HET VISSERIJBLAD

ONAFHANKELIJK MAGAZINE VAN DE ZEE

OOSTENDSE VISMIJN (NIET) TE KOOP

POL BESTENBUSTEL

BASILE HAELEWIJCK

STAF VERSLUYS

FRED WITTEVRONGEL



55ste jaar – verschijnt maandelijks – 1 april 1988 – nr. 3 – 99,- BF.

BSM
Breskense Scheepsbouw en Machinefabriek bv

Postbus 25, 4510 AA Breskens (Holland)

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

Telex 55332 - Telefax 01172 - 2421

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

B.S.M. GEEFT SERVICE TER PLAATSE

Vraagt vrijblijvend prijs en levertijd bij de B.S.M. in Breskens.
Belt U no. 1172-1765.



EDITORIAAL

DRIE VISSERSHAVENS

De Belgische kust heeft drie vissershavens en in elk van hen is men de toekomst aan het voorbereiden.

Drie vissershavens, drie kulturen ook. Drie manieren van denken en werken, die erg van elkaar verschillen.

Vooreerst is er Nieuwpoort. De Nieuwpoortse visserij is een spiegel van het volk dat er woont. De westhoek. Een volk dat gestaag, langzaam, stap voor stap heeft leren leven. Het soort men mensen dat zich ver van Brussel houdt, zijn eigen gang gaat, dag na dag, langzaam maar zeker.

Zo wordt daar ook de vissershaven en de nieuwe vismijn uitgebouwd. Reuzeprojekten ga je er niet vinden... Maar er wordt geschaafd en gevijld aan een vismijnprojekt, dat zal voldoen aan de behoeften, die ze zichzelf daar gesteld hebben in Nieuwpoort. Ze doen dat ook allemaal samen, in Nieuwpoort en er wordt al geluisterd naar de kritiek, vóór die zich heeft kunnen uiten.

Daarom is daar ook zo weinig nieuws te rapen. Er zijn weinig spanningen, weinig prestigeprojekten, er is weinig over en weer geroep. In Nieuwpoort telt men eerst de spijkers, vooraleer men aan het bouwen gaat.

Dat straalt allemaal vertrouwen uit. Laat ze maar doen, daar. Ze weten waar ze naartoe willen. Het moet goed toeven zijn, in Nieuwpoort.

Aan de andere kant van de kust ligt Zeebrugge. Dààr is alles weer anders. Daar leeft men volgens het woord van Achilles Van Acker: eerst handelen, dan nadenken.

1992 staat voor de deur, zegt men daar. Konkurrentie is het sleutelwoord. Zeebrugge daagt uit. Ze daagt Oostende uit, maar ook Antwerpen, Gent, Scheveningen, Urk en Rotterdam. En liefst allemaal tegelijk.

In Zeebrugge gaat men recht door zee, daar wordt gevist bij windkracht 10, daar botsen tankers tegen vissersvaartuigen: uit de weg, zeggen de vissers daar. Ook in de ontwikkeling van de vismijn ziet men dat: vismijn moet gemoderniseerd – stad geen geld – stad verkoopt vismijn – enorme ontwikkelingsplannen – personeel loopt weg – ander personeel – groothandel klaagt – prompt 100 ton vis richting Urk – 's anderendaags is alles weer koek en ei – reuzeverkopen... en dat allemaal in vier maand tijd!

In Zeebrugge zou een probleem als Voeren niet eens de tijd krijgen te ontstaan. Zo druk zijn die mensen daar doende. De rest van België kan dat allemaal niet volgen... maar dat is niet het probleem van Zeebrugge, zegt men daar.

Tussen die twee extremen in ligt Oostende. Een stad van evenwichten, moeilijke evenwichten. Een stad met politieke kultuur, dat wel. Maar moeilijk te begrijpen voor gewone stervelingen.

Oostende is de stad waar de grootste liberaal geweigerd wordt als kandidaat van de PVV, waar de bekendste socialist net niet in de leiding van de Oostendse SP verkozen wordt. Een stad dus, waar de oppositie in eigen rangen schuilt.

Ook die kultuur vind je terug in het projekt voor een nieuwe vismijn. In Oostende bestaat niet één plan, er bestaan er twee. Overigens heeft iedere belangengroep zo haar eigen idee over die vismijn en in elk van die clubs zijn er mensen die het voor het zeggen hebben en die raar opkijken als iemand hen dan tegenspreekt.

Daarom ook worden die vismijnplannen zo lang achtergehouden. Het liefste zou het eigen plan eerst uitvoeren om er daarna een groot debat over te organiseren. Men zou dat, in Oostende, dan nog demokratisch durven noemen ook.

Oostendenaars zijn moeilijke mensen, ik mag dat zeggen, ik ben er zelf één van.

Flor Vandekerckhove

COLOFON

Direkteur:
Willy VERSLUYS

Direktieraad:
Daniël CRABEELS
Willy VERSLUYS

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

Boekhouding:
Ivan Schamp

Fakturatie:
Sonja Vantorre

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

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

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.

UIT DE MIJNEN

VISSERSVLOOT

BEDRIJFSRESULTATEN 1986

Door de „Dienst van de Zeevisserij", een afdeling van het Ministerie van Landbouw, werd onlangs een studie gepubliceerd. Het werk heet „Uitkomsten van de Belgische Zeevisserij 1986" en geeft een globaal beeld van de bedrijfsresultaten in de sektor.

Om tot dat resultaat te komen deed de betreffende dienst een oproep tot de reders om, per vaartuig, een boekhouduittreksel op te sturen. De dienst kreeg 106 formulieren ter beschikking gesteld, hetgeen betekent dat het cijfermateriaal gedistilleerd kon worden uit 54% van de aktieve vissersvloot, hetgeen voldoende is om relevante cijfers te verkrijgen.

BRUTO RESULTATEN

Wanneer de studie de verschillen bekijkt tussen de jaarbesommingen enerzijds en de globale som der kosten anderzijds, is er een gemiddeld bruto-overschot van 25,18% te zien. T.a.v. 1985 is dat een enorme sprong voorwaarts, die te danken is aan de daling van de olieprijzen. Voor de kleinste vaartuigen is de vooruitgang 3%, voor de grotere vaartuigen ligt de vooruitgang tussen niet minder dan 61% en 89%.

Bij de interpretatie van die cijfers dienst echter opgemerkt te worden dat het hier geen winstpercentages betreft, gezien bij de kosten geen rekening gehouden werd met afschrijvingen, aflossingen, rente...

Maar vóór deze zaken in rekening gebracht worden ziet de toestand er als volgt uit:

VAARTUIG KLASSE IN BRUTO-TONNEMAAT (BT)	BRUTO-OVERSCHOT 1986
— 35 BT	704.730,-
35 BT - 70 BT	1.266.427,-
70 BT - 180 BT	4.175.470,-
180 BT - 400 BT	13.571.535,-

NETTO RESULTATEN

Om te weten of dat nu ook nog rendabel is, moet echter met méér rekening gehouden worden. De kostprijs van een nieuwbouw is immers zeer hoog en de afschrijvingen slorpen dan ook een groot gedeelte van het bruto-overschot op. Wanneer de studie rekening houdt met deze afschrijvingen krijgen we volgend beeld:

VAARTUIG KLASSE IN BT	% RENDABELE VAARTUIGEN
— 35	50%
35 - 70	47%
70 - 180	70%
180 - 400	100%

Bij de kleinere vaartuigen treft men dus heel wat onrendabele ondernemingen aan. De grotere BT-groepen daarentegen zijn zeer rendabel, de grootste vaartuigen waren dat, in 1986, zelfs allemaal (100%).

VISSERSINKOMEN

Het inkomen van de loontrekkende visser is, zoals bekend, geen vast bedrag. In veruit de meeste gevallen is dat loon rechtstreeks afhankelijk van de besomming. In de twee laagste BT-groepen zakte dat loon, in het betreffende jaar, met 15% en 12%. Ook in 1985 moest de visser reeds in dezelfde mate inleveren.

De vissers op de twee grotere groepen vaartuigen zagen hun inkomen met respektievelijk — 1,38% en + 1,16% stagneren.

Globaal voor alle BT-groepen samen daalde het vissersinkomen met 3% t.a.v. 1985 en dat terwijl het vergelijkingsinkomen van een arbeider aan wal (gesteld dat die evenveel uren zou presteren als een visser) in 1986 met 1% toenam.

KNAP WERK

Uiteraard laat deze studie je enigszins op je honger zitten. Het werk heeft het over de situatie van 1986 en ondertussen is er alweer een jaar voorbij.

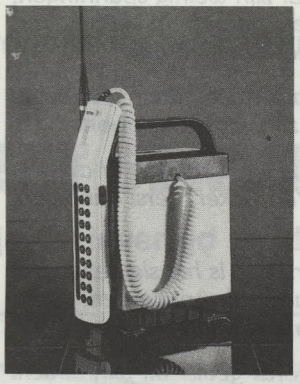
Zo'n studie is ook koud. Bedrijfsresultaten. Je moet al een hele bollebos zijn om door al die cijfers heen de stormen te horen, de arbeidsvreugde te smaken en het leed omwille van de ongevallen te zien.

Statistiek zegt ook niets over de individuele gevallen. Wat heb je eraan als je weet dat 70% van de vaartuigen in de groep tussen 70 en 180 BT rendabel is, als je eigen schip dat juist niet is...

Toch, en wellicht juist daarom, is deze studie een knap stuk werk. Het laat toe boven al dat partikuliere heen te kijken en de visserijsektor te zien zoals zij is: een stuk ekonomie en de resultaten, waarom het allemaal te doen is.

Bron: „uitkomsten van de Belgische Zeevisserij 1986" Dienst voor de Zeevisserij.

Flor Vandekerckhove.



Mobilophone PHILIPS

– STEEDS BEREIKBAAR IN UW WAGEN
– DRAAGBAAR

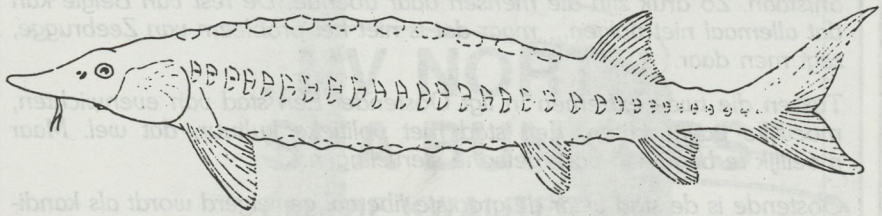
Vraag gratis demonstratie en dokumentatie

Totale service

IVES NV

✆ (059) 32 05 04 – H. BAELSKAAI 49 – 8400 OOSTENDE

STEUR GEVANGEN DOOR NIEUWPOORTSE SPANVISSERS



STEUR (figuur overgenomen uit: „De Zeevisser van België").

In de nacht van 3 op 4 maart werd door de N.590 „Horizon" en de N.88 „Nova Cura" in span gevist ter hoogte van de Kwintebank. Groot was de verbazing van de schippers Gilbert Desaever en Arnel Vanthuyne toen ze in de vangst ook een steur vonden. Een steur is een bijzonder soort beenvis, die vroeger de rivieren opzwom om kuit te schieten. Deze kuit is beter gekend onder de naam „kaviaar". Ook voor de vis is er nog steeds belangstelling, getuige de verkoopprijs van 819 fr./kg. Door verontreiniging van de rivieren, mogelijks ook door overbevissing is de steur in westeuropese wateren een zeldzame verschijning geworden. Het recentste ons bekende geval was in 1968 bij Walcheren. Van de Belgische wateren zijn ons geen vangsten gekend uit deze eeuw. Dit is dan meteen een eerste interessant resultaat van de verspreiding van een zeevissenbrochure in het visserijmilieu: niet de vangst op zich, maar het feit dat ze ons ter kennis werd gesteld. Er moeten namelijk nog meer dergelijke vangsten zijn gebeurd, die niet geregistreerd werden. Zo wist de heer Hovaere, vismijndirecteur van Nieuwpoort, zich te herinneren dat aldaar zo'n 5 of meer jaar geleden ook eens een steur werd aangevoerd. Wie weet meer over deze laatste en eventuele andere vangsten van steur in de Belgische wateren of elders? Informatie voor deze steurenquete graag naar G. Rappé, Kapellestraat 3, 9890 Ursel, tel. (091) 74.39.68.

G.R.

UIT DE MIJNEN

OOSTENDE

VISMIJN (NIET) TE KOOP

Dat de toestand van de Oostendse vismijn veel te wensen overlaat, is zacht uitgedrukt. Beweren dat er dringend iets moet gedaan worden aan die toestand is zoveel als het instappen van een open deur. Dat het Oostendse schepencollege terzake een onbeleid gevoerd heeft is in de pers al breed uitgesmeerd geworden.

(FOTO A)

DE TOESTAND

De handelaars, die in de mijn een pakhuis betrekken, betalen daar zo'n 176.000 frank voor. Véél krijgen ze daarvoor niet terug. De elektriciteitsvoorziening is lamentabel, er zijn lekkende daken, de muren zijn niet betegeld, er is een kaduuke riolering en de toiletten zijn er niet om aan te zien. Uit een enquète van het Ministerie van Volksgezondheid bleek dat slechts 7 van de 137 pakhuizen in orde met de wetgeving op de hygiënische omstandigheden die terzake gelden.

Ook de verkoophal heeft betere tijden gekend: ook daar zien we binnenregende daken, een grauw uitgeleefd gebouw, een kolommenrij die het efficiënt werken in de weg staat. Het betreft hier een halle, die in 1947 gebouwd werd en waaraan sindsdien niets fundamenteels veranderd werd.

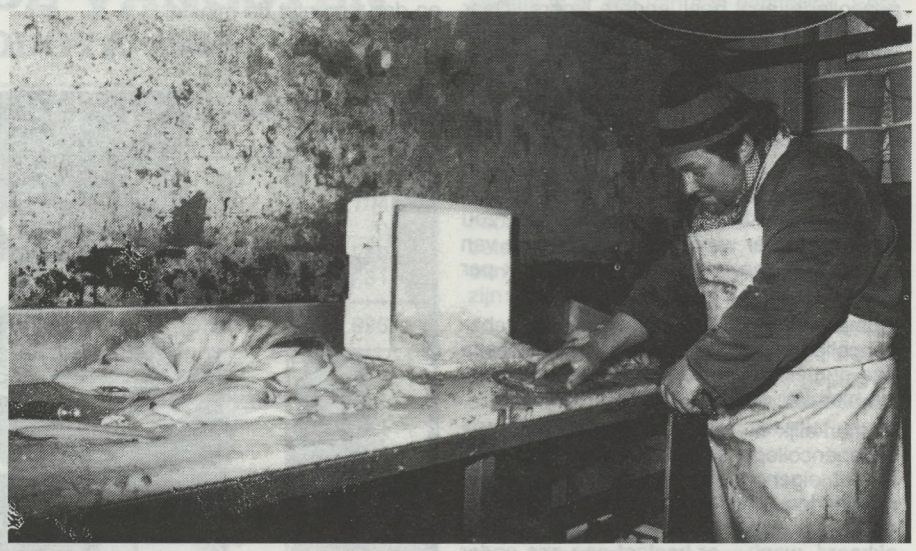
(FOTO B)

DE PROJEKTEN

Uiteraard is deze toestand het Oostendse stadsbestuur niet ontgaan. Ook in de gemeenteraad is terzake menigmaal aan de alarmbel getrokken. Vers in het geheugen ligt nog de interpellatie van Jaak Vandemeulebroucke, die een renovering van de pakhuizen voorstelde, gekoppeld aan een nieuwe beheersstruktuur, bestaande uit een coöperatieve van de pakhuisexploitanten samen met het stadsbestuur.

Maar ook het schepencollege zelf kwam voor de dag met voorstellen. Zo werd op de begroting een bedrag van 4,8 miljoen uitgetrokken, om een studie te bekostigen met betrekking tot de renovatie van de vismijn.

Vrucht van al dat studiewerk was een plan om een vloerkoeling aan te leggen in de vismijn, een idee dat overigens in 1967 (!) opgeworpen werd. Op dat vloerkoelingsplan wist de heer Pintelon van OVA het volgende in te brengen: „Ik weet niet of veel mensen begrip hebben van wat dergelijke koeling behelst. Het gaat hier niet om de bouw van een koelkamer waarin de koude gevangen zit, maar om een open koeling van 340 m lang en 11 m breed. Dit geeft een oppervlakte van 1.740 m2 en de koude die uit de vloer komt zou ongeveer 1,20 m hoog gestoken worden, wat dan een koudefront met een volume van 340 × 11 × 12 = 4.488 m3 koude lucht geeft in de verkoophalle die nu 340 m lang is, 22 m breed en gemiddeld 12 m hoog. Dit duidt onmiddellijk aan dat in de zomer, bij een gemiddelde temperatuur van 20 graden warmte er in de vishalle een warmtebron aanwezig is van



Hoe het is. **(foto Dirk Vanoverbeke)**

340 × 22 × 12 = 87.760 m3. Wanneer we nu de verhoudingen bekijkt: 87.760 m3 warme lucht aan ongeveer 20 graden en daarin moet men 4.488 m3 koude lucht aan maximum 7 graden ontwikkelen?

We laten de berekeningen over mogelijkheden en kosten het liefst aan een ander over.".

De heer Legein (Belcoplan) houdt daarentegen staande dat het vloerkoelsysteem goedkoper zal zijn dan het huidige afijzen. Wat er ook van zij, het Oostendse schepencollege koos duidelijk voor dit systeem: vloerkoeling, gekoppeld aan een isolerend plafond, opknapwerken van de bestaande gebouwen en dat voor een totaal bedrag van 170 miljoen, waarvan ± 25% zou gesubsidieerd worden door de EEG. In dat bedrag zijn de dakherstellingen en de bestrating niet inbegrepen.

De filosofie achter dit plan is duidelijk. De oude bestaande vismijn wordt met een minimum aangepast aan de noden, die zich vandaag de dag stellen.



Vraag die daarbij openblijft is de volgende: zal deze aanpassing de proef destijds weerstaan? Is dit miniplan voldoende om de toekomst van de Oostendse vismijn te beveiligen? Zal deze modernisering al niet verouderd zijn op het ogenblik dat ze de krachtmeting met de andere Europese havens moet aangaan?

Wij vrezen het ergste!

Wat de pakhuizen betreft, vaart het schepencollege een heel andere koers. Daar werd het ingenieursbureau BELCOPLAN belast met een studie voor de modernisering van de pakhuizen. En daar is iets heel eigenaardigs mee aan het gebeuren.

De pakhuizen zouden geprivatiseerd worden.

De stad zou deze pakhuizen dus niet meer verhuren, een immobiliënmaatschappij zou dat doen en er wordt nu al gesproken van huurprijzen van minstens 40.000 frank per maand.

Opmerkelijk is de haast waarmee het schepencollege hierbij te werk ging. Het college had al stelling vóór de derderaadscommissie hierover advies uitbracht.

Opmerkelijk is ook de tegenwind die het schepencollege in die derderaadscommissie uit eigen rangen kreeg. Verscheidene raadsleden uit de meerderheid gingen met de beslissing van hun schepencollege niet akkoord, want ... er bestaat nog een ander plan voor de renovatie van de Oostendse vismijn. Dat plan had het schepencollege „doodgezwegen". Over dat plan wisten de gemeenteraadsleden officieel nog niets.

HET PLAN VAN DE O.V.A.

Toen de Onderlinge Visafslag (OVA), de coöperatieve die de verkoop in de vismijn beheert, in de zomer van 1987 zag dat het in principe mogelijk was een vismijn te privatiseren (Zeebrugge) stelde hij zich op 10 december '87 officieel kandidaat bij het schepencollege.

Tegenover het Belcoplan-ontwerp stond vanaf dat moment een potentiële konkurrent en dan nog niet de minste.

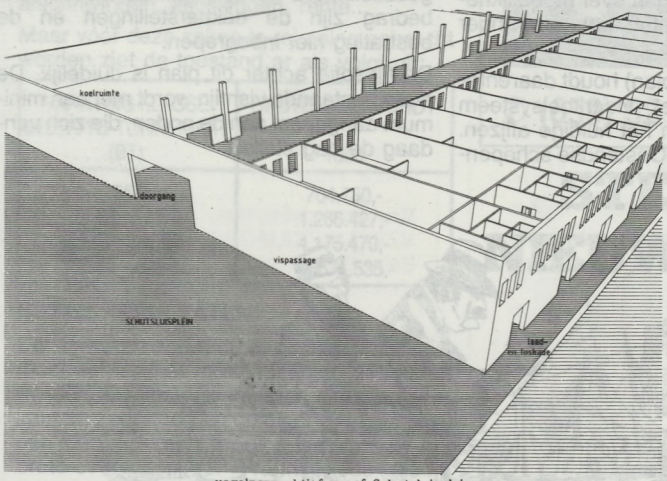
De OVA regelt reeds meer dan 40 jaar de afslag in de Oostendse vismijn en is dus beter dan wie ook op de hoogte van het vismijngebeuren.

Deze OVA bracht een heel ander plan naar voor: zij wilde een totale hernieuwing van de vismijn, waarbij het geheel zou beheerd worden door een coöperatieve. In dat plan is er geen plaats voor „oplapwerk" van de verkoophall en er is evenmin plaats voor een derde maatschappij, die de pakhuizen duur verhuurt aan de handelaars.

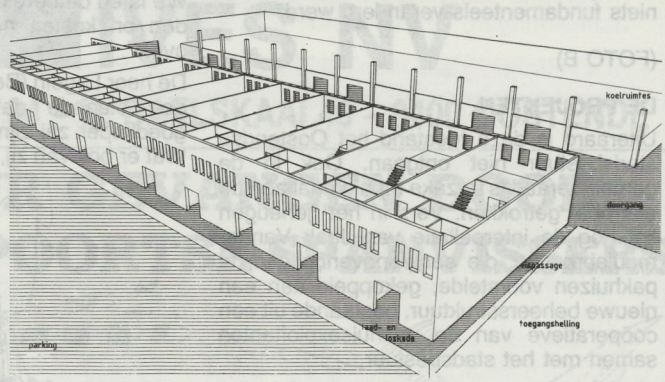


Hoe het zou kunnen zijn. **(foto Dirk Vanoverbeke)**

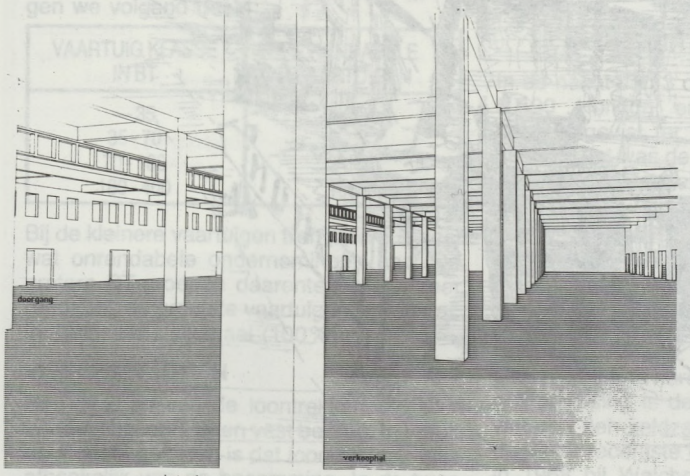
ZO ZIET OVA DE NIEUWE VISMIJN



vogelperspektief vanaf Schutsluisplein



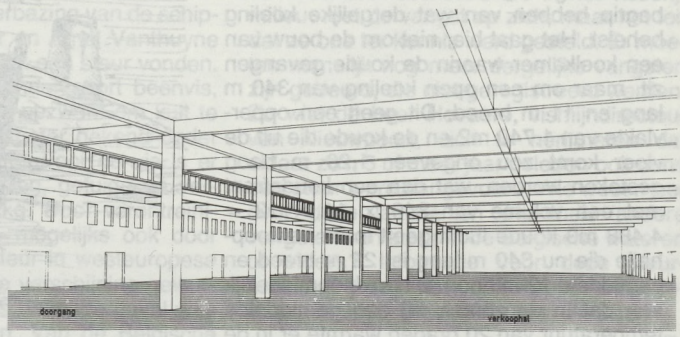
vogelperspektief vanaf magazijnen



interieurperspektief verkoophal met dubbele kolommenrij

Zo ziet de verkoophal er nu uit.

interieurperspektief verkoophal met enkele kolommenrij



Zo zal de verkoophal er uit zien als O.V.A. het haalt.

Het OVA-plan wil (weliswaar in verschillende stadia) de hele vismijn afbreken en daarbij haringhal en vismijnhal samenvoegen tot één nieuw gebouw van 12.386 m2.

De filosofie achter dit plan is eveneens duidelijk. Wil de Oostendse vismijn in het Europa van na 1992 nog een rol van betekenis spelen, dan moet de vismijn niet alleen aangepast worden aan de noden van vandaag, maar dan moet meteen de sprong gemaakt worden naar de 21ste eeuw! Kostprijs 600 miljoen.

Het OVA-plan is er één van mensen die geloven in de toekomst van de Oostendse vismijn en die daarin hun verantwoordelijkheid willen opnemen. Konkreet betekent dit dat ze bereid zijn zelf het financiële probleem aan te pakken en ervoor te zorgen dat die 600 miljoen er ook komt.

Dat het schepencollege dit plan heeft doodgezwegen, daarover dienen vragen gesteld te worden, dat is de taak van de gemeenteraadsleden én van de bevolking én van de pers.

Maar daarmee is de kous niet af. De huidig situatie is er één van een patstelling. Ener zijds is er schepen Makelberge die „zijn plan kost wat kost wil door de gemeente raad drukken. De verkiezingen zijn dichtb en het laat zich nu al voorzien dat alles za gedaan worden om de kontestanten i eigen rangen terug tot de orde te roepen Daartegenover staat dan nog altijd he O.V.A.-plan, dat door heel wat mensen ir bedrijfs- en vakbondswereld gewoon eer beter plan genoemd wordt, maar dan wee een aantal andere problemen mee gemoeic zijn: 600 miljoen frank is véél geld!

Als tussen al die verschillende plannenmakers nu eens mensen zouden zitten, die verstandig genoeg zijn om een poging te ondernemen om het goede dat ongetwijfelc in elk van die plannen te vinden is, samen te brengen ...

Overigens zijn wij van oordeel dat, vooraleer de moderniseringswerken gestart worden, de toekomstige beheersformule van de vismijn (uitbating, kostenverdeling, concessies...) dient besproken te worden. Als de verantwoordelijke schepen nu met alle belanghebbenden rond tafel zou gaan zitten om verantwoorde afspraken over de toekomstige uitbating te maken, zou zeker goodwill ondervinden van alle partijen. Een eensgezinde groep is immers de eerste voorwaarde om te slagen in het opzet: een „eurohaven" voor Oostende.

Dat zou dan betekenen dat de kapellekespolitiek in Oostende doorbroken wordt en we weten niet of de geesten daar al rijp voor zijn.

Flor Vandekerckhove

STAND VAN DE VANGSTEN
BELGISCHE QUOTA 1988

Visbestand		*quotum '88 (1)*	*vangsten 15.3.1988*
kabeljauw	IIIa SK	50	0
	IIa, IV	5.370	1.704
	Vb, VI, XII, XIV	60	0
	VII-VIIa, VIII, IX, X	980	260
	VIIa	400	31
		6.860	**1.996**
schelvis	IIIa, b, c, d	50	0
	IIa, IV	1.260	7
	Vb, VI, XII, XIV	80	1
	VII, VIII, IX, X	70	31
		1.460	**39**
zwarte koolvis	IIa, IIIa, b, c, d; IV	60	29
	VII, VIII, IX, X	30	9
		90	**39**
witte koolvis	VII	**430**	**58**
wijting	IIa, IV	2.690	520
	VIIa	100	10
	VII-VIIa	180	69
		2.970	**599**
schol	IIIa SK	90	0
	IIa, IV	10.630	3.290
	VIIa	260	14
	VIId, e	1.630	462
	VIIf, g	620	160
	VIIh, j, k	60	0
		13.290	**3.926**
tong	IIa, IV	1.165	322
	VIIa	865	63
	VIId	1.035	227
	VIIe	45	2
	VIIf, g	685	126
	VIIh, j, k	50	0
	VIII	325	16
		4.170	**755**
makreel	IIa, IIIa, b, c, d; IV	**270**	**1**
sprot	VIId, e	**30**	**0**
heek	IIa; IV	40	0
	Vb, VI, VII, XII, XIV	330	11
	VIII behalve VIIIc	10	0
		380	**11**
zeeduivel	Vb, VI, XII, XIV	285	0
	VII	3.035	70
		3.320	**70**
schartong	VII	**430**	**13**
haring	IVc, VIId	**7.090**	**0**

(1) uitwisselingen inbegrepen.

– KORT – KORT – K

■ Louis Adams, 64 jaar, visser van het eerste uur en laatst schipper op de Z.582, vaartuig dat model stond voor de postzegel van de zee, houdt ermee op. In ons meinummer komen wij hierop uitgebreid terug en laten deze joviale man aan het woord.

■ Op 26 maart om 15 uur gaat de algemene ledenvergadering van „de Oud-leerlingenbond en Vriendenkring van het Koninklijk Ibis" door. De Raad van Bestuur van de oud-leerlingen heeft besloten het lidgeld voor 1988 niet te verhogen, het blijft 200 fr. (meer als uw financiën het toelaten - Erelid wordt die 1.000 fr. stort). Banrek. 384-0566440-44. Alle bijdragen zijn integraal bestemd voor het welzijn van de Ibisjongens, o.a. St.-Niklaasfeest, uitstap per bus ter gelegenheid van plechtige en eerste communie, prijzen aan leerlingen voor onderwijs en sport, steun aan de meest behoeftige jongens, sociaal fonds, enz. Ieder lid wordt uitgenodigd op de jaarlijkse statutaire vergadering met gratis koffietafel en koekestuitjes en ontvangt het driemaandelijks tijdschrift IBIS-TROS waarin alle aktiviteiten vermeld staan. Verdere inlichtingen kunnen bekomen worden bij J. Germonpré, Meidoornstraat 33, 8400 Oostende, tel. 80.01.10 of bij R. Brock, Epsomlaan 45, 8400 Oostende, tel. 50.00.04.

UIT DE MIJNEN

NOG EEN STUDIE

KUSTZONE EN VISSERIJ DOORGELICHT

In opdracht van de Generale Bank (zetel Brugge), maakte het Semenarie voor Survey en Ruimtelijke Planning van de R.U.G. een „verkenning" van de Belgische kustzone. Wij konden het niet laten er een aantal relevante cijfers voor de visserij uit te halen. Zij zijn meteen een aanvulling voor de bespreking van de studie van de Dienst voor de Zeevisserij die onder de titel „bedrijfsresultaten 1986" elders in dit blad voorkomt.

In 1960 waren er nog 1.736 vissers, die 419 vaartuigen bemanden. Dat cijfer was in 1985 teruggevallen tot 875 voor nog slechts 197 vaartuigen.

Die vaartuigen waren in 1960 over de verschillende thuishavens als volgt verdeeld: 192 te Oostende, 164 te Zeebrugge, 62 te Nieuwpoort en 1 te Blankenberge. In 1985 was die situatie radikaal veranderd: 68 (O), 96 (Z), 30 (N) en 3 (B).

Zeebrugge heeft dus plaats verwisseld met Oostende en wat het aantal vaartuigen betreft komt dat niet omdat Zeebrugge gegroeid zou zijn, wél omdat Oostende nog minder vaartuigen overhoudt t.a.v. het referentiejaar 1960. Toch is de Belgische vissersvloot sterker geworden en dat sterker worden moet dan erg letterlijk opgenomen worden. Ondanks het verminderen van het aantal vaartuigen wordt nu gevist met een totaal motorvermogen van 97.006 PK, daar waar dat in 1960 nog maar 75.656 PK bedroeg. Uitgesplitst naar de verschillende havens blijft het echter een feit dat Oostende ook op dat gebied absoluut achteruit geboerd heeft: alle Oostendse vaartuigen zijn samen nog goed voor 28.132 PK en dat was in 1960 nog 47.966 PK.

Zoals gezegd, bedroeg het aantal vissers in 1960 nog 1.736. 54% daarvan waren aangemonsterd in Oostende, 35% te Zeebrugge en 11% te Nieuwpoort. Nu is dat voor Oostende nog slechts 29,4% en voor Zeebrugge 54,1%. Wat Nieuwpoort betreft, daar werken nu 129 vissers en dat waren er 191 in 1960.

De daling in vaartuigen en in tewerkstelling heeft dus de grootste gevolgen gehad voor de Oostendse visserij. Daar werkten in 1960 nog 937 vissers en dat zijn er nu 257 geworden.

F.V.

Bron: een sociaal-economische verkenning van de Belgische kustzone (auteurs: Prof. dr. M. Anselin en dr. G. Allaert).



FEBRUARI: TONGVANGSTEN GEDAALD

Als resultante van een 9% teruggelopen visserijinspanning tengevolge de slechte weersomstandigheden, gecumuleerd met een 9% geringere vangst per zeedag (1.200 kg), nam het in eigen havens gemijnde produktievolume met 631 ton of 17% af. Toch werd nog 3.114 ton aan wal gezet, hetzij 335 ton meer dan in februari 1986. Vooral de tongaanvoer daalde enorm met 300 ton tot nauwelijks 217 ton. De overige bodemvissen omvatten 2.763 ton en zorgden daarmee nog voor een extra 300 ton minderproduktie. De kabeljauwaanvoer daalde met 675 ton tot 524 ton (— 56%), een produktiepeil dat toch nog dubbel zo hoog was dan in februari 1986. De scholaanlandingen die in februari 1987 met 1.080 ton reeds zeer hoog scoorden, konden nog 324 ton verbeteren tot 1.404 ton (+ 30%). Opmerkenswaardig was dat de aanvoer van de grote schol maat 1 en 2 stagneerde, terwijl vooral de schol van slag 4 zorgde voor ongeveer 90% van de produktietoename.

Onder de schaal- en weekdieren werd grote vooruitgang geboekt bij de noorse kreeftjes waarvan de aanvoer met 21 ton opklom tot 27 ton. Het aanbod van schelpen daarentegen verflauwde met 28 ton tot 55 ton.

Medegedeeld door de Dienst voor de Zeevisserij.

HOEVEEL WEEGT EEN KIST VIS?

De overname van de Zeebrugse vismijn loopt niet altijd even gesmeerd. Met de vroegere eigenaar verdween niet alleen de directeur, het merendeel van de vislossers verkoos in stadsdienst te blijven werken.

De nieuwe direktie en de nieuwe vislossers zijn zich nog duidelijk nog aan het inwerken en dat geeft aanleiding tot enige problemen.

De bom ontplofte toen de groothandelaars zich beklaagden over het verschil tussen het opgelegde gewicht per kist vis (56 kg) en het werkelijke gewicht, nadat het ijs weggesmolten was.

Eén en ander resulteerde in een dreiging vanwege de kopers om de veiling van woensdag 16 maart te boycotten. De direktie reageerde prompt en op dinsdagavond nog werd 100 ton vis met vrachtwagens naar Urk gevoerd, om daar geveild te worden.

