 27 februari ten grave gedragen. Hij werd bijgezet in de familievergunning op de begraafplaats „Stuiverstraat" te Oostende.

De ploeg van „Het Visserijblad" houdt eraan de diepgetroffen familie haar oprechte gevoelens van medeleven over te maken.

ANTWERP MARINE RADIO CY N.V.

NOORDHINDERSTRAAT 6-8, 8380 ZEEBRUGGE – ✆ (050) 54 42 71
FAX (050) 54 76 78

---

leverde aan boord van de

Z.470 - ODIN

de electronische navigatie-apparatuur
bestaande uit:

SSB zender/ontvanger
VHF-toestellen ..... ***SAILOR***

radars-kleurdieptemeter ***RAYTHEON-JRC***

navigator-plotter ..... ***SHIPMATE***

autopilot ..... ***CETREK***

econometer ..... ***BEN***

≈

WIJ DANKEN REDER EN WERF VOOR HET VERTROUWEN,
EN WENSEN REDER EN BEMANNING BEHOUDEN VAART
EN RIJKE VANGSTEN.

A M R C : ***KWALITEIT*** ***SERVICE***

DOOP EUROKOTTER Z.470 „ODIN" IN ZEEBRUGGE

Het tiende vaartuig dat volledig op de scheepswerf Scap in Oostende tot stand kwam werd zaterdag 20 februari in de Zeebrugse vissershaven aan de doopgeplogendheden onderworpen. De Eurokotter is meteen het 48ste vissersvaartuig dat afgewerkt de werf verliet sinds de rederskoöperatieve in 1964 ook scheepsherstellingen aanvaardde. De Z.470 Odin werd gebouwd in opdracht van de rederij El Mar uit Knokke-Heist ter vervanging van de O.470 Serge.

De vennootschap groepeert de medeeigenaars Pauwaert, Brauns en Desaever. De drie redersfamilies mochten enkele dagen voor het jaarwende de tewaterlating van hun vaartuig beleven in Oostende. De officiële doopplechtigheid was echter voorbehouden voor de thuishaven van de nieuwe bokkentreiler die de naam van de hoogste god bij de Noord-Germanen (de West-Germanen noemen hem Wodan) meekreeg. De heidense naamgeving schrikte pastoor Jacques Tacq van de Bredense St.-Theresiaparochie niet af bij het hanteren van de wijwaterkwispel en het inkloppen van de eerste paasnagel. Mevrouw Nicole Pauwaert-Witgeers, zaakvoerster van de nieuwe rederij, meter mevrouw Cory Praet-Goedhart (echtgenote van de Scap-direkteur) en peter Joseph Vanquarthem spijkerden de andere paasnagels in het dek. Tijdens de gebruikelijke feestmaaltijd werd hulde gebracht aan allen die bij de mooie realisatie betrokken waren en werden de nodige geschenken uitgereikt. Schipper Yvan Gilden, motorist Patrick Landuyt en de matrozen Daniël Landuyt en Rudy Sorreyn mochten een televisietoestel met video in ontvangst nemen. Eenmaal de proefvaarten achter de rug kan de bemanning op de maidentrip even uittesten of het vaartuig evenveel (goede) eigenschappen heeft als aan de veelzijdige Noorse god Odin worden toegeschreven.



Grote belangstelling voor de doopplechtigheid op de Z.470 Odin. Pastoor Tacq van Bredene-aan-zee zegent het nieuwe vaartuig in onder het goedkeurend oog van peter en meter. (foto gw)



De bemanning van de Z.470 Odin: matroos Rudy Serreyn, schipper Yvan Gilden, motorist Patrick Landuyt en matroos Daniël Landuyt met in het midden medeeigenaar Robert Pauwaert. (foto gw)

BLUE ANGEL TE WATER

De doopplechtigheid van de Z.470 in Zee-



De tewaterlating is geslaagd. De eigenaars van de Z.60 Blue Angel Constant Couwijzer en zijn echtgenote, meter Rita Demeulenaere en peter Fernand Couwijzer vonden hun lach terug. (foto gw)

Technische fiche Z.470 Odin

- Gebouwd bij SV Scap, Oostende
- Rederij: El Mar, Knokke-Heist
- Brutotonnemaat: 81 ton
- Lengte over alles: 23,75 m
- Breedte op spant: 6 m
- Middenscheepsholte: 2,65 m
- Diepgang achter: 2,5 m
- Aandrijving: Mitsubishi S6B 300 pk bij 1.800 t/min.
- Schroef: Vierbladschroef Van Voorden 1.500 mm in vaste Hodi-straalbuis
- Hydraulische vislier Brusselle met zes trommels
- Twee bokkenmasten van 9 m
- Brandstoftank: 21 m2 (210.000 l.)



Eigenaar Constant Couwijzer is opgelucht na de spannende ogenblikken die aan elke stapelloop voorafgaan. Ook zijn echtgenote kan opgelucht ademhalen na de doorstane emoties. (foto gw)

SCAP NIEUWS

S.C.A.P. bouwde voor de rederij El Mar uit Knokke-Heist de Z.470 ODIN en bedankt nogmaals, langs deze weg, de rederij voor het vertrouwen in SCAP gesteld.

S.C.A.P.

Samenwerkende Vennootschap

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

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

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

- **Bouwen vissersvaartuigen**
- **Verlengen en moderniseren van schepen**
- **Levering brandstoffen**
- **Alle scheepsherstellingen**
- **Scheepsuitrusting**
- **Uitvoeren van plaatdiktemetingen**

DOOP EUROKOTTER Z.470 „ODIN" IN ZEEBRUGGE

brugge werd voorafgegaan door de tewaterlating van de grote bokkentreiler Z.60 Blue Angel. Reder Constant Couwijzer, die de stapelloop met spanning volgde, hoefde zich na afloop geen zorgen meer te maken. Het huzarenstukje werd feilloos volbracht zodat niets de doopplechtigheid op zaterdag 5 maart in de weg staat.

De nieuwe Z.60 vervangt het gelijknamige vaartuig dat op 13 oktober 1986 voor de Zuidkust van Engeland zonk. De onfortuinlijke Zeebrugse vissers overleefden de aanvaring met het Duitse containerschip Caravelle.

De Z.121 Barentszee nam het zwaar gehavend schip nog op sleeptouw maar met de haven van Brixham in zicht zonk de treiler ter hoogte van Berry Head op een diepte van 32 meter. Het wrak van de recent gebouwde treiler (1981) werd niet zonder problemen gelicht. De operatie nam bijna een maand in beslag.

Reder Couwyzer bleef echter niet bij de pakken zitten om zijn „rekordschip" (de Z.60 maakte enkele jaren geleden met 4,9 miljoen de hoogste besomming in Grimsby) te vervangen. Scheepswerf Degraeve uit Zeebrugge, die al de eerste Blue Angel bouwde, kreeg de opdracht een nieuwe treiler te bouwen met dezelfde naam en hetzelfde registratienummer. Met een tonnage van 300 BT meet de nieuwe Z.60 honderd ton meer dan zijn voorganger en met een lengte van 37 meter evenaart hij de grootste bokkentreiler (Z.96 Jan Van Gent) van de vloot.

Het symbolisch steuntje van meter Rita Demeulenaere (schoonzuster van de eigenaar) die hierbij gebruik maakte van een fles champagne zoals het gebruik wil en peter Couwyzer (broer van de eigenaar) volstond niet om het gevaarte in beweging te krijgen. Een zware verfkraan kon met een klein zetje het schip in de goede richting duwen, waardoor het vlot onder luid applaus van de helling gleed.

De nieuwe bemanning is intussen al aangemonsterd. Schipper Freddy Couwyzer voert het bevel over stuurman Freddy Bouillon (schipper op de vergane Z.60), machinist Geert Utterwulghe, matrozen Danny Bouillon en Gilbert Savels (die eveneens de schipbreuk meemaakten) en scheepsjongen, Fabian Mortier.

Guido WALTERS.

Wij feliciteren de Rederij EL MAR en bemanning van de Z.470 „ODIN" met hun nieuw schip

VAN VOORDEN GROEP

EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

Postbus 67, 5300 AB ZALTBOMMEL – TEL. 04180-12654* TELEX 50140 TELEFAX 04180-12400

SCHEEPSWERVEN

PROBLEMEN

T.g.v. de doop van de Z.470 ODIN hield de heer PRAET van SCAP een opgemerkte toespraak. Hij verwees daarbij naar de moeilijkheden waarmee deze sektor te kampen heeft.

Omwille van het belang van deze problematiek, geven wij hierbij een gedeelte van deze toespraak weer.

„Wanneer wij spreken over onze Vlaamse Scheepswerven, ...kunnen wij niet spreken in termen van „Goed gaan".

De onlangs door de EEG Commissie genomen maatregelen, zijn uitgesproken funest voor onze werven.

Zij zijn temeer funest, omdat deze maatregelen elke staatstussenkomst bij de bouw of modernisering van vissersschepen, de eerstvolgende jaren onmogelijk maken.

Een staatstussenkomst, geregeld bij de Wet van 1948, zoals wij die in ons land kennen, is uniek en direkt gericht naar de rederijen.

Staatstussenkomst in de ons omringende landen, gaan op de eerste plaats naar de scheepswerven. Deze tussenkomsten worden door de maatregelen van de EEG Commissie uiteraard ongemoeid gelaten. Wat tot gevolg heeft, dat onze concurentiepositie ten opzichte van het buitenland, ten zeerste bemoeilijkt wordt. Wij begrijpen, dat het in het kader van kwota regelingen/vangstbeperkingen allerhande, noodzakelijk is, maatregelen te nemen. Onze overheid heeft op **dit** punt in het verleden, zeker een voorzichtige koers gevaren, vooral wanneer men die vergelijkt met andere landen.

Wij als Scheepswerven hopen echter, dat hetg in de nabije toekomst toch mogelijk kan blijken, staatstussenkomst voor vervangingsbouw, en ik leg wel de nadruk op vervangingsbouw, hermotorisaties, moderniseringswerken, verlengen van schepen e.d.m. te blijven geven.

Naast het verkrijgen van een betere concurrentiepositie voor onze werven ten opzichte van het buitenland, zou ook de veroudering van onze vloot minstens afgeremd worden".

- KORT - KORT -

■ Op 1 maart jl. heropende „Children Dreams", Nieuwpoortsesteenweg 39 Oostende (bij de St.-Jozefskliniek). Bij Willy Vandenabeele-Schiltz, goed gekend in visserijmiddens kan je doopsuiker, pralines en pluche dieren verkrijgen.

■ De staking van de Britse zeelui bracht heel wat hinder teweeg voor de overvaarten van Dover naar Oostende. Zo was de reder van de O.333 een koelwagen met vis (hoofdzakelijk tong) gevangen in de Ierse Zee, verplicht de lading naar Nederland over te brengen.

JACHTCLUBS MERCATOR OOSTENDE

CAUSERIE:
NAVIGATIE IN KUSTWATEREN

11 maart, 18 maart en 25 maart, telkens om 20 u. in het clubhuis, vooronder lichtschip Westhinder, Vindictivelaan, Oostende.

Spreker Rutger DE GROOT.

UITSTAP NAAR DE WESTHOEK

Zaterdag 30 april 1988 om 9 u.: vertrek aan lichtschip Westhinder.

Programma:

9.00 u. vertrek.
10.00 u. Gasthuishoeve Veurne. Koffie.
10.30 u. Bezoek bakkerijmuseum Gasthuishoeve.
12.00 u. Grote Markt, Veurne, bezoek met gids.
12.30 u. Lo-vaart op rivierboot, aan boord: streekspecialiteiten.
14.30 u. Aankomst in Fortem. Met car naar Izenberge.
16.30 u. Beauvoorde.
17.30 u. Waterkasteel Beauvoorde (bezoek).

Verdere inlichtingen 059/32.14.17 (Remi Vansteene).

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

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

WESTENDELAAN, 1
8450 NIEUWPOORT
Tel. 058/234.871 Fax. 058/234.875
Tlx. 810.32

AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE Z.470 „ODIN" ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

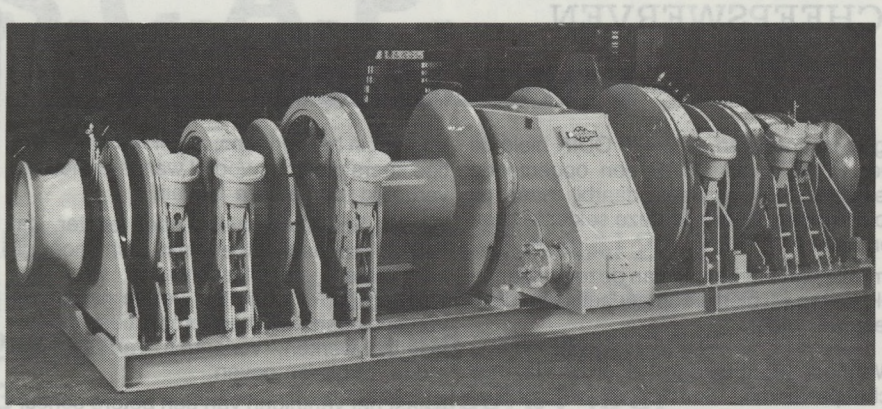
Voor een prachtschip als de „ODIN" werd de opbrengstkapaciteit gewaarborgd door „Brusselle"-uitrustingen die hun kwaliteiten jarenlang bewezen hebben:

1. Een hydraulisch gedreven 6-trommel vislier met een maximale trekkracht van 12 ton, volledig op kogel- en rollagers gelagerd.
   Remmen en friktiekoppelingen van de 6 trommels pneumatisch afstandbediend vanaf de brug.
   Hoofdtrommels elk voor 420 m. kabel dia. 22 mm.
   Hydraulische voedingspomp in/uitschakelbaar van de hoofddieselmotor.
   Hulppompgroep met elektromotor 19 kW voor noodaandrijving.

2. Een hydro-elektrische stuurinrichting van het ongeëvenaarde type met 2 evenwijdig werkende druk-cylinders, met een ontdubbelde pompgroep, één werkend en één standby, met ontdubbelde knuppelbesturing vanaf de brug.

„BRUSSELLE" HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT

BRUSSELLE MARINE LEVERDE...



Voortgaande op de gunstige resultaten behaald door gelijkaardige Eurokotters werd na grondig overleg met rederij en werf voor de „ODIN" de keus bepaald op een 6-trommel vislier van het type 840-6H met hydraulische aandrijving, helemaal passend voor inbouw in de stuurhuisbreedte. Deze ruimtesparende inbouw vereist vanzelfsprekend volledige pneumatische afstandsbediening voor het in- en uitschakelen van de 6-trommels met hun friktiekoppelingen en voor het openen en sluiten van de remmen vanaf de brug.

Keurig ingewerkt op het bedieningspaneel in het stuurhuis staan 3 aan 3 de hendeltjes voor de bakboord- en stuurboord-trommels, hetzij 1 hendeltje per trommel, gekombineerd voor samenbediening van rem en koppeling in de standen: „trommel vrij" - „trommel op rem" - „trommel ingeschakeld".

Kracht en snelheid kenmerken ook dit liertype: maximaal 12 ton bij een snelheid van 22 m/min. op de gemiddelde trommelwinding. Voor het bekrachtigen van de hydromotor zorgt een hydraulische pomp aangedreven via de krachtafnemer op de hoofdmotor, waarbij door middel van een schakelkoppeling de pomp aan- en af-geschakeld kan worden. Voor noodaandrijving werd een hulppompgroep bijgeplaatst, gedreven door 19 kW elektromotor, waarmede de volle trekkracht bekomen kan worden aan de helft van de normale inhaalsnelheid.

Eveneens op de kommandopost in de brug bedient een stuurknuppel één van de pompgroepen behorend tot de stuurinrichting, waardoor in weinige sekonden de juiste roerhoek ingesteld wordt, weergegeven op de roerstandaanwijzer opgesteld in het gezichtsveld van de roerganger.

Met deze installaties is de „ODIN" verzekerd voor jarenlange goede dienst.

HET GEBEURDE



JAAR GELEDEN

De visserij is een sektor met een rijk verleden. Ons eigenste blad maakt trouwens deel uit van dat verleden. Voor ons is dat een reden genoeg om regelmatig oude koeien uit de gracht te halen. Daarom starten we vanaf deze maand de rubriek „Het gebeurde 50 jaar geleden", waarvoor we in de archieven van „Het Visserijblad" gingen snuffelen.

Omdat we deze rubriek in het februarinummer moesten laten vallen wegens plaatsgebrek (ja, nu reeds) krijgen jullie deze maand een dubbele portie. Het eerste stuk halen we uit het blad van 5 februari '38 en gaat over een schipbreuk met gelukkige afloop. Het tweede stuk, is een in memorium, n.a.v. het overlijden van één van de stichters van de „Roode Vloot". (Het Visscherijblad 26.02.'38)

DE O.107 OP DE KUSTEN VAN KAAP FINISTERRE GESTRAND

DE BEMANNING GERED

Zondagmorgen rond 8.45 uur kreeg de reederij Brunet van Oostende Radio, door toedoen van O.163 „Mahiman" van de Oostendsche rederij, bericht als zou de O.107 in nood verkeeren.

Inderdaad de radioseinen: „Hier O.107, menschen, menschen, komt ons helpen" werden door de O.163 opgevangen. De O.163 stelde zich hierop in verbinding met andere vaartuigen waaronder de O.275 van Karel van Walraeve. Ook deze had hooren roepen. De O.275 op zijn beurt maakte het bericht over aan de O.88, die een marconi aan boord had.

De O.163 die boven Aberdeen van zijn reis op Ysland terugkwam, bleef gansch den nacht luisteren en tezelvertijd de vaartuigen hun aandacht op het gebeurde vestigen hen verzoekend de omgeving van Kaap Finisterre af te zoeken.

Maandagmorgen te 2.45 uur werd door de O.163 medegedeeld dat de O.346 en de O.88 die op zoek waren gegaan niets gevonden hadden. De O.163 had ondertusschen getracht in verbinding te komen met Kaap Finisterre, maar vandaar werd geen antwoord verkregen.

Ook Lisbonne en Leixoes werden van het geval op de hoogte gebracht maar van de bemanning was nog niets geweten.

Rond den morgen telegrafeerde Loyds dat de O.107 op de rotsen van Kaap Finisterre zat en de bemanning in gevaar verkeerde. Dezelfde morgen stelde de reederij zich in verbinding met het beheer van het Zeewezen, daar, van een telegraphische verbinding met Spanje, gezien den huidigen oorlogstoestand geen sprake kon zijn.

De heer Descamps, directeur en rechtkundig adviseur, stelde zich onmiddellijk in verbinding met Buitenlandse zaken.

's Avonds rond 5.30 uur kon, dank zij deze vlugge tusschenkomst, de bevestiging van het Zeewezen ontvangen worden, dat de bemanning gered was. Zooals zulke altijd het geval is, deden allerlei praatjes de ronde en de reederij vond het dan ook geraadzaam Maandagavond door het N.I.R. te laten afkondigen dat de bemanning gered was.

Dinsdag lieten de Loyds aan de reederij weten dat de O.107 „Arctic" aan den grond zat op tien mijlen van Coruna en dat de pogingen om het schip nog teredden als verloren mochten beschouwd worden, daar het schip langzaam in 't zand wegzinkt, de brug reeds weggeslagen was en er geen middelen voor handen zijn om reddingspogingen aan te wenden.

De bemanning heeft insgelijke alles verloren en werd de Corruna van kleeren voorzien om terug naar huis te kunnen komen.

Het verlies van dit prachtvaartuig, dat slechts een jaar oud en voorzien was van een motor Carels, is voor de jonge moedige reederij een groote schade.

De bemanning bestond uit acht koppen en was als volgt samengesteld:

Kapitein: Ed. Beys 32 jaar; stuurman: Ernest Hubrouck, Gaston Verschelde, Karel Vanbesien, Hector Couillet, Victor Rau, Emiel Makelberghe en Asmus Herman.

Terloops diene hier hulde gebracht aan de marconist Vande Velde Maurice van de O.163, die gansch den nacht op post bleef, en aan de zeer vlugge tusschenkomst van het Beheer van het Zeewezen, door wien reederij en familieleden vlug konden gerustgesteld worden omtrent het lot van de bemanning.

Waarschijnlijk komt de bemanning heden Zaterdag toe.

STAATSMINISTER ANSEELE OVERLEDEN

Het overlijden van Staatsminister Anseele, den grooten verdediger van de arbeidsbeweging in België, heeft ook in visschersmiddens zijn weerklank gevonden, omdat hij die het lot van den werkman heeft willen verbeteren, ook al zijn krachten heeft ingespannen om de zeevisscherij te doen bloeien en aldus onze vischersbevolking tot grooter welstand te brengen.

Zooals we bij de opening van de nieuwe vischershaven in September 1934 schreven, voelde Anseele altijd veel voor den visscher.

Wij zouden, om dit te bewijzen, veel feiten uit het verleden kunnen aanhalen.

Nauwelijks minister van Openbare Werken benoemd deed hij de bouw van de nieuwe vischershaven ter studie leggen, en twee jaar na de wapenstilstand, was het lastenkohier in orde.

Tegenover de onverschilligheid van vroeger voor al wat de visschersbelangen betreft, mochten de Oostendsche visschers zich eindelijk in de ministrieele belangstelling verheugen.

Over de herinrichting van den reddingsdienst moeten wij niet veel uitweiden. Iedereen weet dat vóór den oorlog deze dienst machteloos bleef tegenover veel zeerampen welke voor onze stad zelf geschiedde.

Het is dank zij het initiatief van minister Anseele, dat de reddingsdienst thans op zulke wijze ingericht is, dat hij kan wedijveren met de beste van andere landen.

Het is dan ook met recht dat een reddingsboot de naam draagt van minister Anseele.

Aangaande de stichting der Oostendsche Reederij, kon men, zonder bevreesd te zijn voor de beschuldiging van partijdigheid verklaren dat dit werk grootendeels bijdroeg om de lottoestand van den visscher te verbeteren en konflicten in der minne te regelen.

Herinneren we er aan dat deze reederij in Denemarken een motortrawler liet bouwen van zeer groote paardenkarcht en die een van de eerste motorbooten was, die met planken en rollen vischte, waardoor ook een spoorslag gegeven werd voor de ontwikkeling van onze hedendaagsche moderne motorvloot.

Toen Anseele minister werd van het Zeewezen, werden veel ministrieele besluiten genomen, rekende de visscherij en den vischhandel. Ze alle op te sommen, ware onbegonnen werk. Wij willen alleen herinneren aan het Koninklijk Besluit, dat minister Anseele op 25 Januari 1928 aan den Koning voorlegde en waarbij de veiligheid der schepen werd geregeld.

Door die heilzame wet, zou voortaan de zeewaardigheid der schepen, door officieele beambten regelmatig onderzocht worden en de drijvende doodkisten, die destijds zooveel ongelukken aan onze kust veroorzaakten, zijn voor goed verdwenen.

Een wetsvoorstel door Anseele ingediend in December 1928, betrof de scheepsongevallen en een onderzoeksraad werd er door ingesteld.

Vroeger waren de verzekeringsmaatschappijen niet gemakkelijk te vinden voor het verzekeren van Belgische handels- en visschersvaartuigen. Er waren te veel geheimzinnige strandingen en averijen.

Door het Koninklijk Besluit, dat den onderzoeksraad instelde, werd hieraan een einde gesteld en voor de bevelvooerders van schepen, werd het zeer gevaarlijk, het vroeger spel voort te zetten.

Wij mogen hier aan den doode niet alles willen toekennen, wat ook nog voor een zeer groot deel aan den toenmaligen volksvertegenwoordiger Baels te danken is, maar aan hem die na zooveel strijd thans de eeuwige rust geniet, moeten we vol erkentelijkhied de verdiensten toekennen, die hem gedurende zijn leven helaas uit politieke hartstocht betwist werden.

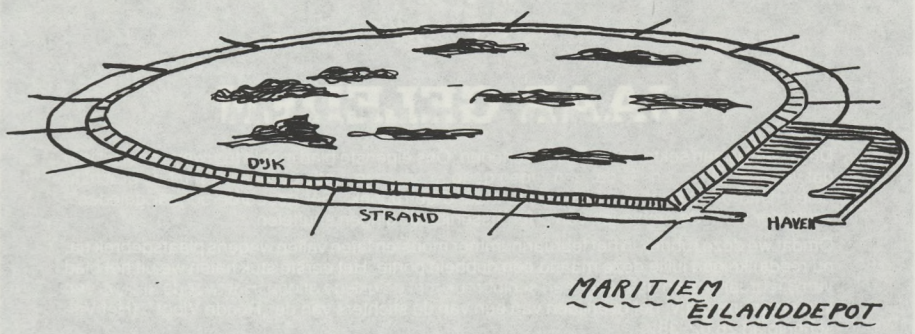
Het medaillon dat prijkt in het portaal van het bestuursgebouw van de nieuwe vischmijn, was een hulde aan het levend en nog invloedrijk man, maar aan den doode moet het thans herinneren met evenveel recht en evenveel eerbied voor den verrichten arbeid.

Wat we in 1934 schreven, houden we nog steeds staande voor al het goede dat minister Anseele gedaan heeft ten gunste van de vischernijverheid, brengen wij hem steeds een diep ontroerde hulde.

FEITEN OVER HET AFVALEILAND

Een studiegroep, „Groep S", heeft een vooronderzoek gedaan omtrent de technische en ekonomische haalbaarheid van een maritiem eilanddepot voor onze kust.

Het Vlaamse Ministerie van Leefmilieu en het Ministerie van Openbare Werken hebben meegewerkt aan die studie. Volgende maatschappijen hebben er grote belangstelling voor: N.V. CFE, waarin de Generale participeert; N.V. Dredging-international, de derde grootste op wereldniveau voor baggerwerken; N.V. Herbosch-Kiere, gespecialiseerd in grote waterwerken. De ingenieursbureaus HAECON en TRACTEBEL, specialisten in het ontwerpen van kerncentrales, zijn eveneens betrokken in het vooronderzoek.



