

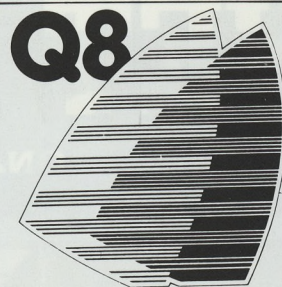
HET VISSERIJBLAD

ONAFHANKELIJK MAGAZINE VAN DE ZEE



56 ste jaar - verschijnt maandelijks - 2 juni 1989 - nr 6 - 99,- B.F.

Kuwait Petroleum (Belgium)



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

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

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”

Zeepaadje 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
HOOPDREDAKTEUR: Flor Vandekerckhove
REDAKTIERAAD: Marc Loy,
Flor Vandekerckhove, Guido Walters
MEDEWERKERS: André Baert, Edward Brouckxon, Hugo Brutin, Robert Depoortere (tekeningen), Robert Coelus, Walter Corveleyn, Walter Debrock, Frank Decerf, Roland Desnerck, P.P. Goberecht, Rika Goethaels, Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Yvon Kermarrec (tekeningen), Jef Klausling, Willem Lanzweert, Marc Loy, Daniël Pots, Ingrid Stasse, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (de laatste), Guido Walters
FAKTURATIE: Sonja Vantorre
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor Vandekerckhove, H. Baelskaai 2, Oostende
UITGEVERIJ: VZW Liefkemoers
tel: 059/32 55 59

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

Artikels overnemen mag, mits bronvermelding.

ISSN: 0776-6912



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



SEAPRINT

H. BAELSKAAI 2
8400 OOSTENDE
Tel: 059/32 55 59
Fax: 059/32 17 52

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

Openingsuren: elke werkdag van 9 uur tot 12.30 uur.

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



Omslagfoto: de vismijn te Oostende
(foto: Guido Walters)

EDITORIAAL

GAZETTEPRAAT

Je moet niet altijd geloven wat er in de kranten staat. Dat geldt ook voor Het Visserijblad.

Eerstens is er het gevreesde fenomeen dat in het jargon "de zetduivel" genoemd wordt. Gewone mensen zouden terecht zeggen dat het om tikfouten gaat. Tot vòòr enige maanden was Het Visserijblad daar berucht om. Maandelijks keken wij met schrik uit naar het resultaat. Waar had de zetduivel nu weer huisgehouden ?

Het mooiste vonden wij de zin die had moeten zijn: "De zware herstellingswerken werden uitgevoerd...", maar die helaas gezet werd als: "De zwarte herstellingswerken werden uitgevoerd...". Of hoe een kleine vormfout een heel andere inhoud aan een tekst geeft.

Die fout was voor ons ook het sein om het korrektiewerk serieus te gaan aanpakken en kijk... Wij vonden een enthousiaste medewerker die bereid was al de kopij na te kijken en te verbeteren. De man doet dit naamloos én...genadeloos. Sindsdien is het blad op dat gebied een serieus stuk verbeterd. Tweedens zijn er de fouten die met de inhoud te maken hebben. Er worden vergissingen gemaakt, gewoon omdat wij de wijsheid niet in pacht hebben. Gelukkig beschikt Het Visserijblad over een schare aandachtige en kritische lezers, die niet nalaten ons op fouten te wijzen. En wij zijn steeds blij verrast, als die lezers de moeite doen ons daarvan op de hoogte te brengen.

Zo kregen wij een brief van Ir Van De Vel, die op een aantal fouten wees in Het Visserijblad van mei II. We drukken deze brief in dit juninumnummer volledig af. Wij hebben weer één en ander bijgeleerd en we hopen dat de lezers er ook hun profijt uit trekken.

En zo wordt dit blad altijd maar beter en beter.

Voor de komende maanden hebben wij enkele verrassingen in petto. Tijdens de zomer brengen wij interessante dossiers, die ook voor toeristen boeiend zullen zijn. Zodoende hopen wij de vakantiegangers dichter bij de visserij te brengen. En we zijn fier dat we u een nieuwe medewerker kunnen voorstellen. Daniël Pots, die sterke familiale banden in de visserij heeft, start in juli e.k. een reeks over de Vlaamse vissers in Belgisch Kongo (nu Zaïre). Geen droog cijfermateriaal, maar een reeks van "vlees en bloed", met foto's en getuigenissen. Vanaf juli in dit blad. Kopen dus.

Flor Vandekerckhove

Nieuwpoortse reders gehuldigd



Het is in Nieuwpoort een jaarlijkse gewoonte na afloop van de vissersshulde de verdienstelijke reders te lauweren. Onder verdienstelijke reders wordt verstaan: zij die vorig jaar de hoogste besomming in de thuishaven maakten.

Reders Roger Calcoen en Yvan Hennebert van de N.52 Kottens II werden door de Vissershavenkommissie tot algemeen laureaat uitgeroepen. Zoals reeds bekend was de bokkentreiler goed voor een brutobesomming van ruim dertien miljoen. Als beste garnaalvissers mochten Albert Deramoudt en Hugo Nollet van de N555 Valentino naar voor treden. De rederij Dawenda kocht het vaartuig pas halfweg vorig jaar in Oostende en liet het in Nieuwpoort registreren. In minder dan een half jaar werd toch 1,1 miljoen bijeengevist. In de categorie vaartuigen van minder dan 250 pk of minder dan 30 brutoregister-ton was de eer aan Gery Vanderbeken en Luc Louwagie die met de tweerompsboot N.95 Jonas II, 7,3 miljoen besomden. De N.350 Colette van Noël Kiekens bracht 10,2 miljoen vis naar de thuishaven en werd hiermee bekroond in de categorie van 251 tot 299 pk (of minder dan 50 BRT). Tenslotte ontvingen Roland Vanhoutte en Walter T'Jaecx van de N.58 Pascin de herinneringsplakket voor de 8,7 miljoen opbrengst die ze in de categorie van meer dan 300 pk (+50 BRT) realiseerden. De vijf vaartuigen waren vorig jaar goed voor bijna een kwart van de totale brutobesomming (173 miljoen) in de Nieuwpoortse vismijn.