's Anderendaags al werd besloten een vergadering te beleggen, waarop alle betrokkenen (direktie, vakbonden, reders en kopers) uitgenodigd waren en op deze vergadering werd het geschil bijgelegd.

Voor een aantal soorten werd beslist het gewicht per kist één kg op te trekken. Verder zullen gedurende één maand steekproeven genomen worden om zodoende tot exacte gewichten te komen.

BRIEVENRUBRIEK

Aan de mannen van het Visserijblad

Gelukgewenst met het uitstekende resultaat van uw inspanningen. Doe zo voort en we krijgen een visserijtijdschrift voor ons land dat naast de internationale „magazines van de zee" mag geplaatst worden.

Nu een vraagje omtrent de bijdrage in het nummer van maart 1988 waarin uw medewerker het heeft over het FORT VAN NAPOLEON. Hij schrijft dat in 1870 Franse krijgsgevangenen in het fort werden ondergebracht, die in maart 1871 terug naar hun haardsteden werden gezonden.

Naar mijn weten was ons land in 1870 niet gemengd in het Frans-Duitse conflict. Hoe konden wij toen ***Franse krijgsgevangenen*** *gemaakt hebben?*

Zeer hartelijk,

Jef KLAUSING.

Nota van de auteur

** In het Fort hing destijds een schilderij van Richard Hansoul met volgend opschrift: „23 december 1870: een honderdtal Franse soldaten worden in het Fort gevoerd om er geïnterneerd te worden". Het schilderij werd later opgehangen in het stadhuis op het Wapenplein en vernield tijdens de bombardementen in mei '40.*

** Ons land nam tijdens de Frans-Duitse oorlog een neutrale houding aan. Maar omdat Franse soldaten zich op Belgisch grondgebied bevonden met de bedoeling er aan krijgsverrichtingen deel te nemen werden ze door de Belgische strijdkrachten geïnterneerd. In die omstandigheden kan men echter niet van krijgsgevangenen spreken.*

* * *

Ik heb heel veel belangstelling voor de visserij en in 't bijzonder de garnaalvisvangst. Ik heb wat te lang gewacht om het boek van J. Vantorre te bestellen en ondertussen was het uitverkocht. Ik kreeg het eerste nummer van Uw vernieuwd blad in handen geduwd door oud-vismijnbestuurder J. Verbanck uit Nieuwpoort. Het blad biedt aan elk wat wils en ik hoop dat U op deze weg zult voortgaan.

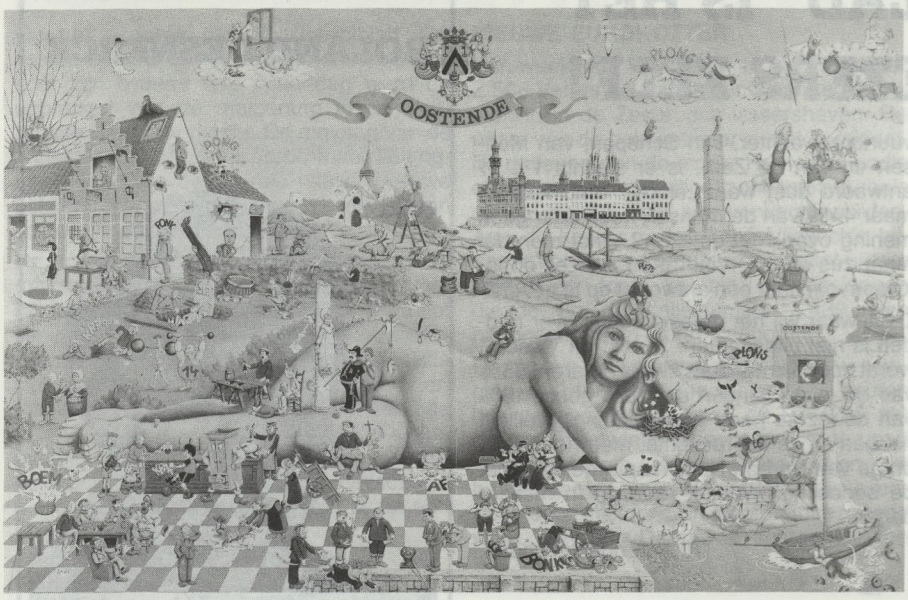
J.A., Koksijde.

VIS BETER AFIJZEN

Het Instituut voor Veterinaire Keuringen (Ministerie van Volksgezondheid en Leefmilieu) heeft de vismijndirekties, verkoopsorganisaties, beroepsverenigingen en groothandelaars is vis herinnerd aan de verplichting om de aangevoerde vis in alle omstandigheden koel te bewaren. Een onderzoek heeft immers uitgewezen dat de inwendige temperatuur van + 4° vaak overschreden werd. In het rondschrijven wordt er op gewezen dat het afijzen met vers en ongebruikt schilferijs de enige doeltreffende methode is om de opgelegde temperatuur te waarborgen. De toepassing van de reglementering wordt opgelegd vanaf 1 april. Voor alle duidelijkheid: het betreft hier een koninklijk besluit van 1976.

Het afijzen is ook verplicht voor vis die wacht op verkoop of om een andere reden tijdelijk in gekoelde ruimte wordt bewaard. Tevens moet alle verse en niet-voorverpakte vis in ijs worden vervoerd.

EEN HERUITGAVE VAN HET OOSTENDS WOORDENBOEK!



In 1953, jaar van de overstroming, begon ik woorden en uitdrukkingen te verzamelen; een heerlijke tijd voorwaar want ik bezocht kruipzolders waar „triezels" te bekijken waren, ik ging mee aan boord en zag hoe de vissers hun „pangel uitgerust" hadden, ik vergezelde vogelvangers in de Raversijdse duinen en zag een „frioen" in het net. Ik was de Zandvoordse boer dankbaar die zijn paard de volledige „harnaseurienge" aandeed... Ik herinner me bijzonder goed moeder Saelens en dochter Everaert, beiden viswijf, uit de Sjiesje Fasjorestroate. En Free Wolle leerde me het „zootsje" kennen, waarvan de Brit A. Davidson, schrijver van North Atlantic Seafood, zei dat het bij al zijn culinaire zoektochten een eerste met zeewater bereid gerecht was.

En Willem met zen hoendtsje, met zijn grappige uitdrukkingen in cafe De Blauwe Duif... En Den Oede Dyserinck met ze koane, die me de wereld van het timmeren opende...

In 1971 werd het me duidelijk dat die prachtige gezegden maar eens terug naar afzender, de Oostendse mens, moesten kunnen. In 1972 gaf ik mijn geliefd werd in eigen beheer uit en het werd een vrij lijvig Oostends Woordenboek.

De pers sprak van De Dikke Desnerck, wat ik toen een „Vandaelenstreek" vond. Velen waren zeer enthousiast. Ik herinner me die vrouwelijke collega, Irüne Früre, die juist in de kliniek lag en die me vertelde dat ze zoveel plezier aan het woordenboek had beleefd, een echte troost voor zieken. Ik zie nog die dame voor me die zei: „'t Is 't eerste woordenboek dat je doet lachen!„ En die Oostendse schepen die me toevertrouwde dat het O.W. op zijn nachttafel ligt om er iedere avond nog een slaapmutsje uit te halen.

Mijn werk is niet in de eerste plaats taalkundig, veeleer heemkundig, zeker ook voor de leek bestemd!

Na het verschijnen werden de tongen in dergelijke mate losgeweekt, dat er weer vrachten woorden en uitdrukkingen bijkwamen, wat in 1979 uitmondde in een bijvoegsel met een paar duizend woorden. Maar de stroom en toevoer vielen niet stil. Vele woorden van de taalkring van de borstelmaker, mij welwillend verschaft door een telg van de Oostendse borstelmakerij Vandevelde, vielen in mijn bus: beddebakbustel, blainebezem, pientebustel, sloepebezem, smoeter, stok met sluensn, en tientallen andere. En de dochter van mandenmaker Desmidt leerde mij hoeveel soorten rieten en wijmen manden er te Oostende gemaakt werden: getrnoasmande, hoazemande, kaanselmande, luuwerbenne, pakmande, sjheepsmande, enz. Ten behoeve van het boek De Oostendse Visserij had ik vele kontakten met vislossers en mijneknechten. En ik moest ook dag- en logboeken van vissers lezen, waarin heel wat termen te vinden waren: j'en ka nie rechte voarn, je boln hang sjhaif (verwijst naar de kompaszetter met een tikje deugnieterij), gin ain tie was veldig en m'haan nie de veelte, m'hen hail 't pitsje ofgekord en 't was voe niet roendkorn... en Den Hellebrander, of vroeger scheepsbouwer Hillebrant, liep ik ook wel eens tegen het lijf, wat nog eens prachtige uitdrukkingen opleverde als: de paster hed e banktie, e liek sjhrienn...

Nu zijn we bijna een generatie verder. Karel Jonckheere drukte de wens uit dat dank zij de medewerking van alle Oostendenaars er een herdruk zou kunnen komen. De komende maanden zullen we kunnen zeggen: een nieuwe lente en nieuwe Oostendse geluiden vastgelegd. Het nieuwe woordenboek krijgt een moderner uitzicht, is enigszins anders geïllustreerd, krijgt een begeleidende poster van de Westkapelse kunstschilder Daubi, met de uitbeelding van 111 Oostendse uitdrukkingen op lokale achtergrond. En de prijs voor zo'n luxe-uitgave? 1950 frank, meer dan 600 bladzijden en kleurposter groot formaat inbegrepen!

Roland Desnerck

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

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

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

Verleden maand, in het eerste nummer van de nieuwe reeks van „Het Visserijblad" plaatsten we een enquete. De vragenlijst had de bedoeling aan de weet te komen wat de lezers van ons verwachten, welke artikels erg in de smaak vallen, waarover méér of minder gepubliceerd moet worden.

We hadden niet verwacht dat we zóveel reakties gingen krijgen. In totaal werden vierennegentig (!) vragenlijsten teruggestuurd of afgegeven.

Hieronder vindt u een eerste ontleding van die antwoorden. In latere nummers proberen wij gedetailleerder in te gaan op uw uitspraken en zoals beloofd: we zullen er werk van maken.

ALGEMEEN AKKOORD.

Laten we van start gaan met de artikels waarover iedereen akkoord gaat: algemene artikels over de visserij, technische artikels en geschiedenis van de visserij, dàt verwachten de lezers uiteraard in een visserijblad. 100% van de antwoorden bevestigen dat en vinden dat „Het Visserijblad" aan die behoefte voldoet.

Een klein derde (30%) wil dat er méér geschiedenis van de visserij aan bod komt. Wij die in het begin schrik hadden te veel over het verleden te lullen zijn daarmee ten zeerste tevreden en verklaren hierbij plechtig dat we volle gas zullen geven.

TE WEINIG

Dan zijn er een heleboel rubrieken, waarvan de mensen vinden dat we te weinig schrijven: internationaal nieuws, Oostende, Zeebrugge, en vooral Nieuwpoort worden te weinig belicht in ons blad.

Daar ligt duidelijk de grote uitdaging voor de redaktie. DE LEZERS WILLEN MEER. Overigens willen slechts weinig lezers MINDER gepubliceerd zien over één of ander. Bij de 94 binnengekomen antwoorden vonden wij slechts 3 keer het rubriekje „TE VEEL" omcirkeld. Waar gaan we naar toe!

Zeer opvallend ook is het percentage dat vindt dat we te weinig foto's publiceren (60%). Hopla, vanaf nu méér foto's.

GEEN MENING

Tenslotte iets over de „moeilijke" rubrieken.

Over „nevenaspekten van de visserij" (scholen, fiscaliteit...) hebben veel mensen geen mening (34%), 22% van de antwoorden quoteren deze rubrieken zelfs als „slecht". Dat percentage is het hoogste dat we onder de rubriek „slecht" aantreffen.

De redaktie krijgt daarmee een serieuze stamp onder haar broek.

Wij zijn er heilig van overtuigd dat die rubrieken verder aan bod moeten komen, maar we zullen hier een serieuze inspanning moeten doen om die zaken te populariseren. Niet dat het eenvoudig zal zijn om, op dat gebied, aan uw wensen tegemoet te komen, maar we zullen ons best doen. Het leven is niet gemakkelijk.

Wat de fiktieve verhalen betreft (de laatste vuurtorenwachter, van Schepen, van Mensen en van de Zee), is er slechts 1% (1 antwoord dus) waar „slecht" omcirkeld is, maar 44% van de mensen heeft daar geen mening over. Niet gelezen? Vindt men dat maar zus en zo? Vindt men zichzelf onbekwaam om daar een antwoord op te geven?

Daar waar wij het meeste schrik over hadden is niet uitgekomen. „Kunst en Visserij" wordt door niemand als slecht ervaren. 55% van de lezers vinden dat zelfs goed. 45% van de lezers heeft geen mening. Wellicht hebben zij de interessante, maar lange bijdrage van Norbert Hostyn opzij gelegd, met de bedoeling het stuk te lezen in rustiger dagen.

Flor Vandekerckhove.

NIEUWPOORT GEEFT TIJDENS HET E.K. PINKSTERWEEKEINDE ANDERMAAL AFSPRAAK MET DE LANDBOUW EN DE VISSERIJ

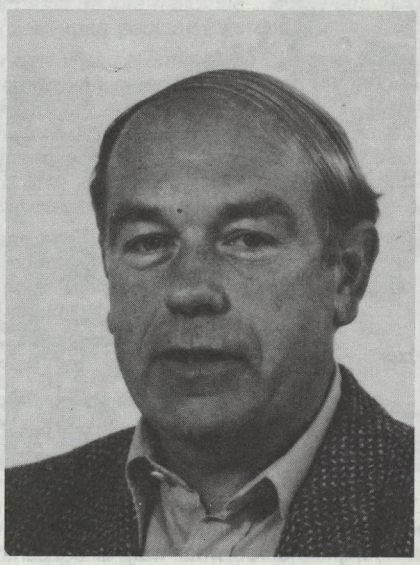
De vijfde uitgave van de „Week voor Landbouw en Visserij", die zal ingericht worden van 20 tot en met 24 mei e.k. krijgt dit jaar een biezonder tintje. Het stadsbestuur beoogt immers op de hoeve 't Klein Noordhof, in de deelgemeente Ramskapelle, een landbouwmuseum in te richten en voorziet de ingebruikname van dit museum tijdens de Week voor Landbouw en Visserij.

De openingsplechtigheid van de Week 1988 zal plaats hebben op donderdagavond 19 mei. Een werkgroep is momenteel druk bezig met het op punt stellen van een passend programma dat in grote lijnen dat van de voorgaande jaren zal benaderen. Men plant dus weer een tentoonstelling in de stedelijke feestzaal boven de vismijn en op het Kaaiplein. Er wordt ook gedacht aan een gespreksavond met de twee onderwerpen: visserij en landbouw. Anagezien de week voor Landbouw en Visserij traditioneel gekoppeld is aan het Pinksterweekeinde en er bijgevolg heel wat toeristische drukte zal zijn, wordt de week een toeristisch kleurtje bijgezet. Zo zullen er op Pinksterzaterdag een reeks toeristische aktiviteiten in het programma worden ingebouwd, op en rond het Kaaiplein, ondermeer de klassieke garnaalpelwedstrijd, een muzikaal optreden en de gratis visbedeling door de visbakkers. Voor Pinksterzondag worden enkele demonstraties van oude ambachten e.a. aktiviteiten voorzien, en het jonge volkje zal ook weer dankbaar van de ritjes met paard en kar kunnen profiteren.

Pinkstermaandag is uiteraard de hoogdag van de Visserij met de jaarlijkse vissersmis in de vismijn, de hulde aan het vissersgedenkteken en de huldiging van verdienstelijke reders en vissers in de stedelijke feestzaal. Ook dat alles wordt ingekaderd in de Week voor Landbouw en Visserij die zal besloten worden op dinsdagavond 24 mei e.k.

ONZE MEDEWERKERS

ROLAND DESNERCK



Geboren met de helm op 13 juli 1938 – als vanzelfsprekend te Oostende – deelt hij zijn leven, zijn geluk, ja, zelfs zijn sterrenbeeld met de zee.

Als zoon van pa Gaston Desnerck, gerenommeerd modelscheepsbouwer, Conservator van het Visserijmuseum te Oostduinkerke en bekend schrijver, raakte Roland al zeer vroeg verslingerd op de visserij, zijn taal en het schrijven. Hij zou er in omgekeerde volgorde zijn hele verdere leven aan wijden. Amper vijftien jaar oud, bracht hij inderdaad al de roman „Er drukt een Geheim op Ameland" uit, vatte daarna de studies aan die hem uiteindelijk leraar Nederlands zouden maken aan de RMS-Atheneum II te Stene/Oostende, en besteedde verder elke vrije seconde aan de visserij. Gaan drie liefdes zelden harmonisch samen, bij Roland Desnerck resulteerde dat in unieke prestaties, op grootse schaal nog wel. In 1972 bewees hij dat al onomstotelijk, onder vorm van zijn „Oostends Woordenboek". En alsof dat titanenwerk hem tijd te over had gelaten, publiceerde hij in samenwerking met zijn vader in 1974, respektievelijk 1976, liefst twéé boekdelen „Vlaamse Visserij en vissersvaartuigen". Toen werd het weliswaar stil rond Roland Desnerck, wat echter niét wil zeggen dat hij effektief ook stil gezeten heeft al die tijd. Integendeel zelfs, en dat bleek met het verschijnen van „De Oostendse Visserij". Tien extra jaren van onderzoek, nazicht en aanvulling, verbeteren en verder uitvissen zijn er nodig geweest om tot dit énige resultaat te komen. Maar wie bij de gelukkigen hoort die heeft het kunnen inkijken, zal het ermee eens zijn: het is de moeite van het werk en het wachten waard geweest!

VLOOTUITBREIDING IN ZEEBRUGGE: Z.60 BLUE ANGEL EN Z.568 VENUS

Op het ogenblik dat dit Visserijblad verschijnt is de Z.60 Blue Angel al vertrokken voor zijn tweede reis. Maandag werd de opbrengst van de maidentrip in de Zeebrugse vismijn verkocht. De omvang van de vangst was niet bijster groot, maar belangrijker is dat de eerste reis van de nieuwe bokkentreiler zonder technische problemen verliep.

Naar aanleiding van de stapelloop werd al ruime aandacht besteed aan deze grote bokkentreiler. Op zaterdag 5 maart werd het schip van het echtpaar Constant Couwyzer-Demeulenaere uit Heist gedoopt. Rita Demeulenaere en Fernand Couwyzer, respektievelijk zuster en broer van de eigenaars, namen de verplichtingen van het meter- en peterschap op zich. Onder ruime belangstelling doopte pastoor Gryson de treiler en wenste bemanning en schip een goede vaart.

NIEUWE EUROKOTTER

Een week later was de bevlagde Eurokotter Z.568 Venus het middelpunt van de belangstelling in de Zeebrugse vissershaven. De naam van de bokkentreiler is niet onmiddellijk ontleend aan de mooie Romeinse godin of aan een planeet uit het zonnestelsel zoals op het eerste zicht zou verwacht worden. Aan de kaai is reder René Vlietinck's bijnaam Venus, een lapnaam die stamt uit zijn jeugdjaren toen hij als scheepsjongen diende op de gelijknamige Z.439, een haringschuit van Henri Cattoor.

De nieuwe Venus werd gebouwd ter vervanging van de Z.568 Zeespiegel, een houten bokkenvaartuig van bijna 49 BT (280 pk) dat na vijfentwintig dienstjaren uit de vaart werd genomen. Zoon Charles voert het bevel over de nieuwe Eurokotter die eveneens door pastoor Ben Gryson ingezegend werd. Mevrouw Degraeve, echtgenote van



De nieuwe Eurokotter Z.568 Venus.



De nieuwe Z.60 Blue Angel op de dag van de doopplechtigheid: een familiale investering van ruim negentig miljoen.



De bemanning van de Z.568 (vlnr): matroos Luc Devoogdt, schipper mede-eigenaar Charles Vlietinck, matroos Chantal Meyers en motorist Roland Meyers.



Wijding van de Z.60 tijdens de doopplechtigheid in Zeebrugge.



Beeld van de doopplechtigheid: pastoor Gryson zegent het schip.



Zicht op de brug, op zichzelf al een miljoeneninvestering. De elektrische apparatuur omvat o.a. twee radars en kleurendieptemeter.



Familiefoto (vlnr): Charles Vlietinck en echtgenote, peter Bart Schiltz, meter mevr. Degraeve en het echtpaar René Vlietinck.

de scheepsbouwer en Bart Schiltz namen welwillend de verantwoordelijkheid van het meter- en peterschap op zich. (gw)

Technische fiche Z.568 Venus

- Lengte over alles: 23,97 m
- Breedte op spant: 6,30 m
- Holte: 2,76 m
- Werf: Westvlaamse scheepswerven in Oostkamp (casco) en Degraeve, Zeebrugge (optuigen)
- Tonnage: 98 BT
- Aandrijving: Daf Diesel 221 KW bij 1.800 t/m
- Hulpmotoren (2): Daf 50 KVA
- Schroef: Van Voorden, diameter 1.600 mm in Hodi-straalbuis
- Brandstoftank: 18.000 liter
- Eigenaar: BVBA De Zeespiegel, Knokke-Heist

VAN VOORDEN GROEP leverde

- ★ **Van Voorden Nikkel Aluminium bronzen schroef diameter 1600 mm.**
- ★ **HODI Straalbuis diameter 1600 mm.**
- ★ **PROMAC koelinstallatie 3.500 kcal/HR.**

Technische fiche Z.60 Blue Angel

- Lengte over alles: 36,35 m
- Breedte op spant: 8,48 m
- Werf: Scheepswerven Degraeve, Zeebrugge
- Diepgang: 4,48 m
- Aandrijving: Stork Werkspoor Diesel, 1.200 PK bij 750 t/m
- Hulpmotoren (2): Daf 220 Kw
- Schroef: Van Voorden, diameter 2.700 mm in Hodi-straalbuis, Boogschroef Promac, 90 PK
- Vislier: Brusselle, hydraulische bediening uit de brug
- Brandstoftank: 95.000 liter
- Eigenaar: PVBA Blue Angel, Knokke-Heist

VAN VOORDEN GROEP leverde

- ★ **Van Voorden Nikkel Aluminium bronzen schroef diameter 2700 mm.**
- ★ **HODI Straalbuis diameter 2700 mm.**
- ★ **PROMAC boegschroefinstallatie 90 pk**
- ★ **2 PROMAC scherfijsinstallaties, elk met een capaciteit van 2 ton/24 uur.**
- ★ **PROMAC koelinstallatie capaciteit 5.100 kcal/HR.**
- ★ **PROMAC warmwater hogedrukreiniger.**

Wij feliciteren de Rederij DE ZEESPIEGEL en bemanning van de Z.568 „VENUS" 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

De Z.60 «BLUE ANGEL»

het 132ste vissersvaartuig dat werd verzekerd bij

HULP IN NOOD

Wij feliciteren de Rederij BLUE ANGEL en bemanning van de Z.60 „BLUE ANGEL" 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

PROBELGAS N.V.

WERFKAAI 25b, 8380 ZEEBRUGGE

TEL. (050) 54 77 27

- OLIEN, VETTEN EN GASOLIE VOOR MARITIEME DOELEINDEN
- PROPAANGAS IN FLESSEN, VERVEN
- ONTSPANNERS & ANDERE ONDERDELEN

WIJ DANKEN DE HEER CONSTANT COUWYZER VOOR HET VERTROUWEN DIE HIJ, EN ZIJN BEMANNING HEBBEN GESTELD VOOR DE LEVERING VAN GASOLIE, SMEEROLIEN EN VETTEN AAN BOORD VAN ZIJN NIEUWE BOKKENTREILER Z.60 „BLUE ANGEL"



DE DIREKTIE EN HET PERSONEEL VAN DE FIRMA'S PROBELGAS EN KUWAIT PETROLEUM N.V. WENSEN DE EIGENAAR EN DE BEMANNING VAN DE Z.60 „BLUE ANGEL" EEN GOEDE VANGST EN EEN BEHOUDEN VAART TOE.

STAF

Staf is een nieuwjaarskind, geboren op 1 januari 1929 in Bredene. Alhoewel het een cliché van jewelste is, kunnen we moeilijk verzwijgen dat Staf een kind van de zee is. Met een kajak en een jol bracht hij zijn jeugd door op het strand. Later verhuurde hij strandkabines tot zijn vader hem aan het werk zette in zijn ambachtelijke schrijnwerkerij. Op 16 jaar bouwde Staf, in een hoekje van vaders werkplaats, zijn eerste zeilboot, een Snipe naar de mode van die tijd.

Van die liefde voor de watersport heeft Staf Versluys uiteindelijk, in 1968, zijn beroep gemaakt, nadat hij 17 jaar bij zijn vader hielp en nadien 9 jaar een druk beklante restaurant-houder was in Bredene. De watersport liet hem al die tijd niet los en tijdens de wintermaanden wanneer de kust sliep, bouwde Staf 3 zeilboten af. In 1957 stak hij met een van de door hem omgebouwde reddingssloepen het Kanaal over naar Engeland, samen met zijn broer. „Ik herinner me nog hoe we aan de Kwintebank in paniek geraakten omdat we in de mist het water zagen kabbelen op de kruin van deze zandbank en dachten dat we gingen stranden" vertelt Staf nog.

Zijn grootste ontgoocheling liep Staf op tijdens zijn legerdienst bij de marine. „Ik ben slechts één maand op zee geweest tijdens allerlei oefeningskens", klaagt hij. Dat tekort zal hij later dubbel en dik aanvullen.

1968

In 1968 begon Staf een eigen bootwerf. Hij krijgt het steeds drukker maar werkt lange dagen om toch nog tijd over te houden voor het zeilen. De „boom" in de watersport noodzaakt hem teoretisch om op industriële schaal te gaan werken. Versluys weigert koppig. Personeel zou hem teveel binden, er zou geen tijd meer overblijven om te zeilen en het zou zijn sterkste reklame van ambachtelijk jachtenbouwer verstoren. „Ik voel me best alleen te midden van mijn boten" zegt Staf. De zaken gaan ook best en thans is zijn zoon Jacky ook ingeschakeld op de werf. Van vader op zoon is in de bootbouw een beste reklame.

In 1968 bouwt Versluys voor zichzelf een Twister af waarmee hij de kusten van het Kanaal en de Noordzee bezeilt. De echte doorbraak komt echter nadat Staf in 1972 op een Tylerromp zijn „Tyfoon V" bouwt, een stoere Ohlson 35 met goede racekapaciteiten.

Versluys verbeterde geleidelijk zijn techniek en materieel. Een eerste plaats in de Belgische Race Oostende-Ramsgate-Oostende en een vijfde in de internationale Channel Race, zijn de hoogtepunten uit 1973.

1973

„1973 was een jaar van zoeken om de boot optimaal op punt te stellen" zegt Versluys. De kennis van zijn boot, die hij tenslotte zelf had gebouwd, leidde tot allerlei ingrepen en perfekties die later door de Britse konstrukteurs van dit type gretig werden aangewend om hun exemplaren op punt te stellen. Versluys kortte de mast in en plaatste hem meer voorwaarts op het dek. De houten mast werd door een aluminium vervangen. Ook de schootrails werden verplaatst. „Tyfoon V" werd steeds maar beter.

1974

1974 brengt de doorbraak tot op een benijdenswaardige hoogte. Alle weekenden zeilt Versluys, meestal met als vast bemanningslid Fred Schulpen uit Westerlo. Hij wint opnieuw Oostende-Ramsgate-Oostende en voegt daarbij de Grote Prijs van de Stad Nieuwpoort. In de Roscop Race te Breskens wordt hij derde, ook in de Delta Race. Maar het beste komt nog.

1975

Ook Versluys verbetert. Hij is iemand die slechts op eigen kennis en ondervinding steunt en die de talrijke gadgets en instrumenten schuwt, ook al omdat ze meestal zeer duur zijn. Aan boord van „Tyfoon V" vindt men alleen een kompas, een log en een dieptemeter. „Ik zeil op gevoel" zegt Versluys, „dat is nooit slecht maar in zuiver wedstrijdzeilen is het soms een handicap". Uit de „Round Britain Race", die Versluys in 1975 betwistte en won, lichten we daarover volgende anekdote. Teamgenoot Fred Schulpen (het is een tweemansrace) maakte zich op zeker ogenblik bezorgd over het weder en de zeilopties die daarvoor gekozen werden. Hij stelt voor over de radio naar de weerberichten te luisteren. Versluys glimlacht de ongerustheid weg en wijst nuchter naar de barometer tegen het schot en zegt: „Kijk daar, die zegt U zoveel meer en liegt niet want hij is ter plaatse„. De optie die genomen was bleek de goede, zoals vele andere die in deze vierjaarlijkse race door Versluys genomen werd. Versluys won uiteindelijk...

Dat was meteen het einde van een schitterend seizoen 1974 waarin Versluys tweede werd in het Belgisch Kampioenschap IOR, klasse IV na een schitterend vaarseizoen. Hij ontving voor de overwinning in de „Round Britain Race" de „Bijzondere Prijs" van het Koninklijk Belgisch Yachting Verbond.

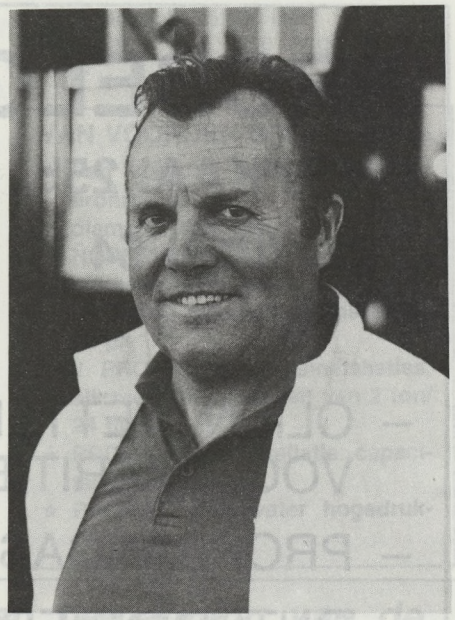
1975 was nog meer dan de vorige jaren afgestemd op de offshore races en op de eerste solorace van Staf Versluys, de 2.400 mijls Azorenrace AZAB 75, de belangrijkste solorace van dat jaar.

Na een druk voorseizoen in de Belgische Offshore Races, vertrok Versluys naar Falmouth, moe en overwerkt omdat twee maanden koersen logischerwijze moeten goedgemaakt worden door harder te werken; alle weekenden van de rest van het jaar.

Hij vertrok als enige Belg tussen 56 deelnemers en eindigde na 8 dagen en 19 uur zeilen op de vijfde plaats in Sao Miguel en was daarmee tweede op handicap. Bijna 11 dagen duurde de terugreis en Staf eindigde zesde en eerste op handicap. Einduitslag: Staf Versluys is eerste op handicap met ruim 10 uur voorsprong op twee Franse topzeilers waaronder Malinovsky, een vedette. Staf is plots bekend.

1976

Het seizoen 1976 stond helemaal in het teken van de OSTAR, de transatlantische Solorace van Plymouth naar Newport, bij ons vooral Transat geheten. „Tyfoon V" werd helemaal op punt gezet en Staf trainde zich met hard werken omdat het een beproefde methode was. Zijn deelname kreeg veel belangstelling, vooral omdat nog twee Belgen zouden starten nl. Yves Anrys en Oscar Debra, wat op de media en het publiek nog meer effekt had. Bovendien nam ook de zeemachteenheid „Zenobe Gramme" deel aan de Tall Ships Race die hem naar de eeuwfeest-parade te New York bracht.



STAF VERSLUYS *(foto GW)*

Over de OSTAR was veel te vertellen want de koers werd „overvallen" door minimum drie en voor sommige deelnemers zelfs vijf stormen. Voor het eerst vielen er ook slachtoffers. Ook Versluys had moeilijkheden. „Tyfoon V" werd zelfs eenmaal neergelegd. En toen de stormen waren uitgeraasd kwam de mist en de windstilte, de zenuwslopende arbeid om het schip op gang te houden.

Waarom „Tyfoon V" in het zachte weer nabij de Amerikaanse kust zo moeizaam vooruit kwam, ontdekte Versluys pas toen zijn boot in augustus terug in de thuishaven kwam en uit het water werd getild. De onderkant van de roerscheg was afgebroken en dwars gewrongen. Daardoor remde hij voortdurend de vaart van het schip. Erger kon zijn dat „Tyfoon V" daardoor het roer had verloren tijdens de race of tijdens de terugreis. Dat gebeurde niet maar het belette wel dat Staf Versluys enkele plaatsen opklom in de rangschikking.

De grote boten wonnen natuurlijk de wedstrijd. „Pen Duick 6" van Eric Tabarly, een boot van 22 m. lengte, voor „Club Méditerrannée" van de betreurde Alain Colas, een viermaster van 72 (!) meter. De kleintjes volgden, ondanks de stormen, in het vaarwater van de groten. Versluys eindigde 14de. Hij had voorspeld de overtocht in 30 dagen te doen. Het waren 29 dagen en 21 uren geworden. Bovendien een 14de plaats op 125 starters en een zevende plaats tussen de lotgenoten van de Jesterklasse.

Versluys keerde hals over kop terug naar... Frankrijk. Hij was immers door het Franse dagblad „L'Aurore" uitverkoren om te starten in „La course solitaire de l'Aurore", een voorrecht dat tot dan nog een geen enkel Belg, laat staan aan een Vlaming te beurt was gevallen. Versluys kreeg een nieuwe boot want zijn Tyfoon V was nog in Newport. Die geleende boot en gebrek aan wind waren de oorzaak dat Staf in deze 4 etappenwedstrijd slechts moeizaam vootuitkwam. Voor de laatste etappe was hij nog 12de, maar tijdens de laatste wedstrijd van Ierland naar Bretagne zakte Versluys helemaal weg in het peleton. Koersmoe, zei hij. Hij werd uiteindelijk nog 19de.

1977

In 1977 begon Staf Versluys met de bouw van zijn nieuw schip de Tyfoon VI. Het werd een enorm werk waarbij zelfs Koning Boudewijn zijn bewondering en waardering niet onder stoelen of banken stak.

In het voorjaar 1979 volgde de maidentrip en in het vaarseizoen van datzelfde jaar was Staf één van de puntenverzamelaars van het door de VVW gewonnen IOR-interklubkampioenschap.

In de dramatische Fastnet wedstrijd, nam hij de nodige beslissing voor bemanning en schip: hij verlegde zijn koers om terug te varen naar een veilige haven.

Zoals in 1973, met de Tyfoon V, was in 1979 een jaar van zoeken om het nieuwe schip optimaal op punt te stellen. Ook het voorjaar 1980 zeilde Staf en zijn bemanning zoveel mogelijk wedstrijden om punten bij te dragen voor het interklubkampioenschap en om zijn schip verder uit te testen.