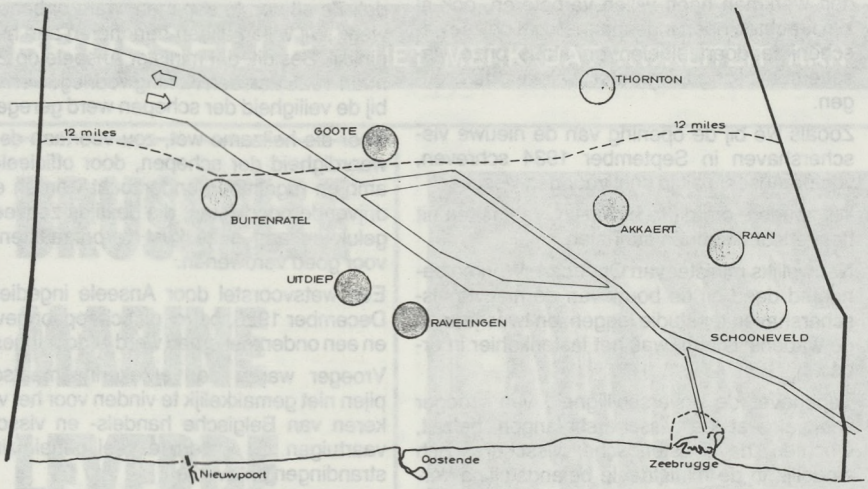
MARITIEM EILANDDEPOT

Men heeft diverse mogelijke plaatsen aangeduid waar het rotzooieiland zou kunnen komen. (zie tekening mogelijke inplanting) De bouw ervan zou 35 miljard kosten en een kapaciteit hebben van ongeveer 120 miljoen m3, wat de mogelijkheid zou bieden om gedurende twintig jaar als vuilnisbak te fungeren voor het Vlaamse land. Industrieel afval en baggerslib, al dan niet giftig (radioaktief?)... kortom alles wat gevaarlijk is en op lange termijn schade kan veroorzaken zou er gedeponeerd worden. Vraagprijzen per ton afval werden reeds berekend en de groep S kwam tot de bevinding dat het projekt ekonomisch haalbaar is.

Ook is de groep S van mening dat de zaak technisch haalbaar is. Het eiland zou een oppervlakte beslaan van ongeveer 1.000 hectaren, wat in grootte te vergelijken is met de oppervlakte van de stad Brugge. De vorm van het eiland zou ovaalachtig zijn met één rechte zijde, waarbij een haven zou aangelegd worden voor de aanvoer en de overslag van de afval. (zie tekening MARITIEM EILANDDEPOT) De bouwduur wordt geraamd op een tijdspanne van 6 à 7 jaar. Men zou eerst een kringvormige dijk bouwen met daarin een waterdicht scherm die reikt tot aan de ondoordringbare grond.

Daarna zou de afgesloten kuip uitgepompt worden en kan het deponeren van afval beginnen. Bestendig zou er bemaling zijn naar zee van het water in de kuip, mits dat het bemaalde water eerst zou gezuiverd worden vooraleer in zee te storten. Wanneer na jaren het eiland vol is wordt het afgedekt met een bovenlaag grond, beplant en gereed gemaakt voor een rekreatieoord boven de vuilnisbelt. Rondom zou er een strand zijn om lekker te zonnen.

Zo is die bittere pil ook nog verguld.



MOGELIJKE INPLANTING

MILIEU

Heeft de S groep de haalbaarheid ekonomisch en technisch onderzocht, ze rept geen woord over de invloeden van zo'n stink-eiland op het zeemilieu en de kust. Niets is er gezegd of bestudeerd over veranderingen van stromingen, mogelijke nieuwe uitslibbingen of wegvretingen, nieuw erosies, nieuwe sedimenten, doorsijpelingen in de achtergrond en niet in het minst over het roven van een 1.000 ha visserijgrond. Prof. C Heip in de TV-uitzending Panaroma van donderdag 4 februari sprak zelfs van een visuele pollutie en de stormeninvloeden.

Milieuverenigingen verzetten zich krachtdadig. De Provincieraad van West-Vlaanderen heeft zich in een motie tegen het afvaleiland verzet. De kustgemeenten en Westtoerisme sluiten zich aan bij de protesteerders. De Rederijcentrale heeft verzet aangetekend. Petitielijsten zijn in omloop gebracht en bogen al op 15.000 handtekeningen.

R.C.

Groep S
HAECON - TRACTEBEL

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

BEROEMDE OOSTENDSE SCHIPPERS

„Al die willen te kapren varen, moeten mannen met baarden zijn...". We hebben een deelzin uit dit bekende lied als rubriektitel voor deze nieuwe reeks gekozen.

We moeten er aan toe voegen dat de vlag de lading (niet) helemaal dekt. Met deze dubbelzinnige formulering willen we aangeven dat we mettertijd ook beroemde niet-schippers en beroemde niet-kapers willen bespreken. Beroemde vissers, walmachinisten, reders... al deze mensen zullen (wellicht in latere jaargangen) aan bod komen. Erger nog: ooit zullen we het hebben over de beroemde Oostendse visserin Liliane Saudemont. Dat men ooit over haar zou schrijven in een artikel onder de rubriek „mannen met baarden" zal zijzelf wel nooit verwacht hebben, maar daarover moeten wij ons geen zorgen maken, het betreft hier, evenzeer als al die anderen, iemand met kapersbloed in de aderen.

Maar voor deze eerste jaargang gaat het uitsluitend over echte kapers. Na het stuk over Willem Bestenbustel, komt een verhaal over zijn zoon Paulus (wij zeggen hier al Pol) en dan volgen nog Besage, Jacobson, Erasmus De Brauwer, Mansvelt, enz...

Stuk voor stuk Oostendenaars die als kaper de zeeën onveilig gemaakt hebben en waarmee menig medewerker aan Het Visserijblad zich zeer verbonden voelt.

Wij zijn vereerd met het feit dat Walter Debrock (ook al beroemd) deze reeks tekent en we zijn ervan overtuigd dat de schippers van de vissersvloot zullen voelen dat hun bloed sneller vloeit wanneer zij zullen lezen... van de mannen met baarden, die hun voorvaderen waren.

F.V.

WILLEM BESTENBUSTEL

Geboren te Vlissingen rond 1645, verhuisde hij naar Oostende, waar hij op 26 januari 1673 tot poorter werd vereerd. Hij is een varende gezel, die gedurende de oorlog tussen Spanje en Frankrijk (1674-1678) te kaap gaat varen met patente van de koning van Spanje.

De kaapvaart was, vooral gedurende de 17de eeuw, een van de grote bedrijvigheden op zee van de Oostendenaren.

De kaper is geen zeerover, zoals vaak gedacht wordt. Hij vaart ten oorlog met de toelating van de vorst, op voorwaarde dat hij zelf zijn schip uitrust en wapent en voldoet aan een reeks voorwaarden, hem opgelegd door de Admiraliteitsdiensten, d.i. de administratie voor de oorlogszaken op zee. Hij bekomt die toelating via een kapersbrief, doorgaans patente of commissiebrief geheten. De gemaakte buit is voor hem.

Zo kreeg Willem Bestenbustel op 27 november 1675 een eerste patente om met een fregat „De Raepe" van 30 last (1 last is ± 2 ton) en met 5 stukken kanon gewapend, de Franse vijanden te bestrijden en buit voor eigen profijt te maken. Zijn reders zijn bekende Oostendse kooplui. Op 16 oktober 1676 wordt zijn patente hernieuwd om te gaan varen met een snauw, een lichter vaartuyig dan de fregat, de „St.-Anna", van 15 last en 3 stukken kanon.

Op 8 maart 1677 krijgt hij commissie voor een „schuyte" of „chaloupe", „De Rommelpot", van 5 last en 4 bassen of steenstukken, om op 1 december te eindigen met een „dieppois", een kleine kustvaarder, de „St.-Eloi", van 4 ton en slechts met één stuk bewapend.

Ondanks deze commissiebrieven vinden we op de prijzenlijsten (prijs = buit) van de Oostendse Admiraliteitszetel geen spoor van onze Willem. Wellicht kwam zijn buit terecht in vreemde havens, wat wel eens geschiedde ter ontduiking van allerlei financiële verplichtingen, ofwel heeft hij zijn patenten enkel aangevraagd om zijn schip voor handel en transport te gebruiken en, indien de gelegenheid zich voordeed, ook te kunnen profiteren van een buit als buitenkansje.

In elk geval moet Willem genoten hebben van een goede reputatie ter zee, want reeds in mei 1684 wordt hij vermeld als kapitein van een konvooischip van de Staten van Vlaanderen, „Onze Lieve Vrouw van Gratie", een fregat, waarmee hij op 5 mei in zee steekt. Hij zal geregeld konvooieren, o.a. als voorbeeld brengt hij een konvooi van sloepen van Zeeland naar Oostende in augustus 1684. Hij vaart geregeld naar Spanje, soms tot Cadix.

Hij krijgt moeilijkheden met de private reders van de handelsvloot, omdat zijn schip te St.-Sebastiaan handelswaren heeft geladen. Er is daar protest tegen, omdat de konvooischepen geen koopvaardijschepen maar oorlogsschepen zijn en aldus concurreren met de koopvaardij en de handel bedreigen.

Men moet weten dat, in vroeger eeuwen, toen geen staande vloot beschikbaar was of, wat de Vlaamse kust betreft, niet in staat was te zorgen voor de veiligheid op zee, de lokale of regionale overheid zelf zorgde voor de nodige oorlogsschepen ter bescherming van handel en visserij.

Op de Vlaamse kust gebeurde dit door het oprichten door de Staten van Vlaanderen van een **konvooidienst,** uitgerust met ettelijke konvooiers, die konvooien van visserschepen of van koopvaardijschepen moeten begeleiden. Een dergelijke konvooidienst werd opgericht omstreeks 1684. De „convoyers" of „geleydschepen" stonden onder het bevel van de Staten van Vlaanderen en kregen van hen een driedubbele dienst te vervullen, naargelang de noodwendigheden: konvooi, transporten (o.a. van troepen) en kruistochten (een soort patrouilleopdracht in bedreigde zones op zee). Dat dat met een brede interpretatie kon bekeken worden, blijkt reeds uit de commentaar van onze kronijkschrijver J. Bowens, die vermeldt dat „ze bragten, benevens d'andere koopvaerdyeschepen, die onder hun Geleyde waeren, veele koopmanschappen over...".



Zo ziet onze huistekenaar, Bob Depoorter, de Oostendse kapers.

Maar te veel kan te veel zijn en zo komt er een klacht tegen Willem, vanwege meneer de Duenas, die daarin verwoordt „et que les vaisseaux de convoy n'en sont point vaisseux marchands" en dat de handelswaren niet mogen dienen „pour estre frustré"...

Daarom zal de deurwaarder zich melden bij Bestenbustel om protest aan te tekenen en te verkrijgen dat de handelswaren van Bestenbustel zouden overgeladen worden op het schip van de Duenas.

Bestenbustel gebaart van kromme haas en beweert van niks te weten; en hij verwijst bovendien voor deze zaak naar burgemeester Roberto La Villette, die „commis" is van de konvooivloot.

Deze konvooidienst bezat trouwens een echt arsenaal op Slykens voor scheepsbouw en uitrusting, voorzien van een behoorlijke voorraad van kanonkogels en granaten.

De konvooischepen veranderden vaak van kapitein, die bij beurten hier of daar werden aangesteld.

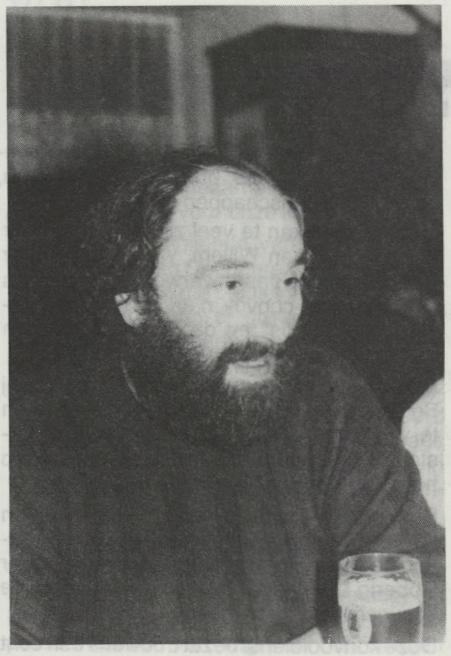
ONZE MEDEWERKERS

De heer Walter Debrock was op donderdag 25 februari ll. de gastspreker van de heemkring De Plate, uit Oostende. Hij verraste er het talrijke opgekomen publiek op een levendige, met talloze anekdotes doorspekte, spreekbeurt over zijn levensgeschiedenis.

Hij is een rasechte Oostendenaar en werd er geboren op 13 februari 1911. Als ere-voorzitter van de Marine-Akademy, ere-voorzitter van de raad van beheer van de Vrije Universiteit Brussel, weerstander, politiek gevangene, auteur van een onnoembaar aantal publikaties en bijdragen over de meest diverse onderwerpen, is hij een man waar men moet naar opkijken.

Tijdens zijn studententijd aan de Gentse Universiteit, waar hij zijn doctoraatstitel in de klassieke filologie behaalde, was Walter Debrock voorzitter van het studentengenootschap „'t Zal wel gaan". Nadien werd hij voorzitter van de oudledenbond. Na zijn taak als leraar-prefekt en direkteur-generaal van het middelbaar en het normaalonderwijs werd hij in 1969 administrateur-generaal van de diensten voor Nederlandse Kultuur. Vanaf 1971 werd hij buitengewoon docent aan de Vrije Universiteit van Brussel en voorzitter van de Raad van Beheer van de universiteit.

Hij speelde als lid van het hoofdbestuur een rol in het Vermeylenfonds, het vijfnovember-komitee, het overlegcentrum van Vlaamse Verenigingen en de Kultuurraad voor Vlaanderen, waarvan hij sinds 1967 als opvolger van H. Teirlinck, sinds 1969 beheerder en ondervoorzitter sinds 1970. Hij was tot vorig jaar voorzitter van de Marine Akademie door zijn buitengewone kennis van onze maritieme geschiedenis.



Dit zou één van de nazaten van de kopers kunnen zijn.

Zo vinden we Willem Bestenbustel op de lijsten van de konvooischepen als kapitein vermeld op de „Sint Anthoe van Padua", 20 stukken en 54 man, of soms op de „Coninginne van Spanien", 48 stukken en 288 man, waarmee ook zijn zoon Paulus lange tijd zal varen.

De boordjournalen (scheepsdagboeken) van talrijke Oostendse kapers vermelden steevast de aanwezigheid op zee van Willem Bestenbustel, gedurende de volgende Franse oorlog 1689-1697. Uit de routes die hij gewoonlijk volgt, vaak in gezelschap van zijn zoon Paulus, blijkt tamelijk duidelijk dat hij vooral de route tussen de Vlaamse kust en Engeland in het oog moet houden.

In 1689 zit hij in de buurt van Nieuwpoort.

Tussen 1691 en 1694 ontmoet men hem af en toe met buitgemaakte schepen, zoals bv. op 21 april 1691 met 3 prijzen, of op 9 juni 1692 bij het veroveren van een Zweeds schip waarmee hij naar de rede van Oostende vaart, of op 4 mei 1693 met een prijs in de buurt van Nieuwpoort. Intussen vergeet hij zijn konvooitaak niet, want in april begeleidt hij kapitein Contales, met zijn schip „Lion Jaune", naar Bilbao.

Kapitein Pieter de Wymmer meldt in zijn boordjournaal hoe hij op 30 april Willem Bestenbustel een konvooi ziet begeleiden.

Tussen 17 mei en 20 juli is Bestenbustel opnieuw op konvooi met François Contales, voor een troepentransport naar Biscaye.

Op 24 juli 1694 krijgen we in de boordjournalen van Guillaume De Zeure en Maerten Janssen een relaas van een in compagnie met Bestenbustel gemaakte prijs, waarbij wij tevens een staaltje van Willems slecht karakter ervaren.

Inderdaad, toen De Zeure en Janssen in de prijzen, zoals gebruikelijk was, enkele manschappen van hun volk wilden zetten om de buit naar Oostende te begeleiden en eventueel te verdedigen tegen vijanden, schoot Willem in een kattekoleire en verbood beide kapiteins dit te doen en hij stuurde hun volk terug. Maerten Janssen komt bij hem aanleggen en vraagt naar de reden van dit gedrag, omdat hij en De Zeure toch ook „Coninxdienaer" zijn, voorzien van degelijke patenten; en dan schiet Bestenbustel uit en antwoordt daarop „met gramme moede ende seyde met claere terme van woorden soo gij der volck instelt ick sal u uyt uw schip met stocken commen slaen"...

Waarschijnlijk vreesde Bestenbustel dat de anderen met de buit zouden zijn gaan lopen en hij zijn deel van de opbrengst zou moeten missen. Zijn vrees was zeker ongegrond, want op de prijzenlijst van de Admiraliteit staat de prijs vermeld als veroverd in compagnie van Bestenbustel.

Intussen volvoerde hij geregeld konvooidiensten naar Londen en Schotland, waarbij hij zelfs op 26 augustus 1693 een goede prijs had veroverd.

In 1696 en 1697 vaart hij met de fregat „Ste Kateline" en is hij bestendig op kruistocht – op patroille – maar vergeet toch niet af en toe iets af te snoepen, zodat hij in januari 1697 Oostende binnenvaart met 3 prijzen.

Hij wordt echter op 24 februari zelf veroverd door Duinkerkers. Zeer lang zal hij wel niet gevangen gezeten hebben, want de uitwisselingen van gevangen zeelui liep tussen Oostende en Duinkerke steeds zeer gesmeerd. Nog in 1709 kreeg de Minister van Marine van Lodewijk XIV, Ponchartrain, een brief uit Duinkerke waarin men hem meldt „La tendresse du Dunkerquois pour l'Ostendais ne sçaurait se démentir...: de sympathie van de Duinkerker voor de Oostendenaar kan niet geloochend worden...

Trouwens, in 1698 en 1699 vinden we Bestenbustel geregeld terug op zee en vaart hij naar Cadix, alleen of samen met andere konvooien.

Willem Bestenbustel zal opnieuw een rol gaan spelen als konvooier gedurende de maritieme oorlog van 1702-1706, toen Oostende langs de Spaans-Franse zijde stond en het moest opnemen tegen de Engelse en Hollandse vijanden van dit ogenblik.

De te bewaken vaarroutes liggen thans volledig anders. De Oostendenaars maken nu de Noordzee onveilig tussen de Vlaamse kust, de Engelse kust, tot ver in het Noorden van Schotland, en de Hollandse kust, tot bij Noorwegen. Texel is een bestendig referentiepunt.

Kapitein Joannes Lindersen, een befaamd Oostends kaper van die tijd, vermeldt in het boordjournaal van zijn fregat „St.-François", uitgevaren op 22 oktober 1705, hoe hij de „convoyers" Francke, Gerrenbrandt en Eblet ontmoette in de Noorse wateren. Toen Lindersen aan boord kwam bij Francke om een babbeltje te doen, vertelde zijn gastheer hem dat Willem Bestenbustel doodgeschoten was, „wiens ziele Godt almaghtigh genadig wil wesen...".

En inderdaad, Willem werd in een zeegevecht doodgeschoten op 6 oktober 1705.

Zijn zoon Paulus (Pol) Bestenbustel zal vader Willem met eer en glorie vervangen en zal zelfs later deel uitmaken van de Franse koninklijke oorlogsvloot.

Daarover een volgende keer.

Walter Debrock.

[redacted]

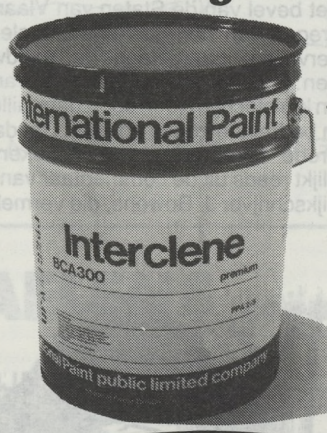
■ GEZOCHT: Viskotter tot max. 300 pk. met geldige papieren. Tel. (03) 384 16 19.

■ GEVRAAGD: Aquarium, tel. (059) 32 55 59.

International Paint Marine Coatings

Kwaliteits marineverf voor onderhoud en nieuwbouw

Aangroeiproblemen?



Interclene BCA 300 premium!

- een conventionele "anti-fouling" verf
- economisch in gebruik
- zowel met rol als spuit aan te brengen

International Paint

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

SCHATTEN VAN DE ZEE

Door Robert Coelus
Ere-schoolhoofd K.W. IBIS

De mossel, de wulk, de oester en de St.-Jakobsschelp zijn als eetbare schelpdieren bij ons wel het best gekend. Maar daarnaast zijn er nog tal van andere soorten, die evengoed een streling voor de tong betekenen. Bij de vangstverkoop in de vismijn treffen we eigenlijk maar een paar soorten aan, namelijk de wulk en de St.-Jakobsschelp. Zeer sporadisch zien we dat er andere soorten schelpdieren aan de markt gebracht worden. Eertijds werden wel oesters gevangen op grote oesterbanken in het zuiden van de Doggersbank maar de oesters aldaar zijn reeds lang uitgestorven. Ook de mossels werden volledig in kultuur gebracht. Onbekendheid bij de konsument, geen belangstelling door de kopers, maaswijdten te groot, geen grote vangsthoeveelheid, geen interesse door de visser zelf enz... zullen wel enkele redenen zijn dat er andere eetbare schelpdieren niet aangebracht worden. Toch zien we dat er sedert enkele jaren wel wat afzet gevonden wordt voor de kleine St.-Jakobsschelp of „queen". (wijde mantel, zie foto nr. 5) Onlangs zag ik een viswinkel de queens verkopen tegen 120 fr. het kilogram.

De St.-Jakobsschelp of de „Coquille Saint-Jacques", die aangevoerd wordt door onze vissers van visgronden uit het Kanaal en de Ierse Zee, is een mollusk die behoort tot de klasse van de tweekleppingen en de familie van de Pectinidae. De Pectinidae zijn nog onderverdeeld in verschillende geslachten of genera en tellen meer dan driehonderd soorten over gans de wereld verspreid.

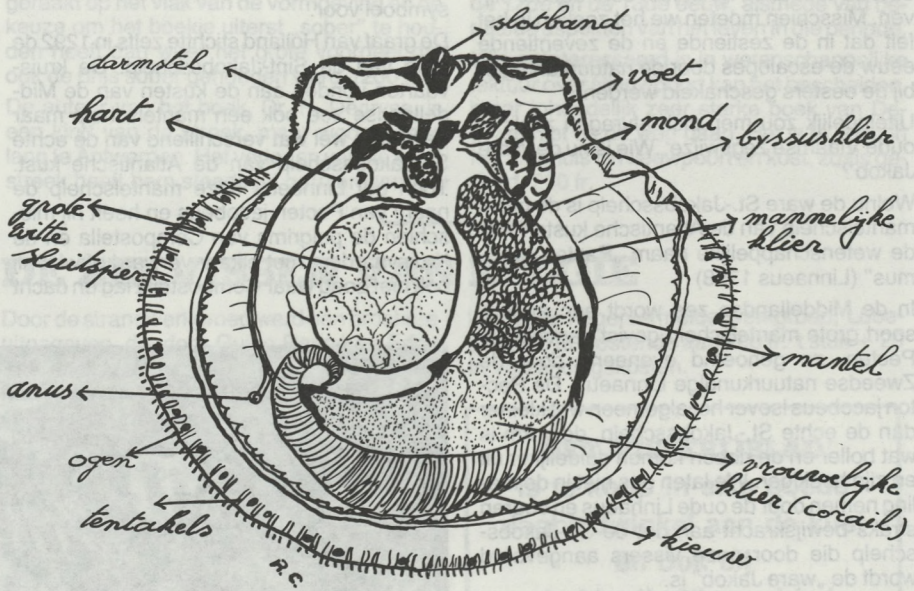
De naam Pectinidae komt van het latijnse woord „pecten" wat kam betekent.

De algemene kenmerkende ronde vorm, de twee oortjes en de strelende ribben van de St.-Jakobsschelp doen denken aan een Romeinse kam of ook nog de „Kam" die de Spaanse vrouwen in hun haar dragen tijdens het dansen van de flamingo. De Duitsers spreken ook van „Kammuschel" en de Denen van „Kammuslinger".

Een bepaald geslacht van de Pectinidae wordt „Chlamys" genoemd, waarbij de queen of ghlamys opercularis behoort.

Chlamys is een Grieks woord dat „mantel" betekent. Vandaar de Nederlandse benaming „mantelschelpen" voor de Pectinidae.

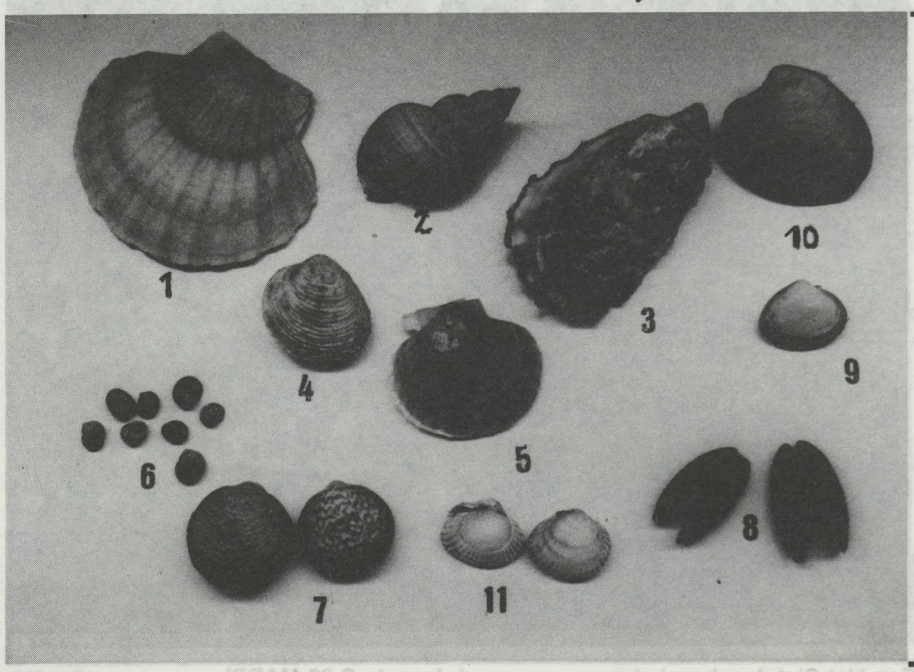
De Fransen betitelen ook een grote St.-Jakobsschelp met de naam „Grande Pélerine" of schoudermantel, eertijds veel door vrouwen gedragen. De Engelsen spreken over de St.-James'shell of de „Great Scallop". Het Engelse woord scallop zou afkomstig zijn van het oudgermaanse stamwoord „SKALL", wat zoveel betekent als hard om-



Inwendige organen van de grote mantelschelp of Pecten maximus (L.)