Tijdens de ontvangst werden ook oud-vismijndirekteur Jef Verbanck en Jean Desaever in de bloemetjes gezet voor hun jaarlijkse bijdrage bij het versieren van de vismijnhal voor de vissersmis, terwijl vaandeldrager Tuur Vanhoutte en Michel Vanelverdinghe niet over het hoofd gezien werden en dat voor wat betreft hun bijdrage aan de Week van de Visserij. (foto g.w.)

APRIL

Tong maakt alles weer goed

De totale aanvoer in de drie Belgische vissershavens, containers inbegrepen, liep in de maand april terug met 178 ton en stabiliseerde zich op 2.212 ton. Dit betekent dat de aanvoer met 7,5% teruggevallen is ten aanzien van dezelfde maand in 1988. Tegenover die algemene tendens stond de aanvoer van tong. Van deze soort werd 637 ton aangevoerd en dat was 11% meer dan vorig jaar.

Voor de tong werd ook meer betaald dan vorig jaar. Er werd 40 frank per kilo meer neergegeld en de aanvoerwaarde van deze platvis steeg tot 215 miljoen frank, zijnde twee derden van de totale besomming. (Medegedeeld door de Dienst voor de Zeevisserij)

ZEEBRUGGE

Containers uit IJsland

De Zeebrugse Visveiling N.V. zet haar containercampagne verder. Op woensdag 17 mei kwam daar voor het eerst een IJslandse container toe, op initiatief van de veiling zelf. De container bevatte 3,5 ton koolvis en 10 ton zeewolf, complementaire vissoorten dus. Volgens commercieel directeur Feys van de Z.V. behoort het tot een afspraak met de reders om vooral dergelijke soorten met het containervervoer te organiseren.

De Z.V. is zelf naar IJsland getrokken om onderhandelingen omtrent dit transport te voeren. Het is de opzet deze vissoorten vlugger en dus verser op de veiling te krijgen.

Achterhaven Zeebrugge

Het is bekend dat de Z.V. plannen heeft de veilactiviteiten naar de achterhaven te verplaatsen. Deze plannen staan nu een stap dichterbij de realisatie. Halverwege mei mocht de vennootschap een brief ontvangen van de gemeenschapsminister van Openbare Werken, de heer Johan Sauwens. Daarin vermeldde de minister dat hij besloten heeft toestemming te geven de kaaimuur te laten bouwen. De minister vermeldt nog dat hij zijn administratie opdracht gegeven heeft zo spoedig mogelijk tot de aanbesteding over te gaan.

Z.509 Telstar produktiefste Eurokotter te Zeebrugge

De directie van de Z.V. heeft reder Pauwaert en de bemanning van de Z.509 op een receptie vergast. De eurokotter die vorig jaar de hoogste besomming maakte (14,5 miljoen) was in zee toen de laureaten van de andere categorieën werden gehuldigd. Eigenaar en bemanning ontvingen een herinneringsbord en een gedenkplaat om aan boord te brengen. (g.w.)



Z.509 Telstar: gelauwerd

Nieuw dagrekord voor Z.V.

Op dinsdag 2 mei (op het feest van de arbeid werd niet gemerkt) heeft de omzet in de Zeebrugse Visveiling een nieuw dagrekord opgeleverd. De aanvoer van 152 ton was goed voor een rekordopbrengst van meer dan 29 miljoen. De aanvoer van zestien vaartuigen was niet uitzonderlijk groot, maar bestond voor meer dan de helft uit tong. De dagomzet bedroeg uiteindelijk 29,25 miljoen frank. De gemiddelde opbrengst per kilogram bedroeg circa 192 frank.

In februari werd met 222 ton de hoogste aanvoerhoeveelheid bereikt, maar die leverde "slechts" 15,66 miljoen op of 70 frank gemiddeld. Uiteraard zijn het de tongen die dit verschil maken.

Levende kreeft in Oostende



Voor de levende kreeft werd meer geboden dan op de Britse markt. (foto g.w.)

Tot vier keer toe kwam het kleine Britse vaartuig SY.86 Diana uit Bridlington (een vissershaven vlakbij Flamborough Head in Zuid Yorkshire) met een lading levende kreeften naar Oostende. Schipper Collinson had er blijkbaar smaak in gekregen, vooral omdat de prijzen meevielen. Hij maakte alvast weer rendez-vous voor de kerst- en nieuwjaarsperiode. Daags voor Hemelvaartdag zorgde de bemanning voor een primeur in Oostende. Op woensdag 4 mei bracht de SY.86 voor het eerst een lading levende kreeften op de markt, die vlot verkocht geraakte, tegen prijzen tussen de 450 en 890 frank het kilogram.

De Britse vissers waren blijkbaar erg tevreden, want een week later stonden ze opnieuw in Oostende, met een vracht levende verse noordzeekreeft. Ook een derde en een vierde bezoek bleef niet uit. Alhoewel de kopers vooral geïnteresseerd zijn in de exemplaren van 400 tot 500 gram, was er telkens een ruim koperspubliek voor de veiling die telkens de garnaalverkoop vooraf ging. De meest



Met ontzag kijken de leerlingen tijdens hun bezoek naar de grote levende kreeft, die matroos André Purius hen voorhoudt. (Foto g.w.)

gegeerde soort scoorde dan ook het hoogste. Tot achthonderd frank het kilogram. De grote exemplaren, waaronder kreeften van drie tot vier kilogram haalden maar de helft van de prijs en zijn dan ook alleen maar geschikt om een flinke portie kreeftensoep klaar te stomen. (g.w.)

