HET VISSERIJBLAD

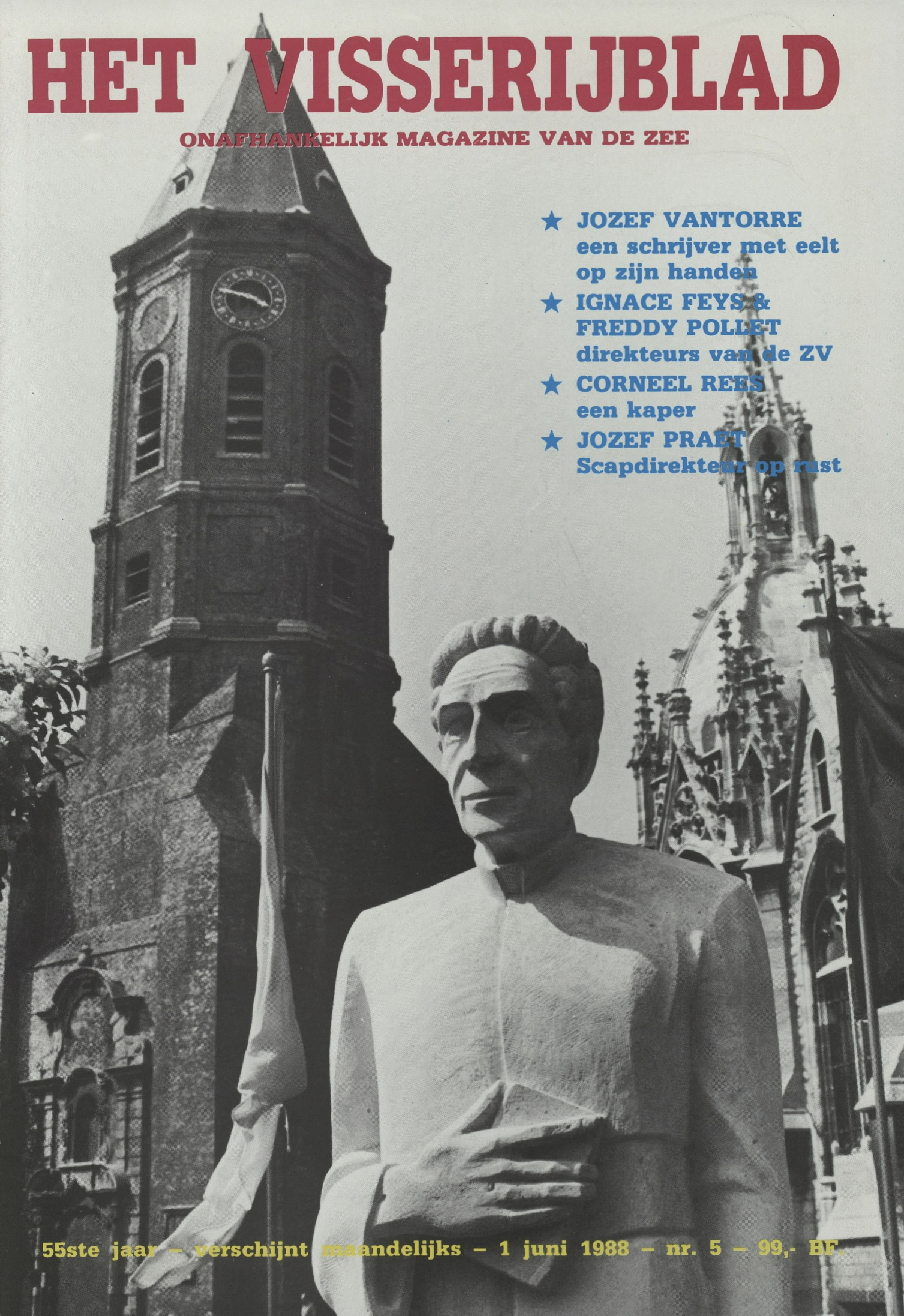
ONAFHANKELIJK MAGAZINE VAN DE ZEE

★ JOZEF VANTORRE
een schrijver met eelt op zijn handen

★ IGNACE FEYS & FREDDY POLLET
direkteurs van de ZV

★ CORNEEL REES
een kaper

★ JOZEF PRAET
Scapdirekteur op rust



55ste jaar – verschijnt maandelijks – 1 juni 1988 – nr. 5 – 99,- BF.

FOTOCOLUMN





Met dank aan het Stedelijk Kunstinstituut Gent

Omslagfoto Guido Walters

EDITORIAAL

VISSERS

Wat is het toch dat de visserij zo boeiend maakt? Hoe komt het toch dat een blad zoals het onze, fanatieke lezers kent, tot diep in het binnenland, tot daar waar je normaal geen interesse meer zou verwachten voor zo'n plaatselijk gebeuren?

Wat is het dan dat deze sektor van een aantal andere onderscheidt? Hoe is het bijvoorbeeld mogelijk dat er een maandblad bestaat, dat telkens weer gevuld kan worden met hopen informatie, achtergronden, fait divers, interviews over zo'n klein wereldje.

En nog. Wat drijft hele trossen mensen ertoe visserijfoto's te verzamelen, vissersliederen op plaat te zetten, de geschiedenis van de visserij te ontrafelen, terwijl daar ze toch geen cent beter van worden, integendeel.

Uiteraard zal er ook wel ergens een clubje zijn dat het op bakkersliederen (ik zeg zomaar iets) gemunt heeft en er zal ook wel ergens een slagersmuseum bestaan, maar nergens vind je een sektor waar zo intens rond gewerkt, gestudeerd, verzameld, gewandeld, gespecialiseerd en genoten wordt als de visserij.

Het Kaaileven heeft daar ongetwijfeld veel mee te maken: een toch wel kleine afstand levert je de bonste verzameling ambachten en beroepen, die je je maar kunt voorstellen. Je ziet er staaltjes van zeldzaam vakmanschap: smeden, draaiers, lassers, die het ijzer naar hun wil kneden; steeds zeldzamer wordende nettenmakers, scheepsbouwers, kraanmannen... en vissers. Je ziet er ook oude mannen, die het allemaal al meegemaakt hebben en kinderen, die je op alle kaaien ter wereld vindt en die het nog allemaal moeten meemaken. Kinderen, waarvan de ouders alles in het werk stellen om hen van de visserij weg te houden en die er toch voor zullen kiezen als... als we erin slagen de Vlaamse visserij in stand te houden. Want dat laatste is helemaal niet evident. De visserij is al jaren aan een zgn. rationalisatie toe. In 1960 werden nog 1736 vissers geteld, dat cijfer was in 1985 teruggevallen tot 875. Hier op de redaktie komen schippers vertellen over de tijd dat méér dan vijftig garnaalvaartuigen te drummen lagen om het eerst te kunnen aanmeren. Die tijden liggen al ver achter ons... Nu, met de grote eenmaking van Europa, staat een nieuwe rationalisatie voor de deur en het valt te verwachten dat er een nieuwe schokgolf in de visserij zal komen. Voor de betrokkenen komt het erop aan een ekonomische politiek uit te stippelen die de vlaamse visserij de kracht geeft te overleven én een nieuwe sprong voorwaarts te maken.

Het is niet de taak van dit blad dgl. politiek uit te stippelen, daar dienen vakbonden, patroonsorganisaties en politici voor, maar één zaak ligt vast: protektionisme of het inkapselen in het intieme clubje is een slechte politiek, die alleen maar op korte termijn vruchten af kan werpen. Op langere termijn maakt ze de voedingsbodem onvruchtbaar. Deuren open, nieuwe ideeën, nieuwe vaartuigen, nieuwe vissers, dàt heeft de visserij nodig.

Het is al duizend keer gezegd: vissers zijn de laatste beroepsjagers in onze samenleving. Dat beroep is niet te vervangen. We moeten alles in het werk stellen om het beroep in stand te houden. Als de visser verdwijnt dan sterft een stuk maatschappij af, dat niet meer kan vervangen worden.

Flor Vandekerckhove

UIT DE MIJNEN

VERNIEUWING NIEUWPOORTSE VISMIJN KRIJGT VASTE VORM

Nieuwpoort heeft een antwoord klaar op de miljoeneninvesteringen die in andere vissershaven gebeuren en nog gepland zijn. „Wij moeten onze troeven blijven uitspelen. Dat is in de eerste plaats klein blijven" zegt schepen voor haven en visserij Richard Bendels. „De kwaliteit van onze verse vis is alom bekend. Daaraan is ook een groot deel van ons toerisme te danken." De woorden zijn gevallen: toerisme en visserij, in Nieuwpoort twee onafscheidbare begrippen. Nieuwpoort wil er dan ook alles voor doen om een typisch vissersstadje te blijven, ook na 1992.

Om te overleven moet de vismijn tegen die magische datum niet alleen voldoen aan de Belgische maar ook aan de strenge EG-normen. Dat zal wat kosten, maar de pil wordt verguld door de ruime subsidies die het stadsbestuur in de schoot vallen. Nu de renovatieplannen het stadium van het studiewerk ontgroeid zijn kan men zich een beeld vormen van de ingrijpende verandering die op stapel staan. De renovatieplannen werden dinsdagavond prijs gegeven. In primeur voor de verzamelde Nieuwpoortse raadsleden. Het werkstuk is afkomstig van het Oostendse studiebureau NV Belcoplan dat ook door het Oostendse stadsbestuur onder de arm werd genomen voor de facelift van de plaatselijke vismijn (en voor de aanleg van de ondergrondse parking vóór het casino).



Schepen Richard Bendels „Nieuwpoort mag niet achter blijven".

DRIE FASEN

Het definitief ontwerp valt uiteen in drie fasen. Eerst en vooral wordt de bedaking, isolatie en bevloering aangepakt. De dakbedekking krijgt een zonnewerende isolatielaag. Verzakkingen in het grondvlak worden weggevlakt, afzonderlijk regelbare koelplaten ingebouwd en een goed funktionerend afwateringssysteem zal het gebouw doorkruisen. Samen met de isolatie van de buitenmuren hebben deze aanpassingswerken tot doel de koudeketen in stand te houden. Onmiddellijk na het lossen komt de vis via de sorteerlokalen op de koelplaten terecht. Gestapeld per vier of vijf kisten zou de temperatuur nooit boven de vier graden mogen stijgen. In dit verband worden trouwens in Oostende proeven verricht. In principe worden de koelruimten, waar de kopers de vis kunnen keuren, met geïsoleerde tussenwanden gescheiden van de sorteerlokalen en de verkoopsruimten. De verschillende entiteiten staan met elkaar in verbinding langs brede zwaaideuren die ook voorzien zijn langs de kant van de binnenrijweg. Kortom, alles wordt in het werk gesteld om de behandeling van de vis in uiterste hygiënische omstandigheden en bij laag gehouden temperaturen te laten verlopen.

De kosten om dit doel te bereiken werden bij raming op 17 miljoen begroot. Hoeft het gezegd dat in die omstandigheden het publiek geen toegang meer zal krijgen tijdens de werkzaamheden?

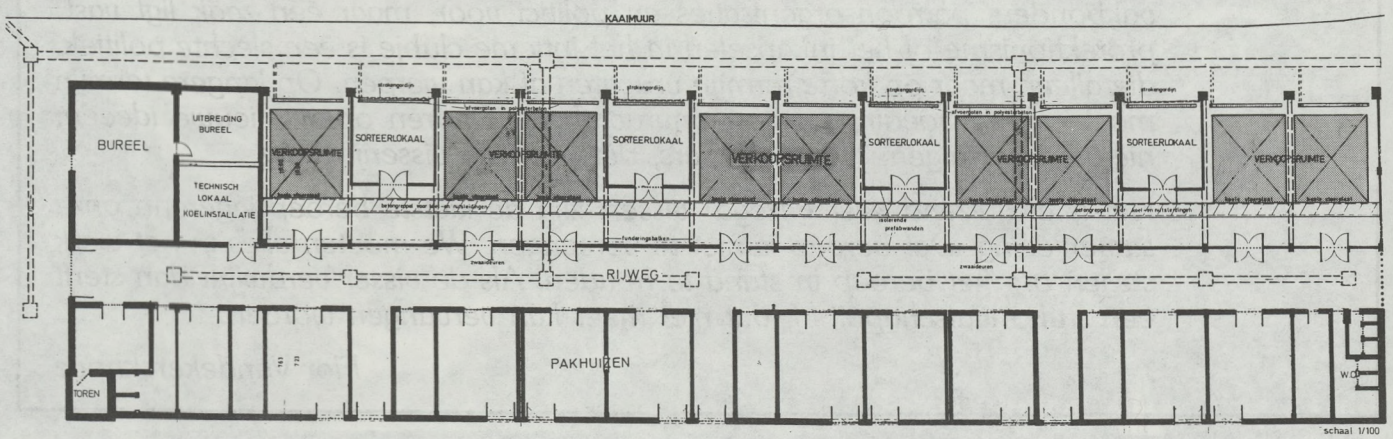
AUTOMATISERING

In een volgende fase volgt de installatie van een computergestuurd verkoopsysteem. Bij de afslag zal de elektronische klok de gecentraliseerde gegevens weergeven. Nummer van de koper, prijs, gewicht, aanvoerder en visgrond zullen in de verschillende verkoopsruimten zichtbaar zijn. Het ligt zelfs in de bedoeling om in een later stadium gelijktijdig te verkopen met Oostende en Zeebrugge. Met een gesynchroniseerd systeem kunnen orders uit andere vismijnen aanvaard worden zonder dat de koper aanwezig is. Grotere vaartuigen zouden dan ook in Nieuwpoort terecht kunnen zonder de markt te ontregelen.

In de derde fase staat de automatisering van het lossysteem op de agenda. Probleem nummer één is het feit dat Nieuwpoort aan de getijden onderhevig is. Tussen eb en vloed schommelt het waterpeil ettelijke meters. Een efficiënt lossysteem vraagt dus enig denkwerk. Transportbanden alleen volstaan niet en één of meerdere vaste hefkranen lossen niet alle problemen op. De vaartuigen zouden na het lossen een andere ligplaats moeten opzoeken, maar de ruimte is beperkt.

Blijven nog de pakhuizen. Omdat de opslagruimten eerder klein uitvallen zullen hier onvermijdelijk moeilijkheden de kop opsteken om te voldoen aan de gestelde EG-eisen. Schepen Bendels: „Dat is nog een groot probleem. Een oplossing moet er in elk geval komen. Nieuwpoort mag om die reden niet het risico lopen uit de boot te vallen".

Guido WALTERS



UIT DE MIJNEN

Marktsituatie april 1988

MEER VIS, LAGERE PRIJZEN

De aanlandingen in eigen havens verbeterden met 392 ton tot 2.390 ton (+ 20%). Dank zij deze herstelgroei werd het produktieniveau van april 1986 lichtjes overtroffen. Daar de visserijinspanning gemeten in zeedagen met 2% terugliep tot 3.720, was het aanbodherstel toe te schrijven aan de gestegen vangstvolumes per zeedag (643 kg of + 22%), die op hun beurt slechts voor een vierde konden verklaard worden door een sterkere motorvermogensinzet 548 PK (+ 6%).

De vangsttoename was vrij algemeen, uitschieters vormden de kabeljauw (470 ton of + 175 ton) en de schol (379 ton of + 129 ton), terwijl de kraakbeenvissen vnl de doornhaai en de roggen gekenmerkt werden door een belangrijke mindere aanvoer.

Het aanbod van tong verruimde met 47 ton of 9% tot 574 ton.

Ruim een derde van de tongen (± 200 ton) werden geoogst in de Ierse Zee, waarvan een belangrijk aandeel na containertransport in de thuishaven werden afgezet.

De produktie van schaal- en weekdieren stagneerde bij 125 ton. Het aanbod van de garnaal en langoestientjes verbeterde terwijl de schelpen aan belang in leverden.

AANVOERWAARDE

Vermits het 20% ruimer aanbod gepaard ging met een even gevoelige prijsreduktie verminderde de besomming met 9 miljoen F of 3% tot 283 miljoen F.

De bodemvissen behalve tong bereikten als resultaat van een aanvoergroei van 25% en een prijsdaling van 18% een brutoopbrengst bij eerste verkoop van 99 miljoen F (+ 3%). De toename werd vooral verwezelijkt door de kabeljauw en de schol waar het effekt van de meer aanvoer de prijsdaling domineerde, zodat beide soorten resp. 29 miljoen F en 17 miljoen F scoorden hetzij toenames van 40% of resp. 84 miljoen F en 4,7 miljoen F meer. Daartegenover, evolueerde de aanvoerwaarde van de zeeduivel evenredig met de aanvoer, wat zich vertaalde in een daling van niet minder dan 8 miljoen F, zodat de hozemondhammen nog amper 4 miljoen F omvatten.

Eveneens de edele platvis tong boekte terreinverlies. De ingrijpende prijsafname van 52 F/kg kon niet worden weggewerkt door een meer produktie van 9% wat dan ook voortvloeide in een minder omzet van 13,6 miljoen F (– 7,4%). Toch vertegenwoordigde de tong aanvoerwaarde met 171 miljoen F nog 60% van de globale besomming.

Bij de garnaal en de noorse kreeftjes werd wel flink ingebonden t.o.v. de extreem hoge prijzen van '87. Maar dank zij de betere vansgten was er nog ruimte voor besommingstoename.

PRIJZEN

De algemene gemiddelde visprijs verflauwe met 28 F/kg (– 19%), een prijspeil vergelijkbaar met niveau van '86. De prijsafname was algemeen.

Voor de bodemvissen behalve tong werd immers 12,5 F/kg minder betaald nl. 58 F/kg. De rondvissen, kabeljauw, wijting en schelvis noteerden 12 à 17%.

Ondanks 't feit dat verhoudingsgewijs veel meer grotere kabeljauw werd gemijnd, liep de prijs toch met 9 F/kg terug tot 63 F/kg.

De grote sorteringen kenden echtermeer ingrijpende prijsafnames van ongeveer 30%.

De GP per grootte 1-2-3-4-5 bedroegen resp. 69 F/kg (– 28 F/kg); 69 F/kg (– 37 F/kg); 66 F/kg (– 20 F/kg); 59 F/kg en 53 F/kg (– 4 F/kg).

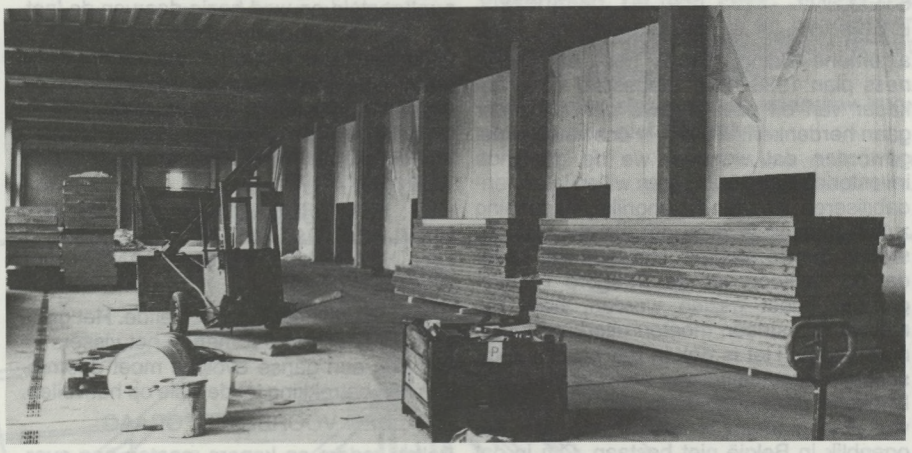
De gewone platvis schol werd 8% goedkoper vermarkt (nl. 43,5 F/kg). De maten 1-2 daalden 7 F/kg tot resp. 58 en 52 F/kg, terwijl de klasse 3-4 F/kg opbrachten resp. 47 en 37 F/kg. Terwijl men op basis van het normale seizoen prijsschommeling een prijstoename zou verwachten van de schol, mijnde men de schol in april toch 20% goedkoper dan in maart.

Ook de tongen ontsnapten niet aan de algemene dalende prijstrend. Vooral de kleine maten kregen harde klappen. De prijzen per grootte-klasse evolueerden als volgt 1: 302 F/kg (– 1%); 2: 392 F/kg (+ 3%); 3: 381 F/kg (– 3%); 4: 328 F/kg (– 16%); 5: 255 F/kg (– 29%); 6: 226 F/kg (– 34%) en 7: 202 F/kg (– 38%).

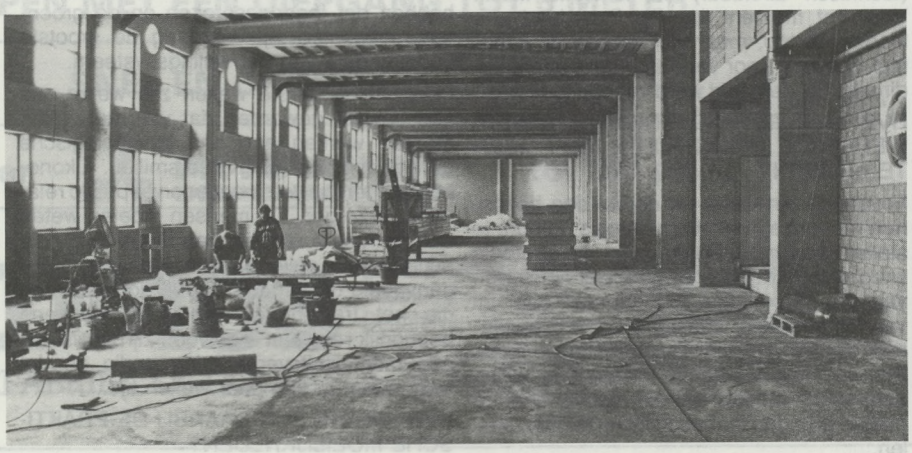
Medegedeeld door de Dienst voor de Zeevisserij

NIEUWE VERKOOPHAL IN ZEEBRUGGE

Vismijn deze maand afgewerkt



De direktie van de NV Zeebrugse Visveiling bevestigde dat de nieuwe verkoophal in de Zeebrugse vismijn in de loop van de maand juni klaar komt. Ondertussen verschenen nogal wat voorbarige berichten. Volgens sommige bronnen zou het koel- en sorteergedeelte reeds op 11 mei operationeel worden. Vanaf die dag zou ook de verwerking van vangsten van twaalf vaartuigen mogelijk zijn. Andere bronnen spraken zich genuanceerder uit. Ook „Het Visserijblad" deelde mee dat het nieuwe gedeelte „bedrijfsklaar" was, maar wie de tekst doornam kwam aan de weet dat de afwerking voor halfweg dit jaar voorzien was. Zoals de foto's aantonen ligt de verkoophal er nog steeds als een werf bij. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de afwerking van het interieur, het sanitair en de koelcellen. In laatste instantie doen de transportbanden hun intrede. De juiste datum voor het lossen van het eerste schip werd nog niet meedegedeeld. Een en ander zal ten gepaste tijde worden bekendgemaakt en ongetwijfeld een officieel tintje meekrijgen. (gw)



ZEEBRUGSE VISVEILING

DE NIEUWE DIREKTEURS

De Zeebrugse Visveiling is in België de eerste vismijn die geprivatiseerd werd. Daarbij komt dat de nieuwe uitbaters niet vanuit het visserijmilieu kwamen. De kombinatie van die twee faktoren maakt dat hetgeen in Zeebrugge gebeurt, en we drukken ons voorzichtig uit, enorm boeiend is. Dat maakt ook dat de ZV-ontwikkelingen in de sektor met argusogen gevolgd worden.

Op 1 april ll. werden twee nieuwe direkteurs benoemd. We gaven hen amper de kans zich in te werken. Nog geen maand na hun in dienst treding stonden wij al aan hun deur om hen met vragen te bestoken.

HVB: WAAROM IS ER EEN TAAKVERDELING TUSSEN TWEE DIREKTEURS GEKOMEN, DAAR WAAR HET OORSPRONKELIJK DE BEDOELING WAS SLECHTS ÉÉN DIREKTEUR AAN TE STELLEN?

Freddy Pollet (verantwoordelijk voor de algemene leiding): De ZV heeft een „business plan 1988-1992" opgesteld en in het kader van dit plan zijn we één en ander gaan herdenken. We zijn er ons van bewust geworden dat wanneer we de geplande investering van 350 miljoen willen laten rendabiliseren we een belangrijke inspanning zullen moeten leveren om nieuwe visindustrieën aan te trekken. Het is in dat kader dat de aankoop van de vroegere Texacogronden moet gezien worden, want die nieuwe industrieën moeten uiteraard terreinen vinden. Het is ook in dat kader dat de speciale aanduiding van een Commercieel Direkteur gezien moet worden. Wij zijn hier van plan markten te creëren die voor het ogenblik in België niet bestaan. Om in dat opzet te slagen hebben we een specialist nodig die én de nodige vorming én de nodige ervaring heeft en zo zijn we bij Ignace Feys terecht gekomen.

HVB: HOE ZIET DE TOP VAN DE ZV ER NU UIT?

Pollet: Voor het ogenblik zitten we met een bedrijf met nog geen 2 miljard omzet en veel mensen vragen zich af of daar nu zo'n groot kader voor nodig is. Er zijn momenteel vier direkteurs: Feys, Van Speybroeck (financies en administratie), Van de Steene (technisch direkteur) en tenslotte ikzelf. Voor het moment lijkt dat inderdaad een loodzware top, maar we hebben dit kader niet gemaakt voor vandaag, het betreft een direktie die gemaakt werd voor de toekomst.

HVB: HOE ZIET U DIE NIEUWE VISVERWERKENDE INDUSTRIEËN NAAR HIER TE KRIJGEN?

Feys: Wij zijn vanaf de eerste dag begonnen met onze marketingstrategie op punt te stellen. Aan het uitwerken van die strategie wordt uiteraard nog gewerkt. Het aankopen van die „Texacogronden" maakt deel uit van die strategie. Zoals je weet is „service" een sleutelbegrip in elk marketingconcept. Als we visverwerkende industrieën willen aantrekken moeten we die mensen ook de nodige gronden ter beschikking kunnen stellen.

HVB: HOE KOMT HET DAT JULLIE BEIDEN AFKOMSTIG ZIJN UIT CERA. HEEFT DIE INSTELLING FINANCIËLE BELANGEN IN DE ZV?

Pollet: Ik was er zelf door verrast dat dit het geval niet was. De Cera, die dan toch een specialist is op het gebied van land- en tuinbouw heeft blijkbaar nooit interesse vertoond voor de visserij. Dat is eigenaardig, maar het is zo.

HVB: WAT HEEFT JULLIE ER TOE DOEN BESLUITEN EEN GOEIE STABIELE BETREKKING TE VERLATEN VOOR DIT AVONTUUR?

Feys: Wij vinden dit helemaal geen avontuur, omdat we ervan overtuigd zijn dat we, met de mensen die nu dit team vormen, zullen winnen en het is natuurlijk ook een enorme boeiende uitdaging, waaraan ik moeilijk kon weerstaan.

Pollet: Ik had bij Cera een hele afdeling op punt gesteld en wad bezig daarvan de laatste fase te voltooien. Voor mezelf had ik uitgemaakt dat ik daarna iets anders wilde proberen. Ik was op zoek naar een bedrijf dat ofwel een krisismanager nodig had of naar een onderneming met zeer ambitieuze plannen, maar dan dichter bij huis. In de ZV vond ik dit laatste.

HVB: EEN GROENTENVEILING EN EEN VISMIJN IS DAT HETZELFDE OF MOET DAT HELEMAAL ANDERS AANGEPAKT WORDEN?

Pollet: In principe is dat hetzelfde. Het grote verschil is echter dat men in het vissersmilieu nog een ganse evolutie moet doormaken met betrekking tot de visie op het veilen.

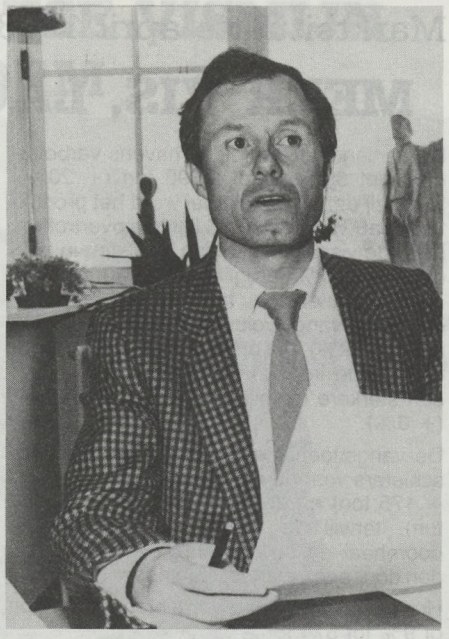
HVB: EEN VOORBEELD, GRAAG.

Pollet: reders en kopers moeten nog overtuigd geraken van het nut van een veiling. De veiling is de plaats waar vraag en aanbod met elkaar in kontakt komen en zo'n markt werkt prijsregulerend, met als uiteindelijk resultaat dat je er een betere prijs haalt dan buiten de veiling. Een veiling is dus geen noodzakelijk kwaad zoals de meeste reders denken, ze is een goede zaak voor de visserij.

Twintig jaar geleden dacht men er net zo over in de groentensektor. Men dacht daar dan ook nog beter af te zijn met een rechtstreekse verkoop aan de winkels. De feiten hebben dat tegengesproken en de groentenproducenten zijn vandaag de grootste voorstanders van het veilingssysteem.

Feys: In de eerste weken zijn we er ons van bewust geworden dat we veel zullen moeten werken aan een psychologische benadering van het vissersmilieu. Ekonomisch heet dat: we moeten onze public relations verzorgen. De mensen moeten weten dat we hier veranderingen doorvoeren die hen te goede zullen komen. Maar het is niet eenvoudig dat te laten inzien door mensen die het traditioneel werken – met een behoorlijk resultaat – gewoon zijn. Er is dus een mentaliteitsverandering nodig en dat krijg je niet in een paar weken tijd.

HVB: WELKE ZIJN DAARBIJ DE PRAKTISCHE MOEILIJKHEDEN?



Algemeen direkteur Freddy Pollet: „Ik was op zoek naar een bedrijf dat ofwel een krisismanager nodig had of naar een onderneming met zeer ambitieuze plannen".

Pollet: Wij geloven in het veilingssysteem. We willen het zover krijgen dat de vis hier tegen zes uur 's morgens gelost, gesorteerd en gewogen is. ALLE aangevoerde vis en niet slechts een deel ervan. De koper moet tot zeven uur de tijd hebben om al die geëtaleerde vis in gekoelde ruimten te bekijken. Er zijn nog steeds schippers die zich niet aan dat schema houden en veel te laat binnenlopen, met allerhande excuses, of het weer was te goed of het weer was te slecht... De waarheid echter is dat sommige reders nog niet beseffen dat de prijzen die geboden worden afhankelijk zijn van een goeie organisatie van de veiling en dat ze een betere prijs zullen krijgen wanneer de kopers vóór de veiling in de mogelijkheid zijn de vis naar waarde te schatten.

Ik geef nog een ander voorbeeld. We leggen hier nu extra ijs op de vis. De reders klagen erover dat ze extra moeten betalen, maar ik ben ervan overtuigd dat die extra ijs ervoor zorgt dat ook de visprijs omhoog gaat omdat de kwaliteit langer op peil blijft. Ik kan dat natuurlijk niet zo gauw bewijzen. Om dat te doen zou je hier twee stalen moeten verkopen, de ene minder en de andere meer afgeijsd en daar de markt op laten spelen. Dan pas zou je zien dat wij gelijk hebben.

Feys: De mensen moeten ook leren op langere termijn te denken en begrijpen dat onze organisatie hen „in the long run" alleen maar ten goede zal komen.

Pollet: Ik zal je nog een voorbeeld geven. Je hebt nog steeds reders die denken dat het beter is op een markt te komen wanneer er weinig vaartuigen mijnen. Feitelijk werken de zaken omgekeerd. Een koper komt alleen daar naar toe waar hij weet dat hij zijn vrachtwagen vol kan krijgen.

UIT DE MIJNEN

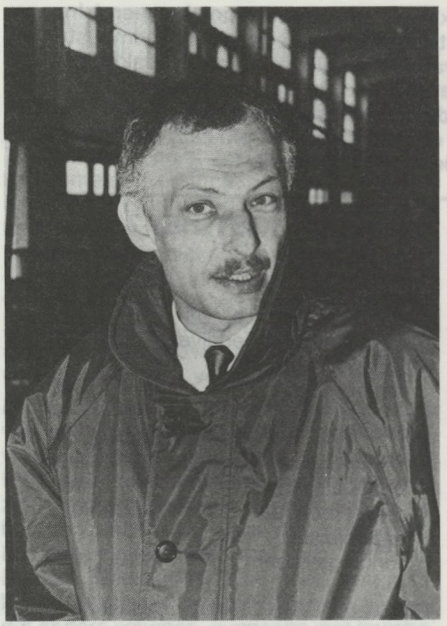
HVB: IS HET NIET ZO DAT DE OVERGANG VAN DE OUDE METHODE NAAR DE NIEUWE MANIER VAN WERKEN NIET VAN EEN LEIEN DAKJE LOOPT?

Pollet: Mijn principe is als volgt: alles wat niet over de veiling loopt werkt prijsontregelend. Het is meestal zo dat een direkt kontakt tussen koper en verkoper een lagere prijs voor gevolg heeft.

Nu is het misschien wel zo dat de zaken hier in het begin nogal bruusk aangepakt werden, maar ik zelf heb hier een proef gedaan. Er was een reder die wegens een defekt pas na de veiling aanlandde en noodgedwongen zijn vis rechtstreeks wou verkopen. Ik heb de man gevraagd mij een kans te geven om binnen het uur tien kopers bijeen te brengen en de markt te laten spelen en ik garandeerde de man dat hij zeker twintig frank per kilo méér zou krijgen. Hij heeft mijn aanbod aanvaard. Ik heb vijftien mensen opgebeld en negen zijn er op de markt verschenen. Welnu, diezelfde reder is me achteraf komen feliciteren met het resultaat. Hij had een veel grotere besomming gemaakt dan hetgeen hij oorspronkelijk met de twee kopers overeengekomen was.

HVB: HOE ZIEN JULLIE DE VISSERIJ ZICH IN DE TOEKOMST ONTWIKKELEN?

Pollet: Omdat er juist een risico bestaat dat de Vlaamse visserij verkommert voeren wij zo'n gedurfde politiek. Wij willen niet bij het oude blijven, maar we willen nieuwe markten aantrekken, deze nieuwe markten zullen onze vissers naar nieuwere vissoorten doen



Commercieel direkteur Ignace Feys: „zoals je weet is, service een sleutelbegrip in elk marketingconcept".

uitkijken. Zo zijn er de zgn. substituutprodukten voor krab. Daar zit bijvoorbeeld een gat in de markt, die er mee voor kan zorgen dat de Vlaamse visserij in leven blijft.

HVB: IS DE ZV EEN GEVAAR VOOR DE ANDERE BELGISCHE MIJNEN?

Pollet: Ik ben ervan overtuigd dat de ontwikkeling van de ZV voordelig zal zijn voor de andere mijnen. Wij proberen in het buitenland een positief imago te creëren voor de ZV. Als we daarin slagen dan komen nieuwe kopers naar Zeebrugge en dus ook naar België en hetgeen die mensen bij ons niet vinden dat zullen ze in andere Belgische havens zoeken.

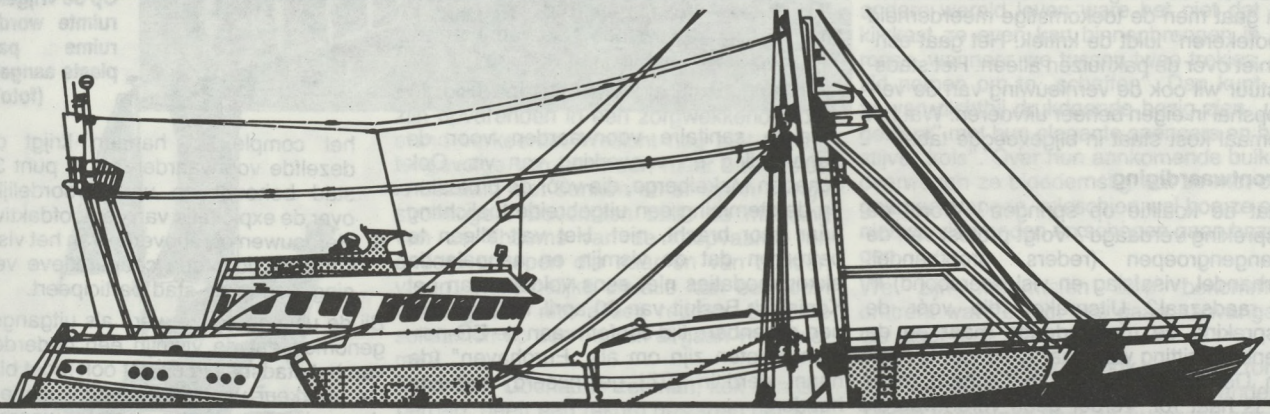
HVB: STEL NU, DAT ER HIER NIET GENOEG VIS KAN AANGEVOERD WORDEN OM DE ZV-DROMEN WAAR TE MAKEN.

Pollet: Wij willen alle mogelijkheden onderzoeken. Wij willen kijken wat er te doen is met andere landen, andere visgronden... Overigens is het zo dat er een aantal mijnen in Frankrijk, Engeland en Nederland na 1992 geen exportvergunning meer zullen krijgen. De vis die daar nu geveild wordt zal elders moeten gebracht worden. Op dat moment zullen wij present zijn met snelle levering, koelloodsen, pakhuizen, terreinen, vervoer en een visverwerkende industrie.

Het gesprek kabbelt nog een tijdje verder en tenslotte komen we terecht bij Het Visserijblad. De heer Feys: „Ik lees dat blad van A tot Z. Het is én begrijpbaar én leerzaam. Jullie zijn daar duidelijk met iets zeer waardevols bezig".

Een mooier slot voor dit interview kunnen wij hier niet bedenken.

Interview afgenomen
door Flor Vandekerckhove.