Voorbeelden van gestileerde schelpmotieven in de wapenkunde



Schelpen van eetbare weekdieren

1. St.-Jakobsschelp
2. Wulk
3. Oester
4. Wrattige venusschelp
5. Wijde mantel
6. Alikruik
7. Kamschelp
8. Mossel
9. Stevige strandschelp
10. Grote venusschelp
11. kokkel

(Foto Gilbert Bredene)

hulsel. Het woord „schelp" in onze taal zou eveneens zijn oorsprong vinden in het woord skal. De Fransen die in de Middelleeuwen al last hadden om de woorden „schild en vriend" uit te spreken hadden het ook moeilijk met het woordje schelp en maakten er „escalope" van. Thans wordt het woord escalope nog gebruikt maar in een totaal andere betekenis namelijk „escalope de veau" of kalfsoester in onze taal. Wat kalfsvlees met oesters te maken heeft kan een raadsel blijven. Misschien moeten we het zoeken in het feit dat in de zestiende en de zeventiende eeuw de escalopes door de natuurkundigen bij de oesters geschakeld werden.

Uiteindelijk zou men zich afvragen zoals in oude Vlaamse zegswijze „Wie is nu de Ware Jakob?"

Welnu de ware St.-Jakobsschelp is de grote mantelschelp van de Atlantische kusten met de wetenschappelijke naam „Pacten maximus" (Linnaeus 1758)

In de Middellandse zee wordt een andere soort grote mantelschelp gevist namelijk de Pecten, zo genoemd eveneens door de Zweedse natuurkundige Linnaeus. De Pecton jacobeus isover het algemeen wat kleiner dan de echte St.-Jakobsschelp, de vorm is wat boller en de ribben komen duidelijker uit en zijn hoekiger. We laten ons niet in de maling nemen door de oude Linnaeus en voeren straks bewijskracht aan dat de St.-Jakobsschelp die door onze vissers aangevoerd wordt de „ware Jakob" is.

Wat Sint Jakob, of St.-James in het Engels of Sintiago in het Spaans met de grote mantelschelp te maken heeft neemt een legendarische vorm aan.

Immers een zeer oude legende vertelt dat de apostel Jakobus met twee van zijn discipelen, Athanasius en Theodorus, een bekeringstocht ondernamen naar Spanje. Na hun terugkeer en na hun dood werd het lichaam van de apostel Jakobus door een mysterieuze boot op mirakuleuze wijze overgebracht naar de plaats die nu heet Santiago de Compostella in het noorden van Spanje aan de Atlantische kust.

Van in de vroege middelleeuwen werd Santiago de Compostella, naast Jeruzalem en Rome een bedevaartoord. De pelgrims vonden op de stranden niet ver van Compostella grote mantelschelpen en brachten deze mee als bewijsstuk dat ze het graf van Sint-Jakob bezocht hadden. Een andere legende vertelt dat er eens een pelgrim was die met zijn paard aan de Spaanse noordkust bijna verdronken was maar op wonderbare wijze door Sint-Jakob gered werd. Na de redding bengelden er enkele mantelschelpen aan paard en ruiter en vond de pelgrim zelfs een zilveren schelp in zijn tas. Sedertdien bevestigden, pelgrims die naar Compostella geweest waren, een St.-Jakobsschelp op hun hoed en tas.

Volgens het boek „Liber Sancti Jacobi", een gids voor Compostella-pelgrims geschreven omstreeks 1130, betekenden de twee kleppen van de St.-Jakobsschelp de twee grote geboden: „Bemin God boven alles en uw naaste gelijk u zelf", en betekenden de ribben van de schelp de werken van barmhartigheid. Op een klep van Pecten maximus kan men meestal duidelijk veertien ribben tellen met symbolisch de zeven geestelijke en de zeven lichamelijke werken van barmhartigheid zou kunnen betekenen.

De apostel Jakob werd met de pelgrims vereenzelvigd en nu nog kan men in oude kerken de beelden van de H. Jakobus best herkennen aan de schelpen die op zijn hoed en tas bevestigd zijn.

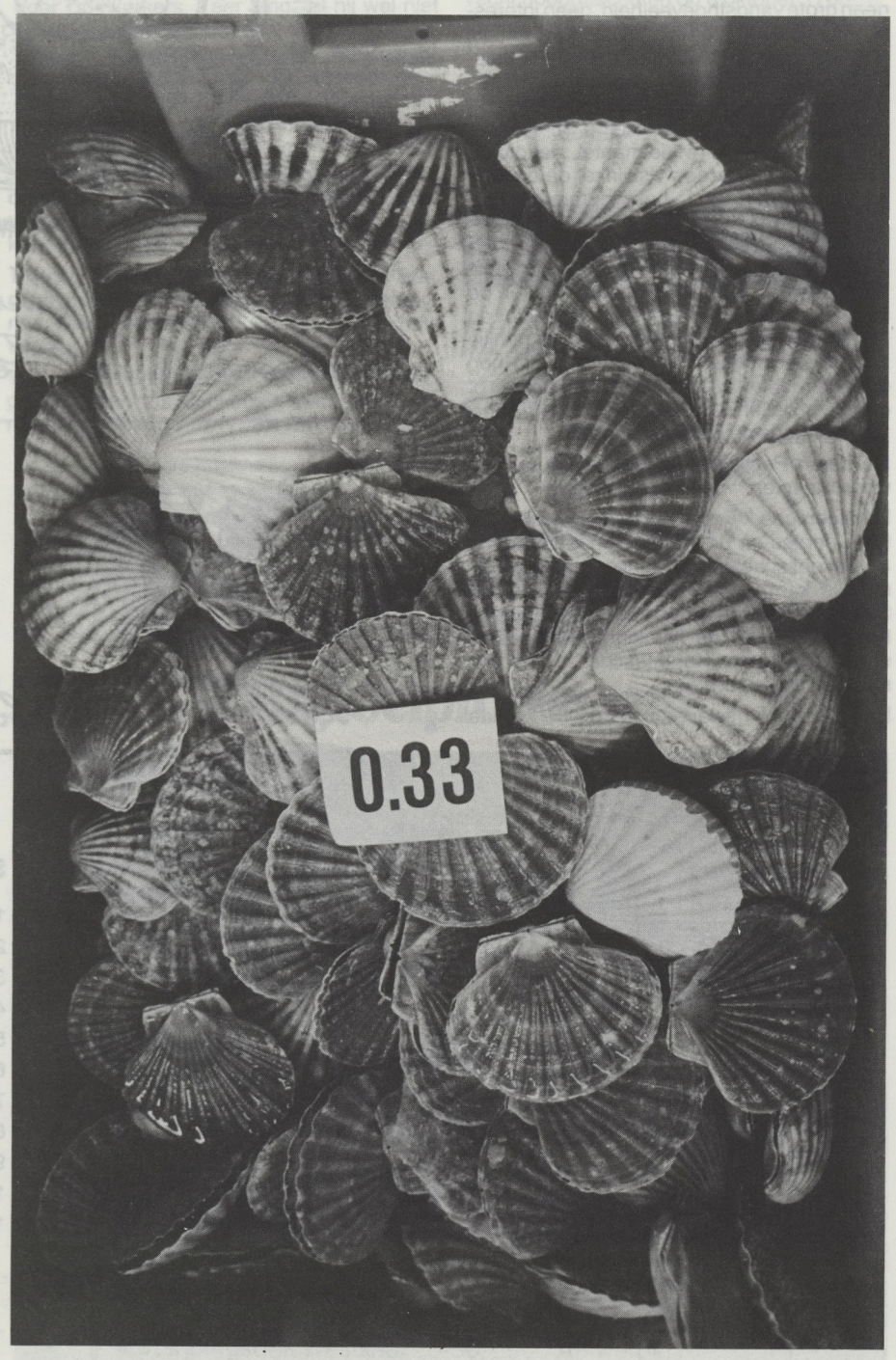
Ridders pochten graag met hun heldendaden en zij die de tocht naar Santiago ondernomen hadden en een blijvende herinnering eraan wilden, plaatsten de gestileerde tekening van een schelp.

Op de schilden van de Normandische ridders, die deelgenomen hadden aan de Kruistochten, kwam de wijde mantelschelp ook als symbool voor.

De graaf van Holland stichtte zelfs in 1292 de orde van de Sint-Jakobsschelp. De kruisvaarten vonden aan de kusten van de Middellandse zee ook een mantelschelp maar deze was wel wat verschillend van de echte St.-Jakobsschelp van de Atlantische kust. Toch gaf Linnaeus deze mantelschelp de naam van Pecten jacobeus en heeft hij misschien de pelgrims van Compostella en de Kruisvaarders met elkaar verward of wist hij ook niet goed waar Compostella lag en dacht misschien dat het pelgrimsoord van Sint Jakob ook aan de Middellandse zee lag.

In de wapenschilden van adelijke families zijn dikwijls motieven van schelpen terug te vinden. Dit zou wijzen op deelname door één van de voorouders aan de pelgrimtochten naar Compostella, of ook van deelname aan de kruistochten door één van de „vroede voorvaderen". Van meer recente datum is het feit dat we in het wapenschild van sir Winston Churchill ook St.-Jakobsschelp zien.

Was de St.-Jakobsschelp in de middeleeuwen sterk met het Kristendom verbonden dan kreeg hij een andere en meer profane betekenis in de Renaissancetijd. Een wereldberoemd schilderij van Boticelle (1478) stelt voor hoe de godin Venus geboren wordt uit supergrote St.-Jakobsschelp. Niet alleen in de schilderkunst maar ook in beeldhouw-



Een kist Sint-Jacobsschelpen aangevoerd door de O.33 MARBI. *(foto GW)*

werk, fonteinen, porselein, tapijten tot in behangpapier toe vinden we onze Jakob terug.

Wij, konsumenten van de twintigste eeuw hechten geen enkel belang meer aan de symbolische waarde van de Sint-Jakobsschelp. We zien liever de waarde uitgedrukt in nuchtere commerciële cijfers. Volgens de F.A.O. (Food en agriculture organisation) overtreft de productie van de St.-Jakobsschelp voor gans de wereld zo'n slordige 200.000 ton per jaar. De jaarstatistiek van de Belgische zeevisserijdienst vermeldt dat er in 1987 in onze vismijnen 482 ton schelpen werden aangevoerd voor een waarde van 30,7 miljoen franken en een gemiddelde prijs van 63 fr. per kilogram.

Van die 482 ton mogen we aannemen dat 90% uit St.-Jakobsschelpen bestaat. In 1986 was de aanvoer 584 ton voor een waarde van 37 miljoen.

Van het bruto-gewicht schelpdieren gaat er heel wat van af om het zuivere eetbare gedeelte te bekomen want alleen de ronde witte sluitspier en de corail zijn dienstig om als lekkernij op onze tafel te komen. Zo bekomt men van een volle ben of mand schelpen (circa 100 stuks) toch maar een 3 kg schelpenvlees. Ja, Sint-Jakob verkoopt uiteindelijk zijn vel heel duur.

(wordt vervolgd)

Adverteren?

(059) 32.55.59

BOEKEN

NIEUWPOORT TOT OMSTREEKS 1302

Goeie boeken krijgen niet steeds de vormgeving die ze verdienen. Dat is in elk geval zo voor het, in titel vermelde, boek dat uitgegeven werd door de Nieuwpoortse werkgroep geschiedenis van de kulturele raad. Maar, we moeten het toegeven: we zijn verwend geraakt op het vlak van de vormgeving en de keuze om het boekje uiterst „sober" te houden heeft dan weer het grote voordeel dat ook de prijs sober gehouden werd. (200 fr.).

De auteur van het boek, Dr. R. Degryse, is een kind van de streek, maar woont reeds lang te Antwerpen. Het verleden van de kuststreek heeft hem steeds fel geïnteresseerd, hij heeft altijd al een voorliefde voor Nieuwpoort getoond. Het zijn daarbij vooral de middeleeuwse toestanden die hem boeien. Het is dan ook niet te verwonderen dat we in zijn werk een zeer duidelijk beeld krijgen van het uitzicht en de oorsprong van de ijzerstad in de 12de en de 13de eeuw, alsmede van bepaalde aspekten van het leven in die periode.

Wie geïnteresseerd is in wetenschappelijke lektuur over Nieuwpoort kan het bescheiden, maar inhoudelijk zeer sterke boek van Degryse niet uit de weg gaan. Het is te koop in het stadhuis te Nieuwpoort en kost, zoals gezegd, 200 fr.

DE ZEEVISSEN VAN BELGIE

Door de strandwerkgroep werd een brochure uitgegeven, die door Guido Rappé en Eddy Eneman volgeschreven werd. Het betreft hier het eerste Nederlandstalige werk dat een overzicht geeft van zeevissen die in „Belgische wateren" voorkomen.

Het boekje is belangrijk, omdat het sinds 1947 geleden is dat nog een werk over Belgische zeevissen geschreven werd.

Vissers die geïnteresseerd zijn kunnen het werk vragen aan hun reder, die een gratis exemplaar kreeg met het uitdrukkelijke verzoek het aan boord te leggen. De strandwerkgroep hoopt op die manier ook vanuit zee nieuwe en aanvullende informatie terug te krijgen.

Andere geïnteresseerden kunnen het boek kopen bij hogervermelde werkgroep, Lobelialaan 5 te Oostende aan 200 fr. 't stuk + 20 fr. verzendingskosten.

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



De BBL stopt Europa in uw portefeuille.

De BBL lanceert de eerste Kasbon in ECU.

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

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

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

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

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

IMPACT-FCB Belgium BBL/313

De BBL denkt aan u...



VISSERIJPOSTZEGELS

Overweldigende belangstelling voor de voorverkoop van de postzegelreeks „De Zee" in de Nieuwpoortse vismijn. Staatssekretaris Paula D'Hondt knipte het erelint en reserveerde eerst een stukje voor zichzelf, een tafereeltje waarbij burgemeester Mommerency en ontwerper Oscar Bonnevalle geamuseerd toekijken (foto links).
Dat er enorme belangstelling was voor de filatelistische manifestatie georganiseerd door het stadsbestuur, de Rederscentrale en de jubilerende postzegelklub van de Westhoek blijkt duidelijk uit onderstaand beeld.
(gw)

VISSERSJUBILEUM

Het echtpaar Joseph Lauwereins (71) en Ernestine Goormachtig (68) uit de Dr. Edouard Moreauxlaan 227 werd enkele dagen geleden gevierd naar aanleiding van de 50ste verjaardag van hun huwelijk. De jubilaris, zoon van een vissersgezin met 16 kinderen, maakte reeds in zijn prilste jeugd kennis met het harde vissersleven. Hij vaarde op de stoomtreilers van de Pêcheries à Vapeur en maakte de overschakeling op de diepzeetreilers mee. Met Albert Deroo maakte hij als eerste de voor die tijd ongewone reis naar de Kreeftenput mee. In '40 stak hij met de „Koning Albert" het Kanaal over en trad in dienst bij de Royal Navy. Bij zijn terugkeer na de bevrijding kwam hij opnieuw in de visserij terecht. Vanaf 1961 tot zijn pensionering kwam hij voor zijn groot gezin aan de kost met zijn eigen garnaalschuit O.39 „Ernestine", genoemd naar zijn echtgenote die elf kinderen ter wereld bracht. (gw)





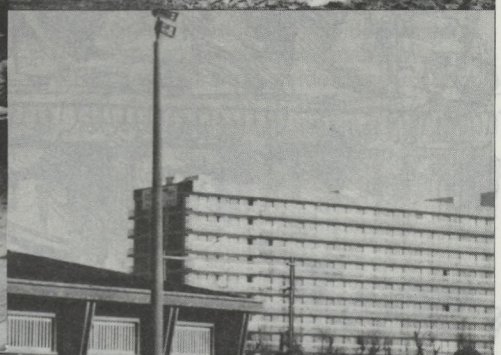


Ook de Nieuwpoortse reders bleven niet afwezig op het jaarlijkse Redersfeest dat dit jaar in het prestigieuse kader van het Knokse Casino plaats greep. Maar Yvan Hennebert (schipper-mede-eigenaar van de N.52 Kottens II en lid van de Vissershavencommissie in Nieuwpoort) en Danny Huyghebaert (mede-eigenaar van de N.736 Lucky) waren op dat ogenblik op zee, net als de echtgenoot van mevrouw Decuypere (schipper-mede-eigenaar van de O.51 Stormvogel). Bestuurslid Willy Versluys nam maar al te graag de aangename taak op zich om de „weduwen" aan de klap te houden. (gw)

AAND IN BEELD









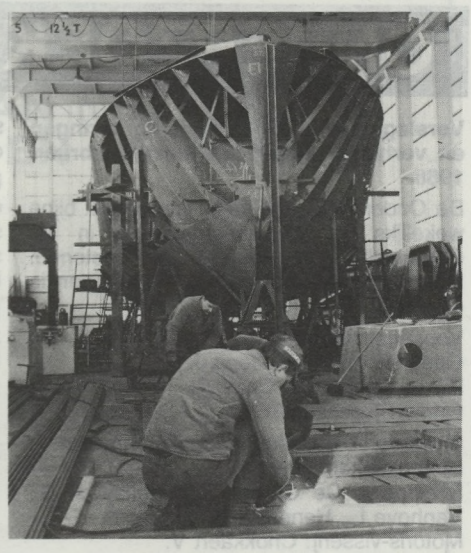
VISSERIJDAGEN IN HEIST

De karnavalviering in Heist werd voorafgegaan door de traditionele Vissersmis en hulde aan het monument ter nagedachtenis van de op zee achtergebleven vissers (foto boven). De bevolking van de oostkust viert ook karnaval als geen ander. De jaarlijkse voetbalwedstrijd (?) tussen de plakkers (gehurkt) en de vissers is een van de jaarlijkse evenementen waarbij de spelers mogen rekenen op een charmante ploeg om de gekwetsten af te voeren (foto rechts boven).

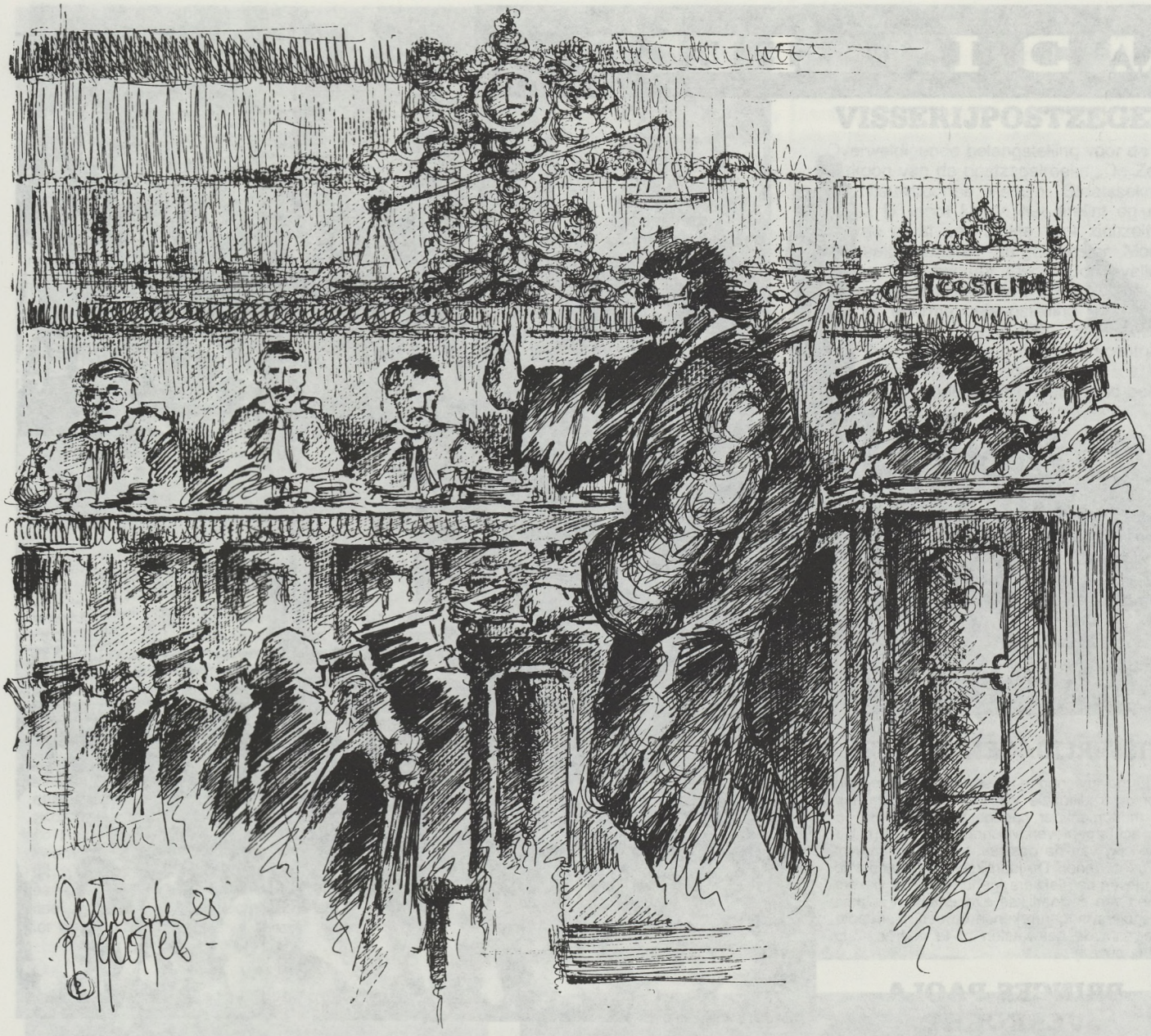
PRINCES PAOLA VERKOCHT



De laatste RMT-pakketboot zal binnen afzienbare tijd Oostende verlaten. Niet om op de Schelde in Antwerpen te dobberen als maritiem museum en kongresruimte maar wellicht belandt het passagiersschip in een of andere Middellandse Zeehaven. Bij de RMT maakt men zich daar weinig zorgen over. Eenmaal de Griekse koper met de centen (41 miljoen) over de brug komt kan hij er alle windrichtingen mee uit. De laatste echte passagiersboot werd in dienst genomen in juli 1966. Het schip dat 1.700 passagiers kon vervoeren. (gw)



Op de overdekte werf van Industrielle des Pêcheries in Oostende wordt momenteel gebouwd aan de Oostende XI voor de firma Decloedt uit Zeebrugge. De Oostende XI is een peilboot die behulpzaam moet zijn bij het uitvoeren van sonderingen. Verwacht wordt dat het vaartuig, lengte 20 m, einde mei de plaats ruimt voor de bouw van een nieuwe Eurokotter. (gw)



ONDERZOEKSRAAD VOOR ZEEVAART

Verslag over de uitspraken, vorderingen en verhoren tijdens de maand februari 1988.

De Onderzoeksraad zetelt gewoonlijk bijna wekelijks de woensdagnamiddag in het Gerechtshof, Canadaplein te Oostende. Iedere zitting vangt aan te 14.30 u. en is openbaar.

Voorzitter: Gepts J.
Ondervoorzitter: Guffens J.
Rijkskommissaris: Carly R.
Griffier: Coessens E.

Bijzitters voor visserij-aangelegenheden
Havenkapitein Ghys R.
Schippers: De Groote T., Haelewyck B., Vanhove L., Hennaert P., Savels G.
Motoris-visserij: Cnokkaert V.

De Onderzoeksraad behandelt de overtredingen die gebeuren door bemanningsleden van Belgische vissersvaartuigen tegen de reglementen, wetten en voorschriften bij de vaart op zee en in de havens.

De Rijkskommissaris fungeert als openbare aanklager en kan straffen vorderen gaande van een waarschuwing, een vermaning, een schorsing voor een zeker aantal dagen tot de levenslange schorsing.

De Raad spreekt na onderzoek en overleg de sanctie uit. Niet altijd stemt de eigenlijke straf overeen met de vordering. Tegen de sanctie kan om genade verzocht worden of in cassatie gegaan.

De bijzitters voor visserij-aangelegenheden zijn mensen die kunnen bogen op een jarenlange ervaring op zee en het milieu zeer goed kennen.

OPSLEPEN EN WAT ERBIJ KOMT

Meyers Chantal, schipper van de Z.507 „Breughel" werd in de zitting van 3 februari 1988 geschorst voor een periode van zeven dagen, wegens het niet verlenen van sleephulp aan de Z.321 „Aurora". De Rijkskommissaris Carly had tien dagen schorsing gevorderd.

De feiten dateren van 20.12.85. Te 01.45 u. stelde men op de Z.321 vast dat het roer verloren was. Een half uur later werd de schipper van de Z.507, die op 5 mijl afstand was, verzocht om sleephulp te bieden. Drie uur later liet **Meyers** Chantal weten dat hij de sleep niet kon uitvoeren.

Z.321 kwam ten anker in positie 50°35' N en 00°53' E op drie mijl van het lichtschip „Bassurelle".

Op 21.12.85 te 04.00 kwam schipper Daniël **Rappé** van de Z.321 in verbinding met de O.183. Meer dan vier uur later werd er een overeenkomst gemaakt en om 10.30 u. werd de Z.321 op sleeptouw genomen door de Z.183 en kwam te 22.30 u. in de haven van Oostende aan.

De twee redenen die Chantal **Meyers** opgaf voor zijn weigering, werden niet aanvaard.

1. De korretouwen zijn te slecht. Als de korretouwen sterk genoeg zijn om twee met ketens bezwaarde netten over de zeebodem te slepen zijn ze sterk genoeg om de Z.321 te slepen. Tevens konden de korretouwen van de Z.321 zelf gebruikt worden; wat gebeurde bij de sleping door de Z.183.

➤

2. Z.507 beschikte niet meer over voldoende smeerolie. Op 20.12.85 te 11.15 u. is de Z.507 Calais binnengelopen en heeft 150 l. olie opgedaan. Aangezien er ongeveer 5 uur nodig waren om Calais te bereiken is de Z.507 praktisch onmiddellijk na de weigering vertrokken zonder verder ommezien.

Uit het arrest blijkt dat de Z.507 drie uur nodig had voor een beslissing, terwijl de Z.183 er meer dan vier uur over deed.

Deze tijdverliezen zetten de Rijkskommissaris ertoe aan in zijn rekwisitoor scherp uit te varen tegen de verzekeringsmaatschappijen en te stellen dat alleen de schipper op de eerste plaats zijn verantwoordelijkheid moet opnemen.

Dezelfde stelling haalt de Rijkskommissaris aan op de zitting van 10 februari 1988 in zijn advies omtrent het zinken van de Z.60. Daar zijn immers ook twee uur verloren gegaan eer beslist werd dat de Z.121 zou slepen alhoewel ook nog de Franse sleepboot „Abeille Languedoc" in de nabijheid lag en kon de Z.60 langszij nemen en leegpompen.

VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL
De autostrade van de zee en de spookvaartuigen

Het Maritiem Veiligheidscomité (I.M.O.) stelt vast dat recente onderzoeken hebben uitgewezen dat nog ongeveer 5% van de schepen zich niet houden aan de regels van voorschrift 10 van het I.A.R.

Nog steeds doen zich aanvaringen voor in deze zones en zeer dikwijls zijn schepen die in de verkeerde zin varen erbij betrokken.