Want het belangrijkste doel van Staf was wel de OSTAR. Na een bewonderenswaardige prestatie in een zware wedstrijd zeilde Versluys de haven van Newport binnen na 21 dagen en 15 uren, zijn doel binnen de 25 dagen de overkant bereiken had hij ruim behaald. Hem werd officieel de 12de plaats toegekend. In zijn kategorie eindigde hij zesde en vierde bij de eenrompboten. Ondanks de deelname aan de Ostar '80 werd Staf datzelfde jaar nog tweede in het Belgisch kampioenschap IOR klasse I en II.

1981-1982

Het begin van de tachtiger jaren bracht Staf de doorbraak, ook buiten de (toch nog altijd) kleine wereld van de zeilerij. Het brede publiek leerde Versluys kennen als DE Vlaming die de hoogste uitdagingen op zee aandurfde.



Met de „Tyfoon VI" de wereld rond.

In die jaren nam hij voor het eerst deel aan de befaamde „whitbread round the world race". Zoals de naam het zegt: een zeilkoers rond de wereld, een wedstrijd gesponsord door het Engelse bier met dezelfde naam.

Versluys nam er aan deel met zijn Tyfoon VI, ter ere van de sponsors omgedoopt tot Croky. Staf en zijn zeskoppige bemanning slaagde er in het vaartuig de race af te laten maken en hij kreeg, als schipper van de kleinste boot die de race tot het einde volhield, de prijs van „outstanding seamanship".

1984-1985

Opnieuw de wereld rond, in dezelfde wedstrijd. Het jacht heet „Rucanor TriStar" en wordt zwaar gesponsord.

Staf beweert dat het zijn laatste keer is. De jaren beginnen te wegen en de sponsoring weegt zwaar op het wedstrijdgebeuren. De druk (omwille van het sponsorgeld MOET je een goede wedstrijd zeilen) ontneemt veel van de romantiek.

Als Staf 9 maand na zijn vertrek opnieuw thuiskomt krijgt hij een vorstelijk onthaal.

DE BEKRONING VAN EEN LOOPBAAN?
TREKT STAF ZICH STILLETJES TERUG?
GAAN WIJ HET NU ALLEMAAL ZELF MOETEN DOEN, JA?
MARC LOY GING HET HEM VRAGEN...

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE

VAN PRAET-DANSAERT · WIRE ROPES · BAASRODE BELGIE

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**

DE TOEKOMST

„Visserijblad": Velen noemden het een dronkemanseed. Maar U hebt woord gehouden. Geen grote wedstrijden meer.

STAF VERSLUYS: De grote wedstrijden zijn gedaan. Ik heb dat gezegd vóór mijn vertrek bij de Whitebread '85-'86 en ik blijf er bij. Maar de kompetitiewedstrijden in de Noordzee en het Kanaal staan wel nog op de agenda. Verleden jaar heb ik met mijn oud vaartuig Tyfoon VI de Noordzeerace gevaren, de Channelrace en de Fastnetrace. Anderzijds heb ik een aantal kleinere races geschrapt zodat ik niet meer ieder weekend bezet ben. 14 dagen van huis voor een wedstrijd vind ik nu een limiet waar ik mij aan houd. Pas op, ik zou nog wel eens naar de Antillen of Amerika durven varen maar dan niet in kompetitieverband.

V.B.: Waarom laat u de grote wedstrijden „varen"?

S.V.: Ik heb altijd als liefhebber gevaren en daardoor altijd te kampen gehad met financiële moeilijkheden. Ik heb gelukkig altijd kunnen rekenen op veel vrienden die mij hielpen sponseren zodat ik tenslotte toch het nodige materiaal kon aanschaffen. Persoonlijk heb ik nooit mezelf kunnen verkopen. Dat ligt niet in mijn aard. Vooral tijdens de laatste Whitebread had ik het moeilijk tussen al die beroepszeilers. Je geraakt gefrustreerd want je start met ongelijke kansen: waar andere equipes een vol jaar krijgen om zich voor te bereiden en de bemanning te trainen en te testen moeten wij het allemaal tijdens een aantal weekends rooien. Komt daarbij dat je over onvoldoende materiaal beschikt.

En vergeet daarbij niet dat de ouderdom ook een rol speelt, ik nader stilaan de zestig en een Whitbread is toch een moeilijke wedstrijd. Dat is acht maanden „tjolen". Je hebt ook een grote verantwoordelijkheid t.o.v. je (jonge) bemanning. Altijd is er de latente vrees dat er iemand zal overboord gaan. Als je jonger bent, denk je daar zoveel niet aan. Volgend jaar zou ik met Luc Dewulf nog graag de Admirals Cup zeilen en dan rustig uitbollen.

V.B.: Het wordt dus moeilijker, zo niet onmogelijk, voor de zuivere amateur, om nog mee te dingen in grote kompetities?

S.V.: Ja. Toch als je wilt winnen. Vroeger heb ik altijd, als een vrije vogel, met mijn eigen materiaal kunnen varen en sponsoring, zoals bij Rucanor, ligt mij minder. Hoewel ik geen kontrakt had of niet betaald werd was ik toch „gebonden" en had ik bepaalde verplichtingen en daar ben ik nu te oud voor geworden.

V.B.: In de kleinere wedstrijden komt U weer uit met uw oude vertrouwde en zelfgebouwde „Tyfoon VI"

S.V.: Ik heb hem verkocht in '84 aan Luc Dewulf, een goede vriend, en nu ben ik weer schipper aan boord.

Toen ik hem verkocht was het vaartuig op wedstrijdgebied al voorbijgestreefd, nu is er aan verbouwd en is de boot kompetitiever geworden, maar met de laatste nieuwe modellen valt toch niet meer te konkurreren want de evolutie in de konstruktie gaat in de laatste jaren enorm vlug.

Kiel en roerkonstrukties veranderen bv. permanent. Door de gebruikte kunststoffen worden de boten ultra licht. Een boot van 14 meter weegt nu nog 7 à 8 ton.

V.B.: U bouwde uw vaartuigen nog helemaal uit hout. Krijgt u het, ook als vakkundig scheepsbouwer, niet moeilijk met die „plastieken" bootjes?

S.V.: Zeker. Hout is nu eenmaal een natuurlijk, degelijk en levend materiaal. Een houten vaartuig zal veel langer meegaan dan een in kunststof. Ik zweer bij hout maar voor kompetitie kun je omwille van het hewicht niet meer zonder kunststof. Nu is een wedstrijdboot een machine waarin juist het hoogstnodige aanwezig is: leeg en koud. Er wordt niet meer op geleefd, alleen slapen en eten bereiden gebeurd er nog in. Vroeger „leefden" wij meer op de boot. Een houten vaartuig was dan ook gezellig ingericht. De „Tyfoon" is een echt gezellige boot met nog een „ziel".

Komt daarbij dat met de nieuwste navigatietechnieken en elektronische snufjes aan boord veel van het avontuur en de oude zeemanskunst voor altijd verloren gaat. Dat vind ik even spijtig. Sommige jarige zeilers zwalpen omzeggens stuurloos rond als hun gesofistikeerde apparatuur uitvalt.

V.B.: „Wat trekt U nog aan in het kompetitiezeilen?"

S.V.: De sfeer en de spanning dat kan ik momenteel nog niet missen.

V.B.: Toch bouwt U rustig af!

S.V.: Klopt. Ik heb altijd veel ambitie gehad in het kompetitiezeilen. Van begin april tot eind oktober ging al mijn vrije tijd er in op. Nu verandert dat. Ik wil nu meer tijd vrij maken voor andere interessante zaken.

Misschien komt ooit de tijd dat ik nog één of twee kompetities per seizoen zal betwisten.

V.B.: Geen ontwenningsverschijnselen tijdens de kompetitieloze weekends?

S.V.: Nee, ik werk nu ruim twee jaar al, na de uren, aan een „vedette", een pleziervissersvaartuig. Ik denk niet dat ik mij ooit zal vervelen.

V.B.: Wat zou je nog graag doen in de eerste jaren?

S.V.: Het is 20 jaar geleden dat ik nog met mijn vrouw op reis ben geweest. Wij zouden graag in de komende jaren een paar reizen maken. Liefst naar landen waar het warm is en waar water is. De Azoren trekken mij geweldig aan. De natuur is daar nog ongeschonden en nog niet verpest door de toeristen.

V.B.: De roep van de zee blijft toch een konstante.

S.V.: Dat krijg je er bij mij nooit meer uit. Ik heb nog een hoop plannen om houten bootjes te bouwen.

V.B.: Geen ambitie om zeilmonitor te worden?

S.V.: Nee. Ik ben daar niet de geschikte persoon voor. Ik heb daar geen geduld genoeg voor. 't Interesseert mij niet...

V.B.: Uw inzet, prestaties en persoonlijkheid dragen veel bij tot het populariseren van de zeilsport.

S.V.: Er is een tijd geweest dat ik in de francofone zeilmilieus niet aanvaard werd omwille van zijn afkomst. Ik ben geen dokters- of notariszoon. Ik heb alles zelf, van nul af, moeten opbouwen. Letterlijk zelfs voor wat mijn boten betreft.

Gelukkig is de toestand geweldig verbeterd.

Vroeger werd je in de jachtclub als „een neger" aangezien. Door toedoen van Henri Demeer ben ik toch bij een club kunnen aansluiten.

In de Antwerpse francofone zeilklub ben ik ooit nog door de voorzitter voorgesteld als: „Staf Versluys, het buitenbeetje in de zeilwereld! Ik weet ook niet waarom!! Maar zeilen is meer dan een glas whisky, zon en mooie meisjes.

V.B.: Wat ging u het meest tegen in grote wedstrijden?

S.V.: Twee keer deed ik de Whitbread en twee keer werd ik gekonfronteerd met een tweede Belgische deelnemer, die overal waar zij toekwamen in stopplaatsen werd voorgenomen. Wij waren „lucht" voor de officiële instanties. In de eerste race was het Blondiau van de „Belgium". Zijn vader was generaal van het Koninklijk Hof. Dat zegt al genoeg. In '85-'86 was het de Côte-d'or die alle faciliteiten kreeg. Wij werden doodgezwegen.

In Auckland heb ik zelfs eens grondig mijn gedacht gezegd tegen de Belgische Ambassadeur toen men ons weer eens „vergeten" was.

V.B.: De Rucanor neemt met co-sponsor „Commodore" weer deel aan de volgende Whitbread. Zij het dan met een voor de helft Franse bemanning. Mangelt het dan aan ervaren Belgische (Vlaamse) jonge zeilkrachten?

S.V.: Ik vind van niet. Ik zou nog een degelijke Belgische ploeg kunnen recruteren. Zelfs een Vlaamstalige en daar mag dan nog een Waal of Brusselaar bijzitten.

Ik ben geen exentrisch Vlaming maar in

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

benarde situaties denk en vloek ik in 't Vlaams en als je dat dan nog eerst moet vertalen ook zou het al te laat kunnen zijn.

V.B.: Bent u, van nature, niet in de eerste plaats een solozeiler?

S.V.: Niet bepaald. Maar ik heb altijd graag alleen gezeild omdat je er een enorme voldoening van hebt. Je moet alles zelf doen: zeilen herstellen, navigatie, opties nemen...

Het is dus een goede waardemeter voor een zeiler. Anderzijds heb ik nooit moeite gehad om een bemanning te leiden. Ik heb karakter genoeg om mijn gezag te laten gelden.

V.B.: Wat trekt u altijd opnieuw naar de zee toe?

S.V. (denkend): 'k weet het niet... 'k weet het niet... Ze hebben dat al zoveel gevraagd. Ik word er echt naar toe gezogen. Op zee ben ik gelukkig. Ik voel mij er echt geborgen, zelfs bij stormweer in mijn kooi liggend in een warme slaapzak. Het ruisen van het water tegen de boeg maakt mij rustig.

Het hoeft zelfs niet altijd zeilen te zijn maar ook vissen of langs het strand wandelen trekt mij aan.

V.B.: Zult u de populariteit niet missen in de toekomst. Ik denk aan uw triomfantelijke, koninklijke ontvangst in Oostende na de tweede Whitbread-race?

S.V.: Het doet mij wel veel plezier. Maar anderzijds houd ik toch meer van het anonieme. Die populariteit heeft nu als nefast gevolg dat ik de jachtklubs schuw, want velen klampen je met hun problemen aan. Sommigen willen mij tot de „grootvader" van de Vlaamse zeilerij promoveren, maar ik voel mij nu eenmaal geen „Godfather".

V.B.: Ik herinner mij bij uw aankomst in Oostende ook de politici die elkaar bijna naar het leven stonden om zoveel mogelijk te parasiteren van uw populariteit!

S.V.: En al de beloften die men dan doet, soms ergert mij dat wel en kom ik heb er geen last van.

V.B.: In Bredene zou er een monumentje komen van uw zeilboot en zou men u ereburger maken?

S.V. (wijs en relativerend): Oh kom ja, dat moet je met een korreltje zout nemen.

V.B.: Zeezout. Trouwens, Staf Versluys hoeft geen monument. Hij is er al een.



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!

EEN SCHEEPSMODEL „ENIG IN ZIJN SOORT"

Voor onderstaande tekst kon geen betere titel bedacht worden. Het model in kwestie is meteen het grootste van het Nationaal Visserijmuseum. Het wordt een echte blijkvanger.

Vanaf het voorste van de kluiverboom tot aan het achterste van de bezaansboom meet het vaartuig 1,70 meter en vanaf het onderste van de kiel tot aan het topje van de mast is de hoogte 1,75 meter.

Het model werd met didaktische bedoelingen gebouwd. De stuurboordzijde is normaal beplankt doch de bakboordzijde is open. Hierdoor ziet men zowel de indeling van de Oostendse tweemastsloep als de konstruktie van het vaartuig.

De romp van de maquette werd door Gaston Desnerck, de conservator van het museum, gebouwd.

Marcel Vermoote, Oostduinkerkenaar, en reeds 11 jaar in het visserijmuseum werkzaam, heeft het model opgetuigd. Het optuigen (van zeilen en touwwerk voorzien) van een tweemastsloep op schaal 1/15de is niet zomaar een gemakkelijk klusje dat in één, twee, drie te klaren is. U zult allicht begrijpen dat men, wanneer men 1/15de als achaal gebruikt, de details niet zomaar kan verdoezelen. Alles wordt zichtbaar en moet bijgevolg zeer goed verzorgd... en juist zijn! Vooral dit laatste zorgt voor zware problemen.

Zeilschepen zijn reeds lang uit het havenbeeld verdwenen en met hen de juiste gegevens en vooral details betreffende zeilen en touwwerk. Gelukkig voor het Nationaal Visserijmuseum en voor de modelbouwclub De Dissel is er Marcel Vermoote, een man die zeer veel leerde tijdens zijn jeugdjaren in de visserijschool Ibis te Oostende. Daarna werd Marcel visser en kapitein ter zeevisserij. Wanneer hij dan uiteindelijk in het visserijmuseum terecht kwam en lid werd van de modelbouwclub De Dissel voelde hij vrijwel onmiddellijk de grote leemte inzake kennis van tuigage en zeilwerk onder de leden. Marcel beantwoordde heel wat vragen tijdens de vergaderingen en zocht zelf naar gegevens indien hij een antwoord schuldig bleef. Hij verdiepte zich in tal van boeken en illustratiemateriaal. Dat doet hij nu reeds tien jaar lang zodat we gerust mogen stellen dat Marcel „van wanten weet" (1).

Bij bezoeken aan diverse maritieme- en visserijmusea in binnen- en buitenland valt op; aldus Gaston Desnerck, dat heel veel modelbouwers last hebben bij het optuigen. Steeds zie je weer kleine details die fout zitten. Tot op heden heb ik nog nooit een Oostendse tweemastsloep gezien die zo juist gedetailleerd is opgetuigd als deze die we thans in het visserijmuseum bezitten.

De modelbouwers op bezoek in het museum zullen dan ook heel wat kunnen opsteken bij het bezichtigen van dit scheepsmodel.

Het werk is niet alleen juist; het is trouwens zeer verzorgd en mooi. De schijfblokken sieren het touwwerk. Die schijfblokken op schaal 1/15de zijn precies echt. Ongeveer vijftig blokken, van één of twee schijven voorzien – al naar gelang de noodwendigheden – bieden de mogelijkheid touwen en zeilen te bedienen. Alle blokken werden door Danny Pylyser, een gedegen modelbouwer verbonden aan het visserijmuseum, gemaakt. De blokken zijn vervaardigd uit olm. De schijven, die rond een stalen asje draaien, zijn van messing. Rond de blokjes ligt het beslag met ogen en/of haken, haaks of in lengterichting van de schijfblok bevestigd, al naar gelang het gebruik.

Dergelijk afgewerkt model heeft een hele grote educatieve waarde en roept een geschiedkundig beeld op van een zeilvissersvaartuig dat met geen woorden is te omschrijven.

Aan het tuigwerk van de Oostendse tweemastsloep zal een vergadering van de modelbouwclub gewijd worden. Marcel Vermoote zal er voor de deskundige uitleg zorgen. Het model zal daarna een ereplaats worden toegewezen in het Nationaal Visserijmuseum.

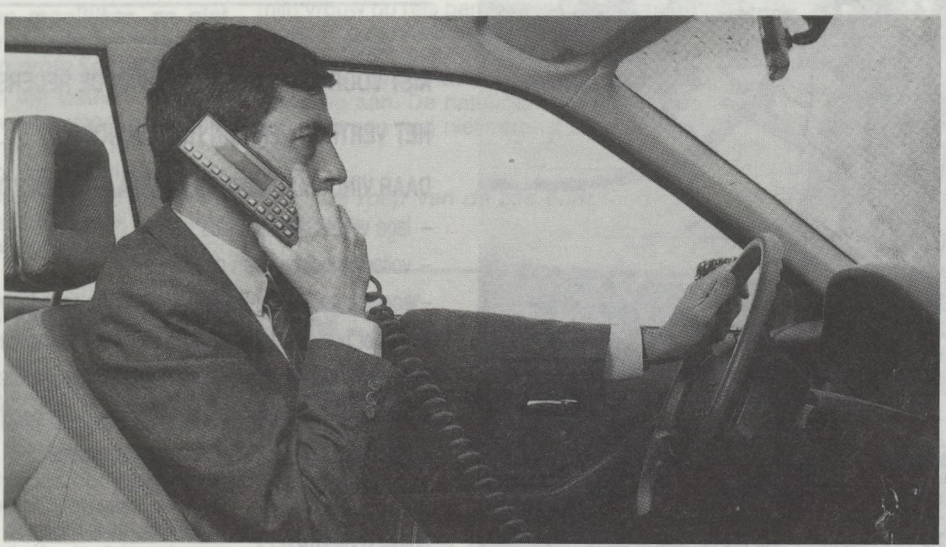
Willem Lanszweert.

1. Van wanten weten betekent van een zaak zeer goed op de hoogte zijn. Het want is de verzamelnaam van alles wat met touwen te maken heeft aan boord van een zeilschip. In de tekst is de uitdrukking in de letterlijke zin gebruikt.

Hoe bereikt U 3000 lezers uit visserijmiddens

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

UW SCHIPPER BINNEN HANDBEREIK MET AUTOTELEFOON



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

MAANDELIJKSE STAAT van VERANDERINGEN

voorgekomen in de „Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

Maand JANUARI 1988

VERANDERING VAN EIGENDOM:
Z.483 „CAROLINA" - Eigendom: BVBA Rederij Nathalie, Pannestraat 237, 8390 Knokke-Heist. Tel. 050/51.33.34
Zeebrief: 4.1.1988.
Z.98 „OP HOOP VAN ZEGEN" - Eigendom: BVBA Rederij Op Hoop van Zegen, Rederskaai 9A, 8380 Zeebrugge - Brugge 5. Tel. 050/54.51.00
Zeebrief: 6.1.1988.
N.88 „NOVA CURA" - Alleen eigendom van: Vanthuyne Arnel-Paye, IJzerlaan 3, 8430 Middelkerke. Tel. 059/30.46.78
Zeebrief: 6.1.1988.

ADRESVERANDERING:
Z.14 „BRANDON STAR" - Eigendom: PVBA Rederij Brandon Star, Heistlaan 171, 8390 Knokke-Heist. Tel. 050/51.35.47.
Z.430 „MARGIBEL" - Eigendom: Martony Jozef, Felix Timmermansstraat 13, 8390 Knokke-Heist. Tel. 050/51.29.95.

WIJZIGING TELEFOONNUMMER:
NV Rederij Pieters, Ruitingenstraat 7, 8400 Oostende. Tel. 059/32.16.96.

VERANDERING VAN THUISHAVEN EN EIGENDOM:
O.26 „DE PAREL" wordt Z.26 „DE PAREL" - Eigendom: BVBA Rederij DE PAEPE, Steenstraat 86, 8390 Knokke-Heist. Tel. 050/51.34.54
Zeebrief: 5.1.1988.

GESCHRAPT OP 2.1.1988:
Z.568 „ZEESPIEGEL" - Eigendom: Vlietinck René, Steenstraat 76, 8390 Knokke-Heist.

Maand FEBRUARI 1988

VERANDERING VAN EIGENDOM:
Z.284 „VICKY" - Eigendom: P.V.B.A. Rederij Fox, Laurierstraat 20, 8390 Knokke-Heist. Tel. 050/51.24.15
Zeebrief: 26.2.1988.

ADRESVERANDERING:
Z.70 „'T WESTDIEP" - Eigendom: P.V.B.A. Rederij Branding, Groenestraat 78, 8370 Blankenberge. Tel. 050/41.45.39
Zeebrief: 4.2.1988.

NIEUWE VAARTUIGEN SCHELDEVLOOT
BOU 17 „JULIETTE" roepnaam: OPAQ
L.O.A. 11.50 m - Bt 17.00 - bj. 1981 - werf onbekend - staal motor VOLVO - 163 Pk - bouwjaar 1981 - B - Navigatie instrumenten: RF - R - DN - 2US
Eigendom: BAUDOT Marc, Noordstraat 152, 9961 Assenade - Boekhoute
BOU 25 „SMIENT" roepnaam: OPAY
L.O.A. 7.87 m - Bt 7.00 - bj. 1969 - werf 14 - hout - motor Lister - 24 Pk - bouwjaar 1969 - B - Navigatie instrumenten: US
Eigendom: Six Robert, Mgr. Waffelaertstraat 1, app. 3, 8370 Blankenberge.

VERANDERING VAN EIGENDOM VERMINDERING Bt
Z.509 „TELSTAR" - Eigendom: N.V. Rederij Telstar, Onderwijsstraat 105, 8390 Knokke-Heist. Tel. 050/51.12.27
Zeebrief: 18.2.1988 - Bt 86.70.

NIEUW VAARTUIG
Z.470 „ODIN" - Roepnaam: OPSR
L.A.O. 32.82 m - Gt 81.00 - bj. 1987 - werven 16 en 54 - staal - motor Mitsubishi - 300 Pk - bouwjaar 1987 - boomkorvisserij.
Eigendom: N.V. EL MAR, Onderwijsstraat 105, 8390 Knokke-Heist. Tel. 050/51.12.27.
Navigatie-instrumenten: RF - US - 2R - 2 OP - DN - DNP - VHF - Aut. Pil.
Zeebrief: 18.2.1988.

WIJZIGING BENAMING ONDERNEMING
Z.53 „VAN EYCK"
Eigendom: B.V.B.A. Rederij DE PAEPE, Steenstraat 86, 8390 Knokke-Heist.

ALGEMENE STATUTAIRE VERGADERING

Overeenkomstig art. 28 van de statuten worden de leden uitgenodigd op de Algemene Statutaire Vergadering van de maatschappij op **vrijdag 15 april 1988 om 17 uur in het restaurant „JAN TURPIN", Albert I-laan, 68a te Nieuwpoort Bad.**

DAGORDE:

1. Opening door de voorzitter;
2. Verslag van de Raad van Bestuur;
3. Goedkeuring van de balans, winst- en verliesrekening, afgesloten op 31 december 1987;
4. Ontlasting te verlenen aan de bestuurders;
5. Verkiezing bestuurder voor Nieuwpoort ter vervanging van de Heer A. Coene, ontslagnemend en niet herkiesbaar;
6. Uitbetaling restorno's over boekjaar 1987;
7. Verscheidene – de leden die onder deze rubriek punten wensen te bespreken moeten deze schriftelijk kenbaar maken aan de hoofdzetel van de maatschappij, minstens vijf dagen voor de algemene statutaire vergadering. Deze voorstellen moeten ondertekend worden door ten minste één vijfde van de leden (art. 29 van de statuten).

VOOR HULP IN NOOD

F. SERIE
ONDERVOORZITTER

F. VANDER VEEN
VOORZITTER

Beroepsvereniging der Visgroothandelaars van België

Wettig erkende beroepsvereniging
Telefoon (059) ~~32.24.20~~ 32.27.14
Bank van Brussel 384-0913263-92
Gen. Bankmij 280-0413812-47

Secretariaat: VISMIJN 44 — 8400 OOSTENDE

Oostende, 26.03.1988.

Mijnheer de Schepen,

Vooraleer uw uiteenzetting te beginnen, wensen wij antwoord op volgende, in gemeenschappelijk overleg door onze leden, huurders van pakhuizen, gestelde vragen:

1. Is er reeds een kandidaat concessionaris voor de pakhuizen?
2. Zo ja, voorziet die concessionaris een algemene renovatie van AL de pakhuizen, of enkel renovatie van de pakhuizen waarvoor een huurder geinteresseerd is?
   Veronderstel dat er maar 15 bedrijven een aanvraag indienen, en hun pakhuis(zen) gerenoveerd worden.
   Wat met de niet-verhuurde? zal men die laten verkrotten?
   De concessionaris is niet gebonden door het politiereglement. Hij kan dus willekeurig naast een groothandel, een pakhuis ter beschikking stellen en laten inrichten voor viswinkel.
3. De concessie houdende maatschappij is geen liefdadigheidsinstelling. Hun doel is dus winst te verwezentlijken.
   Welk huurkontrakt zal een eventuele huurder krijgen? Is lange termijnhuur mogelijk?
   Hoeveel zal de huurprijs bedragen?
   Zal die voor een bepaalde tijd vastliggen, of afhankelijk zijn van de willekeur van de verhuurder?
   Zal er mogelijkheid zijn de binneninrichting naar eigen behoeften in te richten of te laten inrichten?
   Wat wordt voorzien voor een huurder tijdens de renovatiewerken? Kan hij ergens terecht om zijn aktiviteiten verder te zetten?
4. Dat er een zware huurprijs zal gevraagd worden, veronderstellen wij toch.
   Wat voorziet u als mogelijke compensatie voor de huurders?
   t.t.z. worden nog koperskaarten afgeleverd aan kleinhandelaars (leurders of viswinkeliers)
   Zo ja, kan geen enkele huurder nog de huurprijs van zijn pakhuis(zen) opbrengen.

Zo u onze wens inwilligt , danken wij u.

Hierboven een copy van de vragenlijst zoals die overhandigd werd aan de Schepen van de Haven van Oostende, vóór de vergadering die hij opgeroepen had met de huurders van de pakhuizen op zaterdagmorgen 26 maart ll. in de kantine van de vismijn. De schepen wilde hierop geen antwoord geven vooraleer hij zijn uiteenzetting beëindigd had. Daarop besloten de handelaars de vergadering te verlaten.

EEN AALMOEZENIER: EEN MAN TUSSEN DE VISSERS TROEBEL WATER ROND HET BEELD VAN PASTER PYPE

OVERGROOTOUDERS HERINNEREN ZICH (1)

Iedereen kent PASTER PYPE. Sommigen onder de naam aalmoezenier, anderen schuinweg als Mijnheer Henri (maar dan in 't dialekt), weer anderen als de man die regelmatig, misschien eens per maand, aan de deur kwam. „Doe maar open. 't Is paster Puppe die weer geld nodig heeft". Zo bromde meer dan 70 jaar terug een zeeman die in hart en nieren de Internationale hoorde en zwoegde voor de Rode Vloot. U kent hem. Wie niet. Het zijn woorden die mijn grootmoeder zich herinnerde. Zijn dochter dus. Mijn overgrootvader die ik als prutske van om en bij 10 jaar wekelijks moest bezoeken in zijn „Villa Forget me Not" te Bredene. Arsène BLONDE.

En dan voelt men meteen die andere klank, niet dat pastorale, maar dat puur menselijke over een menselijke „volksheld". Leven in en om zijn vissers, samenwerken om een groter geluk te vinden voor de ernst van het leven van een visser.

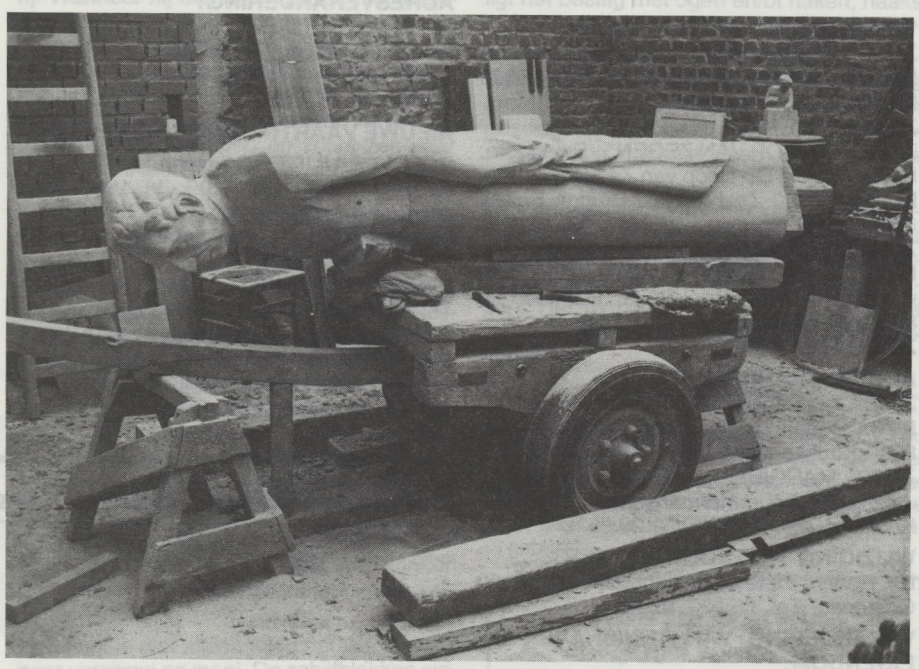
Aan het sterfbed van Kapitein BLONDE kwam één boezemvriend méér dan verwacht. Deken Butaye. Diep ingetogen dacht die vriend aan de voorbije momenten van strijd, die vriendschap die meer dan een handdruk was. Een overlevende stuurman huilde, vissers keken fier naar die voorganger, bewoners van Godtschalk dankten hem postuum voor de wekelijkse kranten, voor de bezoekjes, voor zijn onbegrensde inzet en schooitochten voor hun instituut, voor de vissers op rust.

Diezelfde Arsène BLONDE ontving meer dan 70 jaar terug heel regelmatig Paster Pype in zijn rijkelijke woning in de Peter Benoitstraat, praatte over het ongeluk van de vissers in termen van sociaal medeleven, niet langs de achterpoort van het paradijs. Paster Pype, Henri, zette zich neer, dronk mee van de beste wijnen en de geurigste sigaar werd bovengehaald.

U kent die oude ingetogen sfeer. Ongemerkt ambt of rijkdom werd eerst gedacht aan de mens, dan pas aan wat ieder afzonderlijk nauw aan het hart ligt. Het is misschien maar een voorbeeld. Maar zo zijn er tientallen. Reders, burgerij, notabelen die Paster Pype ten huize ontvangden, met achter de hand een som geld „voor de behoeftige vissers": hun medemensen.

Kortom, een man die leven voor anderen gebouwd heeft, gelovig of ongelovig. Die compromissen zocht toen de visserij in opstand kwam, maar door zijn herderlijkheid niet kon beletten dat er toch doden vielen. Wees Ensor indachtig: een man die tussen de vissers leefde.

Herinnert u zich HELENE HUBROUCK, met haar viskarretje: „Garnalen sien!". Zo pronkt nu nog op de kaft van het recent boek van Roland DESNERCK. Een gegroefd gelaat, klein van stuk, een glazen oog. „Laintje" riepen de Brusselaars. Ze had een hartje voor Pype. Ze luisterde altijd naar hem in de Capucijnenkerk. Net als de anderen uit het vissersvolkje wou ze niets te maken hebben met de „grote kerke" van 't sjiek volk. Ze is er slechts één keertje geweest: dood. Ik heb toen mijn geloof in een kerk definitief afgezweerd. Ik zit niet met een dode hond op mijn schoot.



Het beeld van Paster Pype wordt volledig opgefrist. Ook de vlakke achterzijde wordt door de beeldhouwer bewerkt. (gw)

PASTER PYPE EN ZIJN TIJD (1854-1926)

Ter gelegenheid van de 60ste verjaardag van het overlijden van de populaire volksfiguur E.H. Hendrik Pype, alom gekend als „Paster Pype", is in Het Visserijblad een uitgebreide levensschets in veertien afleveringen verschenen. Geïnteresseerde lezers kunnen de bijdragen, met foto's, raadplegen (bv. in de stadsbibliotheek van Oostende) in de nummers 1 februari '85 tot 10 mei van de jaargang 1985.

Volgend nummer brengen wij overigens uitvoerig bericht over de feestelijkheden die gepland werden n.a.v. de 100ste verjaardag van de Paster Pype Visserijschool die op 14 mei wordt gevierd.

Begrijpt u mij wanneer ik u vertel over Paster Pype, Kap'tein Blondé, Laintje met haar viskarretje. Pype was voor hen een lijflijke bekendheid, een figuur die iets in mijn familie gebracht heeft. Niet zomaar iemand die door andere een „priester", een „monument" of een „brok publiciteit" mag genoemd worden.

PASTER PYPE: EEN LEVEN AAN ZEE (2)

Korte Biografie

Hendrik-Frederik PYPE

Geluwe 12/01/1854 - Oostende 03/06/1926

07/06/1879	tot priester gewijd
21/08/1879	leraar aan het college van Nieuwpoort
12/11/1884	onderpastoor van de H.H. Petrus en Paulusparochie
22/05/1886	aalmoezenier ter zee, tevens aan boord van de visserij-wachtschepen Ville d'Anvers, Ville d'Ostende en de Zinnia
1886	stichting „Vrije Visschersgilde 't Zal wel gaan" met o.a. een kas tegen ongevallen op zee
23/08/1887	bemiddelt tijdens de bloedige Vissersopstand
1887	sticht „met inbreng van de Oostendse burgerij" de „Vrije Visserijschool Sint-Andreas" en de „Germana" bij de zusters van Sint-Vincentius naast de Capucijnenkerk op de Oude Mijnplaats
1890	boek: „Een boekske voor de visschers en de visschers-scholen"
1911	boek: „Over Visscherij"
1912	boek: „Over Motoren"
	boek: „Kerkboek voor Zeelieden"
02/05/1922	op rust gesteld
03/06/1926	sterft kort na een reis naar Lourdes.