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

OOSTENDE GEEFT PAKHUIZEN TOT IN 2033 UIT HANDEN

De leden van de Vissershavenkommissie kregen op 13 mei voor het eerst inzage in het ontwerp van akte van overeenkomst tussen het kollege van burgemeester en schepenen over de erfpacht voor de renovatie en exploitatie van de pakhuizen en het direktiegebouw in de Oostendse vissershaven. Op 18 mei kwamen de leden bijeen, twee dagen later kregen de Verenigde Kommissies de optwerptekst voorgeschoteld en op 27 mei was het de beurt aan de gemeenteraad om zich uit te spreken. Geef toe, een tempo dat bij de administratie niet gebruikelijk is.

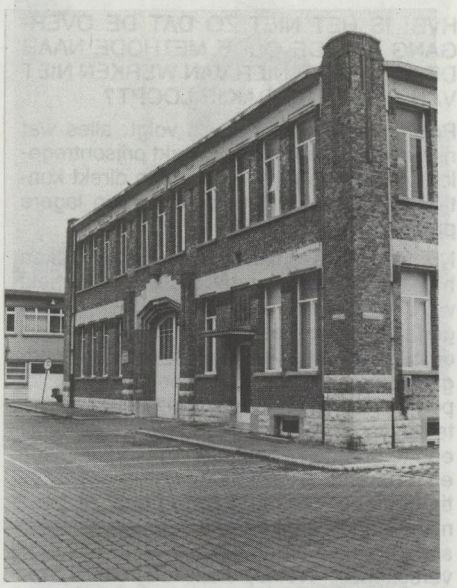
De plotse haast wekte wrevel op bij leden van de meerderheidspartijen en de oppositie. Met de renovatie van de vismijn is een totale investering van meer dan een half miljard gemoeid, gespreid over meerdere jaren (ter vergelijking: de stadsbegroting in haar geheel bedraagt 2,5 miljard).

Waarover gaat het eigenlijk? Het stadsbestuur bereikte met de Antwerpse NV Vennenberg, een immobiliënmaatschappij die ook een bouwfirma wil oprichten, een overeenkomst om de pakhuizen te privatiseren volgens de plannen van het Oostendse ingenieursbureau NV Belcoplan. De erfpacht loopt over 45 jaar, tot 2033, en kan worden verlengd. Gedurende de eerste 27 jaar betaalt de maatschappij een symbolische pachtsom van 1.000 frank. Vanaf het 28ste jaar vloeit de helft van de nettobedrijfswinst in de stadskas. De NV Vennenberg moet instaan voor de renovatie van de pakhuizen volgens de noodwendigheden vernieuwen (dus alleen pakhuizen waarvoor een huurder bestaat of gevonden wordt) in overeenstemming met de bestaande en nog uit te vaardigen voorschriften.

Sommige raadsleden namen de spoed die achter de procedure gezet werd niet. „Vijf maanden voor de gemeenteraadsverkiezingen gaat men de toekomstige meerderheid hypotekeren" luidt de kritiek. Het gaat echter niet over de pakhuizen alleen. Het stadsbestuur wil ook de vernieuwing van de verkoopshal in eigen beheer uitvoeren. Wat het allemaal kost staat in bijgevoegde tabel.

WAT KOST HET?

• Renovatie alle pakhuizen	262.000.000
• Voorzieningen visafval en toeleveringsbedrijven	7.000.000
• Afbraak overbodige infrastruktuur	24.000.000
TOTAAL	**293.000.000**
• Heraanleg omgeving	39.000.000
• Renovatie sorteer- en verkoopzaal	186.000.000
• Automatisch verkoopsysteem	30.000.000
TOTALE INVESTERING	**548.000.000**



Visrestaurant „van hoog niveau" in een gedeelte van het bestuursgebouw?



De pakhuizen links worden afgebroken evenals de overdekking van de oude spoorlijn. Op de vrijgekomen ruimte wordt een ruime parkeerplaats aangelegd. (foto's gw)

Verontwaardiging

Staat de koalitie op springen? Wordt de bespreking verdaagd? Volgt protest van de belangengroepen (reders, groothandel, leurhandel, visafslag en vislossersbond) in de raadszaal? Uitspraken die vóór de bespreking de ronde deden maar op de openbare zitting was daar niets van te merken. De oppositie schoot met scherp, maar dat is haar rol. Verder geen verontwaardiging meer want achter de schermen was alles bijgelegd. De privatisering zou geen vat krijgen op de eigenlijke exploitatie van de vismijn. De SP laakte de werkwijze waarbij onvoorbereide raadsleden een zwaarwichtig dossier moesten afhandelen. Bij de VU was scherp protest te horen. Niet omdat getwijfeld werd aan de financiële draagkracht van NV Vennenborg, maar omdat de kostprijs van de renovatie tegenover voorstellen van twee jaar terug bijna verdubbeld is, om de gemiste kans op ruimere overheidssteun en omwille van de motivering „die elke verbeelding tart". Europarlementslid Vandemeulebroucke, om er één bij naam te noemen, eiste de verdaging „zoniet volgt een klacht bij de Bestendige Deputatie indien de stemming doorgaat".

Weloverwogen keuze

Niemand betwist dat het vismijncomplex, gebouwd tussen 1949 en 51 (nadat de gebouwen uit 1934 door oorlogsgeweld werden vernield), niet meer voldoet aan de vereiste sanitaire voorwaarden voor de behandeling en verwerking van vis. Ook schepen Makelberge, die vóór de protesten en de stemming een uitgebreide toelichting naar voor bracht, niet. Het valt alleen te betreuren dat de vismijn en aanpalende akkommodaties niet eens voldoen aan het Koninklijk Besluit van 30 april 1976 en binnen afzienbare tijd conform aan de EG-normen moeten zijn om als „Eurohaven" (de naam werd in 1971 gelanceerd) stand te houden.

Schepen Makelberge ontkende dat het dossier op een loopje werd samengesteld. „Het zoeken naar oplossingen is een proces dat al vier jaar ion beslag neemt. Tal van mogelijkheden werden onder ogen genomen, de haalbaarheid onderzocht en ingepast in onze beleidsvoering". De „weloverwogen keuze" kwam tot stand door het afwegen van pro en contra van vijf mogelijkheden.

1. Volledige afbraak van het vismijncomplex (verkoopshal en pakhuizen) en optrekken van volledige nieuwbouw door het stadsbestuur.
2. Renovatie van het bestaande complex, eveneens op initiatief en met de financiële inbreng van de stad.
3. Volledige privatisering (zoals in Zeebrugge) met de verplichting om het complex volledig in overeensteming te brengen met de bestaande en te verwachten overheidsnormen.
4. Gedeeltelijke privatisering waarbij een privé-rechterlijke instantie een deel van het complex in handen krijgt onder dezelfde voorwaarden als in punt 3. De stad behoudt de verantwoordelijkheid over de exploitatie van de hoofdaktiviteit.
5. Herbouwen of renoveren van het vismijncomplex door een coöperatieve vereniging waarin de stad participeert.

Bij de ultieme keuze werd als uitgangspunt genomen dat de vismijn een onderdeel is van het stadsbeleid en dat ook moet blijven. De voorkeur van het schepenkollege ging dan ook uit naar een voorstel waarbij het beheer van de vismijn in de mate van wat budgettair haalbaar is onder eigen beheer moest blijven. Op basis van die filosofie werden een aantal mogelijkheden geëlimineerd.

Het schepenkollege besliste dan ook op 14 maart de principiële houding aan te houden. Bij de OVA werd gepeild naar de belangstelling voor een gedeeltelijke privatisering, maar een afdoend antwoord bleef uit. Volgens de schepen werden pas in dat stadium gesprekken aangeknoopt met de Antwerpse kandidaat die tot de overeenkomst over een 45-jarige erfpacht hebben geleid. (gw)

VOORSTELLING OOSTENDS WOORDENBOEK

Op vrijdag 3 juni om 20 uur stelt Roland Desnerck zijn Oostends Woordenboek voor in de Stedelijke Visserijschool John Bauwens te Oostende.

VAN SCHEPEN, MENSEN, EN VAN DE ZEE

Pelagisch. De Britse hoogzeevisserij scheen wel voorgoed van de oceanen verdwenen te zijn. Hij die enigzins gezouten bloed heeft, herinnert zich de grote en talrijke Britse visbakken, een enorme vloot die reusachtige hoeveelheden vis aan wal bracht. Dit is evenwel verleden tijd. Maar 't zijn goede geesten die terug keren. Inderdaad doet zich in de visserijstreken rond Hull een stille verandering voor in de samenstelling van de vloot. En dat zou wel eens het gevolg kunnen zijn van de Falkland-oorlog. Waarvoor oorlogen goed kunnen zijn! De aandacht van de Britse zeevisserijwereld werd getrokken op de rijkdommen van de zuidelijke Atlantiek en een aantal reders hebben meteen het besluit genomen er opnieuw een graantje te gaan meepikken. Sedert de jaren '70 was de visvangst rond de Falklands vanuit de Britse havens stilgevallen. In die tijd voer nog een vloot van 500 schepen op de pelagische visserij. Twee derde daarvan was afkomstig uit Hull en omstreken. Vijftien jaar later zijn er maar een dozijn schepen meer... Maar nieuwe schepen worden thans uitgerust om er de mooie meid en de wijting te gaan vangen. De Britten mogen in de beschermde wateren rondom de Falklands vissen, deze limieten strekken 150 mijlen rondom. Totnogtoe waren het allemaal vreemde vaartuigen die er bedrijvig waren, ook zij mogen er eigenlijk vissen, maar dat kost dan heel wat geld vermits een vergunning zo maar eventjes tussen de 50 en de 60.000 pond kan bedragen.



Op de 220 vergunningen die verleend werden waren er amper 3 bestemd voor Britse schepen en deze schepen waren eigenlijk meer eigendom van Spaanse rederijen! (maar onder Britse vlag).

Nochtans zijn er voor 1988 13 vergunningen uitgereikt aan Britse rederijen en daarmee groeit de zekerheid dat deze opnieuw een hoogzeevisserijvloot aan het klaarstomen zijn.

Produktie: Anderzijds zit er sedert verleden jaar opnieuw schot in de wereldproduktie van vis. Voor de eerste keer werd 4,7% meer gevangen. 't Zijn de ontwikkelingslanden die de meeste vis vangen nl. 52% van de wereldproduktie. (deze bedraagt 89 miljoen ton).

Alleen al op de zuid-Amerikaanse landen voeren enorme hoeveelheden vis aan. Chili en Peru zo maar eventjes 5 miljoen ton. Het gaat meestendeels om ansjovis. Deze beide landen staan dan ook vierde en vijfde op de wereldranglijst.

Nood. Een nacht van verschrikking, zo mag je het wel zeggen. De wind was naar kracht 7 toegenomen en er waren „baren" van vier tot vijf meter. Eerst maar na een gruwelijke nacht na 8 uren met de motor in panne te hebben gelegen is er hulp komen opdagen. En deze hulp is niet gekomen van de vrienden die in de nabijheid lagen te vissen, verre van daar. Neen, een schip uit Dieppe is ter hulp gesneld en heeft de stuurloze treiler naar haar thuishaven gesleept. Nochtans was dit schip veel verder aan het korren.

De positie van het in panne liggende schip was hem bekendgemaakt door een voorbijvarende ferry die regelmatig vaart tussen Ramsgate en Duinkerke. Deze ferry was zelf onderweg geweest om het vaartuig ter hulp te komen maar werd van de taak ontlast na ruggespraak met het schip uit Dieppe. Einde goed, alles goed, zou je zo kunnen zeggen maar het blijft merkwaardig dat andere schepen, eveneens met thuishaven Etaples, helemaal gedaan hebben alsof ze onderzeeërs waren, die aldus de noodoproepen van hun havengenoot niet konden horen! Ze hebben in elk geval het hulpgeroep over de radio... niet gehoord... Ten overstaan van dit schrijnende gebrek aan solidariteit stelt zich een rechtsvraag: zijn de andere vissers deze uit dezelfde thuishaven, dan niet **verplicht** hulp te bieden? De motor van het schip was uitgevallen zodat men de vraag kan stellen: moest er alleen maar technische hulp gegeven worden? Of was er inderdaad een weigering voor om hulp te verlenen aan mensen in nood?

Feit blijft dat het scheepje uit Etaples met zijn opvarenden in een zorgwekkende toestand verkeerde. Wellicht nog niet zo erg tengevolge van het weer, maar het gebied is bezaaid met banken en er lopen hevige stromingen. Bovendien bulkt de monding van de Theems van de koopvaardij- en andere schepen die naar en van Londen varen. In dergelijke situatie **kan** een klein vaartuig zich niet alleen redden. Gaat de solidariteit op zee nu ook al gaan verloederen?

Kok. Een Liberiaans zeeman, kok van zijn beroep, heeft een rekord geslagen dat weinig benijdenswaardig is. Hij werd inderdaad samen met zijn schip aan het lot overgelaten in de haven van Plymouth. 't Is al meer dan 50 maanden dat de man zijn geliefde Liberia niet meer heeft teruggezien maar koppig als hij is, is hij nog niet van plan huiswaarts te keren! Niet dat het wat te maken heeft met de mensen thuis. Daar gaat het niet om. Hij blijft halsstarrig vasthouden aan zijn plan. Zijn rederij „Dejas Marine of Panama" is hem reeds 22.330 dollar verschuldigt. Toch werd het schip verkocht. Een vorsingsvaartuig voor de zeevisserij. De rederij stelde na de verkoop voor dat de kok *f* 11.000 dollar zou aanvaarden als laatste aanbod, als sluitstuk van de tijd doorgebracht aan boord. Maar dat nam de brave man niet; hij wil het totale bedrag waarop hij recht heeft!

Een Britse liefdadigheidsinstelling had hem een gratis vliegtuigbiljet aangeboden om naar huis terug te keren maar de kok was niet te vermurwen. Hij is duidelijk doordrongen van gezonde Afrikaanse filosofie. Hij stelde dat het alleen maar door hardnekkig aan boord te blijven was, dat hij de meeste kans kreeg zijn zuur verdiende vergoeding te ontvangen.

Hij wordt broederlijk bijgestaan door de Britse zeemansbond van Plymouth die meent dat de aangeboden som eigenlijk maar een aalmoes is en bovendien een schande, een optreden dat alleen maar mogelijk is bij rederijen onder „substandard" vlaggen.

Nog andere bemanningsleden hebben geld tegoed maar dit zijn Britten die aldaar wonen en die huiswaarts gekeerd zijn. Zelfs de gezagvoerder, een Brit, heeft nog geld te goed. Hij steunt zijn kok door dik en door dun en heeft hem nu bovendien aangeboden kooklessen te gaan nemen in een nabije kokschool.

Navel. „Het Visserijblad" heeft zich – hoe zou het anders kunnen – steeds diep gebogen over de alledaagse visgebeurtenissen die dicht bij de mens staan. Zoals b.v.b. de plotse belangstelling van de Britse reders voor de visgronden rondom de Falklands of eenvoudig die arme zeeman, maar fiere kok, die men een fameuze finantiële loer wil draaien.

Het gebeurt ook wel eens dat onze bewogenheid zich verder uitstrekt en reikt tot de diepzinnigheid van de jongens op de hoge posten. Een bewogenheid die reikt tot de naarstige vlijt die deze doodserieuze jongens aan de dag leggen binnenin de machtige wereldorganisaties, steeds met een roerende bezorgdheid voor onze (duistere) toekomst. Maar we geredelijk aannemen. Niet dat ge ze iedere dag op straat tegen het lijf loopt deze knapen. Verre daarvan.

Ge zoudt al eens denken dat ze in een andere wereld leven ware het niet dat de kijkkast ze even kan binnenbrengen in de mess, wanneer we tussen twee trekjes, de tijd nemen om te „schaffen". Dan kunt ge ze van dichtbij drukdoende bezig zien „uitgeklopt" met hun elegante spencers en hun stijve „kols". Over hun aankomende buiken overwegen ze bloedernstig wat ze met ons gaan aanvangen, misschien wel hoe ze ons nieuwe visgronden en schepen gaan bezorgen.

We zijn meermalen diep bekommert omtrent wat ze met ons gaan aanvangen. Ge weet toch maar nooit!

Ondertussen vliegen ze ook de wereld rond, van de ene hete plaats naar de andere. Terwijl sommigen naar de zwaarden grijpen uit pure oorlogszucht, toont Madonna haar gespierde welvingen en haar beroemde navel en kraait ze van de pret in dit heerlijke erotische leven.

Binst dat de geleerde jongens in de wereldorganisaties naar nieuwe weilanden in de oceanen zoeken lokken de nodigende kijkers van onze aardige visverkoopster, waarvan de eindeloze benen een ware lust zijn voor het oog, sedert onze prille jeugd open voor schoonheid.

Wat zouden de diepzinnige jongens die voor ons heil zorgen in de grote wereldorganisaties over deze bij-de-grondse aantrekkelijkheden denken? Zouden zij zoals wij, na lastige vergaderingen, soms, in dromen, met de lieve dame van hun hart – ni vu, ni connu – een avondje uitgaan?

Moeten wij hen daarvan verdenken?

Onbescheiden van ons.

Dat wel. Lin

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

STEEDS MEER, STEEDS BETER

Naast de reinigingsmachine beschikt ons atelier nu ook over een

GLASSTRAALMACHINE

die bliksemsnel het carbon van de motoronderdelen verwijdert.

TIJDSBESPAREND en dus KOSTENDRUKKEND

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!!!

OVERBEVISSING NOORDZEEHARING?

„Uit de Noordzee wordt te veel haring gehaald. Dat vormt met andere faktoren een ernstige bedreiging voor de toekomst van de haringvisserij op de Noordzee" stelt het Nederlandse Rijksinstituut voor Visserij Onderzoek (RIVO). De haring is nu gemiddeld één centimeter kleiner dan anders en heeft daardoor een prima formaat voor een maatjesharing. In Nederland is dat verleidelijk. Onze vissers zien de laatste jaren nog nauwelijks naar haring om.

Uit een rapport van de Europese Kommissie blijkt dan ook dat enkele landen het toegewezen kwotum niet opvissen. Het verschil tussen de vangstopgave aan de EG (ruim 500.000 ton) en de hoeveelheid die biologen uit de Noordzee zagen verdwijnen is voor een belangrijk deel, geraamd op meer dan 100.000 ton, naar Rusland gegaan. De overbevissing is volgens het RIVO een gevolg van de te optimistische visie van de biologen en overtredingen van de vangstbeperkingen door sommige landen.

Volgens sommige bronnen zouden vorig jaar enkele tienduizenden tonnen haring uit de Noordzee stiekem aan Russische fabriekschepen verkocht zijn. Schotse vissers worden hiervoor met de vinger gewezen. De haring zou tegen belachelijk lage prijzen overgeladen zijn op Russische schepen. Het Produktschap voor Vis en Visprodukten eist een krachtdadig optreden tegen deze illegale handelswijze.

Uit de Noordzee mag dit jaar opnieuw 500.000 ton haring worden gevangen. De Nederlandse vissers mogen daarvan 90.000 ton ophalen maar willen meer omdat andere landen hun kwotum niet benutten. De Belgische zeevisserijvloot vertoont nog weinig interesse voor haring. Van het initiële kwotum van 9.680 ton werd vorig jaar slechts 40 ton aangevoerd en verkocht tegen een gemiddelde (ophoud)prijs van 9,87 frank. In die omstandigheden is de gerichte visserij niet meer lonend. Net als vorig jaar werd dan ook een kwotaruil afgesloten met Nederland waarbij 2.100 ton haring en 200 ton makreel afgestaan werd voor 270 ton tong in de Golf van Biscaje. (gw)

Belgische haringvisserij op een dieptepunt

In 1977 werd de haringvisserij in het Kanaal en de Noordzee door de Europese Kommissie verboden om de stocks niet verder aan te tasten. Het haringbestand had zich in enkele jaren dermate hersteld dat de haringvangst in 1982 weer beperkt werd toegelaten. In het seizoen 82-83 (het traditionele haringseizoen start in oktober en loopt af eind februari) werd de haringvangst hervat. Momenteel mogen de (span)vissers het hele jaar door op haring jagen. Van Belgische zijde is nog nauwelijks belangstelling te bespeuren voor de zilverkleurige volksvis zoals uit bijgaande cijfergegevens (bron: Dienst voor Zeevisserij) blijkt.

HARING AANVOER DOOR BELGISCHE VAARTUIGEN

Jaar	*Kg.*	*Opbrengst*	*Gem. prijs*
1987	39.511	390.161	9,87
1886	414.581	4.417.750	10,66
1985	3.482.390	37.064.993	10,64
1984	5.079.604	55.855.553	11,00
1983	5.969.650	78.175.381	13,10



12.000 F. VOOR EERSTE „HOLLANDSE NIEUWE"

Zaterdag 21 mei, op Vlaggetjesdag, werd de „Haringrace" in Scheveningen van start geschoten. De SCH.123 „Holland" was dinsdagmiddag als eerste terug in IJmuiden met de eerste „Hollandse Nieuwe". De vrieshektreiler zette 2.416 emmers en 670 bakken (27.000 kg.) diepgevroren haring af. De opbrengst van het eerste emmertje werd door de rederij Jaczon BV uit Scheveningen geschonken aan een visserijprojekt van een Nederlandse missionaris in Ghana.

Voor een emmertje met dertig maagdelijke haringen betaalde Belgische bedrijfsleider Jacques de Bacquer 20.000 gulden of 360.000 frank, of 12.000 frank per haring. Ook vorig jaar kon de Brusselse handelaar de eerste „nieuwe" aan de haak slaan. Van Nederlandse zijde was weinig belangstelling voor het eerste emmertje. Voor een tweede partij, enkele emmertjes groot en opbrengst eveneens voor een goed doel, werd nog geen 5.000 gulden neergeteld.

Aan de haringtenten zal de doorsnee Nederlander ongeveer drie gulden (55 fr.) moeten neertellen voor de „Hollandse Nieuwe".

„HOLLANDSE NIEUWE IS (NOG) GEEN MAATJE

„Hollandse Nieuwe" is (nog) geen maatje. Het is haring die van mei tot september gevangen en verkocht wordt. Wat dan nog overblijft gaat na 1 oktober over de toonbank als maatjesharing.

Vorig jaar werd nogal wat Deense haring als „Nieuwe" aan de man gebracht omdat het Nederlandse haringkontingent uitgeput was. De verkoop van haring viel dan ook terug. Maar ook de Deense haring werd door Nederlandse handen „gekaakt" en op smaak gebracht zodat er nauwelijks verschil te merken was met echte Nederlandse maatjes.

Toch zijn er smaakverschillen. Afhankelijk van de plaats in de Noordzee waar de vis gevangen is en het soort plankton waarmee ze zich voeden is de haring taaier, groter of zouterf. In de Noordzee zwemmen een tiental verschillende „rassen" rond. In het diepe noordelijk deel moet de haring meer kracht gebruiken bij het zwemmen. Dat heeft voor gevolg dat hij harder is dan zijn zuidelijke soortgenoot. Haring gevoed met rood plankton is moeilijker te verwerken en heeft een typische maatjessmaak. Hij is ook groter en zouter van smaak en daarom niet door iedereen geliefd. Alleen kenners kunnen de verschillen aan de buitenkant merken.

Het haringjaar heeft zich volgens specialisten goed aangekondigd. De haringen uit 1985 die dit jaar volwassen geworden zijn vormen de grootste jaarklasse in de voorbije 25 jaar. De grote omvang van deze haringklasse in het noordwestelijk deel van de Noordzee heeft de groei van de haringen enigszins geremd. Ze zijn iets kleiner dan in andere jaren, 22 à 23 centimeter, maar ideaal voor maatjesharing.





TE KOOP

■ MOTORBOOT in polyester, buitenboordmotor 40pk, merk Mercury + trailor + alle toebehoren, voord. prijs, inl. tel. 058/23 84 27

■ VISSERSBOOT, lgte 7 m, brdte 2.20 m. motor Mercedes 220D, gepolyesterd, prijs overeen te komen, inl. tel. 058/23 62 25.

■ VISNET vr sportvisserij op garnaal 10.000 fr., tel. 050/82 52 29.

■ Kompleet GARNALENNET, stok 2m + laarzen, mt 42, 5.000 fr. Yamaha DT, 10.000 fr., halterbank, ± 50 kg gewichten, 5.000 fr. Inl. tel. 059/50 21 37.

■ SPORTVISSERSBOOT, 9.25 m L, 3 m B., motor 60pk, volledige uitrusting, ligplaats Blankenberge, Nieuwe straat, tel. 41 84 16

■ GARNAALBOOT, lgt 7 m, met toebehoren. Zwaluwenstraat 123 Oostende, tel. 059/70 42 10, spotprijs

■ HOUTEN ZEILBOOT, lgt 9 m, tel. na 18 u. 091/71 54 50

■ SCHEEPSDIESEL Thorny Craft, 75pk, 4 cyl., tel. 059/80 60 15 ('s avonds)

■ ZEILJACHT, lgt 7 m. in hout, met buitenboordmotor Volvo, niet grootzeil en trailer, tel. 011/22 53 53, pr. 120.000 fr.

■ BUITENBOORDMOTOR, 65 pk, tel. 059/50 79 63, pr. 80.000 fr.

■ BOOT voor visserij of pleziervaart, tel. 057/44 55 78 (na 18 u.)

■ VISSERSBOOT, lgt 7 m, motor 19pk, vaarklaar, S. Derycker, J. de Troozlaan 33 app. 4B, 8370 Blankenberge (na 18 u.)

■ MOTORJACHT, LGT 10 m, Nieuwe straat, Postbus 49 te 9330, Dendermonde

■ BOOT OP OPBOUW, lgt 9 m, tel. 091/71 54 50 (na 18 u.)

■ BUITENBOORDMOTOR, Yamaha Langstaart, 8pk, nieuwe staat, tel. 059/50 96 23 (na 18 u.), prijs 22.000 fr.

■ HOUTEN ZEILBOOT, type Schakel met trailer Atlanta, tel. 03/484 50 67

■ FMG PIPER, Amerikaanse boot (inboard), motor 120pk, tel 02/520 51 18, vraagpr. 400.000 fr.

■ POLYESTER ZEILBOOT, Atlanta met alu-mast en toebehoren, tel. 059/23 37 27 (na 17 u.), 23.000 fr.

■ ZEILBOOT, type Spartan, met trailer, tel. 059/80 10 76, tijdens de werkuren of na 20 u.

■ ZEILBOOT, Apache, lgt 3,5 m met grootzeil, fokzeil, spinakker, zwemvest en trailer, matige prijs, tel. 091/72 75 36 na 18 u.

■ BOOT, Bekro Triara, bruikbaar als vissersboot, met kabinemotor Volvo diesel 75pk, tel. 03/484 31 93, 180.000 fr.

■ POLYESTERBOOT, lgt 7,3 m, diesel 20pk, Ramskapellestr. 55 Knokke-Heist, tel. 050/51 40 58 (na 18 u.)

■ ROEIBOOTJE, lgt 3 m, buitenboordmotor 7,5pk, als nieuw, tel. 03/219 33 42

■ ZEILBOOT, Miror, goede staat, 24.000 fr., tel. 050/31 70 53

■ ZEILBOOT „470" met oplegger, tel. 03/485 57 94

■ KIELJACHT, lgt 6 m, mahoniehout, 100.000 fr., tel. 014/30 04 01

GEZOCHT

■ MOTORBOOT of motorzeiler, lgt 9 tot 12 m, tel. 050/71 14 46 of 71 18 01

GEVRAAGD

■ BOUWPLANS (copie) van bokkentreiler voor modelbouw, R. Ryssen, tel. 058/23 81 37

■ SCHEEPSJONGEN zoekt vaart voor zomer op visvanger, tel. 050/51 11 72

MARCEL BACQUAERT TE OOSTENDE OVERLEDEN

Te Oostende is op 77-jarige leeftijd gewezen reder ter zeevisserij Marcel Bacquaert overleden. De afgestorvene was in de visserijmiddens een bijzonder markant figuur. Zoals vele van zijn tijdsgenoten trok Marcel Bacquaert op zeer jeugdige leeftijd de grote vlakte op als visser. Amper 15 jaar was hij toen hij de visserstiel opnam en als „jongen" ging varen op het vaartuig van zijn vader, de O.132 „Christoffel Colombus". Op dat vaartuig deed hij zijn eerste ervaringen op en wist zich nadien op te werken als reder toen hij het vaartuig van zijn vader overnam. Uiteindelijk bracht hij het tot schipper en genoot in die hoedanigheid de waardering van zijn stielgenoten.

Nadat wereldoorlog II was uitgebroken trok hij, zoals veel reders en vissers, over de plas, richting Engeland van waaruit hij verder de zeevisserij bedreef.

Het was ook toen dat hij er in slaagde Engelse matrozen te redden nadat hun vaartuig, een mijnenveger, was getroffen door een Duitse onderzeeër.

Mede door het snel optreden van Marcel Bacqaert en zijn bemanning konden vele Engelse zeelieden gered worden. Een tweetal jaren geleden kon Marcel Bacquaert dan kennis maken met enerzijds de bevelvoerder van de Engelse mijnenveger en de kapitein van de Duitse U-boot. Deze samenkomst greep plaats in Oostende en toen werden heel wat verhalen uit die tijd opnieuw opgerakeld.

Een zoon van Marcel Bacquaert, die aanvankelijk ook zeevisser was, studeerde later voor priester en is thans mede-pastoor te Nieuwpoort.

Onder een ruime belangstelling werd Marcel Bacquaert naar zijn laatste rustplaats gedragen. Vele vrienden en kenissen uit de visserijmiddens hielden er aan de rouwplechtigheid bij te wonen als nagedachtenis aan een markant figuur uit onze visserijmiddens.

Namens de directie en redactie van ons blad bieden wij ons oprecht rouwbeklag aan aan de nabestaanden van de afgestorvene.

Adverteren?



(059) 32.55.59

SCAP NIEUWS

Voor vakkundige installatie van
een vangstverwerker aan boord
geheel naar uw specifieke wens
en de inbouwmogelijkheden aan boord.
Snelle uitvoering.

S.C.A.P.

Samenwerkende Vennootschap

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

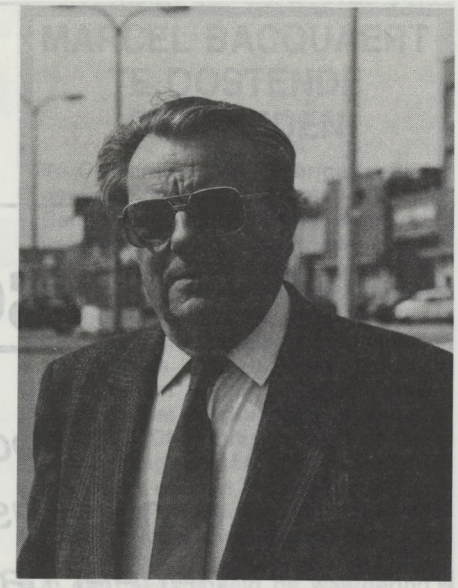
REDERSKAAI 23-24
(Voorheen Felix Degroote)
8380 ZEEBRUGGE
(050) 54 48 87

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

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

EEN BABBEL MET JEF PRAET

„MIJN GROOTVADER BETAALDE ZIJN VISSERSBOOT AF MET MOSSELEN"



Het duurt 5 telefoontjes en 3 dagen vóór wij Jef Praet ex-direkteur van het toeleverings- en scheepsbedrijf SCAP en vers gepensioneerd treffen. Wij moeten dringend onze stereotype robotvoorstelling van dé „gepensioneerde" als een op pantoffelsnelheid sloffende opa herzien.

Gepensioneerden hoeven niet zo direct als fragiele oudjes, die veroordeeld zijn tot de grote letters in de krant of vallensbang door de tuin schuifelen, afgeschilderd. Weg clichés. Jef Praet zit er vitaal en ontspannen bij want de stress die de volledige verantwoordelijkheid voor het bedrijf met zich bracht is weggeëbt. Nu mag hij als aktieve 66-tiger bouwen aan een nieuwe SCAP-tak: de Public Relations dienst. Jef Praet, sinds 1 mei gepensioneerd, maar duidelijk nog niet op rust.

Jef Praet: „Vroeger heb ik nooit mijn uren geteld, het werk moest af ook al werd het dan soms zeer laat. Nu ben ik, sinds mijn pensionering op 1 mei, voor het eerst mijn gepresteerde uren gaan bijhouden. Dit is nodig omdat ik niet boven het wettelijk vastgestelde barema mag komen dat ik als gepensioneerde nog mag bijverdienen. Per definitie beschik ik nu dus over veel vrije tijd. Dat is nu nog niet het geval maar dat komt wel".

Praet is nu officieel commercieel technisch direkteur. Wat inhoudt dat hij de Public Relations dienst bij de firma op poten zet en uitbouwt.

En de pensionering dan? „De 1ste week van mijn pensionering heb ik vrijaf genomen. Nu draai ik op eigen bepaald ritme weer mee. Zo kom ik 's morgens later toe en wat vooral belangrijk is: de stress van het direkteurschap is mij van de schouders gevallen. Zo'n verantwoordelijkheid kan soms wel eens zwaar doorwegen. Die druk is nu weg. Ik kan nu rustig de P.R.-dienst opstarten. Het is de bedoeling SCAP meer naar de mogelijke klant te brengen. Vroeger hebben wij teveel gewacht tot men zelf naar ons bedrijf kwam. Vandaag de dag is het een noodzaak geworden om de boer op te trekken willen wij zaken doen".

ZOALS DE SCHELDE TROK OOK PRAET NAAR ZEE

Terug naar af. Geboren op 11 juli 1922 (De Vlaamse Leeuw wappert, ook in eigen tuin, voor hem ieder jaar dubbel feestelijk) in het Nederlandse grens en Scheldedorp Clinge dat Kieldrecht als Belgisch spiegelbeeld heeft. „Ik ben dus een grensgeval", zegt de man wiens familienaam en taal met de ietwat zware Zeeuwse „a" bij zijn naturalisatie als Belg het expert-label meekregen.

Zijn zorgeloze jeugd kabbelt net als de Schelde in de stille beslotenheid van het vissersdorp voorbij. Maar net als die rivier wist hij aan de einder de zee en de schepen.

Praet: „Ik zou mij niet kunnen voorstellen dat ik professioneel aktief zou geweest zijn buiten het scheepvaartgebeuren om".

Een toekomst die door toeval en traditie zou groeien. Jef Praet stamt langs vaders zijde immers uit een familie van Scheldevissers. Zo voer zijn grootvader nog elk jaar naar de Waddenzee om mosselzaad die dan in de Westerschelde, toen kon het nog, op percelen werden uitgezet om tot wasdom te komen.

„Als kind heb ik uren aan de Schelde en het tijhaventje van Clinge doorgebracht. Ik herinner mij nog dat het uitbaggeren van het haventje, dat nu verdwenen is, gebeurde met kruiwagen en schoppen".

MET MOSSELEN

„Onlangs heb ik nog de koopakte weergevonden van het vissersvaartuig van mijn grootvader: 600 gulden. Hij betaalde 400 gulden kontant en de rest nadien nog 3 keer in geld en 1 keer in mosselen".

Als zijn grootvader vroeg sterft en zijn grootmoeder achterblijft met 3 kleine kinderen moet het vaartuig, een mosselhengst, verkocht worden, is het de dwingende wil van de dorpspastoor dat er één van de zonen voor zadelmaker en één voor schoenmaker leren zal, want daar had het dorp toevallig nood aan. De lange familiale visserstraditie krijgt een klap maar breekt niet. Praet: „Toen een neef van mijn vader, die nog een boot had ernstig ziek werd ben ik tijdens de oorlog, als jong en werkloos afgestudeerde nog een paar maand meegevaren op diens vaartuig. Nee, het verdronken land van Saeftinge is mij niet vreemd". Jef Praet volgt Middelbare Handelsdagschool, later aangevuld met kursussen handelsrecht en -kennis en ook statistiek. Later komt daar beroepshalve een kursus elektro-techniek bij.

Tijdens de 2de wereldoorlog wordt hij eerst één jaar tewerk gesteld in Kassel, duikt nadien 2 jaar onder in Limburg en Noord-Brabant en leert tijdens zijn militaire dienst zijn toekomstige vrouw kennen die uit Brandrijk (een gemeente ten oosten van Rotterdam) afkomstig is.

Na de oorlog komt hij op de werf van één van de grootste Nederlandse baggerfirma's: de „Amsterdamse Ballastmaatschappij".

In 1953 de grens over om er in opdracht van de „Antwerp Marine Radio Compagny" de bedrijfsbelangen aan de kust te bekortigen. Later krijgt hij van de firma opdracht om de elektriciteitsmaatschappij „Besco" op te richten en uit te bouwen.

Deze expansieve firma waarvan hij de bedrijfsleider is wordt in 1963 door het toeleveringsbedrijf Scap aangekocht waar Jef Praet hoofd van de elektriciteits- en koelingsafdeling wordt.

Tijdens de ziekte van Pros Vandenberghe wordt hij waarnemend direkteur van Scap en eind 1984, bij het overlijden van Pros, direkteur.

Over een paar maand wordt de hektreiler waarvan zoon Jos medeëigenaar wordt op stapel gezet. De cirkel is weer gesloten.

MOEILIJKE PERIODE

„Het is triestig", mijmert Jef Praet, „om tijdens een 30-jarige carrière, de Oostendse visserij zo te zien verwelken. Waar is de tijd dat de schepen hier, wegens plaatsgebrek, neus aan neus tegen de visserijkaaimuur aanmeerden. Nu liggen zij met de boeg tegen de kaai en blijft er nog veel „kaai" onbezet. De teloorgang is gedeeltelijk toe te schrijven aan het feit dat de grote rederijen en ook de IJslandvaart weggevallen zijn. Helaas valt men in Oostende veel minder terug op de familiale visserstraditie dan in Zeebrugge waar dit element juist het dynamisme van de sektor uitmaakt. Als er hier iemand van Heist komt en die heeft toevallig zijn zoontje mee dan vraag ik zo'n kleine wel 's wat die worden zal, dan klinkt het bijna automatisch: „Nô zéé goan lik me paa".

Als er in de Oostendse vismijn binnenkort geen kentering valt waar te nemen dan halen wij '92 niet. Ik denk dat Zeebrugge wel de juiste koers vaart nu".