Het is aan de vissers niet verboden binnen een scheidingszone te vissen, wel moet hij in de passende verkeersbaan varen in de algemene richting van de verkeersstroom voor die baan.

De Onderzoeksraad heeft in begin januari uitdrukkelijk gewaarschuwd dat elke overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel de dag dichterbij brengt dat in de scheidingszones alle visserij zal verboden worden. In de laatste maand waren er zes uitspraken omtrent overtredingen van de verkeersscheidingsregels en zijn er nog verschillende gevallen in behandeling.

1. Schipper **Vlietinck** Dirk van de Z.37 „Orca" kreeg een dag schorsing omdat hij op 23.4.87 in de SW-lane tegen de algemene richting van de verkeersstroom vaarde en dan door de separatiezone. Hij werd geïdentificeerd door een vliegtuig en zijn verklaring dat hij dergelijke koers volgde om een stokanker uit zijn visboel te verwijderen werd niet aanvaard als een geldige reden.
2. Schipper **Meyers** Georges van de Z.509 „Telstar", reeds eerder bestraft wegens gelijkaardige feiten kreeg twee dagen schorsing om op 21.12.86 de NE-lane niet onder een rechte hoek gekruist te hebben. De Z.509 werd door de Franse overheid geïdentificeerd.
3. Schipper **Verleene** Lucien van de O.369 „Koningin der Engelen" werd een waarschuwing toegekend, terwijl de Rijkskommissaris drie dagen schorsing had gevorderd. De O.369 had op 15.4.87 de SW-lane Casquets niet onder rechte hoek gekruist. Hij werd geïdentificeerd door de „Glaive", een patrouillevaartuig van de Franse Marine. Op het ogenblik van de feiten was **Kooy** Dirk de wachtsman die geen enkel certificaat, diploma of brevet bezit. Dit betekent voor de schipper een overtreding van art. 94d van het zeevaartinspectiereglement.
4. Schipper **Verleene** Marnix (zoon van **Verleene** Lucien) kreeg één dag schorsing om op 1.11.86 aan boord van de O.369 al vissend tegen de algemene verkeersstroom van de SW-lane Dover-Strait te hebben gevaren. Hij werd door een vliegtuig geïdentificeerd.

Bovenstaande vier uitspraken werden op 10 februari 1988 gedaan.

5. Schipper Raymond **Beernaert** van de O.427 „Pascal" werd op 24.2.88 geschorst voor drie dagen. Er waren voor **Beernaert** vijf dagen schorsing gevorderd. Op 9 maart 1987 stelde de Britse overheid vast dat de O.427 tegen de algemene richting van de verkeersstroom aan het varen was in de SW-lane. Het vaartuig werd geïdentificeerd door een vliegtuig. Op 10 maart 1987 werd de O.427 een tweede keer in overtreding genomen om de SW-lane in een schuine koers te kruisen. Nu identificeerde een Franse oorlogsbodem de O.427. De schipper gaf op de raadszitting de overtredingen omomwonden toe.
6. Schipper **Carton** Remy werd op 24.2.88 veroordeeld tot 7 dagen schorsing. De Z.69 „De Kaper" onder bevel van **Carton** Remy vaarde op 10.2.87 een SW-koers in de NE-lane van het verkeersscheidingsstelsel Dover-Strait. De Z.69 werd geïdentificeerd door het Britse schip „Sir Caradoc". In een telex aan de Britse

NV MULTINET

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Maatschappelijke zetel: ✆ (059) 32 12 10
Telex : 81028 PEFLOS
Telegramadres : PEFLOS - Oostende

MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN, NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN

Gedeponeerd merk



SPECIALITEITEN:

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

Sport: Allerlei netten

kustwacht had de kapitein van de „Sir Caradoc" gemeld dat de Z.69 ook voortdurend hinderde.

7. Tegen schipper Jan **Vlietinck** van de Z.122 werden op 3.2.88 drie dagen schorsing gevorderd. In juli 1987 hinderde hij drie andere schepen door in de verkeersscheidingzone van de Dover-Strait tegen de verplichte richting te varen.

HINDERLIJK MANOEUVREREN

1. Aan schipper André **Adams** van de Z.207 „Adamtje" werden in de zitting van 3 februari 1988 drie dagen schorsing toegemeten wegens een overtreding van voorschrift 9d van het I.A.R. De Rijkskommissaris had vijf dagen gevorderd.

   Voorschrift 9d zegt: „Een vaartuig mag een nauw vaarwater of vaargeul niet kruisen indien dit kruisen de doorvaart belemmert van een vaartuig dat slechts in zulk een vaarwater of vaargeul veilig kan varen. Laatstgenoemd vaartuig **kan** het geluidssein (5 korte stoten) voorgeschreven in voorschrift 34d gebruiken, indien het twijfelt aan de bedoeling van het kruisend vaartuig.

   Op 5.12.85 naderde de Z.207 de Zeebrugse haven en kreeg toelating binnen te varen en werd erbij gewaarschuwd dat de Britse ferry „Norwave" naar buiten liep. De Z.207 voerde voor de haveningang twee zwaaimanoeuvres uit, waardoor de „Norwave" bij het uitvaren volle kracht achteruit en hard bakboord diende te geven om een aanvaring te vermijden. Klacht werd ingediend door William **Mitchell,** kapitein van de „Norwave".

   Het voorval gebeurde tussen de koppen van de strekdammen 45 minuten voor hoogwater met eenvloedstroom van 2 à 3 zeemijl dwars op het vaarwater. Er stond een SW wind met kracht 5 à 6 en een zicht van ongeveer 4 km.

   De Raad meent dat de verraderlijke stromingen voor de Zeebrugse haven bij de schipper van de Z.207 zeker moeten bekend zijn en wetende dat de ferry aan het uitvaren was, had hij dergelijke manoeuvres niet mogen uitvoeren.

2. Schipper Maurits **Cloet** van de „Marcella I", een sportvissersvaartuig, kreeg op 3 februari 1988 een vermaning om op 29.10.85 de carferry „Prins Albert" gehinderd te hebben.

   De Rijkskommissaris had drie dagen schorsing gevorderd.

   De „Prins Albert" kwam achterwaarts de haven buiten gevaren en na gezwaaid te hebben bemerkte de wachtofficier op 10° over bakboord een vaartuig met een wit toplicht en een groen zijlicht zichtbaar. Op de Prins Albert werden vijf korte stoten gegeven. Op een vierde mijl afstand heeft de Prins Albert volle kracht achteruit moeten slaan met alle roeren hard stuurboord en de boegschroef op volle kracht stuurboord om de „Marcella I" te ontwijken.

   Voor de Raad is het duidelijk dat de schipper Maurits **Cloet** zich heeft schuldig gemaakt aan een overtreding van voorschrift 15 van het I.A.R.

   „Wanneer de koersen van twee werktuiglijk voortbewogen vaartuigen elkaar kruisen, zodanig dat zulks gevaar voor aanvaring medebrengt, dient het vaartuig dat het andere aan stuurboordzijde van zich heeft uit te wijken en wanneer de omstandigheden het toelaten, te vermijden vóór het andere over te lopen".

   De „Marcella I" bevond zich in dergelijke situatie maar is over bakboord volledig rond gegaan.

3. Op 24 april 1987 heeft **Rosseel** Alain, wachtsman aan boord van de O.369 de carferry „Prinses Paola" gehinderd voor de kust. De zaak is nog in onderzoek.

AANVARINGEN

1. Wat de dubbele aanvaring van de Z.60 betreft op 13.10.86 door het Duitse vrachtschip „Caravelle" wordt alle schuld gelegd bij de Caravelle en worden de schipper en de bemanning van de Z.60 geen beroepsfouten aangewreven.

   Op 10.2.88 gaf de Rijkskommissaris een uitvoerig advies omtrent deze zaak. Alhoewel er geen strafvorderingen geëist werden vestigde de Rijkskommissaris de aandacht op de voorschriften 4, 5, 6, 7 en 8 van de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee. Deze voorschiften handelen over het gedrag van vaartuigen bij elk soort zicht. De aanvaring gebeurde in dichte mist een dertigtal zeemijlen zuidelijk van Star Point op de Britse zuidkust. De Caravelle hield een snelheid aan van ongeveer 17 knopen en de tweede aanvaring tien minuten na de eerste noemt de Rijkskommissaris totaal onbegrijpelijk.

2. Kurt **Rosseel** van de Z.324 „Wielingen" en Rudy **Vantuyckom** van de Z.519 „White Horse", beiden wachtsman tijdens de lichte aanvaring op 27 april 1987, toen ze de spanvisserij bedreven werden door de Rijkskommissaris met drie dagen schorsing bedacht in zijn rekwisitoor op 10.2.88.

   Ze hebben geen goede uitkijk gehouden en geen voorgeschreven geluidsseinen gegeven volgens voorschrift 34 dat zegt:

   „Varende vaartuigen in het zicht van elkaar dienen met fluitseinen of lichtseinen hun handelingen kenbaar te maken door:
   - één korte stoot of schittering: „Ik verander mijn koers naar stuurboord";
   - twee korte stoten of twee korte schitteringen: „Ik verander mijn koers naar bakboord";
   - drie korte stoten of drie korte schitteringen: „Ik sla achteruit".

3. Tegen motorist Willy **Van Beveren** van de Z.79 „Thorn" werd op 27.1.88 een vermaning gevorderd naar aanleiding van de aanvaring op 19 april 1987 met het Duitse vrachtschip „Xandrina" ten zuiden van de DI boei voor Nieuwpoort.

➤

UITNODIGING

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

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

Gastspreker: de heer Vanhove, schepen van onderwijs van de stad GENT.

KANTINE VISMIJN OOSTENDE.

ZATERDAG 12 MAART - 19 U. STIPT.

VERENIGINGEN

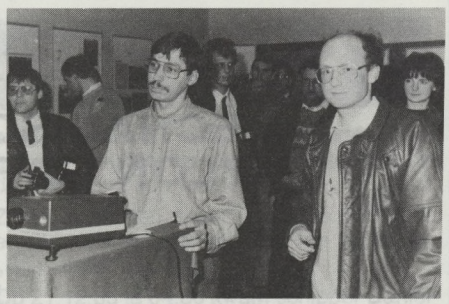
NATUURWEEK VAN DE ZEE

In de jeugdherberg „De Ploate", Langestraat 73 Oostende werd van 29 januari 1988 tot 7 februari 1988 de natuurweek „De Zee" georganiseerd.

De initiatiefnemers, Het Marine Ecologisch Centrum en de Strandwerkgroep konden bogen op een zeer ruime belangstelling. Meer dan vierduizend mensen hebben de tentoonstelling over de zee, het strand en de duinen bezocht.

Eddy Eneman, conservator van het Noordzee-aquarium en Guido Rappé, marine bioloog, stelden het boek voor „Zeevissen van de Belgische Kust". Het boek wordt kosteloos aan alle 206 vissersvaartuigen gegeven door toedoen van de Rederscentrale. Het werk werd opgedragen aan Arthur Rappé (1887-1975) „Brozen van Koenglas" bij de 100ste verjaardag van zijn geboorte. In het boekje wordt aan de vissers gevraagd om verdere medewerking door rariteiten te bewaren en af te geven op de vermelde adressen. Een dikke proficiat en een warme dank aan de schrijvers voor hun uiterst interessant werk.

Tijdens de natuurwerk werden niet minder dan acht voordrachten gegeven over de zeefauna en -flora. Voor de schoolkinderen werden strandwandelingen en praktische demonstraties van natuuronderricht aan zee georganiseerd.



Ongetwijfeld hebben de inrichters bij het grote publiek de belangstelling voor het zeeleven een stukje weten te verruimen.

De Strandwerkgroep onder de dynamische leiding van A. Annys, G. Gezellestraat 8 te Oostende geeft niet alleen een zeer interessant tijdschrift „De Strandvlo" uit maar organiseert ook talrijke strandwandelingen langs gans de kust voor alle belangstellenden en dit onder leiding van gidsen marine biologen.

Het Marine Ecologisch Centrum, Langestraat 73 te Oostende heeft sedert januari 1988 meer dan 100 zeevogels-olieslachtoffers in asiel genomen.

Wie lid wil worden van één van de verenigingen kan bellen op nr. (059) 80.52.97. Jaarlijks lidgeld 200 fr.

Vanbeveren had het aanvarende vrachtschip van op 5 mijl op de radar gezien, maar niet gepeild en ook de schipper niet verwittigd, en voorrang hebbende, koers en vaart behouden. De Thorn botste met de boeg minscheeps op de Xandrina, maar door het noodmanoeuvre „vol achteruit" uitgevoerd door **Van Beveren** bleef de schade eerder beperkt. De grootste schuld moet gelegd worden bij de Duitse coaster, die niets van zich liet horen.

4. Schipper Hubert **Wintein** van de Z.121 „Barentszee" kwam op 10.2.88 getuigen omtrent de aanvaring door de Urkse treiler UK 222 „Albert Jacoba". Het voorval gebeurde op 22 juli 1987 tijdens de visserij voor de Deense kust in de omgeving van Hantsholm. De stuurboordblok van het Nederlandse vaartuig beschadigde in ernstige mate de brug van de Barentszee. De zaak wordt verder onderzocht.
5. Stuurman Rudi **Volcke** was wachtsman op de brug toen in februari 1986 de O.369 „Koningin der Engelen" met de steven botste tegen het Britse vissersvaartuig PH 102 „Hubbenada" van Plymouth. De averij bleef eerder beperkt.

   Schipper **Verleene** Marnix werd gehoord in de zitting van 3.2.88 en de zaak wordt onbepaald uitgesteld.
6. Wat de aanvaarding betreft van de Z.118 door de Japanse containercarrier „Osaka Reefer" liet de Raad weten dat de zaak verjaard is en er geen beroepsfouten begaan werden door de bemanning van de O.118.



IN DE VEILIGE HAVEN EN TOCH ZINKEN

Op 9 september 1987 zonk de Z.580 in de haven van Zeebrugge. De schipper **Vantorre** Maurice, de matrozen **Martony** Karel en **Vandenberghe** André kwamen op 24.2.88 in deze zaak getuigen. Eveneens kwamen de duikers, **Van Mullem** Dirk en **Lagast** Pieter vrijwillig getuigen. Zij hielpen bij de berging van het vaartuig waarvan de kosten 1.750.000 fr. beliepen.

De Z.580 lag gemeerd in de NE-hoek ter hoogte van de Tijdokstraat. Gezien er moest gewerkt worden aan de voorsteven lag de Z.580 met de voorsteven naar de kaai tussen de Z.536 en de Z.472. Beide matrozen getuigden dat de Z.580 met een voorlijn over bakboord vast was op de Z.536 en met een stuurboordachterlijn op de Z.472 en dit in de morgen van de dag voor het schip zonk 's nachts. De Z.472 is afgevaren en dan moeten de lijnen veranderd geweest zijn; want nadien als het schip gezonken was zegden de getuigen dat het schip vast was aan de wal maar met „slappe" lijnen.

De vraag wie die lijnen veranderd heeft blijkt open.

Kapitein **Ghys** R. deed navraag of er geen springs werden gebruikt. De matrozen waren van mening dat het niet nodig was gezien het mooie weer.

Het schip is door de slappe lijnen vermoedelijk 's nachts wat afgedreven bij het lage tij en een zuidenwind. Zo kwam het met de steven onder een dwarsbalk van een steiger vast te zitten. Door de aankomende vloed is het vaartuig dan onder gelopen, gekanteld en gezonken op zijn bakboordzijde met de kiel tegen de kaai geduwd. De duikers konden er niet onder maar stelden wel vast dat de meertouwen goed vast waren zodat ze niet konden uitvieren.

Vordering zal gebeuren in één van de volgende zittingen.

In de wandelgangen hoorden we: „Het is ook niet de eerste keer dat zulks gebeurt bij slecht afmeren in een tijdok".

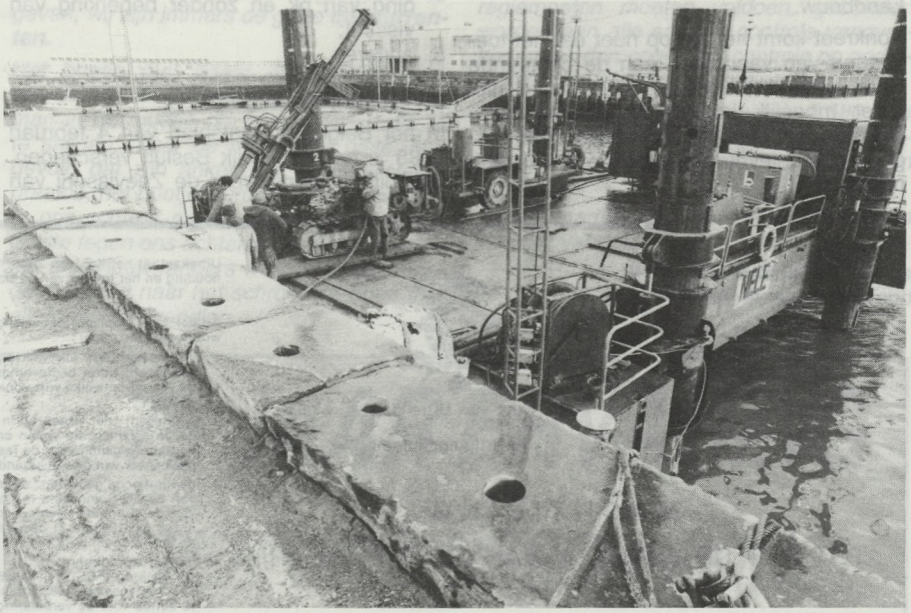
MONSTERROL NIET IN ORDE

1. Tegen schipper **Dasseville** Daniël van de Z.198 „Zeenimf" vorderde de Rijkskommissaris op 3.2.88 een waarschuwing en dit om op 20.7.87 uitgevaren te zijn met een verlopen monsterrol.
2. Johan **Vantorre,** mede-eigenaar van de Z.70 „'t Westdiep" moest zich verantwoorden om in september 1986 de overvaart te hebben meegemaakt van Zeebrugge naar Oostende aan boord van de Z.70 zonder aangemonsterd te zijn. De schipper en vier andere bemanningsleden waren eveneens aan boord.

De Onderzoeksraad heeft zich in de maand februari 1988 ook moeten buigen over ruzies, veten, vandalenstreken en andere vuile was aan boord van de vaartuigen Z.126 en Z.19. Uit de verhoren die reeds werden afgenomen komt duidelijk naar voren dat de drankduivel aan de basis ligt van al die niet te propere situaties.

Verslaggever Coelus R.

VISTRAP VERANKERD





De bouwvallige vistrap aan de Oostendse visserskaai krijgt een grondige beurt. Een gespecialiseerde firma voert de instandhoudingswerken uit vanop het werkplatform „Nele". Om verdere scheuren tegen te gaan en de uitbouw stevig bijeen te houden worden diepe gaten geboord waarin 20 m. lange stalen buizen met beton verankerd worden. (foto gw)

NIEUWBOUW VAN VISSERSVAARTUIGEN

DE NIEUWE MACHTIGING

In het Belgisch Staatsblad van 4.2.88 verscheen een koninklijk besluit dat het in roulatie brengen van vissersvaartuigen sterk aan banden legt.

Liever dan de tekst van het betreffende KB in haar geheel weer te geven, geven we hieronder een begrijpbare tekst, die de essentie van het besluit weergeeft.

NIEUWBOUW

Wie kan bouwen?

Iedereen.

Wie kan een vaartuig invoeren?

Iedereen.

Echter, een vaartuig (bestaande, te bouwen, in te voeren) is in België onderworpen aan enerzijds de beschikking van de Europese Gemeenschap en anderzijds aan het Koninklijk Besluit van het Ministerie van Landbouw.

Konkreet komt het hierop neer dat het toevoegen van vaartuigen aan de bestaande vloot, hetzij door nieuwbouw of invoer, niet meer mogelijk is, vermits er dan geen nieuwe vergunning om Europese vis te vangen zal afgeleverd worden (zie B. Visserijmachtiging).

A. Scheepskrediet

De E.E.G. heeft het Belgisch Oriëntatieprogramma goedgekeurd mits naleving van het motorvermogen, eindigend op 31 december 1991. HIERDOOR KAN GEEN SCHEEPSKREDIET VERLEEND WORDEN NOCH OM AAN NIEUWBOUW TE DOEN, NOCH OM VISSERSVAARTUIGEN UIT ANDERE LANDEN IN TE VOEREN.

Mocht hierin enige ruimte komen, dan zijn volgende prioriteiten aanvaard:

1. vervanging van verloren gegane vaartuigen;
2. vervanging van garnaal- of kleine kustvisserij-vaartuigen;
3. vervanging door gevestigde reders van vaartuigen die
   a. meer dan 15 jaar oud zijn;
   b. het motorvermogen niet verhogen;
   c. dezelfde visserij beoefenen;
4. idem als 3. hierboven maar mét verhoging van pk en zonder beperking van visserij;
5. andere;

B. Visserijmachtiging

In het Belgisch Staatsblad van 4 februari 1988 is het Koninklijk Besluit verschenen, waarbij de Dienst voor de Zeevisserij van het Ministerie van Landbouw aan de reders een machtiging uitreikt om de zeevisserij te beoefenen.

Wie krijgt een machtiging?

- Alle eigenaars wier vaartuig op 4 februari 1988 staat vermeld op de OFFICIELE LIJST VAN DE BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN of die op genoemde datum een scheepskrediet zijn toegekend. Dit betekent dat maximaal 208 machtigingen worden uitgereikt, tenzij de E.E.G. het Belgisch programma zou aanpassen, waarna méér machtigingen zouden uitgereikt worden met naleving van volgende voorkeur:
  1. kleine kust- en garnaalvaartuigen voor Nieuwpoort;
  2. gevestigde reders met een of meer meevarende kinderen;
- de eigenaar die zijn hierboven vermeld vaartuig vervangt en dit te vervangen schip definitief uit de Belgische zeevisserij neemt; de herinvestering moet gebeuren binnen de 3 jaar.
- de koper die eigenaar wordt van een hierboven vermeld vaartuig;

NOTA: Er bestaan twee soorten machtiging:

– of = 300 pk: kan tot 300 pk vervangen worden of een nieuwe motor inbouwen tot 300 pk.

\+ 300 pk: kan tot 1.200 pk vervan-

MINISTERIE VAN LANDBOUW
Dienst voor de Zeevisserij

Administratief Centrum
Vrijhavenstraat 5
8400 OOSTENDE

Jaar van Uitreiking 1988

Machtigingsnummer

MACHTIGING

TOT HET UITOEFENEN VAN DE ZEEVISSERIJ

Naam van het vaartuig :

Thuishaven :

Registratienummer :

Vermogen :

Brutotonnenmaat :

Naam en adres van de eigenaar :

Beperkingen :

— visserijmethode :

— visbestand :

— geografisch gebied :

— vermogen : **maximum 300 PK**

— contingent :

Uitgereikt te Oostende op 04.02.1988

Namens de Staatssecretaris :
De Directeur-Generaal,
i.o. De Hoofdingenieur-directeur,

ZEEVISSERIDIENST OOSTENDE

H. VANDEWALLE

Uitreksel uit het K.B. van 28/01/1988 houdende aanvullende nationale maatregelen inzake de instandhouding en het beheer van de visbestanden.

Artikel 1. — Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1. vissersvaartuig : elk vaartuig waarmede de zeevisserij wordt bedreven met de bedoeling de vangst op welke wijze ook in de handel te brengen ;
2. zeevisserij : het vissen op in zee voorkomende organismen die vallen onder de communautaire regeling voor de instandhouding en het beheer van de visbestanden ;
3. geografische gebieden : de in de mededeling van de EG-Commissie in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen van 24 november 1985 en 31 december 1985 bepaalde gebieden en sektoren ;
4. oriëntatieprogramma : het overeenkomstig verordening (EEG) nr. 4028/86 van de Raad van 18 december 1986 inzake communautaire acties voor de verbetering en aanpassing van de structuur van de visserij en de aquicultuur nationaal programma goedgekeurd bij beschikking van de E.G.-Commissie van 11 december 1987 ;
5. definitieve beëindiging van de activiteit : de beëindiging bedoeld bij artikel 24 van verordening (EEG) nr. 4028/86 van de Raad van 18 december 1986 ;
6. scheepskrediet : het krediet bedoeld bij de wet van 23 augustus 1948 strekkende tot het instandhouden en het uitbreiden van de koopvaardij en de vissersvloot en van de scheepsbouw, en houdende instelling, te dien einde van een Fonds voor het uittreden en het aanbouwen van zeeschepen ;
7. kustwateren : De zeewateren die zich tot 12 zeemijl uitstrekken van de basislijnen vanaf dewelke de territoriale zee op het ogenblik van het tot standkomen van de communautaire regeling voor de instandhouding en het beheer van de visbestanden, werd gemeten ;
8. Dienst : de Dienst voor de Zeevisserij van het Ministerie van Landbouw, Vrijhavenstraat 5, 8400 OOstende.

Art. 2. — Een vissersvaartuig dat de Belgische vlag voert, mag de zeevisserij enkel bedrijven, wanneer de eigenaar van dat vaartuig, beschikt over een machtiging uitgereikt door de Dienst. Die machtiging is niet overdraagbaar en moet zich steeds aan boord van het vaartuig bevinden.

Art. 3. — De machtiging wordt slechts afgeleverd voor een vissersvaartuig dat op het ogenblik van het inwerkingtreden van dit besluit vermeld is op de "Officiële Lijst van de Belgische Vissersvaartuigen", opgesteld en gepubliceerd door het Ministerie van Verkeerswezen Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, of voor het vissersvaartuig waarvoor op die datum scheepskrediet is toegekend.
Bij een ontwikkeling van de vissersvloot in overeenstemming met de beschikking van de Commissie van 11 december 1987 betreffende het orientatieprogramma kunnen overeenkomstig de prioriteiten bepaald in het orientatieprogramma bijkomende machtigingen worden uitgereikt.

Art. 5. — De machtiging kan op ieder ogenblik door de Dienst worden beperkt tot of in functie van een bepaald motorvermogen, een bepaald visbestand, een bepaalde visserijmethode, een bepaald geografisch gebied of een bepaald contingent gebaseerd op de vangst door de eigenaar binnen de nationale quota sedert de communautaire regeling voorzien bij verordening (EEG) nr. 170/83 van de Raad van 25 januari 1983.

Art. 7. — Indien de eigenaar van een vissersvaartuig waarvoor een machtiging werd afgeleverd dit vaartuig vervangt door een nieuw dient hij de machtiging bij de Dienst in te leveren. Hij bekomt voor het nieuwe vaartuig een machtiging onder de voorwaarde dat het te vervangen schip definitief uit de Belgische zeevisserij wordt genomen en de herinvestering gebeurt is binnen de drie jaar.