In Memoriam 1926

„Hij stierf en in de algemene verslagenheid begreep eenieder nu nog beter wie was heengegaan, verstond eenieder nu nog beter de stille kracht van dat goed, nederig priesterhert". (3)

„Wel had de nederige man voor z'n afsterven uitdrukkelijk gewild en bepaald dat alles moest eenvoudig zijn, toch kan het niemand verhinderen als de ziel ener bevolking zijn dankbaarheid wil betuigen aan een beminde". (3)

„Midden de deelname van Ministers, overheden, geestelijken, officieren, cadetten en een onafzienbare menigte uit allen stand en ambt, bleef hij omringd van degenen die hij het meest had bemind: z'n visschers. In dichte schaar stonden ze rond de lijkbaar, geen lijkwagen hadden ze toegelaten, de vischers, maar op hun schouders zouden ze hem dragen naar z'n laatste rustplaats, op

➤

hun schouders hem, die ze allen in z'n hert had gedragen z'n leven lang. Zo is 't geschied". (3)

„En toen op 't kerkhof de lijkkist op den rand van 't graf stond, de regen neerzijpelde en ginder achter den kerkhofberm de Noordzee – zijn zee – dof aan 't klagen was, wierd, midden de dichte menigte, door een leerling zijner visschersschool een laatste dankwoord gericht tot hem, den dierbaren afgestorvene. En dan zagen we die stoere visschers, die niets ter wereld vreezen en misschien honderdmaal in fiere doodsverachting hun leven tegen de stormende zee hadden verdedigd, we zagen die stoere visschers weenen gelijk kinderen". (3)

100 JAAR VRIJE VISSERIJSCHOOL PASTER PYPE

Een viering organiseert men niet zomaar in een handomdraai. Het is een samenloop van goed nadenken, vastleggen in een werkschema en zo goed mogelijk uitvoeren. Een viering heeft een grote publicitaire uitstraling. Op 3 februari noteerde André Volmacher in „Het Laatste Nieuws": „Alles hangt nog af van de toestemming van het Oostendse gemeentebestuur, maar het staat bijna vast dat het standbeeld van Paster Pype opgericht wordt op het achthoekig pleintje vóór de Peperbusse". (4) Een duidelijk voorbeeld van goede organisatie en doorzetten, maar helaas een onbegrip voor de plaatselijke wensen èn de interesse van het „gewone" volk voor deze historische figuur. En toch, heel snel daarna komt er reaktie vanuit de „Peperbusse-sociëteit".

„Monumenten op stap" noteert de Kustbode op 5 februari (5).

Wat was er gebeurd?

Monumenten op stap

Onder druk van de nakende viering half mei moest iets speciaals gebeuren. Het idee werd geopperd iets te doen met het kolossaal beeld van paster Pype (2,40 m hoog en 1,5 ton zwaar). Toen konstateerde men dat de toestand van het muurbeeld slecht was en dat het bevestigingssysteem op het randje af stuk was. Er volgde een planning. „Laat ons het beeld ergens anders plaatsen". Via via krijgt men het Leander Vilainpleintje vóór de Peperbussetoren. Een ontwerpje wordt gemaakt: „Direkteur Demaeght zal de zachte witte zandsteen van het beeld laten herprofileren door een steenhouwer (BOURY). Hij had het beeld in een hoek van twee muren willen zien maar schepen Daniëls vond dat te veel op een grafzerk zou lijken. „Mijn diensten zijn bezig met een nieuw ontwerp. Het beeld zou niet volledig in het midden van het plantsoen staan. Rond het beeld wordt een kasseienwegeltje voorzien met groen. De beeldhouwer zal ook de achterkant van het beeld bewerken maar als het nodig is kan de rug met groen afgeschermd worden".(6) Allemaal goed en wel. Maar ondertussen ontkennen alle diensten van stedebouw van Oostende enige kennis te hebben over deze plannen.

Dan komt de kat uit de mouw: maandag 7 maart moest het Schepencollege beslissen over de definitieve plaatsing en vormgeving van het beeld. Het kon echter voor één weekje uitgesteld worden via de twijfels van een schepen, maar op maandag 14 maart „werd bij hoogdringendheid" beslist. Resultaat: het muurbeeld komt nu in de schaduw van het praalgraf naast de dekenale Sint-Petrus en Pauluskerk.

KULTUREEL ERFGOED (6)

Dat Oostende naar kultureel erfgoed niet zo rijk is, is bij iedereen bekend. De weinige historische restanten staan als stomme maar naar aard mooie getuigen tussen de kust-architektuur. Men kan aan het Schepencollege van Oostende alleen maar vragen even na te denken en raad te vragen aan de vele tientallen beeld- en ruimtekunstenaars die Oostende telt. Ze kunnen ervan overtuigd zijn dat samen met hen een neutraal maar artistiek verantwoorde uitbouw van het kultureel erfgoed mogelijk is. Kunst betekent daarbij niet „duur"; het betekent een ruimere kijk op RUIMTE.

Wat kan dan zoal bereikt worden?

- plaatsing van het Paster Pype muurbeeld op een waardige plaats
- herwaardering van het interieur van de Peperbusse-toren
- herplaatsen van de postbeelden in de Koninginnelaan
- herplaatsen van het beeld „de wind" van E. Bulcke (vuurkruisersplein)
- herplaatsen van het beeld „de zee" van Grard
- herwaardering van het Fort Napoleon
- herwaardering of bewaring van de restanten van de oude Zeevaartschool
- wat met de arduinen muurbeelden van de oude Zeedijk-villa (beplantingsdienst)
- wat met het gietijzeren wapenschild van Oostende (beplantingsdienst)
- wat met het gepolichromeerd beeld van Sint-Pieter
- wat met het grafschrift van De Camba (1750) in Stedelijke Werkhuizen
- restauratie van het Vagevuur en Calvarieberg en Ecce Homo (Peperbusse)
- enz.

Al dat kan. Het moet daarom niet snel gaan, maar goed en verantwoord.

André BAERT

Bronnen:

1. De Peperbusse Sociëteit archief
2. Nationaal Biografisch Woordenboek, Norbert Hostyn
3. In Memoriam Paster Pype, Ons Volk Ontwaakt 1926, Ostendiana
4. Laatste Nieuws 03/02/88
5. Kustbode 05/02/88
6. Brieven aan stad en provincie, Peperbusse sociëteit 10/02/88 en 31/3/88
   Brief aan stad van De Plate, 05/03/88.

ETEN

KABELJAUW MET MOUSSELINESAUS EN CHAMPIGNONS



Mijn vriendin Annemarie kan geweldige invallen hebben. Laten we in Zeeland gaan wandelen, zei ze, en Middelburg bezoeken, en even in Vere afstappen. O ja, zei ik, want mijn grootvader was van Zeeland en al mijn voorvaders waren zeelui, dus een dergelijk project van „terug naar de wortels" spreekt mij wel aan. U hebt misschien al wel gemerkt dat het weer de laatste tijd niet is om over naar huis te schrijven, maar daardoor lieten we ons niet afschrikken. Wij vertrokken onder een grijze, maar droge hemel. Eenmaal de grens over begon het echter gestaag te gieten. Dus gingen we maar eerst naar Vere om een wandel-aperitiefje te drinken in een prachtige gelegenheid, die op de desolate zee uitkeek. De regen hield echter niet op, maar we waren er nu, dus wandelen zouden we. Op Vrouwenpolder aangekomen bleek het voorgaande gieten maar kinderspel geweest te zijn. Op de koop toe waren we niet goed uitgerust. Behalve rubberen laarzen was onze outfit eerder aan de armzalige kant om zo'n weer te trotseren. Een uur hielden we het vol, en mooi was het. We waren trouwens niet de enige gekken die op het strand worstelden tegen regen en wind, maar de anderen hadden een hond als alibi. Na dat uur waren we doorweekt van kop tot teen. Irish coffee dus, op de markt van Middelburg om wat op te warmen. Maar ja, droger werden we er niet van. Wij zijn dus maar afgedropen terug naar huis, droge kleren aan en als troost eten in een gezellig warm restaurantje. En wat we daar aten was eenvoudig, maar lekker en gemakkelijk om klaar te maken. Als U ooit doornatte koude wandelaars gelukkig wil maken maak hen dan kabeljauw met mousselinesaus en champignons. Schaf U daarvoor het volgende aan:

Voor 4 personen

- 1 kg kabeljauw
- 1/2 kg champignons
- 3 eieren
- 1 citroen
- laurier - thijm - kruidnagel
- groentenboeket (prei - selder - wortel - ui)
- 1 dl room
- 200 gr. boter.

Breng water (2 halve eierschalen vol) aan de kook met de kruiden en het groentenboeket.

Kook de kabeljauw ± 20 à 25 minuten.

Stoof de champignons in boter met citroensap.

Ondertussen begint U aan uw mousselinesaus. In een warmwaterbad klopt U 3 eierdooiers samen met 2 halve eischaaltjes water en 1 half eischaaltje citroensap tot een lichte gebonden massa. U neemt deze massa uit het warmwaterbad en voegt er kloppend klontjes boter aan toe (± 120 à 150 g.) en vervolgens de licht geklopte room. U brengt op smaak met peper en zout.

Als alles klaar is schikt U de kabeljauw op een schotel samen met de champignons en U giet er uw mousselinesaus overheen. Aardappels in de schil, of aardappelsouflé zijn hier heerlijk bij, en uiteraard een droge witte wijn.

Lekker! Je zou er elke dag voor in de pletsende regen gaan wandelen!

Ingrid Stasse.

FICHE VAN DE MAAND: N.590 HORIZON

- ★ Bouwjaar: 1961
- ★ Werf: L. Degraeve, Zeebrugge
- ★ Type: houten kustvaartuig
- ★ Uitrusting: dodemtrawl (planken), boomkor
- ★ Tonnage: 48,82 BT
- ★ Lengte: 19,80 m
- ★ Motor: ABC 145 pk (1961)
- ★ Eigenaar: C.V. Horizon, Nieuwpoort (bestuurder: G. Desaever)



EEN HOUTEN NIEUWPOORTENAAR

De gemiddelde ouderdom van de 32 Nieuwpoortse vaartuigen ligt enkele jaren lager dan het vlootgemiddelde (ca. 18 jaar). De scheepsrompen in de Belgische zeevisserij zijn 1 tot 56 jaar oud. Wat Nieuwpoort betreft is er slechts een leeftijdsverschil van 1 tot 26 jaar. De oudste drie vaartuigen dragen 1961 als bouwdatum: N.45 Herakles, N. 88 Nova Cura en N.590 Horizon. Onze keuze van de maand viel op dit laatste vaartuig omwille van de houten romp.

In 1975 was hout nog het basismateriaal voor een derde van de vloot. Het aantal houten vaartuigen, 18 eenheden van de kleinste scheepsklassen én allemaal gebouwd op Belgische werven, bedraagt nu minder dan negen procent. In de IJzerhaven zijn nog twee houten vaartuigen geregistreerd. De N.525 Golfbreker laten we hier verder buiten beschouwing en spitsen onze aandacht toe op de N.590 van de Nieuwpoortse schipper-reder Gilbert Desaever die zijn vaartuig begin dit jaar in de „coöperatieve vennootschap Horizon" onderbracht.

De N.590 kwam in maart 1962 in de vaart voor rekening van Oscar Rappé uit Zeebrugge. Tien jaar later namen Jean en zoon Gilbert Desaever de kustkotter over. Een vijftal jaren terug koos Jean voor een rustiger bestaan aan de wal en liet de visserij over aan zijn zoon. Gilbert Desaever nam op zijn beurt zoon Jan aan boord. Samen met de andere bemanningsleden Frank Van Troyen en Danny Soete trekt het houten vaartuig op regelmatige tijdstippen ter kustvisserij. Het schip is boven de waterlijn zichtbaar met metaalplaten versterkt, maar de oorspronkelijke dieselmotor houdt het nog steeds uit. In de zomermaanden wordt met de boomkor op platvis gejaagd, terwijl tijdens de koudere maanden kabeljauw het doelwit is. De seizoengebonden visserij op kabeljauw wordt in span bedreven met de N.88 Nova Cura, toevallig een vaartuig van dezelfde ouderdom. Belangrijker in de spanvisserij is dat ook de trekkracht van beide vaartuigen gelijkwaardig is. In de winterperiode maken de spanvissers hun beste besommingen. Voor de kustvissers zijn echter geen miljoenenvangsten weggelegd. De keerzijde van het vissersbestaan is dat de beloning voor een nacht hard labeur niet altijd meevalt als de vangst tegenzit. Het is hier niet overdreven te stellen dat ze soms met lege handen thuiskomen. (gw)

HAVENGROND VERHUURD

De gemeenteraad heeft de ingebruikgeving van volgende havengronden goedgekeurd:

- Het terrein van de NV Stefens Elektro, in faling, werd voor 27 jaar verhuurd aan de NV A.T.S.
- Het stadseigendom aan de Godetiastraat werd eveneens voor 27 jaar afgestaan aan de NV Ter Polder.

Nieuw... Nieuw... en anders dan anders
in
Restaurant
'T SCHUURKE
Voorhavenlaan 20, 8400 Oostende
Tel. 32 36 03

—

Vanaf Pasen naast onze uitgebreide kaart
NIEUWE LENTE-SUGGESTIES
Paasmenu 975 F.
Verder breiden wij uit met een nieuwe specialiteit:

Prijs 1.100 fr. voor 2 personen !

Côte à l'os 1 kg. !
min. 2 personen
Mixte salade & bearnaise en frietjes
! + 1 fles rode wijn van 't huis
In een klein maar gezellig kader.
Daarom reserveer tijdig:
(059) 32 36 03

RESTAURANT
'T SCHUURKE
Tafelhouder
Nieuwe feestzaal in het hart van Oostende, aparte selecte bar voor recepties.
Bespreek tijdig uw feesten!

ZEEVISSERSFONDS TREEDT IN WERKING

De afwijkende persioenwetgeving voor de vissers voldoet niet meer aan de omstandigheden . De speciale persioenwet verzekerde zeevissers na 40 bewezen dienstjaren op 60-jarige leeftijd een volwaardig rustpensioen. Er waren nauwelijks vissers die van die regeling konden genieten. De regeling werd ondertussen vervangen door een systeem van bijkomende vergoedingen die vanaf 1 april door het Zeevisserijfonds worden uitbetaald. Het fonds wordt gespijsd door werkgevers- en werknemersbijdragen en wordt ook door beide sociale partners beheerd.

Vissers die ten gevolge van verminderde arbeidsgeschikheid van een vervangingsinkomen genieten of reeds van een brugpensioenregeling gebruik maken kunnen in afwachting van de goedkeuring van hun dossier op een wachtlijst geplaatst worden. Onder bepaalde voorwaarden kunnen zij reeds aanspraak maken op de aanvullende dagvergoeding (250 frank) die samen met het vervangend loon uitbetaald wordt.

Rechthebbenden zijn vissers die:

- de leeftijd van 55 jaar bereikt hebben en nog geen 65 jaar geworden zijn;
- in hun loopbaan 10.000 aangemonsterde of gelijkgestelde dagen (ziekte, arbeidsongeval, vakantie) kunnen aantonen genieten van een vervangingsinkomen maar nog niet gepensioneerd zijn.

Gewezen vissers komen voor de vergoeding **niet** in aanmerking zolang zij nog in het bezit zijn van een vislosserskaart en aktief zijn bij het vislossen. Vissers op de leeftijd van 57 jaar kunnen aanspraak maken op de aanvullende vergoeding in het kader van het konventioneel brugpensioen.

Alle inlichtingen en aanvraagformulieren zijn te bekomen bij de werkgevers- en werknemersorganisaties.

DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

De postbode bracht mij, samen met mijn loonzakje, ook het eerste nummer van de nieuwe reeks van Het Visserijblad. Het eerste nummer en wat voor een nummer. Een prachtding vond ik het. Vooral mijn column vond ik bijzonder goed geslaagd.

Het is voor mij, de laatste der vuurtorenwachters, een wondere ervaring mijn woorden gedrukt te zien staan. Het is goed om weten dat mijn leven niet vruchteloos geweest zal zijn; dat enige duizenden lezers maandelijks mijn mening zullen kunnen toetsen aan hun ervaringen en dat ze ongetwijfeld zullen zeggen: „eigenlijk heeft hij wel gelijk, die vuurtorenwachter".

Maar ik wil niet egotrippen. Ook een aantal andere artikels vond ik goed geschreven. Sommige zelfs, ik geef toe, ik geef toe, even goed als dat van mij.

Toen het eerste nummer van de persen gerold was, als ik dat zo met een cliché mag uitdrukken, heeft de hoofdredakteur een drink gegeven. Ik was daar, zoals alle medewerkers, op uitgenodigd. Helaas, mijn plicht is heilig, ik kan daar niet aan meedoen. Ik heb ook mijn beroepseer en ik verlaat mijn post niet, nergens voor en dus ook niet voor een „drink". Mijn afwezigheid is daar nogal opgevallen, dat kan ik u wel zeggen. Ik weet dat, want vlak voor middernacht, halfweg zoals wij vuurtorenwachters dat zeggen, kwam de hele bende naar mijn toren afgezakt.

In mijn zwaailicht zag ik ze al van verre afkomen: een zootje ongeregeld, vond ik dat. De avond, die ongetwijfeld deftig begonnen was, was duidelijk ontspoord. Telkens mijn licht over de troep heen zwaaide troffen mij de details: het deftigste deel van de bende had de das en één of twee hemdsknopen losgemaakt. Het volksere deel van de redaktie had ALLE hemdsknopen los en liet de wind, toch 6 à 7, vrij spel. De direkteur had die avond niet op één frank gekeken, zoveel is duidelijk. Onder mijn toren bleven ze staan en dan begon het roepen. Zo van „laat je niet kennen" en "toon dat je een mens bent en kom mee" of dreigender „als je niet naar beneden komt, komen wij naar boven".

Daarboven, van achter de hoek van mijn schrijnwerper, bekeek ik ze één voor één. Haantje de voorste was Marc L., die niet alleen in Het Visserijblad schrijft, maar ook in De Zeewacht en die dan nog een schnabbel heeft als studiemeester in het katholiek college. Hij schreeuwde obseniteiten, die ik hier niet kan neerschrijven. Er was ook een loods bij en ik ben er zeker van dat hij op de brug van zijn schip vaster staat dan daar die avond voor zijn toren. Boven allen uit torende Meester D.C., hij staarde in de verte, naar het niets als het ware, duidelijk teut. En wie was daar nog, laat me denken. Walter C. natuurlijk: hij schreeuwde dingen over garnalen en over politici en legde verbanden tussen die twee. Die kerel krijgt er nooit genoeg van. Ze moesten hem voor de rechter slepen, vind ik. Dan waren er tenminste drie die het nodig vonden tegen mijn toren te wateren. Nee, ik zal geen namen noemen, maar ze moeten weten dat hun naam in mijn geheugen gegrift staat. Mijn tijd komt nog. Ik zal hen vinden.



Door plaatsgebrek viel dit cursiefje vorige maand weg. Wij verontschuldigen ons hierbij tegenover de laatste vuurtorenwachter.

Helemaal achteraan stonden de blauwe direkteur en de rooie hoofdredakteur elkaar hard op de rug te slaan. Ze waren duidelijk in hun schik die twee, het was alsof ze onder elkaar een regering gevormd hadden. Walgelijk vond ik het.

Maar dat alles mag me niet afleiden en me beletten mijn gal te spuwen op serieuze zaken dan op dat stelletje vrijbuiters. Laat ik dus deze keer meteen met de deur in huis vallen: IK BEN TEGEN HOOGBOUW.

Van een vuurtorenwachter zou je dat niet meteen verwachten, maar dat zal straks wel allemaal duidelijk worden. Ik ben solidair met alle aktiegroepen die zich verzetten tegen het afbreken van oude en dus platte huizen en ik onderteken elke petitie die de appartementsbouw aan de zee aanklaagt.

Er zijn grenzen aan alles en ook aan de hoogte van huizen, vind ik. Luister: de mens is niet gemaakt om in hokjes boven elkaar te wonen, een mens moet ruimte hebben en moet rap, rap, nog een pak zout kunnen halen zonder daarom eerst een kwartier op de lift te moeten wachten... Ach, er zijn zoveel argumenten tegen tegen de hoogbouw. Ik zal er maar niet mee verder doen.

Maar er is één argument waarvoor ik wél uw aandacht vraag. Het is een argument dat nog door geen enkele aktiegroep gebruikt werd en dat nochtans bij mij de doorslag gegeven heeft, mij belet mijn werk naar behoren te volbrengen. Ik verklaar mij nader: een vuurtoren moet zijn licht over de zee laten schijnen. Dat is duidelijk. De schepen moeten van verre zien waar de haven is en aan het lichtsignaal moeten ze kunnen zien wélke haven dat is. Ik hoor u al zeggen: „waar maakt die kerel zich druk om. Da's toch allemaal evident". Wel, vandaag de dag is dat niet meer evident. En wat is daar de oorzaak van? Juist: de hoogbouw.

Op de dijk hiertegenover staat nu al een aantal jaren een appartementsgebouw van vierendertig verdiepingen. Vierendertig! Dat gebouw staat natuurlijk vlak in mijn licht. Als ik zwaai, dan komt mijn lichtstraal over het land en dat wordt gezien tot in Brugge en dan zwaai ik verder en juist op het moment dat ik de zee in wil zwaaien: VLAM! Staat dat gebouw toch wel vlak in de weg zeker.

Daardoor komt het dat ik een hele hoek van de zee nooit belicht en de schippers, die in deze hoek varen, hebben het ongetwijfeld moeilijk de weg naar huis te vinden, daarvan ben ik zeker, dat is al op menige onderzoeksraad van de zeevaart naar voor gebracht.

Als er meer vuurtorenwachters overgebleven waren, dan hadden wij daarover ongetwijfeld al een congres georganiseerd en een protestbrief geschreven, eventueel zelfs een betoging georganiseerd. Maar zoals u weet sta ik er alleen voor en kan ik alleen maar hopen dat anderen (de schippers uit die hoek, bijvoorbeeld) het roer in handen nemen en daar iets aan doen. Als dat zou kunnen, dan zou dit mijn dag weer goedmaken... en mijn nacht ook.

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 ☎(059) 32 31 80

Bruggelaan 12, BREDENE

HET GEBEURDE 50 JAAR GELEDEN

Voor wanneer een Vlaamsch Zeewetenschappelijk Instituut ?

Volgende week Donderdag komt de beheerraad van ons armzalig Zeewetenschappelijk instituut nogmaals bijeen om waarschijnlijk verslag te zien uitbrengen over wat gedurende het jaar 1937 voor onze visscherij in dit instituut verwezenlijkt werd.

Aan dit instituut dat voor onze Vlaamsche visschers uitsluitend op Franschen leest geschoeid is en waarvan de eerste practische resultaten sedert zijn bestaan nog dienen verwezenlijkt te worden, werd onlangs nog een jong element gevoegd, die ook in den ouden slenter van vroeger hervalt en die volledig VLAAMSCHONKUNDIG IS.

Men staat op het punt een uitgave van meer dan twee millioen te doen om een nieuw instituut te bouwen!

De publieke opinie en niet minder reeders en visschers, vragen zich af waarom die millioenen zullen dienen?

We hebben reeds verschillende slechte haring- en sprotseizoenen achter den rug en nog heeft ons Zeewetenschappelijk instituut er de reden niet van kunnen opsporen.

De jaarverslagen van dit instituut, welke ten andere alle uitsluitend in het Fransch opgesteld zijn, brengen niets nieuws aan het licht en zijn ten andere voor de visschers van geen nut.

Waar in Engeland, Frankrijk, Nederland, Duitschland, zonder van de Scandinavische landen te spreken, zooveel practisch werk voor de visscherij geleverd werd, hebben wij niettegenstaande de groote sommen hiervoor elk jaar besteed nog niets daarvan in huis zien komen.

Zal de beheerraad van dit instituut eindelijk beginnen inzien, dat de visscherij geen Hoogeschool studenten moet vormen en zal het ook inzien dat voor een Vlaamsche nijverheid er ook een Vlaamsch instituut met Vlaamsche krachten van noode is of zal het voortgaan met blindelings te gehoorzamen aan de stem van enkele heerschappen die van ons wetenschappelijk instituut, een museum of laboratoria maken, waar ze professorale proeven komen nemen?

Wat denkt onze minister van het Zeewezen hiervan?

Wat schikt onze gouverneur Baels, die nochtans de man is van de daad, hiermede te doen?

Het Visscherijblad,
maart 1938

Adverteren?



(059) 32.55.59

MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE





Verkrijgbaar in België door storting van 330 fr. + 20 fr. B.T.W. + 30 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 of bankrekening 384-1605797-46 van drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust" te Oostende. Voor Nederland door storting van 330 fr. + 75 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44.

A. DE BOCK

KAAIFOTO'S IN VISMIJNKANTINE



Een nieuw initiatief van de vzw Liefkemores, tevens uitgeefster van dit blad, was de fototentoonstelling in de vismijnkantine in Oostende. Enkele studenten van het Stedelijk Secundair Kunstinstituut uit Gent toonden de fotografische resultaten van hun nachtelijke omzwermingen in de buurt van de vismijnkaaien. De Gentse schepen van onderwijs Van Hove kwam ondanks een omzwachtelde voet naar Oostende afgezakt. (foto GW)



Van links naar rechts: Johan Laleman, Dominique Dobbelaere, Ronny Theunis en Jean-Paul Vermeulen. (Foto GW).

- KORT - KORT -

■ Pedro en Norbert Hennaert (reder van de O.231) zijn op uitnodiging van de Finse motorenfabrikant Wärtsilä (welke de Bolnesmotorenfabriek overgenomen heeft) naar Bergen afgereisd. We zijn benieuwd naar het nieuws dat deze dynamische mannen uit het verre noorden zullen meebrengen.

■ De laatste weken verschijnen om de haverklap studies, boeken en publikaties over de Toekomst van de Belgische kust en de havens in het bijzonder. Hoogtijd dat na al dat schrijven en „klappen" eens de hand aan de ploeg geslagen wordt en al deze schone woorden in daden omgezet worden!

■ Op initiatief van de Kontakt groep Kusthavens zal werk gemaakt worden van de „Havengemeenschap Oostende v.z.w.". Op donderdag 31 maart jl. greep in het Koninginnehof te Oostende een voorbereidende stichtingsvergadering plaats, waarop de ontwerpstatuten besproken werden. De definitieve start van de op te richten v.z.w. zal plaatsvinden op maandag 11 april eveneens in het Koninginnehof. Alle havengebruikers zijn op deze stichtingsvergadering uitgenodigd.

■ Vanaf 1 januari 1990 zullen vanuit België de lozingen van titaandioxyde-afvalstoffen in de Noordzee beëindigd worden. Opnieuw een stap voorwaarts in het reinhouden van ons werk- en leefmilieu.

■ Het verbod op thuispellen van garnalen in Nederland is met maximaal 2 jaar uitgesteld. Daarmee heeft de Nederlandse minister gehoor gegeven aan de massale geuitte wens van het bedrijfsleven af te zien van zijn aanvankelijk plan een dergelijk verbod met ingang van 1 juli aanstaande in te voeren. Dit uitstel is nodig om verder experimenteren met pelmachines en met pelcentra (in vervanging van de thuispellers) toe te laten.

■ In het vernieuwd Technisch comité van het Scheepskrediet zetelt voor het eerst ook een afgevaardigde van de Scheepswerven voor vissersvaartuigen: nl. de H. Jacques Seghers van de gelijknamige Scheepswerf uit Oostende. De vertegenwoordiger van de Rederscentrale is de Hr Deroose J. (plaatsvervanger de Hr H. Pintelon). De Hr H. Vandewalle vertegenwoordigt het ministerie van Landbouw (en visserij) terwijl de Hr J. Stuer de matrozen ter visserij vertegenwoordigt. De mandaten gelden voor 3 jaar.

Kaftfoto: Guido Walters

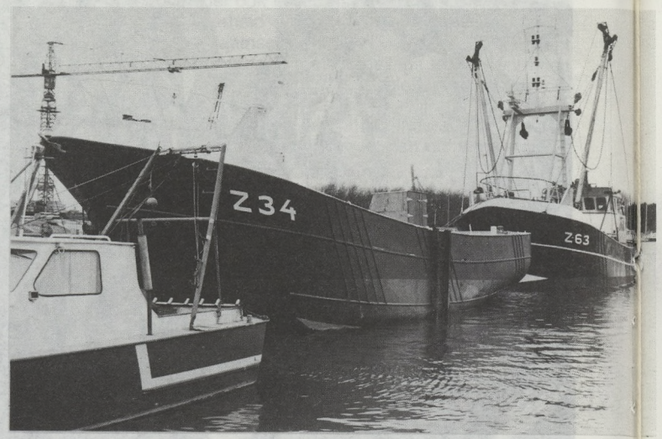
Beter bij
de bank van hier
KB®

DE MAAND IN BEELD



SCHADE BEPERKT

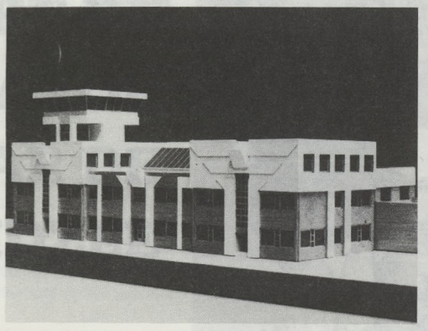
Vorige maand liep de O.114 Normauwill bij het uitvaren van de haven van Penzance vast op de rotsachtige ondergrond. Bij aankomst in Oostende werd het schip onmiddellijk op de slipway gezet om de schade onder de waterlijn te monsteren en tevens de gehavende schroef te vervangen. De huid van het vaartuig was op talrijke plaatsen ingedeukt maar scheuren werden niet vastgesteld. De herstelling werd dan ook verschoven naar de stilligperiode tijdens de zomer. (foto gw)



„Veiligheid op zee" was het onderwerp van een film- en gespreksavond georganizeerd door de Oostendse Persklub vzw. Vertegenwoordigers van alle instanties die bij de reddingsoperatie van The Herald betrokken waren woonden de bijeenkoms bij. In het panel o.m. nautisch direkteur Marc Claus, RMT-direkteu Muyldermans, Hans Walenkamp van Smit-Tak en cineast Korver (foto gw).

LOODSENCOMPLEX

Het gebouw van het loodswezen in Oostende wordt grondig vernieuwd en krijgt o.m. een hogere uitkijktoren. De werken die meer dan 2 jaar zullen duren en 68 miljoen kosten schieten goed op. De bovenste foto toont het eindresultaat. (foto gw)





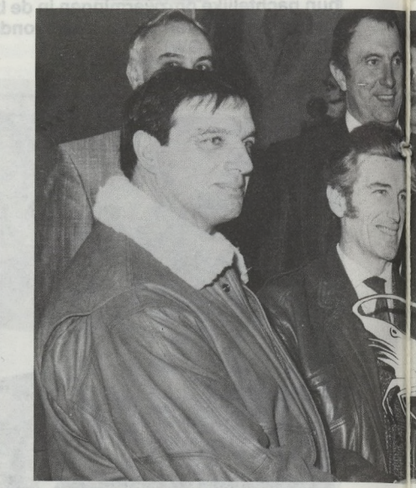
VOLGENDE AANWINST: Z.34

Einde mei mag de Zeebrugse vloot zich opnieuw aan een doopplechtigheid verwachten. Dan komt de Z.34 Northern-Sky aan de beurt. Het casco van de Eurokotter werd gebouwd op de werf Meuse et Sambre te Namen voor de BVBA Sunrise van Etienne Van Reybrouck en schipper-mede-eigenaar Eric Van Waes-Snauwaert. (foto gw).





Wereldzeiler Staf Versluys werd aangesteld tot commodore van de Oostendse Jachtclub Mercator vzw. Tijdens een gezellige avond aan boord van het restaurant-lichtschip Westhinder ontving de Bredenaar een herinneringsgeschenk en ook Marie-Louise werd in de bloemetjes gezet. (foto gw)

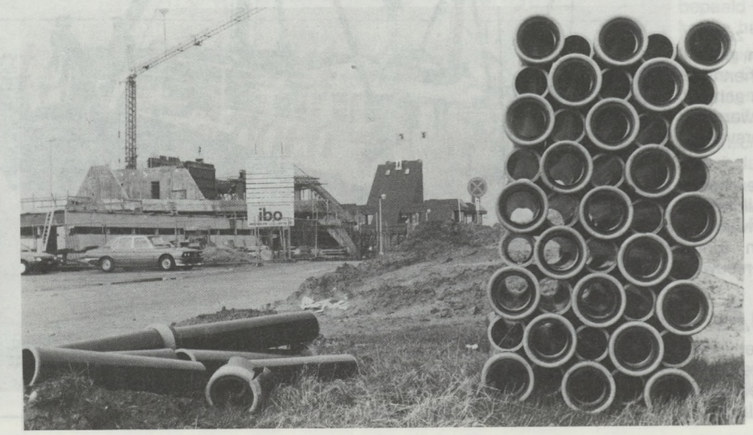




Op het Oostends stadhuis werd de 15de Garnaaltrofee uitgereikt die voor de achtste keer in handen kwam van de gebroeders Roland en Charles Verbiest. Met de O.110 Jeanine-Margaret voerden zij vorig jaar meest garnaal aan in de Oostendse vismijn. (foto gw)



Z.60 vaart onder nieuwe vlag. Ongewoon in de visserij is het gebruik van een eigen vlag. De „Blue Angel" heeft nu zelfs een zeer kunstvol exemplaar in de mast. Maar als trouwe blauw-zwart supporters blijven ze ook de clubkleuren trouw. (gw)





Het hoofdgebouw van het Koninklijk Werk Ibis te Bredene wordt volledig gerenoveerd. Door de nieuwbouw zijn in het oude complex (1923) lokalen vrijgekomen die een nieuwe bestemming krijgen. De nieuwe klaslokalen, leefruimten, toiletten, enz. moeten tegen volgend schooljaar klaar zijn. (foto gw)

BLOSO BOUWT

In de Nieuwpoortse jachthaven Novus Portus wordt gebouwd aan een nieuw Nautisch Centrum voor Bloso. Het complex moet na afwerking in zijaanzicht enig verwantschap oproepen met een zeilschip. Voor de ruwbouw werd 60 miljoen uitgetrokken. Het Nautisch Centrum voor Bloso zal vijf bouwlagen tellen en een hoogte van 26 meter bereiken. De opening van het zeilcentrum is voorzien voor volgende zomer. (foto gw)

LEVENDE GETUIGEN

BASILE HAELEWIJCK

In het maartnummer van het Visserijblad publiceerden we het eerste deel van een interview met Basile Haelewijck. We volgden hem toen van bij zijn geboorte tot het einde van de tweede oorlog.

Dit tweede deel handelt over het verdere leven van Basile, startend vanaf 1946 tot vandaag de dag.

SCHIPPER-REDER

Omdat mijn vader overleden was, werd ik „reder door erfgenaam" op mijn moeders schip. In mei '46 kon ik weer met de O.127, Basile George, de zee op.

In principe had ik toen nog niet genoeg vaardagen op mijn aktief om het schippersexamen af te leggen, maar omdat ik wees was en omwille van de oorlogsomstandigheden zag men één en ander door de vingers en werd ik tot het examen toegelaten. Ik slaagde.