Over Scap zelf: „In de toekomst moeten wij meer en meer buiten de visserijsektor nieuwe markten aanboren. Sinds vorig jaar hebben wij in Zeebrugge een bedrijf overgenomen en daar zijn wij aktief als toeleveringsbewijs voor de Yachting en de handelsscheepvaart.

Het valt niet te ontkennen dat wij, en wij niet alleen, een moeilijke periode door moeten. Door de afslanking van de Oostendse vloot en het feit dat meer en meer vaartuigen, omwille van het aantal zeedagen, in buitenlandse havens aanmeren, zijn heel wat mogelijkheden tot brandstofleveringen weggevallen. Komt daarbij dat men nu veel minder de scheepsmotoren laat reviseren. Vroeger gebeurde dat tijdens de jaarlijkse opligperiode, toen ging de motor volledig open. Nu wacht men tot er een defekt dreigt.

Allerhande nationale en EEG-visserij beperkende maatregelen hebben ook op de scheepswerven voor een malaise gezorgd. Momenteel staat bij ons nog enkel de Eurokotter Z.548 „Flamingo" van de gelijknamige rederij op stapel. Dan is er nog de bouw van een hektrawler van 17 meter, de O.349 „The Lady" die eind dit jaar klaar zal zijn en dan is het gebeurd. Voor het ogenblik hebben wij geen nieuwe nieuwbouwers meer. Gezien tegen '92 het totale vermogen van onze vloot tot 96.000 PK moet teruggeschroefd worden mag de N.M.K.N. geen rentesubsidies meer toestaan tenzij voor vervangingsbouw.

Komen er dus geen nieuwe orders binnen dan is onze scheepsbouwafdeling aan „herstructurering" toe. Wat er helaas op neerkomt dat een aantal werknemers werkloos worden".

„Maar", besluit de heer Praet, „wij blijven hopen".

Marc Loy

ZIJ HADDEN PECH...!

■ Tijdens het bedrijven van de bokkenvisserij kreeg de O.468 „Aran" een stuk tros in de schroef. Abnormale trillingen werden waargenomen in het achterschip terwijl de motortemperatuur verhoogde. Noodgedwongen werd op halve kracht koers gezet naar Oostende waar op de slipway werd vastgesteld dat de dichtingsring van de schroef-as averij had opgelopen.

■ Op visvak 829 viel plots de spanning van de 110 V weg aan boord van de O.369 „Koningin der Engelen". Bij nazicht bleek dat een zeewaterbuis lek was waardoor water op de dynamo was terecht gekomen. Dat veroorzaakte een kortsluiting. Het lek kon aan boord gedicht worden terwijl werd overgeschakeld op de hulpdynamo. De visserij kon normaal verder gezet worden.

■ Aan boord van de N.720 „André-Jeanine" hoorde men trillingen op het achterschip. De schroef werd onmiddellijk uitgeschakeld en de netten gewonden. Na enkele keren voor- en achteruit te hebben gemaneuvreerd bleek alles weer normaal.

Nadien werd echter vastgesteld dat het vaartuig water maakte via de schroefas, waarop de visserij werd gestaakt en koers gezet naar Nieuwpoort. Op de kuisbank stelde men vast dat een stuk rode touw rond de schroef en schroefas was gedraaid.

■ Tijdens het koers lopen naar de visgronden stelde men aan boord van de O.279 „Ramblers" vast dat het toerental van de motor verminderde en abnormale rookontwikkeling uit de uitlaat kwam. Op slow werd naar de thuishaven gevaren waar een hersteller vaststelde dat de klep van de derde cylinder gebarsten was.

■ Bij het afmeren van de O.349 „The Lady" aan een kaailadder van de Oostendse haven, werd averij berokkend aan bewuste ladder.

■ Aan boord van de N.75 „Sarvy" werd tijdens de visserij een hevige klop gehoord in het achterschip waarop tevens de motor stil viel. Na verschillende keren voor- en achteruit te hebben geslagen kwam de schroef weer vrij maar de motor haalde niet het gewenste toerental terwijl het schip bleef trillen.

Besloten werd de terugreis aan te vangen. In de haven van Nieuwpoort slaagden duikers er in een dikke tros van rond de schroef te verwijderen.

■ Aan boord van de Z.207 „Adamtje" stelde men vast dat de motordruk 1 kg. lager dan normaal stond. Bij nazicht bleek dat zich brandstof in de olie had vermengd. Er bleek zich een lek in de verstuiversleiding te hebben voorgedaan. In de Engelse haven van Padstow werd nieuwe olie aan boord gedaan waarop de visserij werd voort gezet.

■ Bij het aandoen van de Oostendse havengeul door de Z.201 „Marie-Madeleine" werd een hevige klop in het achterschip gehoord. Nadien werd het vaartuig droog gezet en toen bleek dat een schroefblad beschadigd was terwijl de keerkoppeling eveneens schade had opgelopen.

■ Aan boord van de Z.578 „Carohein" werd tijdens het koers lopen naar de thuishaven een hevige klop in het achterschip gehoord. Bovendien daalde de snelheid van het vaartuig terwijl de temperatuur steeg. Bij nazicht in de thuishaven bleek dat de top van een schroefblad was afgebroken terwijl twee andere schroefbladen beschadigd waren.

■ Tijdens de visserij op visvak 2111 kreeg men aan boord van de O.333 „Marco" een oproep van de Z.324 „Wielingen" met verzoek om sleephulp wegens een defect aan de schroefas. De sleep verliep zonder moeilijkheden naar Liverpool.

■ Ook de Z.41 kreeg af te rekenen met een motordefect. Daarom werd de sleephulp ingeroepen van de Z.128 „Rembrandt" die het onklaar geraakte vaartuig naar de haven van Zeebrugge opsleepte.

■ Tijdens het overgeven van wisselstukken op zee werd door de O.100 „Emelie" averij berokkend aan de O.20 „Goewind". Hierbij liep de O.20 averij op aan bakboordzijde achter.

■ Op visvak 2105 kreeg men aan boord van de O.127 „Okeanos" een oproep van de Z.507 „Desiré" ingevolge een brand aan boord. De „Okeanos" zette onmiddellijk koers naar de plaats van het onheil waarna brandslangen werden overgegeven om de brand te helpen blussen. Door de hevige deining brak de brandslang van de O.127 en spoelde over boord. Met de brandslang van de Z.507 op de lenspomp van de „Okeanos" slaagde men er in de brand te bedwingen die zich in de motorkamer had voorgedaan. Daarna zette de „Okeanos" de visserij verder.

■ Tijdens het maneuvreren in de haven van Oostende werd door de Z.96 „Jan van Gent" averij berokkend aan de aldaar gemeerd liggende Z.296 „Mooie Meid". Hierdoor werd het heklicht gebroken.

■ De netten van de Z.86 „Surcouf" kwamen vast te ziien een aan onder water zittend voorwerp. Na hard winden werd de boel toch los gekregen zonder averij. Nadien werd evenwel vastgesteld dat de hydraulische oliepomp van de lier constant bleef mee draaien. Door die overbelasting steeg de temperatuur van de motor. Koers werd gezet naar de thuishaven waar werd vastgesteld dat de topas vooraandrijving van de pomp gebroken was.

■ Nadat vorige maand reeds twee vaartuigen bij het vissen een bom in de netten kregen viste de N.525 „Golfbreker" vorige week een zeemijn op. De N.525 kreeg omstreeks middernacht het springtuig in de netten en maakte meteen rechtsomkeer naar de thuishaven. Ontmijners hebben het springtuig aan boord onschadelijk gemaakt.

Adverteren?
(059) 32.55.59

Met
de sympathie
van de

Generale Bank

SCHRIJVEN MET EELT OP DE HANDEN

JOZEF VANTORRE

In de visserij aan de Oostkust woekert de familienaam Vantorre als geen andere. Ze hebben er zelfs een straatnaam mee bedacht. Als we dan ook nog de naam Van Torre met deze van Vantorre samentellen, dan komen we tot een begrip dat uit de visserij niet weg te denken is.

Als er dan één naar de pen grijpt en een roman brouwt, kent men die naam tot in de verste stofhoeken van Vlaanderen. Jozef Vantorre, alias „de kavijak" gooide vijftien jaar geleden een bom in het elitaire literaire wereldje. Het Vlaamse auteurskransje was meer dan beschaafd gechoqueerd en het uitgeversgild steigerde: een werkmens die een roman pende zonder punten, komma's, hoofdletters, noch complexen. Dat niet!

„De Kavijaks" is een naturalistisch, aangrijpend familie-epos. Het werd een bestseller, met drie (of waren er vier?) drukken en tienduizend verkochte exemplaren... en de Kavijaks komen terug. Straks gooit de uitgeverij De Bezige Bij (Amsterdam) het boek, vijftien jaar na zijn debuut, weer op de Vlaamse en nu ook de Nederlandse markt.

Vorig jaar speelde Vantorre nog thuis met zijn „Waar De Meeuwen Schreeuwen". Het harde labeur van de Zeebrugse garnaal- en plankenvissers. Een boek geschreven met zeewater, op het ritme van de golven.

En Vantorre schrijft zoals hij spreekt: vertellend.

LIEFDE-HAAT

Vantorre en de zee, een verhaal apart.

Jozef houdt van de zee, maar gaat daarbij liefst niet verder dan de laagwaterlijn. Daar kan hij kruien, strandjutten en... mijmeren. Alles wat verder ligt laat hij over aan de anderen.

Als vroegere stortbaas bij Decloedt, loopt hij nu nog wacht op de PACIFIQUE, een sleephoppenzuiger. Een leven op het water dus, maar dan dicht tegen de kade aan.

Van zijn 7 broers hebben er 3 de Ibisschool volledig uitgelopen maar geen één is er op zee geweest: *„Ik heb wel verschillende ooms gehad die visser waren en vanaf mijn 14de ben ik ook al met sportvisserij bezig geweest. Ik heb menig bootje zelf gebouwd maar om nu echt visser te zijn; nee, dat zag ik toch niet zitten.*

Na de oorlog, toen ik samen met mijn vader en 2 broers in de bouw zat, zijn wij ooit door mijn oom, die geen bemanning samen kreeg, aangemonsterd geweest. Wij zijn toen een maand of twee in zee geweest maar hebben veel tegenslag gekend zodat ik in die periode wel drie keer geld van mijn spaarboekje heb moeten afhalen".

Jozef Vantorre was amper de „muur" (Leopold II-dam) voorbij of hij kreeg al heimwee. *„Voor de paar keer dat wij eens, zonder motorpech, drie volle dagen op zee waren was ik al blij dat wij weer één of ander defekt opliepen en dat wij naar huis konden".*

Vantorre blijft dus in de bouw en in 1947 helpt hij de nieuwe vismijn opmetselen. Hij snuift de zee en bewondert zijn vissers maar liefst van op de wal.

Zijn 5 zonen volgen, met hart en ziel, de visserijschool in Heist en 3 varen er vandaag nog ter visserij: Jan op de Z.67, Henri op de Z.472 en Kris op de O.41.

„Ja", zegt Vantorre, *„hoe komt de jeugd in de visserij terecht? Als al die jonge gasten uitgaan en ze zien daar in de cafés en Lunaparken hoe die „lavertjes" (scheepsjongens) zo maar duizend ballen op tafel gooien terwijl zij zelf met moeite honderd frank drinkgeld krijgen, dan zijn ze vlug gemotiveerd om te gaan vissen. De één trekt dan de andere mee„.*

SCHRIJVEN

Vantorre had sinds zijn lagere (schaarse) schooltijd geen letter meer op papier gezet... tot op zekere dag:

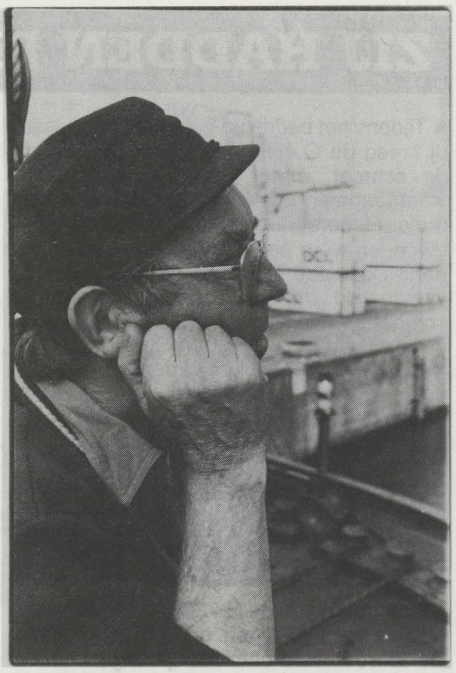
„Wij lagen aan de kaai op wacht. Het was één van die triestige doorzopen dagen en ik stond op de brug naar buiten te kijken, als ik uit een van de cafeetjes een visser met een stuk in zijn kraag zag waggelen en wel drie keer tegen de grond kletsen. Uit verveling ben ik toen in een cahier, dat daar toevallig onder handbereik lag, die man beginnen beschrijven, een paar bladzijden lang. En ik ben niet meer gestopt. Na 14 dagen had ik al negentig bladzijden en uiteindelijk zijn het er driehonderd geworden. Ik heb dat manuscript nog altijd op mijn zolder liggen. De microbe van het schrijven had mij toen zo te pakken dat ik 's avonds, na het eten, naast de jongens die hun schoolwerk aan het maken waren, ging zitten en een uur of twee schreef. Ik schrijf altijd zoals ik vertel. Ik herlees nooit mijn tekst die trouwens wemelt van de fouten.

Thuis heb ik ook nog het manuscript liggen van mijn onuitgegeven roman: *„Ik schiep de vrouw". Over een man die noch seksueel, noch relationeel bij zijn vrouw aan zijn trekken komt en als vlucht dan maar brieven gaat schrijven aan een denkbeeldig meisje. Zijn vrouw krijgt zo'n brief onder ogen en denkt dat hij echt met een ander te doen heeft. De man speelt het spel nu mee en geraakt op die manier meer en meer opgesloten in zijn eigen droomwereld met een ideale relatie. Hij begint dus onbewust een verhouding met zijn fantasie en zijn schrijven aan te gaan".*

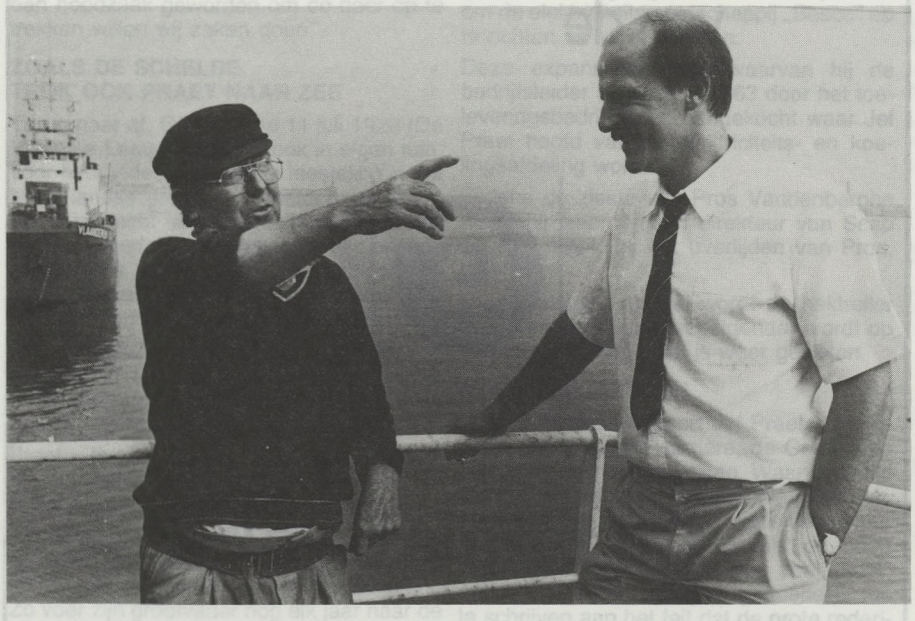
Een ander schrift bevat het „Eindeloos einde" een roman die ik later gefilterd heb tot „Waar de meeuwen schreeuwen". Maar ooit zou ik nog echt eens een roman, met de visserij als onderwerp, willen schrijven.

KAVIJAKS

Mijn „Kavijaks" is als volgt ontstaan. Op zekere dag geraak ik in discussie met één van mijn werkmakkers over uitgaan, familiaal geluk, geld, sparen en van het leven profiteren. Ik zie de situatie nog voor mij, ik was juist een bout aan het vastzetten aan



„Kijk HET boek over de visserij is nog niet geschreven". (foto Van Middelem)



Jozef Vantorre samen met Marc Loy. „Maar om echt visser te worden; nee, dat zag ik toch niet zitten". (foto Marc Van Middelem)

één van die stortbuizen en op dat moment heb ik het besluit genomen: vanavond begin ik een boek te schrijven over mijn familie: het is „De Kavijaks" geworden. Ik heb het in één trek doorgeschreven. Iedere avond een uur of twee. Dan schrijf ik in één ruk door, zonder herlezen, zonder schrappen. Soms staan er wel tachtig fouten op één bladzijde maar ik ben dan niet meer te remmen. En terwijl ik dan schrijf beleef ik alles opnieuw. Het was alsof ik weer thuis was, soms moest ik stoppen omdat de tranen over mijn wangen liepen.

Ook in „Waar de meeuwen schreeuwen" ben ik al schrijvend echt mee aan boord. Misschien is het daarom dat de vissers het boek zo goed ontvangen hebben. Twee maand na verschijnen was die druk omzeggens volledig uitgeput."

UITGEVERS

In „De Kavijaks" tekent Vantorre naturalistisch precies zijn vooroorlogse tijd, de microcosmos van een kroostrijk gezin, op de vloedlijn van de marginaliteit. Ieder van de dertien kinderen kookt zijn eigen potje en scharrelt de eigen beetjes uit de vuilnisbakken bijeen. Met de armoede als troef slaan de broers en zusters er zich in de moeilijke oorlogsjaren door en vormen veelal eensgezind blok tegen, een in het blinde weg kommanderende en zich aan zijn dochters vergrijpende, vader („de generaal"). Oorlogsellende, honger, gevaar en strandjutterij binden de familie tot levenslange solidariteit. Vantorre legde het allemaal vast: jeugd, oorlog en Daisy. Een trilogie voor de prijs van één roman. Ooit bijna verfilmd, nu uitverkocht, maar één dezer dagen weer op de markt.

„Toen ik mijn „Kavijaks" af had voelde ik het: dat boek MOEST uitgegeven worden! Maar wat wist ik over het uitgeven van boeken? Dus wat doe ik: ik neem het eerste het beste boek uit het rek van mijn kinderen,



„Maar wat wist ik over het uitgeven van boeken?" (foto Van Middelem)

en lees daarop de naam van de uitgeverij Manteau uit Brussel. Ik stuur mijn manuscript daar naartoe en ik krijg van Julien Weverbergh te horen dat mijn boek daar niet uitgegeven kan worden omdat de Nederlanders mijn taalgebruik niet zouden begrijpen. Hij stuurt het manuscript wel door naar Daniël Robbrechts, die er een literair verslag van maakt en het op zijn beurt aan de Standaarduitgeverij doorgeeft. Acht maand later had ik nog steeds geen nieuws en wat blijkt: Jos Vandeloo, die bij de Standaard werkte, had mijn manuscript gewoon in de vuilnisemmer gekieperd.

Waarschijnlijk was hij nijdig omdat een gewone arbeider een goed boek kon schrijven.

Hetzelfde maakte ik mee op de boekenbeurs in Antwerpen. Wij signeerden daar boeken, met drie auteurs van dezelfde uitgeverij. Bij mij stonden de mensen in de rij, bij de andere auteurs kwamen er hoop en al vijf mensen. Welnu: die twee andere auteurs hebben mij achteraf nooit meer zien staan, laat staan dat ze nog één woord met mij gesproken hebben.

Bij De Bezige Bij daarentegen ben ik niet als een arbeider ontvangen maar als auteur. Die mensen hebben naar mij geluisterd, ze hebben de moeite gedaan mijn boek te lezen en ze hebben gezegd: wij gaan dat boek weer uitgeven, want dat is een tijdloos dokument, dat niet verloren mag gaan. Ik kreeg daar al meteen een omslag met dertigduizend frank. Zo'n ontvangst is mij in Vlaanderen nooit te beurt gevallen. Hier zwijgen ze je liever dood".

KWAAD

„Waar ik me echt kwaad om kan maken, en ik heb dat ook in mijn „meeuwen" geschreven, dat is het feit dat men de garnaalvisserij gewurgd heeft. Wij moeten vandaag de dag onze garnaalschuiten afbreken en dat komt door een verkeerde visie op de visserij, een visie die alleen maar oog heeft voor de grotere vaartuigen. Kijk: HET boek over de visserij dat is nog door niemand geschreven. De sociale toestanden die er in de visserij heersen, daarover vind je geen boek. Eén voorbeeld: de brandstof is nu goedkoper dan in het begin van de zeventiger jaren en toch houden de meeste reders nog steeds tien procent af op de besomming, dat is tien procent die uit de zakken van de bemanning gehaald wordt. Het kan zijn dat die maatregel zin had als de brandstof ontzaglijk duur was, maar vandaag de dag gaat die vlieger toch niet meer op, zeker. Wie komt er op voor de vissers zelve? Niemand toch. Zolang de visser geld verdient is hij best tevreden, maar als het slecht gaat is hij aan zichzelf overgeleverd en heeft hij niemand waarop hij kan terugvallen.

Interview afgenomen door
Marc Loy en
Flor Vandekerckhove.





DRUKKERIJ
NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

WIJ DRUKKEN VAN VISITEKAARTEN
TOT KLEURRIJKE BOEKEN
EN BROCHURES.

BEKWAME VAKLUI
MODERN MACHINEPARK

VRAAG ONZE PRIJZEN !

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

ACHTERGRONDEN BIJ DE

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

In april hadden er geen zittingen plaats van de Onderzoeksraad. Onze medewerker Robert Coelus gebruikte de vrijgekomen tijd om de wetteksten uit te pluizen en U een overzicht te geven van de samenstelling van de raad.

De onderzoeksraad voor de scheepvaart werd ingesteld bij wet op 30 juli 1926 en bekend gemaakt in het Staatsblad van 11 augustus 1926.

Dit gebeurde tijdens de regering van koning Albert en Minister A. Anseele, minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart.

De wet werd besproken en aangenomen in de vergaderingen van de Kamer van de Volksvertegenwoordigers op 6 en 25 mei 1926 en de bespreking en aanneming in de Senaat gebeurde in de vergadering van 14 juli 1926.

De wet omvat 56 artikelen en is ingedeeld in vijf hoofdstukken. We halen hier de voornaamste artikelen aan.

Instelling en bevoegdheid

art. 1 De opdracht van de raad bestaat erin de oorzaken van de zeevaartongevallen, welke Belgische zeeschepen betreffen, op te sporen en vast te stellen.

art. 2 De onderzoeksraad oefent daarbij disciplinaire rechtsmacht uit op de kapiteins en schippers, de dek- en machineofficieren en de hoofd-telegrafisten der in vorenstaand artikel bedoelde schepen, alsmede op elken, zelfs niet gediplomeerden persoon, die de verantwoordelijkheid draagt voor de wacht of belast is met het voeren van een schip.

Wanneer een der aan deze rechtsmacht onderworpen personen zijne beroepsplicht verzaakt heeft, kan de raad hem, zelfs bij afwezigheid van alle ongeval, een tuchtstraf opleggen.

art. 3 De tuchtstrafmaatregelen zijn:
De waarschuwing;
De vermaning;
De schorsing van diploma's of vergunningen en de ontzetting van het recht om voor een termijn van niet meer dan twee jaar in de betrekking te varen.
De intrekking van diploma's of vergunningen en de ontzetting voorgoed van het recht om in de betrekking te varen.

art. 4 Stelt de raad de lichamelijke ongeschiktheid vast van één der personen over welke hij rechtsmacht heeft, dan kan hij zijn diploma of vergunning schorsen of vernietigen; vaart die persoon zonder diploma of vergunning of is hij houder van een buitenlands diploma, zo kan de raad hem ontzetten om in zijn betrekking op Belgische schepen te varen.

art. 5 De rechtsmacht van de raad is van louter administratieve aard en de straffen welke hij uitspreekt hebben uitsluitend betrekking op de tucht.
Zijne uitspraken zijn voor de rechter geenszins bindend ten aanzien van de schadeloosstelling in strafzaken of van de beteugelende vervolgingen.

Inrichting

art. 11 De zetel van de raad is te Antwerpen gevestigd.
De voorzitter kan bij bevelschrift op vordering van de Rijkskommissaris of ambtshalve beslissen, dat de raad zich naar een andere gemeente van het Rijk zal begeven. (vb. naar Oostende)

art. 12 De onderzoeksraad bestaat uit een voorzitter, een of meer ondervoorzitters en uit bijzitters.

De raad vergadert geldig wanneer tenminste vijf leden aanwezig zijn: de voorzitter of een ondervoorzitter en vier bijzitters.

art. 13 De voorzitter en de ondervoorzitters worden, op voorstel van de Minister van het Zeewezen, door de Koning voor het leven benoemd.

art. 14 De bijzitters worden, ten getale van ten minste twintig, door de Koning benoemd voor een termijn van drie jaar; zij zijn herkiesbaar.
Onder deze bijzitters moeten er ten minste twee het diploma van schipper ter visserij bezitten.

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE

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

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

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust en in 't bijzonder **bij S.C.A.P. Oostende.**

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

art. 15 en 16 Bij de raad worden aangesteld:
Een griffier en een of meer toegevoegde griffiers.
Een Rijkskommissaris en toegevoegde kommissarissen.

art. 15 Alle rechterlijke en bestuursoverheden alsmede de consuls van België zijn gehouden de Rijkskommissaris bij beknopt verslag in te lichten over de zeeongevallen en de feiten welke tot rechtsmacht van de raad behoren en waarvan zij kennis hebben gekregen in de uitoefening van hun ambt.
Elke belanghebbende heeft het recht om bij de Rijkskommissaris een aanklacht in te dienen.

Rechtspleging

art. 21 Ten verzoeke van de Rijkskommissaris of zelfs ambtshalve vaardigt de voorzitter een bevelschrift uit, waarbij plaats, dag en uur voor de bijeenkomst van de raad vastgesteld en de ter vergadering opgeroepen bijzitters aangeduid worden. Voor de oproeping van de bijzitters zorgt de Rijkskommissaris.

art. 22 Op de gestelde dag deelt de voorzitter de raad het ontvangen advies, de ingediende aanklacht mede of zet de feiten uiteen welke tot de vergadering aanleiding gegeven hebben.
Na de Rijkskommissaris te hebben gehoord, beslist de raad of het onderzoek dient ingesteld. Hij is evenwel gehouden hiertoe over te gaan in geval van verlies van een mensenleven, van zwaar lichamelijk letsel, van verlies of verlating van een schip, van aanvaring met om het even welk vastliggend of drijvend lichaam, van schade aan een ander schip op andere wijze dan door een aanvaring veroorzaakt, van stranding, brand, stoffelijke schade, waardoor de zeewaardigheid van het schip of zijne veiligheid wordt verminderd of na verloop van een voldoende tijd opdat een schip als zonder tijding vergaan zou kunnen beschouwd worden.

art. 23 Elke dagvaardiging om voor de raad te verschijnen geschiedt ten verzoeke van de Rijkskommissaris.

art. 24 tot art. 31 bepalen de formaliteiten voorgeschreven voor het verhoor.
Getuigen moeten de eed afleggen.
Betrokkenen niet.
De raad heeft de meest uitgebreide macht van onderzoek.
De raad mag bevel geven tot onderzoek door deskundigen, onder andere tot een geneeskundig onderzoek.
De betrokkene moet in eigen persoon verschijnen, tenzij de raad er hem om ernstige reden er toe machtigt zich door een bijzondere lasthebber te laten vervangen. De betrokkene mag zich doen bijstaan door een raadsman (art. 62 wet van 18 juni 1869).
De betrokkene mag getuigen doen horen en er door de Rijkskommissaris doen dagvaarden.

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

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.

art. 32 De terechtzittingen van de raad zijn openbaar.
De beslissingen worden in het openbaar uitgesproken.

art. 35 Voor de onderzoeksraad wordt noch burgerlijke partij gesteld, noch enigerlei tussenkomst aangewend, zelfs met het oog op een gemeen vonnis.

art. 36 De beslissingen van de raad worden door de Rijkskommissaris aan het Beheer van het Zeewezen medegedeeld.

art. 39 De beslissingen van de raad zijn niet vatbaar voor hoger beroep.

art. 40 De beslissingen van de raad kunnen door verhaal in verbreking (cassatie) bestreden worden. Het verhaal mag uitgeoefend worden door de Rijkskommissaris of door de persoon op wie voorziene maatregelen werden toegepast.

art. 42 Na de Rijkskommissaris gehoord te hebben kan de raad zijn beslissing herzien indien hij oordeelt dat in de toestand van de betrokkene wijziging gekomen is.
De eis tot herziening wordt zonder rechtsvorm tot de voorzitter gericht door de Rijkskommissaris of door de betrokkene.
Hij mag eerst één jaar na de beslissing, waarvan de herziening wordt aangevraagd, ingediend worden.

art. 43 Worden nieuwe feiten aan de dag gebracht welke van aard mochten geweest zijn om op de beslissing van de raad invloed te hebben, dan mag door de Rijkskommissaris en door de persoon op wie een tuchtmaatregel werd toegepast, om een nieuw onderzoek gevraagd worden.

art. 44 De persoon op wien, buiten het intrekken voorgoed van diploma's of vergunningen, een tuchtmaatregel werd toegepast, zal om herstel in eer en rechten kunnen vragen.
Dit zal, nadat de Rijkskommissaris gehoord werd, kunnen uitgesproken worden, indien de betrokkene, in de loop van een termijn van vijf jaar varens, sedert de toepassing der tuchtstraf blijkbare bewijzen van vlijt en bekwaamheid heeft gegeven.

art. 56 Al wat de uitvoering van deze wet betreft zal bij een koninklijk besluit geregeld worden.

Samenstelling van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart.

Lokalen: Antwerpen: Hof van Beroep Arbeidshof, Waalse kaai 37, zaal B
Oostende: Gerechtshof (Rechtbank van Koophandel)

Voorzitter: J. Gepts

Ondervoorzitters: J. Guffens en H. Donckers

Rijkskommissaris: R. Carly

Griffier: W. Hermans

Adjunct-griffier: E. Coessens en J. Michielsen

Bijzitters:
1 Kapt. R. Babusiaux
2 Kapt. R. Campana
3 Kapt. P. Campion
4 Kapt. E. Carette
5 Werktuigk. V. Cnockkaert
6 Werktuigk. E. De Bens
7 Schipper Th. De Groote
8 Kapt. A. De Mulder
9 Ir. P. De Wever
10 Kapt. M. Everaerd
11 Kapt. R. Ghijs
12 Schipper B. Haelewijck
13 Schipper P. Hennaert
14 Werktuigk. J. Horemans
15 Kapt. A. Hubert
16 Ir. W. Ritsky
17 Schipper G. Savels
18 Werktuigk. E. Vanderstien
19 Schipper L. Van Hove
20 Werktuigk. C. Van Oekel
21 Kapt. P. Wats
22 Kapt. A. Westerlinck

HEKTREILER O.154 WILMAR TE WATER

Zaterdag 4 juni om 17 uur wordt de nieuwe hektreiler O.154 Wilmar te water gelaten en gedoopt op de Scheepswerven Seghers aan de Slipwaykaai in het Oostendse havengebied. De moderne aanwinst voor de Oostendse vloot werd gebouwd voor rekening van de BVBA Wilmar van schipper Willy Lepeire en zijn echtgenote Marina Nollet. Vriend des huizes Martin Vanderstraeten werd vereerd met het peterschap terwijl mevrouw Maertens, echtgenote van ir. Luc Maertens van de Dienst voor Zeevisserij, als meter optreedt. Direkteur Dirk Demaeght van de Vrije Visserijschool Paster Pype neemt de doopgeplogendheden op zich.

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

CORNELIS REES
DE MAN DIE JAN BART KAAPTE!

Dit is het vierde deel van onze reeks over beroemde Oostendse kapers. In vorige afleveringen van HVB had Walter Debrock het uitgebreid over Willem & Paulus Bestenbustel en over Erasmus de Brouwer.

Dat niemand veilig was voor de Oostendse kapers bewijst deze bijdrage over Cornelis Rees. Hij kaapte het vaartuig van de beroemde Duinkerkse zeeheld, Jan Bart.

In de prijzenlijsten van de vaartuigen, varende ter kaapvaart, vinden we plots ene Cornelis REES, als komende, in de lente van 1674, van Zeeland naar Oostende met het inzicht om er te kaap te varen op 's lands vijanden, „commende van Zeelant naer d'Haven deser stede omme tevaeren met commissie van dese landen".

Hij brengt als certificaat van goed gedrag tevens twee Franse schepen mee die hij veroverd had onderweg en die later te Oostende zullen worden verkocht resp. op 5 en 6 oktober 1674.

De opperreder van Cornelis Rees wordt Jan Tenhooff, die vaak voorkomt als reder of als „borghe", d.i. waarborg stellend (gewoonlijk voor 4.000 florijnen) voor een kaper en zijn opbrengst, dikwijls in gezelschap van andere begoede burgers.

De toelating om te kaap te gaan varen, de „patente" of commissiebrief, van Cornelis Rees dateert in de lijst der patenten van 18 mei 1674. Op dat ogenblik is de Oostendse burger Pieter van Beughem de borge van Rees (soms vermeld als Reers wegens de grote fantasie waarmee de klerken van die tijd de familienamen manipuleren...). Rees zal het bevel voeren over een fregat van 12 stukken geschut, de „Ste Marie".

Tenhooff en van Beughem zullen later nog samen een andere topman van Oostende's zeelui uitreden, Filips van Maestricht de Oude, met zijn fregat „de Stadt Oostende". Ze zijn beiden dus ervaren in kaperijzaken.

De akte van verlening van de patente ter kaapvaart vermeldt reeds dat Cornelis Rees „innewoonder deser stede is" en de behoorlijke eed van trouw aan de koning heeft afgelegd. De authentieke tekst laten we hier volgen:

„Is gecompareert in persoone Sr Jean Tenhooft opperreder en depositaris van schepe sijnde eene fregatte gereet ten oorloghe genaempt Ste Marie gemonteert met twaelf stucken geschut presenteerende daerop voor capiteyn den persoone van Cornelis Rees, innewoonder deser stede en voor borghe Sr Pieter Van Beughem ende den voors Cornelis Rees compareerende in persoone denselven heeft gedaen den behoorlycken eedt als capiteyn en van getrouwicheyt aen sijne Co Mat. Actum ut supra".

Het „Actum ut supra", d.i. geacteerd als hierboven, duidt op de tekst van de datum die bovenaan de verklaring prijkt en die is 18 mei 1674.

Op 19 juli 1674 brengt Cornelis Rees te Oostende een oorlogsschip van Duinkerke op, veroverd na een zeegevecht, een „galiote" van 24 last, geheten „de Conninck David", met 2 stukken geschut bewapend en bemand door 50 man en 5 jongens. De kapitein van het aldus gekaapte schip is niemand minder dan de later beroemd geworden Duinkerker zeeheld Jan BART.

Hier volgt de authentieke tekst uit de prijzenlijsten:
„Heeft in zee verovert een oorloghschip sijnde een galiote van Duynkercke genaempt de Conninck David groot ontrent 24 lasten gemonteert met twee stucken canon ende 2 int balast dequipage van de voors galiote was 50 manen ende 5 jongen daerop capn was Jan Bart alhier op gebrocht den 19 July, sijnde het voor. fransch oorloghschip te weten een galiot verovert geweest naer een zeegevecht.



In margarine wordt dan de naam van Tenhoof vermeld en de afrekening na verkoop van de prijs: „gerekent van dese prinse voor hr Jean Tenoff als deprs (d.i. depositaris ± boekouder) den 16 7bris (september) 1675" en dan volgen de cijfers, waarbij de bruto ontvangst de som van 1045-18-0 fl; bedraagt en de netto winst 707-16-3 fl.

Een in het Frans gesteld rapport van de Admiraliteitszetel van Oostende naar Brussel vermeldt: „le Capne Cornelis Reers at prins en mer un navire de guerre nommé le Roij David, dont estoit Capne Jean Bart de Dunquerque". Dit stuk dateert van 1 september 1674.

De data en de namen laten er geen twijfel over bestaan dat het wel degelijk over de later beroemde Jan Bart gaat.

Het is helaas, een feit dat de Franse historici nooit over deze verovering en gevangenneming van hun grote zeeheld hebben gepiept. Wellicht hebben ze gedacht dat dergelijk incident een soort van smet zou werpen op de faam van Jan Bart... en daarom hebben ze gemeend het te moeten verzwijgen. Ofwel hebben ze niet goed gezocht... Wie weet?

We nemen als voorbeeld van die vergetelheid de Franse specialist van de Franse kapersoorlogen, Henri Malo, die langdurig en op diverse plaatsen over Jan (Jean) Bart heeft gepubliceerd. Hij spreekt er vnl. over in zijn twee boeken „Jean Bart" en „Les Corsaires dunkerquois et Jean Bart".

Hij stipt aan hoe Jan Bart, in het begin van zijn carrière, de ganse Noordzee doorklieft met zijn **galiote,** „le Roi David". En, vermeldt hij verder, zijn reder vertrouwde hem nadien het schip „la Royale" toe.

In een andere versie verhaalt Malo dat Bart met zijn „Roi David" terug te Duinkerke is op het einde van **juni,** maar dat hij **zes weken later** de haven verlaat met onder zijn voeten een nieuwe kaper, de fregat „la Royale".

Tussen eind juni en zes weken later is er een volledig gat. Omdat intussen Jan Bart door Cornelis Rees naar Oostende werd gebracht als krijgsgevangene!

Jan Bart zal wel niet lang in gevangenschap vertoefd hebben, want tussen Oostendenaars en Duinkerkers bestond er een soort broederschap, zodat het uitwisselen van gevangenen tussen hen kinderspel was, en spreekwoordelijk vanzelf ging.

