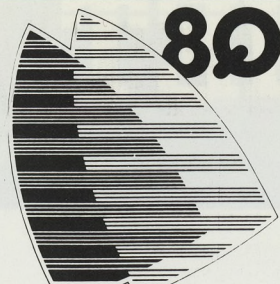


# HET VISSERIJBLAD

ONAFHANKELIJK MAGAZINE VAN DE ZEE



# Kuwait Petroleum (Belgium)



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

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

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

RESTAURANT - KUNSTGALERIJ -  
ESTAMINET

*„au chicon”*

Zeepadje nr. 8, Bredene

*Pareltje van de kust*

SPECIALITEIT LOTTEKAKEN  
MET WITLOOF

Zondag - maandag gesloten

Reservatie gewenst:  
tel. (059) 32 58 61

Keuken open vanaf 18 uur tot 24 uur

### OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

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



VÓÓR & NA SCHADE - RAMING

ROERENDE & ONROERENDE  
GOEDEREN

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE

## COLOFON

**Direkteur:** Willy VERSLUYS

**Direktieraad:** Daniël CRABEELS,  
Willy VERSLUYS

**Hoofdredakteur:**

Flor VANDEKERCKHOVE

**Redaktieraad:** Marc LOY, Flor  
VANDEKERCKHOVE, Guido  
WALTERS.

**Medewerkers:** André BAERT,  
Edward BROUCKXON, Hugo  
BRUTIN, Robert DEPOORTER,  
Robert COELUS, Walter CORVE-  
LEYN, Walter DEBROCK, Frank  
DECERF, Roland DESNERCK,  
P.P. GOBERECHT, Rika GOET-  
HAELS, Norbert HOSTYN, L.A. IN-  
GHELBRECHT, Jef KLAUSING,  
Willem LANSZWEERT, Marc LOY,  
Ingrid STASSE, Flor VANDE-  
KERCKHOVE, VUURTOREN-  
WACHTER (de laatste), Guido  
WALTERS.

**Boekhouding:** Ivan Schamp

**Fakturatie:** Sonja Vantorre

**Verantw. uitgever:** Flor Vande-  
kerckhove,  
H. Baelskaai 2, Oostende

**Uitgeverij:** Liefkemores v.z.w., tel.  
(059) 32 55 59

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



**SEAPRINT**

COOPERATIEVE  
VENNOOTSCHAP

H. BAELSKAAI 2,  
8400 OOSTENDE  
Tel. (059) 32 55 59  
Fax (059) 32 17 52

is verantwoordelijk voor het werven van de publiciteit, de verzending en de technische realisatie van „Het Visserijblad”.

**Openingsuren:** Elke werkdag van 9 u. tot 12.30 u.

**Abonnementen:** 1 jaar (12 nummers) door overschrijving van 1.200 B.F. op rekening 738-5012774-30 van SEAPRINT, met vermelding „abonnement Het Visserijblad” – NEDERLAND 1.900,-/jaar – STEUNABONNEMENT 2.000,-/jaar

## EDITORIAAL

# EEN STORMMAGHTIGE START

*Het visserijjaar is stormachtig ingezet... en deze keer is het niet Zeebrugge die van zich laat horen. Het nieuws komt nu eens niet van de Oostkust, het zijn de twee andere visserssteden die in de schijnwerpers staan.*

*Eerstens is er Oostende. Daar heeft de herverdeling van de mandaten in het schepencollege voor een merkwaardige machtswissel gezorgd. Burgemeester Goekint heeft de verantwoordelijkheid voor de haven én voor de visserij naar zich toegetrokken. Eén en ander heeft ongetwijfeld te maken met de realisatie van het zgn. Masterplan en met de renovatie van de Oostendse vismijn. De machtswissel toont aan dat het stadsbestuur dit keer van plan is er zijn volle gewicht (in de persoon van de burgemeester) tegenaan te gooien. Het is duidelijk dat het feuilleton „van het Oostends front, geen nieuws” geen nieuwe afleveringen meer zal kennen. Het stadsbestuur lijkt vastbesloten de haven en de visserij in het centrum van de aandacht te plaatsen.*

*Hét grote nieuws echter kwam dit keer uit Nieuwpoort. De stad, die de reputatie heeft steeds maar stilletjes verder te boeren, werd rond de jaarwende opgeschrikt door een welles-nietes discussie over de privatisering van de plaatselijke vismijn. Burgemeester Mommerency verklaarde in een interview met Het Vlaams Weekblad een groot voorstander te zijn van de privatisering. De Nieuwpoortse Havencommissie daarentegen leidt het verzet tegen de intenties van de burgemeester. De vissersgemeenschap van Nieuwpoort vreest voor een voldongen feit geplaatst te worden. Inmiddels blijkt de strijd beslecht. De Nieuwpoortse vismijn wordt een stedelijke regie.*

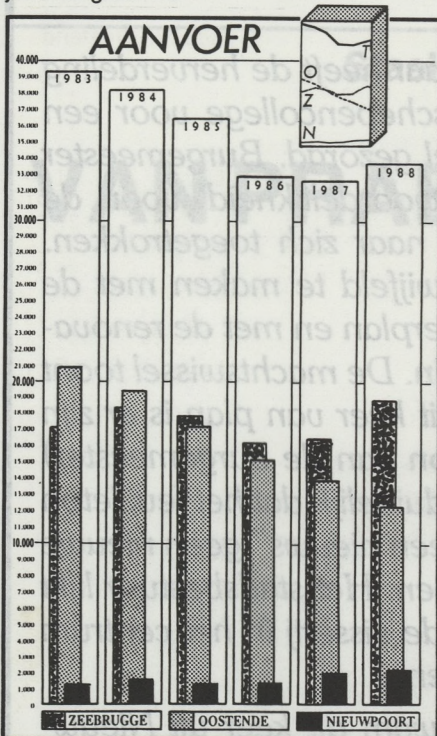
*In elk geval is het duidelijk dat ook Nieuwpoort in een stroomversnelling gekomen is en dat de visserij van deze stad nu samen met Zeebrugge en Oostende in volle vaart op 1992 afstevent.*

*Flor Vandekerckhove*

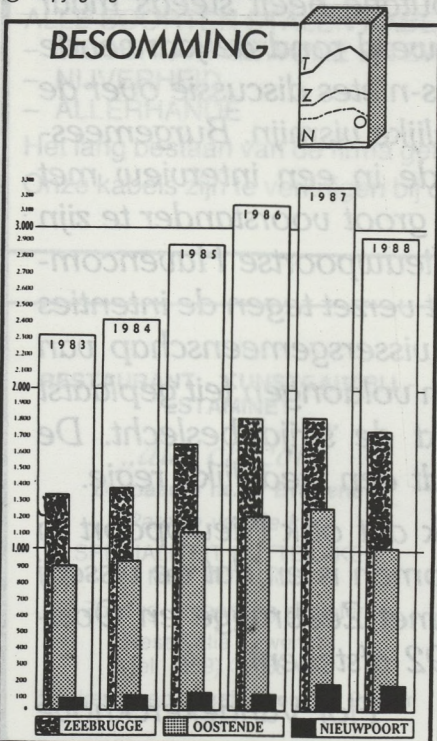
## 1988: het jaar van de schol

In de drie vismijnen aan onze kust werd tijdens het afgelopen jaar weliswaar meer vis aangevoerd maar de globale opbrengst bleef onder het peil van 1986. Verheugend is dat de visserijvloot het hele jaar door bedrijvig kon blijven ondanks de vangstbepalende maatregelen.

De totale bruto-besomming in de drie visafslagen bedroeg iets meer dan drie miljard afkomstig van een aanvoer van ruim 33 miljoen kilogram vis.



© Copyright grafiek SEAPRINT



© Copyright grafiek SEAPRINT

### AANVOER (in ton) en gemiddelde prijs

	1987	1988	%
Kabelj.	7.133 (54,74)	5.689 (68,47)	-20,24
Schol	9.040 (51,88)	11.268 (49,87)	+24,66
Tong	4.334 (346,96)	3.344 (312,16)	-22,85

### OPBRENGST (in miljoen B.F.)

	1987	1988	%
Kabeljauw	401.268	389.527	- 2,92
Schol	468.961	561.913	+19,82
Tong	1.503.900	1.043.924	-30,58

De drie belangrijkste vissoorten tong, schol en kabeljauw zorgden voor een opbrengst van nagenoeg twee miljard of 70 procent van de totale aanvoerwaarde in de Belgische havens.

### SAMENVATTING AANVOER (in ton)

	1987	1988	%
Totaal demersale vis (tong inbegrepen)	29.818	30.079	+0,88
Totaal pelagische vis (haring e.a.)	75	31	-58,70
Totaal schaal- en weekdieren	2.186	2.101	- 3,87
<b>TOTAAL</b>	<b>32.078</b>	<b>32.211</b>	<b>+0,41</b>

### SAMENVATTING OPBRENGST (in miljoen B.F.)

	1987	1988	%
Demersale vis	3.035.936	2.664.328	-12,24
Pelagische vis	987	660	-33,12
Sch. en weekd.	201.005	218.143	+ 8,53
<b>TOTAAL</b>	<b>3.237.927</b>	<b>2.883.131</b>	<b>-10,96</b>

De Belgische vaartuigen zorgden in eigen haven voor een stagnerende aanvoer van 32 miljoen kilogram, te vermeerderen met de aanvoer van de buitenlandse vaartuigen. De opbrengst daalde met tien procent tot bijna 2,9 miljard. De verkopen van buitenlandse schepen in Belgische haven en de verkoop van Belgische vaartuigen in vreemde havens (geraamd op 300 miljoen) zijn niet in deze tabellen opgenomen. (gw)

BRON: Dienst voor de Zeevisserij.

### Vijf jaar in cijfers (vreemde vaartuigen inbegrepen)

	84	85	86	87	88
<b>AANVOER (in ton)</b>					
Zeebrugge	17.411	17.874	16.247	16.588	18.660
Oostende	18.675	17.247	15.138	14.031	12.440
Nieuwpoort	1.524	1.283	1.345	2.037	2.152
<b>TOTAAL</b>	<b>37.610</b>	<b>36.404</b>	<b>32.729</b>	<b>32.657</b>	<b>33.252</b>
<b>OPBRENGST (in miljoen B.F.)</b>					
Zeebrugge	1.386	1.656	1.818	1.827	1.760
Oostende	934	1.118	1.215	1.266	1.024
Nieuwpoort	98	114	113	173	174
	<b>2.418</b>	<b>2.887</b>	<b>3.146</b>	<b>3.267</b>	<b>2.958</b>



## Individuele besommingen

Het voorbije jaar werd gekenmerkt door massale scholaanlandingen, die nu een derde van het aanvoergewicht vertegenwoordigen. Ten opzichte van vorig jaar was er een toename met 25 procent waardoor de scholaanvoer in de voorbije tien jaar verdrievoudigde (3.973 ton in 1978, 11.268 ton in 1988).

Daarentegen werd één miljoen kilogram minder tong aangevoerd (-23%). Het tongaandeel in de totale besomming dat de voorbije jaren de helft benaderde viel hierdoor terug tot 36 procent.

Ondanks een beperkter kabeljauwkwtom bleef deze visserij op de belangrijkste visgronden van de Noordzee en het Kanaal het hele jaar open. De kabeljauwproductie daalde met 1,4 ton (-20%) maar leverde dan weer een betere gemiddelde prijs op.

Voor de overige demersale vissoorten werd een hoger aanvoervolume genoteerd. Wel was er minder tarbot, griet, zeeduivel, Noorse schelvis, doornhaai en hondshaai maat gezamenlijk vertegenwoordigen deze vissoorten maar vijf procent van de totale aanvoer.

Voor alle duidelijkheid een overzicht van de aanvoer en de opbrengst van de voornaamste soorten, afkomstig van Belgische vaartuigen:

Het is gebruikelijk dat elk jaar brutobesommingen per schip gepubliceerd worden. Deze cijfers zijn letterlijk bruto-opbrengsten, m.a.w. voor aftrek van alle kosten. De uiteindelijke ondernemerswinst voor de reder is slechts een fractie van de opbrengst. Het merendeel van de besomming is dan ook bestemd voor de lonen, afschrijvingen, verzekeringen, onderhoud van de vaartuigen. Volgens de jaarlijkse becijferingen van het Bestuur der Economische Diensten belopen de vaste kosten voor de scheepskategorie 180-400 BT op tot meer dan de helft van de bruto-besomming. De variabele kosten bedragen nog een bijna dertig procent van het bedrijfsinkomen voor belasting. Het is pas na verrekening van alle kosten dat de bruto-winst gekend is. Studies van boekhoudingsuittreksels tonen aan dat sommige rederijen, als ze hun afschrijvingen werkelijk verrekenen, niet zo rendabel zijn. Volgens de laatste beschikbare cijfers (1986), gevaarseerd op boekhoudkundige uittreksels laat de rendabiliteit ten opzichte van het geïnvesteerde kapitaal voor sommige scheepskategorieën te wensen over. Op het vlak van de netto-exploitatieresultaten boeken

de grootste BT-groepen de beste resultaten. Dit om maar te zeggen dat de individuele besommingen met de nodige omzichtigheid moeten gehanteerd worden. Vandaar dat niet iedereen de publikatie van de cijfers op prijs stelt. Onder druk van de reders maakt de Zeebrugse Visveiling brutobesommingen per vaartuig niet meer bekend.

De cijfers voor Oostende en Nieuwpoort zijn voorlopig nog beschikbaar. Er dient wel rekening mee gehouden dat sommige vaartuigen in meerder vissershavens aan de afslag komen. De afgedrukte besommingen zijn dan ook alleen de opbrengsten die in de genoemde vissmijn werden geboekt.

(gw)

### Individuele besommingen in Oostende

1. O.124 Fighter	33.942
2. O.129 Amandine*	32.075
3. O.318 Belgian Sailer*	31.827
4. Z.96 Jan Van Gent	31.183
5. Z.185 Emerald Star	31.137
6. O.137 Twilight	30.810
7. O.33 Marbi	27.693
8. O.333 Marco	26.565
9. O.216 Henri-Jeanine*	26.515
10. O.51 Stormvogel	24.150
11. Z.296 De Zwerver	23.431
12. O.231 St.-Carolus	21.661
13. O.499 Coudekercke	17.510
14. O.108 Arent	16.146
15. O.306 Cleaner	15.970
16. N.3 Frederick-Patrick	15.791
17. O.279 Ramblers	15.742
18. O.518 Cutty Sark	15.463
19. O.206 Krisjean-Henson	15.305
20. O.369 Kon. der Engelen	15.095
21. O.274 Lucali	14.859
22. O.135 Maria Duyne	14.701
23. O.275 Deo Volente	14.411
24. O.127 Okeanos	13.981
25. O.705 Morning Star	13.381

\*IJslander

### Individuele besommingen in Nieuwpoort

1. N.52 De Kottens II	13.094
2. N.75 Sarvy	10.432
3. N.350 Colette	10.229
4. N.575 Francine	8.904
5. N.563 Zee-Adelt	8.876
6. N.58 Pascin	8.753
7. N.720 André-Jeanine	8.648
8. N.57 Terry	7.982
9. N.723 Pallieter	7.503
10. N.95 Jonas II	7.296
11. N.736 Lucky	6.972
12. N.22	6.527
13. N.738 Johan	6.474
14. N.590 Horizon	6.183
15. N.88 Nova Cura	5.906

## Oostende over heel de lijn achteruit

In de Oostendse vissmijn zijn de omzetcijfers over het voorbije jaar teruggelopen. De aanvoer ligt op het laagste peil van de jongste zes jaar. Maar ook met de besomming, die de laatste jaren in stijgende lijn ging, gaat het de verkeerde richting uit. Het milderend effect van de grote scholaanvoer heeft hier geen compenserende rol gespeeld.

De visaanvoer lag 12 procent lager en de aanvoerwaarde zelfs 20 procent onder het vorige jaarcijfer. De sterke terugloop van de tongproductie en de gelimiteerde kabeljauwvangsten zitten daar natuurlijk voor veel tussen. Het aandeel van de Oostendse vissmijn in de totale aanvoer bedraagt nu nog 38 procent. In tegenstelling met Zee-

brugge, waar de cijfers enigszins opgekrikt werden door de uitzonderlijke scholaanvoer, kon Oostende uit dit fenomeen geen voordeel halen. De tongopbrengst bedroeg nog een dikke 300 miljoen (-42%) tegenover meer dan een half miljard vorig jaar. Het scholaanbod steeg er zeer matig (+6%) en leverde nauwelijks vier miljoen meer op. Telt men daarbij nog een besommingderving van 23 miljoen op de verminderde kabeljauwaanvoer dan wordt meteen duidelijk dat de eindafrekening een lager cijfer zal vertonen. De eigen aanvoer lag uiteindelijk 259 miljoen lager (-20%) waardoor de aanvoerwaarde van de Belgische zeevisserijvloot in Oostende nog slechts 35 procent bijdraagt in de totale opbrengst. (gw)



De Oostendse vissmijn kwam vorig jaar geregeld in de belangstelling maar de resultaten gingen er niet op vooruit. Wordt 1989 het beslissende jaar voor de aanpassing aan de EG-richtlijnen? (foto gw)

**Hoe bereikt U  
3000 lezers  
uit visserijmiddens**

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

# UIT DE MIJNEN

HOGERE AANVOER (+ 5,65%) EN MEER OPBRENGST (+ 0,36%)

## 1988 was een goed jaar voor de Nieuwpoortse visveiling

Niettegenstaande bijna vijftien procent van de omzet van de Belgische zeevisserijvloot in Oostende en Zeebrugge wordt gemaakt laat de Nieuwpoortse visveiling zich niet wegdrücken. De goede cijfers van het voorbije dienstjaar leveren hiervoor het bewijs.

Na de forse vooruitgang in 1987 werd vorig jaar opnieuw een kleine winst geboekt. Nieuwpoort is dan ook de enige vissershavens die zowel een grotere aanvoer als een hogere opbrengst kan voorleggen.

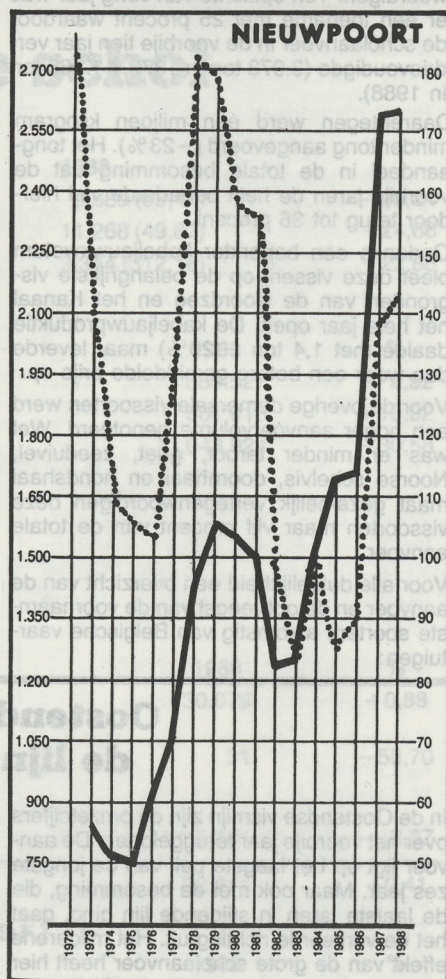
De aanvoer vorig jaar lag opnieuw een stuk hoger (+5,65%) na de uitzonderlijke omzettingstijging in '87. De markt kon de dalende visprijzen echter niet ontlopen waardoor de globale brutobesomming maar met een

viel de aanvoerwaarde zelfs scherp terug (zie grafiek) tot 82 miljoen in 1982 om in de daaropvolgende jaren zonder onderbreking het ene rekordcijfer na het andere te boeken. (gw)

### OVERZICHT NIEUWPOORTSE VISSERIJ 1988

	Ton in '87	Ton in '88	Vershil
Bodemvis	1.967	2.128	+ 160 (+ 8,18%)
Garnaal	32	23	- 9 (- 29,34%)
Haring	38	2	- 36 (- 95,67%)
<b>TOTAAL</b>	<b>2.037</b>	<b>2.153</b>	<b>+ 115 (+ 5,65%)</b>

	Opbrengst '87	Opbrengst '88	Vershil (× 1.000)
Bodemvis	169.806	171.248	+ 1.442 (+ 0,85%)
Garnaal	3.347	2.608	- 739 (- 22,09%)
Haring	133	48	- 85 (- 64,12%)
<b>TOTAAL</b>	<b>173.286</b>	<b>173.904</b>	<b>+ 617 (+ 0,36%)</b>



De verhouding tussen de aanvoer (puntlijn) en de opbrengst (volle lijn) is in de loop van de voorbije jaren sterk gewijzigd.

© Copyright Grafiek Seaprint

fractie (+0,36%) aangroeiende, ondanks de toename van de vloot met enkele eenheden.

Gedurende het dienstjaar 1988 brachten de Nieuwpoortse en andere Belgische vissersvaartuigen 115 ton meer vis binnen. De aanvoer van de bodemvis was zelfs een stuk groter maar de minderopbrengsten van de garnaalvissers en de nauwelijks opgemerkte haringaanvoer lagen aan de basis van de beperkte groei. De spanvissers hadden geen belangstelling voor de haring maar legden zich des te meer toe op de rendabele gullenjacht.

De financiële balans van de Nieuwpoortse visveiling vertoont een konsolidatie. De totale opbrengst lag dan ook niet meer dan een goede 600.000 frank hoger dan het vorige jaar. Al bij al geen slecht resultaat, gemeten tegenover de cijfers in de andere vissershavens. De rekordcijfers van '87 verdwenen van het bord en werden door nieuwe vervangen. Met een totale aanvoer van 2,1 miljoen kilogram en een verkoopwaarde van 174 miljoen frank blijft de visserijactiviteit in de Nieuwpoortse vissershavens een belangrijke economische faktor. De aangevoerde hoeveelheid bedroeg tien jaar geleden weliswaar aanzienlijk meer (2.686 ton) maar de opbrengst bleef toen beperkt tot 105 miljoen. In de daaropvolgende jaren



Wordt 1989 het beslissende jaar voor de Nieuwpoortse vismijn? Hoe dan ook moet dit jaar de beslissing vallen over de aanpassing van de afslag aan de Europese normen. De koeling, de aanpassing van de pakhuizen, een geautomatiseerde verkoop vergen zoere investeringen. Blijft de exploitatie in handen van het stadsbestuur of wordt gekozen voor een gemengde formule of een volledige privatisering? Allemaal vragen die wellicht in de loop van dit jaar beantwoordt worden. (foto gw)

# UIT DE MIJNEN

## STAND VAN DE VANGSTEN

(uitgedrukt in ton levend gewicht)

Visbestand		quotum '89 (1)	vangsten t.e.m. 15.01.89
kabeljauw	IIIa SK	50	0
	IIa, IV	4.230	263
	Vb, VI, XII, XIV	60	0
	VII-VIIa, VIII, IX, X	1.060	15
	VIIa	400	0
		<b>5.800</b>	<b>278</b>
schelvis	IIIa, b, c, d	50	0
	IIa, IV	395	0
	Vb, VI, XII, XIV	80	0
	VII, VIII, IX, X	70	0
		<b>595</b>	<b>0</b>
zwarte koolvis	IIa, IIIa, b, c, d; IV	70	0
	VII, VIII, IX, X	30	0
		<b>100</b>	<b>0</b>
witte koolvis	VII	<b>430</b>	<b>1</b>
wijting	IIa, IV	2.550	185
	VIIa	100	0
	VII-VIIa	190	6
		<b>2.840</b>	<b>192</b>
schol	IIIa SK	90	0
	IIa, IV	11.240	391
	VIIa	300	0
	VIIId, e	1.920	213
	VIIIf, g	620	0
	VIIIf, j, k	70	0
		<b>14.240</b>	<b>603</b>
tong	IIa, IV	1.165	35
	VIIa	720	0
	VIIId	1.035	28
	VIIe	35	1
	VIIIf, g	625	0
	VIIIf, j, k	60	0
	VIII	390	0
			<b>4.030</b>
makreel	IIa, IIIa, b, c, d; IV	<b>380</b>	<b>0</b>
		<b>1.000</b>	<b>5</b>
sprot	VIIId, e	<b>60</b>	<b>0</b>
heek	IIa; IV	40	0
	Vb, VI, VII, XII, XIV	300	0
	VIII behalve VIIIC	10	0
		<b>350</b>	<b>0</b>
zeeduivel	Vb, VI, XII, XIV	310	0
	VII	3.060	10
		<b>3.370</b>	<b>10</b>
schartong	VII	<b>430</b>	<b>0</b>
	IVc, VIIId	<b>5.115</b>	<b>43</b>

(1) uitwisselingen inbegrepen.

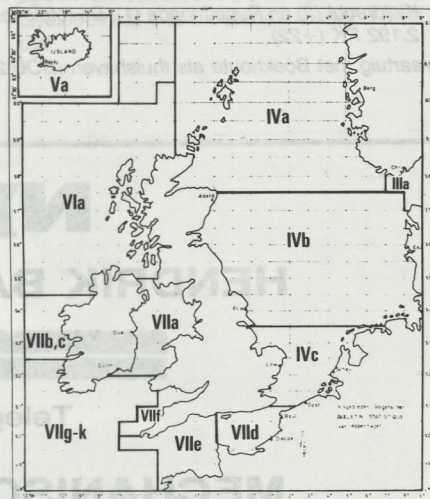
Medegedeeld door de Dienst voor de Zeevisserij

## Waarmee moeten de vissers rekening houden?

- de aanvoer van schol met een lengte van minder dan 27 cm is verboden;
- de aanvoer van kabeljauw met een lengte van minder dan 50 cm is verboden voor een vissersvaartuig volgens de „Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen” vermeld als uitgerust voor de boomkorvisserij en waarvan het motorvermogen meer dan 300 pk bedraagt. Voor alle andere vissersvaartuigen is de aanvoer van kabeljauw met een lengte van minder dan 45 cm verboden;
- in het I.C.E.S.-gebied VIIe mag de vangst uit niet meer dan 10% tong bestaan t.o.v. het totale gewicht van de vangst uit dat gebied;
- in het I.C.E.S.-gebied VIIId, e mag de vangst uit niet meer dan 50% schol bestaan t.o.v. het totale gewicht van de vangst uit dat gebied;

Wat de vaardagen betreft werd de volgende regeling getroffen:

- maximaal 95 vóór 1 mei 1989;
- maximaal 185 vóór 1 september 1989;
- maximaal 280 in de loop van 1989.



**HIER HAD UW  
PUBLICITEIT  
KUNNEN STAAN**

VOOR INLICHTINGEN:

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

## Motorvermogen zeevisserijvloot groeide vorig jaar met 4.118 pk

De Belgische zeevisserijvloot telt opnieuw 204 eenheden, of drie meer dan begin vorig jaar. Ook de tonnemaat is enigszins toegenomen, terwijl het globale motorvermogen in dezelfde mate toenam. De verdeling per thuishaven is af te lezen uit bijgaande tabel. Om misverstanden te voorkomen dient er wel op gewezen dat de vaartuigen met Blankenbergse registratienummer sinds jaren een vaste ligplaats hebben in Zeebrugge.

Uit de cijfers, afkomstig uit de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1989 (1), treedt Zeebrugge als sterkste vissersentiteit naar voor. Ook de vlootvernieuwing zette zich vorig jaar verder door dan in andere havens. In Oostende neemt het aantal vaartuigen opnieuw af. De Nieuwpoortse vloot daarentegen houdt goed stand.

(1) De „Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1989” is een uitgave van het Ministerie van Verkeerswezen, Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart. De brochure is te verkrijgen door storting van 226 fr. op rek. 000-2006029-69 van het Hoofdwaterschoutambt, Natiënkaai 5 te 8400 Oostende.

### De Belgische zeevisserijvloot op 1 januari 1989 (2)

OOSTENDE	9 (-3)	24.295 (+ 202)	5.974 (- 4)
ZEEBRUGGE	107 (+4)	67.960 (+4.619)	15.820 (+1.394)
NIEUWPOORT	34 (+2)	11.338 (- 78)	2.557 (+ 15)
BLANKENBERGE	3 (-1)	865 (- 900)	228 (- 211)
ANDERE*	1 (+1)	275 (+ 275)	41 (+ 41)
<b>TOTAAL</b>	<b>204 (+3)</b>	<b>104.733 (+4.118)</b>	<b>24.620 (+1.235)</b>

(2) De Scheldevisserijvloot telt 12 (+2) vaartuigen met thuishaven Antwerpen (2), Boekhoute (7), Kieldrecht (2) en Rupelmonde (1). De totale tonnemaat bedraagt 413 BT (+1) en het vermogen 2.192 PK (+22).

\* Vaartuig met Boekhoute als thuishaven (BOU.24 Beatrix).

De eindejaarsperiode is het geschikte moment om jaaroverzichten de wereld in te sturen. De gegevens die in de voorbije weken over de wijziging van de zeevisserijvloot werden gepubliceerd in sommige media gaven geen blijk van grote nauwkeurigheid. In een bepaalde bijdrage werd zelfs getiteld dat de vloot vorig jaar met zes nieuwe eenheden toenam, waar het in werkelijkheid over negen nieuwe vaartuigen gaat. In de meeste gevallen gaat het om vervangingsnieuwbouw zoals blijkt uit de lijst van de geschrapte vaartuigen.