Foto hiernaast: De bemanning van de SY.86 Diana met schipper John Collinson (met zijn zoon), André Purius en Robert Collinson die aan de reisjes naar Oostende een goede herinnering overhouden. (foto g.w.)



Kontrole met incident aan Oostendse vistrap

Woensdag 17 mei (en niet op maandag 22 mei, zoals in sommige kranten gemeld) heeft zich een ernstig incident voorgedaan tussen inspekteur Boerhave van het ministerie van landbouw en een schipper, tijdens een controle aan de vistrap.

Bij het ochtendgloren werd de aangevoerde vis op langte geïnspecteerd door een controleur in opleiding, de inspekteur en zijn assistent. Op verschillende plaatsen werd ondermaatse tong, pladijs en schol aangehouden.

Tevens werd de netmaaswijdte aan boord van de O.190 Renilde nagemeten en gezocht naar een binnenkuil, die uiteindelijk niet gevonden werd. Tijdens de controle diende een schipper de inspekteur een vuistslag in het gezicht toe. Van de gelegenheid werd gebruik gemaakt om een paar aangeslagen bennen vis weg te nemen.

De inspekteur legde klacht neer bij de zeevaartpolitie, waardoor het incident nog een gerechtelijk staartje krijgt voor de onderzoeksraad en de korrektionele rechtbank.

N.V. VERHEYE JOEL

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

N. 402 "Yvette" wordt ander schip

Van de N.402 Yvette (ex-O.402 Atlantis) blijft nog alleen het casco overeind. Voor de rest zijn de verbouwingswerken veel ingrijpender dan wij vorige maand in de "maand in beeld" lieten uitschijnen. Half juli moet het totaal vernieuwde vaartuig van de Koksijdse rederij N.V. Mare Nostrium opnieuw het zeegat kiezen.

De verbouwing van de N.402 zou de eerste opdracht geweest zijn voor Ostend Marine Contracting (OMC), de redersgroep die een bod deed op de failliete werf Scap in Oostende. De snelle overname is er evenwel niet gekomen omdat de curatoren het bod van OMC niet hoog genoeg vonden. De opdracht verhuisde dan maar naar de Beliardwerf Polyship in de achterhaven. Na zandstraling van de romp werd het vaartuig tot op de plaat ontmanteld. Mast, winch, brug, motor en noem maar op werden van boord gehaald. In de plaats komt een volledig nieuwe uitrusting en aankleding. De motor wordt vervangen door een nieuwe diesel van Cater Pillar (285 pk). Er komt een hulpmotor Perkins van 70 pk, een zestrommellier van Luyt en een koelinstallatie aan boord. Een volledig nieuwe brug, kookhuis en bemanningsinstallatie is voorzien. Verder wordt het schip uitgerust met twee masten en opgetuigd als een moderne bokkentreiler. Ten slotte gaat ook de schroef eraf en wordt voorzien van een nieuw exemplaar met straalhuis.

De bokkentreiler die in 1963 op de (ver-

dwenen) werf Bocher in Zeebrugge werd gebouwd voor de gebroeders Vantorre uit Heist, zal binnenkort niet meer te herkennen zijn. Omdat het vaartuig meer dan twintig jaar oud is kon de nieuwe eigenaar Norbert Vercoutter, die samen met zijn zoon Mario eigenaar is van het schip, van geen enkele steunmaatregel genieten. (tekst en foto's g.w.)

Foto hiernaast: de nieuwe 6-trommellier wordt aan boord gehesen.

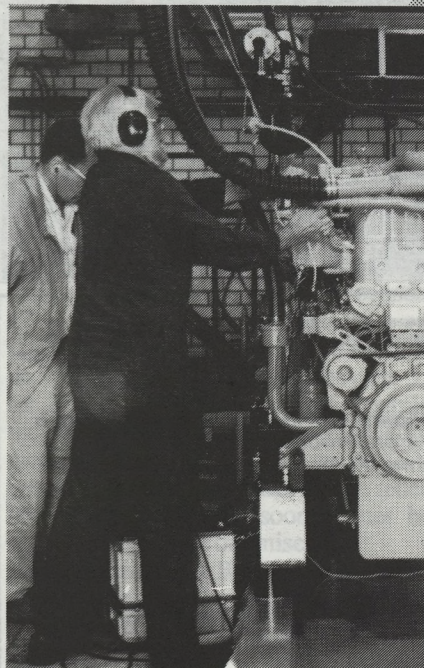


Van de oude N.402 blijft alleen nog een lege schelp over. Letterlijk alles werd van boord gehaald om het schip volledig te hernieuwen

VAN PROEF- TOT PRAKTIJKSTAND

Voor Machinefabriek Padmos is geen enkele Mitsubishi-dieselmotor een probleem. Deze dealer van Mitsubishi scheepsdiesels levert even gemakkelijk een 1500 pk hoofdmotor als bijvoorbeeld een 50 pk hulpmotor. Het Padmos-leveringsprogramma bevat, naast alle typen Mitsubishi hoofd- en hulpmotoren: aggregaten, generator- en havensets. Veelal bouwt en test Padmos de dieselmotoren eerst zelf, volgens Padmos-specificaties. Op de eigen proefstand worden de motoren tot 1000 pk installatie-klaar gemaakt (onder S.I.). Dat betekent: weinig tijdverlies bij het inbouwen en in-bedrijf-stellen van motoren.

De Padmos magazijn-service levert maar liefst 120.000 Mitsubishi-onderdelen uit voorraad, nieuw of gereviseerd, voor de motoren-types: DQ/SE/DS/DB/DE/D-14, D-16, D-20/SB/SA/SN.