Nu, Cornelis Rees liet het niet bij Jan Bart.

Hij had op 1 juni, in gezelschap van een andere Oostendenaar, Jaspar Verstelle, reeds een Engels schip opgebracht. Het was een schip varende zonder zeebrieven en gaande van Rotterdam naar St. Valéry, genoemd „de Coopmansliefde" en waarschijnlijk reeds in mei veroverd. De buit lag echter in proces te Brussel en we weten niet hoe dit proces is afgelopen. Bij deze Engelse prijs was bovendien een „galliotte" van Hamburg meegevoerd, „de Jonas", geladen met wijn en brandewijn.

Na zijn wapenfeit op Jan Bart, brengt Rees op 13 september opnieuw een prijs op, „de Blauwe Duyfve", een haringbuis, hernomen op een Frans oorlogsschip van Kales, met de goede opbrengst bij verkoop van 3774 gulden, en steeds met Tenhooff als reder.

Op 1 oktober 1674 komt hij de haven binnen met een „oorlogschipken" van Kales, bewapend met 4 stukken, dat 1147-14 gulden opbrengt.

In december 1674, nogmaals in compagnie van Jaspar Verstelle, verovert Cornelis Rees een schip geladen met graan, dat wegens lekkage werd opgebracht in Engeland en aldaar werd verkocht voor 780 gulden.

In gezelschap van een andere befaamde Oostendse kaper, Nicolaas De Rudder, werd door hem opgebracht op 8 juli 1675 een „galiote" van 50 à 60 last, de „St. Anna", komende uit Pommeren, geladen met Noors hout, brandewijn en azijn en ver-

➤

overd daags voordien. Het bracht 7268 gulden op.

Rees kende dus zijn vak en oefende het goed uit.

Maar, na de laatste buit verdwijnt hij uit onze patenten- en prijzenlijsten. Is hij wellicht in een andere sector terecht gekomen? Het gebeurde wel meer dat kapers naar de koopvaardij trokken. In elk geval we horen te Oostende van hem niets meer.

Maar met de verdwijning van Rees is Jan Bart nog niet van de Oostendenaars verlost.

Gedurende dezelfde oorlog zal hij er nog met zijn neus op stuiten. Aldus is er de Oostendse kaper Joos Ferron, die reeds op 23 mei en 24 juli 1674 een patente voor de kaapvaart verkreeg, voor een fregat „St. Jacques", van 35 last en 6 à 8 stukken geschut, eveneens met als reder Tenhooff. Op 31 januari 1676 vaart hij dan met een snauw „de Jonghe Marije", van 16 last en 4 stukken kanon en 4 steenbassen. Op 19 augustus 1676 krijgt hij patente voor een andere snauw, „de heylighe Drijvuldicheyt", van 20 last en met 2 stukken geschut. En daarmee herovert hij op Jan Bart, „vaerende ten oorloghe met fransche commissie van Duynkercke", een fluit geladen met Noors hout, „den Willem", van Londen, die werd opgebracht te Oostende op 8 september 1676.

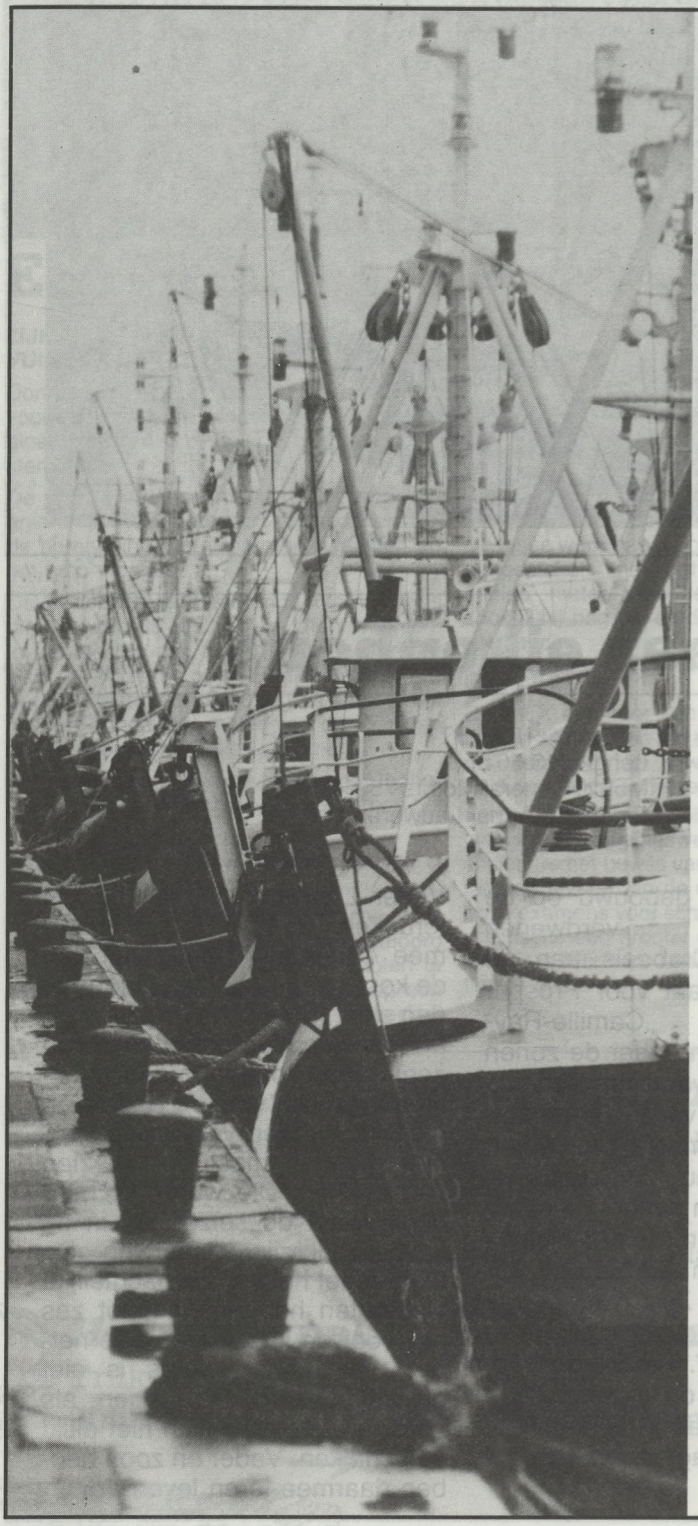
En op 15 februari 1677 hernam kapitein Bartel Baut de Jonge, ook op Jan Bart, een Hollandse dogger met kabeljauw, „de Swalm". Deze Bartel Baut de Jonge had op 15 september 1676 patente gekregen voor een fregat, „San Fernando", van 60 last en 14 stukken geschut, met de bekende Oostendse zakenman Boudewijn Borm als reder.

Het zal niet de laatste keer zijn dat Jan Bart met de Oostendenaars te doen kreeg.

Maar dat is een andere geschiedenis.

In elk geval was de zo onbekende Cornelis Rees zijn eerste serieuze tegenvaller.

Walter Debrock



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!

VAARTUIG VAN DE MAAND

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

O.32 ROLAND



Van onverwoestbaar eikenhout

- ★ Bouwjaar: 1935
- ★ Werf: E. Crabeels, Oostende
- ★ Type: houten kustvisser
- ★ Uitrusting: boomkorren
- ★ Tonnage: 18,44 BT
- ★ Lengte: 13.50 m
- ★ Motor: General Motors 75 pk (1950)
- ★ Eigenaar: Arthur Lauwerens, Oostende

Terwijl de garnaalvisserij droeve tijden beleeft viel de keuze van de maand opnieuw op een kustvaartuig. Gemeten „over alles" het kleinste vaartuig dat in Oostende de beroepsvisserij bedrijft. Tevens het oudste houten vaartuig in de thuishaven waar nog een tiental dergelijke vaartuigen in de vaart zijn. De O.599 Zeevogel (1964) is de jongste in de reeks. Het vissersvaartuig dat nu aan de beurt is, O.32 Roland (1935), is bijna dertig jaar oud. Het ondoordringbaar eikenhout wordt door schippereigenaar Arthur Lauwerens met zorg gekoesterd. Een nagel krijg je er niet in en het onderschip is altijd kurkdroog gebleven weet hij over zijn troetelschip te vertellen.

De 0.32 werd gebouwd op de ondertussen verdwenen scheepswerf Crabeels aan de Vaartblekersstraat voor Prosper Schram. Als „Camille-Raymond", genoemd naar de zonen van Schram, kwam het vaartuig in handen van Bredenaar Camille Schram. Op 11 maart 1970 kocht Arthur Lauwerens het garnaalschip en gaf het de naam van zijn zoon mee. De nieuwe eigenaar is een telg uit een vissers-geslacht. Zijn vader trok reeds voor de oorlog de golven op met de O.47. Tijdens de woelige jaren trok de vissersfamilie via Boulogne naar Brixham waar de Navy beslag legde op het vaartuig.

Vader Lauwerens kocht bij zijn terugkeer de O.145 aan waarmee Arthur nog twintig jaar aan de kost kwam. Achttien jaar geleden sloot hij de koop met Schram af en kwam hierdoor in bezit van zeer goed onderhouden kustvaartuig. De houten mast en planken werden verwisseld voor een metalen mast en voorzien van bokken. Die waren er hard nodig want de seizoenen in de kustvisserij zijn wispelturig. De O.32 moet het van de nachtelijke visbeurten hebben. Vier tot zes mijl voor de kust worden de netten geworpen. Sukses is niet altijd verzekerd. De tongen, als ze er al zijn, laten zich niet altijd verschalken. Vader en zoon hebben daarmee leren leven. (gw.)

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

HET GEBEURDE 50 JAAR GELEDEN

Een Heistsch Vaartuig in nood

ZIJN ONZE VISSCHERS IN STAAT EEN VUURPIJL AF TE SCHIETEN?

Donderdag 19 Mei jl. verkeerde de H.21 voor Blankenberge in nood, daar de voorste gloeikop van den cylinder der motor gebarsten was.

De H.21 werd opgemerkt door twee douaniers, die gezien hadden dat de leden van de bemanning met de armen zwaaiden en om hulp vroegen.

De loodsboot van Zeebrugge, die nochtans niet gewoon is op zich te laten wachten, kwam slechts een half uur later, waardoor de H.21 riskeerde op de Bank van Blankenberge te stranden. Gelukkig was het schip op een honderdtal meter van de Pier van Blankenberge ten anker gekomen.

Als noodsignaal had de schipper, Dobbelaere Emiel, een blauwe vlag boven een bol geheschen.

De schipper had ook volgens zijn verklaring vuurpijlen afgeschoten.

Een lid van de bemanning, bij wien we toevallig waren, vertelde ons hoe er aan boord zes rockets waren die om afgeschoten te worden, moeten vastgezet worden op een dun stokie dat in de daarvoor speciaal geboorde gaten van de verschansing, aangebracht zijn.

De schipper had echter niet beter gevonden, dan een rocket te nemen, die lichtjes op den stok te schuiven, terwijl de lichtmatroos Fernand Jannain gelast was, het uiteinde van die stok horizontaal in de handen te houden.

De fusée werd daarna bij middel van stekjes aangestoken met het gevolg dat deze eenige meter van den stok wegvloog, zoodat hij nog riskeerde zijn aangezicht te verbranden.

EEN LES

Dergelijk avontuur kon veel slechter afgeloopen zijn, dan op het eerste zicht kan worden vermoed. Het bewijst de onbehendigheid van onze schippers in het afschieten van vuurpijlen, de onvolmaaktheid van onze jaarlijksche reddingswedstrijden, waar de schippers het bewijs van hun kunde zouden moeten leveren en de onvolmaaktheid van onze examens voor schippers, waar ook het practische een grooter rol zou moeten spelen. Er is hier voor ons Zeewezen iets nuttigs te doen.

HVB, 26 mei 1938.

Palingvilcentrale België 091-444465

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

Hollandse paling en vishandel bvba

Trilkouter 41 B

9068 Ertvelde (verkoop: Hr. van Damme)

→ **091-444465** ←



KORT

GEBOUWEN BELIARD-MURDOCH VONDEN EEN KOPER

De verlaten werkplaatsen van Beliard-Murdoch tussen de Sloepenstraat en het Zwaaidok krijgen een nieuwe bestemming als stapelruimte. In de plaatselijke pers werd het gerucht dat al enige tijd liep bevestigd dat Jean-Pierre Cobbaert, concessionaris van het Mediacenter, geïnteresseerd was in het uitgestrekte gebouwencomplex. De scheepsbouwers hebben de gebouwen vijf jaar geleden verlaten bij de overschakeling van metaalbouw op de produktie van polyesterrompen in de nieuwe gebouwen aan de Bargestraat. Cobbaert heeft nu bij het stadsbestuur een bod ingediend op het grootste gedeelte van de industriële gebouwen.

HERSTRUKTURERING BIJ CNR KOST 200 BANEN

De Chantier Naval de Rupelmonde (CNR), die ondermeer instaat voor de afwerking van de mijnenjagers die in Oostende worden gebouwd, staat voor een ingrijpende herstrukturering. Voor de tewerkstelling heeft dit tot gevolg dat er van de 314 arbeidsplaatsen tegen 1991 nog 120 overeind blijven.

De scheepswerf van Rupelmonde is gespecialiseerd in scheepsherstellingen. Met de bouw van binnenschepen en de afwerking van polyestermijnenjagers deed het bedrijf zijn intrede op een markt met zware konkurrentie. Het ziet er naar uit dat het uitblijven van nieuwe bestellingen het bedrijf de das omdoet. In 1991 moeten de tien mijnenjagers geleverd zijn en volgens de direktie komen eventuele nieuwe bestellingen te laat om de kontinuïteit binnen het bedrijf te verzekeren. Een drastisch herstruktureringsplan bleek de enige uitweg. Eind augustus verdwijnen hierdoor 100 banen en tegen het einde van 1991 vallen nog eens bijna evenveel jobs weg.

KLEINSTE ATOOMDUIKBOOT

Met de „Amethyste" heeft Frankrijk de kleinste kernduikboot ter wereld. De onderzeeër meet 2.400 ton en is met een lengte van 73,60 m. niet meteen van pocketformaat. De atoomduikboot liep onlangs van stapel maar wordt pas in 1991 operationeel. Dat betekent dat het onderwatertuig 240 dagen per jaar onder water blijft. De 66-koppige bemanning kan verkenningen uitvoeren tot op een diepte van 300 m.

HET E.E.G.-VISSERIJBELEID EN HET NEFASTE GEVOLG VOOR DE BELGISCHE REDERS EN SCHEEPSWERVEN

Sedert enkele maanden beroert een materie, die vroeger uitsluitend de belangstelling genoot van ingeweiden, de publieke opinie in ons land. Mede door herhaalde krantenartikels en vooral door de televisiebelangstelling is het probleem van het Belgisch visserijvlootbeleid een gemeenzaam gespreksonderwerp geworden, vooral bij die mensen die direkt of indirekt bij het visserijwezen betrokken zijn.

Dat de hele materie veel ingewikkelder is dan men zou vermoeden, blijkt uit de volgende vaststellingen.

De pers hanteert altijd het begrip „Belgisch oriëntatieprogramma", alhoewel dit in feite een structureringsprogramma van de E.E.G.-commissie is, die bij **meerderheid"** van stemmen werd opgelegd aan de lidstaat België. België heeft in de E.E.G.-commissie tegen het herstructureringsprogramma gestemd!

Dit laatste is des te verwonderlijker daar de E.E.G.-commissie als maatstaf voor de capaciteit van de Belgische vloot het getal 96.000 PK heeft genomen, getal dat nota bene door België zelf in 1985 aan de E.E.G. commissie werd vooropgesteld!

Op basis van die gegevens heeft de E.E.G.-commissie beslist dat België haar PK-bestand tegen eind 1991 (dus juist voor het opengooien van de grenzen) moet terugbrengen tot 93.160 PK. Op dit ogenblik is de PK-capaciteit van onze vloot meer dan 100.000 PK. Teneinde in regel te zijn met het E.E.G.-programma zou België dus vanaf nu haar vloot op PK-capaciteit moeten afbouwen (o.a. nog door het weigeren van krediet voor vervangings- of vernieuwbouw). Pikant detail hierbij is dat België sedert lang, en nog voor er E.E.G.-verordeningen waren, haar eigen vloot beperkingen heeft opgelegd door de maximum toegelaten PK te beperken tot 1200 PK per schip (Nederland heeft bvb boomkotters van 4.000 PK en meer!).

Een dualiteit in de E.E.G.-wetgeving is het feit dat er **geen enkele** verordening bestaat die het bouwen van nieuwe schepen verbiedt. De E.E.G. en de nationale regering kunnen in feite alleen subsidie en goedkoop krediet aan de reder-bouwer weigeren. Een reder-bouwer kan dus met eigen middelen of leningen bij private kredietinstellingen een nieuw vaartuig bouwen, alhoewel hier het systeem van de individuele visquota (zoals in Nederland) of het vislicentiesysteem (zoals in België) remmend zal werken op kandidaat kapitaalkrachtige bouwers.

Het is duidelijk dat de E.E.G. koortsachtig zoekt naar de ideale verhouding tussen enerzijds de toegelaten vangsthoeveelheden (de Quota's) en de best renderende vlootcapaciteit (aantal PK's en vlooteenheden).

Dat binnen heel deze ingewikkelde materie zowel de Belgische reders als de kleine visserijscheepswerven buiten de boot dreigen te vallen is alarmerend.

Immers in België onderscheiden we twee kategorieën van vissersschepen: de schepen tot maximum 300 PK en deze boven de 300 PK met een maximum van 1200 PK.

De eerste categorie bevat de zgn. eurokotters, en wanneer een reder een schip heeft van max. 300 PK dat aan vervangingsbouw toe is dan mag hij die vervangen door een nieuw schip eveneens beperkt tot 300 PK. Hier zijn de zaken eenvoudig. De problemen worden echter veel ingewikkelder wanneer we een reder nemen die een schip bezit met een vermogen van 500 PK, gebouwd in de jaren 60 dat aan vervanging toe is. Theoretisch mag die reder een schip bouwen tot een vermogen van 1200 PK, doch door het feit dat België zijn PK-capaciteit dient af te bouwen zal die reder geen enkele subsidie of goedkoop krediet ontvangen.

Een modern vissersschip van 27 meter met een vermogen van 600 PK kost vlug 85 miljoen Bfr. U begrijpt dat een reder twee keer gaat nadenken vooraleer hij dergelijke investering bij een privé financiële instelling gaat aandurven. Daarbij komt nog dat 80% van onze middenslagvloot gebouwd werd tussen 1961 en 1969 en zeker in aanmerking komt om te worden vervangen in de komende jaren. Daarenboven zijn de meeste van die schepen in handen van kleine familiebedrijven, zodat zich op middenlange termijn het probleem van rentabiliteit en concurrentiekracht gaat stellen.

Wanneer de markten in 1992 worden opengegooid zullen onze middenslagtrawlers met totaal verouderde en voorbijgestreefde vaartuigen dienen op te tornen tegen de andere E.E.G.-concurenten (ook t.o.v. van Spanje en Portugal, waar de vis via snel containervervoer twee dagen na veiling bij ons kan verkocht worden!).

De rederscentrale, beroepsvereniging van de Belgische reders heeft dit probleem duidelijk ingeschat en gelukkig op tijd de alarmbel bij de bevoegde nationale instanties geluid.

Gelijkertijd dreigen ook de kleinere scheepswerven door deze evolutie ten onder te gaan. België heeft immers altijd geopteerd voor subsidiëring van de reders (in de vorm van goedkoop krediet), daar waar de overige lidstaten de werven rechtstreeks subsidiëren. De Belgische wet van 1948 heeft ongetwijfeld zijn nut bewezen, en was een stimulans voor het moderniseren van onze vloot.

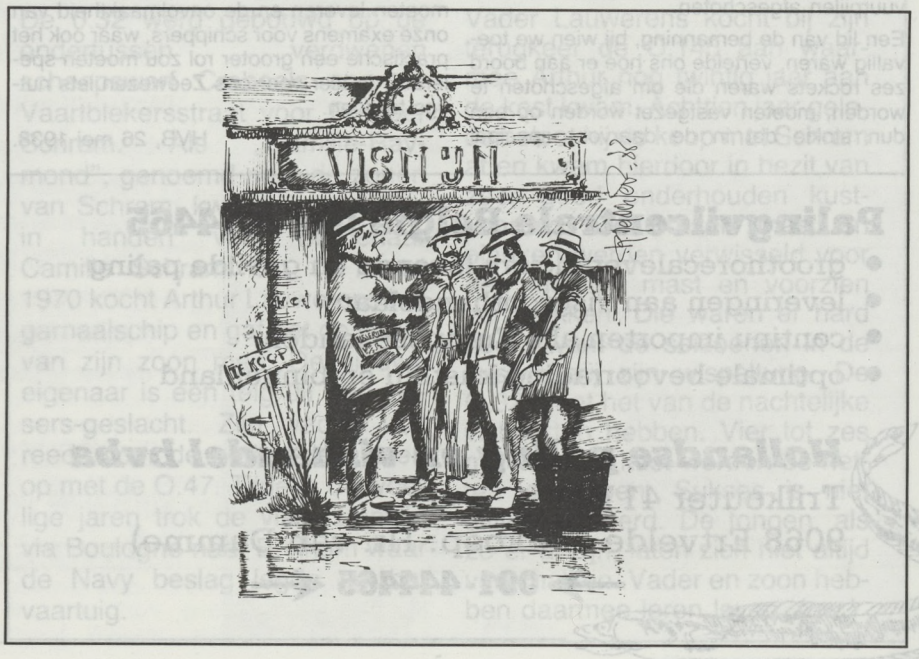
De nieuwe E.E.G.-maatregelen dreigen evenwel onze visserijscheepswerven te wurgen. Zoals reeds hoger werd aangeduid kan een kapitaalkrachtige reder overgaan tot vervangingsbouw; daar de buitenlandse werven rechtstreeks subsidie ontvangen van hun nationale of regionale regering kunnen zij altijd een prijsofferte opmaken die lager uitvalt dan de prijsofferte gegeven door onze eigen scheepswerven. Hogere arbeidsproductiviteit en betere rationalisatie compenseren het prijsverschil veroorzaakt door rechtstreekse subsidie niet. Ook hier kan er zich op korte termijn een katastrofale situatie ontwikkelen, zodanig dat hier de alarmbel bij de bevoegde instanties werd geluid door de V.S.V. (Vlaamse Scheepsbouwers Vereniging).

Wij denken dan ook dat er dringend vanwege de bevoegde instanties maatregelen dienen genomen te worden om vooral inzake vervangingsbouw de PK-norm zo rationeel mogelijk te interpreteren (d.w.z. geen wildgroei inzake PK doch een individuele optimale norm per schip), en opnieuw het subsidiekrediet toe te kennen zodanig dat de kleine familiebedrijven zich kunnen wapenen op de concurrentiestrijd na 1992. Voor wat de scheepswerven betreft kunnen we duidelijk zijn: een volledige intrekking van elke rechtstreekse subsidie is de enige garantie voor een eerlijke concurrentiestrijd.

Dat er ondertussen op het hoogste vlak iets beweegt bewijst de informele bijeenkomst van de ministers van landbouw van de E.E.G. vorige maand in het Westduitse Cuxhaven, waar het idee werd geopperd de rechtstreekse subsidie aan de werven af te schaffen voor het bouwen van vissersschepen.

Het is m.i. de taak van allen die met het visserijwezen betrokken zijn de situatie op de voet te volgen en vootdurend de autoriteiten te wijzen op anomalieën teneinde te beletten dat de Belgische visserij zou evolueren naar een folkloristische louter artisanale kustvisserij. Het gaat tenslotte om het voortbestaan van een belangrijke industrietak van West-Vlaanderen.

P.V. Goberecht.

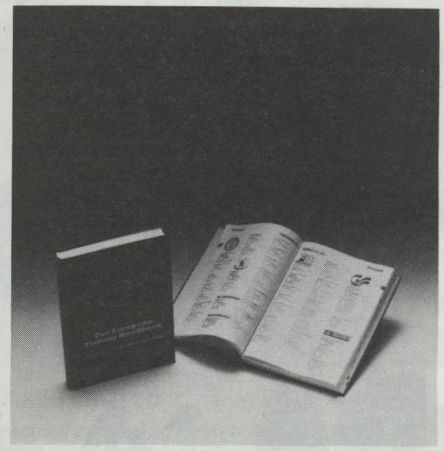




THE EUROPEAN FISHING HANDBOOK

Door de uitgever van het „Scandinavian Fishing Handbook" werd een nieuw initiatief genomen. Sinds kort is daar de eerste uitgave van het Europese Handboek van de Visserij van de persen gerold. Het boek dat 600 pagina's telt bekijkt de visserij van twintig Europese landen. Na een kort overzicht van de visserij geeft het boek alle data betreffende de visverwerkende industrie.

Het boek kan besteld worden bij Scandinavian Fishing Year Book, Boekgaardsvei 1, DK-2640 Hedehusene, Denmark (tel. +45 2 164444 - fax: + 45 2 590072 - telex: 43177 book) en kost 410 Deense Kronen, verzending inbegrepen.



■ **SIRENE** (driemaandelijks maritiem tijdschrift, uitg. Nautica vzw, Turnhoutsebaan 295 - bus 11, 2100 Antwerpen). Het nieuw nummer brengt bijdragen over de Belgische trampvaart, het Maritiem Museum van Piran (Joegoslavië), bouw van Oost-Indiëvaarders in Nederland, de Antwerpse haven in '87, Round-the-world Services, het Schelderadarprojekt en het Nationaal scheepvaartmuseum in Oostduinkerke (jaarabonnement 400 fr.).

100 JAAR NEDERLANDS VISSERIJONDERZOEK

In april van dit jaar was het honderd jaar geleden dat de bioloog Dr. P.P.C. Hoek door de Nederlandse Staat werd aangesteld als adviseur van visserijzaken in algemene dienst. Hiermee begon in Nederland het visserijonderzoek dat sindsdien een veelzijdige ontwikkeling heeft doorgemaakt.

Deze ontwikkeling en de resultaten van dat onderzoek werden behandeld in een boek „Een eeuw visserijonderzoek in Nederland 1888-1988", dat voor deze gelegenheid is geschreven door dr. S.J. de Groot en kost 35 gulden.

Het boek is o.a. te bestellen bij het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek (RIVO), Postbus 68, 1970 AB IJmuiden, Nederland.

„SCHEPEN VAN WELEER"

In een overzichtelijk boek brengt de Nederlandse uitgever De Boer Maritiem een Nederlandse versie van het Duitse werk van Ingrid Schmidt over de belangrijkste museumschepen die bewaard gebleven zijn. In chronologische volgorde worden 117 schepen in woord en beeld gebracht. Onderverdeeld in zes kategoriën komen achtereenvolgens zeilschepen voor vracht- en passagiersvaart, stoom- en motorschepen, speciale vaartuigen, vissersschepen, oorlogsschepen en duikboten en nagebouwde vaartuigen aan bod. Een lijst met technische gegevens en interessante feiten vormen het sluitstuk van „Schepen van weleer". (212 blz., 50 gulden).

BERICHT AAN ONS KLIENTEEL:

s.v. SCAP deelt mede dat zijn scheepswerf / werkhuizen gesloten zijn van maandag 18 juli 1988 tot en met maandag 1 augustus 1988.

Een permanentiedienst voor dringende herstellingen en leveringen van wisselstukken is voorzien gedurende deze periode.

RADIONAVIGATIESCHOOL VERHUIST NAAR OOSTENDE

Per 31 juli wordt de driejarige opleiding tot radio-officier en elektronicaspecialist in de zeevaart van de Hogere Navigatieschool in Brussel overgebracht naar leegstaande lokalen in de Oostendse zeevaartschool. Het schoolgebouw van de HRNS, aan de Meerstraat, waar nog een zestigtal Nederlands- en Franstalige leerlingen de kursussen volgen, wordt afgebroken.

De tweetalige navigatieschool werd destijds opgericht door SAIT Electronics. Het gespecialiseerde bedrijf in radio-apparatuur leidde aanvankelijk ook marconisten op. Vijftien jaar geleden werd de school een autonome vzw, gesponsord door SAIT tot einde van dit schooljaar.

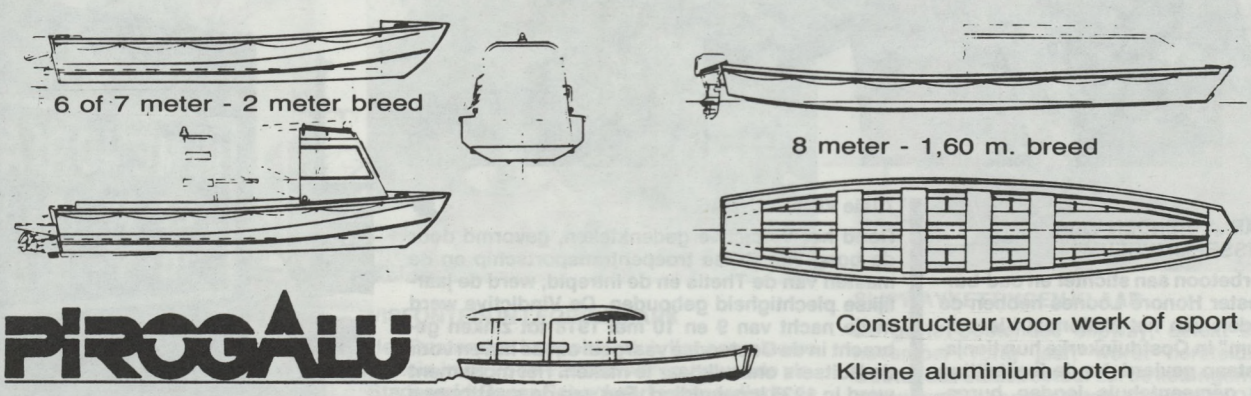


KORT - KORT - KORT

■ Dat de Engelsen niet alleen vreemde vissersvaartuigen kontroleren en verbaliseren blijkt wel uit het feit dat 3 Engelse bokkevissers uit Newlijn, toebehorende aan de machtige firma Stevenson, niet minder dan 12 processen aan hun broek kregen voor het overschrijden van de scholquotum en voor vissen binnen de 12 mijl limiet. Met het tongenseizoen voor onze kunstvissers voor de deur, is het maar te hopen dat onze kustwacht, vooral in de komende maanden, een extra oogje in het zeil houdt en vooral 's nachts de vreemde (Nederlandse?) grote kapers van hetzelfde laken een broek geeft!

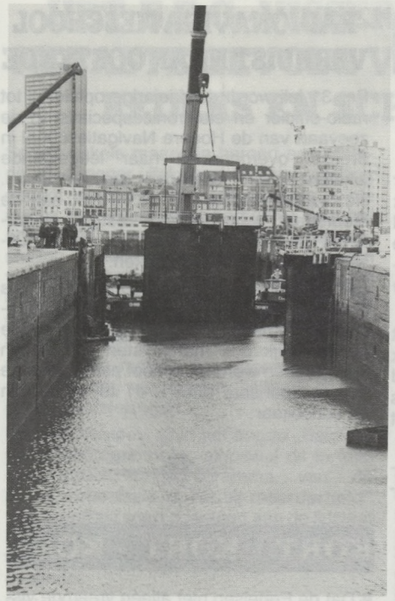
■ De week van Landbouw en Visserij te Nieuwpoort kende zijn traditioneel hoogtepunt op Pinksterenmaandag met de zeer druk bijgewoonde vissersmis, vissershulde, botenzegening en receptie in de vismijn met huldiging van verdienstelijke reders en hun bemanning. Traditie is ook dat verschillende reders en bemanning van de gelegenheid gebruik maken om samen met hun dames eens lekker te gaan eten en feesten. Het „Fermetje" van Gina en Danny was dan ook dit jaar weer te klein voor de uitbundige bende's van de N15, N52, N525 en N736.

■ De komende week zal wellicht beslissend zijn voor de toekomst van de Oostendse vismijn en visserij. Hopelijk zal het gezond verstand zegevieren en slaan de belanghebbende partijen de handen in elkaar voor een gezamelijke, toekomstgerichte uitbouw van de Oostendse vissershaven.



33, rue A. Leblanc - B 5002 NAMEN - Tel.: (081) 73 09 44 - Privé na 18 h.

DE MAAND IN BEELD



SLUISDEUREN VERVANGEN

De buitenebdeuren van de Oostendse schutsluis naar het Visserijdok werden na 15 jaar gebruik vervangen. De 85 ton zware sluisdeuren en het electromechanische stuurwerk werden voorlopig vervangen door de reservesluisdeuren. Voorzien was dat de karwei tegen het ritme van één deur per dag na 48 uren zou geklaard zijn. Onvoorziene omstandigheden hebben ertoe geleid dat het visserijdok langer ontoegankelijk bleef. Ondertussen mochten de vissersschepen in de handelshaven afmeren. (gw)



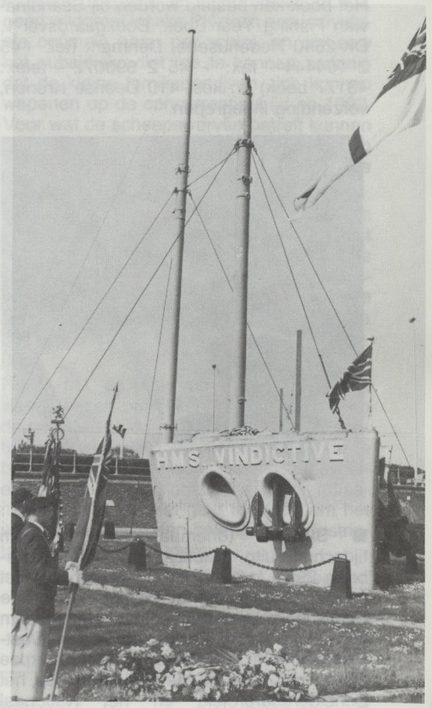
1 mei: feest van de arbeid. Op de éénmeistoet te Oostende herkennen wij o.a., als 3de van rechts Ivan Victor, sekretaris van de B.T.B.



WIPTOESTEL

Leerlingen van de Paster Pypeschool worden ook vertrouwd gemaakt met reddingstechnieken. Onlangs oefenden de aspirant-vissers de werking van het wiptoestel in op het strand van Bredene.











10 JAAR „VRIENDEN VAN HET VISSERIJMUSEUM"

Met eerbetoon aan stichter en oud-burgemeester Honoré Loones hebben de „Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum" in Oostduinkerke hun tienjarig bestaan gevierd. Na de feestzitting in het gemeentehuis legden burgemeester Henri Dewulf en voorzitter Marcel Cloet bloemen neer voor de gedenkplaat van de stichter. (gw)

70ste VERJAARDAG

Rond het Vindictive gedenkteken, gevormd door de boeg van Britse troepentransportschip en de masten van de Thetis en de Intrepid, werd de jaarlijkse plechtigheid gehouden. De Vindictive werd in de nacht van 9 en 10 mei 1918 tot zinken gebracht in de Oostendse vaargeul om de haven voor de Duitsers onbruikbaar te maken. Het monument werd in 1925 ingehuldigd. Een van de masttoppen is ondertussen afgebroken maar het stadsbestuur heeft reeds het nodige gedaan om de herstelling uit te voeren. (gw)



RUSSISCH GEWELD

Een nieuwe aanvaring heeft het Oostendse Westerstaketsel geteisterd. Het Russische vrachtschip „Ladoga 13" is bij het opvaren van de havengeul uit koers geraakt en maaide een stuk reling weg. Het ongeval gebeurde opnieuw op klaarlichte dag maar niemand geraakte gewond. Beide aanvaringen op ongeveer dezelfde plaats zorgden voor een miljoenenschade aan het staketsel. (gw)



VISFONTEIN IN LEOPOLDPARK

Het Oostendse Leopoldpark krijgt een nieuwe fontein in de vorm van een waterspuwende vis. Stadssmid Oscar Schockaert vervaardigde de artistieke visfontein uit koperplaat in de stedelijke werkhuizen. De fontein wordt eerstdaags geplaatst. (gw)

NIEUWE SCAP-DIREKTEUR

Na een loopbaan die net de 25 jaar niet haalde, eerst als bedrijfsleider en vervolgens als direkteur, verliet Jef Praet de coöperatieve scheepswerf Scap. Hij wordt opgevolgd door ir. Willy Blomme. (gw)



SLIPWAYKETTINGEN KLAAR

De grote Oostendse slipway, defekt sedert november vorig jaar, wordt hersteld. Het Oostendse stadsbestuur zal de kettingen en de betonnen loopbanen laten herstellen. De kettingen liggen al ettelijke weken klaar maar op dit ogenblik zijn de herstellingswerken nog niet gestart. (gw)

MIJN SCHOOLTIJD BIJ PASTER PYPE

N.a.v. de feestelijkheden in de Paster Pypeschool geven wij hieronder het verhaal van een oud-leerling, die nog les gekregen heeft van Menhère Henri zelf. Het is het verhaal van Robert Rycx en werd opgetekend door R. Decleer.

Op een dag van het jaar 1916 – we waren in volle oorlogstijd – stapte ik als 8-jarige broekvent de St.-Andreas Vrije Visschersschool binnen om te leren voor visser.

Tot dan toe had ik school gelopen bij de „Zwarte Nonnetjes" aan de „Zwienemart" (nu Vissersplein). Wij woonden destijds op de Visserskaai 18, waar nu „het crèche" (kinderbewaarplaats) van de Grijze Zusters, gelegen is. Vader Rycx was daar als kapper – de vissers noemden het barbier of „perkier", van het Franse „perruquier" – ofte pruikemaker-kapper – gevestigd en hield tevens het „Estaminet Welgekomen". We waren thuis met 9 kinderen; 4 zusters en 5 broers, en ik zou visser worden.

Ze waren er thuis niet zo erg voor te vinden dat ik zou varen, maar we woonden nu eenmaal langs „de kaaie" en in het hart van het visserskwartier. Mijn vader had in zijn jonge jaren 2 jaar lang geprobeerd om het zware vissersberoep aan te leren, maar wegens een niet aflatende zeeziekte had hij er het bijltje bij neergelegd. Ze hadden hem eens op de Noordzee moeten overnemen op de Belgische aviso en te Lerwick (Shetland-eilanden) moeten binnen brengen.