De nieuwe vaartuigen die in de loop van vorig jaar in bedrijf werden genomen in Zeebrugge, Oostende of Nieuwpoort zijn (gedateerd op de toekenning van de zeebrief):

12.02.88	Z.470 Odin	(32,82 m, 300 pk)
15.03.88	Z.568 Venus	(23,92 m, 300 pk)
15.03.88	Z.60 Blue Angel	(36,25 m, 1.200 pk)
23.06.88	Z.501 Asterias	(23,97 m, 300 pk)
26.07.88	O.154 Wilmar	(25,94 m, 705 pk)
02.08.88	Z.596 De Zwerver	(37,09 m, 1.197 pk)
07.11.88	Z.548 Flamingo	(23,82 m, 300 pk)
28.11.88	Z.34 Northern-Sky	(20,04 m, 300 pk)
14.12.88	Z.243 Drakkar	(32,58 m, 1.197 pk)

Volgende vaartuigen werden in de loop van het jaar geschrapt:

02.01.88	Z.568 Zeespiegel	(19,80 m, 280 pk)
17.06.88	Z.501 Tac Horn	(18,65 m, 240 pk)
12.07.88	Z.596 De Zwerver	(27,20 m, 360 pk)
20.07.88	Z.571 Sea-Fighter	(38,00 m, 1.101 pk)
01.08.88	Z.243 Shark	(28,00 m, 375 pk)
20.08.88	O.349 The Lady	(18,50 m, 230 pk)
28.10.88	Z.548 Flamingo	(18,70 m, 150 pk)

Verandering van thuishaven

B.5 Drakkar werd Z.5 Drakkar  
N.15 De Kottens werd Z.15 Stephanie  
O.26 De Parel werd Z.26 De Parel  
Z.129 Orion werd N.126 Skylight  
O.402 Atlantis werd N.402 Yvette  
O.555 Valentino werd N.555 Valentino  
N.597 Jupiter werd Z.597 Jupiter  
O.599 Zeevogel werd Z.599 Zeevogel  
Z.431 Judith werd O.431 Judith

# NV MULTINET

## HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Maatschappelijke zetel: Ø (059) 32 12 10

Telex : 81028 PEFLOS

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

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

Gedeponeerd merk



**SPECIALITEITEN:**

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

**Sport:** Allerlei netten

# GEEN VOORBEHOUDEN VISSERIJZONE'S MEER IN 2003

Op 1 januari 1993 zullen de twaalf lidstaten van de Europese Gemeenschap een uitgestrekte economische eenheidsmarkt met 320 miljoen inwoners vormen. In dat eenheidsgebied dient het verkeer van personen, goederen, diensten en kapitalen verzekerd te zijn. Op het visserijfront staat men echter nog niet zo ver. Eind '92 verstrijkt het eerste tienjarenplan voor de Europese visserijlanden. In '93 gaat de tweede tienjarige periode in. De tot op heden gevoerde visserijpolitiek zal worden bijgestuurd in het vooruitzicht van de afschaffing van alle voorbehouden zone's. Vanaf 2003 zullen alle EG-wateren toegankelijk zijn voor de vissers van de Gemeenschap.

Het Europees Parlement maakte onlangs de tussenbalans op van de jaren die sinds het in werking treden van de eerste fase, begin 1983, verlopen zijn. Europarlementslid Nicole Péry, een Franse socialiste, bracht onlangs verslag uit voor het Europees Parlement in Straatsburg. Aan de vaststelling van de overcapaciteit van de vloot kon zij niet voorbij. De verantwoordelijke visserijministers hebben dan ook de taak om een evenwicht te zoeken tussen de biologische noodzaak om de visvoorraden te beschermen en de economische bedrijvigheid van de visserijvloot. De verslaggeefster stelde dat een visserijpolitiek zonder een stelsel van vergunningen en vastgelegde vangsthoeveelheden, de zogenaamde TAC's,

onmogelijk is. De Gemeenschap moet haar controle versterken, wat niet verhindert dat de visserij gebruik kan maken van de modernste technieken als die de biologische mogelijkheden maar niet overschrijden. Mevrouw Péry vindt de tot op heden gevoerde visserijpolitiek zeker niet verkeerd, maar voor verbetering vatbaar. Ondermeer door de visserij op tot op heden verwaarloosde soorten te stimuleren. Alhoewel visserij-akkoorden met derde landen onontbeerlijk blijven moet de invoer beperkt blijven tot de behoeften waaraan de eigen vloot niet kan voldoen. Tenslotte brak de verslaggeefster nog een lans voor een betere opleiding van de bemanningen, meer veiligheidsvoorzieningen en een efficiënte aanpak van de bijstandsmogelijkheden op zee.

Nadat Nicole Péry ook al optrad als pleitbezorgster voor de stimulering van de gekweekte vis in fishfarms zag het Britse Europarlementslid James Provan een mooie toekomst weggelegd voor de visverwerkende nijverheid. De Britse konservatief ziet brood in een selectieve en kwalitatieve uitbreiding van deze industrietak. Ook de visverwerkende industrie moet oog hebben voor de open markt die in 1993 zal ontstaan. De harmonisering van de sanitaire voorschriften en kwalitatieve normen voor visverwerking acht hij in dit perspectief meer dan wenselijk. (gw)

## Veel belangstelling voor Nieuwpoortse vismijn

Het afgelopen jaar kreeg de Nieuwpoortse vismijn veel bezoek over de vloer. Volgens de cijfers bijgehouden door directeur Gerard Hovaere brachten 641 groepen een bezoek aan de plaatselijke vismijn. Meer dan 25.000 jeugdige en oudere belangstellenden kregen de nodige uitleg en de kans om de videofilmvoorstelling in het al te kleine lokaal bij te wonen. De vismijn blijft een toeristische attractie in Nieuwpoort. Sommige vissers en reders bekijken de drukte soms met een scheef oog. Om de hinder enigszins te beperken zijn echter geen rondleidingen voorzien met kinderen beneden de twaalf jaar.

## Boekenactie voor Godtschalck

Radio Middenkust en gemeenteraadslid Ronny Kundt willen het zeemanstehuis Godtschalck aan een bibliotheek helpen. Onlangs lanceerden zij een oproep om oude boeken in te leveren. Kustbewoners die van een pak romans, avonturenverhalen en andere leesprodukten af willen kunnen die voor het goede doel inleveren. 's Voormiddags kan dat in het redaktielokaal van „Het Visserijblad” aan de Baelskaai 2 (tel. 059-32.55.59) of bij Radio Middenkust, gevestigd in het Cultureel Centrum „De Komedie”, Louisastraat 6 te Oostende tussen 18 en 20 uur.

## Scheepsdiesel



# RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK

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

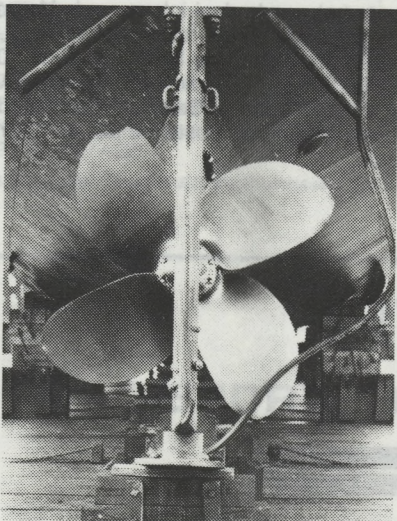
- LEIDINGWERK
- SCHROEFASSEN
- SLIPWAYWERKEN
- ROERAS- EN BUSSEN, VISLIEREN, POMPEN EN KEERKOPPELINGEN
- LAS- EN BRANDWERK
- PLAATSEN EN HERSTELLEN VAN ALLE DIESELMOTOREN
- OPSPUITEN VAN ASSEN

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



De Z.519 op het strand van Seaford (foto N. Devos).

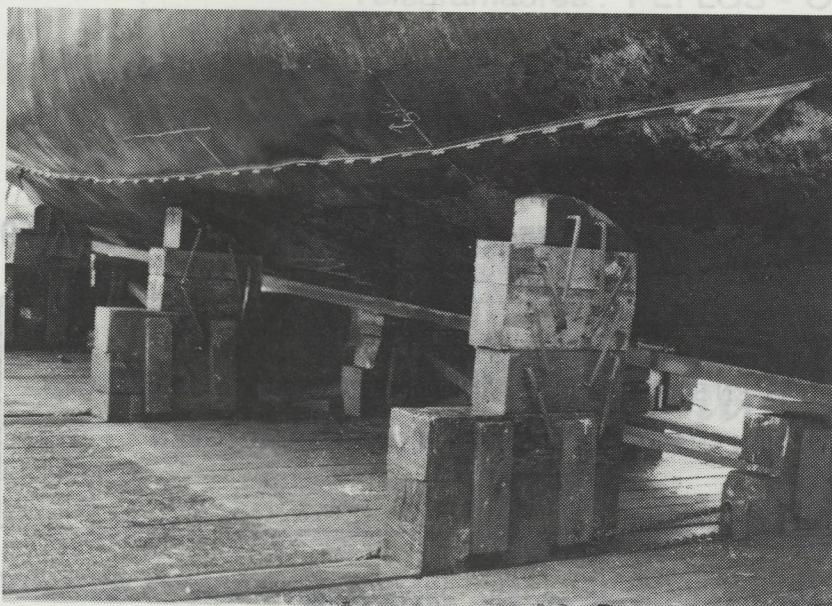
## Zwaar gehavende Z.519 weer thuis



Zo lag de gestrande Z.519 White Horse erbij op het grindstrand van Seaford. Om het Zeebrugse vissersvaartuig weer vlot te krijgen werd een grote sleuf gegraven die bij vloed vol water kwam. Uiteindelijk kwam de bokkentreiler vlot en werd na het dichten van een scheur in de romp met sleephulp naar Oostende gebracht. Op de slipway kon vastgesteld hoe groot de schade aan de huidplaten, kimkiel, roer en schroef, was. De zwarte herstellingswerken zullen uitgevoerd worden bij Scap in Oostende.



Het roer en de schroefbeschermers werden verwrongen terwijl ook de schroef zware schade opliep. (foto gw)



De huidplaten aan bakboord zijn op talrijke plaatsen ingedeukt en moeten dus vervangen worden. Daar het schip op zijn zijde lag is ook de kielkim van het rondspantschip weggerukt. (foto gw)

## Adverteren?



(059) 32.55.59



## Zeebrugge wint aan belangrijkheid

Met een totale aanvoer en besomming die meer bedraagt dan in Oostende en Nieuwpoort samen blijft Zeebrugge de belangrijkste vissershaven van de kust. De Zeebrugse Visveiling heeft tijdens het eerste jaar een hogere aanvoer geboekt (+12,5%) maar de globale opbrengst verminderde met 67 miljoen.

De Zeebrugse visveiling heeft het eerste jaar in privé-handen goed doorstaan. Er werd voor 1,76 miljoen frank vis verhandeld.

Het aandeel van de 95 Zeebrugse vaartuigen tijdens 1.429 marktbeurten bedroeg 1,5 miljard of een gemiddelde van ruim één miljoen per veiling. Slechts vier Oostendse vaartuigen kwamen in Oostende aan de afslag. Hun negen vangsten werden verkocht voor 8,7 miljoen. De rest van de aanvoer is afkomstig van 17 vreemde vaartuigen die tijdens 111 marktbeurten voor een besomming van 95 miljoen instonden.

De Z.V. geeft geen cijfers vrij per vaartuig zodat het onmogelijk is het produktiefste vaartuig naar voor te schuiven zoals dat in Oostende en Nieuwpoort (voorlopig) nog het geval is.

Wat de belangrijkste soorten betreft maakt Zeebrugge geen uitzondering. Er werd aanzienlijk minder tong aangevoerd en meer schol. Beide platvissen kregen een lagere gemiddelde prijs, in tegenstelling met de kabeljauw waar zich een duidelijke prijsstijging manifesteerde.

# ONDERNEMERS KIEZEN DE ONDERNEMENDE BANK.

## **De bank die meedenkt.**

Voor boeiende ideeën nemen we graag de tijd. Om creatief mee te denken. Om u onze ervaringen te vertellen. Om net zo enthousiast te worden als uzelf...

## **De bank die informeert.**

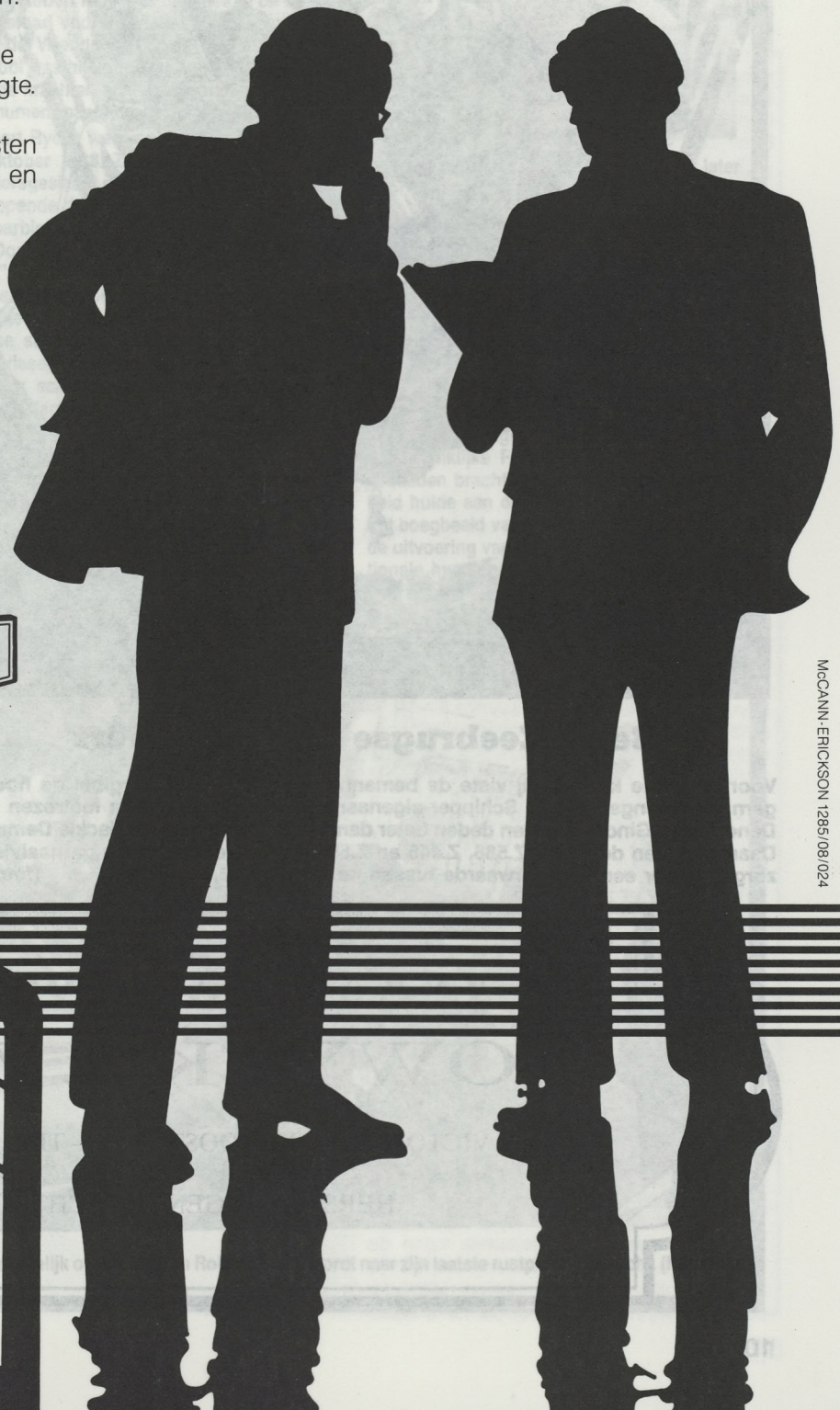
Kredietformules op maat. Een klare kijk op het juridische kluwen. Lonende tips inzake fiscaliteit en overheidstegemoetkomingen. De NMKN houdt u feilloos op de hoogte.

## **De bank die voor u opkomt.**

Onze gespecialiseerde diensten gaan graag aan de slag. Zo vaak en zo lang het nodig is. Want uw problemen zijn meteen ook de onze.

## **De bank om op te bouwen.**

Zoals duizenden anderen dat al eerder deden. Ambitieuze beginners. Energieke KMO's. Klinkende namen. Ze kwamen als klant, maar vonden een actieve partner. Waarop wacht u nog?



**Adverteren?**

**(059) 32.55.59**

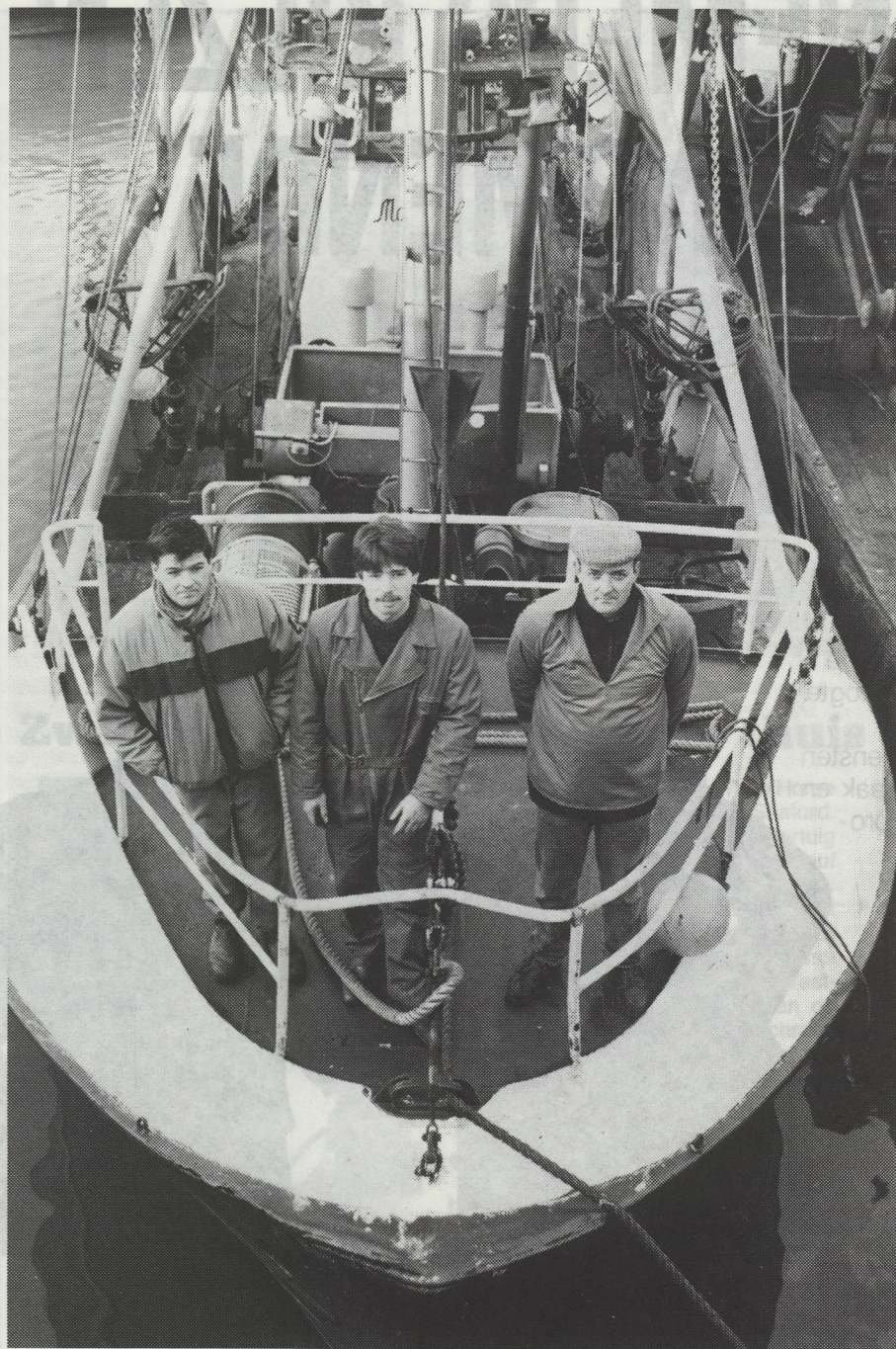
**Nederlandse vishandelaar  
in Brussel aangehouden**

Op verzoek van de officier van justitie in Middelburg heeft de Belgische justitie bij huiszoeken in Knokke-Heist, Gent en Brussel beslag gelegd op boekhoudkundige documenten. Het onderzoek bij de vishandelaars had de aanhouding van vishandelaar Deridder uit Arnemuiden, die sinds enige tijd in Brussel verbleef, tot gevolg.

De operatie in samenwerking met de Nederlandse opsporingsdiensten werd opgezet om een illegaal viscircuit op te doeken. Volgens de Nederlandse recherche was de Arnemuidense vishandelaar de spilfiguur in het smokkelcircuit.

De huiszoeken vonden plaats dinsdagavond 24 januari nadat de Nederlandse justitie de zaak reeds in december aanhangig maakte bij het parket. Pas nadat de onderzoeksrechters de huiszoekingsdocumenten afgeleverd hadden was het mogelijk tot actie over te gaan. De inbeslag genomen boekhoudingen werden overgedragen aan de Nederlandse justitie. Een paar dagen later werd overgegaan tot de aanhouding van de Nederlandse vishandelaar in Brussel. De man woonde reeds enige tijd in ons land. Wellicht regelde hij zijn smokkelhandel vanuit de hoofdstad omdat de inspectiediensten zijn zwart circuit op het spoor waren gekomen. Hij werd uitgeleverd aan de Nederlandse justitie.

De operatie houdt rechtstreeks verband met het gerechtelijk onderzoek naar de ontduiking van viskwota in Nederland en de illegale handel die hiermee gepaard ging. Zoals bekend hebben Vlissingse vissers eind vorig jaar op illegale wijze geprobeerd om hun vis in Zeebrugge aan de man te brengen. Volgens het parket zou de vishandelaars en zijn medeplichtigen hierbij niet betrokken zijn. Wel zouden zij een winstgevende handel opgezet hebben door het opkopen van illegaal gevangen vis die zij van Nederland naar België smokkelden. De man zou echter alleen strafbare feiten hebben gepleegd in Nederland. De Nederlandse justitie is de illegale vishandel al lang op het spoor. Het bezwarend materiaal zou vooral bestaan op filmopnamen met een infraroodcamera, gemaakt tijdens het lossen van grote partijen zwarte vis op zee.



**Beste Zeebrugse garnalvissers**

Voor de derde keer op rij viste de bemanning van de Z.430 Margibel de hoogste garnalopbrengst bijeen. Schipper-eigenaar Jozef Martony en zijn matrozen Mark Denorme en Gino Hauteman deden beter dan de Z.536 Zeevalk van Jackie Demunter. Daarna volgen de Z.501, Z.586, Z.445 en Z.554. De beste Zeebrugse garnalvissers zorgden voor een aanvoerwaarde tussen de 4,7 en de 3,5 miljoen. (foto gw)

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

**LOWYCK & ZOON**

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

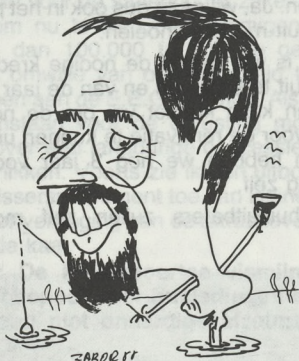
Wij vernamen het overlijden van

## Sabine VANTORRE

Sabine was d.m.v. talrijke banden verbonden met de visserij. Ze was o.a. de nicht van reder André Vantorre en van Sonja Vantorre van het bedrijf „Scheepsdiesel Renaud”.

Het Visserijblad houdt eraan de hele familie van de overledene haar medeleven over te brengen.

## EEN REDER AAN HET WOORD



*Vissersvaartuigen die in de diverse havens aangemeerd liggen hebben niet alleen vis aan boord, maar ook eten, drank en sigaretten van de bemanning. En steeds opnieuw zijn er vandalen die er blijkbaar plezier in vinden deze eigendommen van de vissers te stelen. De vissers zijn dan ook woedend, maar machteloos wanneer zij constateren dat hun spullen ontvreemd werden. Soms getroost een schipper zich de moeite deze diefstallen bij de rijkswachter aan te geven, maar ondanks de klachten die terzake neergelegd worden verandert er niets aan de situatie. Het vandalisme blijft.*

*Vele diefstallen worden overigens niet aangegeven. De schipper moet niet alleen bereid zijn de administratieve rompslomp van de aangifte te trotseren, hij heeft ook ervaren dat de douane er dan soms als de kippen bij is om boetes uit te delen. Het zou dus een goede zaak zijn mochten de stadsdiensten het op zich nemen een intensere controle uit te oefenen en het zou nuttig zijn mocht men daarbij de toestemming krijgen ook aan boord één en ander te controleren. Een andere oplossing zou er kunnen in bestaan dat de reders samen een nachtwaker in dienst nemen. In dit laatste geval kan er gewerkt worden via de redersorganisaties.*

Willy Versluys

## Adverteren?

# (059) 32.55.59

# Oostendse visserijwereld rouwt om heengaan van Robert Ryckx

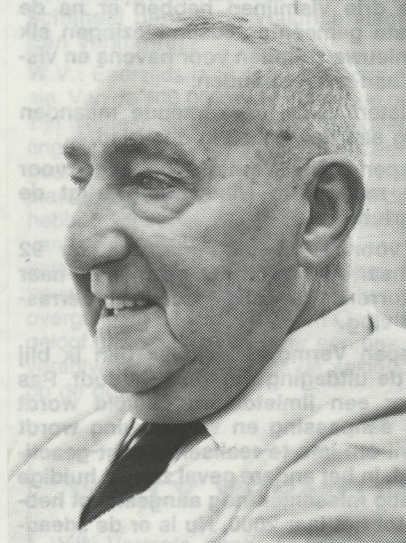
Op de dag dat hij op vakantie naar Spanje zou vertrekken werd Robert Ryckx in Oostende ten grave gedragen. Vorige vrijdag namen meer dan zeshonderd mensen afscheid van de alombekende Oostendse schipper die op maandag 23 januari aan een hartaanval overleed.

De onlangs tachtig geworden gewezen kapitein op talrijke IJslandschepen was in de visserijwereld een figuur met aanzien... Na een loopbaan van bijna veertig jaar visserij bleef Robert Ryckx actief in het verenigingsleven. Hij was bij de stichters van de Federatie van Belgische Zeelieden die opkwam voor de rechten van de nabestaanden van in oorlogsomstandigheden omgekomen zeelieden.

Een paar jaar terug nam hij afscheid als voorzitter. Robert Ryckx zetelde ook in de Onderzoeksradaad voor de Visserij en als voorzitter van de Vriendenkring van de Paster Pypeschool was hij vorig jaar nog een van de drijvende krachten achter de oprichting van het monument naast de dekenale kerk.

Robert Ryckx werd geboren in Oostende op 7 oktober 1908. Zijn vader stamde uit een vissersgeslacht maar kon niet aarden op zee. Hij opende dan maar een zaak als herbergier en barbier aan de Bonenstraat in het huis dat in Oostende bekend stond als „de preekstoel”. „Bertje” was als leerling van de Paster Pypeschool voorbestemd voor de visserij. Hij werkte zich op bij de Pêcheries à Vapeur. Als jonge schipper bedreef hij aanvankelijk de kustvisserij maar stapte spoedig over naar grotere schepen waarmee hij talloze keren naar IJsland stoomde. Tijdens de oorlogsjaren opereerde hij vanuit het Engelse Fleetwood op IJsland.

Na de oorlog maakte hij de overschakeling op de motorvisserij mee. Hij eindigde zijn schippersloopbaan op het toenmalige vlaggeschip van de Oostendse vloot, de O.81 John, in 1963. Tot 1967 heeft hij dan nog geregeld een opdracht aanvaard. Zijn laatste maakte



hij met de O.202 „Pelagus” die vijf jaar later voor de zuidkust van IJsland kapseisde.

Sindsdien genoot hij op zijn appartement aan de Visserskaai een rustiger bestaan. Toen hij op maandag 23 januari met zijn wagen naar Bredene reed werd hij getroffen door een hartaderbreuk. Hij werd bewusteloos aangehouden naast zijn wagen en in allerijl overgebracht naar het ziekenhuis waar hij overleed.

In de dekenale St.-Petrus en Pauluskerk nam de visserijwereld afscheid van een bijna legendarische figuur. Voorzitter Brouxon van de Koninklijke Federatie van de Belgische Zeelieden bracht tijdens de uitvaartplechtigheid hulde aan de man de aanzien werd als het boegbeeld van de Oostendse visserij. Na de uitvoering van het „Visserslied” en de nationale hymne werd het stoffelijk overschot van „Bertje” Ryckx naar zijn laatste rustplaats gebracht. (gw)



Het stoffelijk overschot van Robert Ryckx wordt naar zijn laatste rustplaats gebracht. (foto gw)

## WILLY VERMOTE: WIJ GAAN NIET PRIVATISEREN!

Onze drie vismijnen hebben er na de jongste gemeenteraadsverkiezingen elk een nieuwe schepen voor havens en visserij aan overgehouden.

Wij laten ze in de komende maanden graag aan het woord in ons blad.

Schepen Willy Vermote bevoegd voor deze materie in Nieuwpoort krijgt de ouverture.

Ook voor die vismijn nadert het jaar '92 met haar strenge E.E.G.-normen en haar concurrentiegevoelig klimaat nu verrassend vlug.

Schepen Vermote: „feitelijk ben ik blij met de uitdaging die 1992 inhoudt. Pas als er een limietdatum gesteld wordt voor aanpassing en vernieuwing wordt de wil om iets te realiseren echt geactiveerd. In het andere geval zou de huidige situatie misschien nog aangeslept hebben tot het jaar 2000. Nu is er de „deadline” van '92”.

Nieuwpoort voelt zich allerminst het gefrustreerde kleine broertje van Oostende of Zeebrugge. Integendeel: in hun label staat versheid en dus kwaliteit en in '88 werd er niet alleen meer vis aangevoerd maar steeg de besomming ook nog lichtjes en dat laatste kan van de twee grotere broers niet gezegd worden.

In zijn functie al even vers als de Nieuwpoortse vis: Willy Vermote.

Het Visserijblad: Graag uw visie over de plaats die de stedelijke Nieuwpoortse vismijn inneemt en haar relatie tot de twee andere vismijnen?

Willy Vermote: Nieuwpoort is onze kleinste vismijn maar ook de vismijn waar de meest verse vis wordt aangevoerd omdat wij omzeggens geen grote vaartuigen hebben en dus zeer korte zeereizen realiseren. Trouwens onze grotere vaartuigen gaan veelal mijnen in Zeebrugge of Oostende, ook al omdat Nieuwpoort tot nu toe slecht uitgerust is wat scheepsherstelling en -bevoorrading betreft. En daarmee vertel ik niets nieuws maar de kwaliteit van onze vangsten primeert toch. Men zegt altijd dat de vis moet afgeijsd zijn maar ik durf beweren dat er hier vis binnenkomt die nooit ijs gezien heeft, die nog ligt te krullen met de muil open, klaar om uit de benne te springen, meer levend dan dood.

Wij zijn ook de kleinste vismijn en dat mag gerust zo blijven, wij hebben niet de pretentie om Oostende of Zeebrugge naar de kroon te steken. Onze toekomst ligt bij de kwaliteitsvis.

H.V.: Is er nog wel plaats voor een relatief kleine vismijn als de Nieuwpoortse na 1 januari '93?

W.V.: Zeker, maar hoewel we dus mikken op kwaliteitsvis mogen wij ons niet afzonderen van de andere vismijnen. Wij moeten in bestendige verbinding kunnen staan met hen. Dan spreek ik nog niet over het simultaan verkopen. Gelukkig is de telecommunicatie nu zo ver gevorderd dat men direct kan weten wat de prijsvorming is in de andere mijnen. Minder gelukkig ben ik met het verschillend uur van veilen. Waarom beginnen wij maar om 8 u. als ze in Oost-

ende en Zeebrugge al om 7 u. bezig zijn. Akkoord het heeft het voordeel dat de kopers bij weinig aanbod nog de tijd krijgen om naar Nieuwpoort af te zakken maar bij overaanbod blijven wij als laatste natuurlijk met lagere prijzen zitten. Ik pleit dus voor een gelijktijdige verkoop om gelijkwaardige prijzen te kunnen bedingen.