Via onze unieke ruilservice kunt u onderdelen laten vervangen voor vrijwel nieuwe. Dit ruilservice-systeem is er ook voor complete Mitsubishi-motoren; een geld- en tijdsbesparende oplossing.

Padmos heeft een onderhoudsteam met speciaal opgeleide monteurs die elke-dag-service leveren van Duinkerken tot aan Denemarken.



PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

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

Padmos: de echte scheepsdieselspecialist

Het blijft in de familie

De eigendomsstructuur van de zeevisserijvloot en de tewerkstelling aan boord is zeer familiaal gebonden. In veel gevallen gaan de vaartuigen over van vader op zoon, echtgenotes zijn mede-eigenaars, familieleden maken deel uit van de bemanning. Omdat steeds meer familiale ondernemingen overschakelen op een vennootschapsvorm is dit voor de buitenstaander niet meer meteen duidelijk. Toch blijft de exploitatie van het overgrote deel der rederijen in familiale handen. Het feit dat meer dan negentig procent van de rederijen slechts over één vissersvaartuig beschikt, wijst duidelijk in die richting. Om de familiale banden in de visserij te illustreren, hebben we gedurende de voorbije maand enkele situaties op foto vastgelegd. We hadden geluk, want het toeval wilde dat de O.108 Arent, de Z.50 Tijn en de Z.583 Angelina precies op dezelfde dag aan de markt kwamen in Oostende. Op het eerste gezicht niet ongewoon. Wanneer men echter weet dat de drie schippers

broers zijn en er nog een vierde broer als bemanningslid meevaart, dan is het niet meer alledaags. Freddy, Eric en Ronny Lagast moesten dus op de foto (foto links onder). De vierde broer die op de Z.50 vaart, staat dan weer centraal op het beeld met de directie van de OVA en zijn broers (foto midden). Naast hem staat reder August Hertsens van de Z.583, waarop zijn zonen Philippe en Yves varen. Vader en zonen Hertsens dus ook op de foto. (foto onderaan).

Ook in Nieuwpoort troffen dergelijk familiaal verband aan. Op de N.58 Pascin van schipper Roland Vanhoutte en Walter T'Jaeckx zitten ook drie broers. Mede-eigenaar-machinist Walter is aan boord omringd door zijn broers Yvan en Redgy (foto bovenaan).

Oud-visser Daniël T'Jaeckx had nog een vierde zoon in de visserij, die het leven verloor bij de ramp met de N.512 Ingrid (foto's GW).



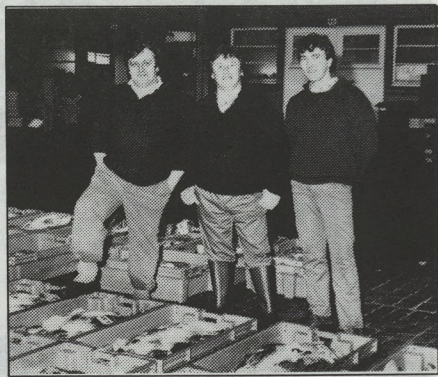
Schipper Roland Vanhoutte en de gebroeders T'Jaeckx.



Halchef Passchijn, OVA-direkteur Roger Cattoor, voorzitter Willy Versluys, reder Hertsens en François, Ronny, Eric en Freddy Lagast.

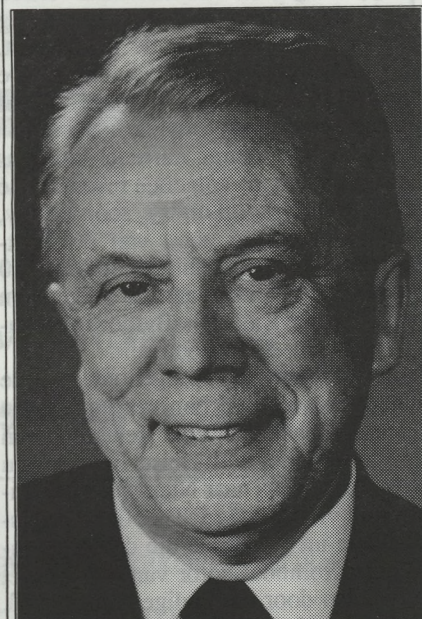


De schippers Freddy, Eric en Ronny Lagast



De reder Hertsens en zonen Philippe en Yves

ALFONS LARIDON



10 de plaats effectief
SP-lijst nr 8
Geef deze kandidaat uw
voorkeursstem

Schepen komen en gaan te Nieuwpoort

Z.408 Speranza wordt opnieuw omgedoopt tot N.408

De samenstelling van de Nieuwpoortse vissersvloot ondergaat door eigenaarswissels, nieuwbouw en verkopen van vaartuigen regelmatig wijzigingen. Vorig jaar verlieten de N.597 Jupiter en de N.15 De Kottens de IJzerhaven. Nieuwkomers waren de N.126 Skylight, N.402 Yvette en N.555 Valentino. Ook dit jaar blijven de rederijen niet bij de pakken zitten. Binnenkort wordt de nieuwe Eurokotter N.73 Kotje verwelkomd en eerlang ook de nieuwe N.512 Ingrid, zoals elders te lezen valt in dit nummer, evenals het bericht dat de N.52 De Kottens II naar Oostende verhuist. Ondertussen is er al versterking gekomen door de aankoop van de Z.408 Speranza door Noël Kieckens, die voortaan opnieuw onder de Nieuwpoortse vlag vaart, wat in de tweede helft van de jaren zeventig ook het geval was.

De N.408 Speranza kreeg zijn herdoop op zaterdag 29 april in de Nieuwpoortse vissershaven. In aanwezigheid van meter Gladys Zwaenepoel en peter Roland Crabbe zegende mede-pastoor Bacquaert van de O.-L.- Vrouweparochie (voor zijn priesterwijding ook visser) het vaartuig in.