Gezien de slechte ervaring van vaderszijde was er dus zeker geen aanmoediging te verwachten. Ik had toch drie nonkels, broers van vader, die voeren en enkele nonkels aan moederszijde.

Mijn grootvader, Tone Rycx, dreef een handel in garnalen en was eigenaar van 2 à 3 garnaalscheepjes. Op onze koer stond zelfs een grote kookketel om garnaal te koken, (sommige scheepjes hadden reeds een eigen „fornoois") en een machine om garnaal te „zichten" (zeefmachine).

Ik was een felle jongen, ik wilde visser worden en kon vaders toestemming afdwingen om zeer vroeg naar de visserschool te gaan. Misschien heeft hij wel gedacht dat het wel zou koelen zonder blazen!

VISSERIJSCHOOL

De „Vrije Visschersschool" was gevestigd waar ze nog staat. Maar de Paster Pypestraat noemde destijds de Kleine Kaaistraat. De zuidhoek, op het SS Petrus en Paulusplein, was de St.-Andreas Lagere School (5 klassen), geleid door de Broeders van Liefde, waarvan het klooster gevestigd was op de wijk Hazegras. Op de noordelijke hoek, in de St.-Franciscusstraat, was de gelagzaal „'t Zal wel Gaan" van de Vrije Visschersgilde, waar Treesje Baels de scepter zwaaide, geholpen door haar dochter, Marie „van de Germaine". Naast de gelagzaal was de ingang, met de trap, die leidde naar de 2 hoger gelegen klassen van de Vrije Visschersschool, het 1e en het 2e vissers. Ook hier gaven de Broeders van Liefde onderricht. Destijds was broeder Adolf de overste. De beide klassen zaten steeds stampvol. Om tot de school toegelaten te worden moesten de jongens kunnen „lezen, schrijven en de 4 hoofdregels van de cijferkunst machtig zijn" (E.H. Pype).

De beide scholen, zuid- en noordkant, deelden dezelfde speelplaats, met die verstande, dat de speeltijden zodanig gekozen waren dat de scholen afzonderlijk ontspanning hadden.

Vóór schooltijd was er iedere morgen mishoren in de vlakbij gelegen hoofdkerk. De lessen stopten om 16.30 u.

Het onderwijsprogramma bestond uit: (1) „De Aarde - Over het kompas - De miswijzing van het kompas - De deviatie - De drift der sloep - Het lood - De tijd aan boord - De log en het zandglas - Over het lezen en passen der zeekaarten - Over de diepten en gronden in de Noordzee - De banken in de Noordzee - De lichtschepen of uitliggers - De voornaamste boeien - De kusten en hunne vuren - De tijen en stroomen in de Noordzee - Ankergronden - De peilingen - Over de koersen - Om de breedte te vinden met de Octant - Zeewetten, Reglemeneten en Raden - De havenletters voor sloepen - De vischgronden - Schouwen en Westkapelle - Breed Veertien en Texel - enz.



Het witstenen beeld van Paster Pype werd gekapt door wijlen Karel Demuynck uit Nieuwpoort op de speelplaats van de „Germaine" (de afdeling tussen de Velodroom- en Wellingtonstraat waar nu de brandweerkazerne staat) met slechts enkele foto's als model. De Oostendse steenkapper op rust Roland Boury heeft het gevelbeeld opgefrist en een „rug" gegeven. (foto gw)

Eene sloep is op de koer der school gebouwd. Daar leren de kinderen tuigen, onttuigen, riggen, knopen, splitsen, korren maken en vermaken, zeilen behandelen en vermaken, enz. De leerlingen hebben in de school hunner beschikking een stoomtuig (donkey); een dag te week werkt het. Zij leren het behandelen.

De leerlingen ontvangen dus in 3 jaar een volledige koers van zeevaart, stoomtuig, handwerk, voor zover dit alles de visscherij betreft".

In mijn schooltijd (1916-1921) was de Vrije Visscherschool over twee afdelingen verdeeld, een theoretische en een praktische. Over de eerste werd reeds gesproken, de tweede lag in een pand tussen de Velodroomstraat en de Wellingtonstraat, waar nu de brandweerkazerne gelegen is (± 20 minuten van de Kleine Kaaistraat). Het stond bekend onder de naam „Germaine".

De maandag, de woensdag, de donderdag en de zaterdag werden gevuld met theoretische lessen. De dinsdag en de vrijdag waren voorbehouden aan de praktijk, en het lag wel voor de hand dat wij, jongens, deze dagen verkozen boven de andere.

Bestuurder E.H. Pype had er zijn bureau, zijn laboratorium en zijn museum, en dat waren de plaatsen waar hij het meest ver-



Aan de voet van het „Monument Paster Pype" werden, o.a. door Dries Claeys, bloemen neergelegd. (foto gw)

toefde. Daar was ook een grote zaal waar de praktijklessen werden gegeven.

Ze was in vier sectie's verdeeld. In een daarvan gaf een broeder aan een groep jongens les op de zeekaart, knopen en splitsen. Aan een ander troepje gaf Eugeen Luyens, oud bootsman op de „aviso", onderricht in nettenbreien. Een derde groep stond onder leiding van een oud bootsmanzeilmaker Pol Pols, die ons de geheimen van het zeilmaken leerde, terwijl Menhère Herrie (E.H. Hendrik Pype) les gaf in morseseinen, vlaggeseinen en zeevaartreglementen.

Om de 2 lesuren wisselden de groepen van leraar, zodat per dag iedere jongen de vier sectie's had doorlopen. Later werd E.H. Pype vervangen door E.H. Dobbels, eerste aalmoezenier die hem op de aviso verving (na 1918).

De praktijkleraren waren dus gepensioneerde oud-gedienden van de aviso. Onder de Franse naam Aviso (adviesjacht - wachtschip - politiekruiser) moet worden verstaan een zeegaand militair- of dienstvaartuig, belast met het toezicht op de visserij, vereffenen van geschillen onder de vissers, in geval van nood, hulp verlenen in levensmiddelen verstrekken, medische zorgen verlenen.

Vóór de eerste Wereldoorlog waren twee aviso's in dienst; het stoomschip met hulpzeilvermogen VILLE d'ANVERS, dat de winterdienst waarnam van september tot april, en het zeilschip VILLE d'OSTENDE, voor de zomerdienst. Na 1918 werden de beide eenheden van de sterkte afgevoerd en vervangen door de ZINNIA, een oudmarinevaartuig van Britse oorsprong.

In mijn schooltijd heb ik verschillende praktijkleraars gekend. Benevens Luyens, nog Ivan Vandekerckhove en „Tjoele" Labbeke voor het breien, later nog Gustje, oudgediende van de ZINNIA als zeilmaker.

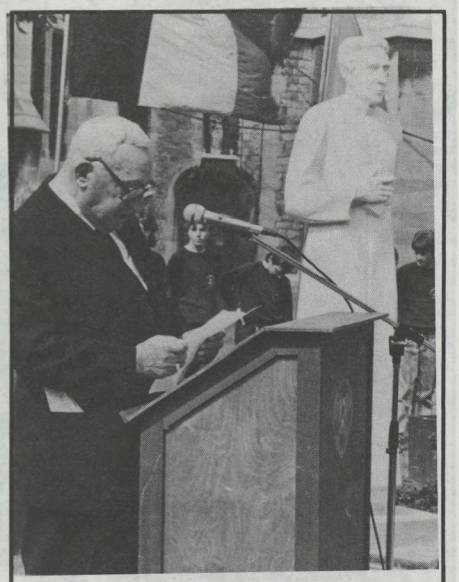
Om te werken droegen wij een zelfgemaakt pak uit licht zeildoek, bestaande uit een lange broek en een „djomper". De leraar zeilmaker nam de maten en sneed het doek; wij moesten het eigenhandig naaien.

Daar we in volle oorlogstijd waren, en schoenen een luxe geworden, maakten wij ook onze persoonlijke „sluffers". De zool was uit gebreide „platting" uit oude trossen, het bovendeel uit zeildoek. Ook de tapijten op school werden door ons gemaakt.

In een afzonderlijk lokaal was de machineafdeling ondergebracht, waar Mr Vanhulle, oudkorporaal-stoker op de aviso, de scepter zwaaide. Daar waren telkens maar 4 jongens aanwezig, die daar wegens hun smerige handen, en misschien ook snoeten, heel de dag vertoefden. Wij leerden er de „donkey" en de „Dan"-motor behandelen en onderhouden.

De „donkey" was het eerste „mekaniek" dat destijds aan boord van de zeilsloepen werd gebruikt, n.l. om de zware boomkor aan boord te hijsen. Het was een verticale kaapstander, ongeveer middenscheeps, die onderdeks via assen en tandwielen werd aangedreven door een twee-cilinder stoommachine, gebouwd tegen een verticale stoomketen (o.a. gebouwd door de firma Louis Denayer, Willebroeck).

De „Dan"-motor was een 1-cilinder petroleummotor van Deense makelij welke via een koppeling een schroef met 2 verstelbare bladen aandreef. De motor was het



Als ere-voorzitter van de Belgische Federatie der Zeelieden en oud-leerling van Paster Pype deed Robert Ryckx (80) een oproep tot de Oostendse vissersfamilies om zorg te dragen voor het beeld van de priester die het vissersvolk heeft bemind, gediend en opgetild. (foto gw)

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



Ook de leerlingen brachten hulde aan de stichter van hun school. **(foto gw)**

eerste voortstuwingsmiddel, een hulp althans, om de sloepen meer onafhankelijk te maken van weer en wind.

We moesten leren stoom maken op de ketel, vuur onderhouden, kolen scheppen, smeren, waterpeil kontroleren, stoomdruk kontroleren en de zaak onderhouden. Eénmaal in de week werd het in bedrijf gebracht.

Ook de „Dan" moesten we onderhouden, smeren, pakking vernieuwen. Daar kwam ook wat bankwerk bij, draadsnijden, bouten en moeren vijlen.

Aan de gebouwen was ook een kleine wasgelegenheid waar we onze vuile handen, armen en snoeten konden wassen.

Het pronkstuk van de „Germaine" was voor ons zeker „'t schip". In de hof van het pand was er een namaaksloep gebouwd. De romp werd gevormd door een lage verschansing, met daarbinnen alle rondhouten en tuigage van een echte éénmastsloep.

Rond Pasen werd het „schip" opgekuist. De rondhouten, t.t.z. het kluiverhout, de mast, de gaffel en de boom werden geschraapt en geolied. Alle blokken, lopers, touwen, want, stagen, werden nagezien en aangebracht, evenals de zeilen. Het „schip" werd volledig opgetuigd zoals in de werkelijkheid. We moesten alle onderdelen kennen, en dat was niet weinig. Hier echter waren we in ons element, we waanden ons echte „zeebonken" en genoten van het onderricht en de daarbij horende activiteiten.

Tegen de winter werd alles weer afgetuigd en opgeslagen in een bergplaats tot volgend jaar.

De speeltijden brachten we door op de „foore", dat was een kleine molen uit buizen vervaardigd met 8 „paarden" (ruwe houten blokken), die we met eigen „ellebogenstoom" in beweging moesten houden. En of we lol maakten.

Tot mijn klasgenoten behoorden destijds: Fred Nassel, Frans Nassel, Fred Smissaert, August Mackelberghe, Frans Theys, Willy Borret, Frans Monteny, meestal jongens van de „kaaie".

DE KIPPEN VAN PASTER PYPE

Ik herinner me nog zeer goed een stormachtig onderhoud met Menhère Herrie. Hij had Frans Monteny en mij gevraagd om onder de vakantie de paardemolen te schilderen, wat we maar al te graag deden. Jammer genoeg had E.H. Pype daar ook enkele kippen lopen, die een bezoeking voor ons wer-

➤

HERVORMING VISSERIJ-ONDERWIJS EN NAUTISCH CENTRUM IN ZEEBRUGGE

Na de inhuldiging van het „Monument Paster Pype" werd de viering van het eeuwfeest van de vrije visserijschool voortgezet met een academische zitting in het Oostendse Feestpaleis. Hugo Weckx, de kersverse gemeenschapsminister voor Brusselse Zaken en Onderwijs, liet tijdens zijn gelegenheidstoespraak verheugende geluiden horen in verband met het deeltijds leren, ook verplicht voor jonge vissers beneden de 18 jaar. Vanaf volgend schooljaar zal de leerplicht verspreid worden. De jongeren kunnen dan zelf een periode kiezen. De praktijkopleiding aan boord dient dan slechts één keer onderbroken te worden. Een wetswijziging voor het visserij-onderwijs is in de maak en het amendement wordt binnenkort ingediend.

Gastspreker Weckx deelde ook mee dat het sinds twee jaar geplande Nautisch Centrum wordt ondergebracht in de RVA-gebouwen te Zeebrugge. De RVA moet instaan voor de instrukteur die de leerlingen vertrouwd zal maken met de gesofisticeerde apparatuur die reeds een vaste plaats verworven heeft op talrijke vaartuigen. De gemeenschapsminister gaf wel toe dat het niet van een leien dakje zal lòpen om competente leraars te vinden. Reeds volgend schooljaar wordt het Nautisch Centrum ingeschakeld.

De academische zitting werd besloten met de overhandiging van de Gouden stadsplaket aan deken Loncke, voorzitter van de inrichtende macht van de honderdjarige visserijschool. (gw)

* * *

* De eerste periode voor de lessen van het deeltijds visserijonderwijs in de Vrije Visserijschool Paster Pype starten op maandag 12 september en lopen tot en met vrijdag 28 oktober. De kandidaten die voor deze periode kiezen moeten ingeschreven zijn **vóór 9 september 1988.**

den. Onder het schilderen broedden we een plannetje uit om op eierjacht te gaan. Zeggen en doen was voor ons hetzelfde. Na het schilderen slopen we achter de kippen en vonden inderdaad acht eieren, voor elk vier, die we stante pede achterover drukten, en mee naar huis namen.

De zondag daarop gingen we als gewoonlijk naar de mis. Bij het verlaten van de kerk stond Menhère Herrie daar echter te wachten. We voelden onmiddellijk nattigheid en zetten het op een lopen. Hij riep ons echter luid terug, en schoorvoetend moesten we bijdraaien. Hij ondervroeg ons over de „slechte leg" van zijn kippen, nam onze wang tussen zijn twee „kneukels" en gaf er een korte draai aan (dat paste hij bij balorige koppigaards dikwijls toe). Het deed verdomd pijn en hij kreeg wat hij nodig had. We biechtten elk onze vier eieren op, maar zeiden dat we ze aan moeder hadden gegeven. En 't was oorlog en voedselschaarste! Menhère Herrie verstond het en veegde er de spons over.

BOMMEN

In 1917 werd de school aan de St.-Franciscusstraat gebombardeerd (2). De school werd ontruimd en kreeg een vissersklas toegewezen in de lokalen van de katholieke volksbond in de Stockholmstraat (nu Dr. L. Colensstraat).

Het ging er niet zo goed. Daar waren nog andere geëvacueerde klassen van andere scholen en tussen de „visschers" en de andere was er regelmatig heibel.

Op 11 november 1918 liep de uitputtingsoorlog af en kort daarop keerden we terug naar onze herstelde, vertrouwde school. Broeder Designatus was nu schoolhoofd.



De personaliteiten die de inhuldiging bijwoonden met in het midden gemeenschapsminister voor Brusselse Zaken en Onderwijs Hugo Wecks. (foto gw)

Ik was nu 10 jaar geworden en wilde absoluut varen, maar vader Rycx hield het been stijf. Het was nee en bleef nee! Trouwens, ik deed er ook niet zoveel voor om er wat van te maken. Er waren voortdurend klachten, ik werkte niet, of toch niet veel, speelde meer dan goed was, was slordig en op de examens gooide ik er met de pet naar. Ik maakte het zo bont dat de laatste plaats van de klas voor mij was! Dit was olie op het vuur thuis.

Na de oorlog verhoogde de aktiviteit in de visserij en was er volop werk. In de „Germaine" herstelden en breiden wij korren, o.a. voor de rederij van Gusten Vandewalle en voor de sloepen van Mr Hamman, vriend van Meneer Pype. De broeders zorgden ervoor dat de beloningen onder de jongens behoorlijk werden verdeeld.

1921

In 1921 werd een examen uitgeschreven. Het was een theoretische proef dat na 6

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

jaar praktijk geldig was voor aspirant schipper. Daarop moest een praktisch examen als schipper volgen.

Ik mocht niet deelnemen van vader, hij zag er wegens mijn belabberde prestatie's op school, er het nut niet van in. Broeder Designatus en Menhère Herrie gingen nog eens met vader Rycx voor mij pleiten. Zijn zoon kon, als hij maar wilde. Na lang heen en weer palaberen, gaf vader toe, op één voorwaarde. Het zou mijn enige kans zijn. Goede uitslag, dan varen!

Ik moet het deze keer goed begrepen hebben, want ik begon mij op de studie toe te leggen. Gedaan met lummelen en tijd verprutsen. Ik werkte als bezeten en deed examen. Dit greep plaats in „'t Maritiem" op de hoek van de Zuidstraat en de Vindictivelaan. Het gebouw staat er nog. De directeur was destijds Comt. Remy. De uitslag was verbluffend. Van de 14 deelnemers bleef er maar één over, en dat was ik. Ik kon het niet geloven. Hetzelfde jaar nog deed ik op school eindexamen. Ik was primus met de allergrootste onderscheiding. Ik zou varen!

VAREN

Als 13-jarige begon ik op de garnaalboot O.6 van vader Richard Verburgh. Ik was steevast zeeziek. Daarop volgde een reis met de sloep O.14 van Gusten „Kraker". Daarna 2 reizen met de O.210 van Gusten Ponjaert.

Ik voelde mij nu mans genoeg om het wat groter aan te pakken en monsterde als jongen op de „visbak" O.35 ALFRED EDITH van de rederij Golder, voor een reis naar 't Kanaal. Schipper was Louis Defer. Mijn loon was 125 fr. per maand + 0,15%. De rederij Golder, wegens de groene band in de schoorsteen, de Groene Banders genoemd, was vóór 1914 een der grootste rederijen van Oostende, samen met de rederij Aspeslagh, de P.V. en Jules Baels.

Na 1918 waren de grootsten de rederij Brunet, de rederij Noordzee en de rederij Degrijse.

In voer ongeveer 2,5 jaar op de O.35. Intussen deed ik twee jaar na elkaar examen voor de Leerbeurzen aan de Oostendse Visscherij. Als 14-jarige behaalde ik 100% en als 15-jarige 99%. Dit gebeurde rond Pasen en op Pasen zelf werd de uitslag bekend gemaakt op het stadhuis van Oostende. De schippers kregen 250 fr. premie + 100 fr. na twee jaar dezelfde jongen „goed geleerd te hebben ter groote zeevisscherij".

Ik kreeg 125 fr. op spaarboek + erediploma + een zeekaart, een passer en een pleinschaal.

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

Ik bleef op de grote schepen varen. Op de sloepen moest men voor de eigen mondkost zorgen: aardappelen, vlees, brood, toespijs. De grote schepen hadden meer comfort.

Na de O.35 ging ik aan boord van de O.128 van de rederij Aspeslagh, naar IJsland. Dit keer als lichtmatroos. Schipper was Oscar Verkoillie. In Aberdeen kwam een Britse „pilot" (visserijloods) aan boord om ons wegwijs te maken op de IJslandse gronden.

Daarna monsterde ik op de ISA van de P V onder gezag van schipper Emiel Vansteenberghe. Na twee reizen werd ik matroos.

NOOIT VERGETEN

In juni 1926 stierf Menhère Herrie. Ik was op zee en kon de begrafenis niet bijwonen. Het maakte me wat, de man had een te grote rol in mijn jeugdig leven gespeeld.

In 1930 ging ik terug naar school voor een maand, ter voorbereiding brevet schipper 2e klasse. Broeder Annobert had zijn oudere collega's afgelost, en de school heette nu Vrije Visscherschool Paster Pype, ter nagedachtenis aan zijn illustere stichter en bestuurder.

Na het behalen van de 2e klasse voerde ik de O.250, een motorschip van de rederij Aspeslagh.

In 1938 ging ik terug naar school – 14 dagen nu – voor het behalen van het brevet 1e klasse.

Ik bewaar de beste herinneringen aan mijn schooltijd en aan E.H. Hendrik Pype. Dat was een tijd om nooit te vergeten.

Robert Rycx.

(opgetekend door R. Decleer)

(1) Uit een schrijven van E.H. Pype aan het Nederlandse Weekblad voor Visscherij – DE VISSCHERIJ – 28 juli 1894 n° 35.

(2) Noot R. Decleer
In de loop van 1917 voerden de geallieerden volgende bombardementen over Oostende uit:
Juni 1 – Britse marinevliegtuigen op Zeebrugge-Oostende-Brugge, vermoedelijk onder bevel van Com. Samson Charles R. RN DSO
Juni 5 – Vijandelijke basissen + werkplaatsen te Oostende zwaar gebombardeerd door Britse scheepsartillerie.
Juli 11 – Britse marineluchtvaart boven Oostende-Varsenare-St.-Denis-Westrem
Juli 12 – Britse marineluchtvaart boven vliegvelden België, Brugge, dokken en spoorwegverbindingen bezuiden haven van Oostende
Sept. 11 – Britse marineluchtvaart boven België en de kustlijn.

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

C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

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

VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:

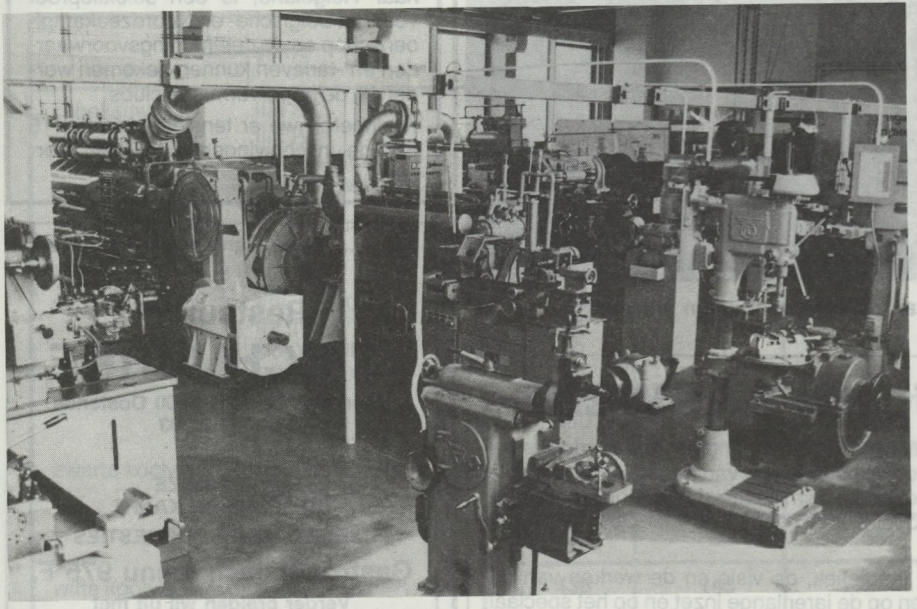
Fortstraat 27, OOSTENDE
Bruggelaan 12, BREDENE
☎(059) 32 31 80

STEDELIJKE VISSERIJSCHOOL „JOHN BAUWENS"

GESLAAGDE OPENDEURDAGEN

Sedert de grandiose viering in het kader van 100 jaar Stedelijk Visserijonderwijs te Oostende – nu zowat 2 jaar terug – heeft de Stedelijke Visserijschool „John Bauwens" de benijdenswaardige reputatie opgebouwd om jaarlijks het reilen en zeilen binnen de school vooral smaakvol uit te dragen.

Onder de noemer „open deur" gingen de festiviteiten dit schooljaar door op zaterdag 7 mei. Bijzonder ingetogen startte de hele bedoening met de plechtige bloemenhulde ter nagedachtenis van diegenen die op zee het leven lieten. Parallel aan de opening van de kunsttentoonstelling omtrent Jean Muls en Flor Vandekerckhove werden de matinaal geïnteresseerde bezoekers vergast op het aperitief, concertueus ingelijst door de gerenommeerde „Broadway Jazz Gang".



In de goed geoutilleerde motorenzaal staan diesels van verschillend vermogen tot een ABC van 710 pk afkomstig van de O.334 De Haai. Ook de verstelbare schroef van de IJslander staat er overzichtelijk opgesteld. (foto gw)

Voor de 200 culinair geschaafde bezoekers mocht dit muzikaal intermezzo de aanhef heten van het Noordzee-festival aan allersmakelijkste visprodukten. Niet minder dan 14 professioneel bereide en even kunstig gepresenteerde delicatessen wachtten de genodigden tot smakelijke verorbering.

Een pluim te meer op de feestende hoed van de „John Bauwens" die de volle realisatie van een dergelijk spijzend initiatief ten volle kan toeschrijven aan de loyale inzet van een competent leerkrachtenkorps.

Het afzakkertje kon niet levendiger worden opgeluisterd dan via de muzikale beheersing opgebracht door een 30-koppige „bemanning" vanuit de fanfare „de Broederliefde" uit Vilvoorde. Hun toevertrouwd applaus was minstens evenwaardig aan het ruim succes van hun uitgebrachte LP's.

Wie zijn buikje zó eivol krijgt, dreigt voorbij te gaan aan het louter pedagogisch aspect van het „open deur" – gebeuren. Informatief super-uitgebouwde stands in de matrozenzaal, de technische gelede informatieklassen als de bedrijfsintensieve werkplaatsen verhinderden evenwel tijdig dit euvel.

Totaal onverwacht – maar daarom niet minder nieuwsgierig – botste je welgevallig op de fotogenieke visserijbedrijvigheid, „in kaart" gebracht door de Stedelijke Kunstacademie te Gent, en aangedikt met een bijzonder waardevol oud-modisch visserijgetint Oostende.



Een beeld op de lunch.

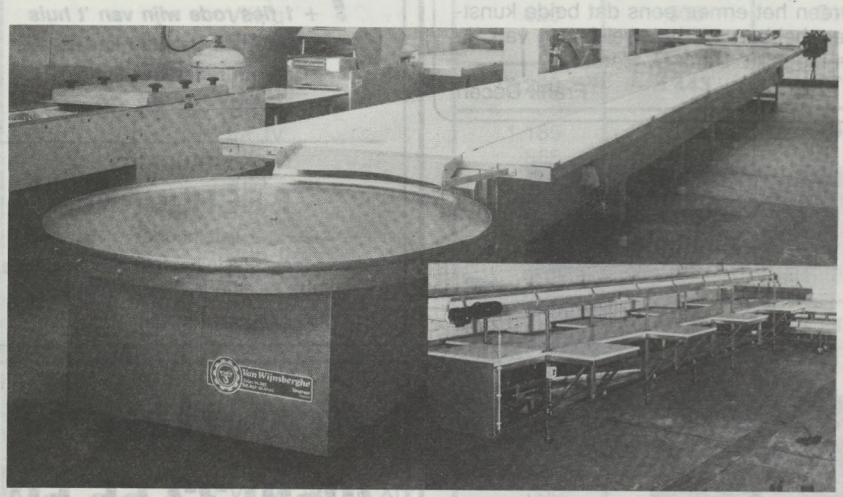
In het zonovergoten buitengebeuren smeulden intussen op de „John Bauwens"–barbecue de spetterende sprotspitjes naast de wit-hete roze garnalen.

Wie van het volksspelencircuit enigzins wilde bekomen diste aan een besuikerde koffie-pannekoek of hield het even koppig bij een „poosje wulloks" dan wel een zeegekoelde droogvis.

Samen met het bruisend „nat" – dat maar niet zo heerlijk en dorstlessend moest zijn – werd het uiteraard een „latertje", enkel een hard probleem voor wie hiervoor een dwingende en plausibele verklaring moest verzinnen...

VAN WIJNSBERGHE

KONSTRUKTEUR VAN INOX INSTALLATIES



- Transportbanden
- Wasbakken met kniebediening
- Inox deuren
- Inox rioleringen
- Rekken en tafels op maat
- Rookwagens
- Kontainers
- Wasmachines
- Kookketels
- Alle maatwerk

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



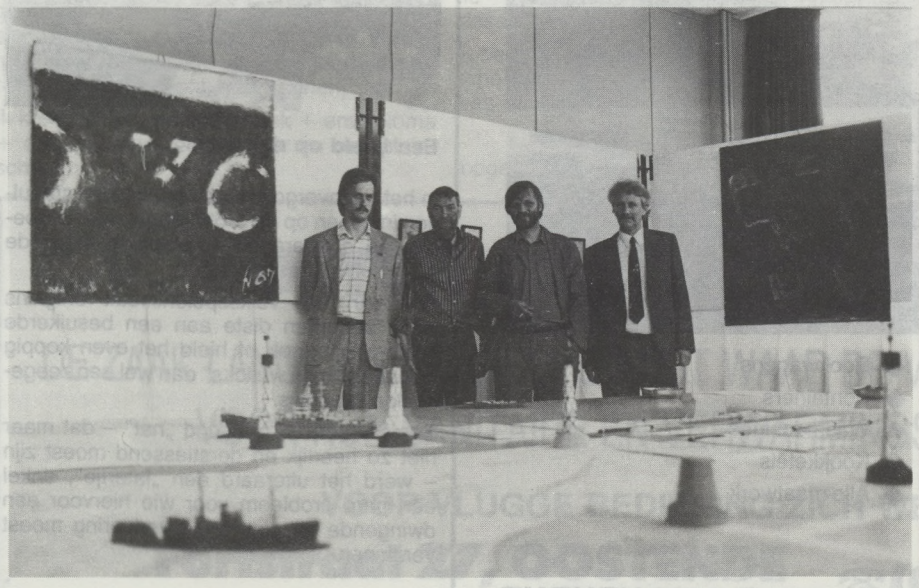
De bloemenhulde aan het gedenkteken van de achtergebleven vissers.

KUNSTSALON JOHN BAUWENS

De jaarlijkse kunsttentoonstelling, naar aanleiding van de opendeurdag van de Stedelijke Visserijschool John Bauwens, beklemtoonde de werken van de Oostendse kunstschilders Jean Muls en Flor Vandekerckhove. De vernissage, bijgewoond door een talrijk opgekomen publiek, werd ingeleid door kunstcriticus Leo Madelein en Frank Decerf.

Elk van de inleiders besprak summier de thematiek, de visie en de werken van de respectieve artiesten. Bij Muls werd gewezen op de jarenlange inzet en op het speciaal bereikte resultaat. De individuele koloriet en de romantische inslag van Muls'schilderijen bewezen een gedegen vakmanschap. De gedroomde en echte landschappen maakten deel uit van een geïdealiseerd landelijk beeld dat een enorme schijn-rust; een stilte vol spanning, uitstraalt. De schoonheid verraadt een dreiging. In het werk van Vandekerckhove werd gewezen op het sociaal sterke engagement. De werken en doeken als helle vuurtoren die in de zwarte nacht nog net op tijd of iets te laat(?) uitschreeuwt dat de ondergang reeds doorgedrongen is. De visserij gestrand; de verrotting van de scheepsrompen en planken als teken aan de kaai dat de glorie voorgoed gepasseerd is. Het realisme van Vandekerckhove rijst op uit een grijze mist en vergt van de kijker een intens zien. Een moeilijke opgave? De observatie heeft oefening en geduld nodig. In elk geval is iedereen het ermee eens dat beide kunstenaars elke op hun eigen manier bijgedragen hebben tot het welslagen van de opendeurdag, want zij maakten het kunstsalon mogelijk. Dank U, Heren.

Frank Decerf



Van links naar rechts: Frank Decerf, die het werk van Jean Muls (uiterst rechts) inleidde; Léo Madelein die het werk van Flor Vandekerckhove (3de van links) voorstelde. (foto gw)

JACHTCLUBS RYCO & NSYC ORGANISEREN HELGOLANDRACE 1988

Op 9 juli e.k. start om 11 uur de ondertussen beroemd geworden HELGOLANDRACE. De zeilkoers wordt georganiseerd door de Oostendse RYCO (Royal Yachtclubs Ostend) en de NSYC (North Sea Yacht Club).

De 280 mijl lange race, van Oostende naar Helgoland, is een selektieproef voor het Belgische- en Noordzeekampioenschap en de deelnemingsvoorwaarden en -tarieven kunnen bekomen worden bij de hogervermelde clubs.

Herinneren we er tenslotte aan dat 15 juni de inschrijvingen afgesloten worden.

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

Restaurant

'T SCHUURKE

Voorhavenlaan 20, 8400 Oostende
Tel. 32 36 03

—

NAAST ONZE
UITGEBREIDE KAART
NIEUWE LENTE-SUGGESTIES

Gastronomisch menu 975 F.

Verder breiden wij uit met
een nieuwe specialiteit:

Prijs 1.100 fr.
voor 2 personen !

Côte à l'os 1 kg. !
min. 2 personen
Mixte salade & bearnaise
en frietjes
! + 1 fles rode wijn van 't huis

In een klein maar gezellig kader.
Daarom reserveer tijdig:

(059) 32 36 03

RESTAURANT

'T SCHUURKE

Tafelhouder

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

Bespreek tijdig uw feesten!

Adverteren?

(059) 32.55.59

BATAVIA-KOPIE

De oorspronkelijke Batavia van de Verenigde Oostindische Compagnie verging op zijn eerste reis in 1628 na een muiterij bij de westkust van Australië. In Lelystad in de Zuidelijke IJsselmeerpolders wordt momenteel een getrouwe kopie vervaardigd door jonge werklozen. Als het 55 meter lange schip klaar is zal het export-promotiereizen maken naar het Verre Oosten.

STAND VAN DE VANGSTEN

BELGISCHE QUOTA 1988

Uit de vergelijking tussen de toestand der vangsten op 15.4 en 15.5 blijkt dat de kabeljauwvangsten in de Noordzee (zone IV) in de laatste maand nog geen 300 ton bedroegen, terwijl vooral de gebieden VII-VIIa, VIII, IX en X inzake kabeljauw nu wel onder zware druk komen te staan. In het totaal werd op 15.5 nog niet de helft van het beschikbare kabeljauwquantum opgevist, dit in scherpe tegenstelling met vorig jaar.

Ook de aanvoer van schol stagneerde terwijl anderzijds de grootste toename weer te vinden is bij de tongvangsten in de Ierse Zee (60% van het quantum aldaar was op 15.5 reeds opgevist).

Visbestand		*quotum '88 (1)*	*vangsten 15.4.1988*	*vangsten 15.5.1988*
kabeljauw	IIIa SK	50	0	0
	IIa, IV	5.370	2.148	2.428
	Vb, VI, XII, XIV	60	0	0
	VII-VIIa, VIII, IX, X	980	675	751
	VIIa	400	61	137
		6.860	**2.884**	**3.316**
schelvis	IIIa, b, c, d	50	0	0
	IIa, IV	1.260	10	14
	Vb, VI, XII, XIV	80	0	1
	VII, VIII, IX, X	70	66	69
		1.460	**76**	**84**
zwarte koolvis	IIa, IIIa, b, c, d; IV	60	34	38
	VII, VIII, IX, X	30	19	20
		90	**53**	**58**
witte koolvis	VII	**430**	**143**	**162**
wijting	IIa, IV	2.690	593	674
	VIIa	100	24	56
	VII-VIIa	180	176	184
		(+75)	**2.970**	**793**	**916**
schol	IIIa SK	90	0	1
	IIa, IV	10.630	3.573	3.886
	VIIa	260	29	88
	VIId, e	1.630	561	585
	VIIf, g	620	300	310
	VIIh, j, k	60	0	0
		13.290	**4.443**	**4.870**
tong	IIa, IV	1.165	378	495
	VIIa	865	143	515
	VIId	1.035	399	489
	VIIe	45	6	9
	VIIf, g	685	341	377
	VIIh, j, k	50	0	0
	VIII	325	62	62
		4.170	**1.329**	**1.947**
makreel	IIa, IIIa, b, c, d; IV	**270**	**9**	**1**
sprot	VIId, e	**30**	**0**	**0**
heek	IIa; IV	40	0	21
	Vb, VI, VII, XII, XIV	330	17	20
	VIII behalve VIIIc	10	0	0
		380	**17**	**41**
zeeduivel	Vb, VI, XII, XIV	285	0	0
	VII	3.035	121	139
		3.320	**121**	**139**
schartong	VII	**430**	**28**	**37**
haring	IVc, VIId	**7.090**	**0**	**0**

(1) uitwisselingen inbegrepen. - Bron: Dienst voor Zeevisserij Oostende.

ONDERMAATSE TONGEN IN BESLAG GENOMEN IN OOSTENDSE VISMIJN

In de nacht van dinsdag 17 mei hebben de douanediensten en inspekteurs van het Ministerie van Landbouw en Visserij kontroles uitgevoerd in de Oostendse vismijn. In tegenstelling met een gelijkaardige aktie in Nieuwpoort werd in Oostende geen „zwarte vis" ontdekt. Wel legden de inspektiediensten beslag op meer dan 100 kg ondermaatse tongen aan boord van de O.705 „Morning Star". Kleiner dan „slips" mag nu eenmaal niet en de schipper zal dan ook ter verantwoording geroepen worden.

VISKEURING?!

Diverse reders, die in de Oostendse vismijn met de viskeuring in kontakt kwamen, wisten ons te vertellen dat zij de laatste tijd meer en meer het gevoel hadden dat bepaalde viskeurders in de Oostendse vismijn zich „heiliger voordoen dan de Paus" en de vis eerder op houdbaarheid dan op versheid beoordelen.

Geen enkele visser of reder die de noodzaak van de viskeuring in twijfel trekt of zich ertegen verzet, integendeel! ook de visser is er zich maar al te goed bewust van het feit dat vooral de kwaliteit van zijn aangevoerd produkt een waarborg is voor zijn toekomst. Daar gaat het hem niet om, wel op de manier waarop een en ander gebeurt. Vooreerst het feit dat de gehanteerde maatstaven in de mijnen van Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge schijnbaar niet dezelfde zijn en dan het plotseling opduiken van elektronische keuringsapparatuur (door wie geodgekeurd?) die eenzijdig, te pas en te onpas als de fameuze stok achter de deur, gehanteerd wordt. Enfin, redenen genoeg voor Het Visserijblad om zich in de komende maand de zaak eens van nabij te onderzoeken. Onze bevindingen vinden geïnteresserde lezers in ons julinummer terug.