H.V.: Wordt de vismijn nu geprivatiseerd of niet?

W.V.: Nee, wij hebben natuurlijk aanvragen gekregen van de groep Pieters-Degelder terzake maar zijn daar niet op ingegaan. Er is een voorbarige paniek geweest bij de visserijhavencommissie die zich misschien teveel heeft laten manipuleren door de oppositiepartij. Mensen, wat wij allemaal moeten horen! Het zoemt van de geruchten. Je mag je neus niet in de vismijn tonen of je hoort: „Awel wordt aangevoerd omdat Ga je er nu helemaal een boel van maken?”

Je kent dat hé: het zijn vissers, spontaan, heel open, correct ook. Ze wippen me wel niet in 't water, hoewel ze er wel eens mee dreigen hé (lacht). Ja het zijn mensen met het hart op de tong. Ze zeggen wat ze denken en zo heb ik het het liefst. Nieuwpoort wordt dus niet geprivatiseerd maar toch zal er wat moeten gebeuren om tegen '92 in orde te zijn met de strenge E.E.G.-normen inzake hygiëne. Zoals de vismijn nu draait kunnen wij niet voldoen aan die nieuwe normen.

Wij, de SP-PVV-coalitie, heeft zopas beslist om een regie uit te bouwen die de vismijn rendabel en zelfbedruipend zal moeten kunnen uitbaten. Na twee jaar maken wij dan een evaluatie om te kijken hoever we staan. Het is dus niet de bedoeling dat de stad winst gaat puren uit de vismijn maar het mag ook niet zijn dat we er moeten aan toesteken. Ja, wij gaan dus ook in het parallelle circuit moeten snoeien.

De stad is wel bereid de nodige kredieten terzake uit te schrijven en van de jaar komt er al een klein krediet vrij om de nodige studies voor de renovatie te kunnen uitvoeren, dan hebben we nog 3 jaar voor de uitvoering zelf.

De pakhuisuitbaters zullen zelf moeten



„Feitelijk ben ik blij met de uitdaging voor 1992” (foto gw)



„Ze wippen me wel niet in het water, hoewel ze er wel eens mee dreigen”.

(foto gw)

instaan voor de sanering ter zake. Spijtig is het om nu te zien dat sommigen al voor meer dan 100.000 fr. hebben gesaneerd maar omwille van onwetendheid toch niet voldoen aan de E.E.G.-normen. Als ze moeten instaan voor de uitrusting moeten ze ook over een langdurige concessie kunnen beschikken. Voorts zie ik een uitbouw naar het vissersmonument toe van kleine winkeltjes ter verhoging van de attractieve waarde van de kaai.

**H.V.:** De Nieuwpoortse vismijn is een attractiepool voor busladingen toeristen die een niet on aardige afzetmarkt vormen.

**W.V.:** Jazeker, de toeristische component speelt hiet alvast een veel grotere rol dan in Zeebrugge of Oostende. Dat heeft dus een enorme invloed op de omzet. Op sommige dagen zie je meer toeristen dan vis in de vismijn. Vorig jaar bezochten 30.000 mensen onze vismijn. Wij zouden in de toekomst dan ook graag één van onze pakhuisen uitrusten als een soort didactisch lokaal waar men kan meemaken hoe de vis verwerkt wordt en waar men ook uitleg krijgt over het reilen en zeilen van het vismijngedeburen.

**H.V.:** Niet bang dat nu de Zeebrugse vismijn straks naar de achterhaven verhuist, de huidige vismijn aldaar een trekpleister kan worden voor de kustvisserij, inclusief de Nieuwpoortse vaartuigen?

**W.V.:** Daar heb ik mijn sterke twijfels over en dan zou de mentaliteit van de Nieuwpoortse vissers wel sterk moeten veranderen. De kleinere vaartuigen werden hier zeer goed verzorgd. Er zijn nu zelfs al zes „Zeebruggelingen” die hier geregeld en graag komen mijnen omdat er hier nog een

persoonlijke afhandeling gebeurt, ginder zijn ze een nummer. Wat ze vragen krijgen ze bij ons onmiddellijk, door die service hebben ze het gevoel hier thuis te zijn. Ik denk zelfs dat er in de toekomst nog meer Zeebrugse vissers naar Nieuwpoort zullen komen en was het aanbod hier groter dan zouden er ook nog meer Oostendse en Zeebrugse handelaars verschijnen bij ons want velen van die mensen zijn gebeten op de term „privatisering”.

**H.V.:** U was vanmorgen nog in Zeebrugge bij de visafslag. Komt er straks ook een mobiele veilklok in Nieuwpoort?

**W.V.:** Dat denk ik niet. Voor ons is dat een te zware investering die, gezien de te vele variëteiten en te kleine hoeveelheden, onrendabel zou zijn. Tegen dat de hoeveelheden en de prijzen in het kloksysteem verwerkt zouden zijn, zijn ze al lang op de klassieke manier verkocht. Nee, geef mij maar de folklore van de klassieke verkoop dat is veel gezelliger dan zo'n moderne klok die, dat constateerde ik toch in Zeebrugge, nu nog vaak aanleiding geeft tot misverstanden en dus tijdsverlies. Maar akkoord in een vismijn zoals de Zeebrugse kan men niet anders meer en komt men ooit tot een simultane verkoop dan zullen ook wij mee moeten zo'n klok aanschaffen.

**H.V.:** Edwin Verdoolaege maakte een studie, in opdracht van uw partij overigens, over de toekomst van de Nieuwpoortse vismijn. Uw opinie daarover?

**W.V.:** Het is een degelijk werk geworden maar volgens mij heeft hij heel de situatie hier té economisch bekeken. Wij, als S.P., willen ook aandacht voor de menselijke en sociale kant van heel de renovatie. 1/10de

van onze bevolking is bij de visserij betrokken, dus.

**H.V.:** Een verhelderende grafiek, op een andere plaats in ons blad, leert ons dat na een depressie van vangsten en prijzen, de besommingen in Nieuwpoort in de laatste jaren rapper groeien dan de, ook al stijgende, aanvoer. Een uniek verschijnsel binnen de Vlaamse vismijnen. Een verklaring?

**W.V.:** Enerzijds is er de toeristische expansie. Van de 400.000 overnachtingen per jaar zijn we gestegen naar 1.400.000 overnachtingen. Dus het visje mag bij ons zeer goed geafficheerd worden. Hij gaat hier ter plaatse zeer goed van de hand. Anderzijds hebben wij vanaf '83-'84 de modernisering van onze vloot meegemaakt. De ene eurokoter na de andere liep van stapel. Nu de bouwstop er is worden er meer vaartuigen overgekocht uit Zeebrugge en Oostende. Ik geloof dat die factoren weer een groot stuk verantwoordelijk zijn voor de stijgende lijn op de grafiek.

Marc Loy.

## WILLY VERMOTE

Willy Vermote, zopas 56 geworden, is een rasecht Nieuwpoortenaar. Na zijn lagere en middelbare studies ter stede behaalt hij aan de Blankenbergse Normaalschool het onderwijzersdiploma. In '59 trekt hij voor een jaartje naar Kongo en in '60 zet hij al zijn eerste stappen in de gemeentepolitiek en wordt hoofdonderwijzer in Staden.

Midden de zestiger jaren vervoegt hij de gemeenteraad en sticht het Medisch-Pedagogisch Instituut in Koksijde waar hij tevens en tot vóór een paar maand, directeur van was.

Bij de gemeenteraadsverkiezingen in '71 wordt hij schepen en dat ambt zal hij met wisselende bevoegdheden (jeugd, sport, onderwijs, cultuur, toerisme, visserij...) tot vandaag blijven uitoefenen.

„Ik heb nu mijn job als directeur opgezegd en heb mijn wachtgeld aangevraagd om mijn politieke ambities waar te kunnen maken, om mij ten dienste te stellen van de gemeenschap”.

Vermotes interesse voor de visserij wordt gevoed door het feit dat nogal wat familieleden in die visserij actief zijn, zijn vader heeft ooit nog aan de kaai gewerkt, en hij telt er heel wat vrienden.

„Zo leer je hun ruwheid en hebbelijkheden verstaan. Je hoort hen bezig in de vismijn en je drinkt samen een pint.

Vissers zijn mensen die kwaad zijn op de keurende veearts omdat die te streng is, op de mijnmeester omdat ze niet mogen aanleggen waar ze willen, op de inspectiediensten die hun schepen komen keuren, op de handelaar die niet genoeg geeft voor hun vangsten.

Het zijn mensen die met veel zorgen zitten en zich op hun eigen manier afreageren. Het zijn mannen, jagers, die de vrijheid gewoon zijn en alle controle als een beknotting daarvan zevaren. Ze haten paperassen. Maar bovenal zijn het ruwe maar eerlijke en joviale kerels”.

„De coalitie heeft beslist een regie uit te bouwen”.



(foto gw)

# NIEUWPOORT 174 OF 348 MILJOEN?

Het dagblad „De Morgen” zorgde op 26 januari voor opschudding in Nieuwpoortse visserijkringen. De socialistische krant stelde immers onomwonden dat er in de stedelijke vismijn „minstens evenveel vis op de „parallele” markt – dat woord ligt vriendelijker in de mond – zou verkocht worden” (einde citaat).

Onder de titel „Florerende zwarte markt bedreigt Nieuwpoortse visserij” wordt aan het onderwerp een volle tabloïd-pagina gewijd.

Wie het visserijwereldje kent zal niet ontkennen dat er vis tussen schip en wal verdwijnt. „De Morgen” ziet het echter zo: „Het bestaan van de zwarte markt in de visserijsector is een publiek geheim. Dit circuit wordt bij reders en handelaars als een verworven recht beschouwd. Politici zijn alvast niet happig om deze stal uit te mesten”. Volgens de auteur van de reportage wordt „De studie Verdoolaghe” strikt geheim gehouden precies omdat het zwarte circuit in dit dokument in zijn bloetje wordt gezet. De medewerker van het dagblad bekent dat hij het dokument door een gunstige wind in handen kreeg.

Volgens de krant (en „De Studie”?) wordt de zwarte markt in Oostende op 30 à 40 percent en in Zeebrugge op 20 tot 30 percent geraamd. De Zeebrugse Visveiling trachte weliswaar het zwarte circuit uit te schakelen omdat vis die buiten de markt verkocht wordt geen winst oplevert. Maar, aldus „De Morgen”, om een regelrechte oorlog met de reders te vermijden heeft het bedrijf zich moeten tevreden stellen met een compromis waardoor 10 tot 15 percent getolereerd wordt.

Ook de nefaste evolutie van de visprijzen in Nieuwpoort zou door het zwarte circuit veroorzaakt worden. De manipulatie van de markt, waaraan zowel plaatselijke als Oostendse vishandelaars zich zouden schuldig maken, wordt in het artikel aan de kaak gesteld. Tot slot stelt het blad: „Het grote probleem is evenwel dat zowel reders, handelaars, vislossers en zelfs het bestuur van de vismijn en enkele privé-personen in het zwarte viscircuit verstrengeld zijn”.

Als u het ons vraagt werd hier het zwaar geschut bovengehaald. Reacties zullen niet uitblijven, maar komen er ook gepaste maatregelen als blijkt dat het onkruid inderdaad welig tiert?

De voorbije dagen werd in de Nieuwpoortse vismijn, open en bloot, heel wat haring aangevoerd. Het grootste gedeelte wordt opgekocht door een Oostendse groothandelaar voor export. De vissers moeten wel vrede nemen met prijzen tussen 6 en 8 frank het kilogram voor de kleine haring. Maandag zorgden de spanvissers N.720-N.22 en N.350-N.58 voor een aanvoer van 22.000 en 17.000 kilogram. (foto gw)



## Gehalte van zware metalen in vis „aanvaardbaar”

Het onderzoek naar de zware metalen, uitgevoerd door het Rijksstation voor Zeevisserij in samenwerking met het Instituut voor Scheikundig Onderzoek, in 1973 gaf verontwaardigende resultaten. In de periode 84-85 werd opnieuw onderzoek verricht in zeventien vissoorten en veertien organismen uit de bijvangst van de visserij in de Ierse Zee, hoofdzakelijk in de Liverpoolbaai. Met uitzondering van kwik kwamen de zware metalen in hogere concentraties in de benthosorganismen voor. Algemeen gezien lagen de kwik-, lood- en nikkelgehalten hoger dan in de zuidelijke Noordzee. Voor koper en chroom was dit het tegenovergestelde. Cadmium en zink vertoonden geen betekenisvolle verschillen.

Voor de Belgische visserij is tong de hoofdschuldige in de Ierse Zee. Het gehalte aan zware metalen is op een aanvaardbaar niveau, zodat voor de consumptie van deze vis geen problemen te verwachten zijn.

Het kwikgehalte van de tong daalde na 1973 van 0,30 mg/kg. tot 0,22 mg/kg in 84-85. Dit gehalte kan in de categorie „middelmatig niveau” worden gerangschikt en is dus lager dan de milieugrens van 0,30 mg/kg. door de commissie van Parijs vastgelegd.

Dit was het antwoord van staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw De Keersmaeker op een parlementaire vraag van de Oostendse senator Fernand Ghesquiere die peilde naar de stand van zaken in het onderzoek naar zware metalen in zeevis.

## ERRATA

Ook „Het Visserijblad” maakt al eens foutjes. Soms zien we dat zelf pas als het te laat is of komt er een tip van een aandachtige lezer bij te pas.

- In het januari-nummer stonden de foto's van de Z.500 en Z.70 (blz. 9) duidelijk in spiegelbeeld.
- De foto in het dubbelnummer van december op blz. 18 is niet de O.129 Amandine die uitgewuifd wordt maar wel degelijk de O.216 Henri-Jeanine.
- De O.141 Don Bosco, waarvan sprake in nr. 1/89 werd niet geschrapt in '85 maar vaart nog als Z.141 Sea Crosser voor de rederij Rudo uit Knokke-Heist.

### Oudere vergissingen zijn:

Nr. 7, augustus '88, blz. 19. De stuurhut in de achtergrond op de foto met J. Seghers was niet bestemd voor de Z.89 Sandra maar voor de Z.19 Sonja.

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

# ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Verslag over de uitspraken, vorderingen en verhoren tijdens de zittingen van de maanden december 1988 en januari 1989.

## VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL

1. DIRK VLIETINCK, schipper van de Z.38 „Manta”, reeds eerder bestraft wegens gelijkaardige feiten, werd op 7 december '88 door de Rijkskommissaris gevorderd voor een schorsing van vijf dagen. De schipper had op de zitting van 15 juni '88 verklaard dat hij van de Engelse Coast Guard toelating verkreeg om op 9 oktober '87 in de kustzone te varen. De Rijkskommissaris onderzocht verder de zaak en deed navraag bij de Britse overheid en zei in zijn vordering dat de Coast Guard geen dergelijke toelating kan geven. Tevens voegde hij er aan toe dat de limieten meer gerespecteerd worden dan het verkeersscheidingsstelsel omdat er daarvoor strengere boeten en het eventueel aan de ketting leggen het gevolg zijn.

2. ERIC CASIER, schipper van de N.57 „Terry” beging ook een inbreuk op voorschrift 10 van het IAR ter hoogte van het Basurellichtschip en werd gevorderd op 7 december '88 voor een schorsing van drie dagen.

3. HERWIG VANTORRE, schipper van de Z.162 „Van Dyck” kreeg eveneens een vordering van drie dagen schorsing op de zitting van 7 december '88 om een overtreding te begaan op voorschriften 10c en 10d van het IAR en dit op 12 januari '88 in het Kanaal. Hij werd gesnapt door de Britse overheid.

4. RIK VERPOOTER, schipper van de Z.196 „Zeeduivel” werd met een vordering van drie weken schorsing bedacht op de zitting van 11 januari '89. Deze vordering werd gevraagd voor vier verschillende overtredingen:

- 1) op 30 april '87 gedurende meer dan een uur de reglementen van het zeeverkeer overtreden in de omgeving van de Casquets.
- 2) Een jaar later op 30 april '88 van hetzelfde laken een broek in de Doverstrait.
- 3) Op 24 januari '88 een klacht van de Franse zee politie wegens belediging. Het gaat om een folkloristische story die ook wat met een broek heeft te maken.
- 4) Op 22 augustus geen vermelding gemaakt in het logboek betreffende een schadevaring met de Z.536.

Over het voorval met de Franse overheid moeten we niet verder uitwiden gezien „Stierman Leëze” dit deed in het januari-nummer van het Visserijblad in zijn artikel „Ein Stiksje Ostendsche Geschiednisse”.

5. MARC VLIETINCK voerde eertijds het bevel op de O.500 „De Hoop” en beging op 26 april '87 nabij de Varne en op 5 mei '87 in de Doverstrait overtredingen op het verkeersscheidingsstelsel. Ook als schipper aan boord van de Z.408 „Speranza” beging hij een verkeersovertreding. Voor deze drie feiten samen eiste de Rijkskommissaris op de zitting van 11 januari '89 een schorsing van vier weken.



6. HENRI VLIETINCK, schipper van de Z.586 „Mermaid” kreeg op 11 januari '88 een vordering van drie dagen toegemeten om op 28 juni '88 het vaarwater voor Zeebrugge nabij scheurboei 5 en 6 gekruist te hebben van noord naar zuid en daarbij een Japans vrachtschip gehinderd te hebben. De klacht daaromtrent werd ingediend door de zeeloods Delodderre Jean Paul. De loods kwam op 7 december '88 over het voorval getuigen en verklaarde dat de Z.586 op drie kabels voor de „IP Cayman” overgelopen was. De loods zou geluidssignalen gegeven hebben en radio-oproepen gedaan hebben die onbeantwoord bleven. Het Japanse schip moest de machines stoppen om een aanvaring te vermijden. H. Vlietinc verklaarde niets gemerkt te hebben en minstens een mijl vrij gebleven was van ieder ander vaartuig.

7. HENRI VLIETINCK, schipper van de Z.586 „Mermaid” heeft op 11 augustus '87 zijn schip vastgevangen op golfbreker 7 voor het strand van Knokke. Ook dit betekent een overtreding van het verkeersreglement want een schip moet minstens 200 meter van de laagwaterlijn blijven (art. 32 § 2 van het scheepvaartreglement van de Belgische kust). Op 11 januari '89 vorderde de Rijkskommissaris vijf dagen schorsing voor deze overtreding. Is het misschien door spijkers (zeg maar garnalen) op laagwater te zoeken dat de Z.586 de titel van Garnaalkoning '87 aan de Z.430 „Margibel” verloor?

8. ROGER HUBROUCK, schipper van de O.705 „Morning Star” had op 23 oktober '86 het niet te nauw genomen met de reglementen voor het varen in de Doverstrait en zou meer dan zes uren aan een stuk zigzag gevaren zijn. Hij werd op 14 december '88 gevorderd voor een schorsing van zeven dagen in zijn hoedanigheid van schipper eerste klasse. In september '86 was R. Hubrouck ook al bestraft met een schorsing van vier weken om een olieplatform te rammen.

9. NICK DE PREYTERRE, schipper van de O.303 „Girl Linda” heeft op 24 juli '87 tegen de algemene richting gevaren nabij de Casquets, en werd door de Franse overheid gesnapt. Op de zitting van 25 januari '89 gaf de schipper zijn eerste overtreding grif toe en de Rijkskommissaris vorderde met een drie dagen schorsing.

10. ROLAND VANHOUTTE, schipper van de N.58 „Pascin” verplaatste zich met zijn vaartuig van visvak 829 naar visvak 101 en heeft daarbij op 9 maart '88 de SWline schuin gekruist en in de kustzone gevaren. De Britse overheid beschuldigt de schipper van overtredingen op het voorschrift 10 b, 10 i en 10 d van het IAR. De Pascin is in lengte over alles 19,35 m en mag de zones voor kustverkeer gebruiken. De Britse overheid die misschien niet al te vertrouwd is met het tiendelig metriek stelsel, heeft wat de overtreding betreft op voorschrift 10 d schipper R. Vanhoutte ten onrechte beschuldigd. De Rijkskommissaris vervolgt hem niet om het varen in de kustzone maar wel om het kruisen van het vaarwater en vorderde op de zitting van 25 januari '88 een schorsing van drie dagen.

11. ROBERT DEWAELE, schipper van de Z.319 „Philadelphian” heeft op 25 maart '87 nabij de Casquets de kustzone gebruikt om zogezegd tijd te winnen in het naar huis varen. De Z.319 is bijna 40 meter lang en voor dit vaartuig betekent het varen in de kustzone een overtreding van voorschrift 10 d. De Rijkskommissaris vorderde op 25 januari '89 een schorsing van vijf dagen en merkte op dat de tijdswinst met in de kustzone te varen maar een uurtje is voor een zeereis van meer dan 250 uren. Op 10 mei '84 werd R. Dewaele ook al geschorst voor vier dagen en dit voor identieke feiten.

12. IVAN EYLAND, schipper van de Z.284 „Vicky” kreeg op 25 januari '89 een vordering van drie dagen schorsing. Voor de schipper is het de eerste keer dat hij een overtreding op het internationaal zeeverkeersreglement begaat en wel door in het kanaal tegen de richting van de SW line gevaren te hebben op 22 februari '88.

13. REMI CARTON, schipper van de Z.69 „De Kaper” is hier de dertiende in het rijtje van de spookvaarders. Op 7 december '88 zat hij op het bankje om zich te verantwoorden voor drie overtredingen tegen het zeeverkeer en dit in de loop van een goeie maand tijd nl. op 1 januari '88, op 13 februari '88 en op 19 februari '88. Bij zijn schuin varen in de Dover Strait en voor de Franse kust zijn twee schepen moeten uitwijken om een aanvaring te vermijden. Remi Carton werd vroeger reeds geschorst met vijf dagen voor identieke overtredingen.

De Onderzoeksraad heeft nog meer gevallen van overtredingen van het verkeersscheidingsstelsel voor onderzoek in petto. Tijdens de verhoren wijst de voorzitter er herhaaldelijk op dat de reglementen van voorschrift 10 van het IAR er niet zijn om de vissers te pesten maar wel voor hun eigen veiligheid en die van anderen.

Op de zitting van 25 januari '89 stelde de voorzitter aan één van de overtreders de vraag: „Waarom dat reglement van het verkeersscheidingsstelsel?”. „Voor de veiligheid, mijnheer de voorzitter” was het promptte antwoord. Dit ontlokte dan een volgende vraag door de voorzitter die zei: „Waarom dan uw eigen veiligheid en die van anderen in gevaar brengen?”. De

schipper wist geen antwoord buiten een klein schouderophalen en een beschaamd hoofd buigen.

De Onderzoeksraad heeft vorig jaar al uitdrukkelijk gewaarschuwd dat elke overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel de dag dichterbij brengt dat in de scheidingszones alle visserij zal verboden worden.

Het Maritiem Veiligheidscomité (I.M.O.) heeft vastgesteld dat nog ongeveer 5% van de schepen zich niet houden aan voorschrift 10 van het IAR.

Zal het hier ook zijn zoals dikwijls dat de goeden het bekopen voor de slechten?

### SABOTAGE

Op 7 december '88 heeft de Onderzoeksraad drie bemanningsleden van de Z.243 „Shark” verhoord in verband met geheimzinnige vandalenstreken aan boord.

Bij het uitvaren op 7 januari '88 stelde men vast dat er elektrische draden doorgeknipt waren waardoor apparatuur buiten werking was gesteld. De Zeevaartpolitie werd op de hoogte gesteld en nam verklaringen op van de bemanning. Schipper André Vantorre, motorist Danny Baert en matroos Roland Couwyzer konden niet veel licht in de zaak brengen en ook geen dader aanwijzen. Ze hadden vooraf niets verdachts opgemerkt en ook was de algemene verstandhouding aan boord goed. Nog twee bemanningsleden moeten komen getuigen op een volgende zitting.

### AANVARING

De eerste zitting van het nieuwe jaar op 11 januari '89 liep nogal lang uit door het verhoor van Ype Feenstra, bevelvoerder van

de sleephopperzuiger „Galilei 2000”.

Tijdens de maand oktober '87 was de Galilei baggerwerken aan het uitvoeren in het dok van de vissershaven te Zeebrugge en bevond zich daarvoor ongeveer in het midden van het dok.

Volgens de verklaringen van de stuurman van de Galilei, André Deganck, was men op het ogenblik van de aanvaring aan het baggeren en bewoog het schip lateraal vooruit met een snelheid van een paar meter per minuut. De Z.14 „Brandon Star” wou de thuishaven verlaten op de visserij te bedrijven en passeerde daarvoor de Galilei langs bakboordzijde. Het baggerschip had een dagmerk opstaan van onmanoeuvrbaar vaartuig, zoals gebruikelijk in een doodlopend vaarwater volgens Feenstra (?). Bij het langzaam passeren heeft de Z.14 de romp van de Galilei geraakt en dit tengevolge van een combinatie van het manoeuvre van het vissersschip en de invloed van het schroefwater van de Galilei. Uit het verhoor bleek dat de Nederlandse kapitein een zwakke kennis had van de zeevaartreglementen in de Belgische havens. Havenkapitein R. Ghys stelde de vraag welke bekwaamheidsbewijzen de baggerkapitein kon voorleggen. Toen bleek dat hij van de zeevaartinspectie een vergunning had maar geen voldoende getuigschriften om kapitein te zijn op dergelijke mastodont. De raadsman van Feenstra, advocaat Coens, zal zorgen dat de getuigschriften in het dossier komen. De leden van de Onderzoeksraad zijn de voorlopige mening toegedaan dat de Z.14 een zo'n grote schadevaring van meer dan 800.000 fr. aan de Galilei niet kon toebrengen bij zo'n slakkenvaart.

De Rijkskommissaris haalde aan dat het baggerschip feitelijk had moeten uitwijken voor de uitvarende visser zoals voorzien in voorschrift 3 g van het IAR en § 4 van art. 10 van het Belgisch scheepvaartreglement.

De verklaringen van de baggerkapitein en zijn stuurman lopen ook uiteen en verdere expertise van de zaak zal moeten klaarheid brengen.

### SLAANDE ARGUMENTEN

Een zeldzame keer verschijnt er ook een vrouw voor de Onderzoeksraad. Dit was het geval op 14 december '88.

Eileen kwam als ooggetuige in de zaak Willy Van Eecke - Philippe Godefroid. Op 15 juli '88 was er aan boord van de O.705 onenigheid ontstaan tussen de schipper Godefroid en de motorist Van Eecke omtrent het toerental van de motor.

De schipper zette koers naar de haven en op de kaai kwam het tot handgemeen tussen schipper en motorist waarbij Van Eecke de slaande partij was. Eileen Mills getuigde dat ze de motorist een vuistslag zag toebrengen aan de schipper.

De Rijkskommissaris heeft nog een en ander uit te pluizen over dat bakkeleien en zal later vorderen.

### OVER MONSTEREN EN LOGBOEKEN

1. DONALD VANTORRE, schipper van de N.36 „Donia” was op 13 augustus '87 uitgevaren zonder logboek aan boord. Het logboek was bij vergetelheid blijven liggen op het waterschoutskantoor. Vantorre maakte zijn zeeverslag op gewoon papier.

# SCAP NIEUWS

alle POLYTOUW  
NETWERK  
KABEL  
CROSBY-materiaal

vind je bij SCAP aan ZEER GUNSTIGE voorwaarden

**SOLDEN bij SCAP Zeebrugge SOLDEN**

**SCAP s.v.**  
H. Baelskaai 27  
8400 OOSTENDE

**SCAP s.v.**  
Vismijnlaan 5  
8400 OOSTENDE

**SCAP s.v.**  
Rederskaai 23  
8380 ZEEBRUGGE

tel. (059) 32 09 31  
32 29 51  
32 08 20  
32 39 79

tel. (050) 54 48 87

Op 7 december '88 vorderde de Rijkskommissaris een vermaning in deze zaak.

2. SAMUEL LENAERS, matroos van de O.316 „Aegir” was op 25 september '87 niet opgedaagd om te varen. Dit betekende tijdverlies voor het vaartuig en ook een breuk van arbeidsovereenkomst.

S. Lenaers verscheen op de zitting van 14 december '88, begeleid door twee rijkswachters.

De Rijkskommissaris vorderde vijf dagen schorsing maar dat raakte de kouwe kleren (en wat voor kleren...) niet van Sam, die erop antwoordde dat hij toch nooit meer zou varen.

3. ANDRE BEERNAERT, schipper-eigenaar van de Z.324 „Wielingen” moest op 25 januari '89 zich komen verantwoorden over een verlopen monsterrol.

De Z.324 was op 11 april '88 ter visserij vertrokken en keerde maar terug na 48 dagen van de thuishaven te zijn weggeveest. Tijdens die reis was er pech met de schroef en moest de haven van Liverpool binnengevaren worden voor herstelling.

De schipper pleitte verzachtende omstandigheden voor zichzelf en weet het laattijdig indienen van zijn logboek (drie dagen na aankomst) aan de voorrang die hij geeft aan zijn familiaal leven, dat hij gedurende een lange periode moest derven.

De correctionele rechtbank heeft al een minnelijke schikking en een boete van 3.800 fr. toegediend.

De Rijkskommissaris zal later vorderen.

4. Uitspraak inzake het varen met een bemanning niet conform aan deze van de monsterrol en het niet invullen van het logboek.

Op 22 september '86 voer de Z.70 „t Westdiep” van Zeebrugge naar Oostende met een onvolledige bemanning.

Uit de verklaringen van betrokkenen en getuigen blijkt dat schipper Julien Lowyck en matroos F. Magerman bij de overtocht niet aan boord waren en dat de Z.70 gevoerd werd door Johan Vantorre, die daartoe geen brevet bezit.

De overtocht werd dus gemaakt met vier in plaats van vijf bemanningsleden en bovendien met een onbevoegd persoon als gezagvoerder.

In hoofde van Julien Lowyck zijn dat overtredingen op:

– art. 22 van het Tucht- en Strafwetboek door afwezig te zijn aan boord op het ogenblik gesteld voor de aanvang van de afvaart;

– art. 64 boek II van het Wetboek van Koophandel door als schipper niet op zijn schip aanwezig te zijn bij het in- en uitvaren van havens;

– art. 40 van het T. SWB betreffende toelating aan een derde tot bevelvoering over zijn schip en erin toestemmen slechts in naam schipper te zijn;

– art. 42 van het T. SWB door op onregelmatige wijze een schepeling in te schepen;

– art. 14, 15 en 16 van het K.B. van 9 september 1929 door zijn monsterrol 24 uur voor afvaart niet te laten viseren en de veranderingen in benaming niet in de monsterrol te hebben opgetekend;

– art. 90 § 2 van het K.B. van 20 juli 1973

houdende zeevaartinspectiereglement door toe te laten een onbevoegd persoon zijn schip te laten voeren;

– art. 118 van hetzelfde K.B. door toe te laten dat zijn schip naar zee vertrekt met een onvoldoende bemanning, namelijk een onbevoegd persoon als schipper en een matroos te weinig.