Schipper-eigenaar Noël Kieckens vertrok enkele dagen later met zijn bemanning voor de eerste reis naar de Britse kust. Aan boord waren motorist Pascal De Zaeyer, matroos Dirk Vantroyen en scheepsjongen Sady Smagge.

Het ligt in de bedoeling van reder Kieckens het roer tijdens de volgende reizen toe te vertrouwen aan zijn oudste zoon Redgy, terwijl de jongste zoon van de Oostduinkerkse reder als schipper op de N.350 Colette blijft. Ook dit vaartuig is eigendom van de familie Kieckens-Byloo die het enkele jaren geleden liet bouwen.

De Z.408 werd in 1969 gebouwd op de Scheepswerven van Langerbrugge in de Gentse kanaalzone voor rekening van Constant Vantorre uit Heist. In '76 kwam de treiler al eens naar Nieuwpoort als eigendom van de rederij Theofiel Kusters-Vanhove uit De Panne die de oorspronkelijke Kromhoutmotor van 405 pk liet vervangen door de huidige Deutzdiesel. In 1981 verhuisde de bokkentreiler opnieuw naar Zeebrugge, als vaartuig van Lucien Soreyn, die het enkele jaren later doorverkocht aan de rederij Hubert Vantorre-Paeye uit Heist. Uiteindelijk zit het stalen vaartuig nu in handen van de familie Kieckens met Nieuwpoort als thuishaven. (g.w.)



De bemanning van de N.408 Speranza: reder-schipper Noël Kieckens, motorist Pascal De Zaeyer, matroos Dirk Vantroyen en scheepsjongen Sady Smagge. (foto gw)



De omgedoopte N.408 Speranza is opnieuw thuis in de Nieuwpoortse vissershaven. (foto gw)



Na het beëindigen van de eerste reis werden eigenaars, bemanning, meter, peter, vismijndirekteur en kopers op een glas vergast. (foto gw)

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

H. BAELSKAAI 6, 8400 OOSTENDE - TEL. (059) 32 28 25 FAX. (059) 33 01 48



- Erkend Service Station voor Reddingsvloten

- Nazicht brandblusapparaten

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

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

noodzenders LOCAT - RADIO BEACON

Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen

Maand april 1989

Erratum bij de veranderingen in de
maand april 1989

Wijziging benaming onderneming: Z.50
'Tijl' - Eigendom: Rederij Versluys-
Lagast BVBA i.p.v. Rederij Versluys-
Savels BVBA.

Verandering van eigendom: Z.403
'Stern' - Eigendom BVBA Stern
Bondgenotenlaan 53, 8390 Knokke-Heist.
Tel: 050/51 38 95. Zeebrief: 05.04.1989.

Z.573 'La Paloma' - Eigendom: NV De
Dyck Graaf Jansdijk 219, 8300 Knokke-
Heist. Tel: 050/60 96 00. Zeebrief:
05.04.1989.

Z.79 'Thorn' - Eigendom: NV Thor
Bondgenotenlaan 17, 8390 Knokke-Heist.
Tel: 050/51 34 10. Zeebrief van
14.04.1989.

Z.66 'Nelson' - Eigendom: BVBA Rederij
Carnas, Pannestraat 94, 8390 Knokke-
Heist. Tel: 050/51 22 29. Zeebrief:
18.01.1989.

Z.569 'Blauwvoet' - Eigendom: BVBA
Rederij West-end, Noordstraat 117, 8440
Middelkerke. Tel: 058/23 77 39. Zeebrief:
21.04.1989.

Adresverandering

Z.134 'Mercator' - Eigendom: BVBA De

Hoop, Heiststraat 59, 8380 Zeebrugge.
Tel: 050/ 54 41 37 & 050/54 44 65.
Zeebrief: 07.04.1989.

Inbouw nieuwe motor en verhoging pk
0.142 'Hermes' - Eigendom Serie
Edmond, Taboralaan 50, 8400 Oostende.
Bouwjaar vaartuig is 1957 i.p.v. 1956.
Motor Mercedes-Benz. 191 Kw - 260 pk -
bouwjaar 1988. Zeebrief 12.04.1989.

**Verandering van eigendom en
thuishaven**

Z.408 'Speranza' wordt N.408 'Speranza'.
Eigendom: Kiekens Noël-Byloo,
Nieuwpoortsesteenweg 151, 8458
Oostduinkerke. Tel: 058/23.60.92.
Zeebrief: 26.04.1989.

(medegedeeld door het hoofdwater-
schoutskantoor)

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!!!**

In de elfde eeuw stond op de plaats waar Blankenberge zich ontplooiëde een O.L.-Vrouwekapelletje, "de capelle van Scarp-hout", op een landtong. In 1334 maakt een storm de landtong onbruikbaar en het beeld werd verplaatst. Enkele jaren later vonden Blankenbergse vissers het O.L. Vrouwebeeld drijvend op de golven. Ze brachten het terug, maar 's anderendaags lag het beeld opnieuw aan de vloedlijn. Deze keer werd het beeld met meer eerbetoon naar het devotie-oord gebracht. Toch lag het de volgende keer opnieuw aan het strand. Aangezien het beeld niet wilde rusten besloot men het in een korf op de rug van een ezel te plaatsen en het dier zonder leidsman zijn gang te laten gaan. De legende vertelt dat het dier onverstoord naar Meetkerke opstapte en voor de kerkpoort stopte.

Sindsdien eren de vissers elk jaar het beeld in de poldergemeente aan de moeren. Meetkerke was bij de Blankenbergse vissers trouwens goed bekend. De Blankenbergse vaart doorkruiste de dorpskom en de vissers gebruikten die vaart om hun vis naar St.-Pieters-op-den-Dijk te brengen.