Art. 8. — Bij verandering van eigenaar van het vaartuig waarvoor de machtiging werd afgeleverd vervalt de machtiging en dient de verkoper de machtiging bij de Dienst in te leveren. De koper kan aldaar een nieuwe machtiging bekomen.

Art. 9. — Bij de definitieve beëindiging van de activiteit van een vaartuig waarvoor een machtiging werd afgeleverd vervalt de machtiging en dient ze bij de Dienst te worden ingeleverd.

Art. 10. — De machtiging kan door de Dienst worden ingetrokken wanneer er niet voldaan is aan het bepaalde in dit besluit of aan de beperkingen aangebracht aan de machtigingen.

Art. 11. — De machtiging vervalt wanneer het betrokken vaartuig niet minstens eens in de drie maanden in een Belgische haven aanloopt en er zijn vangst verkoopt. Dit geldt niet voor de Scheldevissersvloot.

Art. 12. — Een ingetrokken of vervallen machtiging moet binnen 24 uren bij de Dienst worden ingeleverd.

Art. 13. — Verhaal tegen de beperkingen, voorzien bij artikel 5 van dit besluit, alsmede tegen de intrekkingen voorzien bij artikel 10 van dit besluit, kan bij de Minister van Landbouw worden ingediend bij aangetekend schrijven binnen de dertig dagen vanaf de mededeling van de beslissing van de Dienst.

Hierbij het recto en het verso van een „machtiging". Er zijn 2 soorten machtigingen: één van minder dan 300 PK (groen) en één van méér dan 300 PK (rood). Let op de beperkingen die later door het ministerie nog kunnen toegevoegd worden.

DE NIEUWE MACHTIGING

gen worden of een nieuwe motor inbouwen tot 1.200 pk.

Iedereen die van ver of nabij de Belgische zeevisserij volgt, weet dat de quota van de vissoorten op de meeste visgronden ontoereikend zijn voor onze vloot.

In het verleden zijn daarom meerdere malen beslissingen getroffen om bepaalde soorten tijdelijk een aanvoerverbod op te leggen en/of om bepaalde visgronden tijdelijk te verbieden; ook de vermogens, de visserijmethodes en de geplogenheden werden daarin betrokken.

Niemand kan zich gelukkig noemen wanneer hij zich beperkt weet, maar de opgelegde quota heeft de Belgische Overheid doen beslissen dat onze vissersvloot uit ± 200 eenheden zou bestaan en wetende dat onze kust straks 208 vaartuigen zal tellen, moet iedereen aanvaarden dat een grotere vloot met een zelfde of kleinere quota de onvermijdelijke armoede en teleurgang betekent.

We kunnen ons niet gelukkig achten met het verbod te genieten van het scheepskrediet, wanneer men binnen deze 208 eenheden blijft, en hopen daarom dat vervangingsbouw zal mogen gesteund worden.

Informatie: Hand in Hand, Zeebrugge.

■ GEVRAAGD: Geschikt vaartuig om omgebouwd te worden tot schip om te zeehengelen. Duinenstraat 346, 8401 Bredene - (059) 32 25 85.

Worden beroepsvissers gebroodroofd door sportvissers?

Op 1/11/87 viste de Z.580 in span met de Z.578. Na 20 minuten vissen kwamen we juist buiten meetpaal MOW 1 tussen een 22 tal vissende jachten, speedboten en rubberbootjes terecht, het werd een echte sloom om met 2 in span vissende vaartuigen tussen al die boten te manœuvreren, voor ons was er geen andere keuze daar we niet verder zuid aan konden door de meetpaal, we konden evenmin noordelijker daar vissen omdat er een wrak in de weg lag, waar we ons net zouden kunnen aan verliezen, dat een waarde heeft van 300.000 fr. Op zeker ogenblik was de ruimte tussen 2 bootjes iets te klein om ons door te laten, we gaven van op beide vaartuigen aandachtseinen en hadden onze regelmentaire seinen op. De seinvlag T die wil zeggen „Hou vrij van mij, ik ben bezig met de spanvisserij"; en een diabolo van vissend vaartuig doch geen van beide bootjes was bereid om ook maar enkele minuten te stoppen met vissen om ons de nodige ruimte te geven, wij zijn immers de grote ***concurrenten.***

Het bootje met naam ALBATROS passeerde ons langs SB zijde, ik riep naar de man in het bootje om zijn ankertouwtje af te snijden, maar de man deed niets. Met gevolg dat zijn ankertouw in ons schroef draaide, het bootje werd door het opwinden in ons schroef naar ons toegetrokken, en botste tegen ons achterschip. Gelukkig brak het ankertouw, anders werd het bootje met de man erin naar het schroef gezogen met alle gevolgen vandien.

Het is onbegrijpelijk voor ons dat mensen die voor hun ***zogezegde hobby*** *geen 5 min. willen stoppen met vissen, zelfs in een* ***noodgeval.*** *Onder de bootjes wordt immers afgesproken de bootjes zodanig te leggen, dat beroepsvissen onmogelijk is. Mogen die mensen dan alles doen? Ze varen uit met 4-6-8 man a/b. zonder monsteren, gaan soms 8-10 zeemijl uit de kust, vangen met de lijnen kabeljauw en wijting, zelfs als het kwantum voor beroepsvissers op is, vangen zij rustig verder. Ze verkopen hun vangst die veel ondermaatse vis bevat en soms meer dan 100 kg. bedraagt aan particulieren* ***„in 't zwart".***

Velen kennen niets af van Zeevaartreglementen of Zeevaartrechten.

Wanneer zal er eens paal en perk gesteld worden aan die vogelvrijen die alles mogen doen, mensenlevens in gevaar brengen, ondermaatse vis vangen, beroepsmensen hinderen. Terwijl beroepsmensen aan alle reglementen moeten voldoen, gebonden worden aan alle soorten controle vangverboden worden opgelegd, controle op ondermaatse vis, netten en visvangst.

Het bootje ALBATROS daagt de Z.580 voor de rechtbank om 35.500 fr. schade te betalen voor anker, schade aan boot en verloren vistuig.

Is een vaartuig die aan anker ligt ook een vissend vaartuig?

Naam en adres bij de redaktie bekend

75 JAAR ERVARING

TER UWE BESCHIKKING

„DE MOTOR"

Marine voortstuwingsmotoren



DE BELGISCHE LEADER IN DIESELMOTOREN

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

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

Contact persoon: E. DE POORTER

GUSTAAF VANHESTE

Oostende, 20 november 1887 — Oostende, 25 februari 1975

KORT WEG EEN KUNSTENAAR

Ik heb zijn naam voor het allereerst gelezen in het boek van Antoine SCHYRGENS, „Le monde Inconnu des Artistes – propos et souvenirs" (1957): Je citerai aussi parmi les peintres les plus en vue, Gustave Van Heste, s'intéressant surtout à la Faune et la Flora marines, qui lui inspirèrent des motifs décoratifs du plus curiuex effet. Il fut un moment, Conservateur du Musée, installé au Fort-Napoléon, à l'initiave de l'Archiviste-Bibliothécaire Carlos Loontjens, à qui l'on doit plusieurs écrits sur l'histoire de la Ville". (P.158).

Antoine Schyrgens dacht toch niet aan Gustaaf Vanheste toen hij in datzelfde boek noteerde: „On n'invente plus. On à tout trouvé et les artistes, les écrivains et les acteurs se renouvellent". (P.8).

Zelfs de journalist van de Zeewacht herkende niet eens de vaste waarde van deze kunstzinnige Oostendenaar: „Daar ver, nauw in strate en breed in 't groen, tusschen de Koninginnelaan en den Thouroutschen Steenweg, is er, in de Grensstraat, eene woonst waar eene wordende kunst aangroeit en zelfs opbloeit". (De Zeewacht 21 november 1929).

Want wie was, zelfs ten jare 1962, Gustaaf Vanheste, als zelfs Ary SLEEKS in zijn „Oude Oostendse Afspanningen, Danszalen en Caféchantants" slechts dit over deze zoon van stad en zee weet te publiceren: „De Blote Frank heeft maar één exploitant gekend, namelijk een zekere Jules X... Dit was rond de jaren 1900!... Vóór hem was het huis betrokken door de familie Vanneste (let op de schrijfwijze), schilders, waarvan de zoon Gustaaf Vanneste nog in leven is en onvoldoende bekend als schilder van zeevissen, schelpen en andere zeeprodukten".

Kort-weg een kunstenaar.

Een duidelijker beeld halen we uit het Nationaal Biografisch Woordenboek: „Geboren te Oostende op 20 november 1887 als zoon van Emile (°Oostende, 11 april 1847), schilderknecht en scheepsportrettist, en Louis-Collette Verreman (Oostende, 19 juli 1845). Gustaaf Vanneste huwde Sylvia Nysen. Twee van zijn kinderen, nl. Georges-Arthur Vanheste (°Oostende, 1909) en Robert (°Oostende, 1913) werden eveneens kunstschilders. Vanheste overleed in het Sint-Janshospitaal te Oostende op 25 februari 1975. Zijn laatste adressen waren Grensstraat en Muscarstraat te Oostende". (Norbert Hostyn)

Tussen 1887 en 1928 staat de naam Gustaaf Vanheste niet voor de kunstenaar die hij nadien (en na zijn dood) geworden is. Hij is reeds een veertiger toen dit artikeltje verscheen naar aanleiding van zijn eerste expositie, in Brussel dan nog:

„Vanheste ne sortit jamais de son lieu natal, un quartier de pêcheurs, où nul critique ou amateur ne s'avisa jamais d'aller le dénicher. En nulle accadémie et nul cénacle on le vit". (La semaine, 21 juillet 1928). Ook de lokale pers moet een onkunde erkennen: „We wisten wel **iets** van een zekere Gustaaf Vanheste, die zich buiten zijn gewoon schilderwerk om, vermaakte met visschen en onderzeesche fauna en flora op het doek te brengen". (De Vrijheid, 4 oktober 1929, get. Merlijn)

Een verder bewijs van Oostendes laattijdige interesse (of bekendheid met) lezen we in deze publikaties:

„Je voudrais aujourd'hui avoir le même bonheur en présentant un nouvel artiste dont'il n'à été fait que peu mention jusque'ici. Et cependant il me paraîte mériter plus que de l'indifférence. Il s'agit de Vanheste. Ce nom ne vous „dit rien, lecteur; épinglez le nénanmoins: il aura lui aussi son heurs de célibrité". (Le Littoral, 14 décembre 1929, get. M. Aurel)

Het lokale nieuws is gespijsd: „Die het eens wil wagen een kijkje te geven in 't eenvoudig kunsthuishouden van Gustaaf Vanheste, Grensstraat 12, zal het zich niet beklagen, en die van zijne werken aankoopen, zullen, meenen wij, betere beleggingen doen dan in de beurs: papieren kunnen geweldig dalen, kunstgewrochten kennen geen zulke rampen". (De Zeewacht, 21 november 1929), waarmee kunst en krisis meteen één geworden zijn.

Waarom wordt een „eenvoudig" man plots een kunstschilder van formaat? (En waarom blijft hij, net als Gustaaf Sorel en Jan Declerck een tijdelijk en plaatselijk accent en niet nadien een minstens nationaal erkende kunstenaar?) „Tot in de jaren twintig was Vanheste een gewone man, op een zeker tijdstip verfhandelaar, dan herbergier in het Oostendse visserskwartier, die het kunstschilderen als liefhebberij beoefende. Vanheste had echter een heel eigen thematiek: in zijn schilderijen (vooral akwarel) beelde hij vissen en zeedieren uit die in hun natuurlijke milieu evolueren, in een bont palet, in een rijke, vloeiende, vibrerende en trefzekere stijl.



Een bonte variatie vissen in een milieu vol bewegingssuggesties. Alle ingrediënten van een typische VANHESTE.
Zie ook groepsfoto bovenaan rechts.

(Foto: Archief Stedelijk Museum Oostende)

Daarnaast schilderde hij ook marines, duingezichten, enz. Pas omstreeks 1928 begon Vanheste opgang als kunstschilder". (Nationaal Biografisch Woordenboek, Norbert Hostyn)

Voor die tijd weer klinkend was: „Ensor a vus ses oeuvres et les a approuvez". (La semaine, 21 juillet 1928): goedkope reklame?

De kritieken omschrijven deze „plotse" ontdekking als volgt:

Vanheste n'est qu'une âme simple et forte, un talent sans préméditation, un certain honnêté. Sa vission est précieuse et exacte, Qu'il poursuive sa tâche patiente. Il ne peut qu'y gagner une réputation à laquelle il ne râve jamais". (La semaine, 21 juillet 1928)

„Voici donc un artist sensible et doué, qui touche à des matières médités, sans qu'il s'en doute. Souhaitons de le revoire, avec une exposition plus importante et en une saison plus favorables". (Dernière Nouvelle, 15 Août 1928) Il n'est question dans les milieux artistiques d'Ostende que de la découverte d'un peintre-nature, simple cafetier qu quai, peignant d'admirables pooissons, Avis aux collectionneurs. (Le Carillon, 7 septebre 1929)

„Il ne s'attache pas à déformer les objects qu'il réprésente, pour paraître plus naief. Puise-t-il le continuer dans la domeine aquatique qui lui semble si familier". (La Flandre Libérale, 11 Août 1929)

„Uit de diepte, als uit een mijn, haalt hij nu gedegen en kostbare kunst te voorschijn. Wij zijn overtuigd dat hij een profeet in eigen land zal zijn, en niet links gelaten, zoals het ongelukkig voor vele echte kunstenaars het geval is". (De Vrijheid, 16 augustus 1929)

En zo gaan de kritieken naar een artistieke katarsis:

„Gustaaf Vanheste is een facet van de Oostendse kunstkolonie: hij was een noodzakelijke komst: de rhythmezoeker en de sprookjesbelichter van onzer atalantische tuin. Zoo'n kunstenaar eeren en steunen heet niet „complaisance" maar noemt zich plicht". (De Vrijheid, 4 oktober 1929)

„Si vous arrivé, amie lecteur, d'ajouter une oeuvre de Vanheste (12, Rue de la Limite) à votre galerie, ce sera à vous de lui dire: „Merci" Car ce sera vous qui aurez été le mieux partagé des deux". (Le Littoral, 1930)

De man die Gustaaf Vanheste vanaf het begin pousseert is Michel de Ghederode: „Mon cher Vanheste,

J'ai vue vos dernières productions. Elles sont fort belles, et supérieures aux présedents. Ayez bon courage et continuez dans cette voie où vous excellez. Vous savez que je vous suis tout dévoué, et que je ferai tous possible pour que votre talent soit un jour reconnu". (Brief 10 januari 1929)

En dan, finaal in het jaar van zijn 100ste verjaardag, een paar weken voor de herinneringsdag van zijn overlijden: Hommage Gustaaf Vanheste in Gallerie de Peperbusse.

„Vanheste is een naam met al te kleine weerklank, ongekend, door de naslagwerken niet gekwoteerd - zoals men dat pleegt te zeggen -in de hoofdstedelijke veilingen. Ook te Oostende een handvol insiders wie de naam iets zegt. En dan komt alras de associatie met zijn onderwatertaferelen. De verdienste van de Peperbusse is het gehele gamma onderwerpskeuze van Gustaaf Vanheste te brengen: duin- en strandzichten, stillevens, vissersfiguren, zijn reliëfs en vrijstaande skulpturen, zijn niet gekende naakten - weliswaar niet zijn beste kunnen, zij nooit geziene pointillés waaruit hij gezichten laat opdoemen, en last but not least enkele getuigenissen van zijn kortstondige Fort- Napoléon-épisode waar hij door konservator Carlos Lootiens, zijn vriend, als concierge werd gebombardeerd, in tijden toen men nog het unieke van het Fort besefte en het als Heemkundig - Historisch Museum inrichtte. Waarmee ik meteen expliciet een wens uit om het weer zó te zien: een uniek stuk militaire archeologie ligt het hier te verkrotten. Oostende kan zich geen tweede „Stenen Bank"-blaam op het hoofd halen".

(Norbert Hosyn, n.a.v. de vernisage van Hommage Gustaaf Vanheste
Gallerie De Peperbusse
14 februari 1987.

Gustaaf Vanheste als eind en begin: kortweg - tussen 1928/1930 en 1987 - een kunstenaar.

André Baert

BRON:

– Kunst-Kontakt nr. 134, 9de jaargang nr. 2, Gallerie/Kunstkring De Peperbusse 1987.

– Le Monde Inconnu des Artistes, Antoine Schyrgens, Dinant 1957.

– Oude Afspanningen, Danszalen en Café-chantants, Ary Sleeks, Oostende 1962.

– Plakboek Gustaaf Vanheste, Archief Museum voor Schone Kunsten Oostende.

– Vernissage-tekst Konservator Norbert Hostyn, 14 februari 1987.



GUSTAAF VANHESTE (kruisje) voor zijn schilderijen tijdens een maritieme tentoonstelling. Aan de toonbank hangen 3 reliëfplaketten met maritieme motieven.

(foto: Archief Stedelijk Museum Oostende).

FICHE VAN DE MAAND: O.23 GEOFFREY WILLIAM

- ★ Bouwjaar: 1930
- ★ Werf: De Dageraad, Woubrugge
- ★ Type: stalen trawler
- ★ Uitrusting: boomkor, garnaalkor
- ★ Tonnage: 34,50 BT
- ★ Lengte: 14,31 m
- ★ Motor: Daf 300 pk (1987)
- ★ Eigenaar: François Devey, Oostende



DE OUDSTE VAN DE VLOOT

Vlak achter het Noordzeeaquarium aan de Oostendse Visserskaai heeft de O.23 zijn vaste meerplaats. Werkloos door het stormweer van de jongste weken ging het oudste vaartuig van de Belgische zeevisserijvloot schuilen in het Visserijdok.

Net als de in het vorige nummer voorgestelde Z.501 (bouwjaar 1931) is de oorsprong van het kustvaartuig in Nederland te zoeken. De viskotter liep van stapel als SCH.38 Alida Marie met thuishaven Scheveningen. Als krachtbron werd een Kromhoutdiesel met drie cylinders en een vermogen van 120 pk gebruikt. Van de eerste, ons onbekende eigenaar, kwam de kotter in handen van Jacob en Robert Van Belzen uit Colijnsplaat die met de omgedoopte KG.4 Zilvermeeuw vanuit het Zeelandse haventje Kortgene (aan het Veerse Meer) opereerden. De verhuis van de eigenaars naar Vlissingen bracht een nieuwe naamwijziging met zich mee tot VLI.4. In 1972 kocht François Devey uit het Oostendse Visserskwartier de Zilvermeeuw met omgebouwde brug. Hij liet een nieuwe Caterpilar van 140 pk plaatsen vooraleer het schip voor onze kust in te zetten.

De O.23 Geofrey William is een typische dagvisser op garnaal, tong en gul, afhankelijk van het seizoen. Vooral in de zomermaanden is het vaartuig goed waar te nemen omdat het tot een halve mijl voor de kustlijn de garnaalkor uitwerpt. Wegens de beperkte omvang van het schip is de visserij sterk afhankelijk van de weersomstandigheden. De stilligperiode kan in moeilijke jaren tot drie maanden oplopen. Tijd voor onderhoud van het vaartuig en de visboel is er dus voldoende voor Wilfried Devey, broer van de schipper-eigenaar, en Koenraad Versaevel die samen de bemanning uitmaken. (gw)

BOLNES VERDWIJNT

Bolnes B.V. uit het Nederlandse Krimpen a/d Lek trekt zich terug uit de scheepsmotorenmarkt. Met onderstaande (nogal verbloemende) persmededeling deelt de direktie haar beslissing mee.

Hieronder vindt U het volledige bericht.

De direktie van Bolnes Motorenfabriek B.V. te Krimpen a/d Lek gaat uitvoering geven aan haar nieuwe toekomstplannen, die erop zijn gericht de werkgelegenheid voor zoveel mogelijk medewerkers van het bedrijf te behouden.

De noodzaak tot het opstellen van een geheel nieuw plan, moet worden gezocht in de recessie in de wereldscheepsbouw, die er toe heeft geleid, dat de omzet in nieuwe motoren van Bolnes in de afgelopen jaren drastisch is gedaald.

Het door de direktie bekendgemaakte plan omvat de volgende elementen:

- de produktie van Bolnes-dieselmotoren zal gefaseerd worden afgebouwd.
- de „Bolnes" service-organisatie zal per 1 maart a.s. worden overgedragen aan Wärtsilä Diesel B.V., de Nederlandse vestiging van het Finse concern Oy Wärtsilä AB.
  Wärtsilä Diesel B.V. zal zich daartoe vestigen in Krimpen a/d Lek in een deel van de gebouwen van Bolnes en vandaaruit de volgende aktiviteit gaan ontplooien:
  - verkoop van Wärtsilä dieselmotoren
  - reparatie van, onderhoud aan en verkoop van reservedelen ten behoeve van de verschillende typen Wärtsilämotoren en Bolnes-motoren.
- Bolnes Motorenfabriek wordt onder de naam „Bolnes Multitechniek" en in afgeslankte vorm voortgezet als innovatief multi-techniek capaciteitsbedrijf en gaat zich als zodanig bezighouden met het toeleveren van maatwerk aan derden, waaronder het vervaardigen van onderdelen voor, alsmede het leveren van diensten aan Wärtsilä Diesel.

Om de kontinuïteit op lange termijn te kunnen waarborgen wordt de resterende Bolnes-organisatie afgeslankt; van de ongeveer 140 medewerkers gaan er 48 naar Wärtsilä over en moeten er ca. 25 afvloeien.

De vakverenigingen en de ondernemingsraad zijn na intensieve bestudering van de plannen hiermee volledig akkoord gegaan. Met de vakbonden is tevens overeenstemming bereikt over een sociaal plan voor degenen die moeten afvloeien.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

BASILE HAELEWIJCK

Een magazine als „Het Visserijblad" heeft verschillende taken. Eerstens moet zij informatie geven over hetgeen zich vandaag afspeelt, tweedens moet zij duiding geven voor de toekomst en ten derde moet zij het kollektieve geheugen zijn van het verleden. Daarom laten wij vanaf deze maand oudere schippers, vissers... aan het woord. Hun getuigenis is niet alleen boeiend omwille van de vele sappige anekdotes, hun geschiedenis is ook belangrijk voor de verdere ontwikkeling van de visserij.

Door hen aan het woord te laten leggen wij dat verleden vast en stellen het voor iedereen beschikbaar. Wie zei daar ook al weer dat het noodzakelijk is je eigen geschiedenis te kennen om te kunnen weten waar je toekomst ligt?

Onze medewerker Marc Loy werd er zowaar lyrisch van, wanneer hij de inleiding schreef op het stuk dat uit de mond van de Oostendse spraakwaterval Basile Haelewijck opgetekend werd: „Vissers breien liever netten dan verhalen. Toch sluimert er bij velen een schat aan ervaring, kruimige anekdotes en onopgeklopte dramatiek.

Die verhalen hoeven door ons niet bijgekleurd of gestileerd. Het rollende en stampende schip heeft er al alle tierlantijntjes uitgerift. Dreigende stormwolken en beukende golven vlakten vanzelf wel alle romantiek uit.

Laat de visser zijn verhaal. Ongepekeld en ziltig fris. Wij van onze kant wierpen alleen maar tussentitels, als golfbrekers in de woordenstroom.". Als dat niet schoon gezegd is! Maar laten wij Basile zelf aan het woord.

SJARLOWIE, KOESE, KRABELE EN DE ANDEREN

Mijn vader is geboren in 1894. In de familiale visserstraditie, mijn grootvader en mijn overgrootvader waren IJslandvaarders, trok hij ook het zeegat uit, maar hij had geweldig veel last van zeeziekte. Hij bleef dus een tijdje aan de wal en ging werken als metselaarsdiender. Daarmee verdiende hij uiteraard veel minder dan zijn varende vrienden en dat haalde hem over om toch maar weer te varen.

Toen brak de eerste wereldoorlog uit en mijn vader belandt samen met een oom in Engeland. Na de oorlog komen de glorierjaren: er zwemt geweldig veel vis en er is geld te verdienen.

In '27 koopt hij, samen met zijn schoonbroer Julien „Koese" Zonnekeyn een Engelse zeilgetuige „Smack" en dat wordt de O.67 „de mei".

In de jaren dertig laat hij dat vaartuig aan zijn schoonbroer en laat een schip bouwen voor zichzelf (O.127) bij Mon Crabèle (Crabeels). In die tijd beginnen de scheepsmotoren grote opgang te maken en hij laat prompt een motor inbouwen. Het vaartuig kost in totaal 360.000 frank, een bom geld voor die tijd.

Mijn vader was een specialist haringvanger en dat had hij, in niet geringe mate, te danken aan zijn oom Henri Goderis (bij ons in de familie Henrinoom genoemd). Deze laatste voer speciaal mee om te diepen, d.i. de diepte meten met het handlood. Onder de Franse kust was het zó dat hoe dichter je bij het strand voer, des te meer haring je kon vangen. Als je een goede dieptemeter aan boord had, en Henrinoom was een goeie, dan kon je met de kiel net over de bodem varen en dan barstte het net, na één sleep, van de haring. In één haringseizoen was het vaartuig afbetaald, ook al ging de haring toen niet veel geld. Vandaag de dag zou dat uiteraard niet meer te doen zijn.

NIETS TE KORT

Mijn ouders zijn afkomstig uit Oostduinkerke en in die tijd trok de Oostendse visserij de vissers uit De Panne, Koksijde en Oostduinkerke aan. Ja, ik kom dus uit die streek waarvan ook de oude IJslandvaarders komen. Mijn overgrootvader is trouwens gestorven in IJsland en van mijn tante hoorde ik het verhaal dat mijn overgrootmoeder boven op de duinen ging staan en in groot verdriet om haar man riep.

Toen ikzelf begon te varen was mijn vader er al mee gestopt. Mijn moeder wilde niet meer dat hij meeging. „Waarom nog" zei ze. „Wij hebben niets te kort. We hebben een huis in de Konterdam en één op de Opex.".

Mijn eerste reis in 1938 bracht 13.000 frank op. Mijn tweede reis, naar de witte bank was al goed voor 27.000 frank.

Maar voor ik de zee opging had ik al school gelopen bij de nonnetjes op de konterdam en later bij de broeders van liefde op de Opex. Omdat ik wilde varen, ben ik in de Paster Pype beland.

De allereerste keer dat ik op zee ging was toen al lang voorbij. Dat was tijdens een proefvaart met de O.127, tussen Oostende en Vlissingen. Slecht weer. Ik was zeeziek en lag in mijn vaders kooi en ik herinner me nog dat ik de anderen hoorde zeggen: „Oei-oeioei, dat schip zal hier zeker vergaan!". 't Schijnt dat de meeste passagiers in Vlissingen afgestapt zijn en teruggekomen met de trein. Overigens heb ik mijn hele leven lang last gehad van zeeziekte. Als ik thuis 's morgens opstond en naar buiten keek wist ik altijd al hoe laat het was. Bij 6 à 7 beaufort had ik het goed liggen.