De Raad acht het ook bewezen dat het logboek onvolledig werd bijgehouden, in casu een overtreding op de bepalingen van het M.B. van 20 oktober 1945.

Julien Lowyck wordt door de Raad bestraft met een schorsing van één maand. De rijkskommissaris had in zijn vordering twee maanden schorsing geëist.

In hoofde van Johan Vantorre is het een overtreding van art. 41 van het Tucht en Strafwetboek door in de hoedanigheid van schipper te varen, waarvoor hij niet over de vereiste diploma of vergunning beschikt en bovendien niet eens aangemonsterd was.

Johan Vantorre, houder van het certificaat van scheepsjongen, wordt door de Raad bestraft met tien dagen schorsing.

## ZEEVERVUILER

LUC VANHOVE, schipper van de Z.44 „De Caine”, die maar telkens zijn kat stuurt, werd op 25 januari '89 door de Rijkskommissaris bij verstek met een straf van tien dagen schorsing bedacht en dit om in de territoriale wateren nabij Oostende zeven ledige olievaten en piepschuimen kisten overboord gegooid te hebben. Een jachtsman die getuige was van die zeesluitstorting had klacht ingediend.

De Rijkskommissaris opperde dat de daad op zichzelf al erg te noemen is en a fortiori erg voor iemand die op zee zijn brood moet verdienen. Aan land zou men spreken van een „nestbevuiler”.

De Raad zal later uitspraak doen.

## BRAND AAN BOORD

Het artikel 22 van de wet tot instelling, bevoegdheid en rechtspleging van de Onderzoeksradaad voor de Zeevaart voorziet dat de Raad onderzoek moet instellen van branden aan boord waardoor eventueel de zeewaardigheid van het schip of zijn veiligheid wordt verminderd.

In februari jl. op de terugreis was er aan boord brand uitgebroken van de O.137 „Twilight”.

De eerste tekens ervan werden waargenomen door de motorist en zijn assistent.

Over de oorzaak ervan tast men nog in het duister.

De brand kon geblust worden en het schip kon op eigen kracht de haven bereiken.

De zaak wordt nog verder door de Raad onderzocht.

Verslaggever Robert Coelus.

## INVESTERINGSKREDIETEN: ONZE SPECIALITEIT

### PROFITEER VAN

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

## DE G-BANK. UW VUURTOREN.



**Generale Bank**

**Hoe bereikt U  
3000 lezers  
uit visserijmiddens**

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

# HARINGSEIZOEN VAN KORTE DUUR

Op zaterdagmorgen ligt de Oostendse vismijn er doorgaans verlaten bij. Echter niet op 7 januari. Twee kustvaartuigen hadden zich immers met een lading jonge haring gemeld. De aanvoerders koesterden hoge verwachtingen omtrent de opbrengst, maar kwamen uiteindelijk van een kale reis thuis.

Op amper een half uur lopen kregen de Oostendse spanvissers O.62 Seabird II en O.191 Natacha hun net onverwacht vol jonge haring. Twee trekjes leverden ruim driehonderd bennen vrij kleine zilvervisjes op. Nietsvermoedend hadden de vissers de gebruikelijke „staart” uitgegooid met het oog op een flinke partij kabeljauw en gul. Tot hun grote verbazing stak de korre vol haring. Met zestien ton jonge haring aan boord lokten beide reders een ongebruikelijke verkoop op zaterdagmorgen uit, waarvan ook enkele andere garnaalvissers gebruik maakten. De O.148 Snipe, die ook een partij haring aanvoerde, mocht als eerste verkopen. Zijn iets grotere haring bracht twintig frank op. Toen de spanvissers aan de beurt kwamen liet de handel het afweten. De belangstelling voor de kleine haring – meer dan tien stuks per kilo – was gering. Van de 316 bennen vonden er 80 geen koper. Dat gebeurde pas nadat de groothandelaars afhaakten omdat kopen per twee bennen mogelijk was. „Aan wie moeten wij dan nog onze vis kwijt” liet een groothandelaar zich ontvallen na een korte discussie. De haring die een koper vond ging weg tegen vierhonderd frank per ben, hetzij acht frank het kilogram. De ontgoochelde vissers zagen de rest tegen opvangprijs afvoeren naar de wachtende vrachtwagen van het Denderleeuwse vismeelbedrijf.

Ook de volgende dagen werd nog wat haring aangevoerd die amper boven de minimumprijs geraakte of tegen opvangprijs werd afgevoerd. Overigens heeft de

Rederscentrale, die als producentenorganisatie voor de opvangregeling instaat, beslist dat de opvangregeling niet meer van toepassing is buiten de normale verkoopdagen.

Ondertussen is nog maar eens bewezen dat er in de haringvisserij nog weinig brood zit. Net als de vorige jaren was het haringseizoen van korte duur. Als je amper uit de kosten geraakt kun je de haringkorre beter thuis laten. (gw)



De kustvaartuigen O.62 Seabird II en de O.191 Natacha lossen op zaterdagmorgen de eerste haring.



Ondanks de onverwachte verkoop was er toch enige belangstelling voor de haringverkoop. (foto's gw).



Voor de veiling hadden de schippers-eigenaars Luc Bogaert van de O.62 en Frank Desmit van de O.191 en hun bemanningen nog hoopvolle verwachtingen. De verkoop viel echter tegen.



Het lot van het grootste gedeelte van de aangevoerde haring: afvoer voor verwerking tot vismeel.

# n.v. quintiens

## SCHEEPS- EN INDUSTRIELE GROOTHANDEL ELECTRICITEIT

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

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

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

## Oostendse garnaalkoningen

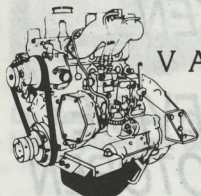


De gebroeders Roland en Charles Verbiest die met de O.110 Jeanine-Margaret opnieuw de „Garnaaltrofee” in de wacht sleepten. (foto gw)

Vorig jaar werd in Oostende 29.440 kg minder garnaal aangevoerd. De opbrengst van de 221.212 kg lag met 27,2 miljoen wel iets hoger dan vorig jaar. De gebroeders Roland en Charles Verbiest visten met hun O.110 Jeanine-Margaret opnieuw de meeste schaaldiertjes bijeen. Met 25.228 kg voerden zij nog 1.400 kg meer garnaal aan dan vorig jaar waardoor de „Garnaaltrofee” in hun bezit blijft. Het is meteen de negende keer in vijftien jaar dat de Vuurtorenaars de trofee in de mastop mogen voeren. De kleine O.64 Black-Jach van reedster Josephine Smessaert eindigde op de tweede plaats. In de rangschikking naar aanvoer volgt dan de O.455 Zeesymphonie van Pierre Devriendt terwijl de O.101 Benny van de gebroeders Viaene, ook al talrijke keren winnaar van de Garnaalwimpel, opnieuw vrede moesten nemen met een vierde plaats. De kleine garnaalschuit van Edgard Eerebout en Urbain Vansteene O.20 Goewind, vorig jaar op de tweede plaats, eindigde nu als vijfde terwijl de O.481 Bi-Si-Ti van Manfred Van Elslande ondanks de naamverandering (vorig jaar nog „Martine”) een plaatsje in de rangschikking moest prijsgeven.

# Voor elk schip is er een motor, èchter er is maar één Mitsubishi

ZUINIG EN BETROUWBAAR



VAN 5 TOT



**MITSUBISHI  
DIESELMOTOREN**

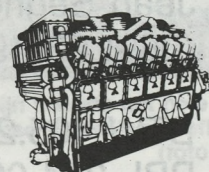
5000 P.K.

MHI EQUIPMENT EUROPE B.V.

Postbus 20, 3840 AA Harderwijk, Telefoon 03410-13041, Telex 47330, Telefax 03410-19060.

Europese hoofdvestiging van Mitsubishi Heavy Industries-Engine Division-Japan.

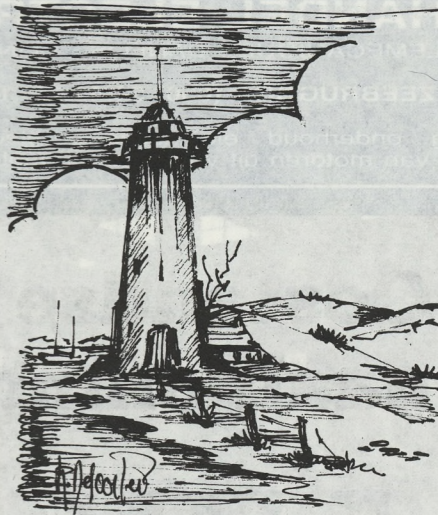
S.C.A.P. Dealer voor België H.Baelskaai 27, 8400 Oostende Tel: 059-322951-320931, Telex 81.123



# DE LAATSTE VUURTORENwachter

Ik weet het, ik weet het: sommige lezers zouden het liefste zien dat deze rubriek binnen de kortst mogelijke tijd uit dit blad verdwijnt. Zij vinden dit cursiefje maar niets. Zij hebben geen boodschap aan de verzuchtingen van deze oude eenzame man. Sommigen beweren dat ik uit de hoogte schrijf, dat ik niet met beide voeten op de grond sta, dat uit mijn geschriften blijkt dat ik een gefrustreerde oude zot ben. Ze hebben gelijk. Hoe zou het overigens anders kunnen. Vuurtorenwachters schrijven *dé facto* uit de hoogte, het beroep brengt dat met zich mee. Uiteraard sta ik zelden of nooit met mijn voeten op de begane grond, meestal hang ik met mijn vege lijf ergens tussen hemel en aarde, hoog boven de mensen. Maar ik kan daar zelf weinig tegen doen, mijn beroep gaat voor alles. En nu we het toch over het beroep hebben: hoe zou je willen dat ik niet gefrustreerd ben? De professionele en sociale situatie van de laatste vuurtorenwachter is er niet naar om zelfverzekerd door het leven te huppelen. Lezers, die daar meer over willen weten verwijst ik naar vroegere cursiefjes waarin ik mezelf uitgebreid beklaagd heb.

Maar die lezersklachten komen uiteraard ook terecht bij de hoofdredacteur en die is er dan als de kippen bij om me dat hier uitgebreid te komen vertellen. Hij heeft daar zijn plezier in. Hij vindt dat de lezers het recht hebben om opbouwende kritiek te geven en volgens de hoofdredacteur is het afbreken van anderen teksten een goed voorbeeld van opbouw-



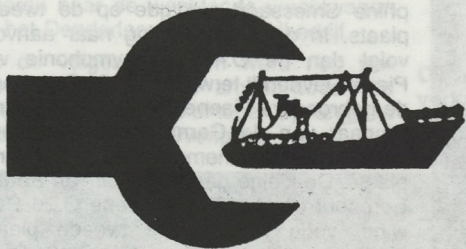
wende kritiek. Uiteraard ben ikzelf een andere mening toegedaan. Ik vind al deze bemoeienissen van het lezerscorps een duidelijke aan-

val op de vrijheid van meningsuitdrukking. Hier komt de persvrijheid in het gedrang, zeg ik. Het gaat hier om aantasting van één van de grootste mensenrechten, waarvoor vele duizenden hun leven gegeven hebben, tijdens de Franse revolutie, bijvoorbeeld, nu ook alweer tweehonderd jaar geleden.

Het resultaat van zo'n gesprek tussen de hoofdredacteur en mezelf is dan telkens weer een compromis. Natuurlijk mag ik mijn cursiefje verder publiceren, zegt hij dan met een vals lachje: „maar we mogen de lezers echt niet voor het hoofd stoten”. „Maak uw cursiefje korter”, zegt hij, „doe het kernachtiger, concentreer u op het belangrijkste en laat de tierlantijntjes vallen”. Voor ik het dan allemaal heb kunnen verwerken is de man alweer de trap afgelopen en zie ik hem vlug het redactielokaal instappen, waar hij prompt de telefoon afhaakt zodat ik hem niet kan bellen.

Maar alla! De stem van het volk heeft (door de mond van de hoofdredacteur) gesproken en wat het volk wil, zal het krijgen: een kortere tekst vragen ze, een kortere tekst krijgen ze.

Uiteraard laat ik het daarbij niet zitten. Ik ga in het verzet. Ik heb ook mijn principes. De vrije meningsuitdrukking is een heilig ding en ik hoop dat ook u dat vindt. Daarom volgt nu deze oproep: fanaten van deze rubriek, verenig u! Laat uw stem horen! Maak uw beklag en zorg ervoor dat deze rubriek de plaats (en de lengte) krijgt die haar toekomt. We shall overcome.



**N.V. SCHEEPSWERVEN**

**SEGHERS**

**SLIPWAYKAAI 4, 8400 OOSTENDE**

**Tel. (059) 32 13 30**

**Fax (059) 32 11 77**

**Privé na 18 h.**

**Jacques Seghers**

**(059) 70 74 14**

**Jean Seghers**

**(059) 23 49 43**

**BTW 405.289.358**

**BBL 384-0084368-62**

– **SCHEEPSHERSTELLINGEN**

– **SCHEEPSBOUW**

– **INDUSTRIËLE WERKEN**

– **HERSTELLING EN REVISIE  
VAN ALLE DIESELMOTOREN**

# Sauwens: havenschap en zeesluis gewenst

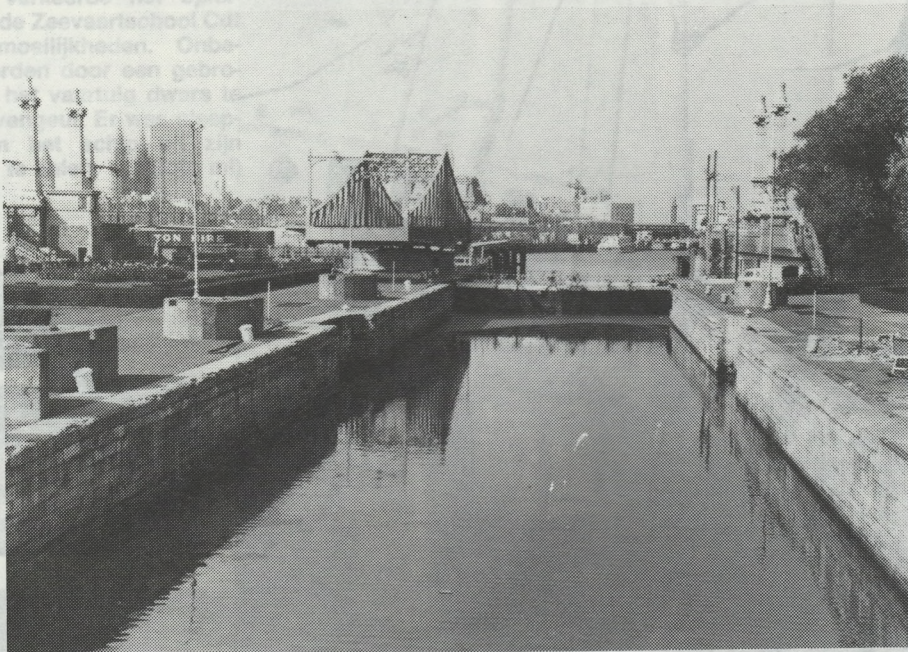
Gemeenschapsminister van Openbare Werken Johan Sauwens was voor de tweede keer in zijn pas gestarte ministercarrière in Oostende. Na zijn aanwezigheid op het havensymposium bracht hij nu een werkbezoek aan de Oostendse haven. In gezelschap van burgemeester Goekint nam hij vanuit een helikopter het havenpanorama onder ogenschouw. Speciale aandacht ging hierbij uit naar de verkeersinfrastructuur en de haveninstallaties.

Ondertussen maakte een werkgroep met vertegenwoordigers van het stadsbestuur, parlementsleden, ambtenaren en havengebruikers een rondrit in het havengebied.

De aandacht was vooral toegespitst op drie mogelijke realisaties: de bouw van een nieuwe zeesluis om de achterhaven te ontsluiten, de aanpassing van de bestaande havengeul voor jumbo-ferries en de uitvoering van de verbinding tussen het Kennedy-rondpunt en het kruispunt aan „De Bolle”.

De minister heeft alvast dit laatste toegezegd. De verbinding wordt gemaakt via een tunnel van 300 meter onder de spoorweg en een brug over de dokken, waarvan nog niet vast staat of ze al dan niet zullen gedempt worden. De werken (kostprijs 600 miljoen) gespreid over drie jaar, gaan nog dit jaar van start.

Wat de bouw van een nieuwe zeesluis (kostprijs 3,5 miljard) en de verdieping van de havengeul (600 miljoen) betreft kon de gemeenschapsminister zich nog niet uitspreken omdat de nodige kredieten nog niet voorzien zijn. Beide aangelegenheden zijn onderdeel van het Masterplan. De werkgroepen die zich met de plannen bezig houden hebben echter geen rapport ingediend. Sauwens zal dan ook de samenstelling van de studiegroepen herzien.

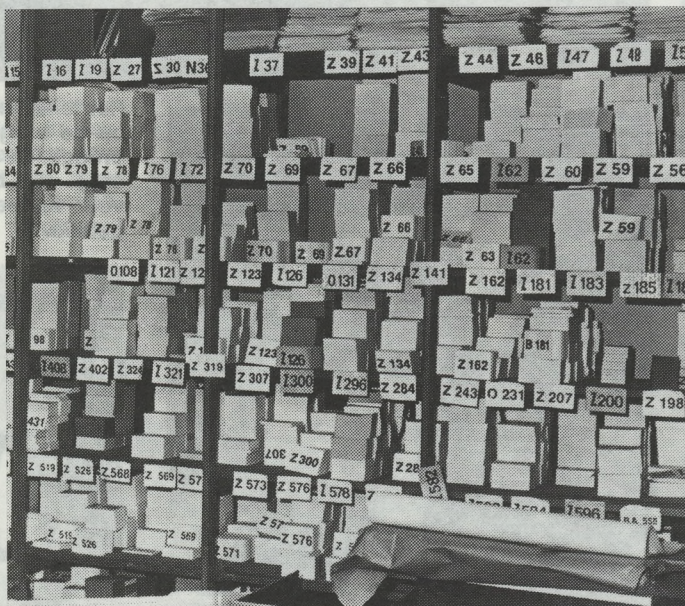


**Gemeenschapsminister Sauwens is gewonnen voor de bouw van een nieuwe zeesluis met een breedte van 35 meter. De kredieten zijn echter nog niet voorhanden. Voorlopig moet het scheepsverkeer nog door de nauwe 17,5 meter brede Demey-sluis. (foto gw)**

Tenslotte is de minister ook gewonnen voor het oprichten van een beheersorgaan voor de haven van Oostende. Hiermee komt hij tegemoet aan de wens van de „Oostendse Havengemeenschap” (de organisatoren van het symposium) die hiervoor het initiatief nam. De mogelijkheden zullen aan een werkgroep worden toevertrouwd waarin voor het eerst ook de havengebruikers zullen vertegenwoordigd zijn. Het rapport moet vier maanden na de installatievergadering

klaar zijn.

De „Oostendse Havengemeenschap”, waarin 52 bedrijven met een omzet (in '86) van 13 miljard verenigd zijn, heeft alvast gunstig gereageerd op de beslissing. Niet in het minst omdat aan dit initiatief ook een studie-opdracht gekoppeld is die de weer- slag op de regionale economie van de nieuwe havenstructuur moet onderzoeken. (gw)



**De Zeebrugse vissersvaartuigen boeken gemiddeld één miljoen opbrengst per veilbeurt. (foto gw)**

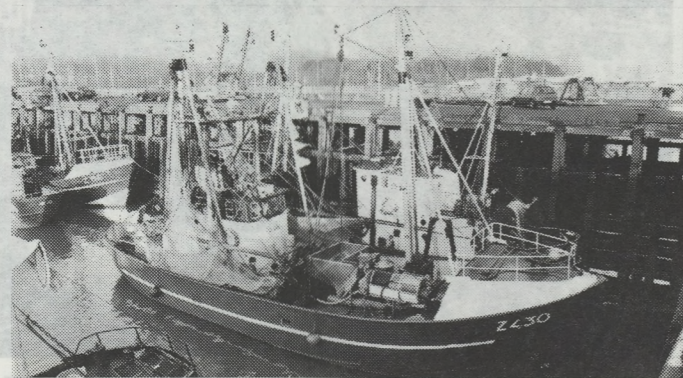


**In de geprivatiseerde Zeebrugse vismijn heerste het hele jaar door een drukke activiteit. De Zeebrugse Visveiling heeft het eerste jaar goed doorstaan. (foto gw)**

# DE MAAND IN BEELD



De Z.183 Christopher van de rederij Hertsens uit Knokke-Heist, vissende bij nacht voorbij Dover, werd aangevaren door een niet geïdentificeerd koopvaardijchip. Bij de aanvaring werd een van de gieken afgerukt waarbij de mast ernstige schade opliep. Voor schipper Jan Devoogt en zijn vier bemanningsleden zat er niets anders op dan huiswaarts te keren. De herstelling bij Seghers in Oostende zal verschillende weken in beslag nemen. (foto gw)



Het moeten natuurlijk niet altijd de grote treilers zijn die de show stelen. Daarom een beeld van de O.110 Jeaninne-Margaret (foto boven) en de Z.430 Margibel (foto onder) die respectievelijk in Oostende en Zeebrugge voor de grootste garnaalaanvoer zorgden. (foto's gw)



Het Erse vrachtschip Leslie is ingevaren op de brug nabij de kleine sluis in Zeebrugge. De tweevakbrug is hierdoor voor enige tijd buiten gebruik, wat dan weer voor verkeersellende zorgt in het havengebied. (foto gw)

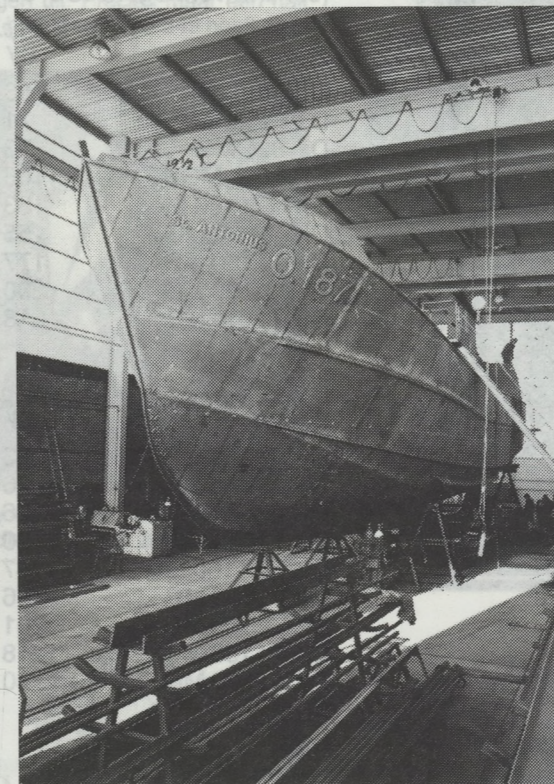


Na 35 jaar vonden Irma Westerlinck (81) en Jef Klausing elkaar terug. Dat gebeurde tijdens een avond rond het visserslied op de Camping Devos in Bredene. Irma en Jef zongen er natuurlijk „Op de vismarkt zien'k geboren” in duet.



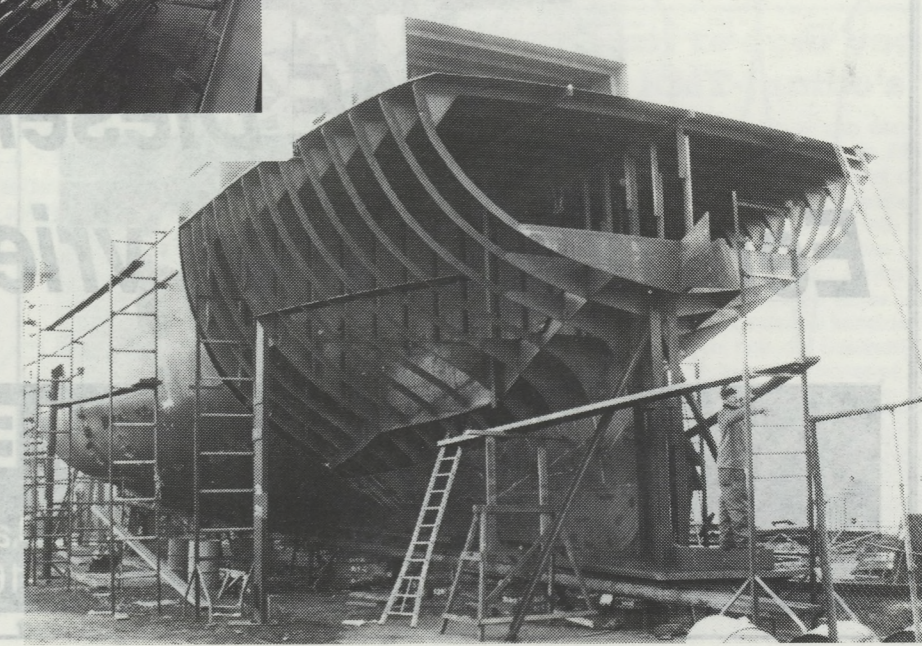
In Oostende vierde het echtpaar Alfons Verbiest en Clementine Popieul uit de Moreauxlaan hun gouden huwelijksjubileum. Wat Alfons, zoon van Albert Verbiest van de O.14 Vier Gebroeders, met de visserij te maken heeft leest u elders in dit nummer. (foto gw)

Vorige maand verkeerde het opleidingsschip van de Zeevaartschool Cdt Fourcault in moeilijkheden. Onbestuurbaar geworden door een gebroken roer kwam het vaartuig dwars te liggen in de havengeul. Er was sleepluip nodig om het schip uit zijn benarde positie te halen. (foto ml)

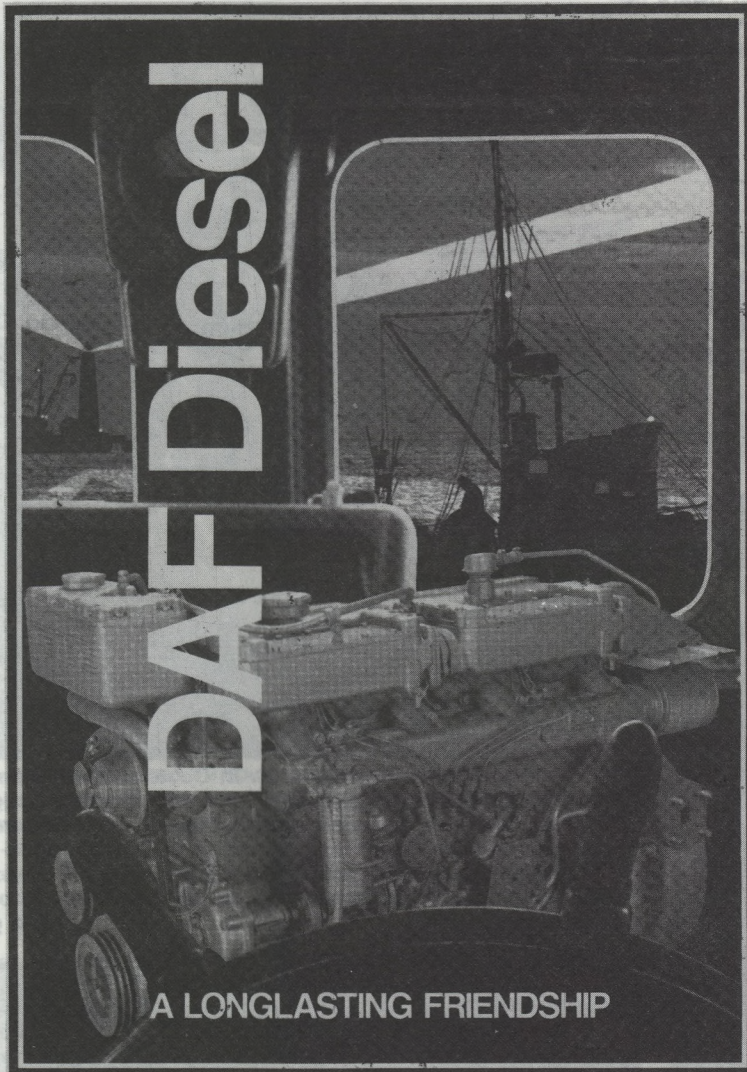


Het nieuwe Loodswezengebouw in Oostende zal tegen de zomer ingebruik genomen worden. In het complex krijgen de administratie van het loodswezen, de havencontroledienst, de logies voor de bemanningen van de loods- en reddingsboten en de technische dienst van het Zeezezen een onderkomen. Ondertussen werd de nieuwe uitkijktoren reeds bemand. (foto gw)

Veel nieuwbouw ligt niet meer in het verschiet. Bij IdP in Oostende wordt de Eurokotter O.187 Sint-Antonius verder afgewerkt (foto links). Bij De Graeve in Zeebrugge vordert de bouw van de Z.510 Albrecht Rodenbach (foto boven). Daarna volgt alleen nog de Z.30 Zeemansblik. (foto's gw)



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



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

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

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

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

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

# *DAF Diesel, Een langdurige vriendschap.*

**DAF Trucks N.V. - DAF België**

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

Eerste hekreiler met tweelingnetten in bedrijf

## O.349 „Lady” een primeur voor Oostende

De nieuwe hekreiler O.349 Lady kreeg de voorbije weken bijzonder veel aandacht. Niet alleen omwille van de spektakulaire tewaterlating op 14 december, maar vooral omdat het een vissersvaartuig van een ongewoon type is, is dat bovendien een niet-alledaagse nettencombinatie aan boord nam. Voor ons althans. In de Franse kusthavens zijn de kleine hekreilers als lang ingeburgerd. En het gebruik van tweelingnetten is ook al geen wereldnieuws meer. In Schotland en Engeland zijn zelfs al multi-rig-systemen met een drievoudige tuigage in gebruik.