PECH

Als jonge kersverse schipper, had ik voortdurend met motorpech af te rekenen. Al het zuurverdiende geld ging op aan motorreparaties. Een nieuwe motor kostte toender tijd al gauw één miljoen frank, maar omdat onze probleemmotor een Bolnes was, zochten wij kantakt met die fabrikant. Deze was nog niet weinig blij met een na-oorlogse Belgische klant en uiteindelijk konden wij een motor kopen voor 735.000 fr.

Met de nieuwe motor togen wij, op 4 september '47, naar de Witte Bank. 't Was een droom!

Wij maakten toen een reis van 154.000 fr., hetgeen voor die tijd erg veel was.

Rond die tijd was de dieptemeter in volle opkomst. Prompt besloot ik zo'n instrument op mijn vaartuig te monteren. Toen wij, voor de installatie ervan, op de slipway lagen had iedereen daar de nodige kritiek op. Och jongen, toch! Maar daar waar ik in '46 nog de domste schipper van de vloot was, dan was ik, na het plaatsen van die dieptemeter opeens de slimste.

Zo zei Charles „Miere" op zekere dag: godverdomme, Basile, gij ziet op uw dieptemeter de vis zeker zwemmen. Ik dacht inderdaad dat ik soms scholen „zag". Zo besloten wij beiden de proef op de som te wagen en ja hoor: het lukte.

Als de anderen ons zo „eigenaardig" zagen vissen werden we nogal uitgelachen, maar na een week waren we precies klokhennen geworden met een heleboel kuikens achter ons aan. Overal waar wij „liepen" werden we prompt door een hele vloot vissersvaartuigen gevolgd.

Na een tijdje kon ik, zelfs voorspellen hoeveel haring we zouden ophalen. Allemaal met dat verschrikkelijke instrument, waarop we zoveel kritiek gekregen hadden. Eind maart was de 735.000 frank van de nieuwe motor al afbetaald.

OP DE KLIPPEN

In de winter visten wij op haring, in het voorjaar togen wij meestal naar de Witte Bank en in de zomer naar de „Kriftepit". De eerste jaren visten wij nog met de gewone planken, maar in de zestiger jaren zagen wij de eerste Nederlanders met boomkorven. Laat mij toe het te zeggen, maar dat is het verderf geweest van de visserij. Vroeger mocht men niet eens vissen met kettingen en nu sleept men duizende kilo's over de zeebodem. Dat ploegen maakt de zeebodem en de daarop levende fauna kapot.

In 1962 stierf mijn broer en eind 1963 werd ik ziek. In januari '64 werd ik aan mijn maag geopereerd en het varen mocht ik vanaf dan vergeten. De zeeziekte waarvan ik vroeger al last had, sloeg nu bij iedere reis nog harder toe dan voorheen.

Ik bleef dus aan wal en begon, eerder toevallig, op het bevoorradingsscheepje van „Vissersverbroedering" voor de heer Aspeslagh te werken.

Ondertussen was onze O.127 bij Cherbourg op de klippen gelopen. Het vaartuig dat dus door een andere schipper werd gevoerd kon wel weer vlot getrokken worden, maar is toch, omwille van de zware averij die toen opgelopen werd, op de terugreis gezonken.

NIEUW VAARTUIG

Bij Aspeslagh was de verdienste niet erg groot en op aanraden van mijn moeder liet ik een nieuw schip bouwen. Mijn schoonbroer, Henri Goutsmit, ging akkoord om mede-reder te worden en na enige onderhandelingen en met de hulp van Dries Claeys konden wij 80% krediet krijgen. Het vaartuig, de nieuwe O.127, werd bij Beliard gebouwd. De eerste reizen met de O.127 „OKEANOS" waren formidabel. Zo brachten wij eens 7.000 kilo tong mee.

Mijn schoonbroer was schipper-reder en ik was reder-aan-de-wal en in '71 lieten wij bokken plaatsen op het vaartuig. Het liefste wat we deden was op haring jagen en zo hebben we vanaf '70, 12 jaar lang, zonder onderbreken, samen met de O.303 „Girl Linda" in span haring gevangen. Ik herinner me een reis waarop 80.000 kilo haring binnengebracht werd.



Het eerste vaartuig van Basile, op de klippen.

VERBOD

Er kwam toen een periode waarin er geen haring meer mocht gevangen worden, maar omdat de zee zwart zag van de haring ben ik samen met Jules Rathé toch, en tegen het verbod in, op haring beginnen vissen. Dat is zelfs op het TV-journaal geweest.

Ik vreesde nog het ergste, maar uiteindelijk kwamen er geen kwalijke gevolgen van en de anderen volgden ons voorbeeld.

In 1985 heb ik dan het vaartuig volledig overgelaten aan mijn schoonbroer Henri, maar de visserij blijft toch centraal in mijn

➤



De nieuwe O.127 „OKEANOS".

leven staan. Ik heb niet alleen de hele weg van scheepsjongen tot schipper afgelegd, ik heb ook in de rederscentrale gezeteld, in de O.V.A., in Hulp in Nood en in SCAP. Nu ben ik alleen nog beheerder in de V.V.R.

PLEZIER

Op een zekere leeftijd moet je kunnen zeggen: ik maak plaats voor de jongeren. Als je zestig bent moet je niet meer proberen appeltjes voor de dorst te vergaren. Ik wil het voor de rest van mijn leven kalm aan doen. Wat ik nu nog doe is louter voor mijn plezier. Als de telefoon nu rinkelt slaat de schrik me niet meer om het hart. Toen ik echter nog reder was, was dat wel eventjes anders. Een reder is immers NOOIT uit de zorgen en de periode van de dure brandstof ligt nog niet zover achter ons, hé.

Dat wil ik dan ook de jonge reders duidelijk maken: jongens, vandaag verdienen jullie veel geld, maar er komen dagen dat het minder goed zal gaan. Zorg ervoor dat je tegen die tijd iets achter de hand hebt. Een goed beheer en verstandige investeringen in de vette jaren zijn geen overbodige luxe, want de magere jaren komen rap genoeg.

VRIJ

Mocht ik mijn leven mogen overdoen, dan zou ik precies dezelfde keuzes maken, die ik gedaan heb. Je moet natuurlijk wel geluk hebben en een vrouw treffen die voor dit soort leven geschikt is.

Wat ik vandaag de dag wel erg vind, zijn de enorm oplopende belastingen die de loontrekkende vissers moeten betalen. Als die jongens van een goede reis terugkomen met 100.000 frank bruto, wordt daar soms 60% door de belastingen van afgeroomd.

Vissers zijn vrije kerels. Ze zijn niet gebonden aan uren, ze worden niet op de vingers gekeken door bazen, maar het is anderzijds ook een zeer lastig beroep. Ze moeten dag en nacht paraat staan, 24 uur op 24 wordt er gevist, in weer en wind, winter en zomer.

Ik heb ook altijd veel bewondering gekoesterd voor de vissers die het vroeger moesten klaren zonder al die instrumenten aan boord.

ERVARING

Tot en met de generatie van mijn vader bleef die toestand altijd ongewijzigd. Ervaring en zeemanskunst speelden een doorslaggevende rol. Die mensen, en ik spreek hier over de periode tot vlak voor de oorlog voeren overal naartoe, met alleen een kompas en een dieplood én hun ervaring. Zij kenden de natuur door en door. Golfslag, kleur van het water, wolken, vogels, wind... dat waren hun instrumenten en die instrumenten vielen nooit uit. Zo spraken zij over dik water, dat was dan water dat bruin uitsloeg, van al de haring die er zwom.

Vandaag de dag gebeurt alles met instrumenten en toestellen maar als dat materiaal uitvalt kunnen de schippers niet meer terugvallen op hun ervaring. Op die momenten zijn ze hulpeloos.

Pas op: de werkomstandigheden zijn mede daardoor verbeterd, maar de vakkennis is er wel degelijk door verminderd. Maar kom we moeten met onze tijd mee, want stilstaan is achteruit gaan.

Basile Haelewijck, van jongsaf zeeziek, maar ook ziek van de zee („Als ik op reis ben en ik heb twee dagen geen water gezien, dan wordt ik zot") blijft het kaai- en vissersleven volgen. De reder van de O.705 vindt in hem een betrouwbare raadgever en een gewaardeerde hulp.

In de zomer „kruwt" hij met zijn schoonzoon menig kilo garnaal in de zelfgebreide netten.

„Ik ben nu op mijn pensioen en als ik nog iets doe, dan is het louter voor mijn plezier. De tijd van jagen en jachten is voorbij". Tijd heeft Basile nu zat... vooral om te vertellen.

Marc Loy.



E.H.B.O. VOOR ZEELUI NOODZAKELIJK?

Jaarlijks overlijden in ons land ongeveer 20.000 personen aan een hartoverval. In bepaalde gevallen vinden deze situaties plaats op zee, tijdens het werk aan boord of langsheen de wal.

Een belangrijk gedeelte der slachtoffers kan telkenjare gered worden mits vroegtijdig optreden van een toevallige omstaander of een behulpzame werkmakker.

De eerste minuten (3 à 4) zijn van levensbelang want de hersenen dienen uiterst dringend van zuurstof voorzien te worden. De hersenen zijn ook de meest kwetsbare organen van ons lichaam die in feite langdurig zuurstoftekort helemaal niet aankunnen.

De ondervinding heeft ons geleerd dat in 40% der gevallen met succes kan opgetreden worden mits een gespecialiseerde medische hulp zo snel mogelijk de primaire helper komt aflossen of bijstaan. Telkenjare overlijden in ons land in principe tal van mensen waarvan het hart nog veel te goed is om af te sterven!

De plotse hartdood kan in vele gevallen nochtans voorafgegaan worden door welbepaalde alarmsignalen: pijn in de borststreek (+ linkerarm), hartkloppingen, angst en benauwdheid (ademtekort, zweten...). Binnen de twee uur na het begin der klachten komt dan de kritieke faze!

Vroegtijdig optreden, zowel bij de herkenning van een hartaanval als bij de ademhalings- en/of hartstilstand, is van zeer groot belang. Op zee mag zeker niet gewacht worden tot hevige borstpijn „vanzelf" wel zal verdwijnen!

Ideaal zou natuurlijk zijn moesten alle zeelieden een doorgedreven scholing of herscholing krijgen in de reanimatietechnieken. Het correct uitvoeren van de kunstmatige ademhaling en de uitwendige hartmassage vraagt oefening en neemt een uiterst belangrijke plaats in bij de behandeling van een plotse dood.

Vanaf 1974 publiceerde de „American Heart Association" zijn officiële politiek waarbij bepaald werd dat de bevolking de noodzakelijke handelingen zou aanleren.

In België voeren het Belgische Rode Kruis en de Belgische Cardiologische Liga een campagne „C.P.R." (Cardio Pulmonaire Resuscitatie).

Alle inlichtingen in verband met de C.P.R. alsook de „Basic Life Support" kunnen ingewonnen worden bij het Rode Kruis, Torhoutsesteenweg 56 t.a.v. Ondervoorzitter Edward Brouckxon.

E. Brouckxon.

Met de ASLK is het goed zaken doen

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

OOK VOOR UW ONDERNEMING
ASLK
we doen met u mee

Adverteren?
(059) 32.55.59

FOTOCOLUMN

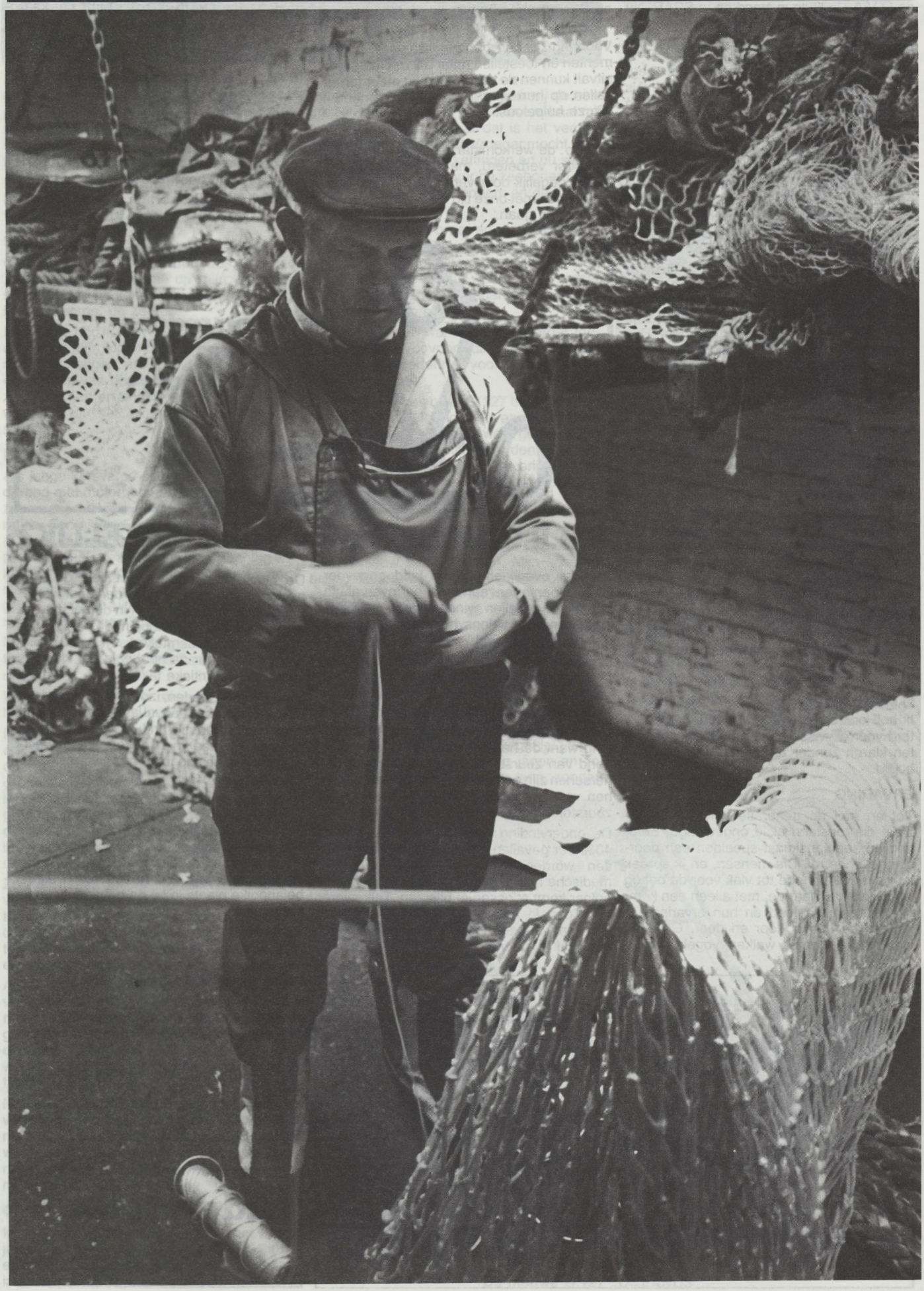


Foto Guido Walters

ZIJ HADDEN PECH...!

■ Tijdens het winden van de netten aan boord van de Z.189 „Shamrock" kwam de stuurboordboel op de schroef te zitten waardoor de motor stil viel. Bij het verder binnenhalen van de netten bleek dat het onderste deel van de kuil en de pooklijn weg waren. Bovendien bleek, toen de visserij werd voortgezet, dat het toerental van de motor verminderde. Daaruit werd afgeleid dat zich nog een stuk net op de schroef bevond. In de thuishaven werd het vaartuig op de slipway geplaatst.

■ Aan boord van de Z.185 „Emerald Star" werd een scherp geluid gehoord in de motorkamer. Geluid dat na een korte tijd verdween maar wel viel de electrische stroom uit. De netten werden binnengehaald waarna een onderzoek werd ingesteld. Daaruit bleek dat de in de P.I.V.-kas de stroomregelaar gebroken was. Deze werd afgekoppeld waarna de reis werd voortgezet op de hulpgroep.

■ Terwijl de O.82 „St.-Antoine" de visserij bedreef in de buurt van de „Buiten-Oostende Bank" werd met de visplanken vastgeslagen aan een onder water zittend voorwerp. Bij het binnen halen van de bakboordboel werd de top van de mast geplooid en de radar geblokkeerd. Daarnaast werd ook averij berokkend aan de antennes van de plotter en de zender-ontvanger.

■ Op de visgronden hoorde men aan boord van de O.303 „Girl Linda" een hevige klop in het achterschip. Vermoed werd dat op een onderwater zittend voorwerp werd gestoten. Voor de rest van de reis werd een abnormale verhoging van de motortemperatuur vastgesteld. Bij droogzetten op de slipway te Oostende werd vastgesteld dat twee schroefbladen beschadigd waren.

■ Toen de O.148 „Snipe" vaart liep in het Montgomerydok kwam de schroef onklaar en viel de motor nagenoeg stil. Een duiker stelde een onderzoek dat uitwees dat een autoband op de schroef was komen te zitten. Bij nazicht stelde men vast dat de moer van de flens, aan de kant van de reductie, los was gekomen en dat de schroefas ongeveer 10 cm naar achteren was gedraaid.

■ Toen de O.51 „Stormvogel" aanstalten maakte om de terugreis aan te vatten stelde de motorist vast dat er zich een hevige rookontwikkeling had voorgedaan in de machinekamer, afkomstig van de dynamo die voorziet in de aandrijving van de vislier. De motor werd stilgelegd en de aandrijvingsriemen van de vermelde dynamo verwijderd waarna koers werd gezet naar de thuishaven.

■ Op terugreis naar Oostende hoorde men aan boord van de O.87 „Nele" een harde klop in het achterschip. Vastgesteld werd dat een lijn met vlotters van een warrelnet op het water dreef ter hoogte van het achterschip. De motor viel onmiddellijk stil. Gezien het euvel niet kon verholpen worden werd de sleephulp ingeroepen van de Z.53 die het vaartuig opsleepte tot aan de Oostendse havenkoppen. Daarna werd de sleep overgenomen door een redeboot.

■ Tijdens het verlaten van het Montgomerydok te Oostende, met bestemming naar de visgronden in de kustzone, werd aan boord van de O.599 „Zeevogel" een klop in het achterschip gehoord. Bij nazicht bleek dat een pak garen op de schroef was terecht gekomen. Het vaartuig werd droog gezet op de slipway waar de hindernis werd verwijderd.

■ Op de visgronden kreeg de O.284 „Vicky" een zware zee te verduren. Hierdoor brak de veiligheidskabel van de bakboordbok terwijl de scharnieren van de stuurboordbok werden geplooid. Gezien herstellen onmogelijk bleek werd koers gezet naar de thuishaven.

■ De Z.63 „Thalassa" kreeg af te rekenen met motorpech in de buurt van Newhaven. Een onderzoek wees uit dat de zoetwaterpomp gebroken was. Via de radio werd de sleephulp ingeroepen van de Z.141 die in de buurt lag. In zeer slechte weersomstandigheden slaagde laatstvernoemd vaartuig er in het onklaar geraakte vaartuig tot op 3 mijl van Beachy Head te slepen waarop de sleep werd overgenomen door de Engelse sleepboot „Meeching". In Newhaven werd de breuk aan de pomp hersteld.

■ Tijdens de visserij kwamen de netten van de O.231 „St.-Carolus" vast te zitten aan een onder water zittend voorwerp. Hierdoor brak de frictiekoppeling. Door een noodherstelling en na meerdere pogingen slaagde men er in de netten weer vrij te krijgen. Noodgedwongen diende men koers te zetten naar Grimsby waar de frictiekoppeling werd hersteld.

■ Op de visgronden stelde men aan boord van de N.708 „Ruytingen" vast dat het toerental plots verminderde terwijl, tijdens het winden van de netten de temperatuur abnormaal hoog kwam. Bij nazicht bleek dat een stuk tros op de schroef was komen te zitten. Pogingen om de schroef vrij te krijgen mislukten waarop de schipper besloot op slow-koers naar Oostende te varen. In de haven kon een duiker een zware tros van 15 meter lengte en 10 cm dikte van de schroef verwijderen. Een eerste onderzoek wees uit dat de schroef niet beschadigd was.

■ Toen de O.127 „Okeanos" op terugreis was werd een flinke klap gehoord in het achterschip. Men vermoedde dat met de schroef op een voorwerp werd geslagen. Een onderzoek in de motorkamer wees geen abnormaliteiten uit. Wel werd vastgesteld dat de oliedruk was terug gevallen tot ongeveer 7 kg. Eenmaal in de thuishaven bleek dat de keerkoppeling schade had opgelopen.

■ Bij het ophalen van de netten aan boord van de Z.80 „Silverpit" kwam een abnormale hoeveelheid buiswater in de machinekamer waardoor de dynamo begon te roken. De flexible werd afgekoppeld en de netten werden binnen gehaald met de hulpmotor. Er werd koers gezet naar Padstow maar daar bleek dat de dynamo niet kon hersteld worden. De schipper besloot toen terug af te varen naar de visgronden en verder te vissen met behulp van de hulpmotor.

■ Tijdens het verhalen in de haven van Oostende kwam de Z.502 „Regine" in aanvaring met de Z.582 „Assanat". Hierdoor werd het Holmeslicht van laatst vernoemd vaartuig beschadigd.

■ Terwijl de O.599 „Zeevogel" afgemeerd lag in het Oostendse vissersdok, werd het vaartuig aangevaren door de Z.431 „Judith". Eerstvernoemd vaartuig liep averij op aan de voorsteven.

■ Tijdens het koers lopen naar de visgronden op visvak 821 werd aan boord van de Z.30 „Westhinder" een abnormaal geluid gehoord in het achterschip. De motortemperatuur steeg en het achterschip daverde. Toen men over boord keek zag men flarden plastiek meedraaien in de schroef. Gezien er op dit moment kracht 8 heerste werd besloten te wachten op betere weersomstandigheden. Na ongeveer een half uur bleek dat het stuk plastiek zich zelf zou loswerken door de zware zeegang. Pogingen om het plastiek, met behulp van de lier, van de schroef te krijgen bleven evenwel vruchteloos waarop besloten werd de haven van Boulogne binnen te lopen. In deze haven heeft een duiker het resterend stuk plastiek van de schroef verwijderd waarop weer naar de visgronden werd afgevaren.

■ Tijdens de visserij hoorde men aan boord van de Z.85 „Morgenster" een hevige klop in het achterschip. Vastgesteld werd dat zich een onder water drijvend voorwerp op de schroef had vastgezet. Door meerdere keren voor- en achteruit te slaan werd geprobeerd het voorwerp te verwijderen maar dat lukte niet. Op slow werd vervolgens koers gezet naar de thuishaven. De bergingswerken „Philippe Cousteau" slaagde er in het stuk net van de schroef te verwijderen.

■ Tijdens het schuilen voor een hevige storm in de buurt van Lundy Island, verloor men aan boord van de Z.92 „Lundy Gannet" een anker en ongeveer 50 meter ketting. Het reserve-anker werd gebruikt tot de storm geluwd was.

■ Ingevolge een zware zee ging de stuurboordboel van de Z.243 „Shark" verloren. Er werd geschuild ter hoogte van Flamborough head. Bovendien werd vastgesteld dat water was terecht gekomen op de ontvanger. Ingevolge verbranding bleek het toestel ontregeld.

■ Tijdens het schuilen voor de storm kwam, aan boord van de O.369 „Koningin der Engelen" het achterste korretouw tegen de scanner van de sonar terecht. Het vaartuig werd voor nazicht op de slipway geplaatst.

■ Aan boord van de Z.92 „Lundy Gannet" deed zich een arbeidsongeval voor. Assistent-motorist Karel Vanderheyde kreeg een zwaar voorwerp in het gelaat en moest met een helicopter overgebracht worden naar een hospitaal in Barnstaple. Daar werd vastgesteld dat de onfortuinlijke visser een kaakbeenbreuk en een hersenschudding heeft opgelopen en moest gehospitaliseerd blijven.

Adverteren?
(059) 32.55.59

FRED WITTEVRONGEL

Fred Wittevrongel is een machtig man in de Zeevisserij. Als direkteur van de Rederscentrale is hij beter dan wie ook ingewerkt in de politieke, administratieve en technische problemen van de sektor.

Hij heeft in de Rederscentrale een jarenlange ervaring opgebouwd en al veel te veel mensen zien komen en gaan om zich nog over kleinigheden druk te maken.

Alhoewel.

Fred Wittevrongel is altijd druk doende. Te verwaarlozen problemen bestaan voor hem niet. Geen detail ontsnapt aan het oog van de direkteur en er is geen vraagstelling waar hij geen antwoord op heeft.

Fred Wittevrongel aan het woord.

Ik ben in 1939, in Blankenberge, in een vissersfamilie geboren. Mijn grootvader was reder en mijn vader was visser.

In 1944 is het vaartuig van mijn vader op een mijn gelopen en mijn vader kwam om. Deze ervaring en het feit dat er in de familie nog tal van andere visserijongevallen voorgekomen zijn, maakte dat de familie alles gedaan heeft om te voorkomen dat ik ook zou gaan varen.

Ik heb het geluk gehad te mogen studeren en in 1962 ben ik in Gent afgestudeerd als licentiaat Ekonomie.

CARRIERE

Na mijn studies heb ik les gegeven, dat heeft welgeteld acht uur geduurd. Dat was duidelijk niets voor mij. Ik kon mezelf daar moeilijk zien staan, elke dag hetzelfde zeggen.

Nadien heb ik nog een jaar in Brussel gewerkt en in die periode gingen mijn longen telkens open als ik 's avonds terug in Blankenberge kwam, 's morgens in Brussel gingen die longen weer toe.

De visserij zat mij echter in het bloed en ik wil daar best een anekdote rond vertellen. In 1958 toen ik nog op de schoolbanken zat, besloot IJsland zijn territoriale wateren uit te breiden van 3 mijl naar, denk ik, 12 mijl. Heel de Belgische vloot werd daar buitengesmeten. Duitsland en Engeland hielden stand. Dat was de eerste kabeljauwoorlog, met als gevolg dat de Engelsen en de Duitsers daar, onder bepaalde omstandigheden, mochten blijven vissen. De Belgische visserij daarentegen had haar stem niet laten horen. En toen, op dat moment is de afgang van de Belgische IJslandvaart ingezet.

Welnu. Toen IJsland, in 1972, opnieuw besloot zijn territoriale wateren uit te breiden, van 12 tot 50 en van 50 tot 200 mijl was die jeugdervaring me bijgebleven en we hebben toen alles in het werk gesteld om niet dezelfde fout te maken. Resultaat: de Belgen zijn de enigen die daar nu nog mogen vissen.

Voor ik, in 1964, hier begon te werken waren hier al vier mensen geweest die het ten hoogste 2 jaar hadden volgehouden.

Ik zelf ben hier nu al 25 jaar. Om hier te kunnen blijven werken moet je over de goeie mentaliteit beschikken: je moet tegen een duw kunnen, je moet kunnen vechten en je moet het jezelf moeilijk maken.

HET WERK

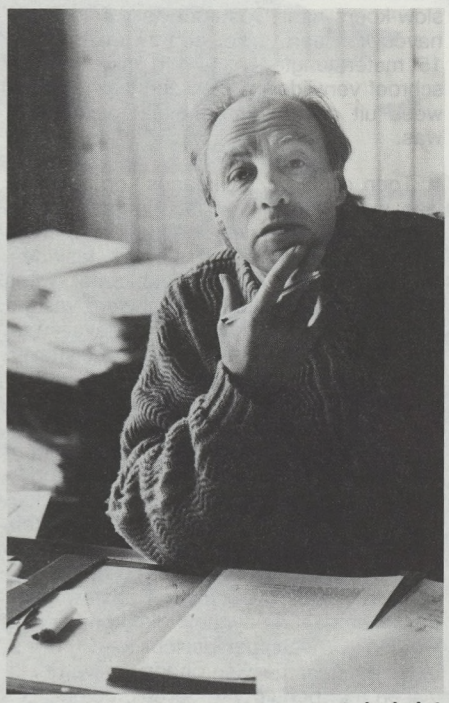
Uiteraard is het mijn werk om de belangen van de reders op alle mogelijke vlakken te verdedigen. Dat maakt dat we in iedere commissie, waar de visserij ter sprake komt aanwezig zijn. Dat is zo op nationaal vlak, maar dat is ook zo op Europees vlak.

Een groot deel van mijn werk bestaat dus uit besprekingen en vergaderingen. Soms zijn er dat zo'n drie à vier per dag.

Uit ervaring weet ik dat al dat vergaderen ook iets oplevert. We mogen er niet aan denken wat er zou gebeuren als we die vergaderingen links zouden laten liggen. Ik kan U verzekeren dat, dank zij de standpunten van de rederscentrale, al heel wat theorieën terug op hun plaats gezet werden.

In de loop van de jaren is het aantal vergaderingen ook enorm toegenomen en dat komt mede door het feit dat de rederscentrale zeer veel nieuwe aktiviteiten ontwikkeld heeft. Natuurlijk worden die vergaderingen die om centen gaan door de leden als de belangrijkste ervaren, maar er zijn een hele boel bijeenkomsten, die niet onmiddellijk in winst om te zetten zijn. Neem nu bijvoorbeeld het onderwijs: volgens mij is dat één der belangrijkste zaken. We moeten ervoor zorgen dat de reder goeie manschappen aan boord krijgt. De vaartuigen mogen dan al de meest moderne uitrusting hebben, als er op school niet geleerd wordt hoe die uitrusting bediend moet worden, dan staat die reder natuurlijk nergens.

De visserij is ook niet onbelangrijk op al die vergaderingen. De jaarbesommingen schommelen rond de 4 miljard frank. Maar de toegevoegde waarde daarvan is veel groter. De vis in de mijn kost gemiddeld 100 fr. per kilo.



„persoonlijk ben ik ervan overtuigd dat er voor onze visserij een toekomst weggelegd is" **foto G.W.**



„Je moet tegen een duw kunnen en je moet kunnen vechten... " **foto G.W.**

Als je daar de tongen van aftrekt, wordt het getal nog veel kleiner. Je moet daarentegen eens in de viswinkel proberen voor 100 fr. vis te kopen! Om de toegevoegde waarde van de visserij te kennen moet je het bedrag van de besommingen met 12 vermenigvuldigen. De visserij wordt dan meteen een sektor van 48 miljard frank. Reken maar dat de ambtenaren luisteren naar hetgeen zo'n sektor te zeggen heeft.

PRIVATISERING

De redercentrale heeft zich over het principe van de privatisering van de vismijn te Oostende niet uitgesproken. Dat is niet gebeurd te Zeebrugge om de eenvoudige reden dat ons niets gevraagd is. Blijkbaar is iedereen daar voor voldongen feiten geplaatst. Wat Oostende betreft hebben wij geen standpunt ingenomen omdat het Oostendse stadsbestuur blijkbaar niet van plan is te privatiseren.

Blijkbaar wordt er niet geprivatiseerd. Het enige wat we kunnen zeggen is het volgende: mocht er eventueel toch geprivatiseerd worden, dan moeten de reders ervoor zorgen dat het in de beste omstandigheden gebeurt en dus onder kontrole van de direkt betrokkenen en dat zijn de reders.

1992

Iedereen heeft het nu over 1992. Maar dat jaar zal niet uit de lucht komen vallen. Het is het einde van een overgangsperiode, die in 1971 ingezet werd. Het is dus niet zo dat we op 1 januari 1992 zullen wakker worden en aan de lucht zullen zien dat er iets veranderd is. Nu, vandaag, weet niemand wat er in 1992 zal gebeuren. Wat de visserij betreft ligt het grote verschil hem hierin dat nieuwe lidstaten als Spanje, dan in principe ook in onze wateren zullen mogen vissen. Maar het is zeer waarschijnlijk dat dat allemaal niet ongereglementeerd zal mogen gebeuren.

Eén van de problemen waar we vandaag mee zitten bestaat erin dat we misschien een te strikt vlootbeleid volgen. De EEG heeft haar lidstaten opgelegd de vloot op

▶

een bepaalde sterkte te houden en wij passen dat hier rigoureus toe. Stel nu dat het quotasysteem in 1992 vervangen wordt door een licentiesysteem, gebaseerd op de sterkte van de vloot op dat moment. Als wij dan, in tegenstelling met andere landen, een strikt vlootbeleid gevolgd hebben, dan zijn wij dom geweest en dan profiteren die landen, die tegen de EEG-bepalingen in steeds maar verder gebouwd hebben.

VISSERS

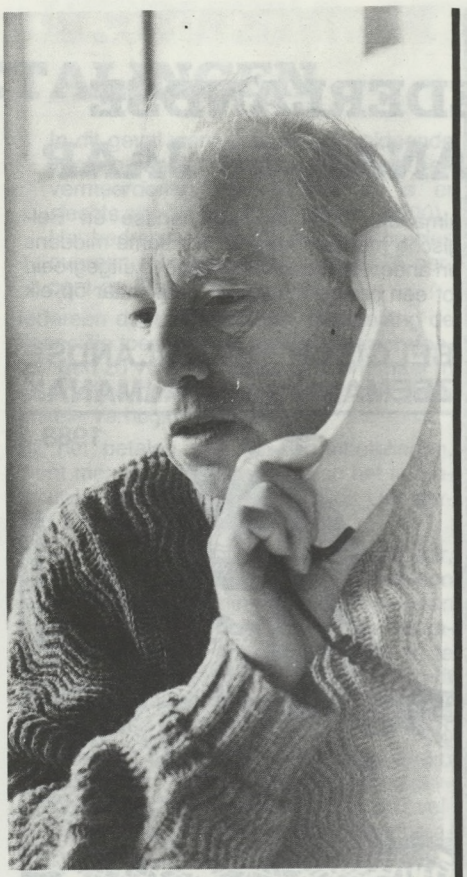
Persoonlijk ben ik ervan overtuigd dat er voor onze visserij een toekomst weggelegd is. Enerzijds heeft de visser het overlevingsinstinkt van de jager. Op elk nieuw probleem vindt hij een oplossing. Ook het familiale karakter van onze visserij speelt in ons voordeel.

In vroegere crises in de visserij waren het eerst de grote rederijen die wegvielen. De kleine familiebedrijven blijven vechten, ze blijven verder werken.

Visser dat wordt men uit roeping. Het is een hele speciale sektor en het is niet altijd even gemakkelijk aan mensen om dat uit te leggen.

De beste manier om een nieuwe minister met de sektor vertrouwd te maken is trouwens de man aan boord uit te nodigen en meermaals is het dan al gebeurd dat die zei: zo een reis wil ik nooit meer meemaken, aan boord kom ik nooit meer, maar als er problemen zijn, kom dan bij me, ik zal er proberen een oplossing voor te vinden.

Interview afgenomen door
Marc Loy en
Flor Vandekerckhove.



„een groot deel van mijn werk bestaat uit vergaderingen. Soms zijn er dat vier per dag." **foto G.W.**

„VISSERSHULDE" EN DE „DAG DER ZEELIEDEN"

Het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Oostende, Het Comité Vissershulde, De Koninklijke Federatie der Belgische Zeelieden van de Oorlogen 1914-18 & 1940-45 organiseren de plechtigheid van de „Vissershulde" en de „Dag der Zeelieden" die plaatsgrijpt op Paasmaandag 4 april 1988, met volgend programma:

09.30 u. herdenkingsmis in de St.-Petrus- en Pauluskerk
10.30 u. optocht naar het Zeeliedengedenkteken
11.00 u. plechtigheid met bloemenhulde aan het gedenkteken
11.45 u. receptie op het stadhuis aangeboden door het Stadsbestuur.