ZOEKT VISSERIJFOTO'S TE RUILEN MET BELGISCHE KORRESPONDENT

J. ALDERLIEFSTE
Herculesstraat 27,
1973 VM IJMUIDEN
NEDERLAND

NEDERLANDSE VISSER SLAAT KONTROLEUR:

acht weken celstraf

De rechtbank in Middelburg heeft de schipper-eigenaar van de ARM 20 Geertruid Adriana uit Arnemuiden veroordeeld tot acht weken gevangenisstraf, waarvan zes voorwaardelijk. De officier van justitie eiste vijf maanden, waarvan drie voorwaardelijk.

Toen de schipper op 26 februari door een kontroleur van de Algemene Inspektiedienst van het Ministerie van Landbouw aangemaand werd om tien kisten illegaal aangevoerde vis op de kade in Vlissingen af te zetten werd hij handgemeen. Bij de schermutseling viel de kontroleur tussen kade en schip. Toen de schipper werd aangehouden brak een vechtpartij uit in de vismijn van Vlissingen tussen inspekteurs, politie en vissers. De 45-jarige visser moest het gelag betalen.

MAANDELIJKSE STAAT van VERANDERINGEN
voorgekomen in de „Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

maand APRIL 1988

Verandering van eigendom + thuishaven + naam:

O.402 „ATLANTIS" wordt N.402 „YVETTE" Eigendom: N.V. Mare Nostrum, Strandlaan 120, 8460 Koksijde. Tel. 058/51.67.97 Zeebrief: 7.4.1988.

Verandering van eigendom:

Z.431 „JUDITH" - Eigendom: N.V. Mattanja, Marktstraat 19, 8390 Knokke-Heist. Tel. 050/51.15.21. Zeebrief: 6.4.1988.

Z.46 „NEPTUNUS" - Eigendom: N.V. Olympus, Vuurkruisersstraat 5, 8390 Knokke-Heist. Tel. 050/51.15.80. Zeebrief: 11.4.1988.

Z.162 „JUDITH" - Eigendom: N.V. Bunkers-Dobbelaere, Elisabethlaan 320, 8390 Knokke-Heist. Tel. 050/54.42.69. Zeebrief: 20.4.1988.

N.706 „STER DER ZEE" - Eigendom: Edmond Everaert-Cottry, Pareloesterlaan 10, 8400 Oostende. Tel. 059/80.59.46. Zeebrief: 29.4.1988.

maand MAART 1988

Inbouw nieuwe motor + verhoging P.K. + verandering tonnenmaat + verlenging vaartuig

N.57 „TERRY" - Eigendom: BVBA La Marée, Verbouwenlaan, 18 - 8460 Koksijde. L.O.A.: 21,15 m. - Gt 89,00. Motor Cummins - 300 PK - bouwjaar 1988. Zeebrief: 8.3.1988.

Verandering van eigendom.

N.15 „DE KOTTENS" - Eigendom: BVBA Caltor, Nieuwpoortlaan 58, 8440 Middelkerke. Tel. (058) 23 43 85. Zeebrief: 10.3.1988.

Z.89 „SANDRA" - Eigendom: BVBA Rederij Van den Broucke, Hulststraat, 9 - 8390 Knokke-Heist. Tel. (050) 51 48 02. Zeebrief: 25.3.1988.

Z.69 „DE KAPER" - Eigendom: B.V.B.A. Rederij De Kaper, Albatrosstraat, 335B - 8390 Knokke-Heist. Tel. (050) 51 59 55 - (050) 41 87 74. Zeebrief: 30.3.1988.

Verandering van eigendom + naam + inbouw nieuwe motor + verhoging P.K.

Z.507 „BREUGHEL" wordt Z.507 „DESIRE" - Eigendom: N.V. Desiré, Vaartstraat 7, 8160 DIKSMUIDE. Tel. (051) 50 03 39. Motor Guascor - 500 PK - bouwjaar 1987. Zeebrief: 14.3.1988.

Nieuw vaartuig

Z.568 „VENUS" - roepnaam: OPWL - L.O.A. 23,97 m - Gt. 98,00 - bouwjaar 1988 - werven 11 en 29 - staal - motor DAF - 300 PK - bouwjaar 1987 - boomkorvisserij.

Navigatie-instrumenten: RF - US - 2R - 2OP - DN - DNP - 2VHF - NP - Aut. pil.

Eigendom: BVBA Rederij De Zeespiegel, Steenstraat 76 - 8390 Knokke-Heist. Tel. (059) 51 20 87. Zeebrief: 15.3.1988.

Z.60 „BLUE ANGEL" - roepnaam: OPCH - L.O.A. 36,25 m - Gt 317,00 - bouwjaar 1988 - werf 11 - staal - motor Stork - 1200 PK - bouwjaar 1987 - boomkorvisserij.

Navigatie-instrumenten: RF - 2US - 2R - OP - DN - DNP - 2VHF - 2 Aut. pil.

Eigendom: BVBA Rederij Blue Angel, Aaishove 25 - 8390 Knkke-Heist. - Tel. (050) 51 22 63. Zeebrief: 15.3.1988.

Inbouw nieuwe motor + verhoging PK

O.101 „BENNY" - Eigendom: Gilbert VIAENE-VYVEY. A. Beernaertstraat 23 - 8400 Oostende. Motor Baudouin - 250 pk - bouwjaar 1987. Zeebrief: 30.3.1988.

O.494 „LUCKY STAR" - Eigendom: P.V.B.A. Eurob, Kleitendijkstraat 12 - 8440 Middelkerke. Motor Cummins - 240 pk. - bouwjaar 1987. Zeebrief: 30.3.1988.

Errata Officiële Lijst

O.499 „Coudekercke" - uitrusting moet zijn: B. i.p.v. Pl.
Blz. 4: O.64 roepnaam moet zijn OPCL i.p.v. OPLL
Blz. 42: bij Vantorre-Michel-Verlinde, huisnummer is 26 i.p.v. 6.

Hoe bereikt U 3000 lezers uit visserijmiddens

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

LUIPAARDHAAIEN IN DE ZOO

In het aquarium van de Antwerpse Zoo zwemmen sinds kort twee jonge luipaardhaaien (triakis semifasciata) rond. Een primeur, want luipaardhaaien kom je in Europa nauwelijks tegen. Deze haaiensoort is niet agressief en ongevaarlijk voor de mens, maar toch hou je beter je vingers niet in de buurt van de vlijmscherpe tanden. De luipaardhaai is een uitgesproken bewoner van Amerikaanse wateren van de noordelijke Oregon tot het zuidelijke Florida. Volwassen dieren wegen gemakkelijk 32 kg en worden 1,5 tot 2 m lang.

RADIOAKTIEF AFVAL BEDREIGT KANAALEILANDEN

Radioaktief afvalmateriaal van de Franse nucleaire opwerkingsfabriek in Cap de la Hague verontreinigt de Franse kustwateren en vormt een bedreiging voor de Kanaaleilanden, beweert Greenpeace. De milieuorganizatie stelt dat op de Bretoense en Normandische kust en het Kanaaleiland Alderney verhoogde radioaktiviteit is waargenomen. Een onderzoek van de universiteit van Bremen op vissen en zeewier die als kunstmest worden gebruikt wees uit dat er besmetting aanwezig is. Wanneer radioaktieve bestanddelen in de voedselketen van de eilandbewoners terechtkomen, vormen zij een ernstig bedreiging voor de volksgezondheid zegt Greenpeace.

International Paint Marine Coatings

Kwaliteits marineverf voor onderhoud en nieuwbouw

Aangroeiproblemen?



Interclene BCA 300 premium!

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

International Paint

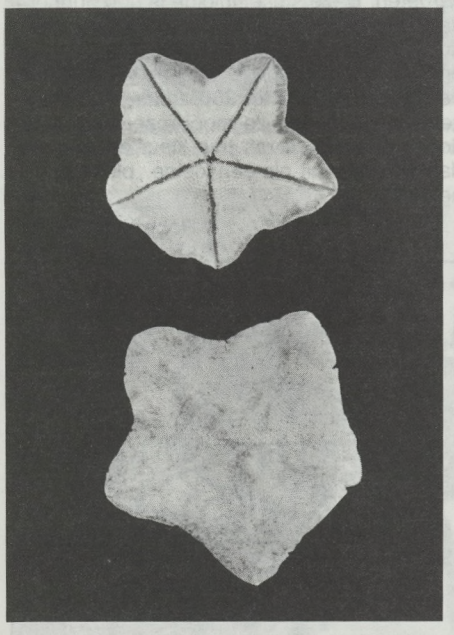
Voor meer informatie:
International Paint (Belgium) N.V.
Verbindingsdok Westkaai 26-30, 2000 Antwerpen
Tel.: 03/231.06.60, Telex: 71346 inter b

ZEESTERREN

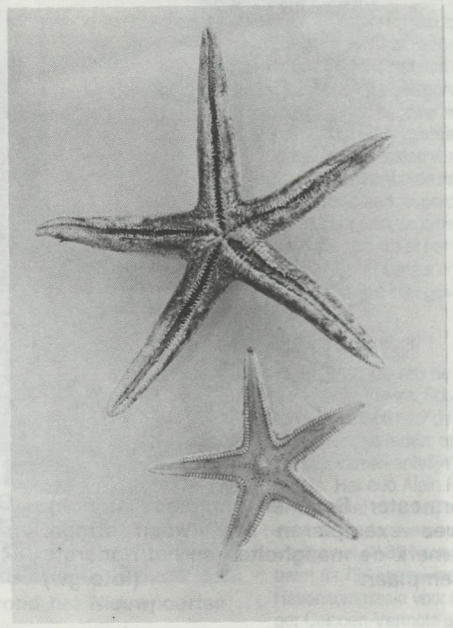
Sterren aan de hemel, sterren van het voetbalveld, sterren op het podium, filmsterren, supersterren, enz... maar ook ZEESTERREN. Zeesterren zijn zeer eigenaardige dieren die alleen in zee voorkomen. In rivieren en sloten treffen we ze niet aan en ook niet in brakwater. Bij laag water kunnen we ze vinden op de golfbrekers van onze kust. Soms zijn ze er massaal aanwezig en soms moet je goed speuren om er maar eentje te vinden. Zo dikwijls zien we kinderen triomfantelijk een zeester bij één van de armen houden en dan in een emmertje of bokaaltje deponeren. Thuis willen ze dan de zeester drogen om die later ergens te bewaren als een trofee. De mooie zeester verschrompelt en verspreidt na een paar dagen een niet welriekend geurtje en algauw heeft moeder het ding, dat vliegen aantrekt in de vuilnisemmer laten verdwijnen.

Om een zeester goed te kunnen bewaren moet je het diertje eerst grondig reinigen van zand, slijk en slijm. Langs de mond onderaan in het midden van de zeester moet je met een mesje de maag kapot maken. Je houdt dan de zeester onder de waterstraal van de kraan en je zult zien dat de armen voller en boller komen door het water. Dan neem je een emmertje of een plastieken bakje gevuld met water en 4% formaline. Formaline haal je in een drogisterij of bij de apotheker. Gewoonlijk bevat de aangekochte oplossing 40% formol. Je kan dus de formaline aanlengen met negen delen water. Maar oppassen met dit produkt want het is zeer giftig. Je laat de zeester gedurende een drietal dagen in de oplossing en daarna wordt de zeester gedroogd. Niet in de zon drogen want anders verliest de ster alle kleur.

Onze gewone zeesterren behoren in het dierenrijk tot de stam van de stekelhuidigen of echinodermata en tot de klasse van de asteroidea. Van de stekelhuidigen zijn er meer dan 1500 soorten gekend. Op het strand en de golfbrekers vinden we maar een paar soorten, maar in de netten van de vissers worden er heel wat meer gevangen. Men zegt stekelhuidigen omdat er op het lichaam allerlei stekels, knobbels en wratten zitten.



De pannekoekster Anseropoda membranacea (Linck). Boven de onderzijde met de mondopening. Onder de „bleke pannekoek" (zonder kommentaar). (foto gw)



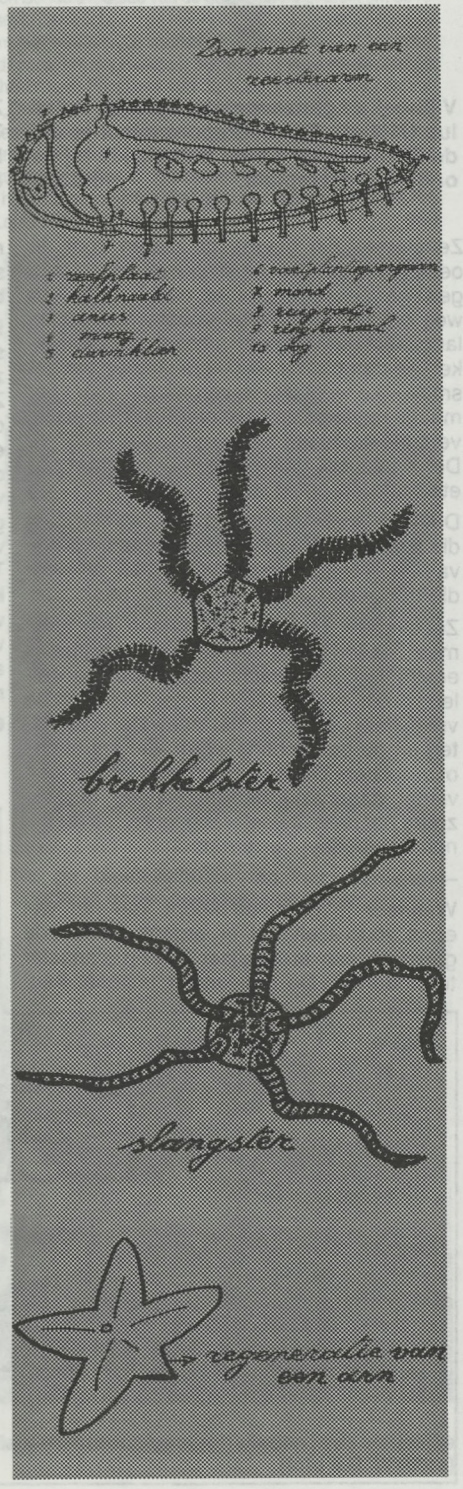
Kamster Astropecten irregularis (Linck). De grootste ster is langs de onderzijde te zien. Van de kleinste ster zien we de bovenzijde. Bemerk de stekeltjes die op een rijtje staan en als 't ware een kammetje vormen. (foto gw)

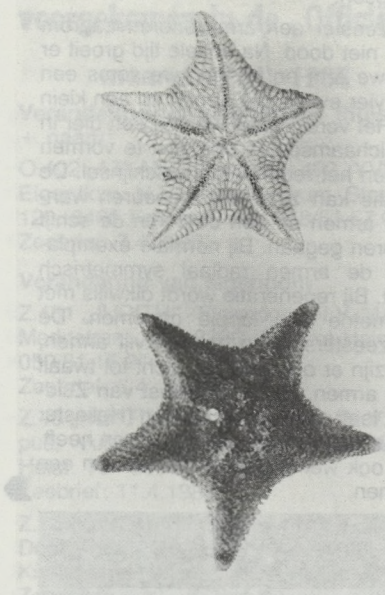
Naast de gewone organen van mond, maag en darmen vinden we bij de zeester een watervaatstelsel of ambulacraal stelsel. Dit is een systeem van kanaaltjes gevuld met zeewater, dat in honderden zuigvoetjes uitmondt. Bovenaan de zeester in het midden zien we een rond plaatje. Dat is de zeefplaat of madreporenplaat langswaar het zeewater opgenomen wordt voor het watervaatstelsel.

Het bewegen van de voetjes door het pompen van zeewater is iets dat alleen bij stekelhuidigen voorkomt. Zeesterren pompen per dag ettelijke liters water door hun lichaam. Ze zijn zo wat de zuiveringsstations van het zeewater en daarom ook nuttig. Voor de visser heeft de zeester geen enkele waarde en wordt als hinderlijke vuiligheid beschouwd.

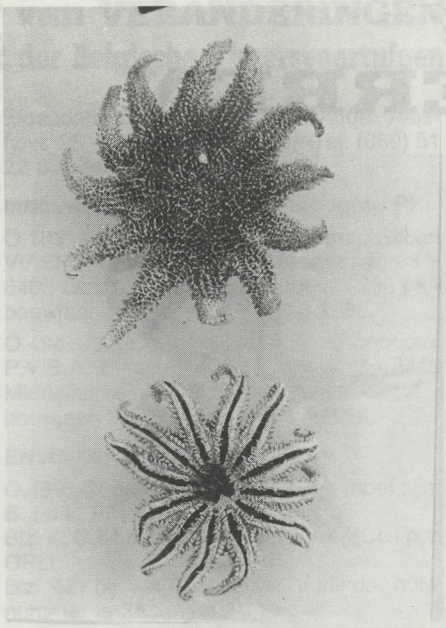
Onze gewone zeester heeft vijf armen. Dikwijls treffen we exemplaren aan die één arm of zelfs twee armen missen. Voor een groot deel neemt de mens de beschadiging van de zeesterren voor zijn rekening. Dagelijks worden in alle vissersnetten samen op zee miljoenen zeesterren gevangen en weer over boord geworpen. Bij die gelegenheid raken menigvuldige diertjes wel hier en daar een armpje kwijt. Ook krabben en kreeften kunnen gemakkelijk met hun scharren een zeesterarm afknijpen. Wanneer een zeester het waagt een arm te stekken tussen de schelpen van tweekleppigen (zoals de mossel en de oester) en deze zich snel sluiten kan dit de zeester duur te staan komen en moet zij alweer een armpje of een stuk ervan missen.

Is onze zeester een arm verloren daarom is zij nog niet dood. Na enkele tijd groeit er een nieuwe arm en zo zien we soms een ster met vier evengrote armen en een klein armpje. Het verschijnsel waarbij een dier in staat is lichaamsdelen opnieuw te vormen noemt men het regeneratieverschijnsel. De regeneratie kan zelfs nog gebeuren wanneer vier armen en een deel van de schijf zijn verloren gegaan. Bij normale exemplaren zijn de armen radiaal symmetrisch geplaatst. Bij regeneratie wordt dikwijls met de symmetrie een loopje genomen. De meeste zeestersoorten hebben vijf armen, maar er zijn er ook met zes, acht tot twaalf en meer armen. Bij de westkust van Zuid-Amerika leeft er een zonnester (Heliaster microbrachius) die wel veertig armen heeft. Die kan ook wel tegen het verlies van een paar armen.

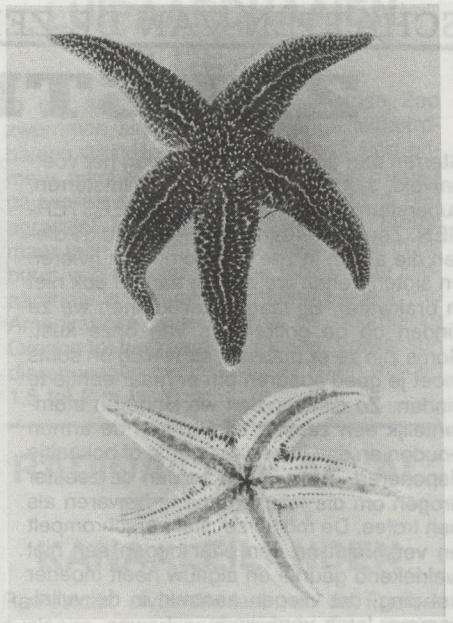




Vijfhoek of ganzevoetster Porania Pulvillus (Mûller). De madreporenplaat is duidelijk merkbaar op de bovenzijde bij het onderste exemplaar. (foto gw)



Zonnester Solaster papposus (Linck). Twee exemplaren met twaalf armen. Bemerk de maagholte van het onderste exemplaar. (foto gw)



Gewone zeester Asterias rubens (L.). Boven de bovenzijde, onder de onderzijde. Bemerk de madreporenplaat op de bovenzijde. (foto gw)

Zeesterren zijn gevreesde dieren voor de oester- en de mosselkwekers. Onze gewone zeester heeft er een handje van weg om met haar vele ambulacraalvoetjes langzaam geduldig een mossel open te trekken en dan haar maag uit te stulpen om het smakelijke weekdier te verorberen. Door het maagsap wordt de sluitspier van de mossel verlamd en de mossel is reddeloos verloren. De vraatzucht van zeesterren is groot. Ze eten dag en nacht door.

De grote stekelster (Marthasterias glacialis) die wel van 20 tot 50 cm groot kan worden valt zelfs St.-Jakobsschelpen aan en weet die te openen om ze op te snoepen.

Zeesterren zijn van gescheiden geslacht, maar tussen de mannetjes en de wijfjes is er uiterlijk geen verschil te zien. De zaadcellen van de mannetjes en de eicellen van de vrouwtjes worden in het zeewater losgelaten en de bevruchting wordt aan het toeval overgelaten. De larven komen uit het ei een viertal dagen na de bevruchting en van zodra het darmstelsel wat gegroeid is beginnen ze voedsel op te nemen.

Wanneer je garnalen koopt kan het wel eens voorvallen dat er ergens tussen de garnalen een brokkelster of een slangster te vinden is. De brokkelster ontleent haar naam aan de broosheid van het dier en de slangster ontleent haar naam aan de grote beweeglijkheid van de armen.

Kamsterren verschillen van de gewone zeesterren door het feit dat de voetjes waarmee ze zich bewegen geen zuignapjes dragen. Zij kunnen geen schelpjes openen door middel van de zuignapjes. Een kamster grijpt een levend schelpdiertje in zijn geheel. In de maag sterven de weekdiertjes en worden verteerd. De lege schelpen worden weer uitgestoten. Zo zijn magen van kamsterren vindplaatsen voor schelpenverzamelaars. Tijdens een visvangstreis naar Trevose Head (North-Cornwall) heb ik vele magen van kamsterren kunnen onderzoeken en er vooral de schelpdieren, venus ovata, lunatia alderi en nucula nucleus in gevonden naast nog andere.

Over de eetgewoontes van zonnesterren en ganzevoetsterren is nog niet veel bekend. In een maag van een zonnester heb ik eens een stukje gevonden van een gewone zeester; wat erop zou wijzen dat zonnesterren van hun soortgenoten op hun menu nemen.

De ganzevoeten zijn duidelijk vijfhoekig en worden daarom in de vissersmond kortweg „vijfhoeken" genoemd. Exemplaren uit het Kanaal zijn bloedrood gekleurd. Op de Bretoense kust treffen we een kleinere soort ganzevoetjes aan. Ze luisteren naar de latijnse naam Asterina gibbosa.

De zonnesterren hebben meestal tien tot twaalf armen. Het is een meer arctische soort, want de zuidgrens van het woongebied van de zonnester is het Kanaal. Het dier leeft zelfs op diepten van meer dan duizend meter.

En tot slot mogen we de pannekoekster niet vergeten. Deze stekelhuidige is nog dunner dan een Hollands flensje (en dat is al zo dun). Pannekoeksterren komen op slijkerige en ook op rotsachtige bodem voor vanaf een diepte van 30 tot 200 meter. Wanneer ze levend zin, zijn ze mooi roze. Eenmaal dood verliezen ze rap hun kleur en zien er dan werkelijk uit als een kleine „bleke pannekoek".

Robert COELUS

Adverteren?

(059) 32.55.59

Beter bij

de bank van hier

KB®

INDRUKWEKKENDE VISSERSHULDE IN NIEUWPOORT



Een beeld van de ingetogen plechtigheid rond het Nieuwpoortse vissersgedenkteken.

Naar jaarlijkse traditie greep op tweede Pinksterdag de jaarlijkse vissershulde, zegening van de vaartuigen en de vissershulde plaats in Nieuwpoort. In tegenstelling met vorig jaar werd het een zonnige dag waardoor de ingetogen plechtigheid meer kleur kreeg. Voor de gelegenheid was de vismijnhal keurig versierd. Meer dan vijfhonderd mensen namen deel aan de eucharistieviering, opgedragen door de plaatselijke geestelijkheid bijgestaan door visserijaalmoezenier Cornilie. Aan de kaai lag de bevlagde vloot, gezien vanop de Langebrug een pittoresk tafereel. Voor de indrukwekkende bloemenhulde aan het vissersgedenkteken werden opnieuw tientallen ruikers en kransen aangevoerd en neergelegd door personaliteiten, afgevaardigden van diverse bedrijven, organisaties en verenigingen. In zijn toespraak verheugde schepen Vermote zich dat er het afgelopen jaar op zee geen levens te betreuren vielen. „Maar elk jaar zijn er talrijke arbeidsongevallen met lange werkonbekwaamheid tot gevolg. De vissersstiel blijft gevaarlijk".

Reders gehuldigd

In de feestzaal van de stedelijke vismijn werd tot slot hulde gebracht aan de verdienstelijke reders. Schepen Bendels maakte van de gelegenheid gebruik om de renovatieplannen voor de vismijn toe te lichten (zie elders in dit blad). Tevens riep hij de Nieuwpoortse reders op om hun vangsten bij voorkeur in de thuishaven af te zetten. Als blijk van erkentelijkheid bracht het stadsbestuur hulde aan enkele verdienstelijke reders. Het duo Alain Rathé-William Puystiens van de N.22 ontvingen de herinneringsplakket omdat zij met „De Zeester" de hoogste garnaalaanvoer (8.994 kg) realiseerden. In de diverse scheepsklassen werden de reders Michel Vercouter en Arnel Vanthuyne (N.88 Nova Cura), Jules en Alain Rathé (N.75 Sarvy) en Danny Huyghebaert (N.736 Lucky) met hun echtgenoten in de bloemen gezet. De Ereprijs van de Havenkommissie voor de hoogste besomming ging opnieuw naar de vennoten Roger Calcoen-Vermote en Louis Vantorre-Crevits. (gw)



Tijdens de toespraak van schepen Vermote wachten leden van de plaatselijke jeugdverenigingen hun beurt af om de bloemstukken naar voor te brengen.



Na de bloemenhulde lag het monument bedolven onder de bloemenkransen.



Meer dan vijfhonderd mensen woonden de Vissersmis in de verkoopshal van de Nieuwpoortse vismijn bij.



De verdienstelijke reders en hun echtgenoten werden in de stedelijke feestzaal gehuldigd. (foto's G. Walters)

DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

Al negendertig jaar leid ik dit vuurtorenwachtersleven. Zoiets weegt op een mens, je wordt erdoor getekend.

Een vuurtorenwachter weet beter dan wie ook dat, na de dag, de nacht komt en nooit, en ik onderstreep NOOIT, laat dat ritme ons in de steek.

Zo'n ritme in het beroepsleven heeft zijn weerslag op je levenshouding. Zij die de oudere vuurtorenwachters gekend hebben weten dat. Stuk voor stuk betrof het hier rustige naturen, met de blik op oneindig, getekend door hun beroep.

Dat hoeft niemand te verwonderen. Neem nu de vissers: hun beroep zit vol onzekerheden, er zijn de stormen en de grote onbekenden over de vangst en de besomming. Dat beroep bepaalt, in zeer hoge mate, de hele levenshouding van die mensen. De Sturm und Drang waarmee de vissers, als ze jong zijn, ten velde trekken en (O Contradictie!) de gelatenheid van diezelfde mannen, als ze oud zijn, dat heeft allemaal zijn wortels in dat beroep.

Zo is dat ook met mij. Mijn leven wordt bepaald door het ritme van dag en nacht en door het rondzwaaiende licht: telkens weer, telkens weer.

Daardoor ook komt het dat ik eet op vastgelegde tijdstippen, dat ik wandel op platgetreden paden en ga slapen zodra het klaar wordt. Elke werkdag om tien uur neem ik mijn post door en bekijk wat het leven zoal te bieden heeft. Folders. De Vernieuwde Dreft, de Personal Computer (van een nog nieuwere generatie), de Microwave annex Compact Disc en tenslotte de persoonlijke brief die me vertelt dat ik als enige in mijn straat uitverkoren ben als winnaar van de wedstrijd.



Zo vergaat mijn leven in de zekerheid dat Dreft zich nu al negenendertig jaar aan het vernieuwen is en dat ze bij het postorderbedrijf niet beseffen dat ik de enige mens ben die hier in de straat woon.

Dat alles was het geval tot verleden maand. Die maand stortte mijn wereldbeeld in elkaar. In die maand, op een vrijdagavond, stopte een wagen voor mijn deur. Toen ik naar beneden keek, keek ik recht in de ogen van een vrouw.

De rest van het verhaal moet ik in cliché's vertellen, want vanaf hier schiet mijn schrijverschap te kort. Ze had de zachte ogen van iemand die het allemaal meegemaakt heeft en die weet dat het leven wél een lachertje is. Ze had haar, ongetwijfeld ravenzwart (cliché! cliché!) haar getemperd met hennep.

Zo stonden we een tijd naar elkaar te kijken, zij beneden en ik boven en toch voelde ik me de kleinste van de twee. Ik was van de hand gods geslagen (en als dat geen cliché is dan weet ik het niet meer).

Stilaan werd het donker en als de nacht gevallen was, verdween ze. Ik kon het niet eens meer zien gebeuren, zo donker was het. Ze reed weg en ik hoorde het in de stilte van het wegstervende geluid van haar wagen. Ik bleef alleen achter in het donker en stond zo nog een tijd (in al mijn naaktheid, zou het cliché zeggen) in het niets te staren.

Het was twee uur 's morgens als ik me realiseerde dat ik mijn lamp niet ontstoken had. Voor het eerst in negenendertig jaar had ik mijn plicht verzuimd en de zee zonder licht gezet.

Ik hoor je zeggen: „Nu ja, één keer in negendertig jaar, maak je daar maar niet druk om". Misschien heb je gelijk, maar wat daarna gebeurde is veel erger. Vanaf dat moment besefte ik dat de zee best zonder mijn licht kon en de vissers ook en voor het eerst begon de twijfel te knagen: twijfel aan de zin des levens en wat erger is, twijfel aan de zin van het vuurtorenwachtersschap.

Die nacht heb ik de lamp niet meer ontstoken en die dag ben ik pas gaan slapen lang na de morgenstond. Het was een zware slaap met dromen over Vlaamse vrouwen van Spaanse afkomst en over zigeunerkoninginnen en over zwoele regens in de tropen.

Sinds die dag ben ik nergens meer zeker van, nog in het minste van mezelf en sindsdien kijk ik iedere dag weer naar beneden. Tevergeefs.



PECH VOOR „OOSTENDSE VISBAKKERS"

De Oostendse Serviceclub Fifty One organizeerde een visbedeling voor de gestrande truckers tijdens de P & O-staking. Honderd kilogram schol werd aangekocht en de „Oostendse Visbakkers" ingeschakeld om de pladijsjes klaar te maken. Op de vooravond van de bedeling liep het bericht binnen dat de staking in Engeland opgeschort was. Enkele tientallen truckers maakten toch gretig gebruik van het aanbod. Pech, maar ook lof voor de „overlevenden" van de Oostendse folkloristische vereniging die enkele jaren geleden van het toneel verdween.

OPNIEUW SNELHEIDSRACE OP OOSTENDSE H. BAELSKAAI

Zondag 5 juni organiseert Ostend Motor Sport voor de vierde keer een snelheidsrace op het circuit rond de Henri Baelskaai in het Oostendse havengebied. Alle verkeer binnen de driehoek Baelskaai-Ankerstraat-Vuurtorenweg wordt die dag tot omstreeks 19 uur onmogelijk.

VZW OOSTENDSE HAVENGEMEENSCHAP VERKEERT IN GOEDE GEZONDHEID

In het mei-nummer van HVB berichtten wij uitvoerig over de stichtingsvergadering van hogervermelde vereniging.

Ondertussen zijn de stichters en de raad van bestuur niet bij de pakken blijven zitten. Zo vertrok er een brief naar de Minister van Openbare Werken waarin de wens uitgedrukt werd betrokken te worden in het geheel van de werkzaamheden voor wat betreft de plannen voor de renovatie van de Oostendse haven.

Wij herinneren eraan dat de vzw een alternatief havenplan opgesteld heeft en tenminste op een aantal deelterreinen niet akkoord gaat met het zgn. masterplan.

Belangstellenden voor de werking van de „vzw Oostendse Havengemeenschap" kunnen terecht bij voorzitter ALLAERT, Westlaan 70, te Oostende.

ZIJ HADDEN PECH...!

■ Tijdens het loswinden van de netten aan boord van de Z.47 „Saturnus" werd een hevige klop in de lier gehoord. De visserij werd niettemin voortgezet maar het abnormaal geluid verergerde. Daarop besloot de schipper de visserij te staken en koers te zetten naar de thuishaven voor een onderzoek.

■ Toen men de netten binnen haalde aan boord van de O.275 „Deo Volente" werden meerdere kloppen gehoord op het achterschip. Vermoed werd dat de schroef door een der visplanken werd geraakt want achteraf bleef het abnormaal geluid aanhouden. Koers werd gezet naar de thuishaven waar het vaartuig op de slipway werd geplaatst voor nazicht. Daar bleek dat de schroef beschadigd was.

■ Op de visgronden kreeg de Z.12 „Sabrina" af te rekenen met een tros in de schroef. Verwijderen bleek onmogelijk zodat de sleephulp werd ingeroepen van de Z.38 die in de buurt lag. Het onklaar geraakte vaartuig werd opgesleept tot in de buurt van het havenplaatsje Rye. Een duiker slaagde er in de schroef weer vrij te krijgen waarop de visserij werd voortgezet.

■ Tijdens de visserij sloegen de netten van de O.349 „The Lady" vast aan een onder water zittend voorwerp. Bij middel van de vislier slaagde men er in de netten vrij te krijgen waarop koers werd gezet naar Oostende. Een onderzoek wees uit dat de kogellagers van de topas beschadigd waren.

■ Bij het wegzetten van de netten aan boord van de O.599 „Zeevogel" kwam de bakboordkor op de schroef terecht. Men probeerde de schroef weer vrij te krijgen maar dat mislukte zodat men noodgedwongen de sleephulp van de „Zeetijger" moest inroepen. De sleep verliep zonder hindernissen naar de haven van Oostende.

■ In de haven van Nieuwpoort kreeg de O.494 een tros in de schroef. Gezien het vaartuig niet langer maneuvreerbaar was, kwam het vast te zitten op een golfbreker ter hoogte van dukdalf 57. Reder Noël Duhardein van de N.525 „Golfbreker" slaagde er in het vastgekomen vaartuig weer vrij te krijgen. Nadien werd de O.494 door de N.525 naar Oostende gesleept waar het werd droog gezet waarna bleek dat de schroef beschadigd was.



IERLAND

■ **SPANVISSERIJ OP ZOEK NAAR „NIEUWE" SOORTEN**

Een researchprojekt, waarbij twee Ierse trawlers betrokken zijn, zal er wellicht voor zorgen dat er weldra een „nieuwe" vis op de Ierse markt verschijnt.

Het projekt, dat gesteund wordt door de EEG, richt zich op het vangen van Roodbaars. Als het projekt slaagt zullen de grotere Ierse trawlers een goed alternatief hebben buiten de makreelseizoenen.

ELEKTRISCH BOOMKORVISSEN IS EEN FEIT

Het elektrisch boomkorvissen dat al lang een revolutionaire ontwikkeling belooft te worden is nu een feit geworden.

De Amsterdamse firma GIESSELBACH heeft een ontwerp klaar om op de markt te brengen. De kostprijs van dat systeem zou binnen het jaar terugbetaald zijn, dank zij de vele voordelen ervan.

Marinus Giesselbach, de firma-eigenaar, verwacht dat hij de helft van de 600 Nederlandse boomkorvaartuigen als klanten zal krijgen.

Het systeem wordt Gelfish (van Giesselbach Elektrical Fishing System) genoemd en er werden proeven mee gedaan door de Nederlandse SOLI DEO GLORIA (1200 PK).

Doordat het Gelfishsysteem elektrische schokken door de zeebodem stuurt wordt de vis opgejaagd en komt vanonder het zand, in de mond van het net. Het grote voordeel hiervan is, dat zware kettingen nu totaal overbodig worden.

Het Gelfish systeem is na deze experimenten klaar voor produktie en zal tussen de 400.000 en 450.000 gulden kosten. Er is overigens ook de mogelijkheid om het systeem in leasing te nemen.

Volgens de heer Giesselbach zouden de vaartuigen, door het weglaten van de kettingen meer dan 20% brandstof besparen. De gevangen vis is minder beschadigd en doordat er minder rotzooi in de netten komt, kan de sleep langer duren. Tenslotte beweerd de firma dat de nieuwe methode 30 à 40% meer vangstresultaat geeft.

Vraag die wij ons daarbij stellen is of de Nederlandse regering deze firma toelating zal geven om dit systeem effektief op de markt te brengen. De zeer krappe quotaregeling en de overcapaciteit van de Nederlandse vloot geven nu reeds aanleiding tot veel conflictstof. Het nieuwe systeem kan daar alleen nog maar verder toe bijdragen.

750 gr. GARNALEN GEPELD IN 22 MINUTEN

Een van de hoogtepunten van de Week van de Landbouw en Visserij is de jaarlijkse garnaalpelwedstrijd. Ruim voor het beëindigen van de inschrijvingstijd was het aantal toegelaten deelnemers al bereikt. De 30 garnaalpellers, waaronder deelnemers uit Roeselare, Antwerpen, Sas-van-Gent en het Nederlandse Sluiskil, moesten 750 gram verse garnalen van hun omhulsel ontdoen. En vers waren ze want ze werden daags voordien speciaal aangevoerd door Freddy en Hendrik Guilleman met de N.782 Nancy. De organisatoren moesten op de afslag wel 290 fr. per kilogram neertellen. Met vaardige vingers wist Henriette Vanhove uit Nieuwpoort 316 gram gepelde garnaal over te houden. In tijd werd ze echter geklopt door de vingervlugge stadsgenote Julia Swyngedouw die met slechts 22 minuten een rekordtijd realiseerde. Geen van beide vrouwen werden winnaar van de wedstrijd omdat de uitslag opgemaakt werd aan de hand van de snelheid, gewicht van de gepelde garnaal en de zuiverheid.