Er was dan ook een ruime belangstelling voor de officiële doopplechtigheid op zaterdag 7 januari in de Oostendse haven. Veel volk kon er niet aan boord van de kleine treiler die niet eens zeventien meter haalt. Een elegante schoonheid is de „Lady” evenmin. Het vaartuig ligt hoog op het water en ziet er door de afgeknotte achtersteven zeer gedrongen uit. Precies maar een half schip, zo lijkt het. Maar de O.349 heeft alles

in huis om als volwaardig vissersvaartuig bestempeld te worden. Er is een overdekte werkruimte, een brug met de nodige instrumenten en ruimte voor vier bemanningsleden, alhoewel er meestal slechts drie aan boord zullen zijn. Maar schipper-reder Erwin

Maes en zijn bemanning rekenen vooral op de opbrengst van de „Danish twin”, twee naast elkaar geplaatste netten die het schip een grotere vangstcapaciteit geven.

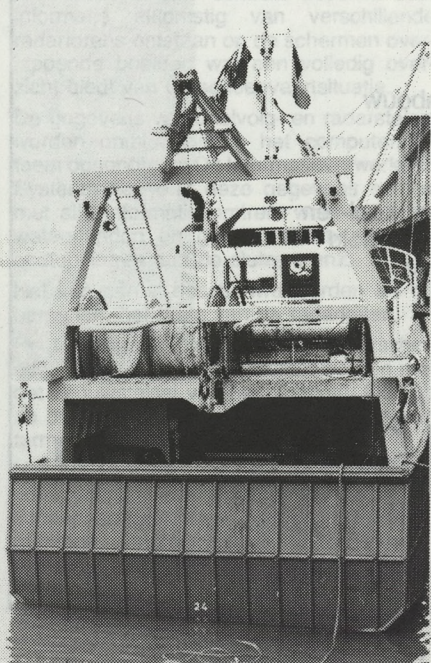
Het was mevrouw Jenny Caulet, schoon-



Erg elegant ziet de „Lady” er niet uit. Maar voor vissersvaartuigen is dat ook geen vereiste. (foto's gw)

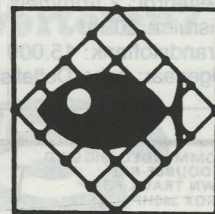


Meter Jenny Caulet en peter Jean Vandecasteele die de O.349 doopten.



De O.349 beschikt over een hydraulische aangedreven tweetrommelnettenrol.

## YMUIDEN STORES



Wenst SCAP en de rederij DELTAFISH proficiat met de doop van de O.349 „Lady”.

Ijmuiden Stores leverde de complete nettenuitrusting w.o.: tweelingnetten, cascaden, garnalennet.



De eigenaars Jos Praet en schipper Erwin Maes samen met de bemanningsleden Marc De Grande en Leon Grunewald.

Visserij-aalmoezener Jan Corneillie zegent het nieuwe vaartuig O.349 „Lady” in.

moeder van Erwin Maes, die de champagnefles mocht hanteren tijdens de doopceremonie. Het Oostendse gemeenteraadslid Jean Vandecasteele was als peter van de partij terwijl mede-eigenaar Jos Praet niet alleen de burgemeester maar ook de helft van het Oostendse schepenkollege mocht verwelkomen.

### Technische steekkaart O.349 „Lady”

- Lengte over alles: 16,35 m.
- Breedte op spant: 5,50 m.
- Holte hoofddek: 2,80 m.
- Hoofdmotor: 300 pk
- Hulpmotor: 34 pk
- Vislier: 3 trommels hydraulisch
- Nettenrol: 2 trommels hydraulisch
- Visruim: 20 m<sup>3</sup>
- Brandstoftank: 15.000 l.
- Eigenaar: bvba Deltafish, Oudenburg

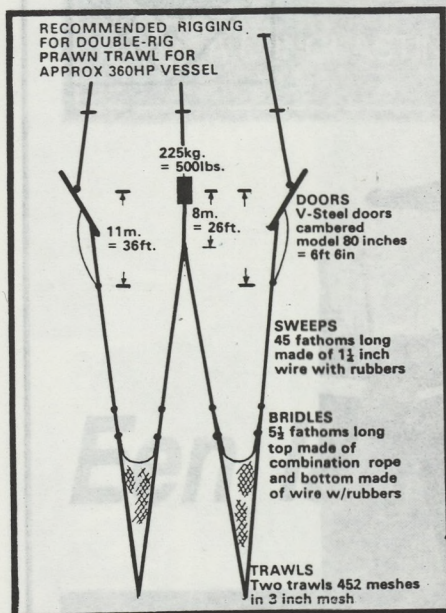
## Schipper en bemanning van de nieuwe O.349 Lady

Goede vaart,  
goede vangst en  
behouden  
thuiskomst!  
Dat wenst de  
Van Voorden Groep  
u toe.

Ook voor uw nieuwbouw/ombouw levert de Van Voorden Groep topkwaliteit scheepsschroeven, straalbuizen, stuurmachines, stabiloroeren, boegschroeven, koel- en scherfijsinstallaties met de zekerheid van een 24-uurs servicedienst. Telefoon 0031-4180-12654.

## VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN GIETERIJ  
VAN VOORDEN REPARATIE  
PROMAC  
HODI-ZALTBOMMEL



Schematische voorstelling van het gebruik van tweelingnetten. De netten worden opgehouden door iets grotere borden. Om de grootst mogelijke netingang te bekomen worden lange lijnen gebruikt om de visborden zover mogelijk uit elkaar te drijven. Aan de middelste lijn zit een pak ballast. Het gewicht bepaalt de diepte waarop wordt gevist.

De door de VAN VOORDEN GROEP geleverde produkten aan de O.349 zijn:  
- 1 VAN VOORDEN nikkelbronzen scheepsschroef, diameter 1.300 mm.  
- 1 HODI straalbuis met R.V.S. ring

# DE SCHELDERADARKETEN

Het is al enige tijd dat de kust een nieuw soort torens bijgekregen heeft. „Het Visserijblad” en ook andere kranten, hebben daarover bericht... Maar niemand heeft het zo poëtisch gedaan als onze medewerker L.I.N.

Lezenswaard.

Eén per één zijn de radartorens langs de Noordzeekust en de Schelde uit de wal verzezen, van Oostende tot Antwerpen langs Zeebrugge, Kadzand en Vlissingen, achttien stuks, als lange waarschuwendende vingers. De top schijnt wel rode kaken te hebben danig geschrokken van de naam die de kustbewoners haar gegeven hebben.

In ieder geval: de walradarketen van 130 kilometer lengte wordt zichtbaar. Naast deze radartorens komen in Nieuwpoort, Zeebrugge en Haamstede (in Holland) nog langere vingers, de masten van ongeveer 50 meter hoogte van het doelvolgsysteem waarmee de schepen automatisch zullen worden gepeild en geïdentificeerd in het gehele gebied van Nieuwpoort tot Antwerpen.

Naast radartorens en peilmasten worden thans ook de 5 bemande radartorens afgewerkt. Deze staan achtereenvolgens te Zeebrugge (op de westelijke havendam) Vlissingen, Terneuzen, Hansweert en Zandvliet. Vier van deze stations beschikken over een computersysteem, zij vormen samen een geheel.

De belangrijkste centrale van het gehele stelsel staat in Vlissingen en noemt „Schede Radar Coördinatiecentrum”. Op deze post komt alle informatie binnen van de gehele keten waardoor het mogelijk is op daglichtschermen een totaalbeeld te krijgen van de gebeurtenissen die zich afspelen op de gehele vaarroute die strekt van de Wandelaar tot in Antwerpen en leidt naar de havens van Zeebrugge, Vlissingen, Terneuzen, Gent, Hansweert en Antwerpen.

Toch is elke centrale verantwoordelijk voor een eigen stuk vaarroute. De belangrijkste informatie komt van de radartorens en de peilantennes die kunnen beschouwd worden als de ogen van het Vessel Traffic System. Doordat elke centrale beschikt over informatie afkomstig van verschillende radartorens ontstaan op de schermen overlappende beelden wat een volledig overzicht biedt van de scheepvaartsituatie.

De gegevens van doelvolg- en radarstelsel worden onmiddellijk in het computersysteem opgenomen. Dit Informatieverwerkend Systeem verwerkt deze gegevens samen met alle informatie omtrent weer en wind, waterstanden en getijden, zichtbaarheden, opstopingen aan de sluisen, enz.

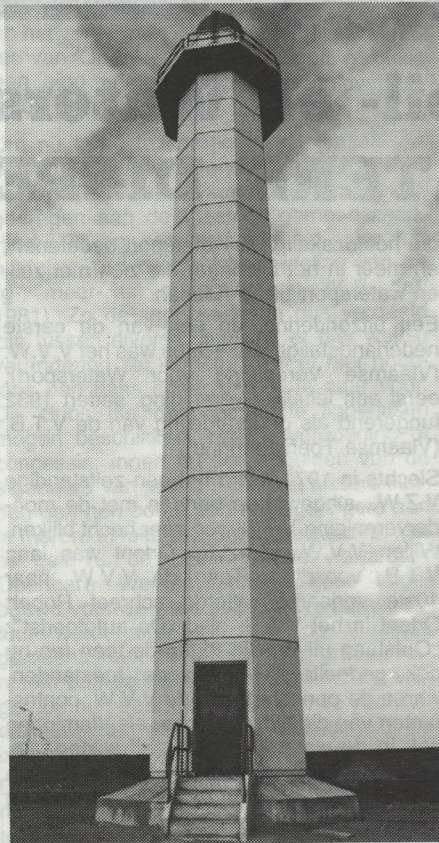
Het kan gerust beschouwd worden als de hersenen, het brein van de radarketen.

De telecommunicatie tussen de verscheidene centrales kan vergeleken worden met het zenuwstelsel van het systeem. Ook op de dienstvaartuigen, loodsboten o.a. staan terminals voor de dataverbinding.

Het ligt voor de hand dat de mondelinge communicatie een grote rol speelt bij het scheepvaartgebeuren, hetzij per telefoon, marifoon, portofoon of H.F. radiotelefoon.

Het is de bedoeling dat dankzij het Vessel Traffic System de schepen op doelmatige en veilige manier hun bestemming bereiken langs de 130 km. lange route.

Nu kan men al dadelijk gaan denken wat is dan de taak van de loods?



De onbemande radartoren in het Oostendse havengebied (foto gw)

Dit is toch precies zijn opdracht: schepen veilig en vlug ter bestemming varen! Zij treden al sinds mensengeheugenis op als „wegwijzers” en raadgevers van de scheepvaart. Vergeten we evenwel niet dat de verkeersintensiteit ook op zee, zeer hoog geworden is terwijl een groot gedeelte zoniet het grootste, van de transportstroom bestaat uit gevaarlijke stoffen.

Ter verduidelijking: op bepaalde gedeelten van het 130 km. lange traject varen nu jaarlijks 60.000 schepen. 50.000 passeren Vlissingen en er zijn bovendien 30.000 overtochten van ferryboten. 36.000 van deze schepen varen de Belgische grens over. En om het geheel af te ronden dient nog vermeld dat 60.000 binnenschepen de wester-schelde bevaren.

Zeggen we gevaarlijke transporten dan denken we aan de aan- en afvoer van vloeibaar gas (aardgas of petroleumgas). De Schelde heeft de grootste gastransport van Europa.

In de loop der jaren is ook de schaalvergroting van de schepen opgetreden en deze zijn soms danig in tonnamaat toegenomen dat ze enkel maar bij hoogwater meer de havens kunnen binnenvaren.

Tegen deze achtergrond is het duidelijk dat naast de loods een V.T.S. een uitstekend hulpmiddel wordt. Apparatuur en bedienend personeel vormen een stelsel dat de doelmatigheid van de scheepvaart moet verbeteren, b.v.b. om de werking van de sluisen af te stemmen op de intensiteit van de scheepvaart, om de ligplaatsen tijdig vrij te maken, kortom voor een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer en het voorkomen en beperken van schadelijke gevolgen van scheepsongevallen voor betrokken schepen en bemanningen. De S.R.K. wordt bovendien gekoppeld aan de computer van Antwerpen.

De optimalisatie van de afhandeling van het scheepvaartverkeer zal uiteindelijk een belangrijke bijdrage leveren voor een positief bedrijfsresultaat der rederijen, terwijl loodswezen, douane, zeevaartpolitie, rederijenhavendiensten, scheepagenturen en expediteurs hun graantje wel zullen weten mee te pikken.

Wie zal dat betalen?

De Schelde loopt evengoed door Nederland als door België en zelfs heel wat meer door Nederland. Steunend op de aantallen schepen die jaarlijks de Schelde in- en uitvaren naar en van Belgische en Nederlandse havens wordt 90% van de kosten betaald door België en 10% door Nederland.

En het gaat om een bedrag van 3,5 miljard frank!

L.I.N.

## Z.69 De Kaper heeft fax-toestel aan boord

Het Zeebrugse vaartuig Z.69 „De Kaper” seint voortaan alle boodschappen voor het thuisfront over met een fax-toestel. De bestemming moet enkel het papier uit het toestel halen en het bericht lezen.

Met het fax-toestel kunnen geschreven boodschappen en tekeningen via de telefoonlijn doorgestuurd worden. De Z.69 van reder Bart Schiltz is het eerste Belgische vissersvaartuig dat het toestel aan boord liet installeren. Voor de overseining wordt gebruik gemaakt van de speciale telefaxlijn van het Britse telekommunikatienet voor de visserij.

## Adverteren?



(059) 32.55.59

## Boelwerf te duur voor bouw RMT-jumbo's?

De vier offertes voor de bouw van één of twee nieuwe jumboschepen voor de RMT zijn nog steeds in onderzoek. Het zal dan ook nog enkele weken duren vooraleer een beperkt ministerkomitee de keuze van de RMT-deskundigen kan aanvechten of bekrachtigen. De staatsrederij wil echter zo snel mogelijk beginnen met de bouw van een eerste jumboferry. Onder de kandidaat-bouwers bevindt zich ook de Boelwerf in Temse naast een Duitse, een Spaanse en een Japanse scheepswerf. Steunend op verklaringen van verkeersminister Dehaene heeft de Belgische werf achter weinig kans. De vice-premier gaf te verstaan dat er nogal een groot prijsverschil bestaat tussen de binnenlandse en de buitenlandse offertes. „Als ik door de ogen van de RMT kijk zou ik niet in België bouwen” liet hij zich ontvalen tijdens zijn toelichting bij het reddingsplan voor de koopvaardijvloot.

## De zeil- en watersport: STILLE WATERS, DIEPE GRONDEN

Wie volgende zomer aan de Belgische kust op vakantie gaat en langs onze yachthavens loopt rond te kuieren, beeldt zich niet in, dat achter de diverse bootjes, die er rustig bijliggen, er een hele historiek en politiek schuilt, die meer dan eens stormachtig is verlopen, en nog vele stormen kan uitlokken.

### EEN KLEINE HISTORIEK

Oorspronkelijk was de zeil- en watersport hoofdzakelijk een voorrecht van de welstellende, franstalige bourgeoisie. De meeste yachtclubs waren aldus gevormd uit een exclusief franstalig en kapitaalkrachtige minderheid, en het waren min of meer feitelijke verenigingen. Om enkele clubs bij naam te noemen: Royal Yachtclub de Belgique (Antwerpen gesticht in 1889), Royal Yachtclub D'Ostende (1853), Royal Yachtclub Bruxelles (1906) of de Royal Sailingclub Gand (1870). Hoe vreemd het ook moge klinken waren deze clubs min of meer gegroepeerd tot in 1921, bij het Koninklijk Nederlands Yachtverbond van onze Noorderburen, (een afdeling van ANWB, dit is de Algemene Nederlandse Wegen Bond), en overleefden zij blijkbaar nog geruime tijd de scheiding der Nederlanden. In 1921 werd dan toch een „Belgische” en natuurlijk de franstalige Federation Royale Yachting Belge opgericht.

Na de Tweede Wereldoorlog zijn de meeste clubs dan toch V.Z.W.'s geworden met overwegend franstalige statuten zoals bijvoorbeeld de Yachtclub de Nieuport (3/4/1948) of Royale Yachtclub d'Ostende (10/4/1948) of North Sea Yachtclub d'Ostende (15/4/1947).

In 1958 werd het Federation Royale Yachting Belge dan toch een tweetalige V.Z.W. met als nederlandse benaming Koninklijk Belgisch Yachtverbond (K.B.Y.V.) met hoofdzakelijk doel: (artikel 5) mede te werken aan het aanmoedigen van de lichamelijke opvoeding in België en de uitbreiding van de zeevaart en watersportdenkbeelden, in de breedste zin van het woord, en beoogt het aldus groeperen van alle verenigingen

die hoofdzakelijk de watersport beoefenen; en meer in het bijzonder die zich met zeilen en watersport bezig houden.

Een uitzondering, en een van de eerste nederlandstalige yachtclubs was het V.V.W. (Vlaamse Vereniging voor Watersport), eerst een feitelijke vereniging, sedert 1932 fungerend als onderafdeling van de V.T.B. (Vlaamse Toeristenbond).

Slechts in 1971, werd het een zelfstandige V.Z.W., alhoewel de banden met de moedervereniging V.T.B. nog zeer hecht blijken. Wijlen V.V.W. voorzitter Orient was lang V.T.B. voorzitter. Toen de V.V.W. haar 40ste verjaardag vierde schreef Robert Orient in het V.A.B. blad „De autotoerist”: „Ontstaan uit reactie tegen de toen (en nu ook gedeeltelijk) bestaande toestanden, waren de oprichters van de V.V.W. contestant van die tijd, waarin ze als Vlamingen ook in de watersport zich zelf wilden zijn. Ze waren de eersten die durfden uitpakken met een Nederlandse naam in dat volledig francofoon en meestal bourgeoismilieu.

Met de toenemende welvaart en de vrijetijdsmaatschappij die vooral in de jaren 50 en 60 ingang vond, had er ook een kentering plaats in de zeil- en watersport. De watersport bleef niet hoofdzakelijk een exclusiviteit van een franstalige bourgeoisie, ook de gewone man werd in de mogelijkheid gesteld om te gaan zeilen. Ook het

B.L.O.S.O. met zijn campagnes voor „Sport voor Allen” heeft door zijn zeilsportkampen in diverse Rijkssportcentra zoals in Nieuwpoort, Oostende en Blankenberge de zeilsport naar de kleine man gebracht. Dit had tot gevolg dat ook die gewone mensen met hun spaarcenten een bootje kochten, en zich tot de bestaande yachtclubs moesten wenden voor een ligplaats. Deze evolutie had als resultaat dat uiteindelijk een aantal bestaande yachtclubs tweetalig werden en inzagen dat hun statuten vernederlandst moesten worden. Zoals bv. Yachtclub Nieuwpoort op 10/4/1971, North Sea Yachtclub d'Ostende wordt Watersportvereniging North Sea Yachtclub op 12/4/1973.

Later kwam dan ook het Decreet van 1.1.1978 van de Kultuurraad van de Nederlandse Kultuurgemeenschap dat de vernederlandsing afdwong van de bestaande clubs in het Vlaams landsgedeelte, om nog erkend of eventueel gesubsidieerd te worden door het Ministerie. Het V.V.W. dat uiteraard altijd enkel nederlandstalig was, groepeerde al zijn afdelingen in een Vlaams Verbond voor Watersport (dus ook V.V.W.) en was aldus het eerste verbond dat door het BLOSO werd erkend. Andere clubs bleven eerst tweetalig, maar uit schrik van de machtspositie die het V.V.W. had verworven hebben enkele clubs zich later dan toch vernederlandst en dan verenigd in het L.B.W.B. of de Landelijke Bond Watersportverenigingen in België maar bleven toch allen nog lid van het unitaire K.B.Y.V. (16/11/1977). Ook omdat het Decreet van 15/2/1977, houdende regeling van de erkenning en subsidiëring van landelijke georganiseerde sportverenigingen, bepaald dat men om als sportvereniging voor die erkenning in aanmerking te komen, een werking moest hebben in tenminste 3 provincies van het Nederlandstalig taalgebied, en de meeste andere clubs dit niet hadden.

Ondertussen heeft het V.V.W. dan toch via zijn relaties in het B.L.O.S.O. en de politiek (bv. Orient met B.L.O.S.O.-directeur Lams - ook lid van de beheerraad V.V.W. en nu VTB Voorzitter), toch een machtspositie verworven in de Belgische havens en beschikken ze over het leeuwenaandeel der ligplaatsen. Zo moesten bijvoorbeeld Blankenberge, de plaatselijke yachtclubs met lede ogen toezien, hoe in de nieuwe yachthaven, in de voormalige spuikom, ook het V.V.W. met een aantal aanlegsteigers wegliep, terwijl die club voorheen geen enkele plaatselijke afdeling of werking had. De link tussen V.V.W. en het B.L.O.S.O. ging zelfs zo ver dat aan de vlaggemast van het Blossocentrum te Oostende als hoofdvlag de V.V.W. vlag werd gehesen. Iets dat opgemerkt werd in het clubblad „De vrije zeiler” van de Vrije Noordzeezeilers te Blankenberge, een club die zoals zijn naam het zelf zegt echt Vrij en ook Vlaams is, maar geen enkele binding heeft met ook enig verbond als dusdanig. Deze kleine publicatie leidde tot een kleine paleisrevolutie in de club en leidde tot het

### Adverteren?



(059) 32.55.59

## N.V. VERHEYE JOEL

- *Scheepsherstellingen*
- *Afwerken nieuwbouw, verbouwing & modernisering van vissersvaartuigen*
- *Plaatsen nieuwe vislieren, herstelling en onderhoud*
- *Leveren en plaatsen hydraulische stuurmachines, vangstsoortemachines.*
- *Draai-, frees- en schaaftwerk*
- *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

volledig ontslag van de redactie van de Vrije Zeiler.

Zelfs de lesboten van B.L.O.S.O. in de diverse rijkszeilcentra dragen het opschrift „B.L.O.S.O. - V.V.W.". Het is een open vraag hoe het komt dat het watersportmateriaal van B.L.O.S.O., dus van de gemeenschap, een opschrift dragen kan van een privé-vereniging, en dan nog van één enkele nl. het V.V.W.

Of zal in de toekomst de controle van de yachthavens aan de Belgische kust volledig in handen liggen van het V.V.W.

## LIGPLAATSEN

Hier komen we automatisch op het probleem van de ligplaatsen. Oorspronkelijk ligt de bevoegdheid voor het toekennen van de ligplaatsen bij het Ministerie van Verkeerswezen, waar de Diensten van het Zeewezen in samenwerking met het loodswezen, de ligplaatsen aan de diverse clubs toekenden, terwijl dus het Ministerie van Openbare Werken al de nodige infrastructuurwerken uitvoerden. Bij gesloten wateroppervlakten (rivieren, kanalen, meren) ligt de bevoegdheid bij hetzelfde Ministerie van Openbare Werken. Zo werden bijvoorbeeld bij de uitbouw van de nieuwe jachthaven in Blankenberge plots de plannen gewijzigd en werd er besloten de open doorsteek van de spuikom (waar men volop aan het werken was) dan toch te veranderen in een sluis, zozeggend om de aanslibbing van de spuikom tegen te gaan. De werkelijke achtergrond voor deze overbodige werken (die dan toch uiteindelijk niet zijn doorgegaan) was, dat bij een tijdok (met sluis): de bevoegdheid van de nieuwe jachthaven zou toekomen aan de toenmalige socialistische minister Mathot, die op zijn beurt de

bevoegdheid had overgedragen aan zijn partijgenoot en vriend Burgemeester Content. De val van de S.P. - C.V.P. regering en het verdwijnen van Guy Mathot als Minister van Openbare Werken heeft gelukkig een eind gemaakt aan deze geldverspillende plannen.

Om nu terug te komen op de ligplaatsen heeft de Staat het eigendom, het beheer en de exploitatie van de kustjachthavens overgedragen aan de Vlaamse gemeenschap. Hierbij is ook de bevoegdheid voor het opstellen van de globale verdeling van de lig-, meer- en ankerplaatsen. (K.B. 1/9/1981). Zo de ligplaatsen nu dus verdeeld zijn tussen diverse clubs en er hier weinig verandering zal komen, komt er hier nochtans een gans ander probleem naar voor. De clubs die over bepaalde ligplaatsen mogen beschikken, zonder vergoeding of concessie, innen nu ook liggelden van de eigenaars van jachten, die niet anders kunnen dan hun boten aan aanlegsteigers aan te meren. In feite een dubieuze situatie: met het geld van de belastingbetaler wordt door Openbare Werken, infrastructuur uitgebouwd voor de watersport. Deze infrastructuur wordt afgestaan aan de Vlaamse gemeenschap, die op zijn beurt gratis overmaakt aan de diverse clubs. Die clubs vragen op hun beurt lidgelden aan de yachtlui, die tenslotte met zijn belastinggeld de infrastructuur heeft helpen betalen.

De meeste clubs zullen wel met tegenargumenten komen aandragen dat zij voor het toezicht en kleinere infrastructuur zorgen. Dit is gedeeltelijk waar. Maar als je ziet hoe rijk sommige van die clubs wel zijn, het zijn wel V.Z.W.'s, maar sommige kennen hun eigen bestuursleden royale wedden toe, en in hoeverre is hun boekhouding echt contro-

leerbaar? Tenslotte als je als watersporter met je bootje een aanlegplaats wil die je hebt helpen betalen, waarom ben je verplicht bij een club aan te sluiten (lidgeld) en dan nog eens aan diezelfde club liggeld te betalen? Als Belg ben je vrij je te verenigen, maar ben je toch ook vrij je niet te verenigen! (Wet van 21/6/1922) nu opgenomen in de Nieuwpoortse grondwet. Als watersporter is dit echter uitgesloten, anders kan je geen ligplaats krijgen. Een ergtweeslachtige situatie, waar dringend iets aan gedaan moet worden.

Wittevrongel Piet

TE KOOP:

### MOTORJACHT

Polyester Almarine 7.50 × 2.50

Volvo 200 pk.

Tel. (016) 20 01 26

TE KOOP

Perfekte staat

### PROF. MARINE VHF

Alle kanalen 220VAC of 24VDC

of + omvormer 12VDC

### DUPLEX (2 antennes)

+ elec. schema & wisselstukken

Prijs: 10.000 fr.

Tel.: (091) 51 34 63

## De BBL stopt Europa in uw portefeuille.

### De BBL lanceert de eerste Kasbon in ECU.

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

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

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

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

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

IMPACT-FCB Belgium BBL/313

## De BBL denkt aan u...

# ZIJ HADDEN PECH...!

♦ Tijdens het winden van de netten aan boord van de Z.296 „Mooie Meid” hoorde men plots hevige kloppen onder de scheepsbrug en liepen de touwen van de beide netten weg. Bij nazicht bleek dat de electro-motor van de vislier gebarsten was. De motor werd totaal vernield. Assistentie werd ingeroepen van de Z.96 „Jan van Gent” om de netten over te nemen. Tijdens het manoeuvreren kwamen beide vaartuigen tegen elkaar terecht en liep de „Jan van Gent” averij op.

♦ Op weg naar de visgronden werd aan boord van de Z.93 „Aalscholver” vastgesteld dat de temperatuur van het koelwater en van de olie licht gestegen was. Uit voorzichtigheid werd besloten terug te keren naar de thuishaven. Daar werd vastgesteld dat de waterkoeler volledig verstopt zat als ook de oliekoeler.

♦ Terwijl de N.36 „Donia” gemeerd lag in de Oostendse vissershaven werd het vaartuig aangevaren door de N.719 „Atlantic”. Averij werd berokkend aan stuurboordzijde die ingedeukt werd.

♦ Op de visgronden kreeg de O.108 „Arent” een zware zee te verduren op het achterschip waardoor de stuurboordkuil in de schroef terecht kwam. Pogingen om de schroef weer vrij te krijgen mislukten zodat men noodgedwongen de sleephulp van de „Zeetijger” diende in te roepen.

♦ Tijdens het vissen kreeg men aan boord van de Z.41 „Pieterjan” af te rekenen met het vastkomen van de kuil in de schroef. Gezien men de schroef niet vrij kon krijgen werd de sleephulp ingeroepen van de sleepboot „Zeetijger” die het onklaar geraakte vaartuig naar Zeebrugge sleepte.

♦ Ter hoogte van de „Varne Bullok Bank” hoorde men aan boord van de Z.501 „Atlantic” harde kloppen in het achterschip. Kort daarop verminderde het toerental. Er werd vastgesteld dat zich in de schroef een boei en bijhorend touwwerk had vastgezet als ook een deel vlotters en vermoedelijk een anker. Bij het inhalen van de netten werd vastgesteld dat er over de stuurboordboel een warrelnet lag. Assistentie werd ingeroepen van het Engelse visserijwachtschip „Breretan” dat ter plaatse kwam waarop een duiker er in slaagde de schroef weer vrij te krijgen.

♦ In de haven van Zeebrugge is de bok van de Z.5 „Drakkar” terecht gekomen op het dak van de stuurhut van de Z.128 „Rembrandt”. Hierdoor liep de laatst vermelde treiler averij op aan een navigatielicht, het kompasglas en de geluidsfluit.

♦ Op weg naar de visgronden stelde men aan boord van de Z.70 „t Westdiep” vast dat de turbo-druk abnormaal laag bleef. Om verdere averij te voorkomen werd koers gezet naar de thuishaven. Daar werd vastgesteld dat de as van de turbo geplooid was en de schroefas beschadigd.

♦ Tijdens het vissen viel aan boord van de Z.92 „Lundy Gannet” de hulpmotor plots uit. Deze motor staat in voor de electriciteit aan boord. Een onderzoek wees uit dat de hulpmotor vastgelopen was door oververhitting, veroorzaakt door een lek in de koelwaterleiding. Gezien men over een boordnet beschikt, dat werd ingeschakeld, diende de visserij niet gestaakt te worden.

♦ Tijdens het bedrijven van de visserij voelde men aan boord van de Z.93 „Aalscholver” plots een hevige ruk op de stuurboordbok. Hierdoor werd de top van de bok geplooid.

♦ In de thuishaven van Oostende werd aan boord van de O.100 „Emilie” vastgesteld dat de dynamo defect was. Dat werd veroorzaakt door een lek in de dagtank.

♦ In de haven van Zeebrugge werden aan boord van de Z.121 „Barentszee” voorbereidingen genomen om af te varen. Tijdens het starten van de motor werd vastgesteld dat er water op de cylinderkoppen stond. Een onderzoek wees uit dat de turbomantel een scheur vertoonde. Er werd een nieuwe turbo geïnstalleerd.

## MEDEDELING

Op maandag 6 maart 1989 vangt in de RIJKSVISSERISCHOLE de cursus aan ter voorbereiding van het examen tot het bekomen van het brevet van SCHIPPER ter KUSTVISSERIJ.

Eventuele kandidaten die aan de voorwaarden voldoen of die meer willen vernemen over die voorwaarden, kunnen steeds contact opnemen met het secretariaat van de school en dit elke werkdag van 9 tot 11.30 u. en van 14 tot 16 u.

De kandidaten worden aangeraden nu reeds contact op te nemen met de diensten van de RVA, teneinde hun herscholingscontract zo spoedig mogelijk in orde te laten maken.