STAF PR-MAN

Onlangs ontving Staf een aanbod om de public-relations van „Equity and Law", (Engelse verzekeringsmaatschappij) te verzorgen in ons land. „Equity and Law" heeft zopas de „Philips Inovator" aangekocht, het zeilschip waarmee Staf Versluys in aanvaring kwam tijdens de start van de laatste Whitbread-race. De Britse maatschappij wil er trouwens een Nederlands-Belgische bemanning voor aanwerven. Stafs taak bestaat er o.a. in de Belgische bemanningsleden te rekruteren, de persrelaties verzorgen en tijdens de volgende race zelf in de verschillende aankomstplaatsen (Zuid-Afrika, Auckland en Zuid-Amerika) de logistiek te verzorgen. Staf Versluys heeft het aanbod graag aanvaard.

BELGISCH - NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1988 verkrijgbaar



door storting van 1.300 fr. + 78 fr. BTW
+ 150 fr. verzendingskosten (voor België)
+ 280 fr. (voor Nederland)
op pcr 000-0418987-44 of
BBL 384-1605797-46
van drukkerij „Nieuwsblad van de Kust",
H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Bij – Bogerd
Oude Leeuwenrui 37
2000 Antwerpen

– Martin
Oude Leeuwenrui 37
2000 Antwerpen

BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 50 JAAR

De Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak, ongeveer 1200 paginas maritiem naslagwerk is een halve eeuw oud.

Deze Bijbel voor reders, vissers, zeevarenden en yachtmen bundelt een jaarlijkse bijgewerkte massa bruikbare gegevens en bijdehandse informatie voor de schipper.

Het was in het jaar 1933 dat er, dank zij de hulp van de Heer R. Verschelde, ex-directeur van het Beheer van het Zeewezen, kon overgegaan worden tot het uitgeven van de eerste Vademecum voor onze Belgische vissers.

Het was niet de eerste keer dat in België een visserijalmanak tot stand kwam.

Lang voordien had E.H. Paster Pype het reeds aangedurfd een werkje uit te geven, waarin zeer practische aanwijzingen voor onze vissers verschenen. Na een eerste poging verdween het door gebrek aan steun.

In 1933 verscheen dan, onder impuls van wijlen Pros Vandenberghe voor de eerste keer een „Visserijalmanak" van zo'n 200-tal bladzijden dik.

De tweede wereldoorlog sloeg een leegte in het periodiek verschijnen en pas in 1946 kon men opnieuw van wal steken. Dan met een aantal Nederlandse medewerkers zodat in 1948 een Benelux-uitgave kon verschijnen: de Belgisch-Nederlandse Visserijalmanak. Dank zij Nederlandse en Belgische medewerkers uit maritieme middens en andere, is deze 50ste uitgave uitgegroeid tot een praktisch geheel, onmisbaar op elk schip en bij elke reder of industrieel met de zeevaart vertrouwd.



Omslag van de almanak 1988

In deze Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak '88 vindt men o.a. kalender en getijen, sterrekundige coördinaten en tabellen, koersen, vuren, lichtschepen en boeien, seinen, reglementen wetten, radiorubriek, instrumenten, radio-navigatiemiddelen en positiebepaling op kaart, sociale kroniek, noodprocedures, opsporing, redding, pleziervaart, enz.

De Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak 1988 is te verkrijgen door storting van 1.300 fr. + 78 fr. B.T.W. + 150 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0148987-44 of bankrekening 384-1605797-46 van drukkerij „Nieuwsblad van de Kust", H. Baelskaai, 30, 8400 Oostende.

WALVISVANGST

De jacht op walvissen begon in de tiende eeuw, in de Golf van Biscaye, waar Baskische walvisvaarders jacht maakten op „goede" walvissen. Het waren volvette en langzaam zwemmende walvissen, die dreven alsof ze dood waren. Het waren de juiste walvissen om op te jagen.

Het probleem begon toen er geen volvette walvissen meer over waren. Vanaf dan begon de slachting en juist op het moment dat de walvissen te schaars geworden waren om nog langer een goede bron van inkomsten te zijn kwam de technologie ter hulp. In Noorwegen perfektioneerde men de explosieve harpoen en vanaf dan waren walvisvaarders in staat vinvissen aan te vallen, die tot dan toe te snel waren.

Spitzbergen werd zodoende „walvisvrij" gemaakt en vervolgens toog men naar het zuiden van Antartica, waar eerst de grotere soorten eraan moesten geloven en vervolgens de kleinere, snellere.

Uiteindelijk werd er in 1982 een tijdelijke vangststop ingesteld, die echter slechts in 1985 van kracht werd. Sindsdien echter zijn er meer dan 11.000 walvissen gedood en zelfs nu nog jaagt de Japanse vloot (ondanks het moratorium), bij Antartica op 300 walvissen, vangst voor zgn. wetenschappelijke doeleinden.

(The hunting of the whale, a tragedy that must end, door Jeremy Cherfas, uitgeverij BODLEY HEAD, London)



■ WAALS BRABANT – BELANGRIJKE VISHANDEL-TRAITEUR OVER TE NEMEN Rue du Commerce 14, 1300 WAVER (centrum). Geschikt voor om het even welke handelszaak. Tel. (010) 22.29.70 van dinsdag tot zondagmorgen.

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

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

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

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

FISCALITEIT

VOORAFBETALINGEN

Twee voordelen zijn verbonden wanneer U aan voorafbetalingen doet.

1. Geen vermeerderingen.
2. Bij het bekomen van een uitstel om op latere datum Uw aangifte in te dienen.

Hoe vermeerdering vermijden?

Het te betalen bedrag van Uw belastingen, wordt dit jaar verhoogd met 15,75 percent bij gebrek aan voorafbetalingen.

De mogelijkheid wordt U aangeboden om, op verschillende tijdstippen vooraf te betalen, hetzij op 11/04, 12/07, 10/10 en 20/12/88.

Aan de hand van het voorbeeld wordt U duidelijk gemaakt hoe een voorafbetaling verrekend wordt op Uw aanslagbiljet.

Voorbeeld:

Een vennootschap dient bijvoorbeeld 200.000 fr. aan belasting te betalen.

1. Zonder voorafbetalingen, wordt het bedrag met 31.500 fr. verhoogd, (= 200.000 x 15,75%)
   Het totaal te betalen bedrag: 231.500 fr.
2. Er werden vier voorafbetalingen gedaan, respectievelijk van 30.000 fr. per kwartaal.
   De aftrek is als volgt:

1e kw:	30.000 x 21 %	=	6.300 fr.
2e kw:	30.000 x 17,50%	=	5.250 fr.
3e kw:	30.000 x 14 %	=	4.200 fr.
4e kw:	30.000 x 10,75%	=	3.150 fr.
			18.900 fr.

In dit geval werd natuurlijk onvoldoende voorafbetaald, doch in de plaats van een vermeerdering van 31.500 fr. is er slechts nog 12.600 fr. (31.500 – 18.900). Het bedrag van 12.600 fr. stemt precies overeen met het bedrag van 15,75 percent op 80.000 fr.

Iedereen doet er goed aan, naargelang de financiële toestand het toelaat, de voorafbetalingen zo vroeg mogelijk te doen! maar in vier gelijke delen betalen brengt ook geen enkele verhoging mede.

Bij het betalen van de voorafbetalingen, dient men gebruik te maken van het toegestuurde formulier daar anderzijds Uw storting kan zoekgeraakt worden.

Jonge zelfstandigen van minder dan 35 jaar, die zich voor de eerste maal vestigen in een zelfstandig beroep, zijn de eerste 3 jaar van de uitoefening van hun beroepswerkzaamheid, niet verplicht om voorafbetalingen te betalen. Een belastingsvermindering wordt hun toegestaan, mochten zij toch voorafbetalen.

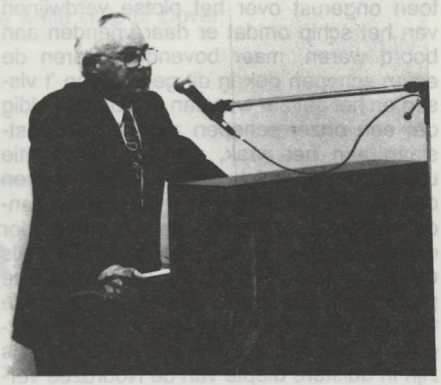
Wij waren genoodzaakt het onderwerp zoals voorzien „beperking afschrijving personenwagens" te verleggen naar een volgende maand, daar de eerste voorafbetaling voor elf april dient gestort te worden.

Johan SANDERS, ACCOUNTANT.

■ GEZOCHT: 2 boeken van J. Van Torre: De Kavaijaks en Waar de meeuwen schreeuwen. Tel. (058) 51.41.41.

OP RUST

Ir A. Van Slycken, Direkteur van het Rijkscentrum voor Landbouwkundig Onderzoek (CLO) uit GENT gaat op rust. Omdat het Rijksstation voor Zeevisserij onder het CLO ressorteerde, is de heer Van Slycken een vertrouwde figuur in visserijmiddens.



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

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

VAN SCHEPEN, MENSEN EN VAN DE ZEE

Ramp: Op één mijl westelijk van het „Sandettie" vuurschip ligt het wrak van de Duinkerkse bokkevisser „Virginie" die aldaar vergaan is tijdens de kerstdagen van 1987. Niet alleen was men bij onze vissersmensen toen ongerust over het plotse verdwijnen van het schip omdat er daar vrienden aan boord waren, maar bovendien waren de eigen schepen ook in dit gebied aan 't vissen en het gevaar was dan niet denkbeeldig dat een onzer schepen zou kunnen vastslaan aan het wrak, waarvan de positie uiteraard nog niet bekend was. We waren ook nogal verwonderd over de geringe aandacht die aan het drama werd besteed door de media. Die zijn er nochtans anders als de kippen bij als er ergens een graantje te pikken valt. Hebben wij niet op de Britse televisie een glimp opgevangen van de „Virginie"? Zeven jonge, sterke zeemanslevens zijn in duistere diepte van de Noordzee verdwenen.

De „Sandettie", in 't midden van 't kanaal, een aantrekkelijke visgrond, sedert mensengeheugnis. Maar de verknoeing van het leefmilieu heeft haar tentakels ook uitgespreid naar de bodem van de oceaan. Vastslaan met de boelen – wat steeds onverwachts gebeurt – ligt ten allen tijde op de loer. Vastslaan met een boel bakboord of stuurboord, betekent kapseizen en snel zinken! En dit is wat gebeurd is met de „Virginie" op amper een twintigtal mijlen van de haven van Kales. Omzeggens voor hun deur zijn de zeven zielen van het bokkertje de verdrinkingsdood ingegaan. Snel.

Zoals alle Franse schepen had de „Virginie" een tamelijk grote bemanning, 7 zielen voor 22 meter. Naar alle waarschijnlijkheid is het vaartuigje vergaan in de nacht van 21 op 22 december. 't Weer was uitstekend met een „zuchtje" van 3 tot 4. Donkere nacht met heldere dampkring. Zoals gewoonlijk bij dergelijke rampen hoorden we plots niks meer van het schip.

Van de aardbol verdwenen. Maar, 't kwam al verdacht voor dat verscheidene vrienden enkele dagen nadien met de boelen vastsloegen aan een onbekend voorwerp! De berichtgeving uit de maritieme administratie bleef schaars. Een treiler verloor een boel... De Franse marine speurde het gebied af. En, wat God ermee doet, op kerstavond, wordt een wrak ontdekt, op 42 meter diepte.

In deze positie vaart men in of nabij het verkeersscheidingsstelsel de roete van de stroom cargo's die de Noordzee opvaren. Er is dan ook niet veel voor nodig om te horen vertellen dat het schip „onder door" gelopen is.

Dat behoort inderdaad tot de mogelijkheden. Er is nog weinig plaats voor een „vissertje" in onze eigen zee! Stormweer, helse stromingen, water dat meer weg heeft van moeras dan van helder zeewater, niets heeft belet dat de marineduikers het wrak gingen verkennen. Geen kleine karwei. Als een enorm rouwkleed hangt de kor van een vastgeslagen trawler over het wrak, de wings „wapperen" langzaam en statig met de stroom. Een wrak is het eigenlijk nog niet, de „Virginie".

Het is een ongehavend schip dat zich zachtjes heeft neergezet op de zandbodem in een laatste opwelling van fierheid; rechtop.

De hele bemanning is nog aan boord... Drie van hen zal men meteen aan de gulzigheid van de zee ontrukken, onder hen de gezagvoerder.

De Noordzee wordt boos gemaakt door de opdringerige scheepvaart en is klaar om de rustverstoorders te verzwelgen. Er blijft weinig plaats voor een „vissertje". Zij vallen als zwakste schakel in het zeeverkeer. De treiler had gekapseisd kunnen zijn tengevolge van vastslaan aan een wrak, misschien wel door het scheppen van een stuk zandbank maar dit lijkt weinig waarschijnlijk. Dan vindt men in de stuurboordskor van het schip een blok metaal van meer dan 3 kubieke meter, een stuk machine? Het is nu duidelijk dat dit metalen blok en de zandige zeebodem verraderlijk hebben samengezworen om de „Virginie" naar de zeebodem te halen.

Een verschrikkelijk drama van de zee. Een zee uit wiens klauwen geen ontsnappen nog mogelijk was. Zoals Eliot dichtte.

Also pray for those who were in ships,
and ended their voyage on the sand,
in the sea's lips.
Or in the dark throat wich shall not
reject them
or wherever cannot reach them the sound
of the sea's bell's.
Perpetual Angelus.

Zee: Een zee die alsmaar gevaarlijker wordt ondanks de vooruitgang waarop de wereld, waarop de scheepvaart, zo prat gaat. Een zee zonder vrijheid – mare liberum! – met een steeds dreigender verkeersstroom, met vaartuigens als monsters, onstuitbaar, ongevoelig, met een enkel doel: zo snel mogelijk de bestemming vervoegen. Time is money. Een zee met reusachtige boortorens, als futuristische steden uit de oceaan rijzend, waarrond alle visserij verboden is, waar geen ruimte meer is voor de trawler. Een zee vol van beperkingen en verbodsbepalingen, verraderlijke banken, plotse orkanen. Een zee waarop ge niet enkel moet varen. Maar, waarop ge bovendien moet vissen!

Een zee waarop ge ook nog vis moet vangen, met onderzese, onzichtbare bedreigingen. Een Noordzee gebruikt als riool waarin het leven langzaam maar zeker gedoofd wordt, onomkeerbaar. Slow but sure. We moeten ons brood verdienen op deze heksenketel door generaties gekend en beschreven als de Noordzee met haar schoonheid maar meer nog met haar terror die tegenwoordig niet meer uit de natuur ontstaat maar uit de mens.

Omringd van de groene leegte en ondoordringbare duisternis, bij nacht alleen op de brug onder de hemelkoepel ervaart men de betovering van de eindeloosheid maar meer nog angst voor de nieuwe wereld, zonder ontzag voor mens noch dier, waarvan de oude Noordzee nu het strijdtoneel geworden is.

Haven: En moest de strijd dan nog gestreden zijn wanneer ge de zogenaamde veilige haven hebt aangedaan. Waar is de rust van de krijger gebleven?

Zijn de havens te klein geworden of de schepen te groot? De schaalvergroting speelt niet enkel parten op de grote vlakte. Dat ervaren we alsmaar aan den lijve. Totnogtoe bood onze eigen tijhaven nog een beschutte ligplaats. Maar thans wordt dit havenbekken ook al onveilig gemaakt, de zeeduivel is er ook binnengeraakt. Wanneer de ferry's, gegroeid van schip tot monster, de haven in of uitvaren. Beschutting tegen de enorme waterverplaatsing die deze rompen veroorzaken bestaat er niet. Het gevaar is niet denkbeeldig dat eens een onzer kusttreilers tot zinken worden gebracht. Waterverplaatsing samen met de zuiging van het havenwater hebben nu al heel wat schade gemaakt. En 't verbetert er niet op.

Dit verschijnsel is vanzelfsprekend best merkbaar bij laagwaterstanden. Nochtans weet ieder havengebruiker dat er niet te snel mag gevaren worden opdat geen schade zou berokkent worden aan kunstwerken en gemeerde schepen. Aangenomen dat sommige zeelui dit voorschrift ter harte nemen en met langzame vaart in en uitvaren, rijst toch meteen de vraag wie kan zich nu nog permitteren traag te varen? Alles moet alsmaar rapper gaan! Met de schaalvergroting van de schepen dat tot de buitensporige afmetingen (in relatie tot haven) van de R.M.T.-schepen heeft geleid is nu de onmogelijkheid ontstaan voor deze vaartuigen om nog traag de haven in of uit te varen. Immers ze hebben een „bewaai" dat van hen zeilschepen maakt wat dan onvermijdelijk tengevolge heeft dat er snel MOET gevaren worden om schade te vermijden. Uit de grote vaart komt dan de waterverplaatsing voort die schade veroorzaakt aan de afgemeerde schepen. Een kringloop zouden we zeggen, een cercle vicieux, zeggen de Duinkerkenaars.

En daarmee is het probleem van de gebruikers van de tijhavens verre van opgelost.

We kijken met spanning uit naar het vervolg.

Boortoren: Het ligt flink in de bedoeling van de Britse overheid een einde te maken aan het vissen binnenin de veiligheidsgebieden van de boorplatformen. Verscheidene schepen werden betrapt binnen de 50 meter en de boetes waren niet van de poes. 7.000, 1.200, 6.000 pond! Om over na te denken. En eigenlijk mogen deze reders nog blij zijn dat ze er zó „goedkoop" vanaf kwamen, de overheid had evengoed hun schip kunnen „aanslaan".

De rechtbank is niet op dergelijke eis ingegaan maar het lag duidelijk in de bedoeling de reders te doen inzien dat deze maatregel tot de mogelijkheden behoort.

Wat zet er eigenlijk een schipper aan om in de gevaarlijke zone van een boortoren te gaan vissen? Het ligt voor de hand dat moest er elders vis genoeg te vangen zijn men zich aldaar niet zou begeven. Vis moet opgezocht, moet „gejaagd" worden. Ge

Adverteren?



(059) 32.55.59

zoudt dan nog kunnen zeggen, de vissers moeten ze maar verder gaan zoeken! Allemaal goed en wel maar als ge met een lening zit die ge, als jonge reder, moet afkorten, dan blijft er weinig tijd om na te denken en te zoeken. Dan moet ge vis binnenbrengen. Eens men z'n vinger in dat radarwerk heeft gestoken kan men haar moeilijk terugtrekken. Dan moet men mee.

En ondervinding is een leerschool met dure lessen...

In de troebele soep van verloedering, van zeedrama's, vage reglementen en verbodsbepalingen, grote en kleine schepen voeren we onze taak uit. Naar we vertrouwen op behoorlijke wijze, in 't zweet ons aanschijns om de bete broods. We laten ons ook al eens gaan op de brede wiekslag van onze grenzeloze verbeelding. You can't fight against the future, time is on our side. De korretouwen kunnen niet altijd gespannen staan!

Alle verhoudingen in acht genomen valt 't weertje mee, de grote samenzwering lijkt ons welgezind.

Laat u zich ook al eens gaan? Op de vleugels van de verbeelding. In deze wereld van beroering en onrust is onze ziel al eens gekweld. Maar op de brede wiekslag van onze verbeelding ontsnappen we uit de troebele soep. Met vlotte vaart scheurt ons snelle schip de groene Noordzeespiegel in twee witschuimende dikke lijnen langs weerszijden van de zwarte romp. Wij dromen van de zeemeermin slank als een tulpensteel, mooi als een regenboog met een (verlokkelijke) boezem als een lichte deining op een warme lentemorgen, die ons meevoert alover de steile oevers met de hoge klippen en de duizenden tinten van de kolkende branding. Niets weegt op tegen de stralende zee en de zonneschijn. We horen de schelpen ruisend zingen:

there will be blue birds over
the white cliffs of Dover.

LIN

In de voetstappen van MOLLY MALONE

Als je de modale Ier vraagt waaraan hij denkt bij het horen van het woord vis, dan gebeurt het vaak dat de man eens diep inademt en begint te zingen:

„In Dublin's fair city
Where the girls are so pretty
I first set my eyes on sweet
Molly Malou.
As she wheeled het wheellouav
Through streets broad and crying
cockles and mussels narrow.
Alive, alive - oooh

Dit gaat dan coupletten lang door tot closing time please gentlemen je terug op het trottoir zet en de frisse mist je tot het huis brengt van Michael O Rourke.

Michael is een soort Roland Desnerck maar dan Ierse versie! Thuis gekomen, merk je dat geschiedenis in Ierland trager voortstrompelt dan in de rest van de wereld, doch je ervaart ook dat leven als een hordenloper even nutteloos is als urineren tegen de wind in. Michael's vrouw groet mij beleefd en heeft reeds een berg sandwiches en Guinness klaar. De vijf kinderen bekijken wij vanop een achterdochtige afstand. Het haardvuur knetterd gezellig warmte in de kamer. Jimmy, één van de kinderen is stoker van dienst. Even uit m'n lood geslagen besef ik dat ik teveel rondkijk en begin dan maar het notitieboekje open te bladeren.

De kinderen kijken mij aan alsof ik hun vader zal verbaliseren maar met de warmte van de haard smelt ook hun achterdocht. We glimlachen naar elkaar en we beseffen dat we elkaars vrienden kunnen zijn. Michael begint: ja, kijk in de geschiedenis van de visserij te en rondom Dublin speelde sweet Molly een belangrijke rol. Kwatongen beweren dat de Molly's ook wel eens iets anders dan vis aan de man brachten, doch tot op heden nog geen historisch bewijs daarvan.

In de Baai van Dublin is er altijd gevist, maar het was slechts vanaf de 2de eeuw na Christus dat we kaarten vonden met daarop enige referentie naar de haven van Howth.

Het was toen, als vandaag, een bloeiend visserijcentrum. Doch het is echter pas vanaf de 19de eeuw dat van een echte Howth-vloot kan gewag gemaakt worden. De eerste gevallen van staking, niet zo vreemd in Ierse vissersmilieus deden zich voor in juli 1819. De vloot behoorde toe aan de Dublin Fishery Company en omdat er onenigheid was betreffende werkomstandigheden, bleef de vloot voor 4 weken aan de kade. Door de concurrentie werden de prijzen fel neerwaarts geduwd en op 20 september 1819 werd de vangst (700 tong, 300 grote kabeljauw en 300 pladijs) verkocht aan 1 penny het pond. De reders vloekten zich een breuk en de stakers kregen wat ze wensten. Nu, de industrie wordt getypeerd door hoogten en laagten doch niettegenstaande dient gezegd dat de inwoners van Dublin de visconsumptie steeds trouw bleven.

Doorheen de eeuwen was de populairste vissoort de haring, die in de Baai van Dublin gevangen werd. Deze vis is gekend voor zijn erg smakelijk vlees en samen met een bord nieuwe aardappelen blijft het een maaltijd om van te genieten!

Een 17de eeuwse bezoeker noteerde ooit eens in z'n dagboek: „De Ieren zijn erg arm, enkel hun vis, hun aardappelen en hun speciale whiskey (+ e!) doet hen overleven."

Het wordt dan de 18de eeuw als de echte visventers ten tonele verschijnen. Door de straten van Dublin riep Molly Malone en haar collega's hun waar aan de man. De kleine wheellarrow lag toen vol hartschelpen, mosselen, haring, oesters, garnaal en kreeft. De visventers bleken kleurrijke personen te zijn en bij velen wordt hun naam nog steeds goed bewaard in één of ander volksverhaal. De kreeft op de straat aangeboden was natuurlijk afkomstig uit de baai en is te vergelijken met de Noorse kreeft ofte nephrops norvegicus, zegt Michael fier! Tijdens de eerste jaren van de 19de eeuw was deze kreeft enkel een soort bijvangst, het had geen enkele marktwaarde en werd letterlijk gratis aan de klanten gegeven. Vandaag de dag echter is dat geschiedenis, er wordt nu wel fel op kreeft gejaagd. Zo'n 250.000 ton komt er binnen en daarvan vind je de helft ten noorden van Dublin, nl. te Skerries.

Kleine buitenwijken aan de oevers van de baai hadden hun eigen vissersvloten. De grootste vloot was die van Ringsend, aan de zuidbank van de Liffey. Dit alles is in het begin van de 18de eeuw te situeren. De specialiteit van Ringsend was toen gerookte rog vandaar dat Ringsend in de archieven soms voorkomt onder de benaming „Raytown".

Howth is nu de belangrijkste haven aan de Ierse oostkust. Het is geëvolueerd van een passagiers terminal (begin 19de eeuw) voor de transatlantische overvaarten. De haven had toen echter enorme problemen met het verzilten zodanig dat uiteindelijk enkel de visserij de haven kon gebruiken. Omdat dichtslibben niet kon opgelost worden werd een nieuwe haven gebouwd, nl. Dun Laoghaire aan de zuidbaai. Vanaf halverwege de 19de eeuw werd ook een nieuwe baan tot in het hartje van Dublin aangelegd, zodanig dat de vis zeer vers tot in de stad kon geleverd worden.

Dagelijks verse vis en ander lekkers vanuit zee is vandaag de dag uberhaupt geen probleem meer. De traditie van de „fish clips", begin 20ste eeuw uit G.B. overgewaaid, zorgt er voor dat vooral kabeljauw, gerookte kabeljauw, rog en wijting geconsumeerd worden.

Het gesprek komt ten einde. De vogelvlucht monoloog van Michael O'Rourke eindigt met een flinke teug uit het glas zwart vocht. De kinderen zijn reeds naar bed. Het haardvuur likt de laatste turfblokken tot as, weldra stap ook ik op, opnieuw de koude nacht in, wetend dat gastvrijheid nog één van die waardevolle zaken is waarop de Ier terecht fier mag zijn. Je leert dat leven als een Belgische hordenloper pure waanzin is, dat leven niet moet gepaard gaan met materialisme.

Over drie dagen ben ik weer in Oostende, Michael, zijn vrouw, de kinderen, ze blijven bij... Molly Malone kan nooit meer dezelfde zijn.

Decerf Frank

Adverteren?

(059) 32.55.59

VISTREINEN AFGESCHAFT

VISTRANSPORT OP NIEUWE LEEST

Oude foto's bewijzen het: de Oostendse vistrein heeft ongetwijfeld een honderdjarige geschiedenis achter de rug. „Op het einde van de 19de eeuw kon de Vindictivelaan (toen nog Keizerskaai) bij warm weer genieten van een visgeurtje" weet Bredenaar en treinspecialist Eric Ghysel te vertellen. Om dit te staven toont onze gesprekspartner een knipsel en een foto uit 1887 waarop een vistrein rond de dokken spoort. „De wagons die rond het eerste en tweede dok stomen zijn omgebouwde goederenwagens uit 1868" weet Eric Ghysel ons nog te vertellen. En over treinen en nummer, bouwjaren en konstruktieschema's van treinen weet hij wel wat af. De vistrein kreeg zelfs een afzonderlijke plaats in zijn verzameling. „Een dokumentatie met veel hiaten" geeft hij toe. „Over de geschiedenis van de vistrein is nauwelijks iets te vinden".

De hobby van Eric Ghysel heeft niets met vis maar alles met treinen te maken. De veertiger is sekretaris-penningmeester van de Treinklub Stephenson vzw, een vereniging die heel wat energie spendeert aan de uitgifte van een goed gedokumenteerd maandblad en bouwt aan een gespecialiseerd studie- en dokumentatiecentrum. Zijn relatie met de vistrein heeft een familiaal tintje. Zijn grootvader nam met de stoomlokomotief jarenlang viswagons op sleeptouw. Langs die kant werd de Bredense treinfanaat ook door het vistreinvirus besmet. „De oogst van mijn speurtocht naar gegevens over het vistransport aan de kust is schraal. Op talrijke brieven kreeg ik nauwelijks antwoord, heemkundige kringen maakten mij evenmin wijzer. Ook bij de NMBS kon ik weinig opsteken. Het idee om alles over de vistrein te bundelen heb ik voorlopig laten varen".

GEWIJZIGDE MARKTSITUATIE

De vistrein heeft de visgroothandel veel diensten bewezen. De dagelijkse verbindingen met het binnenland en Luxemburg waren niet meer weg te denken. Vooral op woensdag was de vistrein extra lang. Twaalf tot veertien wagens, die in Brugge aan de aanvoer uit Zeebrugge werden gekoppeld, waren op woensdag meer regel dan uitzondering. In de jaren zeventig maakte het vistransport een inzinking mee. Enerzijds was de visaanvoer gedaald terwijl sommige handelaars reeds een eigen transport opzetten. Ook de gewijzigde marktsituatie speelde een rol. Er werd steeds meer gebruiksklare gefileerde vis verstuurd in plaats van ongekuiste visserijprodukten. Het aangeboden volume en gewicht nam af.



Treinfanaat Eric Ghysel, met de enige vistrein die nog regelmatig zal sporen. (GW)



Ook verplaatste de handel zich geleidelijk meer van Oostende naar Zeebrugge, er werden steeds hogere hygiënische eisen gesteld, de koudeketen moest in standgehouden worden en de leveringen sneller geschieden. Een onmogelijke opdracht in onaangepaste wagens die reeds veertig jaar spoorden tegen een maximale snelheid van honderd kilometer. Allemaal omstandigheden die een rendabele explotatie van het vistransport in de weg stonden.

Veel cijfers over het vistransport wil de NMBS niet kwijt. „De gegevens waarover wij beschikken spreken elkaar soms dermate tegen dat we ze liever niet aan de openbaarheid prijs geven". Onze cijfers uit 1980 (3.000 ton vis, verdeeld over 53.000 stukgoedzendingen) werden als realistisch bestempeld en volgens een woordvoerder werd dit omzetcijfer ongeveer gehandhaafd.

WEGTRANSPORT

De afschaffing van de vistrein, op 7 maart in Oostende en weldra ook in Zeebrugge, is het resultaat van overleg tussen de nationale spoorwegmaatschappij en de vishandel. Er wordt nu meer en meer overgestapt op wegtransport in gekoelde vrachtwagens. Voorlopig worden de viscolli's in de Oostendse vismijn afgehaald door een vrachtwagen, maar het gespecialiseerd wagenpark wordt uitgebreid met de bedoeling alle bestemmingen op de as Oostende-Brugge-Gent-Sint-Niklaas te bedienen. In de volgende fase wordt het systeem van plaatselijke aanneming in ongekoelde wagens in Zeebrugge afgeschaft en wordt eveneens overgestapt op wegtransport. Daarna komt Nieuwpoort, waar tot op heden geen voorzieningen waren, aan de beurt. Het binnenlands vervoer per spoor wordt echter niet afgeschaft. Voorlopig worden nog enkele oude wagens in bedrijf gehouden, maar nu met een konstante koeling van —4 graden. Voorlopig worden de colli's met reizigerstreinen verstuurd (reizigerstreinen mogen geen goederenwagons trekken) in afwachting dat het transport per „Interfrigo"-trein op punt staat. Vanaf dit ogenblik gebeurt het vistransport met snel en internationaal geregelde goederentreinen. Op die manier ligt Oostende nog slechts drie uur van Luxemburg.

G. Walters.

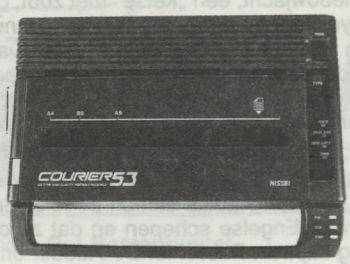


TOERISMEPROPAGANDA

Spanje heeft in de Franse bladen, volle bladzijden gereserveerd om zijn toerisme aan te prijzen, dank zij de kwaliteit van zijn visserijprodukten: kreeft (nergens verser, maar wel goedkoper) garnaal (smakelijker dan langoestines). Komt het ogenblik van de regeling van de restaurantnota, o! verrassing: ze slaan niet met de goedendag! De trend is duidelijk: de paëlla is een alledaagse schotel geworden. Ze willen wat hoger mikken met fijnere spijzen, al worden die dan ook opgediend in kleine restaurantjes of tabernas.

Dat de Fransen zich in hun wieken geschoten voelen is duidelijk: zij dachten immers het monopolium te bezitten van het bereiden en opdienen van delikate zeevruchten. Helaas, helaas, alles is vergankelijk!

NU! uw draagbare TELEFAX COURIER 3



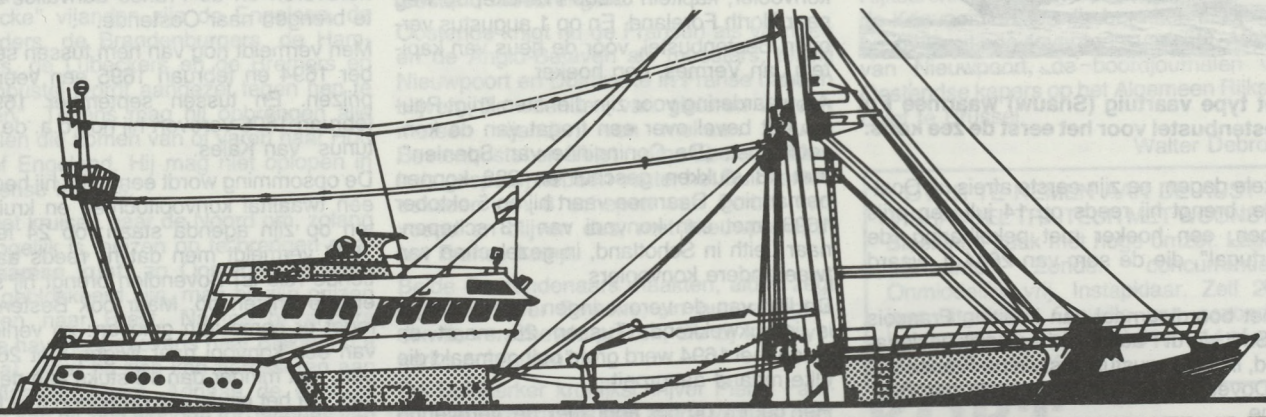
- DIN A4 FORMAAT
- AKOUSTISCHE KOPPELAAR OF DIREKTE KOPPELAAR
- RTT GOEDKEURING 87 RF 247
- GEWICHT: 3,3 KG.
- **PRIJS: 61.000** excl. BTW

NU PROMOTIE

54.950 excl. BTW

IVES NV

✆ **(059) 32 05 04 – H. BAELSKAAI 49 – 8400 OOSTENDE**



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

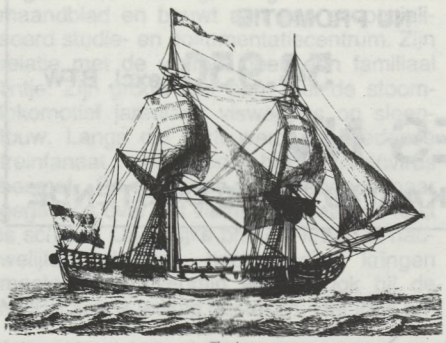
PAULUS BESTENBUSTEL

In het maartnummer van Het Visserijblad verscheen de eerste aflevering over beroemde Oostendse kapers. Walter Debrock had het toen over Willem Bestenbustel.