Zo ontstond de jaarlijkse bedevaart naar Meetkerke. Veel gegevens zijn over die eerste periode niet gekend, maar vanaf 1861 (heroprichting van de "Gemeenzaamheid van O.-L.-V. van Meetkerke") werd alles goed bijgehouden. De jaarlijkse bedevaart op de eerste zondag na Hemelvaartdag bleef tot op heden behouden.

Ook dit jaar trok een uitgebreid gezelschap om 7 uur 's morgens te voet naar Meetkerke. Van de St.-Antoniuskerk trekken de bedevaarders biddend door de polders. Na het ontbijt in Meetkerke en de eucharistieviering voor de "Gemeenzaamheid der Blankenbergse vissers" wordt het mirakuleuze beeld in processie door het dorp gedragen. Dan zijn er nog vespers en lof en is er een ommegang door het dorp. (tekst en foto's: g.w.)



Blankenberge houdt vissersbedevaart in ere



Boven: devotie, legende en folklore liggen aan de basis van de bedevaart. Onder: Het mirakuleuze beeld wordt gedragen door gewezen Blankenbergse vissers. Links: Er wordt ook een schaalmodel van een "Blankenberse schute" meegevoerd.



Veel werk voor de Onderzoeksraad voor de Zeevaart

In de maand mei werden door de Onderzoeksraad niet minder dan dertig zaken op de dagorde gezet, waarvan tien onderzoeken, drie vorderingen en zeventien uitspraken.

Gezien het rijtje van de overtredingen tegen de zeevaartreglementen het grootst is, beschouwt men dikwijls de Onderzoeksraad als zijnde een tuchtraad, die disciplinaire straffen uitdeelt.

Nochthans is de eerste en essentiële opdracht van de Onderzoeksraad de oorzaken en de omstandigheden op te sporen, te onderzoeken en vast te stellen, van ongevallen met Belgische vaartuigen.

In de uitspraken omtrent ongevallen met vaartuigen doet de Raad aanbevelingen voor in de toekomst te nemen maatregelen door reders, kapiteins en bemanningen.

Z.200

Omtrent het vergaan van de Z.200 op 5 maart 1989 heeft de Onderzoeksraad reeds op 8 maart 1989 havenkapitein R. Ghys belast met het onderzoek.

Op 17 mei heeft Ghys in zijn eerste algemeen rapport zijn eerste vaststellingen toegelicht. De Raad heeft zonder vragen te stellen het rapport aandachtig aanhoord. De havenkapitein had de technische bijzonderheden wat gemeden om voor iedereen zo duidelijk mogelijk te zijn. Het verslag was vierledig opgesteld. Eerst werd hulde gebracht aan de overleden vissers en aan allen (Engelsen en Belgen) die geholpen hadden bij de opsporing. Dan kwam er een synthese van de gebeurtenissen in chronologische volgorde. Vervolgens gaf Ghys een kort overzicht van de vaststellingen die gedaan werden door de duikers bij het gevonden wrak. Ten laatste overwoog de havenkapitein

vijf mogelijkheden voor het vergaan van de Z.200.

1. Duikboot in de netten
2. Aanvaring door een ander schip
3. Haperen aan een onderzeese kabel
5. Kapsijzen van de Z.200

Uit het voorlopig verslag blijkt dat de vijfde mogelijkheid de meest waarschijnlijke zou zijn.

Het onderzoek is nog steeds aan de gang. In een volgende zitting (juni) komen verdere aanvullingen met getuigenissen van gewezen schippers, de duikers, de videobeelden, nieuwe gegevens uit Liverpool, enz...

We zullen de uitspraak van de Onderzoeksraad afwachten en bij gelegenheid volledig publiceren.

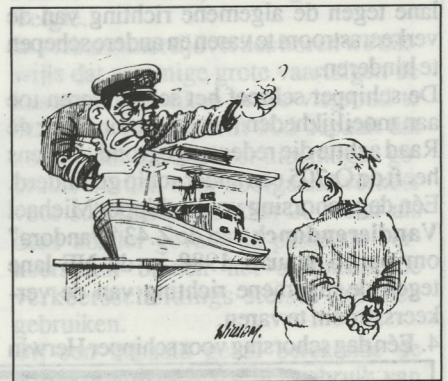
Uitspraken inzake overtredingen verkeersscheidingsstelsel (zitting van 17 mei 1989)

1. Twee dagen schorsing voor schipper Nick De Preytere van de O.303 "Girl Linda" om op 24 juli 1987 door de scheidingszone te varen i.p.v. de aangrenzende NE-lane te gebruiken.
2. Tien dagen schorsing voor schipper Leon Compernelle van de Z.96 "Jan van Gent" om op 19 juli 1987 de zone voor kustverkeer gebruikt te hebben, om naar de Golf van Biskaje te varen. (De Z.96 heeft een lengte van 37,15 meter). De schipper werd reeds veroordeeld voor gelijkaardige feiten.
3. Drie dagen schorsing voor schipper Robert Dewaele van de Z.319 "Philadelphian" om op 25 maart '87 de kustzone gebruikt te hebben. (De Z.319 heeft een lengte van meer dan 39 meter).
4. Eén dag schorsing voor schipper Ivan Eyland van de Z.284 "Vicky" om op 22

februari 1988 tegen de algemene verkeersstroom van de SW-lane te varen en daarna onder een schuine hoek de scheidingszone binnen te varen.

Afval in zee

Tien dagen schorsing voor schipper Luc Vanhove van de Z.44 "De Caine" om op 14 juni '87 ter hoogte van de buitenstroombankboei een zevental ledige olievat en een aantal schuimrubberen bakken overboord te gooien. Klacht daaromtrent werd ingediend door twee opvarenden van een pleziervaartuig.



Verlopen papieren

Een vermaning werd uitgesproken voor schipper Frank Desmit, schipper van de O.191 "Natacha", die tussen 16 juli 1988 en 26 juli 1988 acht keer uitvoer voor reises ter kustvisserij met een verlopen monsterrol en een vervallen certificaat van deugdelijkheid.