Voor verdere informatie kan men terecht op de RIJKSVISSERISCHOLE, Kursaalstraat 55, 8390 Knokke-Heist, tel. 51.10.01.

Het gebeurde 30 jaar geleden

## Een zeer mooie vangst rog

De Z.405 „Kamina” toebehorende aan Leon Desmidt van Heist, welke als schipper de 24-jarige Albert Trotteyn aan boord heeft, heeft vorige week een schitterende vangst roggen gevangen in het Kanaal van Bristol.

Hij was op 20 december uitgevaren en op 2 januari te Newlyn binnengelopen om wat meer ijs aan boord te nemen met de gedachte op maandag 5 januari in België te markten.

Het weder was echter zo slecht dat hij verkoos te Newlyn te markten.

Hij was tijdens de visserij in een roggebank terecht gekomen en vreesde dat zijn vangst de markt aldaar zou overrompelen. Dit is het geval niet geweest. De rog noteerde ongeveer 14 fr. per kg., zodat hij aan kabeljauw en rog, de twee voornaamste soorten door hem aangebracht, niet minder dan 2179 £ of meer dan 300.000 frank besomde.

Moest elk reder nu en dan eens zo'n vangst hebben, dan zou het velen uit de huidige moeilijkheden helpen.

## Vissershulde en gemaskerd voetbal in Knokke-Heist

Op zondag 5 februari heeft in de Sint-Antoniuserker van Heist de jaarlijkse Vissersmis plaats. Na de plechtigheid wordt op het Vissersplein de traditionele bloemenhulde gehouden.

Dezelfde dag wordt het plaatselijk carnaval ingezet. Om 15 uur trekt de grote carnavalstoet door de straten. Maandag 6 februari gaat het feest door met het carnavalbal van „De Zeemeermin” in de zaal Ravelingen. Op dinsdag 7 februari wordt de gemaskerde voetbalwedstrijd betwist tussen „de plakkers” en „de vissers”, in het stadion De Taeye om 15 uur. Na de folkloristische wedstrijd, die trouwens voor het eerst in 1928 werd gespeeld volgt een optocht door Heist. De carnavalviering waaraan de vissersbevolking actief deelneemt wordt om 21 uur afgesloten met de popverbranding, vuurwerk en de grote karnavalkavalkade in het centrum van Heist.

## Tussen soepe en pattaten

### BELT ACHTER SOEPE!

Taxichauffeur Robert Rousselle kent de vissers en de vissers kennen Soepe. Legio zijn dan ook de anecdoten die hij, nog altijd vol nazinderend plezier, aan „Het Visserijblad” kwijt wil.

Vorige maand had hij het al over „Duin”, een Oostends visser, die absoluut een tatouage wilde zoals zijn twee naamgenoten maar zich vooraf zoveel moed in dronk dat de tatouage maar gedeeltelijk afgewerkt kon worden gezien Duin van drank - of schrik? - van zijn stokje was gegaan. Een andere keer zette hij de bloemetjes buiten in Mallorca.



„Duin kon drinken tot op het been en zo liet hij ze ook niet staan tijdens een reis naar het Spaanse eiland Mallorca waar hij tijdens een uitstap op een feest terecht kwam waar de sangria gretig vloeide. Toen de glazen leeg waren en het feest gevierd gaf hij zijn vrouw het bevel om „achter Soepe te bellen”.

Zijn eega probeerde hem aan het verstand te brengen dat ze op een eiland in de Middellandse zee zaten en Soepe dus zo'n kleine 2.000 km. uit de buurt was. „k Moet al niet weeten”, wauwelde Duin, „belt achter Soepe of 'k breek'n hier heel de boel of”.

Zover is het nooit gekomen, ook zonder Soepe is hij toen weer in zijn hotel geraakt”.

# ALFONS VERBIEST: EEN LEVEN AAN BOORD EN BORD

Oud-visser en ex-leraar Alfons Verbiest koestert zijn twee grote liefdes al meer dan 50 jaar: zijn vrouw die hij, op 7 januari jl., precies een halve eeuw geleden in het bootje nam en „zijn” Vrije Visserij-school Paster Pype waar hij in 1929 als leerling binnenkloefte en die hij als gewaardeerd en gepensioneerd leraar verliet in 1978.

Zijn actieve leven speelde zich dus af aan boord en aan 't bord.

Anecdotes en gebeurtenissen hangt hij zonder haperen en elektronisch snel aan – soms lang vervlogen – data en chronologisch geschikte jaartallen. Een vlot verteller met zin voor orde. Een ordenende regelmaat ook in zijn dagindeling waar de wandeling, het partijtje kaart en biljart tot de klokvastе geplogendheden horen waar niet wordt van afgeweken. Tenzij voor een babbel met „Het Visserijblad”.

## HEIMWEE

De stamboom Verbiest wortelt in de Oostendse visserij. Vader Verbiest werd geboren op de Mosselhoek, toentertijd een ietwat marginaal stukje Bredene waar later de marinebasis werd uitgebouwd. Het gezin was al drie zonen (Laurent, Robert & Leen) groot, toen de 1ste Wereldoorlog hen de eigen garnaalboot injoeg voor de vlucht naar het noordfranse Gravelines, waar vader Albert al gauw zijn O.15, onder emmerzeil, het zeegat uitstuurt ter kustvisserij. Daar werd op 9 juni 1917 in de havenwijk Grand Fort Philippe Alfons geboren.

Na de oorlog neemt het gezin zijn intrek in een huis aan de Avisostraat op de oude vuurtorenwijk waar „Foensje” lagere school loopt om nadien – de familietraditie getrouw – twee jaar de Paster Pypeschool te bezoeken. Wij schrijven 1929, de eigenlijke stichter zelf is 3 jaar dood maar Broeder Annobert weet de bezielende geest van Pype te bestendigen en op het jarige volkje over te dragen. Na z'n broers Robert en Leon behaalt ook Alfons het diploma van leerlingstuurman. Maar broeder Annobert vermoedt een studax in de jongste Verbiest en zo trekt Alfons na de grote vakantie naar het Koninklijk Atheneum. Een opvoedkundige oorveeg dreef hem, misschien iets vroeger dan verwacht, naar kaai en netten. Alfons Verbiest: „Ik was drie maand in het Atheneum toen een vriend tijdens het ruwe spel nogal bloederig tegen de muur terechtkwam. De surveillant riep me bij zich en toen ik vergat mijn pet af te nemen vóór ik hem antwoordde kreeg ik een flinke draai om mijn oren. Ik heb direct mijn boeltje gepakt en ben het afgestapt. Thuis zei ik alleen: ik ga niet meer naar die school, ik ga varen. Oh ja, de mentaliteit van die stadsjongens lag mij niet hé”.

Na een jaar op het ouderlijke schip de O.14 „De Vier Gebroeders”, die zijn vader sinds 1926 in de vaart had, als joengetje gevaren te hebben, stapte hij in 1932 over op de O.183 „General Jacques” van schipperreder Adolf Ackein die de middenslagvisserij beoefende. „Mijn eerste reis was er één naar het Engels Kanaal en duurde 38 dagen want we verkochten twee keer in Engeland. Nadien heb ik nog twee reizen naar de Witte



„We zagen de torpedojagers drijven”.

Bank gemaakt en ben toen weer overgestapt naar mijn vaders schip. Die zes maanden bij Adolf Ackein, een zeer goed mens overigens, hadden mij geleerd dat ik het niet van lange reizen moest hebben. Heimwee, weet je wel!”

## LEERGIERIG

En Alfons blijft leergierig. In 1935 volgt hij een cursus over motoren met inwendige verbranding in de toenmalige zeevaartschool gevestigd in het Waterschoutsambt langs de Vindictivelaan en drie jaar later bekomt hij het brevet van schipper 2de klasse na een éénjarige avondcursus in de Paster Pypeschool. „'t Zit er nog altijd in, ik wil altijd bijleren, iets nieuws te weten komen”.

Toen hij de cursus volgde hoorde hij dat de school een leraar technische vakken en praktijk zocht.

Als hij enkele weken na het geslaagde examen een nogal lastige werkperiode met een dag en nacht hard gelabeur doormaakte, lokte de sollicitatie voor het leraarsambt meer dan ooit. „Ik terug naar broeder Annobert om meer informatie.

Er zou een theoretisch en praktisch examen worden uitgeschreven. Wij waren met 6 kandidaten. Ik kwam als eerste uit bij beide examens. Op 1 september 1938 kwam ik voor de tweede keer de Paster Pypeschool binnen. Nu als leraar. Onderwijzen heeft altijd in mijn aard gelegen. Ik herinner mij nog dat ik als leerling van 13 jaar in de „Germaine” oefeningen in zeekaartlezen mocht geven aan schippers die daar op bezoek kwamen”.

## BLOEDBAD

Op 9 januari 1939 huwt Alfons met Clementine Popieul, en op 19 mei '40 verlaten ze met heel de familie, aan boord van vaders O.14 de Oostendse haven richting Frankrijk. „Wij waren pas buiten toen een stuka, het eerste Duitse vliegtuig dat wij zagen, ons passeerde en wat later zagen wij in westelijke richting een enorme rookwolk. Toen wij

wat later voorbij de Trapeheerbank voeren, zagen we de gebombardeerde torpedojager, in twee gebroken, drijven”.

Het helse oorlogsgeweld in Duinkerke noopt er toe om in Boulogne aan te meren en 's anderendaags wordt doorgevaren naar Dieppe. „Daar lag heel de bassin vol met Oostendse garnaalbootjes, aan de ene zijde en diepzeetrelers aan de andere kant. De haven zelf was door magnetische mijnen gebarricadeerd.

Op zeker moment zag ik uit zee 12 Duitse bommenwerpers, 4 formaties van 3 eenheden, af komen die ons aanvielen. Gelukkig vielen de bommen die voor onze vloot bestemd waren op de kade en kregen wij alleen maar steenbrokken op dek. De diepzeetrelers kregen echter de volle laag. Ik overdrijf niet als ik zeg dat het bassin rood kleurde van het bloed. Toen ik zag dat de vliegers zwenkten en terugkeerden heb ik mijn vrouw gewaarschuwd in het ruim en zijn we vlug de kade opgerend om aan het dodend salvo te ontsnappen. Weer echter vielen de bommen op de kaai en ik werd door rondvliegende steenbrokken aan het hoofd gewond. In de brandweerkazerne aldaar kreeg ik de nodige zorgen en 's anderendaags zijn wij, de hele familie, met een stootkar voor visvervoer in 6 dagen tijd van Dieppe naar Rouen getrokken en daarna

per trein naar La Rochelle. Daar heb ik zelfs nog een reis van 8 dagen gedaan met de O.127 André-Marcel van Karel Verleene. Toen maar al te duidelijk werd dat wij de Duitsers deze keer niet aan de IJzer zouden kunnen tegenhouden zijn we met een vrachtwagen van de „Gebroeders Valcke” naar Oostende teruggekeerd. Wij hebben er drie dagen over gedaan, wij zijn o.a. door Abbeville gereden dat volledig van de kaart was geveegd, een hallucinant zicht! Het kostte ons 1.000 fr. maar we waren toch weer thuis.

## WEER VAREN

Het ouderlijk huis, één van de oudste in die wijk, in de Opex is volledig vernield en tot overmaat van ramp wordt Alfons geveld



**Na 41 jaar  
lesgeven  
op pensioen.**

door de rode koorts. Gelukkig kunnen ze nu op de grens van het spergebied, in Ichtegem, een huisje dat zijn vader daar gekocht had, betrekken.

Daar op het platteland waar ook de eerste van de drie zonen wordt geboren, moet het jonge gezin geen honger lijden.

Alfons geeft weer les in de P.P.-school waarvan de noodleslokken omwille van opeising of bombardement, zowat overal in de stad verspreid liggen. Omdat Alfons op school zowat dagelijks in conflict ligt met een meer Duitsgezind collega verzoekt de schooldirectie hem om het schoolopleidingsschip, dat nu toch maar aan de kaai ligt, weer uit te baten.

En zo trekt Alfons Verbiest vanaf 21 juni '42 heel de oorlog lang weer het zeegat uit. Het bord wordt weer geruild voor het leven aan boord van de O.20 Pater Reyn, een vaartuig gebouwd op de werf van August Loy en bedoeld als opleidingschip van de school ter vervanging van de gebombardeerde „De Zee”.

Verbiest: „Wij, de bemanning, want leerlingen mochten gezien de oorlogsomstandigheden natuurlijk niet mee, voeren dus in opdracht voor de school uit en werden procentueel uitbetaald. Wij hebben in die dagen enorm veel haring gevangen. Enorm. Meer dan eens kwamen wij binnen met ons dek onder water door het gewicht van onze buit.

In 1944 word ik bij directeur Thielens geroepen die mij oprecht proficiat wenst omdat ik met mijn vangsten de hypotheek op de school, zes miljoen fr., had afgelost”.

## **DUIVEL GEZIEN**

Als Verbiest op het einde van de oorlog en nadat hij die dag al 3 andere schepen op mijnen had zien lopen, verplicht wordt omwille van een N.W.-storm om dwars door een mijnenveld de haven van Nieuwpoort binnen te lopen heeft hij de duivel gezien en besluit hij om weer aan de wal te blijven.

Hij weet de „Pater Reyn”, die dreigt opgeëist te worden door de Duitsers naar een veiliger plaats in Gent over te varen. Een riskante onderneming omdat men de bezetter één en ander moest voorliegen. Helaas wordt het vaartuig, op dringende vraag van de machinist té vroeg teruggevaren en bij de capitulatie dan toch meegenomen door de bezetter. Alfons Verbiest voelt dit aan als een persoonlijk verlies en een foute beslissing van zijn oversten en weigert dan ook om het vaartuig, na de oorlog weer te gaan ophalen in Kiel.

Verbiest belandt nu weer full-time op school waar hij ondertussen zowat alle lessen gegeven heeft die met opleidingspraktijk of techniek in verband staan: van knopen, steken, splitsen, zeemansschap (internationaal reglement, techniek en instrumenten) tot motorenleer.

„Op 15 augustus 1949 vertrekken de „Broeders van Liefde” uit Oostende, van toen af heb ik alle vakken gegeven uitgenomen de algemeen vormende en wiskunde en zeevaartrekenen.

Het kwam dus hier op neer dat het al die

vakken waren die onze aspiranten moesten kennen om voor de middenjury van de examencommissie voor de visserij in de zeevaartschool te verschijnen.

## **EEN OUDE BOOM**

In 1978 gaat Alfons na 41 jaar lesgeven op pensioen maar tot 1987 blijft hij nog zetelen als afgevaardigde van de school in die middenjury.

Van '29 tot '87, 58 jaar lang, blijft Alfons dus zeer sterk met de P.P.-school en zijn leerlingen verbonden. Naast het dagonderwijs gaf hij vanaf 1945 ook nog 12 uur avondonderwijs en helpt hij de vrije visserijschool van Heist oprichten in '47. „Ik ben daar ook 5 jaar geweest en heb er al mijn vrije tijd in gestopt”.

Verbiest verslijt in zijn loopbaan 5 directeurs en waren er de verhuisperikelen en de leeftijdsgrens niet geweest, hij stond nóg voor het bord. „Lesgeven is altijd een hobby geweest voor mij. Ik keek nooit op mijn horloge. Zelfs nu ik op pensioen ben komen er hier nog velen raad en uitleg vragen. Het was dus het verste van mijn gedachten om te stoppen op 61-jarige leeftijd”. Maar de verhuis naar de nieuwe lokalen in de gebouwen van het V.T.I. in de Stuverstraat viel Alfons te zwaar. De oude boom wilde niet meer verplant worden.

„Als ik daar in '78 voor het eerst kom is het juist speeltijd in het V.T.I. Ik kom daar op die speelplaats tussen die 1.500 leerlingen, ik die gewoon was er 60 à 70 samen te zien, ik geraakte er bijna niet door. Bovengekomen zoek ik mijn – op het plan groot uitgetekende – lokaal om de 20 grote zeekaarten te kunnen bestuderen, maar beland daar in een ruimte kleiner dan mijn living.

Ik zuchtte eens diep en zei tegen directeur Corneillie: Ik ben weg en kom niet meer weer! Na een paar dagen kreeg ik een telefoontje van Corneillie die voor mij een groter lokaal had ingericht. Ik ben teruggegaan, niet voor hem maar voor mijn leerlingen die op 3 maand voor hun examens stonden. Ik wilde hen niet in de steek laten.

Ik heb toen de schipper van de O.236 Henri Laplasse opgeleid om mijn plaats in te nemen en op 15 augustus vroeg ik mijn pensioen aan. Naar de school ben ik nooit meer teruggevoerd”.

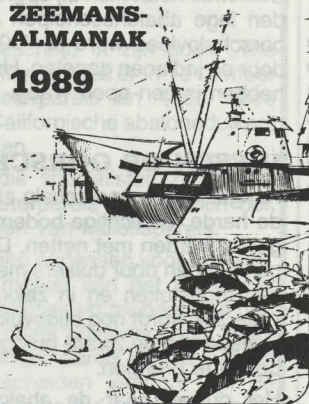
Verbiest vertelt zonder rancune, probeert de feiten objectief te kaderen en uit zijn levensverhaal blijkt meermaals dat hij het houdt bij correcte maar kordate beslissingen, wars van diplomatisch gekonkel of woordenkraamarij. De leraar is ook visser gebleven!

Marc Loy

**SPAARBANK**

**BELGISCH-  
NEDERLANDSE  
ZEEMANS-  
ALMANAK**

**1989**



**zee  
mans  
almanak  
1989  
verkrijgbaar**

**In België:**

Door storting van het bedrag van 1.300 fr.  
plus 78 fr. BTW  
plus 150 fr. verzendingskosten  
op P.C.R. 000-0418987-44  
of B.B.L. 384-1605797-46  
van drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”  
Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende  
☎ (059) 32 11 13 - 32 11 49  
Fax (059) 32 39 46  
BTW-nr 412.522.588

- Hand in Hand, Vismijn, Oostende
- Martin en Co  
Brouwersvliet 28, Antwerpen
- Fa Bogerd  
Brouwersvliet 36-38, Antwerpen

**In Nederland:**

door storting van het bedrag van 1.300 fr. + 280 fr.  
verzendingskosten op P.C.R. 000-0418987-44  
van de drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”,  
Hendrik Baelskaai 30, B - 8400 Oostende - België

- IJmuiden Stores,  
Trawlerkade 44, IJmuiden
- Maritiem,  
Vissersweg 46, Scheveningen
- Observator,  
Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam
- Van Beelen,  
Middenhavenweg 58, IJmuiden
- Coöperatieve Inkoopvereniging,  
Texel

**HOOGWATERBOEKJE  
1989**

**GETIJTAFELS en SEINEN  
TABLEAUX des MAREES  
et SIGNAUX  
1989**



Het Hoogwaterboekje 1989 is reeds ter beschikking in de drukkerij van „Het Nieuwsblad van de Kust”.

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

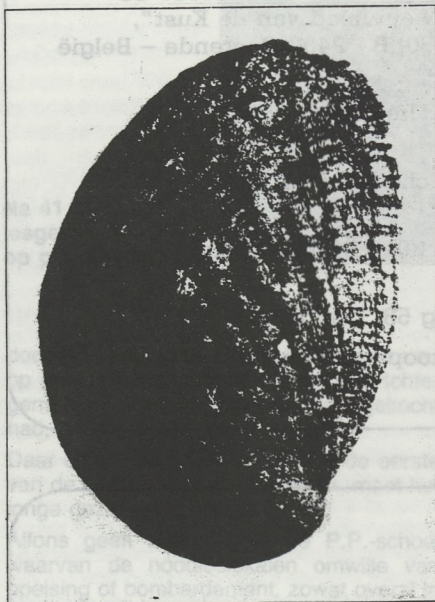
Dit zeer nuttig zakboekje is in alle boekwinkels verkrijgbaar tegen de prijs van 40 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 40 fr. + 26 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

# OORSCHHELPEN

Overall waar er rotskusten zijn vinden we de oorschelpen behalve in de poolgebieden en de westkust van Zuid-Amerika. Van de oorschelpen zijn ongeveer een honderdtal soorten over de wereld bekend. In Europa komen er maar twee soorten voor nl. *haliotis tuberculata* en *haliotis lamellosa*. De *tuberculata* is de grootste (tot ± 12 cm) terwijl de *lamellosa* die voorkomt in de Middellandse Zee veel kleiner blijft.

Het woongebied van de Europese oorschelp (*H. tuberculata*) reikt van de kusten van Marocco tot de Kanaaleilanden en de zuidkust van Engeland. De eilandjes van de Chaussey-archipel zijn nog het paradijs van de Europese oorschelp. Van buiten gezien heeft de schelp weinig te betekenen en is dikwijls met kalkalgen of kalkkokerwormen overgroeid. Maar de binnenzijde is prachtig. Het groenglinsterend parelmoer verandert voortdurend als de schelp wordt bewogen. Zeer typisch is de rij gaatjes in de schelp en vandaar ook soms de lokale naam „zesoog”.



Buitenzijde van *haliotis tuberculata*

Zoals de schaalhorens zit het schelpdier vast op de harde rotsbodem. De schelp wordt enkel een beetje opgeheven wanneer het dier zich beweegt. Dan wordt het zeewater door trilhaarbewegingen in de mantelholte gezogen en gaat door de kieuwen. De zuurstof wordt opgenomen en koolzuur wordt afgegeven. Langs de schelpgaten stroomt het water weer naar buiten samen met andere lichaamsafscheidingen. Het lichaam bestaat uit een gespierde massa waarvan de columellaire spier de grootste is en te vergelijken met de spier van de St.-Jakobsschelp. Rond deze spier liggen de ingewanden en het is wel merkwaardig dat het dier twee magen heeft.

*Haliotis* schelpen voeden zich met meercellige wieren en zijn verzot op bruinwieren. Oorschelpen zijn van gescheiden geslacht. De mannelijke gonade is groen en de vrouwelijke beige. Van juni tot september gebeurt de voortplanting met een climax tij-

dens de hoogste watertemperatuur. De zaadcellen en de eicellen worden langs de schelpgaatjes uitgestoten en de bevruchting aan het toeval overgelaten. De larve groeit tamelijk snel en zinkt na een vijftal dagen naar de bodem door de ontwikkeling van het schelpje. Het jonge diertje voedt zich met eencellige algen of diatomeeën.

## OORSCHHELP ALS VOEDSEL

Niet alleen is de oorschelp interessant voor de irriterende binnenzijde maar ook voor het vlees.

Oorschelpvlees wordt gegeten en is een lekkernij.

Bij ons is het niet gekend, maar bij onze zuiderburen wel.

Te Parijs prijkt de oorschelp of de „ormeau” op de spij斯卡art van de driesterrenrestaurants.

Bij de Chinezen en de Japanners was *haliotis*vlees als voedsel al lang gekend. Het werd op verscheidene manieren bereid: gedroogd, gekookt, gezouten en ook gerosterd. Chinezen hebben niet alleen de haaienvinsoep uitgevonden maar ook de *haliotis*soep.

Toen Oostaziatische inwijkelingen naar Amerika kwamen vonden ze aan de kusten van Californië grote biotopen van *haliotis*soorten die goed waren voor de consumptie. De Amerikaanse *haliotis* of „abalone” kreeg economische betekenis en werd ook interessant voor de export.

Andere landen die op hun kusten abaloneschelpen aantreffen, zoals Mexico, de Philippijnen, Zuid-Afrika en niet in het minst Australië, zagen ook brood in dit exportartikel. Zo voerde Australië maar liefst 2.360 ton bevroren abalonevlees uit in 1985 (Jaarboek F.A.O.). Enkel het spiergedeelte van de abalone is waardevol als voedsel. Bij het schoonmaken worden eerst alle andere organen verwijderd. Het oorschelpvlees is nogal taai en om het mals te maken wordt het met een houten hamer beurs geslagen. Dan wordt het vlees in plakjes gesneden om vervolgens ingeblikt te worden of diepgevroren.

Vers oorschelpvlees is bij ons niet te verkrijgen. In Bretagne is het wel bij sommige vishandelaars sporadisch te vinden.

De oorschelp wordt dikwijls bereid zoals de St.-Jakobsschelp.

In het boekje „Coquillages et fruits de mer” van J. Dejean uitgave Solar 1984 vond ik een recept: „Ormeaux au vin blanc”.

250 gr. oorschelpvlees per persoon

60 gr. boter

een ajuin

een teentje look

twee sjalotten

een kruidentuiltje

twee deciliter witte wijn

citroen, zout en peper

Laat de boter smelten in een pan. Voeg er de gehakte ui, sjalotten en look aan toe en laat bruinen. Leg de plakjes oorschelpvlees in de pan en laat ze goudgeel worden op een zacht vuurtje. Giet daarna de wijn erover en voeg het kruidentuiltje en wat peper en zout erbij. Het deksel op de pan en laat alles zachtjes sudderen gedurende

een half uurtje. Leg de plakjes op een bord. Zeef de saus en voeg er citroensap aan toe. Overgiet de plakjes met de saus. Smakelijk!

Op het Santa Rosa Island voor de kust van Californië heeft men bij opgravingen duizenden lege abaloneschelpen gevonden. Het oorschelpvlees werd al 7000 jaar geleden door de indianen gegeten. Hoe zij het bereid hebben is een open vraag.

## VISSEN OP OORSCHHELPEN

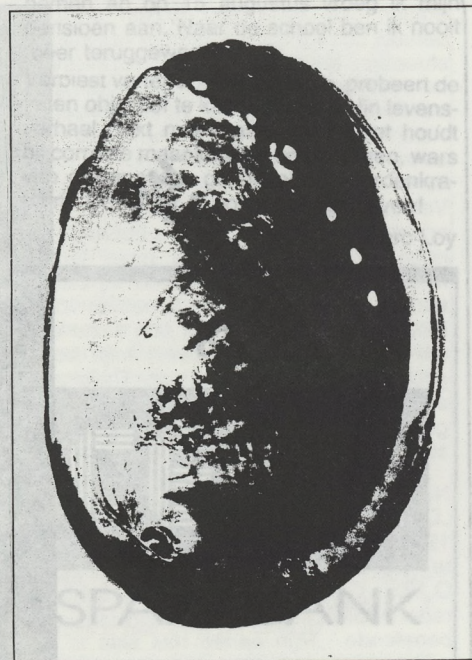
Aangezien een oorschelp zich vastzuigt op de harde rotsachtige bodem kan er niet op gevist worden met netten. De *haliotis*schelpen worden door duikers met speciale messen afgestoken en in zakken gedaan. De volle zak wordt nog bijgevuld met perslucht; kwestie van de zware buit gemakkelijk naar boven te brengen.

Het duiken naar de abaloneschelp is in Amerika zodanig toegenomen dat er moesten maatregelen genomen worden om het abalonebestand te beveiligen. Ook in Bretagne is het duiken naar oorschelpen streng gereguleerd. Een Bretoense clochard wist me te vertellen dat er nog wel ormeaux te pakken vallen bij extreem laag tij. De eigenlijke vindplaatsen hield hij angstvallig voor zichzelf.

## Sieraden van oorschelpen

Wanneer Kapitein Cook in de tweede helft van de 18e eeuw kennis maakte met de Maori's van Nieuw-Zeeland stelde hij vast dat de inboorlingen niet alleen het vlees aten van de *haliotis* iris maar tevens de schelp ervan gebruikten voor allerlei decoratieve zaken te maken. Zo is het bekend dat de Maori's van oudsher stukjes van *haliotis*schelpen gebruikten om de ogen te doen glinsteren van hun geskulpteerde houten beelden. Ook bij hun vishaken kwam een stukje irriterende oorschelp te pas en dit niet alleen om de haak op een glinsterend visje te doen lijken maar ook om de te vangende grote vis te lokken.

De gepolijste schelp van *haliotis* iris wordt nog steeds gebruikt voor allerlei inlegwerk bij doosjes, spiegeltjes, sleutelhangers, borstels, enz. Thans is de uitvoer van Nieuw-



Binnenzijde van *haliotis tuberculata*.  
Let op de zes openingen.

zeelandse gepolijste oorschelpen verboden om de eigen handel en kunstnijverheid te beschermen. In het toerisme heeft het bewerken van haliotisschelpen een goede afzet gevonden. In de oorschelp worden ook parels gevormd.

Edwards Ch. beschrijft in zijn boek „The Abalones of California” dat er in 1912 meer dan 86.000 blisterparels en 4000 losse parels door de Californische abaloneduikers verzameld werden.

De Japanners die specialisten zijn in het kweken van oesterparels leggen zich ook toe op het kweken van haliotisparels.

Ook hier moet men oppassen voor namaak. De Mexicanen maken van het parelmoer van de schelp bolletjes en proberen ze dan te verkopen als echte abaloneparels. Wanneer men die namaakparels bekijkt kunnen ze goed onderscheiden worden van de echte, doordat ze evenwijdige laagjes vertonen.

#### Vijanden

De grootste vijand van de oorschelp is de mens. Volgens de statistieken van de F.A.O. werden in 1984 in de Australische zeegebieden 8.000 ton abalones opgevisst.

Kleine oorschelpen zijn wel eens de prooi van inktvissen, kreeften en krabben. Van andere zeedieren hebben ze weinig te vrezen. De zeeotter lust wel een verse oorschelp en slaat daarvoor met een steen de schelp stuk en haalt het vlees van tussen de schelpbrokken. Een grote vijand voor onze Europese oorschelp is de boorspons of Cliona lobata. Ongeveer tweederden van de Franse oorschelpopulatie heeft van die boorder te lijden.

#### Veel namen voor de oorschelp

Wetenschappelijk: haliotis

Nederlands: zeeoor

Frans: ormeau, six yeux, oreille de mer, oreille de Saint-Pierre

Engels: Ormer, Ear shell, Abalone

Duits: Seeohr, Meerohr, Ohrmuschel

Spaans: Oreya de mar, Grexera (Balearen)

Portugees: Lapa burra

Italiaans: Orecchia di mar

Grieks: Achivada chromatisti

Robert Coelus.

## EG-VISSERIJBELEID IN HANDEN VAN JONGE SPANJAARD GONZALEZ

De 55-jarige Portugese ingenieur A. Cardoso E Cunha, in de vorige Europese Commissie verantwoordelijk voor het visserijbeleid, wordt in die functie opgevolgd door de 39-jarige Spanjaard Manuel Martin Gonzalez.

Gonzalez is geen onbekende in de commissie waar hij tijdens de vorige ambtstermijn de portefeuille met het sociaal beleid toebedeeld kreeg. Met zijn nieuwe bevoegdheid zal de jonge Spanjaard wellicht meer uit de schaduw van voorzitter Delors, die de Europese sociale dialoog eerder naar zich toe trok, treden. Gonzalez kreeg ook de bevoegdheid over ontwikkelingssamenwerking, een portefeuille die de betrekking omvat met Afrikaanse staten in de landen uit het Caraïbische gebied en de Stille Oceaan die zich aansloten bij de konventie van Lomé.