Het slingeren van het schip, de reuk van de mazout en vooral de reuk van het visslijm, dat in het ruim over en weer geslingerd werd maakten me goed ziek. Langzamerhand werd dat beter in die zin dat ik alleen nog maar de eerste 24 uur ziek was en toch ook nog mijn werk kon doen.

JOENGETJE

Ik ben als 14-jarige begonnen op mijn vaders schip en met mijn oom George als schipper. Ik had toen een halve frank procent en de helft van het drinkgeld. Dat was zo goed als niets dus. Maar er moest wel hard voor gewerkt worden. In die tijd werd de droogvis aan boord klaargemaakt, kop af van de kleine schulletjes en wijting, het bloed eruit, de vis de pekel in en aan een touwtje ophangen. Op de terugreis mocht de scheepsjongen dan weer alle knoopjes uit het touw halen, want het touw moest nog vele malen gebruikt worden.



De O.127, erfenis van vader Haelewyck voor zijn zonen Basile & Georges.



Op de O.127. – Van links naar rechts: Basile, Louis Sesier, Roger Dedrie, Arthur Velthof en Georges Haelewyck.

De meeste reizen duurden toen 12 à 14 dagen en de reis toog meestal naar de witte bank of de kreeftenput. We kwamen meestal op zondag weer binnen, op maandag werd de vis gemijnd en op dinsdag vertrokken we weer. We waren zo'n 48 uur binnen.

We voeren met 5 man en een „joengetje" op hetgeen wij een middenslagschip noemden, met een motor van 180 pk. Een Eurokotter heeft tegenwoordig al 300 PK.

Met de O.127 heb ik gevaren van 1938 tot april 1940. Tijdens die laatste reis kreeg ik een geweldige buikpijn. Ik moest wacht lopen, maar kroop weer in mijn kooi. Ik kon mijn rechterbeen niet meer opheffen, dat wees op een ontstoken appendix.

We zijn dan in Newlyn binnengelopen en ik ben ginderachter geopereerd. De bemanning en het schip hebben op mij gewacht en met de O.127 ben ik weer naar huis gekomen.

OORLOG

We hebben nog in Oostende gemijnd en het schip is dan – natuurlijk zonder mij – weer vertrokken. Drie dagen later brak de oorlog uit. De bemanning bleef in Engeland en ik op de Opex. In het leven hangt er veel van kleinigheden af.

Zonder middelen van bestaan vluchtten we naar Oostduinkerke en met een „Schein" op zak deden we aan strandjutterij. We plaatsten staande netten. Daarvan kon je natuurlijk niet leven.

HENRI „KOS"

Mijn neef Georges Calcoen voer in die dagen op een vaartuig van Henri „kos" Ghijs, de vader van de Oostendse havenkapitein. Die werd „kos" genoemd omdat hij kompaszetter was en dat werd door ons zo afgekort.

Toen hij een nieuw vaartuig wilde maken liet ik mij direkt aanmonsteren. De N.81 werd gebouwd bij Jules Denijs, die een werf had aan de derde „bassing", daar waar nu het Oostendse stadhuis staat. Toen het vaartuig klaar was vernamen wij dat wij alleen maar op vrijdag mochten vertrekken naar Nieuwpoort.

„Nooit!" zei Kos, „Onze Lieve Heer is gestorven op een vrijdag en op een vrijdag ga ik niet met een nieuw schip over zee".

Het bijgeloof leefde sterk in die dagen.

We hebben dan maar de mast en de galgen afgehaald en zijn over het kanaal Plassendale-Nieuwpoort naar de thuishaven gevaren. De bezetter had de brandstof gerantsoeneerd en je kon met je rantsoen maar drie dagen per week varen. Omdat „kos" twee vaartuigen bezat was één daarvan opgeëist door de Duitsers. Uiteraard was dat ene, opgeëiste vaartuig niet gerantsoeneerd en ik moet je niet vertellen dat er, als de kaai leeg was, duchtig van het ene schip in het andere overgetapt werd.

MIJNEN

Als het donker was mocht je niet uitvaren, maar bij lange tij mocht je wel al om 6 uur uitvaren tot bij een grote platte „blende" boei, een kwartier buiten Nieuwpoort. Iedereen lag daar te wachten tot het dag werd, om te beginnen vissen. Dat moest allemaal zeer voorzichtig gebeuren en altijd stond iemand op de uitkijk. De zee lag immers vol mijnen.

Op een dag, in '42, zag ik opeens blinkende snippers op het water. Mijn ziele gods! Een mijn, dacht ik. Bij nader toezien bleek het een school haring te zijn, die boven water sprong. Prompt, en in het pikdonker, want je mocht geen licht aansteken, ging ons net over boord. Die nacht vingen we meer dan 20.000 kilo haring.



Basile aan de radio van de O.127.

Eén keer, in '43 denk ik, kregen we een mijn in de korre. Hij ontplofte en er spoot een zuil water op van wel vijftig meter hoog.

Voor de rest hebben we veel mijnen zien drijven, met van die „bastebeiers" van pinnen (Basile spreidt hierbij de armen uit en toont ons een afstand van wel een halve meter) en veel van mijn kollega's zijn helaas nooit meer teruggekeerd.

Tijdens de oorlog stierf ook mijn vader, 49 jaar. Als hij nog maar 16 jaar was had hij schipbreuk geleden op de Schoonbank, daar hield hij een inwendige kneuzing aan de nieren van over. Ze waren niet rijk toen bij hem thuis, wat de dokter de opmerking ontlokte: „moest je nu rijk zijn dan zou ik je wel iets kunnen geven, maar ja...,,. Die kapotte nier werd zijn ondergang.

De O.127 keert, na de oorlog, terug naar huis en op 8 mei '46 konden wij opnieuw varen.

Er was veel vis en omdat mijn vader overleden was, heb ik dat schip zelf gevoerd. Ik was 21 jaar.

(wordt vervolgd)

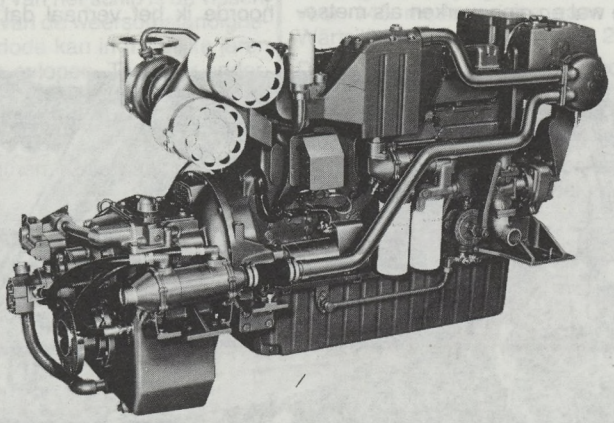
Opgetekend door Marc Loy en Flor Vandekerckhove

Scheepsmotoren «op maat»

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

Die motoren kunnen onderverdeeld worden in:
- scheepsmotoren voor handelsdoeleinden
- hulpscheepsmotoren
- scheepsmotoren voor plezierboten
- industriële motoren (stroomaggregaten, pompen, laad- en losmachines, enz.)

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

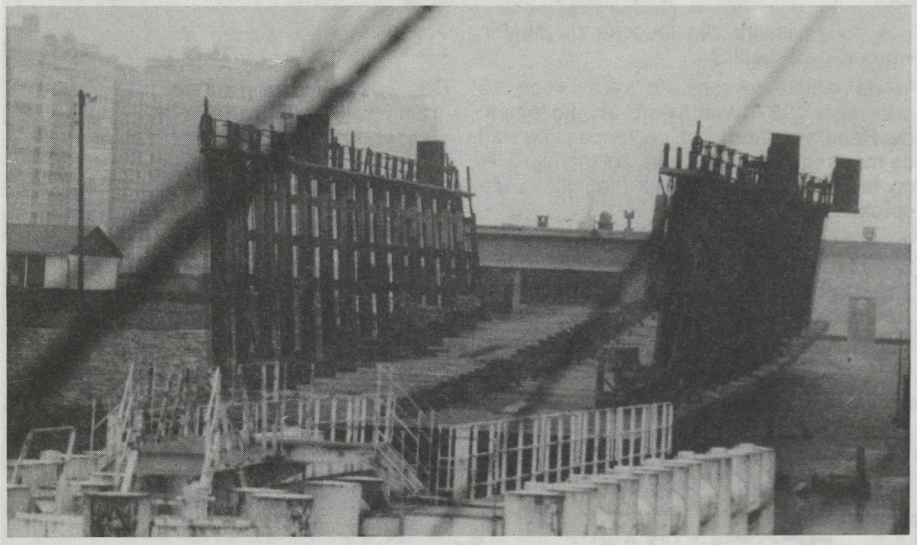


Scheepsmotor Volvo Penta TAMD 121C, bestemd voor klassifikatie, 306 kW (416 pk), 6 cilinders in lijn met direkte injektie, turbokompressor en aftercooler.

VOLVO PENTA

VOLVO PENTA BELGIUM Weiveldlaan 37-G – B-1930 ZAVENTEM
Tel.: 02/721.20.62 – Telex: 65.249 volvbm b

SLIPWAY OOSTENDE NOG STEEDS DEFECT



Het is pas sedert de uitschakeling door een mechanisch defekt in november 1987 van de grote slipway dat het direkt economisch nut van deze droogzettingsinstallatie scherp werd aangevoeld, niet alleen door de scheepsherstellers rond het visserijdok maat evenzeer door de reders die opeens geconfronteerd werden met de noodzaak een andere droogzettingsplaats op te zoeken.

Vooral nu er in het Oostendse over bijna niets anders meer wordt gesproken dan het „masterplan", lijkt het me toch bedroevend dat na vier maanden de grote slip nog steeds niet operationeel is.

Toegegeven, een overheidsdienst kan niet met dezelfde soepelheid reageren t.o.v. bepaalde situaties als een privé-bedrijf, doch vier maanden een installatie, die van levensbelang is voor de visserij en aanverwante bedrijven, buiten bedrijf houden, getuigt op zijn zachtst uitgedrukt van een amateuristische aanpak.

De gevolgen laten zich reeds duidelijk voelen; verschillende reders, die tot nu gebruik maakten van de slipway, hebben hun weg gevonden naar de slip in de Zeebrugse achterhaven. Dit betekent een concreet verlies aan werkuren voor de verschillende scheepsherstellers rond de vissershaven, en de kans dat men deze reders definitief verliest als klant.

Een scheepsherstelle, die een onderhoudscontract heeft met een Engelse sleepbootrederij, was zelfs genoodzaakt deze rederij te verwittigen dat hun sleepboot niet kon drooggezet worden waardoor de rederij de bewuste sleepboot liet onderhouden door een Schotse werf. Dit betekende een verlies van twintig werkdagen voor twaalf arbeiders.

Een van de grootste troeven van de Oostendse haven is het feit dat binnen één en hetzelfde dok, gemarkt, aangemeerd en drooggezet kon worden. Het is dan ook bedroevend dat men deze troef te grabbel gooit door laksheid in beheer; dat hierbij tientallen jobs op de helling komen te staan is blijkbaar van ondergeschikt belang.

Dit alles lijkt onverklaarbaar, alhoewel wanneer de heer Vanhove, direkteur van de G.O.M., op een colloquium in het openbaar verklaart dat de investeringen voor de Oostendse vissershaven „peanuts" zijn in vergelijking met die voor de handelshaven, dan wordt toch één en ander duidelijk.

Het lijkt me logisch dat alle bedrijven gelegen rond de vissershaven ééndrachtig druk uitoefenen op de bevoegde instanties teneinde de slip weer operationeel te maken.

Indien het stadsbestuur zou oordelen dat het onderhoud van de slipway omwille van budgetaire redenen niet meer zou kunnen, dan stelt zich nog altijd de mogelijkheid tot privatisering van de slipway.

P.P. Goberecht

– KORT – KORT –

ZEEWIJDING OOSTENDE

Nieuw belangrijk evenement in het zomerprogramma van het Oostendse DIENAMO (Dienst Evenementen en Animatie Oostende) wordt de Zeewijdingdommeganck die op 3 juli doorheen het stadscentrum trekt. Deze „ommeganck" maakt deel uit van het Weekend van de Zee.

DIVERSE

■ Zaterdag 30 januari jl. greep in zaal „Paviljoentje" te Nieuwpoort het 4e Groot Visserijbal plaats, ingericht door de Visserijschool van Nieuwpoort. De inrichters mochten zich verheugen in een enorme belangstelling en een fantastische ambiance.

■ Ondank is 's werelds loon. Dat ondervond onze aalmoezenier J. Coeneillie aan de lijve toen hij in de nacht van 23 februari jl. door een kerel, aan wie hij, goedhartig als hij is, onderdak had verschaft, afgetuigd en bestolen werd. De kerel, die onder invloed was, richtte heel wat schade aan in de pastorij van het Hazegras en werd later gevat en opgesloten. De aalmoezenier die ook enkele klappen te inkasseren kreeg, kwam en met de schrik vanaf.

■ Vrijdag 15 april gaat de algemene vergadering door van de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij „Hulp in Nood". De vergadering, traditioneel gevolgd door het ledenbanket, grijpt dit jaar plaats te Nieuwpoort (Restaurant „Jan Turpijn").

■ Op vrijdag 15 januari jl. hield de „Bond van Oudleerlingen en Vrienden" van de Stedelijke Visserijschool „John Bauwens" te Oostende zijn algemene ledenvergadering. Een nieuw bestuur werd samengesteld: nl. voorzitter: A. Vieren; ondervoorzitter: P. Lust; penningmeester: E. Lycke; secretaris: E. Germonpré; leden: M. Beernaerts, H. Boerhaeve, E. Brouckxon, A. Deblock, J. Debrouwer, F. Decerf, W. Defruyt, M. Dewinter, E. Eerebout, J. Germonpré, D. Martein, L. Michiels, F. Taecke, F. Serie, G. Van Eeckhoutte, F. Vanderwal, Vens, G. Vieren, R. Vieren en G. Wijnsberghe.

■ Wie lid wenst te worden van de „Bond van Oudleerlingen en Vrienden" van de Stedelijke Visserijschool „John Bauwens" stort 150 fr. op rekening 384-1605279-13 van de Onz. Bond Oudleerlingen en Vrienden Stedelijke Visserijschool J. Bauwens, Mercatorlaan 15, 8400 Oostende. Hiervoor ontvang je o.a. gratis het schooltijdschrift „Winden" en dit 4 x per jaar.

Beter bij
de bank van hier
KB®

VRAAG EN ANTWOORD

Senator mevrouw Tyberghien-Vandenbussche stelde Staatssekretaris De Keersmaeker een vraag betreffende de uitbreiding van de territoriale zee van het Verenigd Koninkrijk tot 12 zeemijl.

De Senator zegt het als volgt:

Dit is niet conform met het gemeenschappelijk visserijbeleid dat op 25 januari 1983 tot stand kwam. Wat in de communautaire regeling voor de instandhouding en het beheer van de visbestanden is vastgelegd heeft niets te maken met de begrenzing van de territoriale zee. De bestaande zones van 6 en 12 zeemijl die in de toepassing van eerder vernoemde communautaire regels, op basis van historische rechten, na jarenlange onderhandelingen tot stand gekomen zijn, mogen niet eenzijdig gewijzigd worden.

Door die Britse maatregel worden voor onze Belgische vissers de historische rechten op vier plaatsen geschonden.

Van die vier zijn de Theemsmonding en de Goodwin Sands voor onze vissers wel de belangrijkste visgronden die dreigen verloren te gaan. Ze worden voor tong en schol door onze vissers gedurende het gehele jaar bevist met een piek in de winterperiode. Voor de kleinere vaartuigen is de Theemsmonding een beschutte plaats waar zelfs bij stormweder onder de bescherming van de kust, nog kan doorgevist worden. Nu de grenzen van die zone tot 10 mijl zeewaarts verlegd werden, betekent dit dat die bescherming van de kust wegvalt. Bij slecht weder gaan aldus veel visdagen verloren gaan.

Als besluit kan gesteld worden dat het Britse optreden een zware slag betekent voor onze boomkorvloot die er vooral op tong en schol vist. Het merendeel van onze vaartuigen vis, gedurende een betrekkelijk lange periode per jaar, in deze vier betrokken zones.

Uit het antwoord van de Staatssekretaris halen wij het volgende:

Ik heb de eer U goede ontvangst te melden van uw brief van 8 januari 1988 betreffende de uitbreiding van de territoriale zee van het Verenigd Koninkrijk tot 12 zeemijl.

Van zodra wij officieel in kennis werden gesteld van de Britse maatregel, waarbij in bepaalde gebieden de toegang voor onze vissers werd ontzegd, heb ik hiertegen krachtig geprotesteerd bij de Britse regering en bij de Europese Commissie.

Wij zijn de mening toegedaan dat de visserijrechten die krachtens het toetredingsverdrag en het visserijakkoord van 1983 aan Belgische vissers zijn toegekend, moeten worden gerespecteerd.

In de laatste visserijraad van 14 en 15 december 1987 heeft mijn Britse kollega in de Raad verklaard dat de toepassing van de maatregel is opgeschort, zolang hierover op het juridische vlak geen definitieve uitspraak is gedaan.

Intussen heb ik vernomen dat de Europese Commissie de procedure voorzien bij artikel 169 van het Verdrag van Rome heeft ingesteld tegen het Verenigd Koninkrijk.

Het is evenwel wel te verstaan dat de vissers, die in de betrokken gebieden actief zijn, zich moeten onderwerpen aan elke kontrole die uitgevoerd worden door de Britse autoriteiten met het oog op de naleving van de communautaire wetgeving.

RESTAURANT

't Schuurke

Devolder - Miny

★

Menu van de maand

975 F.

Zacht gerookte zalm
& heilbot

Klare groentenbouillon

Lamskoteletjes of
rundsmedaillon
Groenten van de markt

Nagerecht naar keuze

Voorhavenlaan 20, Oostende
Tel. (059) 32 36 03
(gesloten op woensdag)

PROGRAMMA

De Oostendse S.P. maakte haar programma bekend van de e.k. gemeenteraadsverkiezingen. Hierna belichten wij het gedeelte dat de visserij aangaat.

– Wil de Oostendse vissershaven enerzijds overleven en anderzijds voldoen aan de toekomstige Europese normen, dan moeten dringend volgende aanpassingswerken worden uitgevoerd:

1) Modernisering en klimatisatie van de verkoophal;
Optimaliseren van het verkoopsysteem.
2) Gezondmaking van de ateliers voor visverwerking (pakhuizen).
3) Reorganisatie van het los- en sorteersysteem.

Tevens dringt de computerisatie van de visveiling en administartie zich op.

De overheid moet initiatieven nemen om de aanverwante sektoren op andere vlakken te stimuleren door o.m.
a) De vernieuwbouw van de visserijvloot (met speciale aandacht voor de kustvisserij). Hiervoor dient een stadspremie te worden voorzien.
b) Het stimuleren van researchprojekten i.v.m. alternatieve visserijmethoden.

– Er moet geijverd worden voor een betere bescherming tegen vervuiling van de zee.

– Geen afval- of kerneilanden.

– Het efficiënt optreden tegen de buitenlandse vissers, die onrechtmatig in onze wateren vissen.

PROVINCIERAADSLID PLEIT VOOR KUSTVISSERIJ

Het Oostendse PVV-raadslid interpelleerde over de problemen van de kustvissers. Het afschaffen van de provinciale premie van 2,5 miljoen frank voor nieuwbouw sinds 1966 is volgens de heer Vivey zwaar aangekomen.

Bestendig afgevaardigde Mevrouw De Jaegere antwoordde dat dit komt onder druk van de Europese richtlijnen, die zeggen dat tot 1991 geen enkele overheidssteun zou gegeven mogen worden aan nieuw- of vervangingsbouw.

De heer Vivey was echter de mening toegedaan dat de provincie zelfstandig genoeg is om de kustvisserij ook financieel te steunen.

ABONEER U NU: 1 JAAR (12 nummers) = 1.200,– (Nederland: 1.900,–).

NAAM: .....

STRAAT en nr.: .....

POSTNUMMER EN GEMEENTE: .....

○ Ik betaal met overschrijving op rek. 384-0596581-18 van „Het Visserijblad".

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

○ *Aankruisen wat past.*

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



Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE

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

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.
Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust en in 't bijzonder **bij S.C.A.P. Oostende.**

✆ **(052) 33.24.66 – B.T.W. 400.332.559**

ROUW IN DE ZEEVISSERIJ

Na een slepende ziekte is te Oostende op 76-jarige leeftijd mevrouw Germaine Rubben overleden. De afgestorvene was de echtgenote van de h. Pieter Hennaert, in de visserijmiddens beter gekend als „Pedro Hennaert".

Vorig jaar nog vierde het echtpaar Hennaert de gouden bruiloft in aanwezigheid van vele familieleden en een enorme schare vrienden uit de visserij en aanverwante bedrijven. Sedertdien was de gezondheid van Germaine Rubben achteruit gegaan tot zij uiteindelijk op 27 februari jl. de ultieme strijd verloor, niettegenstaande de allerbeste zorgen van haat echtgenoot en kinderen.

De afgestorvene was in de visserijmiddens gekend als een zorgzame echtgenote die een leven lang het vissersbestaan deelde met haar man, alsook een liefhebbende en hulpverlenende moeder voor haar kinderen.

Germaine Rubben was een stille vrouw maar die een des te scherper oog had voor alles en iedereen die hulp behoefte. Precies daarom genoot zij in haar familie- en vriendenkring maar evenzeer in de visserijmiddens de waardering van iedereen die met haar te maken kreeg.

Op vrijdag 4 maart werd de afgestorvene begraven na een uitvaartmis in de parochiale kerk van St.-Antonius op de Vuurtorenwijk waar zij het grootste deel van haar rijke leven heeft doorgebracht.

Ons blad biedt aan de nabestaanden van de afgestorvene zijn oprecht rouwbeklag aan.

De heer Stanley Vantorre dankt langs deze weg allen die hun medeleven betuigd hebben bij het overlijden van zijn echtgenote Hilda Dobbelare.

GARNAALTROFEE '87 VOOR O.110 JEANINE-MAGARET

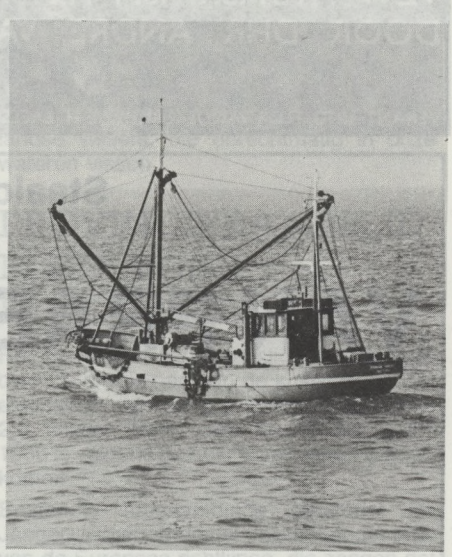
Gebroeders Verbiest opnieuw beste Oostendse garnaalvissers



De gebroeders Roland en Charles Verbiest tussen garnaalkoker en -zeef: voor de achtste keer beste Oostendse garnaalvissers met de bijna dertig jaar oude O.110 Jeanine-Margaret. (foto's gw)

De gebroeders Roland en Charles Verbiest behouden de garnaalwimpel die zij reeds vorig jaar in de masttop voerden. Met de O.110 Jeanine-Margaret visten zij vorig jaar de grootste hoeveelheid garnaal bijeen die in de Oostendse vismijn werd aangeboden. De O.110 kreeg 23.836 kg „snoepjes van de zee" in de garnaalkor die op de veiling 2.694.030 frank, gemiddeld 113 fr./kg, opleverden.

Het is meteen de achtste keer in vijftien jaar dat de gebroeders Verbiest beslag kunnen leggen op de trofee die ingesteld werd door de Oostendse „Orde van de Garnaal". De aartsrivalen van de O.101 Benny, de gebroeders Gilbert, Patrick en Benny Viaene, die de trofee al zeven keer in hun bezit kregen, eindigden nu pas op de vierde plaats. De kleinere vaartuigen O.20 Goewind en de O.64 Black Jack wisten zich als



garnaalvanger een ereplaats te veroveren. De garnaalopbrengst lag vorig jaar heel wat hoger dan in '85 toen de laureaat met 12.712 kg de Garnaaltrofee inhaalde.

De totale garnaalaanvoer in Oostende bedroeg vorig jaar 250.652 kg en leverde 26.201.674 frank op.

De eindstand voor de Garnaalwimpel '87:

1. O.110 Jeanine-Margaret
   (R. en C. Verbiest, Oostende)
   23.836 kg 2.694.030 fr.
2. O.20 Goewind
   (E. Eerebout - U. Vansteene, Oostende)
   16.908 kg 2.226.290 fr.
3. O.64 Black-Jack
   (J. Smessaert, Oostende)
   18.903 kg 2.222.802 fr.
4. O.101 Benny
   (G. Viaene-Vyvey)
   19.582 kg 2.043.954 fr.
5. O.481 Martine
   (M. Van Elslande, Bredene)
   16.434 kg 1.932.726 fr.

KRISIS IN DE BINNENVAART

Niet alleen voor de visserij zal het jaar 1992, het jaar dat de handelsgrenzen in Europa zullen wegvallen, hard aankomen. Dat is, zo mogelijk nog meer, ook het geval voor de Belgische binnenvaart.

Voor tachtig procent bestaat de Belgische vloot immers uit spitsen, een totaal verouderd en onconcurrentieel scheepstype.

Voorspeld mag worden dat die tachtig procent in 1992 gewoon stil gelegd zal worden.

Nederland daarentegen heeft door een systeem van subsidies en rentetoelagen ervoor gezorgd dat haar binnenvaartvloot volledig gemoderniseerd werd. Dat land verzekert nu voor meer dan 50% de trafiek op de Rijn (België zorgt voor slechts nog 12,23%).

Een verkeersongeval, op 12 februari, werd de 24-jarige Dirk Smissaert uit Bredene fataal.

Dirk was sinds acht jaar werkzaam als visweger bij de GVW in de mijn te Oostende.

Het Visserijblad biedt langs deze weg haar innige gevoelens van medeleven aan, aan de diepgetroffen familie.

STRANDWANDELING NIEUWPOORT

Op maandag 11 april 1988 wordt een strandwandeling ingericht o.l.v. René Billiau, lid Wielewaal-Westkust. Vertrek aan het bureel voor toerisme op het Hendrikaplein, te 14 uur.