De uitslag: 1. Nicole Hogie (Nieuwpoort) 56 p.; 2. Simonne Torreels (Oostduinkerke) 53 p.; 3. Alice Willaert (Nieuwpoort) 52 p.; 4. Julia Swyngedouw (Nieuwpoort) 51 p.; 5. Lucienne Christiaen (Nieuwpoort) 46 p.; 6. Marcella Lapon (Nieuwpoort) 46 p.; 7. Christine Provoost (Nieuwpoort) 43 p.; 8. Amadine T'Jouw (Gistel) 43 p.; 9. Zulma Delrue (Nieuwpoort) 43 p.; 10. Henriette Vanhove (Nieuwpoort) 42 p.; 11. Magdalena Rubben (Oostende); 12. Rosette Delahaye (Nieuwpoort); 13. Marguerite Lapon (Nieuwpoort); 14. Leona Vanslembrouck (Nieuwpoort); 15. Julia Vandevelde (Sluiskil).



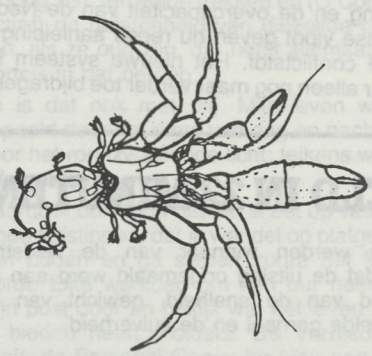
Een gedeelte van de garnaalpellers aan het werk tijdens de wedstrijd. Uiterst rechts Nicole Hogie die als winnares uit de bus kwam. (foto gw)

EEN KOEKERLUUTJE IS...

De *heremietkreeft - Eupagarus bernhardus* - (soms ook *eremietkreeft* genoemd) is een kreeftachtige met een week achterlichaam. Om dit weke, kwetsbare deel te beschermen leeft de heremietkreeft in de lege schelpen van zeeslakken.

In het Oostends wordt dit diertje aangeduid met de naam *koekerluut(je).*

Een etymologische verklaring voor *koekerluut(je),* is echter niet terug te vinden. Toch is het niet onwaarschijnlijk dat er een verband zou bestaan met het werkwoord „koekeloeren" betekende bij Kiliaan: „een leven als een slak in zijn huisje leiden"; we kunnen ook vergelijken met het Nieuwnederduits „kukeluren" = „zitten uit te kijken" en het Duits „gucken" = „kijken". Kiliaan kent ook het woord „kokeloer, kokerol" = „slak". Het is dus gemakkelijker om het verband te leggen tussen de slak en de heremietkreeft.



Heremietkreeft (uit schelp)

Dit zou dan het eerste lid „koeker" verklaren. Het tweede lid is echter niet zo gemakkelijk te verklaren, maar misschien is het ontstaan door klankovereenkomst met het werkwoord „loeren".

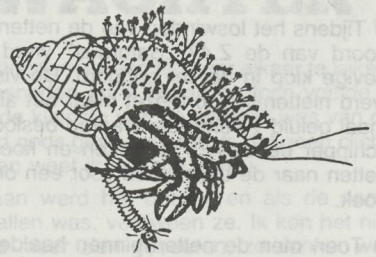
In dit geval kan men *koekerluut(je)* omschrijven als iets dat uit een slak komt loeren.

De benaming *koekerluut(je)* wordt door de Oostendse vissers soms ook gebruikt om een lege slak waar een heremietkreeft in gehuisd heeft, aan te duiden.

Ook Mac Leod leert ons dit. Hij heeft echter andere dialektbenamingen op voor de heremietkreeft, nl. de benamingen van de Westkust: *kakkerlak"* of *kokerlots. Pagarus bernhardus* (de Panne). - Volgens Lameere (Faune de Belgique) *kokerlots.* Te Vlissingen *soldaatje.* – Jonge exemplaren van de eremietkreeft zijn vaak in een horen van Natica gehuisvest; die horen zelf wordt om die reden soms *kakkerlak (kokerlots)* genoemd."

Bly geeft op p. 196 nog andere benamingen op voor onze heremietkreeft: *„de hermietkreeft* of *eremietkreeft,* ook *St.-Bernardskreeft, kreeftslak* en *snijder* genoemd *(Eupagurus bernhardus).* (Dit dier, dat door den Vlaamschen visscher meest met den naam van *soldaatje* of *kokkerluutje* wordt aangeduid, heeft een ongepantserd achterlijf..."

In het Oostends woordenboek vinden we nog andere typische Oostendse dialectbenamingen voor de *koekerluut,* nl. *kallemalle* en *krabbekoker.* Dh. Desnerck vermeldt echter wel dat *krabbekoker* in de betekenis van heremietkreeft minder gebruikelijk is.



Heremietkreeft (in schelp). De schelpen waarin de heremietkreeft gehuisvest is, zijn meestal bezet met ruwe zeerasp (een Lydroidpoliep).

Ook de benaming *kallemalle* wordt tegenwoordig niet veel meer gebruikt.

Rika Goethaels.

Gebruikte literatuur:

Bly F.: „Verklarende Vakwoordenlijst van de Zee-Visscherij", De Vlaamse Drukkerij, Leuven, 1931.

Desnerck R.: „Het Oostends Woordenboek", Dewilde, Handzame, 1972.

Mac Leod J.: „Vlaamse volksnamen van zeedieren en -planten", Handelingen van het tweede Vlaamsch Natuurhistorisch en Geneeskundig Congres, Gent, (1898), p. 27-29

Vries De J.: „Nederlands Etymologisch Woordenboek", E.J. Brill, Leiden, 1971

■ TE KOOP: BOKKENTREILER Z.519 White Horse (staal), bwj. 1970, motor ABC 525 pk, lgt 28 m, 125 BT - Bonny, Laurierstraat 34, Knokke-Heist, tel. (050) 51 48 98.

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

NIEUW...

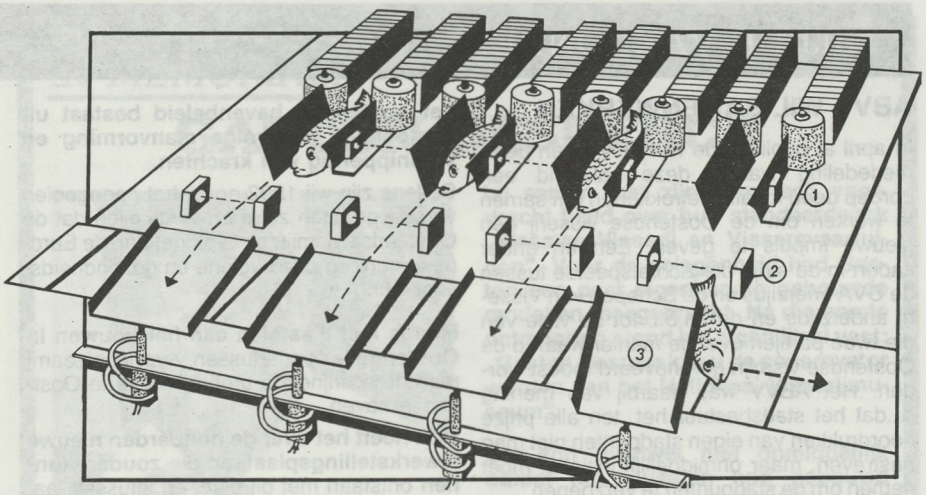
Vakbeurzen van wereldformaat zijn het ideale forum om met nieuwigheden uit te pakken. „Fishing '88" in Glasgow maakte hierop geen uitzondering. Op de derde uitgave van de groeiende manifestatie voor de visserij en visverwerkende nijverheid in de Schotse havenstad waren meer dan tweehonderd firma's uit twintig landen vertegenwoordigd. Uit het uitgebreide en zeer uiteenlopende aanbod pikten we twee in het oog springende innovaties uit: een machine om mannelijke en vrouwelijke haring te scheiden en een pomp om overvolle visnetten te ontlasten vooraleer ze in te halen. Beide systemen zijn ontwikkeld voor de verwerking van rondvissen en haringachtigen, nog steeds de meest verspreide vissoorten in het Noord-Atlantisch gebied.

Sexmachine

De gerenomeerde Deense verwerkingsspecialist „Cabinplant" heeft zijn assortiment uitgebreid met een toestel dat de haringgeslachten snel weet te scheiden. De „Herring Sex Discriminator" werd ontworpen door het Canadese „Neptune Dynamics". De sexmachine laat toe verse volwassen haring zonder beschadiging in twee groepen te scheiden. Enerzijds de vrouwelijke vissen die kuit (klomp viseieren) dragen en anderzijds de mannelijke soortgenoten met hom (klier die het teelvocht bevat) in het lijf. De machine werkt met microprocessors die reageren op de sexuele geaardheid van de doorgelichte vis. De haring wordt op een transportband door een infra-roodlichtstraal gevoerd. Volgens de gemeten intensiteit van het doorgelaten licht komen de gesexte haringen in afzonderlijke recipiënten terecht. Bij manuele bevoorrading kunnen 300 haringen per minuut worden doorgelicht terwijl een automatisch voedingssysteem de kontrole van meer dan 500 stuks toelaat. Het nut van de scheiding der geslachten is bij ons echter minder bekend, maar op de wereldmarkt is kuithoudende haring waardevoller. Er bestaat een intense handel in diepgevroren kuit die gericht is op de export naar Japan en de Oosterse landen waar de viseieren een geliefde delicatesse zijn.

Visnetpomp

Een andere opgemerkte nieuwigheid is de speciale pomp waarmee een overvol visnet kan leeggetrokken worden. Het inhalen van omvangrijke vangsten gebeurt niet zonder risico's. Bovendien is de kans op beschadiging en verdrukking van de vis erg groot.

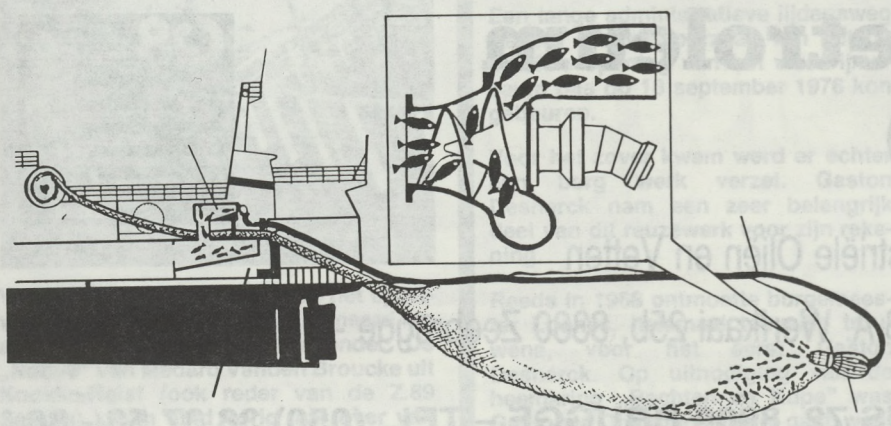


Färöer Solbjoern Jacobsen heeft het pompsysteem uitgedacht en de Färöerse fabrikant „Kosan Svanehoej Manufactures" maakte het gebruik mogelijk. Twee hektreilers uit de Noord-Amerikaanse haven Seatlle die op de „nieuwe vissoort" Alaska Pollak jagen (een soort koolvis van de familie van de kabeljauwachtigen) zijn reeds met het systeem uitgerust. De zuigpomp met smoorklep en schroef wordt op het uiteinde van het visnet geplaatst. De afvoerslang en de hydraulische leidingen hebben een aanzienlijke lengte omdat zij gevierd worden met het net. Met deze uitrusting worden grote vangsten mogelijk die in normale omstandigheden niet aan boord geraken. Het net wordt dan ook slechts gedeeltelijk ingehaald. De pomp stuwt de vis ongeschonden aan boord terwijl het vaartuig lichtjes vooruit loopt om de kuil drijvende te houden. Deze metode is vooral bruikbaar bij de pelagische visserij op haringachtigen maar ook zeer geschikt voor kabeljauwachtigen.

(gw)



De vispomp zoals hij gebruikt wordt op de Seawolf uit Seatlle.



Hoe bereikt U 3000 lezers uit visserijmiddens

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

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

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

ABVV WIL SAMENWERKEN

In april al publiceerde het ABVV een persmededeling waarin deze vakbond een oproep deed tot alle betrokkenen om samen te werken om de Oostendse visserij een nieuwe impuls te geven. Eén en ander kadert in de strijd die zich afspeelde tussen de OVA enerzijds en de Schepen van Visserij anderzijds en dat m.b.t. tot de visie van die twee partijen over de manier waarop de Oostendse vismijn gerenoveerd moest worden. Het ABVV was daarbij van mening „...dat het stadsbestuur het, ten alle prijze doordrukken van eigen stadpunten niet mag nastreven, maar onmiddellijk initiatief moet nemen om de stadpunten te verzoenen...".

CCMB VALT HAVENBELEID AAN

De Christelijke vakbond van haar kant congresseerden op 7 mei ll. Daarop werd o.a. volgende tussenkomst genoteerd:

„Ook het havenbeleid in Oostende is niet echt visserijvriendelijk. We stellen op vandaag vast dat de **Zeebrugse vissershaven gemoderniseerd** is en dat er 82 miljoen voorzien is voor de **modernisering van de vismijn** van Nieuwpoort.

In Oostende is men aan het bakkeleien over het **„Masterplan".**

Een **„monsterplan",** dat tot op vandaag alleen nog maar op papier bestaat dat astronomisch bedragen zal opslorpen, maar waar voor de visserij geen plaats is in voorzien.

Visserij, dit is een afzonderlijke problematiek, zo stelt men het.

Wij zijn absoluut niet gekant tegen een fundamentele modernisering van Oostendse haven. Integendeel, het is broodnodig, maar wij kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat dit plan hoofdzakelijk bedoeld is **als een poltieke propagandastunt.**

Iedereen die maar iets te maken heeft met de haven probeert er nu politieke munt uit te slaan en **de pluimen ervan op zijn eigen hoed te steken.**

Heel de vernieuwing van de haven wordt verdronken in een oeverloos gepalaver.

Elke belangengroep moet nu een komissie of werkgroep hebben i.v.m. havenbelangen, en vooral bedoeld om mekaar de loef af te steken.

Wie zei ook weer:

het oostendse havenbeleid bestaat uit immobiliteit ingevolge clanvorming en versnippering van krachten.

Seffens zijn wij 1992 en bij het opengooien van de grenzen zal men vaststellen dat de Oostendse vismijn niet voldoet aan de Europese normen qua hygiëne en gezondheidsvoorschriften.

Men is luchtkastelen aan het bouwen in Oostende en ondertussen veronachtzaamt men de schrijnende problemen in de Oostendse haven.

Men heeft het over de honderden nieuwe tewerkstellingsplaatsen die **zouden kunnen** ontstaan met dit plan, en intussen laat men de **bestaande, reële tewerkstelling , vooral dan in de visserijsektor, verkommeren!**

Sedert 9 november 1987 is de slipway in de Voorhaven defekt en kan er dus geen enkel schip boven een bepaald tonnage hier nog drooggelegd worden voor herstelling of keuring.

Op 26 januari 1988 hadden wij ondermeer daarover een dringend onderhoud met onze eigen schepen van de haven en de tewerkstelling, die ons beloofde alles in het werk te stellen om dit probleem in de kortste keren te verhelpen.

Op vandaag 7 mei 1988, 3 maanden na zijn belofte, 6 maanden na het defekt is de slipway nog altijd buiten dienst!

En nu weten wij wel **dat men eraan bezig is,** en dat men duizend en één redenen zal opsommen hoe het komt dat dit zolang aansleept.

Er moeten **kredieten vrijgemaakt worden, de begroting voorziet deze kredieten niet, het schepencollege moet de nodige budgetten nog goedkeuren, enz., enz...**

Eén zaak is zeker!

Veel reders hebben sedertdien hun vaste stek gevonden bij de Zeebrugse werven voor de herstelling van hun schepen en zullen niet meer terugkeren!

Om nog te zeggen over de buitenlandse reders, vaste klanten van onze visserijwerven, die reeds schriftelijk hebben laten weten in de toekomst te moeten uitkijken naar andere havens voor hun herstellingen.

Hoelang kan deze situatie nog blijven duren?

Wij hebben vastgesteld dat nu ook het A.C.W. een werkgroep „Havenbeleid" opgericht heeft.

Aan onze mandaatdragers van het A.C.W. durven wij te vragen dat deze zouden bewerkstelligen:

1) Dat deze werkgroep vooral de opdracht zou krijgen te ageren op de bestaande en reële noden in het kader van de huidige tewerkstelling.
2) Dat deze werkgroep ook zou opengesteld worden voor professionele gemandateerde militanten die rechtstreeks in de haven werken en dagdagelijks de problemen aan de lijve ondervinden.

Noteren wij nog ten slotte dat de CCMB (christelijke metaalbewerkers) een onderhoud gevraagd hebben op regeringsniveau om er de toestand van de visserijwerven te bespreken.

McCAIN FOODS IN FRUITSAP

De Canadese voedingsgroep, in Oostende bekend voor de aanmaak van diepvriesgerechten en visprodukten, heeft de Turnhoutse dochter van de Amerikaanse groep Di Giorgio (gespecialiseerd in fruitsappen) overgenomen. McCain kocht zich in 1986 in België in door overname van de Generale-dochter Frima Viking met vestigingen in Oostende (omzet 1,8 miljard) en Grobbendonk (omzet 1,2 miljard). McCain Foods produceert en verkoopt al fruitsappen in de VS en Canada en doet nu met de merknaam Sunnyland zijn intrede op de Europese markt. In België zal de omzet van McCain, die ruim 700 werknemers telt, oplopen tot 5 miljard.

KABELLEGSCHIP

De Boelwerf uit Temse heeft een intentieovereenkomst getekend met een Brits-Nederlandse maatschappij voor de bouw van een kabellegschip van meer dan 100 m. Of de bouw ook aangevat wordt is afhankelijk van het toekennen van scheepskrediet door het ministerkomitee voor sociale en ekonomische coördinatie. In dit geval gaat het om een biezonder gesofistikeerd vaartuig waaraan het technische komitee voorafgaandelijk zijn goedkeuring moet hechten. In het beste geval kan volgend jaar met de bouw van de kabellegger gestart worden. De opdracht is goed voor de werkverschaffing van 600 man. Indien dit order kan toegevoegd worden aan de twee LPG-tankers die op stapel staan is de bezettingskapaciteit van de scheepswerf voor honderd procent verzekerd.

Kuwait Petroleum (Belgium)

Q8

★ Marine en Industriële Oliën en Vetten

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

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

KLM VERVOERT JAARLIJKS 100 MILJOEN VISSEN

De Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM) neemt een belangrijke plaats in bij het luchttransport van dieren. Vorig jaar vervoerde KLM 10.000 zoogdieren, 12 miljoen eendagskuikens en 100 miljoen vissen naar alle uithoeken van de wereld. Omdat het transport niet altijd in optimale omstandigheden gebeurt komen er maatregelen in verband met temperatuur, vochtigheidsgraad, ventilatie en afmetingen van kooien en containers. Minister Braks kondigde speciale maatregelen op een internationale konferentie in Amsterdam. De maatregelen worden ingepast in de algemene wet over het welzijn van dieren die binnenkort in het parlement wordt behandeld.

GEEN SCHOL MEER VOOR NEDERLAND IN SKAGERRAK

Drie maanden vroeger dan verleden jaar heeft de Nederlandse minister van landbouw en visserij met ingang van 14 mei een vangsverbod op schol (en tong) opgelegd in het Ices-gebied IIIe Skagerrak. De Nederlandse vissers hebben in de zeestraat tussen Denemarken en Noorwegen hun scholkwotum van 2.240 ton al binnen. De visserij op het bescheiden tongkwotum (80 ton) is eveneens verboden omdat bij deze visserij met een aanzienlijke bijvangst schol gepaard gaat. De Belgische vissers hebben in het Skagerrak een scholkwotum van 90 ton en een nulkwotum voor tong. De hoeveelheid is nog niet aangeraakt maar daar kan snel verandering in komen door het massaal verleggen van de bokkenvaartuigen naar deze interessante visgrond. Vorig jaar werd dit gebied in augustus gesloten maar quasi onmiddellijk heropend na een kwotaruil met Denemarken van 170 ton schol uit het Skagerrak tegen 190 ton schelvis in de Noordzee. De 250 ton werden trouwens voor meer dan honderd procent opgevist.

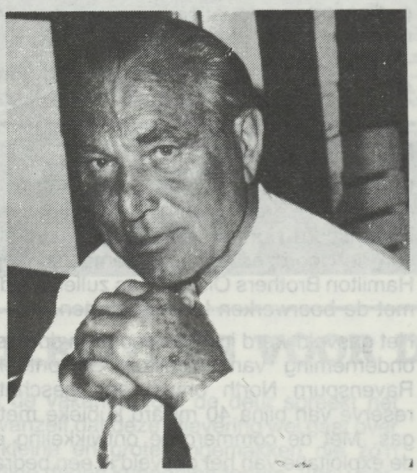
„NOBUS" GETROFFEN



Vorige week viel een kraan op het sportvissersschip „Nobus" dat afgemeerd lag aan de Baelskaai in Oostende. De „Nobus" van Medard Vanden Broucke uit Knokke-Heist (ook reder van de Z.89 Sandra) kwam eind vorig jaar over van Zeebrugge om de zeereisjes met lijnvissers vanuit Oostende voort te zetten.

IN MEMORIAM

GASTON DESNERCK



„Ik heb voorouders gehad die een tijd op zee gezwalpt hebben en veelal heeft men daar wat van mee. Bij mij was dat schijnbaar niet het geval. Ik leerde zelfs een ambacht aan dat heel ver van de visserij af lag en toch ben ik conservator van een visserijmuseum geworden."

Tot zover een citaat uit de onuitgegeven autobiografie. Tot zover ook de aanhef van de tekst te lezen op het doodsprentje van Gaston Desnerck.

Gaston Desnerck is geboren te Oostende op 10 maart 1914 en is er overleden in de St. Jozefskliniek op 11 mei 1988.

Met het overlijden van Gaston verloor het socio-culturele leven in het algemeen en de visserij in het bijzonder een trouwe vriend.

Hij was een sociaal aktief man die tijdens de oorlog aktief geweest was in het verzet, die lid was van de K.P., die in Oostende de Volksjeugd opgericht had, die in diezelfde stad een ziekenfonds oprichtte. Maar zijn levenswerk lag ontegensprekelijk in de uitbouw van „zijn" visserijmuseum.

Op 23 juni 1963 werd de eerste steen van het Nationaal Visserijmuseum gelegd door de heer Renaat Van Elslande, minister van cultuur.

Een lange administratieve lijdensweg was er evenwel oorzaak van dat de officiële opening van het visserijmuseum pas op 18 september 1976 kon gebeuren.

Voor het zover kwam werd er echter een berg werk verzet. Gaston Desnerck nam een zeer belangrijk deel van dit reuzewerk voor zijn rekening.

Reeds in 1968 ontmoette burgemeester Loones, helemaal toevallig trouwens, voor het eerst Gaston Desnerck. Op uitnodiging van de heemkring „Bachten de Kupe" was Gaston te Oostduinkerke te gast, waar hij samen met zijn zoon een voordracht hield over hun standaardwerk „Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen". Voor de gelegenheid had Gaston een paar eigenhandig gebouwde modellen meegebracht. Na die eerste ontmoeting stond het eigenlijk al vast: „Gaston Desnerck zou de conservator worden van het Nationaal Visserijmuseum".

Dat kon evenwel niet onmiddellijk omdat het museum nog gebouwd moest worden. Dit betekende evenwel niet dat Gaston bij de pakken bleef zitten, hij was reeds actief voor het museum bezig. Hij bouwde scheepsmodellen en zocht interessante museumobjekten in reders- en visserijmiddens.

Met ingang van 1 juni 1974 werd Gaston Desnerck door het gemeentebestuur officieel belast met het inrichten van het visserijmuseum.

Maandag 25 april 1988 werd zijn laatste werkdag.

Veertien jaar lang heeft Gaston zich voor het museum daadwerkelijk ingezet. Eén na één groeiden uit zijn hand de vele scheepsmodellen die in het museum zijn tentoongesteld. Deze bezigheid ging niet onopgemerkt voorbij aan het belangstellende oog van heel wat modelbouwers die het museum bezochten. Hun regelmatig museumbezoek resulteerde in de oprichting van de modelbouwclub De Dissel waar Gaston technisch raadgever en later voorzitter van werd. Veel modelbouwers leerden de knepen van het vak aan hun voorzitter die hen met raad en daad bijstond. Heel wat mensen leerden scheepsmodellen bouwen in de werkplaats van het museum zelf.

Wat Gaston in het museum realiseerde is niet in deze bijdrage weer te geven. De conservator bouwde eigenhandig de verzameling uit en wist heel wat waardevolle museumobjekten te verzamelen en tentoon te stellen.

Denken we bijvoorbeeld maar aan de belangrijke verzameling werkmaterialen van de scheepstimmerman.

Zijn droom: „een visserijmuseum inrichten" ging in vervulling. Het Nationaal Visserijmuseum geniet internationale bekendheid en staat als zeer waardevol aangeschreven bij andere maritieme musea en maritieme verenigingen en ook dit getuigt van de kwaliteit van het werk.

„Het Visserijblad" voelt mee met de diepgetroffen familie. Het is echter ook een troost te weten dat het levenswerk van Gaston Desnerck verder gezet wordt.

Willem Lanszweert
Flor Vandekerckhove

Aan het systeem van de beperking van de zeedagen, zou zeker wel een verbetering dienen aangebracht wat de bijstand (verplicht), de opslepingen en of reddingen betreffen.

Inderdaad werd een reder die pas op de visserij kwam, gekonfronteerd met een verzoek om sleephulp. De sleper bracht het vaartuig naar de thuishaven en vertrok hierna onmiddellijk terug ter visserij. Al met al toch vijf dagen (heen terug) verloren. Volgens betrokken reder zal het vaartuig hierdoor vijf van de toegekende zeedagen verliezen! We nemen dat dit niet zou mogen en wel om verscheidene redenen. Ten eerste omdat het vaartuig niet gevist heeft, hetgeen het verslag van beide schippers duidelijk zal maken, en tweedens, omdat het nu al meer dan eens voorkomt dat men, juist vanwege het visverlet voor de sleper, men het hulpbehoevend schip plots niet meer hoort. Inderdaad kunnen de vergoedingstarieven die de sleper toegekend worden, zeker het visverlies niet kompenseren. Als daar nu nog de aftrek, van de reeds karige toegemeten visdagen bijkomt, wordt de gedienstige opsleper nogmaals gestraft. We menen dat dit ergens onrechtvaardig is.

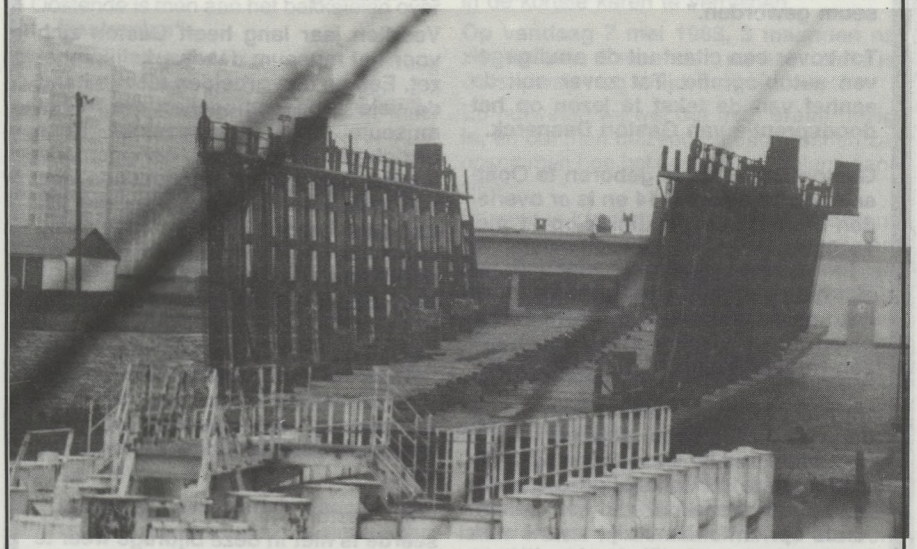
Naam en adres
op de redactie bekend.

NOORDZEE-GASPROJEKT

De Britse regering heeft de start aangekondigt van een groot gasprojekt in het gasveld Ravenspurn North in het zuidelijk gedeelte van de Noordzee. De energiemaatschappij Hamilton Brothers Oil and Gas zullen weldra met de boorwerken kunnen starten.

Het gasveld werd in 1984 door een dochteronderneming van Hamilton Oil ontdekt. Ravenspurn North omvat een geschatte reserve van bijna 40 miljard kubieke meter gas. Met de commerciële ontwikkeling en de exploitatie van het gasveld is een bedrag van 35 miljard gemoeid.

GROTE SLIPWAY OOSTENDE NOG STEEDS DEFECT



VAN NOVEMBER TOT IN JUNI ZONDER COMMENTAAR!

COLOFON

Direkteur: Willy VERSLUYS

Direktieraad: Daniël CRABEELS, Willy VERSLUYS

Hoofdredakteur:
Flor VANDEKERCKHOVE

Redaktieraad: Marc LOY, Flor VANDEKERCKHOVE, Guido WALTERS.

Medewerkers: André BAERT, Edward BROUCKXON, Hugo BRUTIN, Robert DEPOORTER, 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

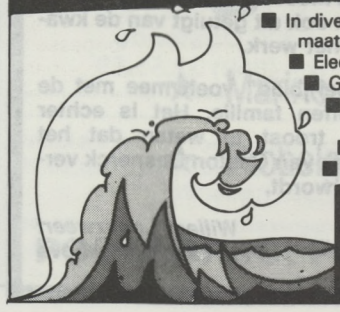
De uitgever, noch de redaktie zijn verantwoordelijk voor standpunten of meningen van redakteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.

VISSERIJBEURS ROTTERDAM

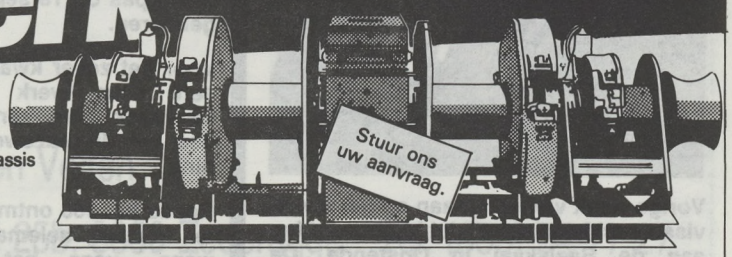
In het Rotterdamse „Ahoy" wordt voor de derde keer een vakbeurs voor de binnenvaart en visserij georganizeert (22-26 november). Op 20.000 vierkante meter tentoonstellingsruimte krijgen de exposanten ruim de kans om hun produkten en diensten aan een breed en internationaal publiek voor te stellen. De vorige uitgave in '86 bracht meer dan 32.000 bezoekers naar „Ahoy".

Taai en Sterk

Multiwinch vislieren



■ In diverse uitvoeringen en capaciteiten op maat of standaard
■ Electrisch of hydraulisch aangedreven
■ Gescheiden componenten ■ Eigen chassis
■ Veilig en betrouwbaar ■ Hoge bedrijfszekerheid, lange levensduur
■ Optimaal toegankelijk
■ Concurrerende prijzen



MULTI WINCH

Ridderinkhof b.v.

Industrieweg 7, 8061 RB Hasselt Nederland
Tel. 05209-2021 Telex 42341 rhnl

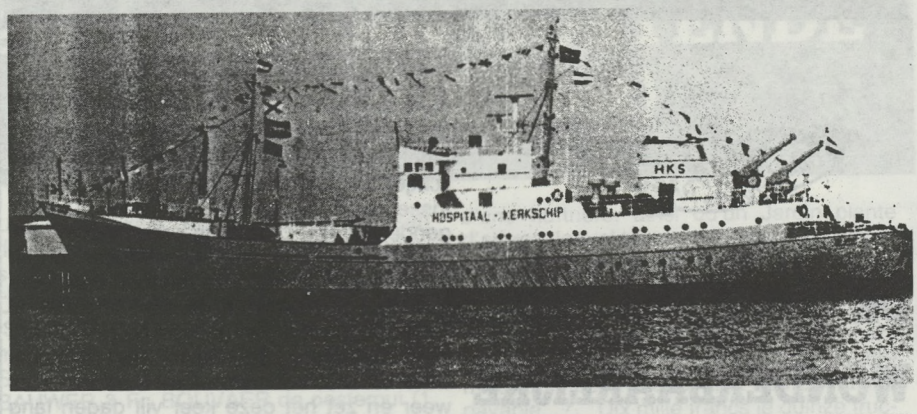
HOSPITAAL-KERKSCHIP „DE HOOP" VERDWIJNT

Het staat nu vast dat het Nederlandse hospitaal-kerkschip „De Hoop" eind dit jaar definitief uit de vaart wordt genomen. De beslissing hing al enkele jaren in de lucht omwille van de oplopende kosten voor bemanning en onderhoud. Evenveel keer werd al geopperd dat een bijstandsschip niet meer van deze tijd is.

Sinds 14 april 1964 is het hospitaal-kerkschip „De Hoop" aktief op de wereldzeeën voor het verlenen van medische en pastorale bijstand aan zeelieden, ongeacht hun nationaliteit en geloofsovertuiging.

Naast een geestelijke is ook een technische ploeg aan boord die herstellingswerken kan uitvoeren. „De Hoop" luistert 24 uur per dag naar noodoproepen en zendt kerkdiensten uit op bepaalde tijdstippen.

Enkele jaren geleden werd de verdwijning van „De Hoop" reeds in het vooruitzicht gesteld omdat belangrijke herstellingswerken noodzakelijk waren. Het in stand houden van het schip met een lengte van 62,46 m. kost de Nederlandse staat jaarlijks twee miljoen gulden (ong. 36 miljoen B.F.) voor onderhoud en betaling van de 13 bemanningsleden van kapitein D. Hoeck. De beslissing om het HKS uit de vaart te nemen kwam tot stand in overleg met de overheid en het bedrijfsleven. Om zieken of gekwetsten van boord te halen is het vaartuig totaal achterhaald. Voor snelle interventies zijn helikopters veel meer geschikt. (gw)



Adverteren?

(059) 32.55.59

E.H.B.O.-TIPS VOOR DE ZOMERMAANDEN!

Met de vakantie voor de deur spreekt het als vanzelf dat deze aflevering wel gaat over de kleine en grote ongemakken die zo'n prettige dagen kunnen bederven. Veel voorkomend aan onze kust zijn de zonneslagen, insectesteken en helaas in bepaalde gevallen de verdrinkingen.

Iedereen kan reeds preventief veel ondernemen zoals het gebruik van een goede zonnecrème tegen zonneslag, het wegsteken van etensresten die wespen e.d. kunnen aantrekken en het niet zwemmen in bepaalde omstandigheden (verboden te baden, bij vermoeidheid, onmiddellijk na het eten...).

En wat, indien alle voorbereidende maatregelen toch niet hebben geholpen?

Zonneslag: deze ontstaat door de rechtstreekse inwerking van de zon op het lichaam. Het slachtoffer loopt rood aan en krijgt hoofdpijn, wordt duizelig en kan bewusteloos vallen. De hartslag versnelt, braakneigingen komen voor en dorst is een der symptonen.

Het slachtoffer dient spoedig uit de zon gehaald te worden, rustig en met koude kompressen op het voorhoofd. Hevige brandwonden kunnen verschrikkelijk pijn doen en het veiligste in zo'n geval is er wel geneeskundige hulp bijroepen. Wacht niet tot het te laat is, zou hier moeten het motto zijn!

Brandwonden verhelpen we met koud en stromend water over het bewust lichaamsdeel te laten vloeien. Smeer a.u.b. nooit boter of olie over de wonden want dan kunnen er zich ernstige infecties voordoen die de brandwonden in feite nog slechter maken dan ze is.

Insectesteken: zijn meestal pas gevaarlijk wanneer er meer dan één gekregen worden of wanneer ze voorkomen in mond of keel.

Ook zijn sommigen onder ons erg allergisch met de nodige gevolgen van zo'n steek (of beet).

Indien het mogelijk is, moeten we zo snel mogelijk de angel verwijderen. Jeuk en zwelling kunnen gemakkelijk verdreven worden met een middel tegen insectebeten welke in de apotheek te koop is. Zorg ervoor zo'n zalf... te bezitten in de E.H.B.O.-kast.

Verdrinkingen: helaas, komen ze nog voor en ook bij mensen die kunnen zwemmen!

Hier komt het erop aan de drenkelingen dringend uit het water te halen en te reanimeren indien het nodig blijkt. Elke drenkeling MOET naar de dokter (hospitaal) om onderzocht te worden of er geen verwikkelingen mogelijk zijn. Water in de longen, hoe klein ook de hoeveelheid is, kan uren nadien levensgevaarlijk zijn.

Het reanimeren zou iedereen moeten aanleren. De kinderen in de meeste lagere scholen starten het reddend gebaar reeds op jonge leeftijd, te kennen door een jaarlijkse oefening.

Iedereen kan de kunstmatige ademhaling en de uitwendige hartmassage toepassen indien enkele uurtjes vrije tijd hieraan gespendeerd worden. Elke afdeling van het Rode Kruis van België geeft gratis C.P.R.-les (3 minuten voor een leven!) en iedereen is er welkom!

Nog een prettig verlof en vele zonnige dagen!

Edward BROUCKXON
O/Voorzitter Rode Kruis

JACHTCLUB MERCATOR MAAKTE TOCHT NAAR VEERE



Op het commodorejacht „Cpt. Bestenbustel", van links naar rechts: Marc Loy (redakteur HVB), Flor Vandekerckhove (hoofdredakteur), Yvon Kermarrec (cartoonist), Daniël Crabeels (schipper) en René Vansteene (duivel doet al).