Manuel Marin Gonzalez studeerde rechten in zijn vaderland en in Frankrijk. Hij volgde ook cursussen aan het Europakollege in Brugge. Zijn politieke loopbaan ging van start na de eerste Spaanse parlementsverkiezingen na de val van Franco toen hij als lid van de socialistische partij in het parlement terecht kwam. In 1982, in het vooruitzicht van de toetreding van Spanje en Portugal tot de EG, werd hij staatssecretaris voor Europese zaken. Sinds de aansluiting van Spanje op 1 januari 1986 zetelt hij samen met zijn landgenoot Abel Matutes Juan van de Alianza Popular in de Europese Commissie.

## VERANDERINGEN in „Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

maand DECEMBER 1988

### Adresverandering

Z.66 „NELSON” - Eigendom: B.V.B.A. Nelson, Guido Gezellestraat 2, 8390 Knokke-Heist, tel. 050/54.59.54. Zeebrief: 1.12.1988.

N. 350 „COLETTE” - Eigendom: KIEKENS Noël, Nieuwpoortsesteenweg 151, 8458 Oostduinkerke, tel. 058/23.60.92. Zeebrief: 2.12.1988.

O.494 „LUCKY STAR” - Eigendom: P.V.B.A. Eurob, Prinsenveldedreef 21, 8440 Middelkerke, tel. 058/23.49.95.

Z.596 „DE ZWERVER” - Eigendom: B.V.B.A. De Zwerver, H. Baelskaai 14, 8400 Oostende, tel. 059/32.58.35. Zeebrief: 5.12.1988.

Z.86 „SURCOUF” - Eigendom: B.V.B.A. Surcouf, Jozef Nellenslaan 8, 8390 Knokke-Heist, tel. 050/51.45.74.

### Wijziging benaming onderneming + adresverandering

Z.484 „FOX” - Eigendom: B.V.B.A. Rederij Albatros, Asterstraat 26, 8300 Knokke-Heist, tel. 050/61.47.15. Zeebrief: 5.12.1988.

Z.296 „MOOIE MEID” - Eigendom: B.V.B.A. De Zwerver, H. Baelskaai 14, 8400 Oostende, tel. 059/32.58.35. Zeebrief: 2.12.1988.

### Verandering van eigendom

N.599 „ZEEVOGEL” - Eigendom: B.V.B.A. Angelo, Schoolstraat 12, 8440 Middelkerke, tel. 058/23.82.09. Zeebrief: 7.12.1988.

Z.63 „THALASSA” - Eigendom: B.V.B.A. MOBY DICK, Steenstraat 47, 8000 Brugge, tel. 050/33.20.30. Zeebrief: 7.12.1988.

### Nieuw vaartuig

Z.243 „DRAKKAR” - Roepnaam: O P J I L.O.A. 36,25 m - Gt. 317,00 (\*) bouwjaar 1988 - werf 11 - staal - motor MAK - 1197 pk - bouwjaar 1988

boomkorvisserij navigatie-instrumenten: RF - US - R - VHF - DN - DNP - OP - NP - Aut. pil.

Eigendom: B.V.B.A. Firma Louis Crevits en Zonen, Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege - Brugge 5, tel. 050/54.48.33. Zeebrief: 14.12.1988.

### Inbouw nieuwe motor + verandering benaming onderneming

Z.526 „FLAMINGO II” - Eigendom: B.V.B.A. De Flamingo, Ad. Keyesplein 10, 8380 Zeebrugge-Brugge 5 Motor Bolnes - 500 pk - bouwjaar 1988. Zeebrief: 23.12.1988.

(\*) Tonnenmaat vastgesteld overeenkomstig de Conventie van 1969.

## 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**

# EEN FISKAAL GESCHENK VOOR ONZE VISSERIJVENNOOTSCHAPPEN

In de boekhouding van grote Belgische vennootschappen is er een zeer gegeerde formule. Men noemt het de definitief belaste inkomsten, afgekoerd de DBI. Deze DBI regel is voor vele multinationals de reden waarom hun zetel nog steeds in België gevestigd is.

Nochtans kan deze DBI regel gebruikt worden door elke Belgische vennootschap, dus ook de KMO's, en meer specifiek onze visserijvennootschappen.

Het betreft die visserijvennootschappen die over tegoeden beschikken op termijnrekeningen.

De DBI, definitief belaste inkomsten, zijn inkomsten uit aandelen die door een vennootschap worden geïnd, en ten belope van 85%, respectievelijk 90% van het basisbedrag worden vrijgesteld.

Het bedrag dat overeenstemt met die 85 of 90% wordt in mindering gebracht van de belastbare winst van de ontvangende vennootschap. 85% is van toepassing op holdings, 90% is van toepassing op niet-holdings, dus onze visserijbedrijven.

Het principe luidt als volgt: indien vennootschap A een dividend uitkeert aan vennootschap B, is dit dividend reeds belast in vennootschap A, en zal dus de DBI aftrek toegepast worden voor vennootschap B.

De voorwaarde is wel dat het moet slaan op permanente deelnames, dwz deelnames die van de eerste tot de laatste dag van het boekjaar op het financieel vast actief moeten staan.

Welk is nu het voordeel dat visserijvennootschappen hieruit kunnen halen?

In de schoot van financiële instellingen werden SICAVS opgericht, die de rol kunnen spelen van vennootschap A.

Een kort voorbeeld zal het U duidelijk maken, we stellen de vennootschap BVBA PIENTER voor.

BVBA PIENTER kon vorig jaar aan hoge prijzen verkopen, kende geen tegenslagen, en beschikt voor dit jaar over 20 miljoen frank.

We trekken de vergelijking

- A) PIENTER belegt op termijnrekeningen
- B) PIENTER koopt SICAVS, en gebruikt de DBI regel.

Opdat die SICAV de DBI aftrek kan bezorgen, is het dus wel vereist dat er jaarlijks een dividend uitgekeerd wordt.

Men noemt de SICAV aldus een SICAV met distributieluik.

We maakten ons voorbeeld voor 20 miljoen, wanneer natuurlijk het bedrag kleiner is, zal het voordeel ook kleiner worden, maar niet te versmaden (BV voor 5 miljoen 145.000 fr.).

Sommige SICAVS die voor dergelijke doel-

OPTIE A	
termijn deposito	
bruto rente	1.500.000
roerende voorheffing	- 375.000
	1.125.000
toe te voegen bij belastbare basis	375.000
	1.500.000
Verschuldigde belasting, RV kan verrekend worden beschikbaar na belasting	645.000
	855.000
optie A termijndeposito	855.000 netto
optie B SICAV	1.435.500 netto
	580.500 in het voordeel van BVBA Pienter die koos voor de DBI aftrek.

## Laatste stoomtreiler O.298 Van Dyck zonk voor Noorse kust

Lezer Daniël Pots uit Lennik heeft ons bijkomende informatie bezorgd over de laatste stoomschepen van de N.V. Motorvisserij waarvan sprake in ons vorig nummer. De toenmalige schipper van de O.298 Van Dyck, Roland Tratsaert, kon ons immers niet vertellen wat er na het vertrek uit Oostende met de laatste stoomtreilers gebeurde. Onze korrespondent zocht het op in de officiële vlootstaten en vond enkele interessante gegevens terug.

• O. 293 Van Eyck (gebouwd in Beverley, 1951) kwam in 1959 naar Hull als H.215 North-Holme. In 1961 opgekocht door de NV Motorvisserij en omgedoopt tot O.293 Van Eyck. In 1964 terug naar Hull als H.215 St.-Achilleus van de rederij Thomas Hamling and Co Ltd. Afgebroken in 1969.

• O.296 Van Oost (gebouwd in Beverley, 1951) kwam in 1964 naar Hull als H.207 St.-Arcadius, varende voor de rederij Tho-

einden gebruikt worden, kunt U kopen en verkopen zonder beheerskosten, en bieden een resultaat van ongeveer 7,5%. Hebt U dringend geld nodig, dan kunt U de SICAVS terug opvragen, maar verliest U proportioneel Uw voordeel. In Uw nadeel kan het echter nooit spelen. Er bestaan nog andere mogelijkheden om gebruik te maken van deze DBI regel, we hebben de eenvoudigste en courantste geschetst.

De mogelijkheid bestaat er, fiscaal volledig verantwoord, waarom ze niet gebruiken?

Lieven Coelus

OPTIE B	
sicav	
bruto dividend	1.500.000
DBI aftrek 90%	- 1.350.000
belastbaar	150.000
belasting 43%	64.500
beschikbaar na belasting	1.435.500

mas Hamling and Co Ltd. Afgebroken in 1968.

• O.294 Van Orley (gebouwd in 1951 in Beverley) kwam in 1964 naar Hull als H. 241 St.-Andronius van de rederij Thomas Hamling and Co Ltd. Afgebroken in 1969.

• O.298 Van Dyck (gebouwd in Beverley, 1950) kwam in 1964 naar Hull als H.223 St.-Romanus van de rederij Thomas Hamling and Co Ltd. Het schip zonk op 11 januari 1968 voor de Noorse kust. Een IJslandse treiler die de noodoproep opving en koers zette naar de vermoedelijke plaats van het onheil vond enkel een vlot en een reddingsboei van de H.223 terug. Van de 20-koppige bemanning werd niemand gered.

• O.297 Rubens 2 kwam eveneens in Hull terecht in 1956 als H.86 St.-Crispin van de rederij Boston Deep Sea Fisheries. Afgebroken in 1965.

• O.297 Rubens 3 zonk op 11 oktober 1960 na een aanvaring met de Hullse treiler H.592 Apollo die samen met de Oostendse treiler O.80 Duchesse de Brabant met schipper F. Pots de schipbreukelingen aan boord namen.

## CREVITS Louis & zonen B.V.B.A.

Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege BRUGGE

☎ (050) 54.48.33

Tijdokstraat 3, ZEEBRUGGE - ☎ (050) 54.45.85

H. Baelskaai 18, OOSTENDE - ☎ (059) 32.50.13

(van uit Nederland: 09.32.50.54.48.33)

Fax (050) 54.79.11

- Import - Export
- Allerlei lettingen en kettingmatten
- Ankers
- Herbruikbare materialen
- Visserijbenodigdheden
- Rubber bollen & rubber ringen

# WAT DAT EIN ZEIMAN OAL KAN OFSJIEKEN

't Is oal gein scheiren en gein hoarsnien voe de deeze die op de zei voaren ol is't dat 't de laste joaren straf verbeeterd is. Moar ein mensch is toch ein geheile tied weg van z'n uus, van ze vrouwe en ze kienders, ze partietje bieljoart, ze voetbol en ze seksfielms op d'ollandsche teevee.

En dad'is misschien voe veele moar best ook gelik of da je goat goan ooren.

Kamiel hebt geheil ze leeven gevoaren op iesland mit de vischbakken van Crops; en je kanter van meespreken. Je hebt wel ein schoone sing verdiend, moar dat is ook nie ollesten. Iedere drie weeken voer drie daagen tuus en weere 't zeigat in. Je hoalde wel ze schaa in osten binnen was, je had ie zelfs twaalf kienders lopen, zoodat de menschen van hem zeiden datten moar juuste noar huus kwaam voe ze broek of te doen. Nu ze vrouwe wit er ollesten van, ze kant heur Charrel van binnen en van buuten. Hoe zoe 't anders kunnen.

Was de visscherie op iesland gein koeke-stuutten met zeim 'k spreekken tonne nog nie olleine van os't doar slicht weere was, want 't koste doar stormen en brieschen, moar 't is nog zoe lange nie geleen dan ze mosten opletten dan ze nie in d'ieslandsche woaters zaaten, opletten is nu wel 't juuste woord nie, ze wisten wel dat doar de meiste visch gevangen koste worden, moar os ze doar zaaten te korren mosten ze oppassen voe de koolbak voer antieden te kunnen hunder puuste scheuren en nie gepakt te worden en opgeleid te worden noar Rikjaviek woar dan ze je vangste en je netten ansloan en tonne nog ein ferme boete kriegen op den hoop toe. Da zien oal diengen dat ein mensch nie geiren teegen komt gelik of dat 't gemakkelik is voe te begriepen.



STIERMAN LÈÈZE

En van reegelmoatieg om de drie weeken tuus te zien was ter ook nie olsan gein spraake. 't Gebeurde veele dat de mart in Ostende slicht was voer ieslandsche vis en dat ze van de reiderie belden dan ze mosten in iengeland goan verkoopen, dat wierd tonne ein dubbele reize dat ze deiden en in de platse van achter drie weeken, was 't achter zes weeken eir dan ze weere bie moeder woaren.

De traverse van ostende noar de vischgroenden en weere was ook dadde nie en 't zoe den eisten keir nie gewist zien dan ze mosten in iengeland binnen loopen voe 't slicht weere os ze op de terugreize woaren en hunder sluffers ol oender de buuze-stoove lagen voe te warmen.

Da woaren oal diengen dat ein mensch koste teegen kommen osten met de vischbakken voarde.

En azoo kwaam het dan ze weere in ein ferme storm zaaten op de terugreize, flak voor d'iengelse kust en dat de schipper zei teegen ze koppage: me goan binnenloopen in Abberdien, 't is juuste gepast en 'k hebben doar nog ein oed lief zitten van binst den orlooge 'k goan ein keir goen kienken os ze me nog nie vergeeten hebt.

Wel zei Kamiel an de schipper, 'k zoen toch willen ein tillegram zenden noar me wuuf, ze verwacht me speesiejaal van de reize want 't is de verjoardag van uuze trow en me giengen dadde vieren.

En azoo kwaam het dat Melanie, Kamiel ze vrouwe ein tillegram kreig mit der op: Je moe me nie verwachten vandereize stop me zien moeten binnenloopen in Abberdien van 't slicht weere stop Kamiel.

En Melanie die heur Charrel en Abberdien goed koste zoend zeire ein tillegram weere mit der op: Spietieg 't goat voe 't noaste reize zien damme 't goan vieren stop en vergit nie da je getrouwd ziet stop Milanie.

Moar no gein eure loater kreig Milanie ol antwoordde van Kamiel: Alles goed oentvangen stop moar je tillegram is hier veels te loate angekommen. Kamiel.

Stierman Leize

## In moeilijke ogenblikken kunt U op BP oliën vertrouwen.



# Vuurtorenaars spelen „In de kleine haring”

De Oostendse auteur Danny Janssen schreef het toneelstuk „In de kleine haring” op maat van de Vuurtorenaars. Althans van de toneelkring „Komedie Kateie” die er al een drietal jaren actief is. Het is een stuk dat zich in een niet-gedefinieerd vissersdorp afspeelt. En omdat het verhaal zich in een typische visserscafé afspeelt zijn er enkele dolle momenten te beleven.

De Vuurtorenwijk is nog het sterkst visserij-gebonden gedeelte van Oostende. Dat vindt men ook terug in de rolbezetting. Mevrouw Gilbert Vieren van de O.232 en mevrouw Marina Lepeire (O.154) krijgen alvast hun zegje. Roger Hennaert, lesgever aan de Paster Pypeschool en broer van reder Norbert, en de dochter en schoonzoon van oud-reder Hector Beyen maken ook al deel uit van de set. Vermoedelijk zijn er onder de talrijke gelegenheidsakteurs nog enkele mensen die familiale banden met de visserij hebben. Al die antecedenten natrekken zou ons te verleiden.

Duidelijk is dat in de uitgebreide spelersgroep voldoende elementen bevat om enige authenticiteit te waarborgen. Zij die vertrouwd zijn met het visserijleven hebben de auteur richtlijnen gegeven opdat hij zich niet zou vergalopperen bij gefantaseerde tafereelen. Het stuk is immers opgebouwd in de verbeelding van de auteur die het in de jaren zestig situeert. Het wordt opgevoerd in de streektaal zoals dat heet, zegmaar in het Oostends dialect. Om het allemaal in goede banen te houden deed het toneelgezelschap beroep op Katri Wildemeersch, echtgenote van de auteur, waarmee de groep in het verleden goede ervaringen had. Het is immers geen sinecure om met zo'n uitgebreide bezetting het repetitieschema in de hand te houden. En repetities zijn er te over. De voorbereidingen startten al enkele weken geleden. Elke dinsdag en donderdagavond wordt aan de tekst gewerkt.

Alhoewel de opvoeringen schijnbaar nog veraf liggen wordt de konfrontatie met het publiek nu al grondig voorbereid.

De initiatiefnemers maken zich sterk dat de vijf opvoeringen tussen 10 en 18 maart in de zaal „Vuurtoren” heel de Opex in beweging zullen brengen.

Over het verhaal zelf wil de auteur niet veel kwijt. Danny Janssen zelf hierover: „Het uitgangspunt was het maken van een geloofwaardig verhaal. Niet dat het op ware feiten moest berusten, maar toch moest het recht

uit het vissersleven gegrepen zijn. Geen komedie, noch een melodramatisch verhaal.

In het visserscafé wordt wel een aardig pintje getapt maar het vissersmilieu wordt niet in zijn hemd gezet. Verder moest het herkenbaar zijn, wat dan weer niet betekent dat het verhaal zich tegen een Oostendse achtergrond moest afspelen”. Op aanraden van enkele mensen heeft de auteur zich over de visserij geïnformeerd terwijl hij uit gesprekken heel wat nuttige informatie puurde. De auteur vat het stuk samen als „een verhaal vol menselijke gevoelens, bijgeloof, gewoonten uit het visserswereldje, waar gebeurde feiten en fantasie”. (gw)

„In de kleine Haring” wordt opgevoerd in de zaal „Vuurtoren” aan de Thomas Van Loostraat op 10, 11, 12, 17 en 18 maart telkens om 20 uur (uitgezonderd zondag 12 maart om 19 uur). Reservaties zijn mogelijk op tel. (059) 32 40 95. De toegangsprijs bedraagt 120 fr. in voorverkoop en 140 fr. aan de ingang.

„In de kleine haring” kent een uitgebreide bezetting. Op een van de repetities troffen we Marina Nollet, Jeanine Beyen, Els Depotter, Erik Louagie en regisseur Katri Wildemeersch (zittend) aan. Verder Jacqueline Demeulemeester, Josiane Goderis, Josiane Goderis, Jos Verhaeghe, Jan De Meyer en Henri Blondé (staande). Komen verder in het stuk voor: Ann Lapeire, Roger Deroose, Roger Hennaert, Filip Coopman, Jan Christiaens, Glenn Vergracht, Daniël Velghe, Paul Merlevede, Manuel Allaert, Jean Huys, Mark De Kreiger, Rita Gombert, Cecile Baete en André Verleye. (foto gw)



## SPAARKREDIET De Spaarbank met visie

### ★ VLOTTE KREDIETVERLENING

(OOK VOOR NIET-KLANTEN)

vb. woonkrediet tot 125%  
autolening vanaf 0,34%

### ★ GIRO 2000

(VISA - EUROCARD - EURO-  
CHEQUE - GIROPLAN -  
S ~ FOON - THUISBANKIEREN:  
24 UUR OP 24 UUR).

### ★ VERMOGENSBEHEER - BELEGGINGSADVIES

OP UW MAAT

KANTOOR DIRK LAGA

AARTSHERTOGINNENSTRAAT 45,  
8400 OOSTENDE

TEL. (059) 70 37 46 kantoor  
(059) 32 58 08 privé (na 20 uur)



## VOOR DE VISSERIJ

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

## A.T.S. ZEEKUST

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

Bezoek onze toonzaal  
Verkoop elektrisch materiaal



# JACOB GERREBRANTZ, konvooyer

De fantasie van de diverse schrijvers van allerlei aard heeft zich bijzonder geoeft op de schrijfwijze van de naam van deze in de titel geciteerde man: Gerrebrants, Guerbrans, Gerrebransen, enz...

Jacob Gerrebrantz was een vriend en medewerker van de bekende Michiel Mansvelt. Hij is de zoon van Joris Gerrebrantz en is geboren te Oostende in 1659; hij is de schoonbroeder van Filips van Maestricht de Jonge, met wiens zuster Adrienne-Thérèse hij trouwt op 21 januari 1678. Hij blijft dus in het zeevaartsmilieu waar de huwelijken met afstammelingen van de Van Maestricts en de De Moors normaal zijn.

Men zal zich herinneren bvb. dat Filips van Maestricht trouwde met een Adrienne De Moor.

Van onze Jacob is de figuur bewaard gebleven van een typische, ik zou bijna zeggen gewone konvooyer, een kapitein van konvooschepen, belast met het begeleiden en verdedigen van koopvaardij en visserij en af en toe met het kapen van vijandelijke schepen.

Hij is een van weinigen die niet eerst als gewone kaper zijn reputatie moet maken. Dit laat trouwens veronderstellen dat hij zijn ervaring waarschijnlijk als man van de koopvaardij heeft gehaald.

In de ons beschikbare documentatie komt hij bijna dadelijk te voorschijn als konvooyer.

De totale vernietiging van het Oostends Archief in 1940 zal ons wel enkele precieze gegevens over hem hebben onthouden, zodat we verplicht zijn voor een belangrijk stuk van het levensverhaal van Gerrebrantz naar tweedehandsbronnen te gaan, o.a. naar de Beaucourt de Noortvelde en de Burbure de Wesembeek, beiden gekende historici die nog de gelegenheid hadden de Oostendse archieven te raadplegen.

Gerrebrantz werd poorter van Oostende op 27 november 1688, op bijna dertigjarige leeftijd.

Reeds in 1689, zoals we veronderstelden, zit hij in de koopvaardij met de koopvaardijfluit „Jesus, Maria, Joseph”, een bodem van 140 vat. We weten dat, op 28 augustus 1689, komende van Slijkens hij met zijn fluit tegen een brug botst bij lage tij. Het verhaal ter zake wordt geacteerd bij de Oostendse notaris Guillaume van den Heede. Uit deze akte vernemen we dat Gerrebrantz van Oostende naar Cadiz moest varen (een reis van 30 dagen), van Cadiz naar Bristol (40 dagen) en vandaar naar Oostende.

Achteraf komt hij in de konvooidienst terecht, waar hij vermeld wordt met de „St. Pierre”, een bodem van 32 stukken geschut en 101 man aan boord.

In 1694 vermelden de rekeningen van de konvooidienst dat een schip wordt uitgerust, waarop hij kapitein zal zijn, de „Onze Lieve Vrouwe van Scherpenheuvel”.

En in 1696 vermelden dezelfde rekeningen van de Staten van Vlaanderen dat de „St. Jeronimus” wordt uitgerust, om onder zijn bevel te staan. Hij zal intermitterend de „Onze Lieve Vrouwe van Scherpenheuvel” onder zijn voeten krijgen tussen 1696 en 1698.

In oktober 1696 heroverft hij, op zijn kruistochten in de Noordzee, op de Duinkerker kapitein Cattendyk, een dogger van Enkhuizen, geladen met haring, zout en ledige vaten.

Enkele tijd nadien veroverft hij het Duinkerker fregat „La Bonne Aventure”, bewapend met 8 stukken geschut en bevolen door de bekende kapitein Jan Cousyn. Dit buit gemaakte schip werd opgeleid naar Oostende en werd aldaar verkocht op 1 maart 1697.

Zijn aanwezigheid op zee wordt herhaaldelijk gesignaleerd, o.a. door zijn collega Laurens Eblets die met de konvooyer „St. Joseph”, met 10 stukken geschut en 70 man aan boord, van 8 mei tot 10 augustus 1697 op kruistocht is en vnl. door het Kanaal

en langs de Engelse zuidkust en de Hollandse wal vaart.

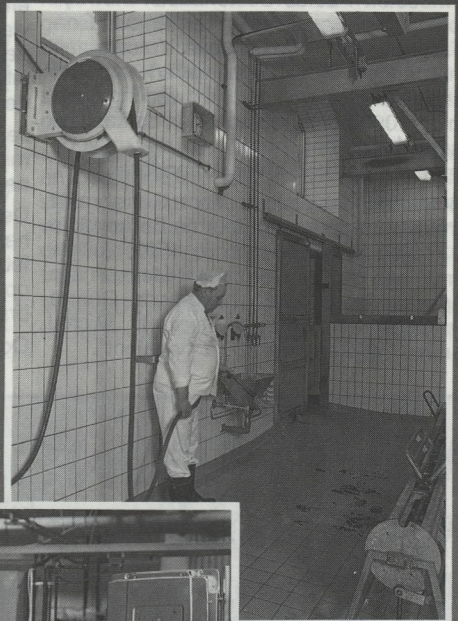
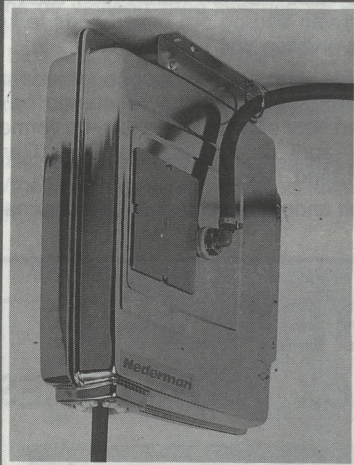
Gedurende een, als vierde reis aangetekende vaart, steeds met hetzelfde schip, vertrokken op 1 augustus en terug op 2 november, veroverde Gerrebrantz samen met zijn collega Antoon Cornelissen, die in 1706 sneuvelde, een Franse bark „Marie”, van Isle-Dieu, geladen met Bordeauxwijn.

Kort daarop, in de loop van september en op dezelfde reis, veroverde hij de Franse kaper „Le Hardi”, bewapend met 6 stukken geschut, en bracht die op te La Coruna, in

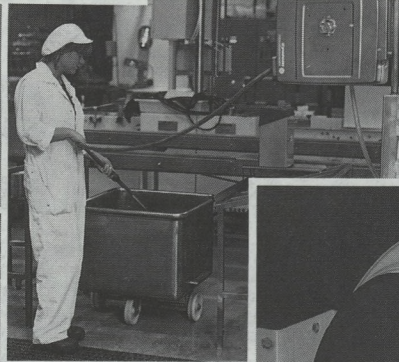
## UW WATERSLANGEN AUTOMATISCH OPGEROLD

# Nederman®

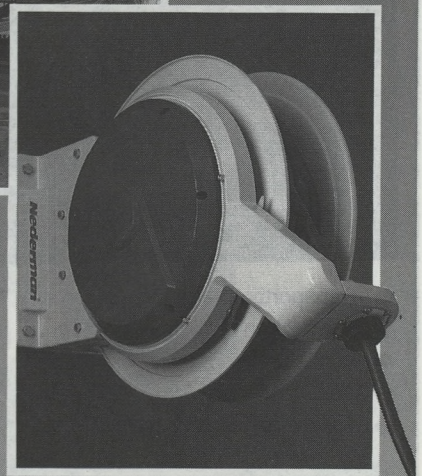
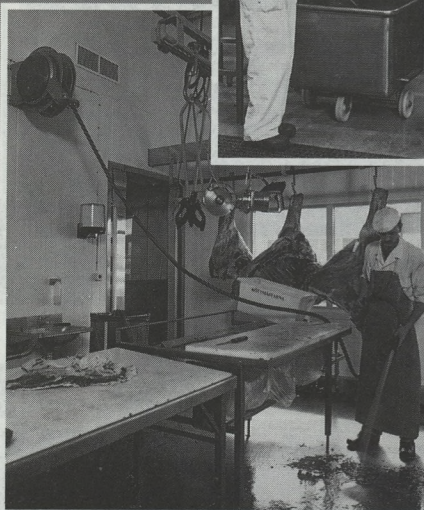
**Stukgereden slangen,  
lekkende spuitpistolen en  
een ergerende wanorde  
verstoren dagelijks uw  
werkpatroon.**



**SLANGHASPELS,  
Verbeteren  
de werkomstandigheden.  
Verminderen de  
bedrijfstoringen.  
Verhogen de  
vloerveiligheid.**



**Een food quality  
produkt, korrosie-  
bestendig en  
geschikt voor  
hoge of lage druk.**



**bergiers  
Nederman®**

Bollinckxstraat 28

1070 ANDERLECHT

Tel. (02) 521 22 21

Spanje, waar het gekaapte schip verkocht werd.

In 1700 krijgt hij het bevel over de „Maeght van Gendt”, waarmee hij verder zijn konvooidienst verzekert.

Na een kortstondige vredesperiode, komt Oostende, gedurende de Spaanse Successieoorlog, onder Frans-Spaans bewind te staan. In 1702 herneemt de oorlog op zee met alle geweld. Voortaan zijn de Engelsen en de Hollanders onze vijanden, tot bij de val van Oostende in 1706, wanneer de kaarten precies omgekeerd worden!

Maar, gedurende de Frans-Spaanse bezetting van Oostende had de Franse Koninklijke Marine herhaaldelijk de hulp nodig van de Vlamingen. De Vlaamse konvooiers verichten voor de Fransen vaak inlichtingsopdrachten, vooral in verband met de Anglo-Bataafse blokkade van de kust van Oostende tot Duinkerke.

De Vlamingen moeten echter ook de Franse vloot van de bekende Franse admiraal de Saint-Pol versterken.

Zo moesten Paulus Bestenbustel met zijn „Coninghinne van Spaniën” en Antoon Cornelissen met de „Onze Lieve Vrouwe van Scherpenheuvel” deel uitmaken van het Franse eskader, welke samenwerking meer dan 110.000 pond opbracht aan de kas van Joseph d'Egmont, hoofd van de konvooidienst van de Staten van Vlaanderen.

Ook Michiel Mansvelt en Jacob Gerrebrantz werden door de gouverneur de Bergeyck in de Franse jaren, en o.a. in 1703, „uitgeleend” aan de Fransen. Henri Malo, in zijn merkwaardige studie, „La grande Guerre des Corsaires”, vermeldt hun lof: „Michel Mansvelt et Gerrebrantz se signalent”.

In december 1704 konden beide Oostendenaars samen een tiental koopvaarders opbrengen die ze samen veroverd hadden.

Deze buit was zeer rijk, want hij omvatte o.a. een Franse kaper met 10 kanonnen, een Engelse tabakpinasse, een brigantijn geladen met zuiderse waren, een Engels schip komende van Virginia, en nog andere bodems.

Gerrebrantz wordt vooral opgemerkt in de Vlaamse wateren in 1705. Begin januari 1705 vermeldde kapitein Joannes Lindersen die aan het kruisen is („cruysen op synne Majts vijanden”) met zijn fregat „St. François”, dat hij Gerrebrantz aantreft in gezelschap van dezes collega Antoon Cornelissen, terwijl zij aan het „jagen” zijn op 2 zeilen, rond de breedtegraad 52°20', vóór de Hollandse kust.