NIEUWE DIREKTIE

De Raad van Bestuur van de Zeebrugse Z.V. heeft de Heer Freddy Pollet als Algemeen Direkteur en de Heer Ignace Feys, als commercieel direkteur van de N.V. Zeebrugse Visveiling aangesteld. Beiden zullen vanaf 1 april '88 hun nieuwe functie waarnemen.

De heer Freddy Pollet, die verantwoordelijk zal zijn voor de dagelijkse leiding van de vismijn, werd geboren in december 1944 te Brugge als oudste uit een gezin met 6 kinderen. Hij is woonachtig te Varsenare (Jabbeke). Zijn ouders baatten een tuinbouwbedrijf uit. Na zijn middelbare studies aan het O.L.V.-College te Oostende, behaalde hij in 1968 het diploma van handels- en bedrijfsingenieur (KUL) met een thesis over de kapitaalbehoeften in land- en tuinbouw.

Tot 1985 was hij werkzaam in West-Vlaanderen als Financieel Adviseur van CERA voor KMO's en industriële bedrijven. Begin 1986 werd hij aangesteld als Direkteur van CERA LEASE PRODUCTS, een dochtermaatschappij van CERA en gevestigd in Brussel. Thans, 2 jaar later, slaagde hij erin om samen met 20 werknemers het omzetcijfer te verviervoudigen tot 2 miljard Bfr.

De Heer Ignace Feys, de nieuwe commerciële direkteur, werd geboren in mei 1956 te Roeselare uit een gezin van 2 kinderen. Hij woont te Zwijnaarde (Gent). Na het beëindigen van zijn Latijn-Griekse Humaniora aan het St. Jozefinstituut te Torhout, studeerde hij kandidatuur rechten (KULAK) en behaalde het Marketingdiploma aan het HANTAL te Kortrijk. Zijn legerdienst voldeed hij als kandidaat. Reserve-officier Infanterie te Arlon en te Sijsele. Sinds 1979 tot op heden is hij als kantoordirecteur – in dienst van CERA Spaarbank – verantwoordelijk voor de commerciële uitbouw van een nieuw ('79) opgestart bankfiliaal in het centrum van Gent.

De redaktie van „Het Visserijblad" wenst beide direkteurs behouden vaart.

Adverteren?



(059) 32.55.59

MASTERPLAN IN BROCHURE

De volledige tekst van het renovatie- en herstruktureringsplan voor de Oostendse haven werd uitgegeven in een brochure van 33 bladzijden. „Het Masterplan ter renovatie van de haven van Oostende" is verkrijgbaar op schriftelijke bestelling bij het Westvlaams Ekonomisch Studiebureau (WES), Baron Ruzettelaan 33 te 8320 Brugge. Betaling (95 fr. + verzendingskosten). Betaling na ontvangst van faktuur.

Hoe bereikt U 3000 lezers uit visserijmiddens

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

BONNEVALLE SCHENKT SCHILDERIJ AAN REDERSCENTRALE

N.a.v. de postzegel van de zee schonk de ontwerper, Bonnevalle, een prachtig schilderij aan de initiatiefnemer Rederscentrale. Het schilderij dat de Oostendse slipway voorstelt, waarop ook de „Zeeduivel" te zien is kreeg een ereplaats in de burelen aan de H. Baelskaai.

KONTROLE OP DE VISSERIJ

Staatsblad 19.02.'88.

MINISTERIE VAN LANDBOUW

N 88 – 398

4 FEBRUARI 1988. – Koninklijk besluit houdende maatregelen ter bescherming van de biologische hulpbronnen van de zee en van de kontrole op de activiteiten van de visserij.

BOUDEWIJN, Koningin der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 12 april 1957 waarbij de Koning ertoe gemachtigd wordt maatregelen voor te schrijven ter bescherming van de biologische hulpbronnen van de zee, gewijzigd bij de wetten van 23 februari 1971 en 18 juli 1973;

Gelet op de wet van 28 maart 1975 betreffende de handel in landbouw-, tuinbouw- en zeevisserijprodukten;

Gelet op de wet van 13 april 1965 op de zeebrieven;

Gelet op het koninklijk besluit van 29 november 1966 betreffende de vorm en de inhoud van de zeebrief;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wet van 9 augustus 1980;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat uitvoering moet worden gegeven aan verordening (EEG) nr. 2241/87 van de Raad van 23 juli 1987 houdende vaststelling van bepaalde maatregelen voor controle op de visserijactiviteiten, inzonderheid op artikel 1, lid 1, artikel 2, lid 2, artikel 5, lid 3, artikel 6, lid 2 en artikel 15.

Overwegende dat uitvoering moet worden gegeven aan verordening (EEG) nr. 2807/83 van de Commissie van 22 september 1983 houdende uitvoeringsbepalingen inzake de registratie van gegevens over de visvangst van de lid-Staten, zoals laatstelijk gewijzigd, inzonderheid op artikel 4 en punt 4.2.1. van bijlage IV;

Overwegende de bepalingen van verordening (EEG) nr. 3094/86 van de Raad van 7 oktober 1986 houdende technische maatregelen voor de instandhouding van de visbestanden, inzonderheid op artikel 14, lid 1;

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen en Onze Staatssecretaris voor Landbouw,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij:

Artikel 1. Bij aankomst van een Belgisch vissersvaartuig in een Belgische haven moeten de ingevulde en ondertekende originele formulieren van het logboek van de Europese Gemeenschappen en van de uitgifte van aanvoer/overlading van de betrokken vangst na het lossen en wegen en in ieder geval vóór de verkoop worden afgegeven aan ofwel de hallmeester, ofwel de hallmeester, ofwel de hallchef ofwel de direkteur van de officiële visveiling waar de aanvoer plaatsgrijpt.

Indien de verkoop niet binnen 48 uur na afloop van het lossen plaatsgrijpt moeten, overeenkomstig de bepaling van punt 4.2.1. van bijlage IV van verordering (EEG) nr. 2807/83 van de Commissie van 22 september 1983, deze ingevulde en ondertekende originele formulieren in elk geval binnen 48 uur na afloop van het lossen worden afgegeven.

Art. 2. Het logboek van de Europese Gemeenschappen moet aan boord van het vissersvaartuig worden gehouden en op elk verzoek van de bevoegde overheden vertoond worden.

Art. 3. Belgische vaartuigen met een lengte over alles van meer dan acht meter en die niet voorzien zijn van een zeebrief mogen niet uitgerust zijn om met de boomkor(ren) te vissen.

Art. 4. Binnen de vismijn waar de eerste aanvoer gebeurt en na sortering moet door de eigenaar van het vissersvaartuig of zijn afgevaardigde op elke ben voorhanden, te verkopen of af te leveren zeevisserijprodukten de letter en het nummer van het vissersvaartuig dat de zeevisserijprodukten heeft aangevoerd, worden vermeld.

Art. 5. Wordt opgeheven:
Het koninklijk besluit van 24 maart 1987 houdende maatregelen ter bescherming van de biologische hulpbronnen van de zee en van de kontrole op de activiteiten van de visserij, aangepast door de errata van 24 maart 1987.

Art. 6. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 7. Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen en Onze Staatssecretaris voor Landbouw zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 4 februari 1988.

BOUDEWIJN

Van Koningswege:
De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,
L. TINDEMANS

De Staatssecretaris voor Landbouw,
P. DE KEERSMAEKER

DE STEEN DES AANSTOOTS

Geen Oostendenaar die niet afweet van het bestaan van het Fort Napoleon. Minder talrijk echter zijn diegenen die het werkelijk ook binnentraden. Misschien maar goed ook, want men zou versteld staan van de afschuwelijke wijze waarop het Fort verwaarloosd wordt.

Het Fort Napoleon werd in 1811 op bevel van Napoleon himself gebouwd en droeg toen nog de naam: Fort Imperial (Keizerlijk Fort). Nog vóór het Fort Imperial tot stand kwam had Oostende al een klein Fort Napoleon dat op het Oosterstaketsel was gebouwd. Toen dit niet meer voldeed aan de eisen van de keizer verdween het eigenlijke Fort Napoleon in 1840.

Op 22 september 1811 kwam Bonaparte persoonlijk de werken aan het keizerlijk fort inspekteren. Er werkten toen ongeveer 500 Spaanse krijgsgevangenen aan de grondvesten. In twee jaar tijd werd het fort opgetrokken en gedurende die tijd sneuvelden veel van de gevangenen aan moeraskoorts. Ze moesten dan ook iedere dag van Slijkens, waar ze gelogeerd waren, over de moerassen van Lisjemorre hun dagelijkse dwangarbeid gaan verrichten.

Pas in 1840 ging aldus de naam Napoleon over op het Fort Imperial.

Ondanks het feit dat Napoleon het fort liet optrekken met het oog op een invasie op Engeland (of tegen een Engelse ontscheping), heeft het nooit aan deze bestemming kunnen beantwoorden.

Pas onder de Duitse bezetting zou het fort nog een rol toebedeeld krijgen.

In 1870 werden er franse krijgsgevangenen in onder gebracht, die in maart 1871 terug naar hun haardsteden werden gezonden. Een tweede maal deed het fort dienst voor de Duitsers tijdens de eerste wereldoorlog.

Misschien herinnerde de naam van het fort de Duitsers aan de heldendaden die zij wensten te verrichten. Misschien was dat één der redenen waarom zij het fort helemaal herinrichtten. Zij gingen zelfs zover een gedicht te wijden aan hun verblijfplaats. Gedicht dat ze op de schoorsteenmuur schilderden en waarin het fort vergeleken werd met de „schone slaapster" in het woud.

Inderdaad had het fort 100 jaar geslapen, vooraleer er een nieuwe keizer opstond, die de droom van de bouwer wou verwezenlijken. Op verschillende plaatsen werden door de soldaat-kunstenaar Pinx Pieper wandschilderingen aangebracht die de grootsheid van het Duitse volk in het algemeen, en van het Pruisische in het bijzonder, naar voren bracht.

Mocht onze wijk het bezoek ontvangen van de grote keizer der Fransen, wij kregen ook, zeer tegen onze zin weliswaar, het bezoek van de Duitse keizer in hoogsteigen persoon. Bij hun aankomst op de Vuurtorenwijk in 1914, namen de Duitsers al dadelijk bezit van het fort.

Op 25 juli 1916 kwam keizer Willem II van Duitsland op de Vuurtorenwijk aan, vergezeld van Admiraal Von Schröder. Gedurende twee dagen, 25 en 26 juli, was alle verkeer op straat verboden en moesten de burgers binnenshuis blijven.

Ook maarschalk Von Hindenburg kwam regelmatig de verdedigingswerken langs de kust bezichtigen, ondermeer op 17 januari 1917 toen hij, samen met de keizer, op inspektietocht een bezoek bracht aan het fort en aan de bewuste batterij achter het fort, die naar hem werd genoemd: batterij Hindenburg. Het fort zou later trouwens de bijnaam krijgen van de „Hindenburgkelder".

In de loop van de eerste wereldoorlog was het een voortdurend komen en gaan van hoge gasten in ons Fort Napoleon, en dit was zeker een teken van de waarde die werd gehecht aan ons fort. Zo ontvingen we ondermeer op 25 maart 1915 de koning van Saksen op onze Vuurtorenwijk; op 1 april de koning van Beieren; op 12 juli en 5 november Prins Ligismond; op 14 januari de leden van de Reichstag. Op 6 december 1917 ook nog Turkeye's minister van Verkeerswezen Djemal Pacha.

Na het vertrek van de Duitse troepen op 16 oktober 1918 werd het twee dagen later „bezet" door de Belgische troepen. In 1920 werd het weer ontruimd en aan zijn lot overgelaten. Langzaam raakte het bedolven onder het zand. 10 jaar later werd op aandringen van stadsarchivaris C. Loontiens, het zand rondom het fort verwijderd en herstellingswerken aangevat.



(foto GM)

„De Steen des Aanstoots". Deze steen is wellicht het enige dat kan gered worden. Waarop wordt er gewacht?



(foto GW)

Het Fort kan niet gauw genoeg kapot gemaakt worden.

In april 1932 werd het fort als museum voor het publiek opengesteld. Op het einde van dat bewuste seizoen, telde het fort reeds meer dan 10.000 bezoekers.

Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog op 10 mei 1940 werd het fort opnieuw het mikpunt van het Belgische „leger", die er echter al even snel weer uittrokken. Niet na veel kostbare stukken te hebben verwoest.

Ook de eerste bom die bij de Duitse inval op Oostende viel, kwam terecht nabij het fort, en richtte veel schade aan in het museum.

Hetgeen nog overbleef van waardevolle stukken, werd tenslotte – op aandringen van de Duitse stadskommandant – uit het fort weggehaald door de stadsdiensten en door deze als „onbenullig tuig" weggeborgen in de kelders van het gerechtshof en het stadhuis.

Het fort – opnieuw ingericht als Duits officierenheim – kreeg opnieuw voorname bezoekers... Op 25 juni 1940 Admiraal Raeder en op 16 januari 1944 Veldmaarschalk Rommel die op inspektietocht was langs de verdedigingswerken van de Vlaamse kust.

Bij de inval der Engelsen in september 1944 namen deze op hun beurt bezit van het fort. Veel goeds hebben ze er echter niet verwezenlijkt. Integendeel. Wat de Duitsers er in goede staat achtergelaten hadden, werd door de Engelsen uitgebroken, platgebrand of door springstof vernield. Toen de Engelse hooligans het fort verlieten geleek het meer op een puinhoop dan op een fort.

Na de oorlog werd er respektievelijk een vakantieschool en een trainingskamp voor soldaten in ondergebracht. In 1955 werd het fort opnieuw verlaten en sloot het voorgoed (?) zijn deuren. Deze werden toegemetseld en in grote letters werd op de muren geklad:... „Militair Domein – Verboden Toegang".

Thans zijn zelfs deze letters bijna uitgewist en leest men „Provo", „Elvis the King" en meer dergelijke debiele wartaal. En men vindt er een totaal vervallen burcht – het laatste nog bestaande Napoleonitisch bolwerk – die dag na dag dieper wegzinkt in het zand en in de vergetelheid. Vernielzuchtige jongeren breken er muren uit, gooien met kasseistenen en klimmen op tegen de gevels.

Het eens zo trotse fort valt nu onder bevoegdheid van het Ministerie van Openbare Werken. Deze laatste hebben het

reeds aan de stad Oostende willen schenken, doch hierbij schrok het van terug toen het hoorde van de kosten voor restauratie en reparatiewerken.

De zaken zouden vanzelfsprekend anders gelegen hebben indien het fort „Ensor" zou geheten hebben of indien er beeldhouwwerken van deze figuur in het fort zouden hebben gestaan. We zijn het inmiddels gewoon dat er te Oostende enkel maar geld is voor banketten en fuifnummers... en voor James Ensor.

De toekomst van het keizerlijk fort ziet er dus somber uit. Momenteel ligt het dossier opgeborgen in een of andere kast op het stadhuis en ziet het er niet naar uit dat het de komende jaren veel aandacht zal krijgen.

Voorstellen werden er reeds genoeg geponeerd... een kinderboerderij, een visserijmuseum, een historisch museum, een marinemuseum en dies meer. Zonder weerklank echter. En Corsicaan Ambroise Aeillo, die het fort langs een stelsel van auto-financiering had willen laten restaureren, laat ook al niets meer van zich horen.

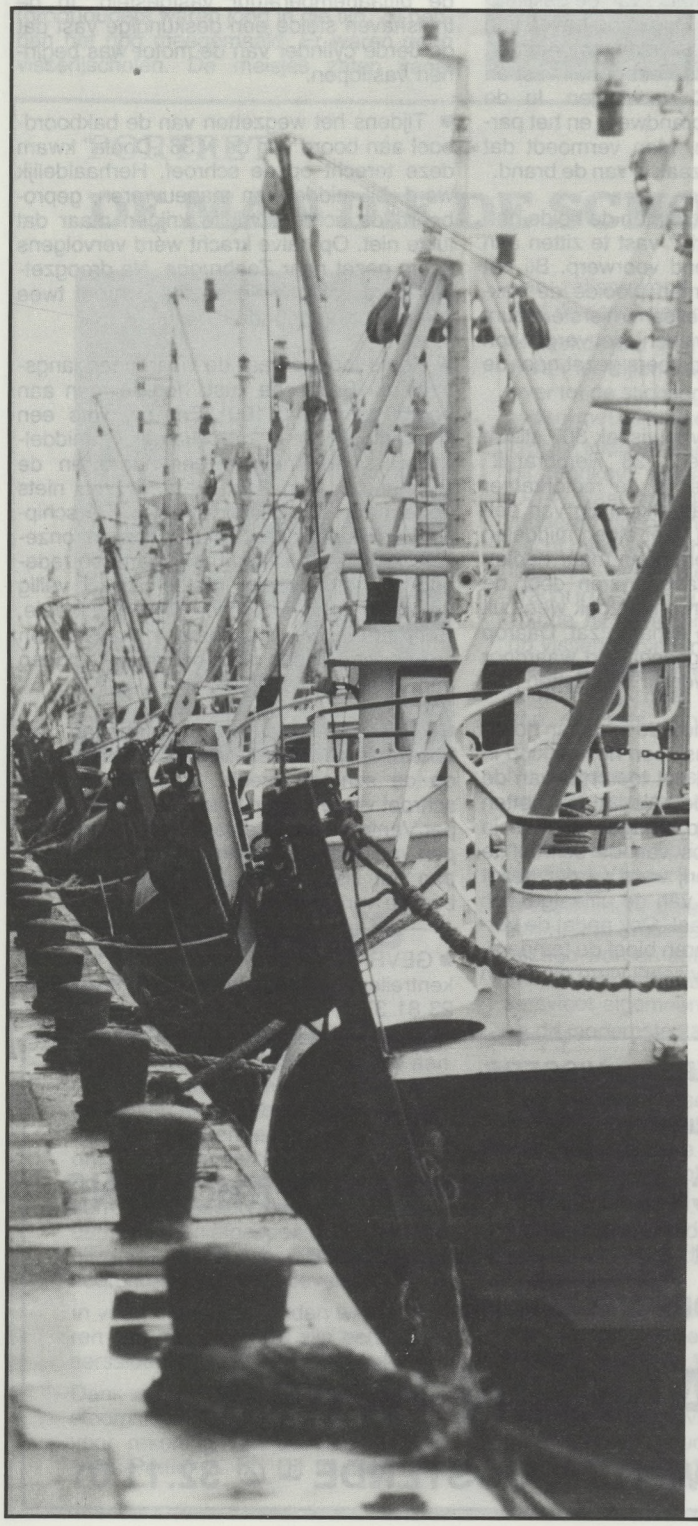
En de stad Oostende, die geeft de voorkeur aan de gekende verkrottingspolitiek. „Leven en laten sterven".

Het ware trouwens niet slecht er ook nog de aandacht op te vestigen dat een groot deel van de inhoud van het fort nog steeds spoorloos is. Een gedeelte bevind zich nog ergens in kelders; niemand echter weet waar de rest van de „in veiligheid gebrachte stukken" gebleven zijn.

Onlangs echter werd de aandacht van de Oostendse historici weer gewekt, toen na een voordracht in de heemkundige kring „De Plate", de vraag werd geformuleerd om toch nog iets van het fort te redden. De steen die ooit voor de poorten van het groot magazijn stond in het Fort St.-Philippe op Sas-Slijkens, en die nu gekend is als „'s Lands Magazijn". Deze steen dateert van aanzienlijke tijd vóór Napoleon. Het Fort St.-Philippe werd immers gebouwd in 1676, samen met een tweede fort op enkele honderden meters afstand: het zgn. Fort van Slijkens.

Onder impuls van deze heemkring werd deze vraag overgemaakt aan de bevoegde instanties (Openbare Werken dus), doch deze hebben nog niets van zich laten horen. Toch is het niet onwaarschijnlijk dat het fort vóór zijn 200e verjaardag nog een bestemming krijgt. Hoop doet leven.

Marcel Vanalderweireldt.



Hulp in Nood

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

Bijkantoor:
Wandelaarstraat 10, ZEEBRUGGE
Tel. (050) 54.55 27

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

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

DAAR VINDT MEN IMMERS EEN WAAIER VAN VOORDELEN, ZOALS:

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

BELANGRIJK:
BUITEN DE POLISVOORZIENINGEN HEEFT DE VERZEKERDE GEEN ENKELE VERPLICHTING MEER!

ETEN

ZEETONG MET DOYENNE PEER



Mijn vriend – je weet wel, die, die geen visliefhebber is – is toneelspeler. Een artiest, hoor ik sommige mensen spottend uitroepen, en voor hun geestesoog doemen onmiddellijk beelden op van orgieën en ontucht. Ja, werkelijk, men reageert niet op „artiest" zoals op „advokaat", of „metselaar". Een soort van racisme noem ik dat. Wel niet zo erg als in de tijd toen de kerk toneelspelers eenvoudig weg excommunieerde, maar toch...

Maar goed, mijn vriend, de toneelspeler dus, speelt in een stuk dat elke avond staande ovaties haalt. Een echt feest dus! En om dat nu eens waardig te vieren ga ik hem deze keer vis voeren, waar hij wél dol op is, nl. tong, maar niet zomaar een gewoon gebakken tongetje (alhoewel dat ook niet te versmaden is), nee, nee, een „ZEETONG MET DOYENNE PEER"!

Als je dat ook eens wil proberen, schaf je je volgende ingedriënten aan:

Voor twee
- 2 doyenne peren
- 4 zeetongfilets
- 1 dl. visfumet
- kruidnagel
- 150 gr. boter
- 10 gr. kervel
- 8 frambozen
- 1 teelepeltje frambozenazijn

Je schilt één van de peren, snijdt ze in blokjes, en pocheert ze in water (al of niet met een beetje witte wijn) met kruidnagel. Als de blokjes gaar zijn, mix je ze tot een perenpuree. De 2de peer, in schijfjes gesneden, bak je lichtbruin, de zeetongfilets, gekruik met peper en zout, eveneens. Je deglaceert de filets met frambozenazijn, witte wijn en visfumet, en je laat alles tot 1/3 verkoken.

Daarna voeg je hieraan je perenpuree toe en je werkt af met boter.

Je warmt je peren en je vis terug op; nappeert alles met de saus en versiert met kervel en frambozen.

Ik ga hierbij een gekookte aardappel serveren en een lekkere Saucerre schenken. Maar daarover beslis je maar zelf. En ik hoop dat jullie even lekker zullen smullen als mijn artiest en ik. Dag.

Ingrid Stasse.

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

■ RUILEN: 2 hydr. KK Paragon 1L/1R Red: 1½ - 1. Ik heb nodig: 2 KK 3 - 1. Tel.: (037) 71 45 98.

■ GEZOCHT: Kruiersnet & -uitrusting in okkasie. Laat uw aanbod kennen. Bureelblad, H. Baelskaai 2, Oostende (059) 32 55 59.

ZIJ HADDEN PECH...!

■ Tijdens de visserij op visvak 202 werden aan boord van de Z.27 „Mercurius" van de rederij Neyts-Claeys plots zware kloppen gehoord in het achterschip. Nadat de motor op stop was gezet en de netten binnen gehaald, werd de schroef weer ingeschakeld maar nog steeds hoorde men kloppen. Schipper Jan Cattoor besloot dan maar de sleephulp in te roepen van de sleepboot „Zeetijger" die het onklaar geraakte vaartuig naar Zeebrugge opsleepte. Op de slipway werd vastgesteld dat de beschermingskoepel van de schroef afgerukt was en een gedeelte tegen de schroef was terecht gekomen.

■ Terwijl de Z.243 „Shark" van de gelijknamige rederij afgemeerd lag in de haven van Zeebrugge brak brand uit in de motorkamer. Een voorbijganger stelde het onheil vast en kon de „Dienst 100" verwittigen. In de namiddag stelden de brandweer en het parket een onderzoek in. Men vermoedt dat een kortsluiting de oorzaak is van de brand.

■ Tijdens de visserij kwamen de beide netten van de O.33 „Marbi" vast te zitten aan een onder water zittend voorwerp. Bij het winden om vrij te komen plooide de bakboordbok licht terwijl het scharniersteunpunt scheurde. Gezien de visserij niet verder kon bedreven worden werd koers gezet naar de thuishaven.

■ Op de visgronden van visvak 307 stelde men aan boord van de Z.128 „Rembrandt" vast dat er zich water in de motorkamer bevond. Dat water was afkomstig van een lekke koelwaterleiding. Met eigen middelen kon men het euvel verhelpen maar nadien viel de electriciteit, aangedreven door de grote dynamo, uit. Een onderzoek wees uit dat er koelwater in de dynamo zat. Daarop werd de hulpgroep ingeschakeld waardoor men de visserij toch verder kon zetten.

■ Tijdens het vissen hoorde men aan boord van de Z.46 „Neptunus" een hevige klop in het achterschip terwijl het toerental van de motor fel verminderde. Nadat de netten waren binnen gehaald slaagde men er in een deel van een tros van de schroef te verwijderen. De visserij werd verder gezet maar de temperatuur van de uitlaatgassen bleef hoger dan normaal. Ook nadat de verstuivers vernieuwd waren bleef de temperatuur te hoog maar de visserij werd niettemin voortgezet.

■ Aan boord van de Z.548 „Flamingo" kreeg men af te rekenen met een gebarsten cylinderdeksel nadat men was vastgekomen aan een onder water zittend voorwerp. Omdat vissen niet langer mogelijk was besliste de schipper de terugreis aan te vangen.

■ Op de visgronden van de West kreeg de O.279 „Ramblers" af te rekenen met motormoeilijkheden. Koers werd gezet naar de thuishaven waarop, na herstelling, terug werd uitgevaren. De visserij werd normaal bedreven maar op de terugreis naar de thuishaven, op ongeveer 15 mijl van Oostende, werd een abnormale verhoging van de uitlaattemperatuur vastgesteld. In de thuishaven stelde een deskundige vast dat de derde cylinder van de motor was beginnen vastlopen.

■ Tijdens het wegzetten van de bakboordboel aan boord van de N.36 „Donia" kwam deze terecht op de schroef. Herhaaldelijk werd, bij middel van maneuvreren, geprobeerd de schroef vrij te krijgen maar dat lukte niet. Op halve kracht werd vervolgens koers gezet naar Zeebrugge. Na droogzetten werd vastgesteld dat de schroef twee inkepingen vertoonde.

■ Koers lopend naar de visgronden langsheen de Belgische kust, hoorde men aan boord van de O.100 „Emilie" plots een vreemd geluid in de motorkamer. Onmiddellijk werd de snelheid geminderd en de schroef uitgeschakeld maar er kon niets abnormaals vastgesteld worden. De schipper nam evenwel het zekere voor het onzekere en riep de sleephulp in van een redeboot die het onklaar geraakte vaartuig veilig de haven van Oostende binnen sleepte. Gemeerd in het Montgomerydok werd een duiker opgeroepen maar ook deze kon geen abnormaliteiten vaststellen.