DE WONDERBAARLIJKE VISVANGST

Ik hou wel van de tentoonstellingen in de ASLK in Brussel. Het zijn door de band heel prettige, goed gedokumenteerde tentoonstellingen. En op de koop toe zijn ze gratis! Een tijdje geleden was er een tentoonstelling over het dagelijkse leven tijdens W.O.II. Ongetwijfeld zijn er onder U die zich die periode nog levendig kunnen voorstellen, maar dit is met mij niet het geval. En zo heeft mij een feit getroffen dat zich heeft voorgedaan tijdens de ijskoude hongerwinter 1942-1943. Er werd toen maar eventjes 40.000 ton haring gevangen, veel meer dan de totale vooroorlogse visaanvoer. En op de koop toe werd die vangst gedaan door een sterk uitgedunde oorlogsvissersvloot, en kon men gezien de omstandigheden slechts vissen vlak voor de kust. Deze gebeurtenis was onverklaarbaar en men sprak dus niks voor niets over de „wonderbaarlijke visvangst". Heel het land kon profiteren van deze haring en er waren zelfs nauwelijks genoeg vervoermiddelen – vrachtwagens en degelijke – voorhanden om de vis ter plaatse te krijgen. Hij werd dan ook in enorme hoeveelheden uitgestort op de markten, waar men van einde en ver naartoe trok, gewapend met emmers en persoonlijke vervoermiddelen. De haring was trouwens zo overvloedig aanwezig dat hij goedkoper was op de zwarte markt, dan op officiële. En alle Belgen zochten naar middelen om de haring zolang en goed mogelijk te kunnen bewaren. In deze sombere hongerwinter slaagde menige landgenoot erin zijn dieet met proteïnen en vetten aan te vullen dank zij deze wonderbaarlijke visvangst. Haring en aardappelen op ieders menu. Een pikant detail is trouwens in de herfst van dat jaar trams, treinen en bussen naar haring stonken. Het hele land ademde haringlucht uit. Vandaag de dag is er in onze contreien geen hongersnood meer, we werken integendeel met boterbergen en melkplassen en vleesbergen. Maar ter nagedachtenis van deze barre tijden moet U beslist eens een haringgerecht klaarmaken. U zal het zich trouwens niet beklagen, haring is heerlijk. Hier gaan we dan:

Koop lekkere nieuwe haring: voor 12 haringen hebt U dan nog volgende ingrediënten nodig:

- 1/2 l. wijnazijn
- 2 wortels
- 3 uien
- peterselie, laurier, zout
- 20 peperkorrels
- 20 korianderkorrels.

U maakt dan de haringen schoon, snijdt de koppen er af en haalt de HOM of MELK er uit. Schik ze in een kom en zout laag per laag. Bovenaan legt U de HOM, die U ook lichtjes zout. Bedek alles en zet het op een frisse plaats gedurende 8 à 12 uur. De volgende dag laat U de azijn koken samen met de uien, wortelen, laurier, peterselie, peper en koriander. U laat deze marinade afkoelen terwijl U de haring en de hom afspoelt. U schikt de vis terug in de kom en begiet met de marinade, aangelengd met gekookt water tot alles net onderstaat. U bedekt alles weer en zet het deze keer vijf dagen lang op een koele plaats. Daarna maalt U de hom, deze keer echter met de uiringen die U bewaard hebt tussen elke laag. U overdekt met de marinade die ondertussen wit en roomachtig geworden is.

Men kan deze „gemarineerde Baltische haring" serveren als voorgerecht of als hoofdgerecht met nieuwe aardappelen. Op een koele plaats kan men hem verschillende weken bewaren. Smakelijk hoor!

Ingrid Stasse

NEDERLAND ONGERUST OVER NIEUWBOUW

De Nederlandse Minister van Landbouw en Visserij Braks maakt zich zeer ongerust over de voortgaande nieuwbouw van visserijschepen die een steeds grotere capaciteit betekenen. Dit druist in tegen de noodzakelijk geachte afslanking van de Nederlandse visserijvloot. De minister verklaarde dit op een symposium in Beverwijk naar aanleiding van honderd jaar Nederlands visserijonderzoek. Hij kondigde verder krachtig optreden aan tegen illegale aanvoer door Nederlandse vissers in buitenlandse haven. Binnenkort komt hij in de Kamer met konkrete voorstellen. Braks noemde de wijze waarop soms wordt geprotesteerd tegen vangstbeperkende maatregelen volstrekt onaanvaardbaar. Respekt voor de overheidsdienaren met een opdracht ontbreekt volkomen. Ook daartegen wil hij strenger laten optreden.

Adverteren?

(059) 32.55.59



„Oude visser, jonge kroost".

DE OESTERPUTTEN VAN OOSTENDE IN DE 18e EEUW (III, slot)

ACTIVITEITEN VAN DE OESTERPUTTEN CLEMMEN

In de documentenbundel betreffende de Oesterputten CLEMMEN vonden we enkele echo's betreffende de eigenlijke werking van genoemd bedrijf terug.

In de „Casse Raeckende d'Hoesters" (september 1802 - mei 1803) zien we ondermeer met welke steden CLEMMEN handel dreef. Klanten uit Antwerpen, Brussel, Gent, Kortrijk, Leuven en Mechelen komen erin voor. Meteen kennen we ook de prijs der oesters uit die jaren: 27.1 guldens voor ½ ton, of 8 guldens voor ⅛ ton.

In deze bundel steekt verder ook een kwitantie vanwege een vrachtvoerder:

> Den 9 january 1803 geladen voor Mijnheer Clemmen acht tons en ⅛ste ousters en gelost te Melle faute den vorst à 12 stuyvers par tonne volgens accord op 4 8bris 1803 . . . . f 4.17.6
>
> pour acquit F.J. De Pauw
>
> recu de Speelman f 2. 8.9
>
> idem de Clem: Poelm 2. 8.9
>
> f 4.17.6

En uit de „Reekeninge die bij dezen is doende A.J. VAN ISEGHEM..." weten we dat ene Hervieu DU CLOS uit Caen in de jaren 1804-1805 176.000 oesters uitzette in hun putten.

Deze brachten 1 530.3.9 gulden op waarvan 4% (61.4 fl) CLEMMEN POELMAN toekwamen.

De oesterputten CLEMMEN waren geen lang leven beschoren: na amper een kwarteeuw bedrijvigheid werden ze onteigend.

De Oostenrijkers hadden hier ondertussen de plaats geruimd voor de Franse overheersers. Weg de vrede en voorspoed!

Op 26 Thermidor XIII verkocht A.J. VAN ISEGHEM uit eigen naam en als gevolmachtigde van CLEMMEN-POELMAN, SPEELMAN, J.C. STOCKHOVE, J.B. DE BAUWER & Fr. BOUVAER de oesterput (1 Ha 51.4) aan de Prefect van het Leie-departement. De overeengekomen verkoopssom beliep 54.395 fr. Het verkoopcontract stelde de betaling als volgt:

10.000 Fr op 15 Fructidor (september)
25.000 Fr op 20 Vendémiaire (october), en de rest
19.395 Fr op 20 Brumaire (november)

In deze som waren 3.103 Fr voor de hof begrepen. Het contract bepaalde verder dat de aldus vrijgekomen gronden zouden gebruikt worden voor de aanleg van een jachtsluis, waarvan de constructie op 24 Messidor XI door de Regering was bevolen.

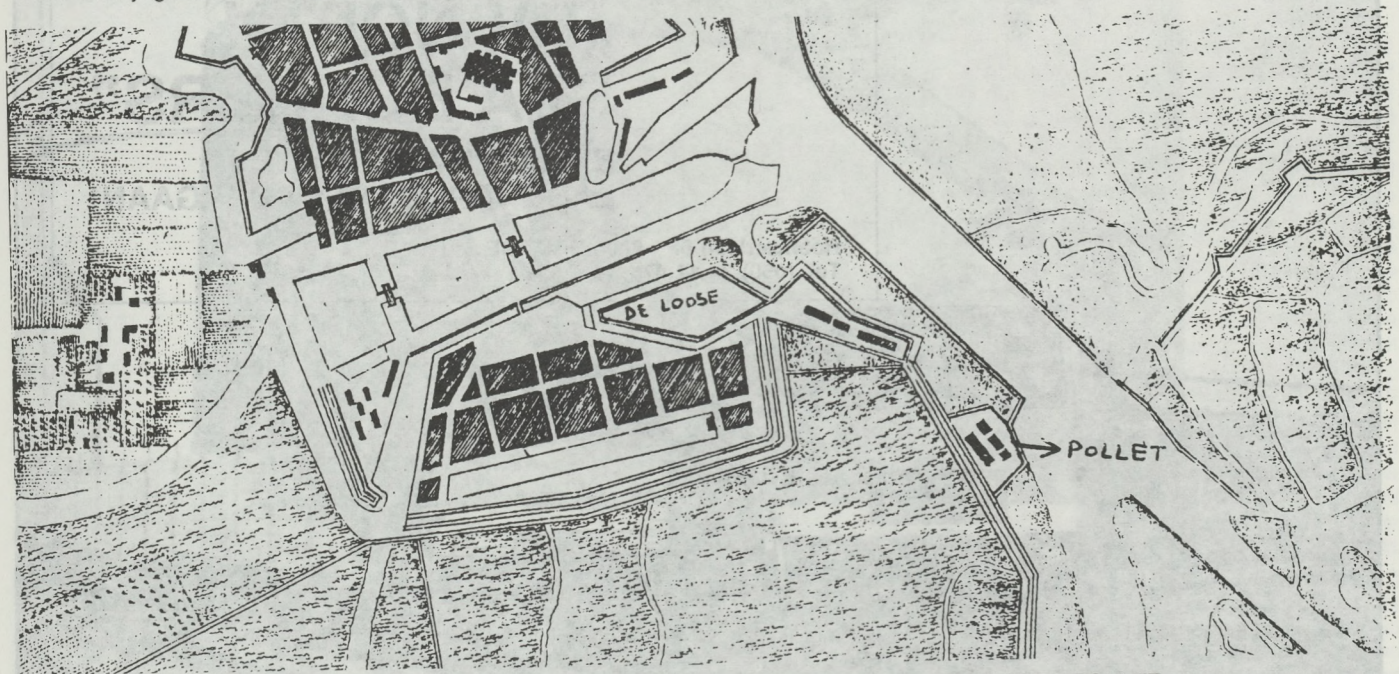
Ziehier de tekst van het bewuste verkoopcontract (x):

„Le soussigné A.J. Van Iseghem demeurant à Ostende, tant pour lui que comme fondé de pouvoirs de Mm Mm Clemmen Poelman & Speelman, habitans de la ville du Gand, du 12e Messidor derniers et de MM. J.C. Stockhove, J.B. DE Bauwer (?) et Fran. Bouvaert de Bruges du 22 Messidor, déclare pour les présentes vendre à M. Le Préfet du Département de la Lys, acceptant au nom du Gouvernement, tant un terrain grand d'un hectare cinquante un ares et quatre centiaires, situé au midi de la ville d'Ostende, tenant à 'Orient à l'emplacement...? ... et vague vers le Quai au Sel, au Midi à l'huîtrière de Mad. la Veuve Pollet, au Nord au Chenal et à 'Ouest de la digue du Polder Ste. Cathrine, sur lequel sont construits des batiments et réservoirs à l'usage d'une huîtrière, ainsi qu'un Jardin plante d'arbres, lequel terrain est destiné au placement d'une écluse de chasse, dont la Construction a été ordonnée par arrête du Gouvernement en date du 24 Messidor an II. La dite vente faite et acceptée en moyennant les prix et somme de Cinquante quatre mille, trois cent quatre vingt quinze francs, payable...?... Dix mille francs le quinze fructidor
Vingt Cinq mille francs le vingt vendémiaire et e restant de la somme au vingt brumaire.
Ainsi fait et passé sous...?... obligations que de droit, et sous l'agrément de S. Ex. Le Ministre de l'Intérieur.
Fait en triple à Ostende de 26° thermidor an 13."

Deze 54.395 Fr was de optelling van twee bedragen: enerzijds de 3.103 Fr voor de hof, anderzijds de 51.292 Fr die als volgt bekomen werd:

„De Grondt gepreesen voor	Fr	5.400
„De Waeterwerken	Fr	35.102
„Het huyseke	Fr	2.630
„De Aubette	Fr	907
„De Kleyne Logie	Fr	1.088
„De Groote Logie	Fr	5.805
„Het Gallent	Fr	360
	Fr	51.292"

Aan deze transactie gingen overigens heel wat voorbereidingen vooraf: de waarde der verschillende placementen moest bepaald worden. Timmerman F. SUYS en metser P. SUYS schatten de gebouwen en de waterwerken. Daarvoor kregen ze 78.8 fl vergoeding. Voor het „prysen" der Aubette ontving F. SUYS nog eens 6 Fr. Ene VAN ZIELEGHEM schatte de waarde der gronden. Zijn loon bedroeg 15 f.



Het „Hazegras" ca. 1790 met aanduiding van de oesterputten DE LOOSE & POLLET.

Alle gereedschappen die men in de oesterput CLEMMEN had gebruikt, werden openbaar verkocht. De werklieden die de verkoop in gereedheid brachten werden gezamenlijk 9.18 f betaald. De druk der aankondigingen en de verspreiding ervan in het omliggende kostte 10.10 f. De openbare verkoop bracht 1.072.11 f op.

Na het aftrekken van genoemde en andere onkosten, alsook van A.J. VAN ISEGHEM's „Gagie zedert 10 april 1803 en Commissie over extra ordinaire devoiren tot bekomen mandaeten als wijdloopige Correspondentie ten dien eynde gehouden" voor een bedrag van 2.800 f, bleef er voor de heren CLEMMEN POELMAN & SPEELMAN een batig saldo van 25.754 . 10 . 9 f Courant over.

In een schrijven van 5 juli 1805 deelde VAN ISEGHEM mee aan CLEMMEN-POELMAN & SPEELMAN dat de werklui bezig waren aan het uitbreken van de oesterput. Na amper 25 jaar bedrijfzaamheid, betekende 1805 aldus het einde voor de oesterputten CLEMMEN. Meteen een kleine achteruitgang voor de Oostendse economie, die er onder de Fransen niet meer op zou verbeteren...

OESTERPUTTEN POLLET

De oester- en kreeftenparken van Pieter POLLET, Burgemeester van Blankenberge, bestonden zeker al in 1787. Ze kwamen immers reeds voor op de „Caerte figuratif van den nomber van G 2.2.45R° volgens landmaete gedaen den 18 meye 1787 door de gesworen Lantmeter Slants van den Vrijen Joannes Ramault..." (Pl. Nr. 18).

De terreinen grensden ten ZW aan de „Dyck van den Polder" en ten NW aan de oesterputten van CLEMMEN. Voorheen was daar een herberg genaamd „Catharintje" (x). De eigenlijke oesterparken hadden een parallellogramvormige plattegrond. Ze namen het ZO-deel van POLLET's strook grond buiten de dijk van de Sinte-Catharinapolder in. Er hoorden drie dienstgebouwtjes bij de oesterputten. Het verse water werd door een kanaaltje met sas uit de Gouwelooze-kreek aangevoerd. Het water liep de putten langs de ZO-zijde binnen.

Na de door van Pieter POLLET werd het bedrijf door zijn weduwe verder gezet. Deze oesterputten werden in dezelfde tijd onteigend als die van CLEMMEN, dit om de bouw van een jachtsluis mogelijk te maken (1805).

Het stadsarchief-Oostende bewaart een affiche betreffende de openbare verkoop van de oesterputten Pollet op 10 april 1806:

OVERZICHT

In de laatste jaren van het Ancien Régime zag Oostende dus de oprichting van drie oesterparken: CLAYS & Cie, CLEMMEN en verderop POLLET.

Het feit dat ze alle drie dicht bij elkaar gelegen waren, op een plaats met goeie faciliteiten voor aanvoer van vers water, gaf dit bepaalde stadsgebied, het huidige „Hazegras", een heel eigen karakter. De oesterteelt bracht tevens het hare bij tot de voorspoed van de stad in die relatief-vredige periode. Alleen de „Oesterbankstraat" herinnert nu nog aan dat stukje Oostendse geschiedenis...

PORT D'OSTENDE
ECLUSE DE SCHASSE

VENTE

Le Public est prévenu que le jeudi 10 avril 1806, (sur les lieux) à dix heures du matin, il sera procédé en présence de Monsieur le Maire d'Ostende, et de l'Ingenieur des Ponts et Chaussées, en résidence en cette ville, à la Vente au plus offrant et derniet enchérisseur, de Magasins et des matériaux en provenant, dépendans de la propriété dite l'Huitrière de Madame la veuve Pollet et consors, situés en cette commune.

Les Amateurs pourrons voir et examiner les objets en question trois jours avant la vente, et prendre connoissance des clauses et conditions de ladite vente au Secrétariat de la Mairie tous les jours depuis neuf heures du matin jusqu'à six heures de l'après-midi.

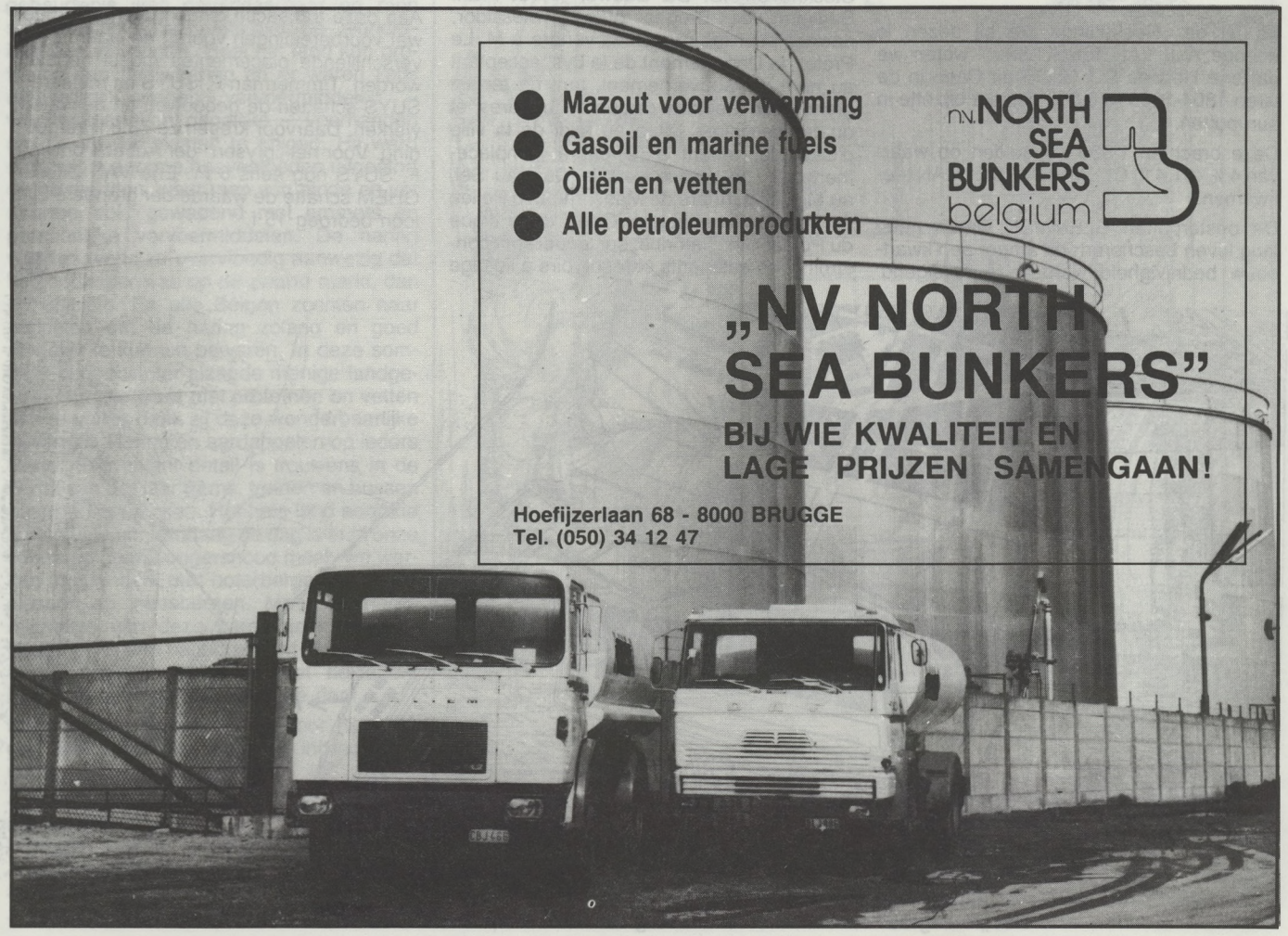
A. OSTENDE, Le 24 Mars, 1806,
A.J. VAN ISEGHEM, Maire.

Norbert HOSTYN

Adverteren?



(059) 32.55.59



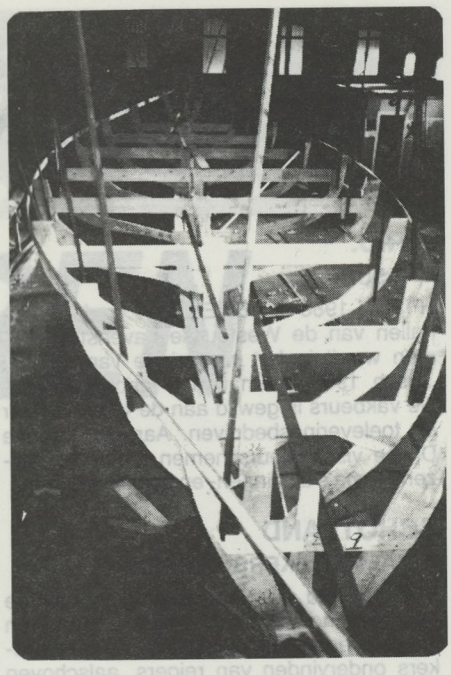
CEIDE MILLE FAILTHE

Zo wordt een bezoeker ontvangen; het betekent: „Duizendmaal welkom". Het zou een welkom zijn voor elk jaar dat Dublin bestaat. Dublin (in het Gaelic: zwarte poel) werd 1.000 jaar geleden aan de oevers van een sompig moeras gestart. Dit jaar vieren de inwoners van de hoofdstad hun millennium. Veel aktiviteiten staan op het programma. Zoals indertijd met het pausbezoek krijgt de stad een lente-schoonmaak. Straten krijgen kleur. Gebouwen lenen vlaggen. Parken worden keurige jungles. Witte tortelduiven weten nog niet goed waarheen gevlogen en de Staat betaalt een berg geld voor wat velen een dure gril noemen. Een speciaal ontworpen insigne siert en ontsiert vele voorwerpen. Een van de minder commerciële kitsch is wel het vermelden waard. Vooral de Vikingen hebben hun stempel gedrukt op de groei van „de stad aan de zwarte poel". Op hun razendsnelle, platte, longboats, kwamen ze meer dan eens een onaangekondigd „bezoekje" brengen.



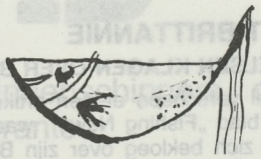
Dublin werd hun geprefereerde Costa! Alles wat loszat of niet te zwaar woog, werd als souvenir meegesleurd. Doch het gezegde: „Take a little, give a little" indachtig gaven ze indertijd het één en ander aan de Ieren terug... je vindt nu nergens ter wereld zo veel roodharigen als in Dublin!

Een van de rosse koppen is Joe Teeling. Hij maakt deel uit van een groep van een groep van 6 werkloze scheepsbouwers. Als bijdrage tot de milleniumfeesten, stelde hij voor een heuse vikingboot te bouwen. Men zou het vaartuig bouwen zoals het oorspronkelijk gebeurde. De plannen voor deze onderneming werden geschonken door de universiteit van Oslo. In december begonnen de werkzaamheden. De lengte van het schip wordt 25 m, de hoogte zal 2.35 m bedragen en het breedste punt zal 6 m meten (cfr foto's). De bouwers planden om elk een 40 u.-week te presteren. Ze worden niet vergoed doch alle materieel en materialen komen op de staatsrekening. Het schip moet klaar zijn eind mei. Immers, een nieuwe invasie, samen met Scandinavische en Engelse viking-collega's wordt rond die tijd gepland. De vloot zal bij vloed de Liffey komen opgeroeid. Het moet het hoogtepunt worden van de milleniumfeesten. Veel kritiek echter komt uit de hoek die stelt dat de herinnering aan een vloot plunderaars, verkrachters, moordenaars en ... ongedisciplineerde heidenen geen enkele Ierse Punt subsidie rechtvaardigt. Nu, de nectar wordt nooit zo heet gedronken als die wordt opgediend en het spektakel zal waarschijnlijk de moeite waard zijn!

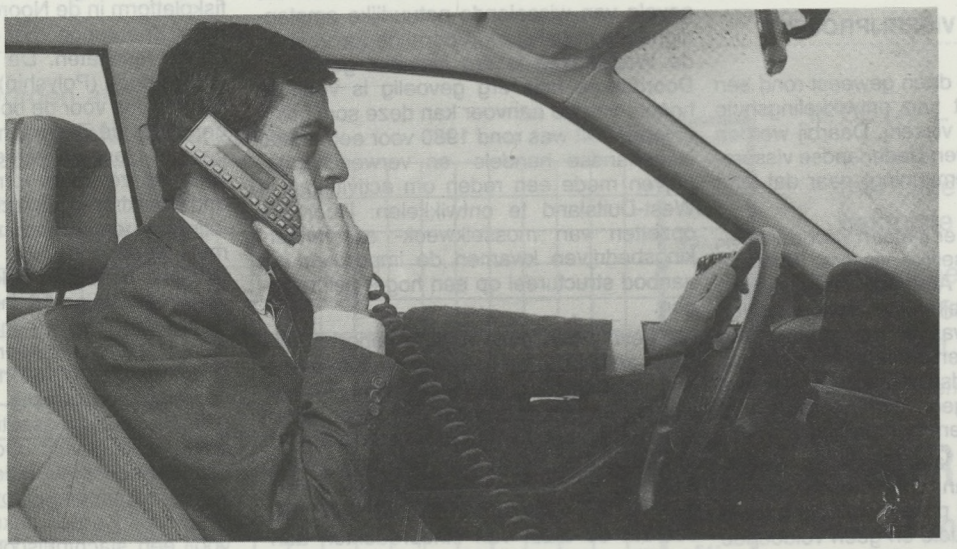


(Verdere inlichtingen en fotoreportage omtrent deze stunt komt verder in Het Visserijblad nog aan bod. Een volgend artikel zal de lancering en de invasie van de vloot bespreken).

Frank Decerf



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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

B.R.D.

■ FISCH 88

„FISCH 1988" IN BREMEN – In de stadshallen van de Westduitse havenstad Bremen wordt in het weekeinde van 12 juni „Fisch 1988 International" georganiseerd. De vakbeurs is gewijd aan de visserijsektor en toeleveringsbedrijven. Aan de grootste Duitse visserijbeurs nemen meer dan duizend firma's uit binnen- en buitenland deel.

SCHOTLAND

■ ZALMKWEKERS KLAGEN

In Schotland gaat de vereniging van de bescherming van het zeeleven proberen iets te doen aan de overlast die de zalmkwekers ondervinden van reigers, aalschoven en zeehonden. Daarvoor echter dienen de zalmkwekers 140.000 pond op tafel te leggen. Dat is nog een klein bedrag want de schade die de kwekers oplopen wordt geraamd op 4 miljoen pond. Hoe de vereniging de dieren hun eetlust zal beperken werd niet medegedeeld.

GROOT-BRITTANNIE

■ ENGELSEN KLAGEN OVER BELGEN

Eind april verscheen er een artikel in het Engelse blad „Fishing News", waarbij een schipper zich bekloeg over zijn Belgische kollega's. Een Belgisch vaartuig (Z.70) zou het tuig van de Engelse trawler „Green Pasrures II" erg beschadigd hebben. Het is niet de eerste keer dat zoiets gebeurde. Er werken hier een heleboel Belgische vaartuigen en ze geven niets om ons touwwerk. Ze zijn sterk en krachtig en zijn in staat door iemands touwwerk te varen zonder het hunne te beschadigen" aldus de Engelse visserijkrant.

PERU

■ NEDERLANDS VISERIJPROJEKT MISLUKT

Er is al heel wat te doen geweest rond een Nederlands projekt van ontwikkelingshulp aan de Peruaanse visserij. Daarbij werden begin vorig jaar zeven Nederlandse visserssvaartuigen (met bemanning) naar dat land gestuurd.

De bemanning zou er instaan voor de opleiding van de plaatselijke vissers. Toen de eersten uit Zuid Amerika terugkwamen waren ze niet te spreken over de toestanden aldaar. Eerstens was er een gebrek aan reserveonderdelen en smeerolie. Tweedens kende de Nederlandse bemanning uiteraard geen Spaans, hetgeen communicatie met de plaatselijke vissers bemoeilijkte.

Nu anderhalf jaar later geeft de Nederlandse minister van ontwikkelingssamenwerking toe dat het projekt volledig mislukt is: te weinig voorstudie en geen voldoende studie i.v.m. de haalbaarheid van het projekt zijn daar de oorzaak van.

De minister beraadt zich nu over de verdere afhandeling van de zaak. Ofwel wordt het projekt gestaakt ofwel wordt nieuw geld in de zaak gestoken om ze alsnog levensvatbaar te maken.

NEDERLAND

■ OMZET VISMIJN IJMUIDEN FORS GEDAALD

Gedurende het eerste kwartaal van 1988 is de omzet van de visafslag van IJmuiden gekelderd. Er werd een daling genoteerd van niet minder dan 8 miljoen gulden. Verleden jaar nog werd er voor 29 miljoen gulden afgezet, dat cijfer werd dit jaar teruggebracht tot 21 miljoen.

Volgens de direktie is de omzetvermindering toe te schrijven aan de vangstbeperkende maatregelen en vooral door de toenemende kontroles op de naleving ervan.

Overigens wordt de daling ook gekonstateerd in de andere Nederlandse havens. Daarbij speelt onder meer een rol dat vissers in toenemende mate hun vangsten buiten de afslag om direkt aan de handel verkopen. Daarmee omzeilen ze de 3% aftrek die de Nederlandse vismijnen berekenen op hun tussenkomst. Dat is niet strafbaar omdat er geen veilplicht bestaat.

■ TOENEMENDE KONKURRENTIE VOOR NEDERLANDSE MOSSELS

De afgelopen tien jaar is de wereldaanvoer van mosselen vrijwel voortdurend toegenomen. Dat kwam vooral door de opkomst van nieuwe kweekgebieden. Ook op het gebied van de verwerking van mosselen werden in verschillende landen vorderingen gemaakt. Gezien de ruime belangstelling die er bestaat voor de visserij en de teelt van mosselen valt te verwachten dat ook in de toekomst nieuwe aanbieders zullen trachten zich een plaats op de markt te veroveren. Knelpunten bij de verdere uitbreiding van de aanvoer zijn vooral de ruimte in de kustwateren en de ontwikkeling van de kweektechnieken en de afzetkanalen.

De Nederlandse aanvoer schommelt als gevolg van wisselende natuurlijke omstandigheden nogal sterk. Vooral de aanvoer uit de Waddenzee is erg instabiel gebleken. Doordat de prijs erg gevoelig is voor de hoogte van de aanvoer kan deze soms flink oplopen. Dit was rond 1980 voor een aantal Nederlandse handels- en verwerkingsbedrijven mede een reden om activiteiten in West-Duitsland te ontwikkelen. Door het opzetten van mosselkweek- en verwerkingsbedrijven kwamen de import en het aanbod structureel op een hoger peil te liggen.

Als gevolg van deze hogere importen, die soms zelfs bijna de helft van het totale aanbod uitmaakten, is de Nederlandse kweker wat betreft zijn opbrengst niet meer alleen afhankelijk van de binnenlandse aanvoer. Vooral in het begin van de jaren tachtig leidde dit tot een reeks van lage besommingen. Nadien verbeterden de resultaten flink, doordat de afzet van eindprodukten aanzienlijk groeide.

De afzet van mosselen en mosselprodukten groeide van ruim 600.000 mosselton (1 mosselton = 100 kg) in de jaren zeventig tot ruim 900.000 mosselton gedurende de laatste jaren. Vooral de afzet van verwerkte mosselen, zoals halfconserven (zure mosselen) en diepgevroren mosselvlees, groeide sterk. Die groei kon worden gerealiseerd door het ruime aanbod, technische vernieuwingen en de ontwikkeling van nieuwe produkten (o.a. diepgevroren mosselen).

CANADA

■ FRANS-CANADEES INCIDENT

Bij het jongste incident in het aanslepend geschil over de visserijrechten tussen Frankrijk en Canada nabij Newfoundland werd een treiler met vier Franse politici en zeventien inwoners van de Franse eilandjes Saint-Pierre en Miquelon opgebracht. De Fransen werden op borgtocht vrijgelaten maar zullen zich later voor de Canadese rechter moeten verantwoorden wegens illegaal vissen. Het geschil draait rond de regeling over de ekonomische zone's die elkaar overlappen. Zolang de kwestie niet opgelost is wil Canada geen kwota toekennen aan Franse vissers. Met de zegen van Parijs, dat eenzijdig kwota toekende, wordt in het betrokken gebied toch gevist. Deze situatie leidde tot een reeks incidenten tussen beide landen.

KORT

MERCANTILE-BELIARD OPNIEUW IN DE RODE CIJFERS

De scheepswerven Mercatile-Beliard N.V. hebben opnieuw een moeilijk jaar achter de rug. De Antwerpse scheepsherstellers hadden in de eerste plaats af te rekenen met de konkurrentie van de buurlanden en Zuid-Europa maar ook met de lageloonlanden uit het verre Oosten. De industriële afdeling zorgden voor grote konstruktie-opdrachten in verband met het opvijzelen van het Ekofiskplatform in de Noordzee en de gasterminal in Zeebrugge voor een positieve invloed op de resultaten. De composietenafdeling in Oostende (Polyship) werkte het tripartiteprogramma voor de bouw van tien mijnenjagers voor de Zeemacht volgens de vooropgezette planning verder af. Eind vorig jaar was de zevende romp bijna klaar. Een onderbreking in afwachting van een nieuw mijnenvegersprogramma in samenwerking met Nederland lijkt onafwendbaar. Het boekjaar werd dan ook afgesloten met een verlies van bijna 38 miljoen tegenover een verliescijfer van 19 miljoen het jaar voordien. Het gecummuleerde verlies is hierdoor opgelopen tot bij 65 miljoen. Toch zijn de vooruitzichten gunstig. Voor de traditionele scheepsherstellingsaktiviteiten is het orderboek goed gevuld. Ook de vooruitzichten voor de industriële afdeling zijn gunstig terwijl de inspanningen tot diversifikatie op het exportvlak werden bekroond met een order voor een slachthuiscomplex in Micronesië (eilandengroep in Oceanië). Grote investeringen in de petrochemie, vooral in het Antwerpse havengebied, leidden tot belangrijke bestellingen zodat een betere bezetting verzekerd is. Ondertussen blijven de aandeelhouders op hun honger want sinds '77 werd geen dividend meer uitgekeerd.

GRATIS ADVERTEREN IN HET VISSERIJBLAD

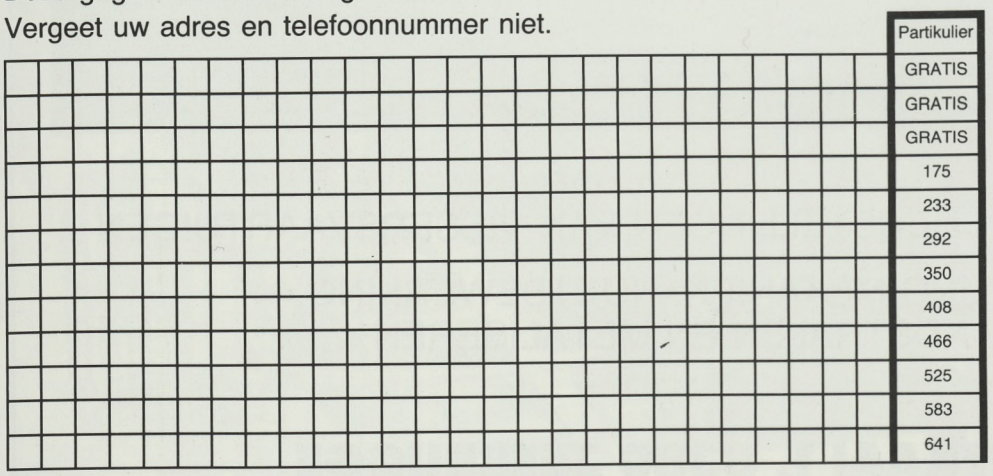
Vissers, sportvissers, lijnvissers, schippers, reders, yachtmen, binnenschippers, onderhoudsmechaniciens, vishandelaren, lossers, leveranciers, visrestaurants...

Elkeen die met de zee te maken heeft en... iets zoekt, iets kwijt wil, iets wil kopen of ruilen dat met vissen, de zee, het varen te maken heeft, wie hopeloos op zoek is naar het onvindbare wisselstuk van zijn motor, wie gewoon raad zoekt mag zijn/haar vis- of vaarprobleem... schrijf dan uw boodschap in onderstaand rooster.

Eén letter per vakje en één vakje tussen elk woord. U krijgt van ons 78 vakjes **gratis. Als U daarin alles gezegd krijgt dan is Uw advertentie volledig gratis.** Als U méér plaatst betaalt U het bedrag dat op het einde van de lijn staat waarop U geschreven hebt.

✂----------

Deze gegevens worden afgedrukt.
Vergeet uw adres en telefoonnummer niet.



Verplichte gegevens: worden niet afgedrukt

Naam ..... Adres .....

.....Postnr .....Gemeente .....

IK BETAAL BF

– met bijgevoegde gekruiste cheque ◯

– Schrijf het bedrag over op rek. 384-0596581-18 van „Het Visserijblad" ◯

(◯ aankruisen wat past)

STUUR ZE OP!

vóór de 20ste van de maand

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

Scheepswerven DEGRAEVE

DE OUDSTE WERF VAN DE KUST
„BLUE ANGEL" HUN 73STE 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