Kapitein Joannes Verhaeghe, die het bevel voert op de kaper „de Heylighe Drievuldigheid”, een hoeker van 30 last en 6 stukken geschut, vermeldt in zijn boordjournaal dat hij Gerrebrantz en Cornelissen ontmoet op 26 januari 1705. Hij komt terug bij dit tweetal en ziet hoe ze allebei jagen onder Engelse vlag (dus: valse vlag...), maar hij zelf wordt gejaagd door Gerrebrantz op 29 januari en dit keer waait aan boord van Gerrebrantz de „prinsevlag”, d.i. de Hollandse vlag!

Ja, de valse vlaggen waren toen vaak een middel van bedrog om onverhoeds te kunnen overvallen wat vijand leek te zijn.

Dezelfde Joannes Verhaeghe, steeds met hetzelfde schip, loopt uit Oostende op 21 februari voor een volgende reis, en vermeldt op 11 april de aanwezigheid van Gerrebrantz rond Texel.

Ook uit andere berichten uit boordjournalen

## TE KOOP GEVRAAGD

### Oude zeecontainer

20 of 40 voet

### Warme luchtkanon op mazout

### Hoge drukreiniger

### Las halfautomaat

### Demontabel loods

### Oude kraan

Tel. (050) 31 45 54

van Oostendse kapers blijkt dat Gerrebrantz klaarblijkelijk als opdracht had speciaal de Hollandse kust in het oog te houden.

Kapitein Joannes Lindersen, met zijn „St. François”, ontmoet Gerrebrantz op 25 oktober vóór Flamborough Head, waar deze met de vloot van admiraal de Saint-Pol meevaart en als prijs een galjoot met zich meevoert.

De konvooiers hebben ook de opdracht gekregen wel eens de vaart tussen de Engelse oostkust en Noorwegen in de gaten te houden. Zo krijgt Joannes Lindersen het kleine eskader te zien van Gerrebrantz, Jacob Francke en Laurens Eblet, dat kruist rond de zuidkust van Noorwegen.

Lindersen zal ze nogmaals ontmoeten op 22 oktober en hij maakt van de gelegenheid gebruik om aan boord van Francke te komen en er het overlijden te melden („dood geschoten”) van Willem Bestenbustel.

De konvoogroep splitst zich, want op 9 november kruist Gerrebrantz alleen rond Texel. Even daarna ziet Lindersen Francke in dezelfde buurt.

De konvoicarrière van Gerrebrantz zal, na de val van Oostende op 6 juli 1706, voortgezet zijn onder de andere heersers. Er wordt in die tijd niet zoveel gehoord van de tussenkomst van de konvooiers.

Slechts op 28 november 1711 horen we weer iets van Gerrebrantz, als kapitein van een konvooibodem, die belast is met de begeleiding van een vloot van 10 koopvaarders naar Cadiz, Cork en elders.

In 1712 is hij bevelvoerder op de „Markies van Bedmar” en in 1715 vernemen we dat hij opnieuw benoemd is in zijn functie van kapitein op een konvooyer, zoals ook Michiel Mansvelt.

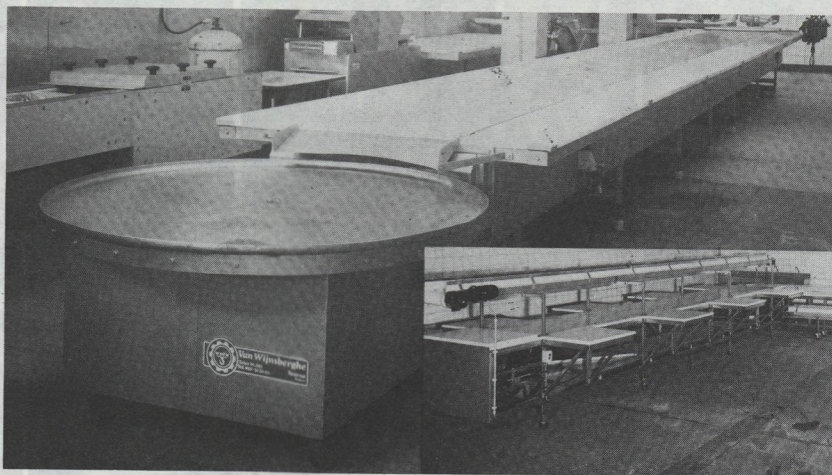
Over beide kapiteins zal het Oostendse stadsbestuur een zeer vleiende nota overmaken aan de regering.

In deze nota schrijft het stadsbestuur dat aan Gerrebrantz en aan Mansvelt gouden kettingen en gouden médailles werden geschonken als beloning voor „des actions héroïques en battant en toute occasion nos ennemis”.

Wellicht weten we, wegens het verdwijnen van heel wat archief zoals hiervoren reeds vermeld, nog te weinig over Gerrebrantz. Wat we weten is voldoende om een stevige, algemene indruk te krijgen van een manhaftige figuur uit onze strijd op zee.

Walter DEBROCK  
Erevoorzitter Kon. Marine Academie.

## VAN WIJNSBERGHE KONSTRUKTEUR VAN INOX INSTALLATIES



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

### EEN ADRES:

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

# BEDEVAARTPLAATSEN

Bij ons, aan de Westkust, was O.L.Vrouw van Lombardsijde zeer in trek.

Voor hun reis trokken de IJslanvaarders en hun familieleden op bedevaart. Van zo'n bedevaart is er een verslag bewaard in het „Liber Memoriales” van de St.-Niklaasparochie van Oostduinkerke.

Op 17 Februari 1877, is er een schoone bedevaart gedaan geweest naar O.L.Vrouw van Lombardzijde, door al de IJslanders en eenige andere leden van de Societeit van den H. Franciscus Xaverius. Om 6 ure wierd in de kerk te Oostduinkerke eene mis gezongen ter eere van O.L.Vrouw, voor het algemeen Welzijn der parochianen en het bijzonder welzijn der IJslanders. Na de mis zijn de Bedevaarders opgetrokken onder de opleiding van den Heer Pastoor. Om 8 1/2 ure zijn zij daar aangekomen te Lombardzijde. Onder het zingen van den „Magnificat” wierden onze bedevaarders, gerangschikt vijf en vijf, de medaille op de borst, processie-wijs ingehaald door Mijnheer den Pastoor van Lombardzijde en zijne Kerkbedienden. Na enige ogenblikken begon de Solemnele mis, gezongen door den Heer Pastoor van Oostduynerke, met assistentie van den Heer Pastoor van Lombardzijde. — Al de bedevaarders gingen ten offe-

ren in de mis, en kwamen na de mis om gezegend te worden met de relikwie van O.L.Vrouw.

Schoon en zielroerend was het onze IJslanders de mis godvruchtig te zien bijwonen, stichtend en hertverkwikkend die jonkheden en getrouwde mans zoo deftig te zien ten offeren gaan en te zegenen. — In de volheid zijner aandoening, kon Mijnheer de Pastoor van Lombardzijde niet laten van te zeggen: Zulke bedevaart doet meer deugd dan het beste Sermoen. Na de mis zijn de bedevaarders ter plaatse eenige lichaamsverkwikking gaan nemen, waarna wij allen teruggekeerd zijn. Wij waren omtrent 11 ure weerom op de plaats te Oostduynerke. Het getal IJslanders beliep tot 52.

In juli, tijdens de novene van O.L.Vrouw Bezoeking, waren het vooral vissers die de kustvisserij beoefenden die kwamen dienen.

Tijdens de vastenmaand kwamen de vrouwen en de familieleden van de IJslanvaarders bidden voor het beeld van O.L.Vrouw om een behouden reis en thuiskomst af te smeken voor echtgenoot, vader, broer of lief.

Elke zaterdag werd er een mis gelezen voor O.L.Vrouw voor het geestelijk en stoffelijk welzijn van de vissers.

Deze missen werden steeds zeer druk door de vissersbevolking bijgewoond. Vanaf oktober werd het nog drukker.

De IJslanvaarders, ook dezen die niet van Lombardsijde waren, woonden deze missen niet alleen om godsdienstige redenen bij. Na de mis vonden ze elkaar immers in de herbergen. Daar maakten ze tussen pot(ten) en pint(en) afspraken. Zes maanden leven op een „galeete”; zes maanden deel uitmaken van een 19-koppige bemanning onder het gezag van een strenge kapitein was niet niets. Men probeerde in het gezelschap van goede „maten” te geraken en dit liefst onder het gezag van een kapitein onder wiens bevel men reeds had gewerkt. Zoekende gesprekken en degelijke afspraken in de Lombardsijdse café's hadden uiteindelijk vaak meer menselijkheid voor gevolg tijdens de lange campagne op IJslanland. De kontakten na de mis waren dus inderdaad belangrijk.

De verering van Onze Lieve Vrouw van Lombardsijde is zeer oud. Het beeldje werd door zeelui gevonden in de 16de eeuw en het werd O.L.Vrouw van Zeven Weeën genaamd. Het werd vrij vlug als miraculeus bestempeld en verwierf groot sukses. Gedurende de XVIIde eeuw werden er heel wat schepen „O.L.Vrouw van Lombardië” gedoopt.

De verering van de kapers van Nieuwpoort en Oostende voor O.L.Vrouw van Lombardsijde was zo groot dat zij bij het voorbijvaren van Lombardsijde, O.L.Vrouw groetten met drie kanonschoten; een feit dat in het logboek werd vermeld.

In Noord-Frankrijk was „la Petite Chapelle” te Duinkerke het bedevaartsoord bij uitstek.

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

**nv. NORTH SEA BUNKERS belgium**

**„NV NORTH SEA BUNKERS”**  
BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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

In augustus 1403 werden de herstellingswerken en de heropbouw van de Duinkerke vestingen aangevat. De werken zouden drie jaar duren. Ze waren nog maar pas gestart toen de gravers een zoetwaterbron ontdekten. Een zoetwaterbron, zo dicht bij zee, was voor de arme bevolking van toen zeer welkom. 't Leek wel een mirakel. Enkele dagen later werd het een mirakel. Toen vond een arbeider een O.L. Vrouwbeeldje in de nabijheid van de pas ontdekte bron.

O.L. Vrouw draagt het „Kindje Jezus”. Het beeldje is slechts 32 cm hoog. Na het opduiken van het beeld vinden we een verrouwde legende terug.

Het beeldje wilde immers alleen vereerd worden op de plaats waar het gevonden was.

Het verdween van bij de werknemer die het gevonden en blijkbaar meegenomen had. Men vond het bij de bron terug.

Bij de Edele Dames van het Kasteel bleef het al evenmin.

Nadien plaatste de pastoor van St.-Gillisdorp het in het tabernakel van de kerk en ook daar verdween het beeld. Opnieuw werd het in de omgeving van de bron teruggevonden. Er werd vervolgens beslist om op die bewuste plaats een kapelletje op te richten. De kapel bood slechts plaats aan enkele mensen en werd daarom „la Petite Chapelle” gedoopt, een naam die tot op vandaag nog wordt gebruikt. Logischer wijze kreeg het beeld de naam van „Notre Dame de la Fontaine”.

Van meet af aan kenden het beeld en de kapel een grote toeloop. Zieken en gebrekkigen kwamen er bidden voor genezing. Vooral in tijden van epidemieën – zoals de pest bevoorbeeld – werd het zeer erg druk in en rond de kapel. Ook bij het beleg van de stad en bij diverse aanvallen werd er in de kapel van O.L. Vrouw gebeden.

De vissers trokken vóór en na hun campagne steeds naar O.L. Vrouw om haar bescherming af te smeken en nadien om haar te danken.

Volgens de overleving beschermde het beeldje de stad. Dit gebeurde pas twee jaar na de ontdekking. Een vloot Engelse schepen kwam zich in 1405 voor Duinkerke leggen, viel niet aan, en keerde terug. Later viel het tegen. Duinkerke werd namelijk in 1436 door de Engelsen, in 1488 door de Fransen en in 1489 door de Oostenrijkers overspoeld.

De kapel overleefde evenwel alle geweld. Na de overrompeling en verwoesting van Duinkerke in 1558 bleef alleen „Le Tour”

en „la Petite Chapelle” overeind. Doch ook de kapel zou uiteindelijk trieste geschiedenissen meemaken. Zo werd ze tijdens de geuzentijd gesloten. Ze bleef evenwel gespaard omdat er duchtig over werd gewaakt door getrouwe wachters die zich soldaten van de paternoster – „Soldats de la Patenôte” – noemden. Tijdens de Franse revolutie ging het evenwel helemaal verkeerd. De inboedel van de kapel werd verwoest.

De kapel werd gesloten en later als werkplaats voor de fabricatie van oorlogsprojectielen gebruikt. Op 24 maart 1794 werd de kapel door een ontploffing vernield. Het beeld van O.L. Vrouw bleef gespaard daar het in 1973 door een jonge luitenant in veiligheid werd gebracht.

In 1815 werden de eerste stenen gelegd en werd de kapel terug opgebouwd. Het beeld werd teruggeplaatst. Naderhand werd de kapel vergroot. Vanaf 1403 tot op heden werd het beeld van O.L. Vrouw, „Notre Dame de la Fontaine” of „Notre Dame des Dunes” onafgebroken vereerd. Toen het tijdens de Franse revolutie in veiligheid was gebracht gebeurde dit clandestien. Wanneer men vandaag de kapel in Duinkerke bezoekt, ziet men er mensen komen en gaan. Ze bidden. Ze branden er kaarsen.

Voor de vissers, en de IJslanvaarders in het bijzonder, hadden destijds een bijzondere verering voor O.L. Vrouw ter Duinen. In de kapel werden beschepingsmissen gehouden vóór de afvaarten. Deze beschepingsmissen gingen door in de kerk van de parochie waar de reder woonde; dus ondermeer ook in „la Petite Chapelle”. De IJslanvaarders bezochten tevens de kapel na hun terugkomst.

Terwijl de vissers op zee waren kwamen de „bazinnen”, de vrouwen van de vissers, bidden voor behouden vaart en thuiskomst van hun man. Vanaf 1853 was er een jaarlijkse afvaartmis voor alle IJslanvaarders. Deze mis werd bijgewoond door de zeeoverheid, de reders, de kapiteins en de bemanningsleden met hun nabestaanden.

In 1897 en in 1898 werd de vloot na de mis gezegend. De laatste beschepingsmis ging door in 1926. Volgens kapelaan Van Eecke – abbé van de kapel – vertrokken vanaf 1926 geen schepen meer naar IJslan vanuit Duinkerke.

(vervolgt)

Willem Lanszweert.

BRONNEN:

– Ontstaan en betekenis van ex-voto's (1) pag. 297

- Bedevaartplaatsen van Vlaamse vissers en zeelui – samenvatting causerie door W. Debrock (1) pag. 47
- „Liber Memorialis” van de St.-Niklaasparochie van Oostduinkerke
- Notre-Dame des Dunes et sa Petite Chapelle de Dunkerque - Laurentine Moritz-Bart
- De laatste Vlaamse Yslanvaarders – Juul Filliaert
- De Yslanvaarders van de Westkust – Bert Bijmens
- Wat Yslanvaarders vertelden... – W. Lanszweert

(1) Mededelingsblad „De Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke”.

## ZV organiseert koeltransporten

De Zeebrugse Visveiling (ZV) maakt werk van de organisatie van koeltransporten uit Engeland, Frankrijk en Scandinavië. Door het inzetten van gekonditioneerde vrachtwagens wil de ZV de vangsten van Belgische vissers die op afgelegen visgronden actief zijn sneller naar de Brugse afslag brengen. Het aanstellen van kontaktpersonen in enkele buitenlandse vissershavens is volop aan de gang.

Vorig jaar ging het containertransport tussen Liverpool en Zeebrugge van start. Het werd een positieve ervaring die nieuwe mogelijkheden bood. Sinds enige tijd heeft de ZV nu ook een vertegenwoordiger in het Deense Thyboron. Ook de Belgische vissers die het tongkwotum in de Golf van Biskaje opvissen kunnen sinds kort gebruik maken van een koeltransport vanuit La Pallice, de voorhaven van La Rochelle. Een aantal Zeebrugse vissers hebben daar ondertussen al gebruik van gemaakt.

Om de omzet van de Zeebrugse vismijn te verhogen legde de ZV contacten voor nieuwe aanlandingspunten in Frankrijk en Engeland. Plaatselijke vertegenwoordigers komen er wellicht in Dieppe, Boulogne en Milford Haven voor vaartuigen die uit de Ierse Zee komen. De marketing van de ZV is er op gericht om vijf tot zes service-centra tot stand te brengen waar een optimale service voor de Belgische vissers aanwezig is. De georganiseerde koeltransporten kunnen de vangsten sneller thuis brengen en boeken de reders een aanzienlijke tijdswinst.

(gw)

ELEKTRIEK  
MEKANIEK

**LOOSBERGH CH. Oud Huis** PVBA

OOSTENDELAAN 181 - 8430 MIDDELKERKE - ☎ (059) 30 03 33

- ★ Herwikkelen en herstellen van motoren en dynamos
- ★ Algemene auto-elektriciteit - autoradios - VDO tachograven
- ★ Industrie en marine toestellen - batterijen en batterijladers
- ★ Gereedschap: Metabo - Wolf - Kango - Draadsnijmachienen
- ★ Betontrillers - lasposten
- ★ Herstellen alle merken

# GROOT-BRITANNIE

In november '88 startte Het Visserijblad een reeks artikelen over de visserij in de Europese gemeenschap. Eerst gaven we een globaal beeld en in het decembernummer begonnen we de situatie land per land te bekijken. Eerst kwam Denemarken aan de beurt en vervolgens Duitsland (BRD). Vandaag gaat de reeks verder met Groot-Brittannië.

In 1987 groeide de Britse vloot met 7% wanneer we de tonnenmaat als maatstaf nemen en met 7,5% als we het vanuit het standpunt van de motorkracht bekijken. De totaalcijfers bedragen nu 158.744 brt en 809.332 Kw (31 dec. 88). Groot-Brittannië is er dus, zoals zoveel andere lidstaten, niet in geslaagd haar oriëntatieprogramma te volgen. Dat programma voorziet immers een reële vermindering van zowel de tonnenmaat als de motorkracht met respectievelijk 4,6% en 1,5% in vijf jaar.

De regering heeft dan ook maatregelen genomen. Zo komt er een nieuw scheepsregister, dat in Cardiff gecentraliseerd wordt en dat in de plaats van de huidige lokale registers. Het huidige licentiesysteem zal strenger worden en zoals zoveel andere lidstaten denkt de Britse regering er serieus aan om de controle op de vloot te versterken.

Het objectief van het meerjarenplan bestaat erin de brt van de vloot vaartuigen van meer dan 80 voet (24,38 m) te verminderen. Einde 1991 mag dat nog maar 36.863 brt (127.352 Kw) zijn. Daartegenover staat dat de vloot vaartuigen die kleiner zijn dan 80 voet lichtjes zal toenemen. In brt en Kw uitgedrukt komt dit neer op respectievelijk 104.757 brt en 620.893 Kw tegen het einde van 1991, in 1987 was dat 103.183 brt en 605.323 Kw.

De modernisering en de partiële hernieuwing van de vloot is voorzien en het uit de vaart nemen van sommige vaartuigen zal aangemoedigd worden. In 1986 waren er in Groot-Brittannië 7.900 vissersvaartuigen. Daarvan waren er ongeveer 6.000 korter dan 12 meter.

De helft van de Britse vloot is ingeschreven in Engeland en Wales (72.445 brt, begin 1987). 60% van die vaartuigen behoren tot de middenklasse (tussen de 12 en de 24 m) en zijn ouder dan 21 jaar. 48% is zelfs ouder dan 26 jaar. Een honderdtal van die vaartuigen zijn Engels-Spaans en landen

niet regelmatig aan in de streek. Ook Schotland neemt een groot deel van de Britse vloot voor haar rekening (65.373 brt, begin 1987). Deze vaartuigen zijn de jongste en de modernste van het land, zelfs al is het zo dat 50% ervan ouder is dan 15 jaar. De helft van de 1.836 vaartuigen van meer dan 12 meter zijn er geregistreerd. Tenslotte is er nog Noord-Ierland waar 10.585 brt van de Britse vloot ingeschreven is. 71% van deze vaartuigen zijn ouder dan 21 jaar.

Er werden in 1986 16.089 voltijdse vissers geteld in Groot-Brittannië en het jaar ervoor waren er dat 15.962.

In 1987 werd er in Groot-Brittannië 788.385 ton vis verkocht en dat was goed voor 435 miljoen Pond. Het jaar daarvoor was dat 716.000 ton of 362 miljoen Pond. Schotland neemt daarbij het leeuwenaandeel voor haar rekening.

In Schotland wordt de hoofdmoot gevormd door de schelvis (94.000 ton, 71,6 miljoen Pond), gevolgd door kabeljauw (49,3 miljoen Pond, 54.250 ton), Noorse kreeft 32,6 miljoen Pond voor 16.500 ton) en haring (11,5 miljoen Pond voor 96.000 ton).

In Engeland en Wales waren de belangrijkste soorten in 1987, kabeljauw (35.165 ton voor 33,2 miljoen Pond), Schol (18.800 ton, 17,1 miljoen Pond en makreel (18.800 ton, 2,1 miljoen Pond).

Er zijn niet minder dan veertien erkende producentenorganisaties. In 1985 hadden zij een aandeel van 89% in de nationale productie, dat was in 1981 nog maar 81%.

Wat de prijzen betreft: de gemiddelde prijs van makreel in de representatieve havens was 167 ecu/ton, gedurende het eerste semester van 1987, hetgeen lichtjes onder de EG-prijs ligt en iets lager is dan hetgeen daar in 1986 voor betaald werd. De schol-

prijs daarentegen lag beduidend boven de gemiddelde EG-prijs (1.355 ecu/ton tegen 1.128 ecu/ton in de EEG), maar toch onder de prijzen van 1986. Ook de kabeljauwprijs was hoger dan deze in het Europa der twaalf (1.382 ecu/ton, tegen 1.305 ecu/ton in de EEG).

In 1986 bleef de gezinsconsumptie van vis stabiel t.a.v. het vorige jaar (9,45 kg), maar er wordt wel meer uit het budget getrokken en dat ligt aan de stijgende prijzen in de sector.

Het Verenigd Koninkrijk importeert veel meer vis dan het uitvoert. In 1987 werd de totale import op 1,250 miljard Ecu berekend en de uitvoer was goed voor 595,2 miljoen Ecu. Die verhoudingen lagen het jaar daarvoor nog verder uiteen, hetgeen betekent dat de uitvoer lichtjes stijgt en de invoer afneemt.

1 ecu = 43,40 BF  
1 Pond = ± 70 BF  
0,736 Kw = 1 Pk

F.V.

## „Dag van de Zeebrugse vis” en zeewijding op zondag 9 juli

Het Zeebrugse feestcomité heeft opnieuw een uitgebreid programma uitgewerkt. Onderdelen daarvan zijn de herdenking van Sint-Georgesday op zondag 23 april en de animatie op zondag 9 juli ter gelegenheid van de vissersshulde en de zee- en vlootwijding op zondag 9 juli. Op die dag wordt voor de derde keer uitgedrukt met de „Dag van de Zeebrugse vis”. De plaatselijke horeca zal op de propagandadag voor de Zeebrugse kwaliteitsvis vismenu's aanbieden tegen niet-alledaagse prijzen.

### Uit de mijnen van Groot-Brittannië

	1986	1987	1986	1987
	in ton		in miljoen Pond	
Schotland	551.290	574.862	234,5	273,6
Engeland & Wales	144.948	193.782	114,5	146,3
Noord-Ierland	19.812	19.741	13,3	15,0
<b>TOTAAL</b>	<b>716.050</b>	<b>788.385</b>	<b>362,3</b>	<b>434,9</b>

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

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



Erkend Service Station voor Reddingvloten

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

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

noodzenders LOCAT - RADIO BEACON

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## NEDERLAND

### ■ DRIE HOPPERZUIGERS

De Scheepswerf De Merwede in Hardinxveld-Giessendam heeft een order in de wacht gesleept voor de bouw van drie hopperzuigers voor de South Shipping Company in het Britse Southampton. De opdracht vertegenwoordigt een bedrag van 550 miljoen frank. Daarmee is de orderportefeuille van De Merwede opgelopen tot 160 miljoen gulden of bijna drie miljard Belgische frank. Voor werf, die al enkele moeilijke jaren achter de rug heeft, ziet de toekomst er al een stuk rooskleuriger uit.

### Visafslag Vlissingen boekt zwaar verlies

Het gemeentelijk Vismijnbedrijf Vlissingen heeft vorig jaar ongeveer 300.000 gulden (meer dan 5 miljoen BF) verlies geboekt. Ook de omzet van de Zeeuwse visafslag viel zwaar tegen. De globale opbrengst daalde van 61 miljoen gulden (1,1 miljard) tot 36 miljoen gulden (650 miljoen).

De omzet van de vismijn in Vlissingen heeft sterk geleden onder de beperkende maatregelen. Vangstbeperkingen lagen aan de basis van een terugval met liefst veertig procent. Vooral de minder-aanlandingen van kabeljauw wogen zwaar door op de eindrekening. Zoals bekend mochten vissers uit Vlissingen en Arnhemden vorig jaar slechts vijf kisten van 40 kilogram kabeljauw per week als bijvangst aanvoeren. Ook de aanvoer van schol en tong liep achteruit. Merkwaardig genoeg had dit een prijsdaling voor de platvis tot gevolg, een tendens die ook door de gemiddelde prijs wordt weerspiegeld. De geringe aanvoer kan gedeeltelijk verklaard worden door de ernstige rellen die zich in Vlissingen afspeelden waardoor sommige vissers naar andere aanvoerplaatsen uitweken.

Het bestuur van de Gemeentelijke vismijn heeft maatregelen in het vooruitzicht gesteld om de omzet weer op peil te brengen. Ondermeer werd een aanvoervergunning aangevraagd voor verse haring en garnaal. De Vlissingen kotters die van de kabeljauwvisserij overschakelden op garnalen brengen hun vangsten nu aan wal in Breskens of op de traditionele garnaalveiling van Colijnsplaat.

### Scheveningen boekt winst

In tegenstelling met de meeste andere Nederlandse visafslagen boekte Scheveningen vorig jaar een opvallende vooruitgang. De opbrengst steeg van 52 tot 60 miljoen gulden (ruim 1 miljard B.F.), een omzetstijging van bijna vijftien procent. Bijna de helft van de omzet was afkomstig van buitenlandse vaartuigen. Met 485 aanlandingen voerde de Deense vloot de buitenlandse lijst aan. Engelse vissers kwamen 75 keer aan de afslag en de Belgen werden er 32 keer gezien. Hun aandeel bedroeg 3,8 miljoen gulden (70 miljoen B.F.).

Ook de visafslag van Urk, waar de jaarlijkse

omzet groter is dan in de drie Belgische afslagen samen, heeft geen succesjaar achter de rug. Enkele jaren terug werd er een topomzet van 240 miljoen gulden (bijna 4,4 miljard B.F.) geboekt. In '87 was dat nog 200 miljoen gulden en vorig jaar bedroeg de omzet nog 185 miljoen gulden (3,4 miljard B.F.). Niettegenstaande de afgeslankte omzet blijft Urk nog de grootste visafslag van Nederland.

### Stilligregeling Urker vloot

Voor het eerste kwartaal is door de Urker P.O. het volgende schema inzake de stilligregeling opgesteld.

Week 3	16 - 21 januari	even nummers liggen stil
Week 4	23 - 28 januari	oneven nummers liggen stil
Week 5	30 jan. - 4 febr.	gehele vloot vist
Week 6	6 - 11 februari	gehele vloot ligt stil
Week 7	13 - 18 februari	gehele vloot vist
Week 8	20 - 25 februari	even nummers liggen stil
Week 9	27 febr. - 3 maart	oneven nummers liggen stil
Week 10	6 - 11 maart	even nummers liggen stil
Week 11	13 - 18 maart	oneven nummers liggen stil
Week 12	20 - 25 maart	gehele vloot vist

Om een zo goed mogelijke spreiding te houden, dienen alle schepen zich zoveel mogelijk aan bovengenoemd overzicht te houden. Uitzondering zou gemaakt kunnen worden, indien al bindende afspraken gemaakt zijn voor reparatie etcetera of dat een bedrijf met bijvoorbeeld twee schepen en waarvan de nummers beiden eindigen op even of beide op oneven, het beter vindt dat tenminste elke week een kotter in zee is.

Het bestuur van de P.O. verzoekt de vissers dringend in deze gevallen dit te melden op het kantoor, zodat men hiervan aantekening kan maken en bij eventuele vragen aan kan geven, waarom een bepaald schip een andere periode verkozen heeft.

## DUITSLAND

### ■ CAMPBELL SOUP AKTIEF

De Amerikaanse Campbell Soup Company, die vorig jaar het Oostendse bedrijf Morubel overnam, is nu op pad in Duitsland. Momenteel wordt werk gemaakt van de overname van het viskonservenbedrijf Kattus uit Ratingen (Nordrhein-Westfalen). De Campellgroep die al de hand legde op de bedrijven Lacroix, Beeck-Feinkost en Skandinavien- und Südimport neemt hierdoor verdere uitbreiding op de Europese markt.



## DENEMARKEN

### ■ NIEUWBOW IN TREK

De Deense scheepsbouw kent een heropleving. Het is immers jaren geleden dat er nog bestellingen voor 75 schepen binnenliepen. Dat levert de sektor 15 miljard Deense kroon (80 miljard B.F.) op. De talrijke bestellingen worden toegeschreven aan de groeiende wereldeconomie. Bovendien zou de introductie van een Deens Internationaal Scheepvaartregister enkele tientallen schepen aantrokken hebben. Het register telt momenteel 512 vaartuigen.



## IJSLAND

### ■ VIERDE DEVALUATIE

Na drie devaluaties op rij vorig jaar heeft de IJslandse centrale bank begin januari de kroon nogmaals 4,9 procent in waarde verminderd tegenover de dollar. Aan de basis van de economische crisis ligt de voortdurend dalende visprijs waardoor de export van vis, de belangrijkste inkomstenbron van IJsland, steeds minder opbrengt. De muntontwaarding van de kroon bedraagt nu bijna een kwart in minder dan één jaar tijd (1 B.F. = 0,77 ISK). Eerste minister Hermansson die een centrum-linkse regeringskoalitie leidt kondigde maatregelen aan om de exporterende bedrijven, en dat is hoofdzakelijk de vissector, te ondersteunen.

**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**



# Hulp in Nood



## HOOFDZETEL:

Hendrik Baelskaai 27, OOSTENDE

Tel. (059) 32 16 89

Telefax (059) 32 26 17

## Bijkantoor:

Wandelaarstraat 10, ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54.55 27

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

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

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

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

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