■ Tijdens het vieren van de netten aan boord van de Z.536 „Zeevalk" kwam de kuil op de schroef terecht. Pogingen om de schroef vrij te krijgen mislukten zodat schipper Vantroye besliste de sleephulp in te roepen van de Z.430 „Margibel" die in de buurt aan het vissen was. De sleep naar Zeebrugge verliep zonder hindernissen.

■ GEVRAAGD: Bouwplans (copie) van bokkentreiler voor modelbouw. R. Ryssen (058) 23 81 37.

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE – ✆ 32.11.01

STEDELIJKE VISSERIJSCHOOL JOHN BAUWENS TE OOSTENDE

Maandelijks presenteren wij in dit blad één van de visserijscholen van de kust. Verleden maand beet de Rijksvisserijschool van Heist de spits af. Deze maand komt de „John Bauwens" aan de beurt.

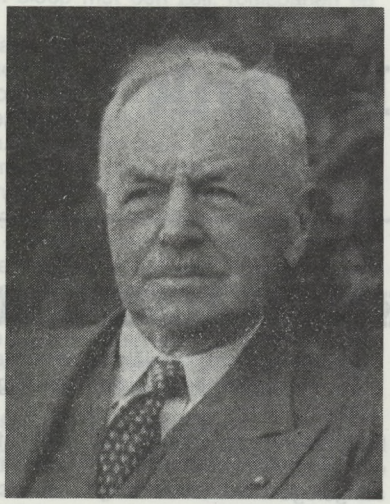


MEER DAN HONDERD JAAR OUD

Honderd jaar is tegelijkertijd lang geleden en toch ook weer niet. Als je bedenkt dat er toen nog geen schoolplicht bestond, dat mensen er gingen werken voor één frank per dag, dat kinderen vanaf 8 jaar mee de kost gingen verdienen... dan lijkt het alsof we spreken over middeleeuwse toestanden. Toch is dat allemaal slechts honderd jaar geleden. Onze (groot)ouders waren jong in die tijd. Zij hebben het nog meegemaakt. Er waren geen visserijscholen. De meisjes zaten vanaf

PORTRET

DE MAN DIE DE SCHOOL ZIJN NAAM GAF



JOHN BAUWENS

John Bauwens werd geboren te Oostende op 31 maart 1866. Getrouw aan een eeuwenoude familietraditie, stelde hij van jongsaf belang in alle zeevaartaangelegenheden. Sedert 1883 drukte hij ononderbroken zijn stempel op bijna alle visserijzaken, visserijzaken die zich sedert meer dan een halve eeuw hebben afgespeeld. Wat bij hem bijzonder opviel, was zijn drang naar vooruitgang, zijn initiatieven.

In voornoemd jaar vinden we de sporen van de bouw van zijn eerste vissersloep, de O.55 „Jacqueline".

Dank zij hem, werd in 1885 de eerste stoomsloep te Oostende gebouwd, voor rekening van de Rederij Bauwens-Pottier & C°. Dit vaartuig was van zelfsprekend niet te vergelijken met de eenheden die wij nu kennen.

Hetzelfde jaar ging John Bauwens, samen met wijlen August Van de Walle, over tot de stichting van een boeiende rederij met zeilmakerij en touwslagerij.

Op zijn initiatief werd de eerste stoompil (donkey) geplaatst op de sloep O.14 „Naar mijn genoegen". In onze moderne tijden kan men zich geen gedacht meer vormen over de omwenteling die deze nieuwigheid teweeg bracht in de visserij. Met belangstelling volgde hij de technische evolutie die op visserijgebied in de andere landen werd waargenomen. Zijn blik ging voornamelijk naar Engeland die toen aan de spits van de stoomvisserij stond.

Na langdurige besprekingen lukte hij erin andere personen aan te wakkeren voor zijn plannen, plannen die geleid hebben tot de oprichting van de „Pêcheries à Vapeur".

In deze rederij speelde John Bauwens een niet te onderschatten rol. Er mag gezegd worden dat het zijn werk was die het mogelijk maakte dat onze vissersvloot algemeen beschouwd werd als de modernste van Europa.

Van de tot nog toe 46 eenheden, waarover de rederij beschikt, werden er 26 in België gebouwd, terwijl er bovendien nog 3 andere eenheden op Belgische werven volledig omgebouwd werden.

Onder zijn veelvuldige initiatieven van verscheidene aard stippen we in het kort even aan:

– 1898-99: helaas! vergeefse pogingen om de eeuwenoude Oostendse moluwe pekeling terug in voege te brengen op de Lofoten.

– 1900: oprichting van een eigen werkhuis voor onderhoud en herstelling van vaartuigen en werktuigen.

– 1906: medestichter van het Koninklijk Werk „IBIS". Van toen af werden een groot aantal ibis-jongens als scheepsjongens op de vaartuigen van de „P.V." geplaatst.

– 1907: bij het in de vaart brengen van de „Marcel" werd het koel houden van de vis beproefd door middel van koelkamers.

– 1908: stichting van de Pescator; oprichting van een moderne viswinkel; „Neptunia" te Brussel; ontsluiting van nieuwe visgronden: De Witte Zee, de Marokaanse kust. Poging van oestervisserij in samenwerking met Zeeuwse kwekers.

– 1909: plannen om grote haringvisserij tot stand te brengen. De „Pionier II" was het eerste Belgische haringvaartuig sedert 1856. Het terugkeren van de doorbrande ketelovens en het terug inlassen ervan, wekte bewondering op in binnen- en buitenland.

– 1913: in samenwerking met de „Ibis" wordt voor het eerst de draadloze telegrafie op een vissersvaartuig toegepast. Benoeming tot ridder in de Leopoldsorde.

– 1914: de „Jacqueline" vertrok naar Kongo. Deze door de oorlog onderbroken poging werd in 1921 hernomen. De uitslagen waren echter negatief. Oprichting van de „Froid Industriel" (traanproductie uit kabeljauwlevers). Leiding van de vloot te Milford haven tijdens de oorlogsjaren vereerd met de titel van „Member of the order of the British Empire".

– 1918: maakt deel uit van het bestuur van de redersverenigingen, de handelskamer, de „Ibis" de gemeenschappelijke kas.

John Bauwens overleed te Oostende op 3 augustus 1955, op 86-jarige leeftijd als man, wiens werk, vriendschap en ideaal voor alle stadsgenoten een voorbeeld waren.

STEDELIJKE VISSERIJSCHOOL

kindsbeen netten te breien, de jongens gingen vanaf hun tiende jaar mee op zee.

In 1886 besloot men te Oostende het probleem aan te pakken. Aan de kosteloze lagere school in de St.-Franciscusstraat werd een klaslokaal vrijgemaakt om er een opleiding in de visserij te geven.

In een mum van tijd zat het klasje bomvol en de toenmalige lesgever, de heer Tabary, vroeg en kreeg uitbreiding. Drie jaar later bestond de visserijschool uit vier afdelingen. Tijdens het eerste en het tweede jaar werden de algemene vakken aangeleerd, het derde en het vierde jaar was vooral gericht op het aanleren van het beroep zelf. In 1889 volgde dan nog een aparte afdeling zeilmakerij.

TWEE WERELDOORLOGEN

De ontwikkeling van de school werd gestopt door het uitbreken van de eerste wereldoorlog. De kinderen werden van school gestuurd en de gebouwen werden beurtelings bezet door Belgische rekruten, vluchtelingen en Duitse soldaten, een stramien dat zich een kwarteeuw later, bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog opnieuw zou voordoen.

Tussen die twee wereldoorlogen veranderde er voor de school niet veel ten goede. Het leerlingenaantal nam bestendig uitbreiding, maar de school kreeg niet de geschikte infrastruktuur, waarop ze recht had.

EEN NIEUWE STEDELIJKE VISSERIJSCHOOL

De oude school op de hoek van de Cadzandstraat en de Schipperstraat die tijdens de eerste wereldoorlog erg beschadigd werd, kwam volledig buiten gebruik te staan. Men moest zich dus tevreden stellen met het nog bruikbaar gedeelte van de Schipperstraat. Maar toch was men reeds aan het overleggen voor het bouwen van een nieuwe school. Heel wat financiële inspanningen waren nodig om een nieuwe visserijschool te bouwen ten behoeve van het steeds groeiend aantal leerlingen. Maar het gebouw was oud en vuil geworden zodat men reeds begon uit te zien naar een volledige nieuwe school. Zowel de keuze van de plaats voor de nieuwe school, evenals het uitschrijven van de nodige kredieten gaven vaak aanleiding tot langdurige gedachtenwisselingen.

Bij het besluit van het Schepencollege op 18 april 1956 werd de stedelijke visserijschool herdoopt tot de „John Bauwens" school.

Tijdens een bijeenkomst van de gemeenteraad in oktober 1961 werd in verband met de bouw van een nieuwe vissersschool volgende beslissing getroffen: „De Minister van Verkeerswezen deelt mee dat hij bereid is een toelage van 60% op de algemene kosten toe te staan voor de bouw van een nieuwe school. De overige 40% dienen door de stad gedragen te worden. Een raming van de totale kosten van de uitgevoerde werken geeft het volgende: algemene bouwwerken: 12.371.291 fr.; de electriciteit: 1.841.850 fr.".

Van zodra de nieuwbouw af was nam de „John Bauwens" een grote vlucht, een vlucht die vandaag de dag nog steeds verder wordt gezet. De Stedelijke Visserijschool van Oostende is vandaag, met haar 91 leerlingen veruit de grootste visserijschool van de kust.

Met
de sympathie
van de

Generale Bank

FISCALITEIT

AFSCHRIJVINGEN – KAPITAALSUBSIDIES

Vorige maand hebben wij opgave gedaan van de toegelaten afschrijvingspercentages. Doch de grondslag van de afschrijving kan, door genoten kapitaalsubsidies, beinvloed worden.

Onder kapitaalsubsidies worden deze subsidies opgenomen die van overheidswege werden verkregen met het oog op investeringen in vaste activa.

De vaststellingen van de afschrijvingsbasis wordt bekomen door de premie of subsidies van de werkelijke aanschaffings- of beleggingswaarde af te trekken.

De fiscale afschrijvingen moeten op de aldus verminderde waarde worden berekend. Het gaat hier om bepaalde van overheidswege kapitaalsubsidies die als winst worden geboekt, deze zijn belastbaar in het tijdperk waarin ze zijn toegekend, alsmede voor ieder volgend belastbaar tijdperk, doch in evenredigheid tot de toegepaste afschrijvingen.

Hierbij weze aangestipt dat het omschreven stelsel slechts van toepassing is op subsidies die aan navolgende voorwaarden voldoen:

- het moet gaan om kapitaalsubsidies, zodat inzonderheid rentesubsidies zijn uitgesloten;
- de subsidies moeten van overheidswege zijn verkregen waarbij het begrip „overheid" hier in zijn ruime betekenis moeten worden verstaan;
- de subsidies moeten zijn verkregen met het oog op het aanschaffen of totstandbrengen van immateriële vaste activa, zodat de exploitatiesubsidies zijn uitgesloten.

Beoordeling van wanneer het recht ontstaat op kapitaalsubsidies onstaat, is een feitelijke aangelegenheid. Meestal laat men zich leiden door een beoordeling van een aantal feiten:

- definitief akkoord van de Overheid over de investerin;
- uitvoering van de investering;
- het niet bestaan van opschortende voorwaarden die het recht op de subsidie in het gedrang brengen.

Zodra het recht ontstaat, wordt dit uitgedrukt in de rekening „Kapitaalsubsidies en dit voor het toegezegd bedrag. Voor zover de kapitaalsubsidie verbonden is aan investeringen die afgeschreven worden, moet de subsidie gelijklopend met dit afschrijvingsritme in resultaat genomen worden.

Andere beperkingen op afschrijvingen van activa bestaan helaas nog, zoals bij de personenwagens.

De reders die hun activiteiten onder vennootschapsvorm of eenmansvorm uitoefenen, dienen de beperkte afschrijvingen op personenauto's te respecteren.

Volgende maand kunnen we hier meer uitgebreid over hebben. Terzelfdertijd geven wij U ter informatie, gezien in de maand april terug sprake is van voorafbetalingen, de juiste nieuwe belastingspercentages voor 1988.

JOHAN SANDERS

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

NOORWEGEN

■ EEG HELPT NOREN

De Noren hebben hun tevredenheid uitgedrukt over de recent afgesloten visserijakkoorden met de EEG. Niet alleen werd het cijfer voor de makreel lichtjes verhoogd, maar ook het haringquotum werd omhoog gebracht met 50.000 ton. De andere Noorse quota in de EEG-wateren werden behouden.

KAAPVERDISCHE EILANDEN

■ EEN ANDERE VISSERIJ

Omheen de Kaapverdische Eilanden liggen zeer rijke viswateren waarin als uitschieters langoesten, tonijn en de barracuda. Graag wil Cabo Verde daar een bron van inkomsten van maken, maar dit lukt niet zo best. Zowat 3.500 personen vinden er met hun familie een broodwinning in. Meestal gaat het om erg ambachtelijke bedrijfjes: een houten sloep met een zeil, roeispanen en soms een buitenboordmotor. Verder dan een paar mijl uit de kust kunnen ze zich daarmee niet wagen, want de verraderlijke noordoostpassaat of anticycloon der Azoren kan hen lelijke parten spelen met meterhoge golven. Bovendien gaan de vissers na een heel vruchtbare vangst nogal graag uitvoerig uitrusten in de gulle zon. Zij werken net genoeg om in hun bestaan te voorzien. Dat is hun – mogelijk wijze – levensfilosofie. De vloot telt weliswaar ook een 50-tal goed uitgeruste middenslagschepen van 2.000 tot 5.000 ton, maar die zijn vaak defect en de nodige wisselstukken laten op zich wachten. Toch is de visserij een van de ontwikkelingsprioriteiten van Cabo Verde.

GROOT-BRITTANNIE

■ BRITTEN HOUDEN VOET BIJ STUK

Er is veel deining ontstaan door het besluit van de Britse autoriteiten om de territoriale wateren uit te breiden tot 12 mijl (zie hiervoor ook elders in dit blad de interpellatie van een Vlaams senator). Ook in het Britse parlement werden daarover vragen gesteld en uit de antwoorden blijkt dat men ginder voet bij stuk houdt. Alvorens echter tot harde maatregelen over te gaan wil de Britse bewindsman dat de geschillen terzake met o.a. zijn Belgische kollega opgeklaard worden. Wel blijft de visserijinspektie aldaar routinekontroles uitvoeren binnen het nieuwe territoriale gebied. Gelet wordt daarbij op zaken als logboek, maaswijdte en vangsthoeveelheid.

■ TRAGISCH FEUILLETON

In het visserijblad Fishing News van 5 februari stond een artikel over een manifestatie van vissers die protesteerden tegen de onveilige toestand in de haven van Hayle. Het binnenlopen van de haven was altijd al een zwaar karwei geweest, en daar kwam dan nog bij dat sinds enkele jaren de boeien uit de haveningang niet meer voldeden aan de werkelijke toestand. Sinds jaren deden de vissers daarover hun beklag maar deze klachten werden steeds genegeerd. Onderaan het artikel stond een foto, met daarop enkele betogende vissers. In hetzelfde blad van amper één week later werd verslag gedaan van een ramp, die zich in dezelfde havengeul voordeed. De ramp gebeurde minder dan 24 uur na de manifestatie. Eén van de vissers, die op hogervermelde foto voorkwamen was gered. De schipper die naast hem op de foto stond kwam om.

NEDERLAND

■ JACHT OP ZWARTE VIS

Het Nederlandse ministerie van Landbouw en Visserij doet beroep op buitenlandse kontroledienssten om te beletten dat Nederlandse vaartuigen hun vangst illegaal in het buitenland verkopen. Volgens de Nederlandse redersverenigingen verkopen Nederlandse vissers in Zeebrugge, Oostende, Boulogne en Bremershaven kabeljauw tegen afbraakprijzen, rechtstreeks aan de handel. Zodoende proberen ze de Nederlandse kontroles op de vangstbeperking te ontwijken. Per week mogen de schepen in Nederland 75 kisten kabeljauw aanvoeren. De vaartuigen die echter niet gespecialiseerd zijn in het vangen van kabeljauw mogen slechts vijf kisten aanlanden. In Boulogne alleen al echter zouden reeds meer dan 1.200 kisten aangevoerd zijn door Nederlanders. Ook werd gesignaleerd dat Nederlandse kotters hun vangst op zee doorverkopen aan Westduitse schepen. Deze zouden de vangst dan weer in Nederlandse havens aan wal brengen, hetgeen dan weer de prijzen zeer sterk naar beneden drukt.

■ In Urk had midden februari een protestvergadering plaats van verontwaardigde en ongeruste vissers, die hun beklag deden over het quotasysteem en vooral over het aandeel dat Urk daarin toegewezen kreeg. De vergadering die door 150, meestal jonge vissers, bijgewoond werd verliep waardig maar strijdvaardig. „Het comitee wil geen nieuwe groep, doch wij als jonge vissers willen gewoon eens opstaan. We moeten in dit streven achter elkaar gaan staan" aldus woordvoerder Foppen van de UK 166. Dat streven zou er dan in bestaan van het hele Europese quotasysteem af te geraken.

■ HOGER VISVERBRUIK

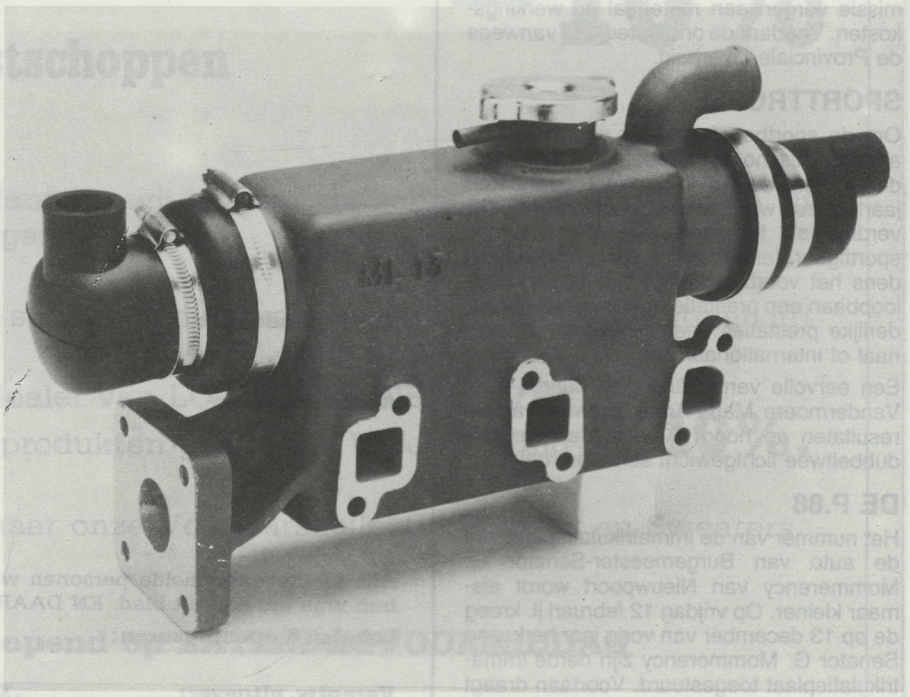
Het visverbruik in Nederland neemt gestadig toe. In 1977 bedroeg het 12 kg per inwoner, in 1986 was dat cijfer gestegen tot 14,7 kg en in 1987 zou het reeds 15 kg bedragen.

DENEMARKEN

■ SPORTVISSERIJ AAN BANDEN

Om de konkurrentie tussen beroeps- en sportvissers te verminderen heeft men in Denemarken beslist deze laatste aan strenge reglementen te onderwerpen. De circa 22.000 vissers, die dat beroep slechts als „nevenaktiviteit" uitoefenen (en goed zijn voor jaarlijks 3.000 ton) zullen in de toekomst geen netten meer mogen gebruiken en evenmin lange lijnen. Ze zullen ten hoogste nog slechts zes vallen mogen uitleggen.

NIEUW KOELSYSTEEM



Voor de nieuwe Mitsubishi L2 en L3 motoren zijn thans koelsystemen beschikbaar, bestaande uit een expansietank, een warmtewisselaar en een watergekoeld uitlaatspruitstuk, die in een compacte unit zijn samengebouwd. Ze worden geleverd door de firma E.J. BOWMAN (BIRMINGHAM) Ltd. in Birmingham, Engeland. Deze koelsystemen (zie foto) wegen weinig en zijn gemakkelijk te installeren in kleine boten, jachten en visserijschepen. Ze worden eenvoudig met bouten gemonteerd op de plaats van het bestaande uitlaatspruitstuk.

EEN BONNEVALLE-GESCHENK VOOR NIEUWPOORT

Het kultureel stadspatrimonium van de stad Nieuwpoort is een waardevol kunstwerk rijker. Op de openingsplechtigheid van de tweedaagse postzegelverkoop en de tentoonstelling die ermee gepaard ging, stapte de gekende Gentse graficus Oscar Bonnevalle die de postzegel heeft getekend, plots op het spreekgestoelte en deelde mee dat hij het groot kunstwerk in wit-zwart dat op zijn tentoonstelling geëxposeerd was, wegschonk aan de stad Nieuwpoort. Dat was de grote verrassing van het weekeinde. Het kunstwerk stelt twee garnaalvissers te paard voor.

25.000 FRANK

Naar aanleiding van de zeewijding in Knokke-Heist werd een cheque van 25.000 fr. verloot tussen de 17 reders die met hun vaartuig kwamen voorliggen.

De cheque werd gewonnen door de N.36, schip van onze eigenste direkteur.

500.000 FRANK

Onlangs besliste de Bestendige Deputatie van de Provincieraad van West-Vlaanderen een werkingstoelage te verlenen ten bedrage van 500.000 fr. aan de Provinciale Commissie voor Zwem- en Reddingsbrevetten voor haar activiteiten in 1987.

Wat de brevettenactie betreft, is het aantal afgeleverde brevetten gedaald in het schooljaar 1985-1986 t.o.v. het vorig schooljaar (van 18.144 naar 15.344).

Door de Commissie werd tevens een basisprogramma voor een voortgezette opleiding autonoom duiker opgesteld. Dit initiatief zal uiteraard een ruime investering van de commissie vergen aan materiaal en werkingskosten. Vandaar de ondersteuning vanwege de Provinciale Overheid.

SPORTTROFEE

Om de sportbeoefening en vooral dan de amateuristische sportbeoefening te bevorderen, kent de provincie West-Vlaanderen jaarlijks een waardevolle „trofee voor Sportverdienste" toe aan een Westvlaamse sportfiguur (amateur) of sportclub, die tijdens het voorbije jaar of tijdens de sportloopbaan een prestatie of een aantal uitzonderlijke prestaties heeft geleverd op nationaal of internationaal vlak.

Een eervolle vermelding ging daarbij naar Vandermoere Marie-Anne, omwille van de resultaten op hoog nivea in de categorie dubbeltwee lichtgewicht seniores roeien.

DE P.88

Het nummer van de immatrikulatieplaat van de auto van Burgemeester-Senator G. Mommerency van Nieuwpoort wordt alsmaar kleiner. Op vrijdag 12 februari jl. kreeg de op 13 december van vorig jaar herkozen Senator G. Mommerency zijn derde immatrikulatieplaat toegestuurd. Voortaan draagt zijn voertuig de plaat P.88 ter vervanging van de P.108 en deze werd al voorafgegaan door de P.125. Inmiddels werden er al heel wat senaterlijke kilometers onder de wielen doorgedraaid. Hoe langer in dienst hoe kleiner de autoplaatnummer. Dat is gebruikelijk in het Belgische parlement.

HENGELEN in NIEUWPOORT

Op zondag 20 maart:
13-16 u. Marinebasis: hengelwedstrijd (inr. Zeeduivels Diksmuide)
13.30-16.30 u. Oosterstaketsel: hengelwedstrijd (inr. Parelvissersclub Westende).

NIEUWE VOORZITTER SCHEEPVAARTVEREINIGING

Einde januari werd de heer Fernand De Wispelaere, direkteur van de n.v. Belgian Coastal Agences benoemd tot voorzitter van de Scheepvaartvereniging voor de havens van Brugge en Zeebrugge.

'T ZEEZOTJE

Het oudste Oostendse visserscafé op de hoek van het Vissersplein en het Bonestraatje, ultiem van de ondergang gered!

Wie het Oostendse „Schipperskwartier" in zijn of haar hart draagt zal "'t Zeezotje" herkennen als een echte thuishaven. De bemanningsleden met Ricardo aan de helmstok, hebben hun hart verpand aan deze plek vol magische zilte geuren. Als volslagen zeelui lopen zij de wacht tot in de vroege uurtjes.

COLOFON

Direkteur: Willy VERSLUYS

Direktieraad: Daniël CRABEELS
Willy VERSLUYS

Administratie: Ivan SCHAMP

Hoofdredakteur: Flor VANDEKERCKHOVE

Redaktieraad: Marc LOY
Flor VANDEKERCKHOVE
Guido WALTERS

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

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

Abonnementen: 1 jaar (12 nummers)
door overschrijving van
1.200 B.F. op rekening
384-0596581-18 van
HET VISSERIJBLAD
NEDERLAND 1.900,–/jaar
STEUNABONNEMENT 2.000,–/jaar

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

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

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

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

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

Scheepsdiesel



RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK

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

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

Gezien het grote succes en op veler aanvraag,

onze **KOOP VAN DE MAAND:**

Versterkte schoppen met korte steel
Korte stelen
Aluminium ballastschoppen

-10%

Voor onze Zeebrugse klanten: wij leveren de schoppen gratis tot aan Uw pakhuis of Uw afleveringsadres!

Gooi Uw oude of kapotte schoppen niet weg, wij steken er nieuwe stelen in!

Sinds kort werden wij dealer van LOCTITE en PERMATEX:
Ter lancering van deze produkten geven wij U een korting van **10%.**

Kom een kijkje nemen naar onze Voorjaarskollektie T-shirts en Sweaters tegen gunstige prijzen!

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

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

Scheepswerven DEGRAEVE

DE OUDSTE WERF VAN DE KUST

„DE KAPER" HUN 70STE VAARTUIG

BOUWEN van ELK TYPE VISSERSVAARTUIG (ALLE AFMETINGEN)



NIEUWBOUW EN HERSTELLINGEN VAN VISSERSVAARTUIGEN

AFDELING MEKANIEK, HOUTBEWERKING,
ZANDSTRALEN EN METALISEREN

WERFKAAI 1, 8380 ZEEBRUGGE

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