In het arrest waarschuwt de Raad dat het uitvaren met een monsterrol en/of certificaat van deugdelijkheid, waarvan de geldigheidstermijn verstreken is, voor de schipper en zijn bemanning, bij een ongeval ernstige gevolgen kan hebben.

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

En nog eens...

Overtredingen van het verkeersscheidingsstelsel (Zitting van 24 mei 1989).

1. Drie dagen schorsing voor schipper Dirk Vlietinck van de Z.38 "Manta" omdat hij op 9 november in de kustzone voer, zo gezegd met toelating van Dover Coast, die geen bevoegdheid heeft om toelating te verlenen of te weigeren. De Z.38 heeft een lengte van van 24,55 meter en had volgens het voorschrift 10 van het IAR de SW-lane moeten kruisen om in de NE-lane naar zijn bestemming te varen.
2. Zeven dagen schorsing voor schipper Roger Hubrouck van de O.705 "Morning Star" om op 23 oktober 1986 in de SW-lane tegen de algemene richting van de verkeersstroom te varen en andere schepen te hinderen. De schipper schreef het scheef varen toe aan moeilijkheden met de motor, maar de Raad achtte die reden ongegrond. Tevens heeft de O.705 een ander schip gehinderd. Eén dag schorsing voor schipper Michael Vandierendonck van de Z.43 "Pandora" om op 16 januari 1988 in de NE-lane tegen de algemene richting van de verkeersstroom te varen.
4. Eén dag schorsing voor schipper Herwin

Vantorre van de Z.162 "Van Dyck" om op 12 januari '88 de NE-lane niet onder een rechte hoek te hebben gekruist en tegen de verkeersstroom van de SW-lane te hebben gevaren.

5. Vier weken schorsing voor schipper Remi Carton van de Z.69 "De Kaper" wegens drie overtredingen van de reglementen van het verkeersscheidingsstelsel.

Op 16 januari '88 was de Z.69 aan het vissen in de NE-lane tegen de algemene richting en twee andere vaartuigen werden gehinderd en dienden uit te wijken.

Op 13 februari '88 identieke feiten als op 16 januari '88.

Op 19 februari '88 voer de Z.69 gedurende bijna vijf uren zigzag tussen de scheidingszone en de NE-lane en werd de lane verschillende keren schuin overgestoken. De schipper werd reeds eerder met vijf dagen schorsing bestraft voor twee overtredingen tegen voorschrift 10 van de IAR.

6. Eén dag schorsing voor schipper Danny Pieters van de O.316 "Aegir" om op 8 februari 1988 tegen de richting van de NE-lane te varen.

Hinderlijk varen

Drie dagen schorsing voor schipper Henri Vlietinck van de Z.586 "Mermaid" om op 28 juni 1988 de P.C. Cayman gehinderd te hebben.

De Z.586 kruiste het vaarwater Scheur van zuid naar noord ter hoogte van Scheur 5 en Scheur 6. De P.C. Cayman (9524 BRT) bevond zich op dat ogenblik afvarend in het Scheur.

Om een aanvaring te voorkomen heeft het vrachtschip achteruit moeten slaan, nadat het tevergeefs aandachtseinen had gegeven.

Oproepen op verschillende VHF-kanalen werden door de visser niet beantwoord. Volgens de loods was er ook niemand op de brug van de Z.586. Schipper Vlietinck verklaarde daarentegen dat op geen enkel ogenblik gevaar voor aanvaring ontstaan was en dat hij zich niet herinnerde dat bij het oversteken van de vaargeul een ander vaartuig in de nabijheid was gekomen. Hij had wel het schip op de radar gezien, op een afstand van één mijl.

Het vissersvaartuig had het vrachtschip aan zijn stuurboordzijde en had over stuurboord moeten wijken, om achter het koopvaardijchip over te lopen, ofwel vaart verminderen tot het schip volkomen vrij was.

De schipper beging overtredingen inzake voorschrift 5 over de goede uitkijk, inzake voorschrift 9 betreffende het kruisen van een nauw vaarwater door schepen kleiner dan 20 meter en inzake voorschrift 14 betreffende het koers kruisen van twee werktuigelijk voortbevoegen vaartuigen.

Henri Vlietinck kreeg ook nog vijf dagen schorsing om op 11 augustus met de Z.586 gestrand te zijn op golfbreker 7 voor het casino van Knokke. De volgende dag is het vaartuig bij hoog water door de sleepboot "Burgemeester Vandamme" terug vlot getrokken en is op eigen kracht de thuishaven ingevaren.

Golfbreker 7 is 606 meter lang. Bij LLWS ligt die golfbreker ongeveer 400 meter droog en 210 meter in zee. Op het ogenblik van de feiten was het water meer dan drie uur aan het zakken en mag er aangenomen worden dat de golfbreker 250 meter droog lag en dat er ongeveer 350 meter in zee stak. De schipper verklaarde in zijn zeeverslag dat hij op het moment van het vastlopen een vierde mijl uit de branding voer. De afstand (463 meter) werd vastgesteld met de radar. Tevens verklaarde de schipper dat de weersomstandigheden goed waren, geen wind, kalme zee en goed zicht.

Het staat dus zonder meer vast dat de waargenomen echo niet de branding geweest kan zijn, want in dat geval zou het vaartuig niet zijn vastgelopen. Het valt zelfs te betwijfelen of bij dergelijke weersomstandigheden de branding op de radar waar te nemen is.

Tevens staat het vast dat, gelet op het tijdstip van het vastlopen, de Z.586 op minder dan 200 meter uit de laagwaterlijn voer.