Deze maand is het de beurt aan Pol Bestenbustel, die zo mogelijk nog beroemder was dan zijn vader.

Terzelfder tijd doet de redaktie een oproep tot de scheepseigenaren. Het kapersverleden is een brok geschiedenis, die niet in de vergetelheid mag geraken. Zou het dan geen goed idee zijn een aantal van onze vaartuigen te zien uitvaren onder de naam van één der Oostendse kapers? Zou dat dan niet veel mooier klinken dan al die Engelse namen, die nu aan Vlaamse vaartuigen gegeven worden?

De zoon van Willem (vaak vermeld als **Guillaume)** Bestenbustel, Paulus (vaak vermeld in de eigentijdse documenten als **Pauwels),** werd te Oostende geboren op 11 februari 1669. Hij trad er in het huwelijk met Marie-Christine Oudermarck op 22 februari 1691. Zoals zijn vader zal Paulus de zee kiezen als levensdoel. Hij zal zijn kapiteinscarrière aanvangen als **kaper,** met een eerder klein vaartuigje, de **snauw** „Stella Matutina" (Morgenster), van 5 last en 3 stukken kanon, waarvoor hij tweemaal commissiebrieven kreeg, resp. op 7 juli 1690 en 18 augustus 1690.



Het type vaartuig (Snauw) waarmee Pol Bestenbustel voor het eerst de zee koos.

Enkele dagen, na zijn eerste afreis uit Oostende, brengt hij reeds op 14 juli een prijs binnen, een hoeker met pekelharing, de „Portugal", die de som van 2644 fl. waard was.

In het boordjournaal van kapitein François De Smit wordt Paulus herhaaldelijk gesignaleerd, in juli-augustus, tussen de Franse wal en Dover, zonder verder te gaan dan Boulogne.

Op 28 juli verovert Paulus, in gezelschap van Frans De Smit, een „barcke" met wijn, op een nogal vreedzame manier: „wij schooten een schoot en hij streeck", zegt het boordjournaal. Ze varen met hun prijs naar de Engelse wal om hem vandaar naar de rede van Oostende te laten gaan, waar hij 1166 fl. opbracht.

Op 10 september brengt Bestenbustel een ledige Franse bark op en op 17 september een ledige fluit, de „St. Elisabeth", gevolgd op 4 oktober van de prijs, de „Grande Catarine".

Maar Paulus zal weldra opgenomen worden in de konvooidienst van de Staten van Vlaanderen, alwaar hij reeds in 1691 en 1692 het bevel voert over een snauw, de „Sunne" (de Zon), terwijl vader Willem met de „Sinte Katarina" vaart.

De aanwezigheid in de Noordzee van de konvooisnauw van Paulus wordt, gedurende de jaren 1691 en 1692, geregeld vermeld in de boordjournalen van de diverse Oostendse kaperkapiteins, die het Kanaal doorkruisen op jacht naar Franse schepen. We zijn immers midden in een oorlog met Frankrijk gewikkeld.

Op 1 januari 1691, om Nieuwjaar te vieren, zou men zeggen (!), verovert Paulus bovendien, in compagnie van kapitein Becu, in volle sneeuwjacht, een „ketse" met zout, de „De Drye Coopmans" geheten. Op 14 januari was het schip reeds in de haven van Oostende. Het gebeurde vaak dat de konvooiers een handje toestaken bij het overmeesteren van een prijs door een of andere kaper.

Op 23 juni 1692 vernemen we dat vader Willem en zoon Paulus samen begeleiders zijn van 11 Engelse schepen en dat ze op hun weg kapitein Passchier De Rudder ontmoeten, met zijn snauw „Hertog van Beieren".

Op 17 mei 1693 meldt kapitein Jan Vincke, na herhaaldelijk Paulus te hebben ontmoet, dat hij hem een konvooi van 16 zeilen ziet begeleiden in gezelschap van een andere konvooier, kapitein Jacob Francke, op weg naar North Foreland. En op 1 augustus verovert Bestenbustel, vóór de neus van kapitein Jan Vermes, een hoeker.

Als waardering voor zijn diensten krijgt Paulus het bevel over een fregat van de konvooidienst, „De Coninginne van Spanien", met 48 stukken geschut en 288 koppen bemanning. Daarmee vaart hij op 5 oktober 1693, met een konvooi van 13 schepen, naar Leith in Schotland, in gezelschap van twee andere konvooiers.

De lijst van de veroveringen met dit fregat is indrukwekkend. Tussen 28 maart en einde mei 1694 werd grote buit gemaakt die elke maand aangroeit.

Het begint op 15 april met de verovering van „De Pelicaen", een Noorse buis van Bergen, geladen met Noors hout, stokvis en andere goederen, op de Fransen buitgemaakt.

Op 16 april is het de beurt aan het fluitschip „Marianne", van Kopenhagen, geladen met tarwe, met bestemming Duinkerke.

Op 18 april volgt een Engelse ketse geladen met gerst en terug veroverd op de Fransen door Bestenbustel, die het naar Oostende opbracht, waar het echter jammerlijk strandde en terug vlot moest gebracht worden voor de prijs van 100 fl. De verkoop bracht echter een 5.000 fl. op.

Heroveringen van door de vijand gekaapte schepen komen vaak voor en omgekeerd.

Zo kon schipper Ridchard Martyn, op 19 april, met zijn Engelse huye, de „Ridchard and Martha", gerecupereerd worden op de Fransen. Op 5 mei wordt de galioot „St. Jan", een Pruis van Stettin, geladen met tarwe en wol, veroverd maar helaas teruggenomen door de Fransen.

Maar op 5 mei eveneens wordt een buis uit Stralsund, de „St. Joris", geladen met rogge en schaapshuiden, veroverd en opnieuw verloren op 9 mei.

Op 12 mei herovert Bestenbustel op de vijand, een hoeker, „De Fortune", uit Zierikzee; het schip vervoerde kreeften, brandhout en Noors hout.

Op 15 mei nieuwe herovering van een Noorse smak ditmaal, „De dry Helden". Zelfde spel op 27 mei met een Engelse buis, „Het Lant van Londen", geladen met smeekolen; op 26 mei was hetzelfde gebeurd met het schip „de Steven" uit Falmouth.

Vervolgens moet Paulus naar Londen vertrekken en komt hij terug met een konvooi van 22 troepenschepen. Hij vertrekt opnieuw op kruistocht en verovert drie prijzen waaronder de beste buit van de serie, het vijandelijke fregat „La Superbe" uit Duinkerke, bewapend met 14 kanonnen, en een schip met 7 stukken.

Van 13 oktober tot 27 december 1693 is Bestenbustel op kruistocht of op konvooiering in zee, ditmaal met de „Onze Lieve Vrouw van Scherpenheuvel". Er is heel wat verkeer in die tijd tussen Bilbao, Cadix, Nantes, Corck.

In 1695 wordt Paulus op zijn beurt veroverd door een Fransman, maar hij slaagt erin de Fransen te overmeesteren, zijn fregat te heroveren en de Franse aanvaller zelf op te brengen naar Oostende.

Men vermeldt nog van hem tussen september 1694 en februari 1695 een veertiental prijzen. En tussen september 1695 en februari 1696 verovert hij nog o.a. de „Neptunus" van Kales.

De opsomming wordt eentonig: hij heeft nog een twaalftal konvooitochten en kruistochten op zijn agenda staan: op 24 februari 1697 vermeldt men dat hij reeds aan zijn tiende reis is! Bovendien brengt hij steeds enkele prijzen op. Maar ook Bestenbustel moet er soms aan geloven: zo verliest hij van een konvooi naar Wight, met 26 sloepen, niet minder dan 18 stuks aan de Fransen. Na het einde van de oorlog met Frankrijk, zal Paulus Bestenbustel opnieuw een rol gaan spelen als kapitein van de konvooidienst, in de Successie-oorlog die van 1702 tot 1713 onze gewesten zal teisteren.

Oostende zal de oorlog beginnen onder Spaans-Frans bewind, om na juli 1706 in handen te vallen van de Hollands-Engelse troepen. Vanaf dit ogenblik gaat Oostende opnieuw te kaap varen op de Fransen o.a. ook op de Nieuwpoortenaren die in Franse handen zijn gebleven.

Bij het raadplegen van de boordjournalen van een ganse reeks Oostendse kapers, kan men constateren dat Bestenbustel tussen 1702 en 1706 bestendig aanwezig is op zee. Zijn domein is dan voor kruistochten en konvooiering het trapezium dat ongeveer kan afgelijnd worden tussen de Vlaamse kust en de Hollandse kust tot Noorwegen enerzijds, en de Engelse Oostkust en Schotland tot aan de Shetlands anderzijds.

Dat Bestenbustel zich niet vergenoegt met kruisen en konvooieren blijkt uit de prijzen die hij verovert: hij kaapt een Engels oorlogsschip op 12 juni 1703, hij rantsoeneert een Hollander op 17 augustus 1705, hij vaart voorbij Texel met 3 prijzen op 2 en 4 april 1705, kortom hij pikt mee wat mee te pikken valt.



De Oostendse pier ten tijde van Pol Bestenbustel.

Zijn taak is echter wel vooral die van konvooier. Uit een instructie die speciaal voor Bestenbustel was uitgevaardigd op 15 februari 1704, zien we dat in eerste instantie de nadruk wordt gelegd op het eerbiedigen van reglementen en ordonnantiën. De „publycke" vijanden zijn de Engelsen, de Hollanders, de Brandenburgers, de Hamburgers, de Lübeckers en de Bremers en Bestenbustel wordt aangezet tegen hen te „ageren". Tevens mag hij opbrengen alle neutralen die komen van of varen naar Holland of Engeland. Hij mag niet oplopen in de Deense havens.

Hij moet kruisen naar de Noord om, zolang het mogelijk is, prijzen op te brengen naar de **Vlaamse kust;** zo Oostende of Duinkerke geblokkeerd zijn, mag hij zijn prijzen opsturen naar Brest, Nantes of andere Franse havens, benevens naar Biskaye (La Coruna), waar hij zich kan adresseren aan een Vlaamse agent, Adriaan de Roo; te Nantes kan hij zich wenden tot Jacques van Wittenberghe. Hij mag bovendien slechts kruisen met oorlogschepen van de „provincie" (de Staten van Vlaanderen), doch hij mag vijanden aanvallen samen met Franse schepen.

Deze instructies zullen wel geldig zijn geweest voor alle konvooiers, die zeker af en toe aan hun plichten moesten worden herinnerd...

Bestenbustel werd door de Overheid trouwens ook ter beschikking gesteld van de Franse Marine.

In 1703 moest hij aldus een eskader van admiraal de Saint-Pol vervoegen. Op 21 april valt dit eskader een vloot van 50 à 60 zeilen aan, waaruit 14 à 15 prijzen worden veroverd die te Duinkerke werden opgebracht en aan de konvooidienst van Vlaanderen 81.954 pond bezorgden.

In mei 1705 en in mei 1706 werd Bestenbustel opnieuw ter beschikking gesteld van de Franse Marine om met een Frans eskader een Engelse vloot aan te vallen. Op dit ogenblik voert Paulus het bevel over het fregat „d'Overwinnaeresse" (la Conquérante), voorzien van 40 stukken kanon. In 1706 zit hij in het eskader van de beroemde Forbin en is hij er in het gezelschap van zijn collega, de Oostendse kapitein Eblet, die de „Arend", 10 stukken kanon, kommandeert. Ze brengen eventueel gemaakte prijzen op naar Duinkerke.

De val van het door de Engels-Hollandse bondgenoten belegerde Oostende, op 6 juli 1706, zal een volledige verandering in de toestand meebrengen.

Oostende krijgt nu de Fransen als vijanden en de Anglo-Bataven als meesters, terwijl Nieuwpoort en Duinkerke in Franse handen blijven. De vrienden van gisteren worden meteen vijanden van mekaar. Paulus Bestenbustel en Eblet (soms Ebelet of Ebeledz gespeld) hebben echter het Duinkerkse eskader van 8 schepen van Forbin vervoegd en blijven dus, met Nieuwpoort, in het Franse kamp.

Beide Oostendenaars maakten, aldus zegt kronijkschrijver Bowens, „in hunne togten dikwils verscheyde prijzen, die zij tot Duynkerke opbragten".

De Duinkerker kronijkschrijver Pierre Faulconnier bezorgt ons een zelfde verhaal over rijke prijzen en diverse taken die de Oostendenaars vervulden, o.a. bij een tocht naar Catenesse in Schotland.

Bowens schrijft van hen ondanks hun aanwezigheid in het Franse kamp, dat ze „vroome en hervaerene Zee-mannen waeren".



Gesignaleerd op het karnaval te Heist. Zou dat een opvolger van de kapers zijn?

Van enkele veroveringen weten we dat Bestenbustel ze binnen Nieuwpoort opbracht. Zo bracht hij, in gezelschap van François Contales, die ook bij de Fransen is gebleven, een Zweedse tjalk „De Hope", op in februari 1707, gevolgd door een andere prijs, „Carel 12", op 1 mei 1707, veroverd samen met de Nieuwpoortenaar Jan Vroome. Vanuit Nieuwpoort werd Bestenbustel immers gesteund door een meute Nieuwpoortse kapers, die o.a. Engelse schepen met het zilveren tafelbestek van de hertog van Marlborough en zelfs de bibliotheek van admiraal Sunderland gekaapt hebben.

Uit de feiten blijkt dat de notie van „collaboratie" nog niet was geboren: men diende de heer die de macht bezat.

Zo bleven de diensten van de Admiraliteit van Oostende doodkalm werken voor de Anglo-Bataven, terwijl ze te Nieuwpoort, even doodkalm, in dienst bleven van de Fransen.

Oostende en Nieuwpoortse kapers gaan bovendien op mekaar jagen en schieten...

Eens de Oostenrijkers in het land, zullen ze allen Oostenrijk dienen en is er noch repressie noch enige andere moeilijkheid!

De nieuwsgierige lezer kan de meeste bovenstaande gegevens verspreid terug vinden bij:

J.J. BOWENS, Nauwkeurige Beschrijving der oude en beroemde Zee-stad Oostende, Brugge, 1792.
E.A. GERBOSCH, Amiraux et Corsaires belges, Bruxelles, 1943.
H. Malo, La grande Guerre des Corsaires, Paris, 1925.

De prijzenlijsten en de lijsten van patenten ter kaapvaart, berusten bij het Algemeen Rijksarchief te Brussel, de inventarissen van de Konvooidiensten die berusten te Brugge en te Gent, de inventaris van het Archief van Nieuwpoort, de boordjournalen van Oostendse kapers op het Algemeen Rijksarchief te Brussel.

Walter Debrock.

OVER TE NEMEN AAN DE KUST
VISHANDEL TRAITEUR MET WOONST
Bloeiende zaak met hoge omzet. Lage overname. Zonder concurrentie. Onmiddellijk vrij. Instapklaar. Zelf 20 jaar uitgebaat. Omwille van gezondheidsredenen. Tel. (050) 51.14.14 of na 19 u. (050) 51.25.26.

KORT

ZWEMINITIATIE

De federatie vrije tijd Dans en Sport vzw. organiseert in het Provinciaal Olympisch Zwembad te Brugge/St.-Andries, tijdens de komende Paasvakantie opnieuw een kursus zwemmen. De kursus is opgesplitst in drie delen, nl. 9-10 u.: initiatie, 10-11 u.: watervergunning kleuters, 11-12 u.: vervolmakingen en wordt begeleid door ervaren lesgevers. De lessenreeks loopt telkens van dinsdag tot en met zaterdag in de periode van 5 tot 16 april 1988 (tien lesbeurten). De deelnemingskosten bedragen 775 fr. per gezinslid en er wordt een korting toegestaan van 5% op vertoon van de lidkaart B.G.J.G. Voor informatie en inschrijvingen kan men terecht op het secretariaat van de Federatie, Speelpleinlaan 1 te 8320 Brugge (tel. 050/35.13.05). Ook aan de kassa van het zwembad zijn inschrijvingsformulieren beschikbaar.

SCAP NIEUWS

Voor het betere werk op het gebied van scheepsbouw, mekaniek, scheepselektriciteit en koeling, gaat U toch naar een door en door Vlaams bedrijf?

SCAP heeft voor U alle mogelijkheden dicht bij huis!

Indien nodig, werken wij in ploegverband.

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**

DE OESTERPUTTEN VAN OOSTENDE IN DE 18e EEUW

ALGEMEENHEDEN VOORGESCHIEDENIS

De Vlaamse oesterteelt vond haar ontstaan in de bijzondere situatie van de kusten, die steeds zeer gunstig is geweest voor die teelt: het brakke water in de kreken kwam de natuurlijke ontwikkeling van de oesters sterk ten goede.

Sedert het begin van onze jaartelling reeds, moeten er aan onze kusten grote getale natuurlijk groeiende oesters zijn verbruikt. Een bewijs daarvoor vormen de talrijke oesterschelpen, gevonden tussen keukenafval in het zogenaamd „Romeins Kamp" te De Panne, waar aan zoutwinning werd gedaan. Men kon vaststellen dat het inderdaad om Noordzee-oesters ging.

In deze vroege eeuwen waren er trouwens uitgestrekte oesterbanken in het Kanaal en de Noordzee, lopende van Bretagne tot aan de Noorse kusten. Nu zijn de oesters daar zo goed als helemaal verdwenen. Tot in het begin der 20e eeuw haalden onze vissers toch nog regelmatig grote oesters boven ter hoogte van de „Oesterbank" voor Oostende. Ze noemden ze „paardevoeten". Dergelijke natuurlijke banken bestaan nu enkel nog in Bretagne en de vangst is er aan strenge reglementering onderworpen.

Betreffende de periode tussen het Romeinse tijdvak en het einde der 15e eeuw kennen we geen zekere gegevens over de lokale oestervangst en -verbruik. Tot in 1505, toen het Schepencollege van Oostende als „visgeschenk" een steur, een ton oesters en een halve ton Engels bier naar de Koning van Castilië zond. 15e eeuwse stadsrekeningen vermeldden reeds dergelijke visgeschenken, maar pas in 1502 werd het een vast gebruik. Ook in 1515, 1516 en 1517 werden oesters als „visgeschenk" aangeboden aan de Raad van Vlaanderen, aan DE FIENNES (die de Oostendse stadsrekeningen controleerde) e.a.

Tot ver in de 18e eeuw bleef men in de Oostendse Nederlanden op import aangewezen wat de oesters betrof; uit Zeeland vooral, maar ook uit Frankrijk en Engeland. Het importeren van die verbruiksklare oesters gebeurde in tonnen. De teelt van oesters was onbestaande alhier.

Het aantal oesters per ton varieerde naargelang de grootte van de schelpen: 1.800 à 1.900 stuks voor de grote, 2.400 à 2.600 voor de middelmaat en 3.400 à 4.000 stuks voor de kleine oesters.

Met de bedoeling een praktische methode te creëren om de invoerrechten op de oesters te bepalen, werd door de Regering een poging gedaan om één ton oesters te bepalen als bevattende 1.800 stuks grote of 3.000 stuks kleine oesters. Tegen deze maatregel werd bezwaar geuit. De ordonnantie werd door een nieuwe regeling vervangen: één ton oesters werd voortaan gelijkgesteld met één ton haring of kabeljauw wat de tol betrof (1766).

Cijfermateriaal bewijst dat het verbruik van oesters in onze landstreken zeer aanzienlijk was in die tijd. Zo beliep de invoer in 1763 een 3.030 ton, in 1764 al 3.783 ton en in 1765 uiteindelijk 4.059 ton. Een steeds stijgende lijn van invoer en verbruik dus. Stellen we dat een ton doorgaans zo'n 2.000 oesters bevatte, dan zou in de jaren 1763-1765 per jaar gemiddeld 7.249.000 oesters zijn ingevoerd!

Het was dan ook niet wonderlijk dat particulieren in de Oostenrijkse Nederlanden het plan opvatten om de oesterteelt in eigen handen te nemen en om naar het Zeeuwse voorbeeld aan onze kusten oesterputten aan te leggen. De geschiktheid van onze kusten voor een dergelijke cultuur liet immers een winstgevende onderneming voorzien. Meteen zou de afhankelijkheid van het buitenland automatisch afnemen.

Oostende zou in die laatste decennia van het Ancien Régime drie oesterputten kennen; alle lagen op gronden die nu de wijk „Hazegras" uitmaken. Dit was toen de „vermeerderynge" (= uitbreiding) van de stad, na het aanleggen van de Handelsdokken.

A. OESTERPUTTEN CLAYS & CIE

Nog voor de oesterputten CLAYS er kwamen zou een Bruggeling de oesterkweek te Oostende geprobeerd hebben, zonder goed gevolg echter.

De gebroeders Jan en Pieter De LOOSE, twee Gentse handelaars, waren de echte pioniers van de Oostendse oesterkweek. Samen met vier door hen aangezochte personen, nl. VILAIN XIIII, VILAIN Heer van Welle, Jacques en Jan-Baptiste RYNGAUT stichtten zij een vennootschap. De DE LOOSE'S waren voor de helft, hun vier compagnons elk voor 1/8 in de vennootschap.

Constantin CLAYS, een oude zeekapitein, werd als directeur van de onderneming aangesteld. Vandaar de naam die de oesterputten van de DE LOOSE'S en hun vier vennoten zou krijgen: „Constantin Clays & Cie".

Op 1 mei 1765 sloten de vennoten een pacht af met Jacques VAN ZUYLEN, Heer van Garsbeke, als eerste commies van de Sinte-Catharinapolder buiten Oostende. Daarbij werd hen 1.327 roeden (ca. 2 ha) in cijns gegeven. Het terrein lag, zoals overigens al op de grote FERRARISkaart te zien is, „een kwart-uers van de Stad, omtrent het Saksen vanden grooten Dyk over Ste. Catharinekreke". Buiten de stad Oostende dus.

Daar werden de bekkens aangelegd, omgeven door lage maar stevige dijken. Er waren in totaal vier waterbassins: twee dienden als waterreservoir en de twee anderen voor het eigenlijke verwateren der oesters. Kleine sluizen stonden in voor de onderlinge verbindingen der vier bassins en lieten toe om de zes uur het gebruikte water af te voeren en vers zeewater binnen te laten; dit als allernoodzakelijkste procedure bij de oesterteelt.

Het vetten bestaat er immers in de kleine oesters in de bekkens te laten, beveiligd tegen hun natuurlijke vijanden, en het zeewater in de bekkens regelmatig te vervangen door vers, voedselrijk water.

De firma CLAYS & Cie kocht de jonge oesters te COLCHESTER (Engeland), en volgens BOWENS „op de kusten van Schotland". „Schuiten, die de zelve uyt zee-schepen afhalen door eene hooge opwindende Wielsluyze, staende op de slynkeren hoek van den Dyk, regt over d'Haven, door welke Sluyze men insgelijks het water aflaet uyt de Bakken..." (BOWENS). Pikant detail: de schepen die de oesters uit Engeland aanvoerden zorgden voor extra-benefiet door meteen thee en sterke dranken te smokkelen.

In de parken zelf werkten zo'n 40 à 45 man tijdens het oesterseizoen (6 maand per jaar). In het binnenland onderhield de compagnie een 12-tal vertegenwoordigers, commiezen genaamd.

Na de installatie van de oesterparken wendden de vennoten zich tot het Centraal Bestuur met de vraag octrooi voor hun onderneming te verwerven.

Na rijp beraad besloot de Raad van Financiën op 1 juli 1765 de oesterputten CLAYS & Cie een octrooi te verlenen voor de duur van 15 jaar, tot 1780 dus.

Meteen ook kreeg de maatschappij vrijstelling van invoerrechten en alle andere rechten op de geïmporteerde kweekoesters. Voor de zelfgekweekte oesters die ze exporteerden, kregen ze gelijkaardige vrijstellingen. In verschillende steden bekwamen ze een vermindering van de stadsrechten.

Te Gent, bv., betaalden ze maar 2 guldens mijnrecht in plaats van de 4 guldens die voorgeschreven waren per ton oesters.

In dezelfde stad kregen ze zelfs een stapelmagazijn toegewezen, nl. in het gebouw van het Stedelijk **Corps de Garde** aan de Brugse Poort (Gent, Stadsreglement 23 juni 1766).

Te Brussel bleef men echter 12 schellingen stadrecht per ton oesters eisen, ondanks het decreet. In een rekwest van 28 oktober 1766 vroegen de directeurs van CLAYS & Cie dan ook vrijstelling van deze financiële overlast aan.

VOORSPOEDIGE JAREN

In de beginne bedroeg de wekelijkse productie van CLAYS & Cie zo'n 150 à 160 ton. Ze hadden excellente afzetmogelijkheden maar ondervonden toch nog sterke concurrentie vanwege hun Zeeuwse collega's. Een troef die de DE LOOSE'S toen tegen de Zeelanders uitspeelden, was het op punt stellen van een snel en betrouwbaar transportsysteem. Inderdaad, de Zeeuwse oesters – bestemd voor onmiddellijk verbruik – die op vrijdag of zaterdag verpakt werden, arriveerden pas de woensdag daarop in de Brabantse steden.

In dezelfde jaren begonnen de Staten van Vlaanderen zich te interesseren voor de problemen van de visserij, en ondermeer ook voor de nood aan een snel en regelmatig transportsysteem voor vis. De DE LOOSE'S die op de hoogte waren van die besprekingen, waren bereid een dergelijke transportdienst te organiseren. Meteen konden ze langs diezelfde weg hun oestere naar Brabant vervoeren.

Na besprekingen kwam het op 17 december 1766 tot een overeenkomst tussen de Staten van Vlaanderen en de Gebroeders DE LOOSE. Met „Ventschuyten" werd de afstand Oostende-Brabant overbrugd binnen de drie dagen. Van Oostende uit was het nu mogelijk verbruiksklare oesters binnen de 72 uur te leveren in de steden van Brabant. De afstanden naar Luxemburg of Metz, bijvoorbeeld, deed het transport van de DE LOOSE'S in amper 6 dagen! Voor de klanten betekende dit verse oesters: een beter service dan ooit voorheen.

CLAYS & Cie hadden met de tijd een grote afzetmarkt: hun oesters werden niet alleen verkocht in Brabant, Vlaanderen en Luxemburg, maar ook in Liège, Lorreinen, Trier, de Opper-Palts, Mainz en Straatsburg!

Om de vreemde concurrentie helemaal uit te schakelen richtte de compagnie op 10 maart 1767 een rekwest van de Raad van Financiën, met het verzoek het Centraal Bestuur een verbodsbepaling tegen de invoer van vreemde oesters te laten uitvaardigen, dit voor de duur van het monopoli van de Compagnie CLAYS.

Ze spraken de intentie uit hun oesterpark uit te breiden om zo de totale binnenlandse vraag te kunnen beantwoorden en om te kunnen exporteren. Ten dien einde stelden ze een wekelijkse productie van 300 tonnen voorop; dit is zo'n 6.600 tonnen per seizoen. Daarnaast stelden ze een vaste verkoopprijs van 20 guldens per ton voor, evenals een verzekerd transport naar alle steden in Brabant, per ventschuit, tegen een vrachtloon van 1 gulden per ton. Dit verzoekschrift stuitte op een ongunstig antwoord.

Een „mémoire" betreffende rendabel en snel transport van haring, oesters en goederen tussen Oostende en Brabant dat DE BEELEN, Auditeur van de Rekenkamer, aan de Regering overmaakte, bracht de zaak echter weer aan het rollen. DE BEELEN'S genoemde „mémoire" eindigde met enkele concrete voorstellen:

- invoerverbod van vreemde oesters
- het sluiten van een overeenkomst tussen het Korps der Bijlanders van Oostende en de Gebroeders DE LOOSE
- het in pacht geven van het ponton bij de sluizen te Oostende aan de DE LOOSE'S; dit voor de duur van 3 tot 6 jaar, zonder dat de stedelijke inkomsten daardoor zouden verminderen.

De directeurs der „ventschuyten" zouden vooraf met de Regering een verbintenis aangaan om:

- tweemaal per week, op vaste dagen en uren, de dienst Oostende-Brabant te verzekeren; dit tijdens het 9 maanden durende visvangstseizoen en zowel voor vis als voor andere goederen
- de reis Oostende-Brabant in drie dagen te volbrengen
- garanties te leveren dat het transport in goede condities zou verlopen
- ook buiten het visvangstseizoen (april-juni) binnen de 24 uren te varen, wanneer er maar zes tonnen goederen moesten overgebracht worden, zelfs maar naar één stad in Brabant.

Deze laatste maatregel viel nadelig uit voor de directeurs der „ventschuyten", maar was duidelijk een voordeel voor de handel.

De Gebroeders DE LOOSE, op de hoogte van DE BEELEN'S „mémoire", hernieuwden hun verzoekschrift. De Raad van Financiën stelde een onderzoek in, maar de leden werden het niet eens. De Gouverneur-Generaal schaarde zich aan de zijde van de voorstanders die het rekwest **voorlopig** wilden goedkeuren. Ingeval van tekortkoming vanwege de Gebroeders DE LOOSE eisten zij echter de confiscatie van de helft der oesterbanken. DE GRYSPERRE, lid van de Geheime Raad, werd belast met de opdracht een overeenkomst te sluiten met de Oostendse „Neering van de Vrije Bijlanders" (mei 1767). Na heel wat onderhandelingen kwam het tot een mondeling akkoord. In augustus 1767 tenslotte, keurde het Centrale Bestuur het rekwest goed.

Ondertussen werd de oesterbank verbouwd. Na de vergrotingswerken waren er twee parken: één met 24 bedden, die 69 ton oesters per bed kon bevatten en een tweede met 16 bedden, die 61 ton oesters per bed kon dragen. Een totaal van 2.632 ton dus. De productie kon zo tot 6.000 ton per oesterseizoen opgevoerd worden.

(wordt vervolgd)

Norbert HOSTYN.

Adverteren?



(059) 32.55.59

OVER COMPUTERS EN VISNETTEN

De Belgische visserij maakt praktisch uitsluitend gebruik van sleepnetten voor het vangen van vis en schaaldieren. Deze netten, gesleept door één of twee vaartuigen, hebben allen een gemeenschappelijke trechtervorm, maar verschillen onderling naargelang de te vangen soorten, de toegepaste visserijtechniek, de aard van de te bevissen bodem, enz. Binnen eenzelfde type net variëren de afmetingen volgens het motorvermogen van het slepend vaartuig.

De karakteristieken van elk net worden geconcretiseerd in een netplan op schaal. Het plan bevat ook alle gegevens nodig voor de konstruktie van het net.

Vissers en reders doen regelmatig beroep op het Rijksstation voor Zeevisserij om een bepaald netplan te bekomen. Soms betreft het een plan van een nieuw nettype, soms gaat het om het plan van een bestaand type waarvan de afmetingen moeten worden aangepast aan het motorvermogen van het vaartuig, of waarvan de maasafmetingen of de snit gewijzigd moet worden.

Indien aan de hand van de door de visser verstrekte informatie een netplan gevonden wordt dat aan vereisten voldoet, kan onmiddellijk aan de vraag worden voldaan. Meestal echter moet een bestaand plan zodanig worden aangepast tot het uiteindelijk beantwoordt aan de gestelde specifikaties.

In dit geval moet elk netdeel afzonderlijk opnieuw worden berekend en moeten de karakteristieken van het complete net, zoals de lengte van de pezen en de optuiging, opnieuw worden bepaald. Een gedetailleerde tekening rondt het ontwerp af.

Deze werkwijze is secuur en tijdrovend. Moderne computertechnieken laten toe vlugger te werken en een hogere nauwkeurigheid te bekomen.

Computerprogramma's voor het berekenen en tekenen van netplannen steunen op gegevensbestanden met de karakteristieken van reeds gerealiseerde ontwerpen. Aan de hand van een reeks vragen en antwoorden wordt het meest geschikte nettype gekozen en worden ook de uit te voeren aanpassingen opgegeven. Het programma voert de nodige berekeningen uit en levert uiteindelijk de grafische voorstelling van het nieuwe net af.

Voor het uitvoeren van deze programma's worden zogenaamde PC's of personal computers gebruikt. De gegevens over de bestaande netten zijn opgeslagen op diskettes of floppy disks, de aan te brengen wijzigingen worden via het toetsenbord van de computer ingevoerd, het netplan wordt op het scherm afgebeeld en kan worden afgedrukt door een grafische plotter.

In het licht van deze nieuwe technieken werd het projekt „Toepassen van informatietechnieken in het nettenonderzoek" in het onderzoekingsprogramma van het Rijksstation voor Zeevisserij opgenomen. In een eerste fase zal vooral aandacht worden geschonken aan de basisuitrusting, zowel op het gebied van de apparatuur als van de programmatuur nodig voor het starten van het projekt. In een tweede fase zal worden gestreefd naar een volledig informaticapakket waarin naast het berekenen en het tekenen van het netplan, ook gegevens zullen worden verstrekt als de garenoppervlakte en het gewicht van het gebruikte netwerk. De garenoppervlakte en het gewicht van het netwerk zijn een maat voor respektievelijk de hydrodynamische weerstand en de kostprijs van het net. Op langere termijn zal het uiteindelijk mogelijk zijn om, uitgaande van het basisprogramma, tot een simulatie te komen van het vistuig in bedrijfsomstandigheden.

Deze ontwikkeling zal vooral de mogelijkheden van het technisch onderzoek in een „klein" visserijland als België aanzienlijk doen toenemen. Dure installaties als proeftanks en met videocamera's uitgeruste onderwatervoertuigen zijn immers voor ons financieel niet haalbaar.

Terloops kan worden vermeld dat in het kader van de werkzaamheden van het „Fish Capture Committee" van de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee, de eerste vergadering van de studiegroep belast met het normaliseren van het tekenen van netplannen met behulp van computertechnieken op 21 en 22 april plaatsvindt in het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende.

Roland Fonteyne.

DE NIEUWPOORTSE HARING BLIJFT NOG ALTIJD GOED VAN SMAAK

In het eerste nummer 1988 van de „Academie voor de streekgebonden gastronomie" heeft hoofdredakteur en verantwoordelijk uitgever Jan Lambin het ook over de Nieuwpoortse haringgastronomie, die nog altijd doet herinneren aan de bange oorlogsjaren 1940-1945 toen de haringvangsten het land van de hongerdood hebben gevrijwaard.

Jan Lambin schrijft hierover het volgende:

„Echte Nieuwpoortenaars gaan er prat op dat hun voorouders van in de vroege middeleeuwen koene haringvissers waren... die tussendoor ook wel eens „te kapren" voeren.

Sedertdien is de belangstelling erg geluwd. De wonderbare visvangst van de oorlogsjaren mag ons dan wel voor ondervoeding behoed hebben (vaak ten koste van het leven van de haringvissers), maar toen die voorbij waren wensten we géén haring meer te zien of te ruiken... het was welletjes geweest.

De vissers zagen dan ook geen brood meer in de haringvisserij. Toch bleef in Nieuwpoort de herinnering leven aan de haring en wel zó dat men de jongste jaren begon te denken aan een Nieuwpoorts gastronomisch haringfestival dat jaarlijks begin oktober tot zowat 11 november zou georganiseerd worden. In die periode is de haring „vol" en dus ook het smakelijkst. In 1987 werd de eerste stap gezet: kok Peter Sinnaeve, uit „Au Bon Coin" in Nieuwpoort-Bad, beet de spits af. Zijn haringfestival bestond uit toast met hom, gevolgd door een assortiment van kommetjes met gemarineerde ingelegde haring en met haringsla. Hoofdgerecht was een forse gebakken haring, traditioneel begeleid door aardappelen in de schil. Bij dit eetmaal werd uiteraard streekbier geschonken en tot slot een hartig jenevertje ter bevordering van de digestie.

Volgens Peter Sinnaeve viel die eerste proef met de haringbereiding wel mee... al bleek ook meteen dat de verbruikers over het algemeen huiverig staan tegenover haring en dan meer speciaal tegenover bakharing. Maar als Nieuwpoortenaar blijft hij hopen dat van volgend haringseizoen af de liefhebbers naar Nieuwpoort zullen komen voor haring net zoals ze naar de Ardennen gaan voor wild".

OSCAR BONNEVALLE EREBURGER VAN DE STAD NIEUWPOORT

Tijdens de gemeenteraadszitting van 1 maart jl. heeft de raad eenparig zijn akkoord verleend om het ereburgerschap van de stad Nieuwpoort toe te kennen aan de wereldvermaarde postzegelontwerper en graficus Oscar Bonnevalle. Dit ereburgerschap wordt Bonnevalle toegekend wegens zijn grote verdienste op het vlak van de filatelie. Hij is het immers die al jarenlang meewerkt om de filatelie te Nieuwpoort hogerop te helpen. Hij is het ook die de jongste postzegeluitgifte met „De Zee" als thema heeft getekend en de filatelistische hoogdagen van 6 en 7 februari jl. in de stedelijke feestzaal extra glans heeft bijgezet met een privé-tentoonstelling en zijn aanwezigheid. Oscar Bonnevalle schonk onlangs nog een mooi kunstwerk aan de stad Nieuwpoort.

De officiële aanstelling tot ereburger zal vermoedelijk plaats vinden tijdens een plechtigheid op het stadhuis n.a.v. het 25-jarig bestaan van de Postzegelclub van de Westhoek op zaterdag 23 april e.k.

Oscar Bonnevalle is een geboren en getogen Gentenaar. Hij zag in de Arteveldestad het levenslicht in 1920.

SCHEEPSAALMOEZENIER HENDRIK VERDONCK

In het maart-nummer van het heemkundig tijdschrift De Plate doet de heer J.B. Dreesen een oproep om meer te vernemen over deze scheepsaalmoezenier. Hendrik Verdonck werd op 21 september 1861 geboren te Rollegem. Op 27 september 1887 werd hij te Brugge priester gewijd en vertrok op 1 september 1888 als aalmoezenier op het schoolschip. Dat bleef hij waarschijnlijk tot in 1895 want op 27 december van dat jaar wordt hij onderpastoor te Spiere. In 1904 wordt hij onderpastoor te Esen en op 17 april 1914 pastoor te Kooigem waar hij, godvruchtig overleed de 16de maart 1945. Inlichtingen welkom op de redaktie van het Visserijblad die zal doorsturen.

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

La Mouette

SPECIALITEITEN:

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

Sport: Allerlei netten

KORT – KORT – KORT – KORT – KORT

HERNIEUWDE UITBATING KUISBANK ZEEBRUGSE VISSERSHAVEN

De kuisbank wordt vanaf 1 april 1988 weer uitgebaat, en dit door de firma N.V. BANOR, Albatrosstraat 33 Knokke-Heist.

De hoofdactiviteiten van de N.V. Banor omvatten:
- het afspuiten van schepen,
- het plaatsen van zinkstukken,
- het schilderen van de romp van vaartuigen.

KONTAKTGROEP KUSTHAVENS

Op 31 maart vergaderde de „Kontaktgroep Kusthavens". Op de vergadering werd het voorstel gelanceerd een havengemeenschap voor Oostende op te richten.

De „Havengemeenschap Oostende vzw" zou haar startvergadering kennen op 11 april. Dan zouden de genodigden de statuten ter bespreking voorgelegd krijgen.

VISSERIJSALON IN KINSHASA

De Belgische Dienst voor Buitenlandse Handel (BDHB) neemt voor de tweede keer deel aan het „Salon International de l'Agriculture, Pêche, Elevage et l'Exploitation Forestière" (SAPEF) dat van 3 tot 11 oktober in de Zaïrese hoofdstad Kinshasa plaats grijpt. Ook Belgische bedrijven kunnen aan de manifestatie deelnemen. Info bij BDBH, dienst Jaarbeurzen, tel. 02/219.44.50, toestel 276.

VUURTORENAARS STELLEN OOSTENDS VERLEDEN TE BOEK

In het komende najaar verschijnt bij de Brugse uitgeverij Vandewiele een boek onder de titel: Het Oostende van toen.

Het werk dat kadert in een reeks, waarin reeds „De Westkust van toen" en „De Oostkust van toen" verschenen zijn, is het werk van Wardje en van zijn zoon en onze medewerker Marcel Vanalderweireldt.

Wij houden u op de hoogte.

„TECHNOLOGIE AAN ZEE" DEZE ZOMER TE OOSTENDE

Van 1 juli t/m 17 juli 1988 zal in het Casino-Kursaal van Oostende de vierde uitgave plaatsvinden van „Technologie aan Zee", dit is de tentoonstelling over techniek, technologie en wetenschap. Ze zal elke dag toegankelijk zijn van 10 u. tot 12 u. en van 13 u. tot 18 u. De vooropening zal plaatsvinden op vrijdag 1 juli ('s avonds). „Technologie aan Zee" is een organisatie van de v.z.w. Promotech Vlaanderen i.s.m. de Kamer voor Handel en Nijverheid van het arrondissement Oostende.

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

Met
de sympathie
van de
Generale Bank

Koninklijk Werk IBIS V.Z.W.
Prinses Elisabethlaan 11bis
8401 BREDENE
(tel. 059/32 24 84)

Werft personeel aan met ingang op 1 september 1988 en heeft volgende vakatures:

1. **een voltijdse betrekking van Monitor-opvoeder (M/V)**
   – voorbehouden aan een uitkeringsgerechtigde, voltijdse werkloze (ter vervanging van een personeelslid dat een loopbaanonderbreking heeft aangevraagd),
   – minstens in bezit van een getuigschrift van hoger secundair onderwijs (A2)
   – voldaan hebben aan de militie
   – aanwerving onder stelsel bediendenkontrakt
   – ervaring strekt tot aanbeveling.
2. **één voltijdse betrekking van leraar (M/V) technische vakken aan de zeevisserijschool,** voorbehouden aan
   – houders van het diploma van geaggregeerde van het lager secundair onderwijs of van het middelbaar onderwijs van de lagere graad of van het diploma van lager onderwijzer, in alle gevallen aangevuld met het getuigschrift van bekwaamheid tot het geven van zeevisserijonderwijs of momenteel bedoelde cursus volgend.
   – ervaring niet noodzakelijk maar wenselijk geacht.
3. **één voltijdse betrekking van leraar (M/V) algemene vakken** voorbehouden aan geaggregeerden lager secundair onderwijs, afdeling Moedertaal - Engels.
   Ervaring niet noodzakelijk maar wenselijk geacht.

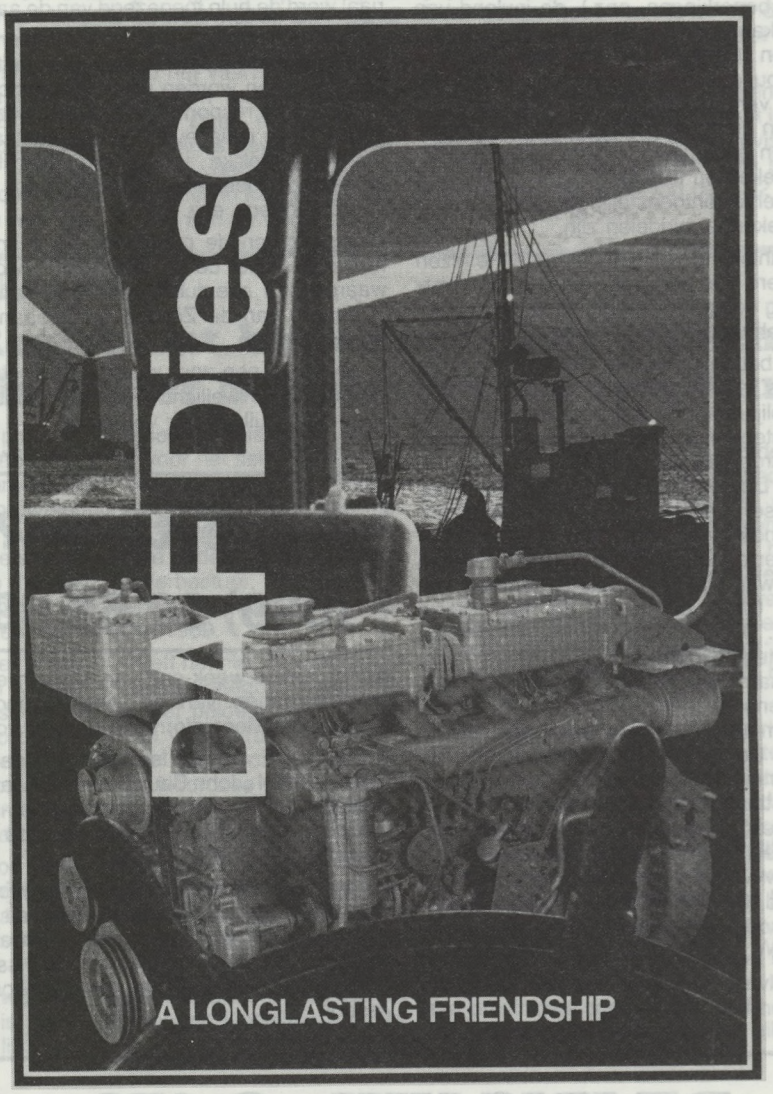
Voor alle verdere inlichtingen nopens dienstregeling, weddebarema, enz. kan men zich rechtstreeks wenden tot de directie van de school, liefst na telefonische afspraak (059/32.24.84).

Indiensttreding op 01.09.1988, aanwervingsprocedure ten laatste begin juli 1988.

NIEUWPOORT TE BOEK

De Werkgroep Geschiedenis van de Nieuwpoortse Kulturele Raad heeft een kijk- en leesboek samengesteld dat op zondag 27 maart ten stadhuize werd voorgesteld. Een tiental auteurs hebben elk een aspekt van het IJzerhavenstadje belicht. Geschiedenis, kultuur, ekonomie, toerisme en sport komen aan bod. Aan de eeuwenoude visserij kon evenmin voorbijgegaan worden. R. Dansercoer en W. Debrock behandelen de visserij dan ook in een afzonderlijk hoofdstuk. Het boek telt 84 blz. op formaat 18 x 23 cm en bevat een zestigtal illustraties waarvan tien in vierkleurendruk. De uitgave van het Nieuwpoortse stadsbestuur en het VVV is te koop in de boekhandel of te bekomen bij VVV-Nieuwpoort, Marktplein 7 te 8450 Nieuwpoort, tel. (058) 23.55.94, tegen de prijs van 550 frank. (gw)

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

EEN „CENTRUM VAN DE ZEE EN DE OCEAAN" TE KOKSIJDE, CENTRUM OOSTDUINKERKE?

Op zaterdag 6 februari werd in het oud gemeentehuis te Oostduinkerke een werkvergadering gehouden belegd door het Unesco Vormingscentrum, Oostduinkerke/Koksijde. Het Unesco Vormingscentrum is een vereniging zonder winstoogmerk die aktiviteiten inricht kaderend in de doelstelling van de v.z.w.; een doelstelling die verscholen zit in de betiteling. De benaming Unesco staat voor: United Nations, Educational, Scientific, Cultural and Communication, Organisation.

In tegenstelling tot wat het brede publiek denkt is Unesco dus oneindig veel meer dan een organisatie die zich met ontwikkelingshulp bezig houdt. Unesco is ook niet te verwarren met Unicef!

Het Unesco Vormingscentrum – Oostduinkerke/Koksijde stelt zich dus achter de doelstelling van deze wereldomvattende organisatie van de UNO en werkt als zelfstandige Unesco Club zonder daarom de kontakten met de vele Unesco Centra en – Organisaties te verwaarlozen.

Wanneer men het inhoudelijke achter de afkorting U.N.E.S.C.O. nader bekijkt stelt men vast dat het werkterrein oneindig groot is. Alles wat met opvoeding, wetenschap en cultuur te maken heeft is werk voor de organisatie en dat is uiteraard zeer veel! Het is dan ook logisch dat uit Unesco diverse werkgroepen en organisaties gegroeid zijn zoals bijvoorbeeld: het IOC, (Intergouvernemental Oceanografical Commission) en de Unesco Divisie Zeewetenschappen. Een voorbeeld van Unesco-werking: In het raam van het beschermen van het cultuurpatrimonium zette Unesco het projekt op ter bescherming van het bedreigde Venetië.

Zonder daarom haar huidige werking te verloochenen (zoals bijvoorbeeld het inrichten van een jeugdbeurs te Koksijde en een milieubeurs te Nieuwpoort) zoekt het Unesco Vormingscentrum Oostduinkerke/Koksijde een eigen specifiek werkterrein. In die zin waren er reeds anderhalf jaar terug, tijdens de zomer '86, kontakten met de Zeewetenschappelijke Divisie van Unesco te Parijs. Daar stond men volledig achter de betrachting van het Unesco Vormingscentrum.

Een „Centrum van de zee en de oceaan" te Koksijde/Oostduinkerke zou immers zeer zinvol zijn. Er is de onmiddellijke nabijheid van het Nationaal Visserijmuseum en in Koksijde is er de Duinenabdij. Te Koksijde wordt dus op geschiedkundig en archeologisch vlak heel wat werk verzet. De positieve ingesteldheid van het gemeentebestuur en de mogelijke inplanting in lokalen van het oud-gemeentehuis maakt een realisatie van het opzet best mogelijk.

Voor heel wat mensen is de zee niets anders dan een grote plas water waar ze tijdens beide vakantiemaanden kunnen pootje baden. Wat er verder op en in zee gebeurt is hun een kompleet raadsel.

Vergeten we evenwel niet dat 2/3den van het aardoppervlak met water bedekt is en dat dit water met alles wat er in of er op gebeurt een zeer belangrijke, en steeds groter wordende, rol speelt in onze samenleving. In dit verband zouden we U een ellenlange lijst van allerhande faktoren van zeer verscheiden aard kunnen opsommen. Als voorbeelden beperken we ons tot: de invloed op het weer en op het klimaat en de klimaatverandering, de regressie of agressie van de zee, de energiewinning, de verontreiniging, de visserijproblematiek (quota, beperkingen, enz.), de invloed van de poolkappen, stromingen en golfstromen, enz. Een „Centrum van de Zee en de Oceaan" zou dus heel wat nuttige informatie kunnen verstrekken aan alle geïnteresseerden, aan groepen, scholen, enz. Vulgariserende en educatieve teksten, video-montages, boeken en tijdschriften, en tijdelijke of permanente tentoonstellingen zouden hierbij uitstekende middelen zijn.

Naar aanleiding van wat hierboven te lezen staat werd dus een werk- en informatievergadering belegd te Oostduinkerke op zaterdag 6 februari.

Dat de bedoelingen van het vormingscentrum als zeer waardevol aanzien worden mocht blijken uit de aanwezigheidslijst. Het gemeentebestuur was vertegenwoordigd door Burgemeester H. Dewulf en Schepen R. Van Duüren. Naast de initiatiefnemers, de mensen van het Unesco Vormingscentrum ondermeer vertegenwoordigd door Jean-Pierre Dehouck, Mark Kinnoo en Jan Loones waren er de secretaris-generaal van Unesco Clubs en centra de heer Pierre Lesueur. De Nationale Commissie Unesco was vertegenwoordigd door J. Maya. Gary Wright nam deel namens de Unesco Divisie Zeewetenschappen. Verder noteerden we de naam van mevrouw Bouthelier, hoofd van „Le Centre de la Mer et des Eaux" te Parijs; mevrouw dr. ir. Jaspers, hoofd van het instituut voor Zeewetenschappelijk onderzoek; ir. Declercq van het Rijksstation voor Zeevisserijonderzoek; de heer Swynghedouw van het ministerie van volksgezondheid en leefmilieu en Willem Lanszweert voor het Nationaal Visserijmuseum.

Uit deze eerste – zoekende – vergadering zullen alvast heel veel positieve besluiten getrokken kunnen worden.

In een eerstvolgende fase zullen adressen en gegevens verzameld worden van de zeer vele maritieme instellingen. Voor het verzamelen van informatie en documentatiemateriaal werd de hulp toegezegd van de aanwezige organisaties.

In een tweede stap kunnen enkele initiatieven genomen worden waarbij de inrichters vooral op de respons van het publiek zullen letten. Deze initiatieven kunnen bestaan uit enkele degelijke uitgewerkte aktiviteiten zoals ondermeer een tentoonstelling, en/of voordracht(en), enz.

Daarna zullen de praktische en financiële middelen onder de loupe genomen worden waarop een eventuele oprichting van een „Centrum van de Zee en de Oceaan" zal kunnen volgen.

In elk geval een zeer waardevolle betrachting waar we wellicht in de toekomst nog veel meer zullen over vernemen.

Willem Lanszweert.

Adverteren?

(059) 32.55.59

■ Het laatste week-end van juni zijn er de opendeurdagen van de visserijschool te Nieuwpoort. Meer informatie hierover volgt.

■ De heer F. Decerf, leraar Engels aan de visserijschool „John Bauwens" werd aangesteld als lid van de studiecommissie - vernieuwing leerplannen Engels voor de studierichting Maritieme Handel.

■ De Traditionele Week van de Landbouw en de Visserij te Nieuwpoort heeft dit jaar plaats van 19 tot en met 24 mei met op maandag 23 mei zegening van de vissersvloot en hulde aan alle op zee omgekomen vissers.

DE IBIS VIII - O.178

Dank zij de toestemming van het gemeentebestuur van Koksijde kan het model van de IBIS VIII - O.178, en eigendom van de IBIS, in het gemeentelijk visserijmuseum hersteld en opgefrist worden. Dit werk dat met de meeste omzichtigheid dient uitgevoerd zal door Marcel Vermoote verricht worden.

De Ibis VIII - O.178 werd als opleidingsschip in 1925 in dienst genomen. Het was een stalen zeilschip gebouwd op de werven van John Cockerill te Hoboken. Het vaartuig was uitgerust met een hulpmotor. De oorspronkelijke zeiloppervlakte van 202 m2 werd later tot 100 m2 teruggebracht.

Vijftien jaar lang hebben IBIS-leerlingen op de O.178 gevaren. Het schip was een studieobject voor de visserij in haar geheel. Scheepsbouwers en reders volgden belangstellend de hele evolutie van de IBIS VIII. Tijdens de tweede wereldoorlog was het schip in Engeland. Na de wereldbrand was het niet meer uit te baten wegens de te ver afgelegen visgronden en in 1947 werd het vaartuig uiteindelijk verkocht.

Wie meer over dit vaartuig en over de IBIS wenst te vernemen kunnen we verwijzen naar het boek van Robert Coelus de Ibis-story. Het Ibis-verhaal werd te boek gesteld in 1981. Het werd uitgegeven als gedenkboek ter gelegenheid van het vijfenzeventig-jarig bestaan van het Koninklijk werk.

In 150 bladzijden wordt de geschiedenis van de instelling in zeven delen weergegeven:

A. eerste periode 1906-1914
B. de Ibis in de eerste wereldoorlog 1914-1918
C. de heropleving van het werk 1919-1927
D. tussen de twee wereldoorlogen 1929-1940
E. de Ibis in de tweede wereldoorlog
F. naar het gouden jubileum
G. een kwarteeuw van de Ibis-story 1956-1981

Het werk bevat waardevol fotomateriaal dat ter beschikking gesteld werd door oud-leerling nr. 468, Cyriel Vantorre. De tekeningen zijn van William Lievens.

Het boek wordt ondermeer te koop aangeboden in het Visserijmuseum. Kostprijs 450 fr.

Willem Lanszweert.

ONZE MEDEWERKER ROBERT COELUS OP AVONTUUR

Dit nummer van Het Visserijblad dreigt iets dunner uit te vallen dan gewoonlijk. Onze medewerker en veelschrijver Robert Coelus had het plan opgevat een „reis" op zee mee te maken.

Vasthoudend als hij is, had hij het hele projekt voor elkaar gekregen en op vrijdag 26 februari toog hij op weg met de Z.92 Lundi Gannet.

Onmiddellijk al had het vaartuig af te rekenen met motorpech en moest Penzance (G.B.) binnenlopen. Daar moest op de mechaniciens van Bolnes gewacht worden om de reparatie uit te voeren. Het duurde 14 dagen vooraleer alles in kannen en kruiken was. Pas daarna kon de visserij beginnen en toen die nog maar één dag bezig was gebeurde er aan boord een ongeval en één der matrozen moest met de helikopter van boord gehaald worden.

Alles laat vermoeden dat Robert Coelus geen tijd zal gekregen hebben om zijn, geplande, reportage aan boord te schrijven. Over het „gutten" van vis zal hij daarentegen wel alles afweten en hij zal dat niet hebben „van horen vertellen".

Via de rederij konden wij trouwens vernemen dat Robert, eens terug in het land, stof genoeg zal hebben om wel tien visserijbladen te vullen. Een reis als deze schijnt in heel de geschiedenis van de Z.92 nog niet voorgekomen te zijn.

HENGELEN

Reglement betreffende het visrecht in de Polder Noordwatering van Veurne

De provinciale visserijcommissie van West-Vlaanderen heeft voor het seizoen 1988 de overeenkomst verlengd met de Polder Noordwatering van Veurne in verband met het huren van het visrecht in de onbevaarbare waterlopen die onder het beheer staan van bedoeld polderbestuur. De overeenkomst is van toepassing vanaf 1 mei 1988 tot en met 30 april 1989.

Meer bepaald betreft het hier de waterlopen van tweede en derde kategorie binnen de omschrijving van het poldergebied van de Noordwatering van Veurne (benaderd komt dit overeen met het gebied dat begrensd is door de IJzer, de Noordzee en de Franse grens met uitzondering van het poldergebied De Moeren).

Door deze overeenkomst kunnen nu alle hengelaars, in het bezit van een gewoon staatsverlof, in deze waterlopen hengelen mits de volgende uitdrukkelijke voorwaarden:

1. wanneer men de openbare weg verlaat is steeds de voorafgaandelijke schriftelijke toelating van de oevereigenaar(s) vereist;
2. er mag enkel gehengeld worden vanaf de oever d.w.z. dat het verboden is te hengelen vanop een vaartuig, een vlot, staketsel of elk ander voorwerp dat de normale waterafvoer kan hinderen. Bovendien moeten alle private vaartuigen, vlotten en andere voorwerpen die gebruikt werden bij het vissen uit de waterlopen worden verwijderd;
3. het is verboden te vissen met het kruisnet in deze waterlopen.

De waterlopen van eerste kategorie (namelijk: de Koolhofvaart, het gedeelte van de Grote Beverdijk vanaf de Grognie tot Nieuwpoort, de Venepevaart en het gedeelte van de Proostdijkvaart vanaf de Krommegracht tot aan de Koolhofvaart) vallen **NIET** onder bedoelde overeenkomst. Deze waterlopen staan onder het beheer van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Bestuur Landinrichting, Dienst Groen, Waters en Bossen.

De provinciale visserijcommissie hoopt op de sportieve medewerking van alle hengelaars.

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

REGELMATIG TERUGKOMENDE RUBRIEK (VOORSTEL)

.....

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

VOORSTEL VOOR EEN ARTIKEL

.....

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

NAAM: .....

ADRES: .....

TEL.: ..... SPECIALITEIT: .....

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

.....

.....

UW NAAM: .....

UW ADRES: ..... UW TELEFOONNUMMER: .....

Uitknippen en opsturen naar: „HET VISSERIJBLAD", H. BAELSKAAI 2 te 8400 OOSTENDE.

LOGBOEK PER COMPUTER

Aan boord van de O.231 werd de eerste computer geplaatst, die zal dienen voor het invullen van het logboek. Het betreft hier een experiment, waarvoor enerzijds een Engelse trawler en anderzijds de Oostendse St.-Carolus uitgekozen werd.

Wanneer co-schipper Bernard Dirckens niet achter het stuurwiel staat en niet bezig is te oefenen op zijn home-trainer op de brug, bedient hij het toetsenbord.

Over het doel van deze computer vertelde reder Norbert Hennaert ons het volgende: „Aangezien een computerlogboek nog niet officieel aanvaard is, doen wij voor het ogenblik nog dubbel werk. Enerzijds vullen wij het gewone logboek in en daarnaast verwerken wij de gegevens op de computer. Het is de bedoeling dat wij dit systeem verder uittesten en onze bevindingen meedelen aan de computerfirma, zodat deze dan eventueel verbeteringen kan aanbrengen".

Ondertussen demonstreerde schipper Bernard Dirckens ons de werking van de computer en hij deed dat met zoveel overtuiging, dat het leek of dat hij nooit iets anders gedaan had.

De tijd dat ook de visser zal goochelen met woorden als floppy disc, software en kilobites ligt niet meer zover voor ons.

F.V.

HIER HAD UW PUBLICITEIT KUNNEN STAAN

VOOR INLICHTINGEN:
H. BAELSKAAI 2
8400 OOSTENDE
TEL. (059) 32.55.59

KORT

DIVERSE

■ Op vrijdag 29 april e.k. om 20.30 u. gaat in de St.-Jozefskerk te Oostende een concert door van „Het Zeeuws Orkest" m.m.v. „Tonadissimo" koor uit Oostende, o.l.v. Aimée Thonon. Ook uw Visserijblad en ook de Rederijen Versluys verlenen hieraan hun medewerking. Kaarten kunnen nu reeds gereserveerd worden op het redactielokaal van „Het Visserijblad", H. Baelskaai 2 Oostende (tel. 059/32.55.59).

TONGVANGSTEN FEL TERUGGELOPEN

Per 15 maart werd slechts 18 procent van het Belgisch tongkwota opgevist. Vorig jaar was einde maart al 31 procent van een grotere hoeveelheid (4.560 ton) aan wal gebracht. Ook de kabeljauwvangsten zijn niet verontrustend. Het Belgisch kabeljauwkwotum werd trouwens van 5.400 ton opgevoerd tot 6.860 ton, waarvan nu reeds 29 procent is binnengehaald tegenover 73 procent vorig jaar. Een en ander blijkt uit de stand der vangsten die door de Dienst voor de Zeevisserij werd opgemaakt.

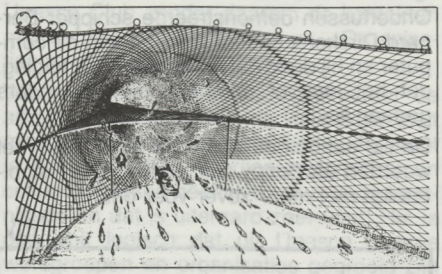
WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITTANNIE

■ BRIXHAM

Twee Nederlandse boomkorvaartuigen werden gekocht door nieuwe eigenaars in Brixham, via de bemiddeling van Westcoasting van IJmuiden. Het ene vaartuig is de 26,25 m lange Johanna en werd herdoopt in „Our Johanna". Het betreft hier een schip dat in 1971 in Nederland gebouwd werd en in 1971 uitgerust met een Stork Diesel van 900 PK. Het andere vaartuig is de Deo Volente en werd in Brixham herdoopt in Wilco, het werd gebouwd in 1966 en is uitgerust met een motor van 500 PK.

■ NIEUWSOORTIGE NETTEN



In Schotland werden onlangs een zestal vaartuigen uitgerust met nieuwe staande netten, die in twee verdiepingen verdeeld zijn. Het onderste gedeelte vangt de platvis, het bovenste gedeelte vangt wijting en schelvis. Het nieuwe net zou verschillende voordelen hebben. Jonge wijting zou zich gemakkelijk uit de netten kunnen bevrijden, zodat alleen grotere en dus duurdere wijting mee naar boven komt. Dat heeft dan ook voor gevolg dat de visstand behouden blijft. Het nieuwe net heeft uiteraard als grootste voordeel dat de vis aan boord niet meer gesorteerd moet worden.

E.E.G.

■ E.E.G. DWINGT STRENGERE CONTROLE VISSERS AF

De lidstaten, waar vis van andere EG-vissers aan land komt, moeten degelijk controleren of de vissers wel een nationale visquotamachtiging hebben. Controleert het „gastland" dit niet dan worden de vissers uit het „gastland" op hun quotum gekort. Sinds de scherpe controles begin dit jaar weken vele Nederlandse vissers uit naar Deense, Duitse en Belgische havens. De Nederlandse minister had de autoriteiten van deze landen wel gevraagd om het doorgeven van inlichtingen, maar dit kan wel drie maanden duren. De registratie en rapportage, zo stelt de Commissie nu voor, moet zeer snel gaan. Op deze manier is ook te voorkomen dat visquota van de ene dag op de andere dag worden volgevist door toedoen van „buitenlandse vis".

SCHOTLAND

■ VISSER EN BOER

In het water van Loch Torridon is er zich een eerder ongewone en in elk geval ondernemende viskwekerij aan het ontwikkelen en in tegenstelling tot hetgeen men zou denken zien de lokale vissers met plezier de zaak alsmaar grotere proporties aannemen. De hele opzet is ongewoon omdat hij opgestart werd door plaatselijke vissers, die bijdragen tot het beheer van de kwekerij en toch blijven vissen. De operatie is ondernemend omdat de drie oorspronkelijke initiatiefnemers van meetaf aan verkozen hebben het initiatief in eigen handen te houden en er op toe te zien dat de multinationals niet met de kwekerij gaan lopen. „Kalmore Salmon Ltd." werd in 1984 gesticht met tienduizend stuks jonge zalm. Dat cijfer was in 1987 al opgelopen tot 77.000 en in april van dit jaar zal men tot 120.000 opgeklommen zijn. De vijf mannen die nu samen de firma uitmaken verdelen het werk onder elkaar. De enen gaan de jonge zalm vangen, de andere houden zich bezig met de kweek. Eén van de initiatiefnemers zien de zaak als volgt: „alhoewel we op dat vlak van de produktie enorme resultaten geboekt hebben, ligt onze belangrijkste verwezenlijking er toch in dat we, zonder onszelf mee te rekenen, negen fulltime jobs gecreëerd hebben. De arbeiders op de kwekerij zijn er uitzonderlijk goed betaald en elk van hen heeft ook een winstaandeel dat jaarlijks een bonus van 1.000 Pond kan opleveren. Verder gaan de direkteurs er ook prat op dat al de winst opnieuw in de zaak geïnvesteerd wordt.

■ FISHING '88 IN GLASGOW

De grootste Europese visserijbeurs vindt van 16 tot 19 april plaats in het Schotse Glasgow. Bij de derde uitgave zijn alle beschikbare stands in het Scottish Exibition and Conference Centre reeds ingenomen door 227 exposanten uit twintig landen. Sinds de start is de beschikbare oppervlakte verdrievoudigd en bedraagt nu 6.000 m2 verspreid over drie hallen. Leveranciers van diverse visserijmaterialen, scheepswerven, verwerkingsmachines zijn er vertegenwoordigd. Visserijlanden als IJsland, Noorwegen en Denemarken stellen hun visserij in een afzonderlijk paviljoen voor. Op de nabijgelegen Clyde-rivier worden de visserijwachtschepen van Engeland, Denemarken en Schotland afgemeerd. Bezoekers uit heel de wereld worden verwacht. Zelfs delegaties uit Chili en de Sovjetunie zijn reeds aangekondigd. De beurs wordt georganiseerd door AGB Heighway Ltd, uit Londen, tevens uitgevers van Fishing News, Fishing News International, Seafood International en Fish Farming International, in samenwerking met de Trenton Group Ltd.

DUITSLAND

■ HOLLANDSE KOTTERS ONDER DUITSE VLAG

De Duitse visserij maakt zich zorgen omwille van de nieuwste Nederlandse vondst om kotters die in Nederland „te veel" gebouwd werden, naar Duitsland (BRD) uit te vlaggen. Vandaag varen reeds twee Nederlandse vaartuigen, via Duitse strofirma's, onder Duitse vlag. Er wordt verwacht dat nog acht andere Nederlandse vaartuigen zullen volgen. Het probleem dat zich daarbij stelt is dat de EEG ook aan de Duitse vloot beperkingen opgelegd heeft en dat deze zich moet beperken tot het peil van 1987. Uiteraard krijgen de Duitse mogelijkheden een serieuze duw naar beneden door de nieuwe Nederlandse „inbreng".

NOORWEGEN

■ NOREN HER-OVERWEGEN EEG-LIDMAATSCHAP

De Noorse visserij heeft zich uitgesproken voor nauwere kontakten met de EEG. De Noren vrezen dat ze een moeilijke tijd te gemoet gaan als ze langs de kant van de EEG blijven staan. De EEG is immers een sleutelmarkt voor de Noorse visverkoop. Sinds Noorwegen in 1972 weigerde om de EEG te vervoegen werd aldaar een massale viskweekindustrie ontwikkeld. Men voorziet er dat de produktie van zalm, dit jaar, 70.000 ton zal bereiken en dat in 1990 de 100.000 ton zal overschreden worden. Het feit dat Noorwegen niet tot de EEG behoort maakt dat ze hogere invoertaksen moet betalen en dat landen zoals Engeland en Ierland goedkoper kunnen leveren.

NEDERLAND

■ GARNAAL THUIS PELLEN MAG

De Nederlandse minister van Visserij had een verbod ingesteld om garnaal bestemd voor de handel, nog langer thuis te pellen. Ondertussen is hij terzake op zijn stappen teruggekomen. De pelmachines en pelateliers die dat werk moesten overnemen zijn nog niet voldoende ontwikkeld om al dat werk aan te kunnen.

■ IJMUIDER VISMIJN IN ANDERE HANDEN

Het staatsbedrijf wordt overgenomen door een groep, waarin bedrijven rond de IJmuiderhaven samenwerken. Volgens een woordvoerder van het ministerie zijn de belangen van de visserij in IJmuiden daarmee veilig gesteld, bovendien is vastgesteld dat alle zeventig personeelsleden meegaan naar de nieuwe eigenaar. De privatisering zou een feit zijn op 1 januari 1989.



Scheepswerf Damen B.V. te Gorinchem, Nederland, heeft haar programma visserijschepen uitgebreid en met gebruik van een nieuw ontwerp een drietal visserijschepen gebouwd voor Afrikaanse rekening.

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