Aldus beging de schipper een overtreding





International Paint Marine Coatings

"Stoere coatings voor zee- en binnenvaart"



International Paint

Voor meer informatie:
International Paint (Nederland) B.V.
 Kleidijk 88, Postbus 856, 3160 AB Rhooon
 Telefoon 01890-13133, Fax 01890-14459
International Paint (Belgium) N.V.
 Oostkaai 12, 2060 Merksem
 Telefoon 03/644.00.66, Fax 03/644.00.06

op art. 32 van het scheepvaartreglement voor de Belgische kust dat zegt dat een vaartuig het strand niet mag naderen op een afstand van minder dan 200 meter. Die afstand wordt gerekend vanaf de laagwaterlijn.

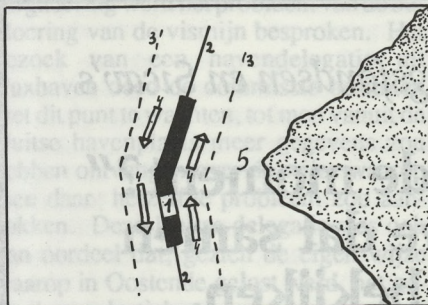
Afwezig bij afvaart

Tien dagen schorsing voor matroos Samuel Lenaers om op 25 september '87 niet aanwezig geweest te zijn op het gestelde uur van afvaart van de O.316. Dit betekent een overtreding op het arbeidskontraat en deze overtreding wordt strafbaar gesteld door art. 22 van het Tucht- en Strafwetboek.

Logboek

Een vermaning voor schipper Donald Vantorre van de N.36 "Donia" om van 31 juli '87 tot 13 augustus '87 gevaren te hebben zonder logboek (logboek bleef liggen op het waterschoutambt). Het bijhouden van een logboek is wettelijk verplichtend door de bepalingen van het KB van 20.10.1945.

Verkeersscheidingsstelsel op de zeekaart



1. Scheidingszone. 2. Scheidingslijn 3. Buitengrens der verkeersbanen. 4. Pijlen die de algemene richting van de verkeersstroom aangeven. 5. Zone voor het kustverkeer.

Over de "autostrades van de zee"

We weten dat het Nauw van Cales één van de drukst bevaren zeeroutes is. In de jaren zestig werd door verschillende zeevaartinstanties een studie gemaakt om de risico's van aanvaringen er zo min mogelijk te maken. Daarom werd een systeem uitgedacht om het zeeverkeer volgens een tweebanenstelsel te laten verlopen, zoals dit aan land is bij de autostrades.

Deze zeebanen werden op kaarten vastgelegd en in elke baan moet het verkeer in één richting gebeuren. De zeekaarten van de gebieden die een schip bevaart of zal bevaren moeten aan boord zijn.

De I.M.C.O (Intergovernmental Maritime Consultative Organisation) is bevoegd om de reglementen op te stellen voor de verkeersscheidingsstelsels. De regels van de routing zijn vervat in voorschrift 10 van de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee, goedgekeurd in België bij wet van 24.11.1975 en uitvoerbaar verklaard bij K.B. van 18.5.1983. Voorschrift 10 werd overgenomen uit de handleiding "Ships Routing" van de hogermelde IMCO.

Het is wel aanbevolen en dus niet verplicht het verkeersscheidingsstelsel te gebruiken, maar schepen die er geen gebruik van maken, moeten zo ver mogelijk van het stelsel vrij blijven om het verkeer niet te hinderen. Een vaartuig dat gebruik maakt van dit stelsel, dient alle voorschriften ervan na te leven.

Vaartuigen mogen in het scheidingsstelsel de visserij bedrijven, maar ze moeten in de juiste verkeersbaan varen en ook in de juiste richting van die baan. Sommige visserijen zoals de drijfnetvisserij kunnen en mogen niet in verkeersbanen gebeuren. Voorschriften 9c en 10i bepalen dat de doorvaart van een ander vaartuig in een nauw vaarwater, vaargeul of verkeersbaan (lane) niet mag belemmerd worden door een vissend

vaartuig.

Schippers die al vissend een lane volgen in de juiste richting en er goed vis vangen hebben nogal eens de neiging de volgende sleep in tegenovergestelde richting aan te vatten om geen tijdverlies te hebben. Op dat moment worden ze spookvaarders en stellen ze zich bloot aan grote risico's voor aanvaring en hinderen van zeeverkeer. Het alziend oog van de radarcontroleposten heeft dat al gauw door en de kustwacht is er als de kippen bij de spookvaarder te identificeren.

Rapport wordt opgesteld (voor onze vaartuigen gebeurt dat meestal door de Fransen of Britten) en overgemaakt aan België.

In verband met tijdverlies horen we dikwijls dat sommige grote vaartuigen de kustzone gebruiken omde visgrond te bereiken. Voorschrift 10d bepaalt dat zones voor kustverkeer niet mogen gebruikt worden voor doorgaand verkeer voor schepen langer dan 20 meter als deze zonder gevaar de passende verkeersbaan binnen het aangrenzende verkeersscheidings-stelsel kunnen gebruiken.

Bij een bepaald geval berekende de Rijkskommissaris dat het gebruik van de kustzone een tijds winst betekende van ongeveer een half uur, op een zeereis van 18 dagen. Vraag is dus: is het de moeite waard dat beetje tijd te winnen om daarna een drietal dagen schorsing op te lopen en nog een boete te moeten betalen?

Ook al om de kortste afstand af te leggen worden verkeersbanen schuin gekruist, daar waar 10c voorziet dat het kruisen van verkeersbanen onder een rechte hoek moet gebeuren.

Om dit alles nog voor de leek te verduidelijken publiceren we volgende maand volledig het voorschrift 10 van het IAR.

Robert Coelus

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



EEN NAAM MET FAAM

ANGLO BELGIAN CORPORATION

Marine voortstuwingsmotoren



Wiedauwkaai 43,

B. 9000 GENT

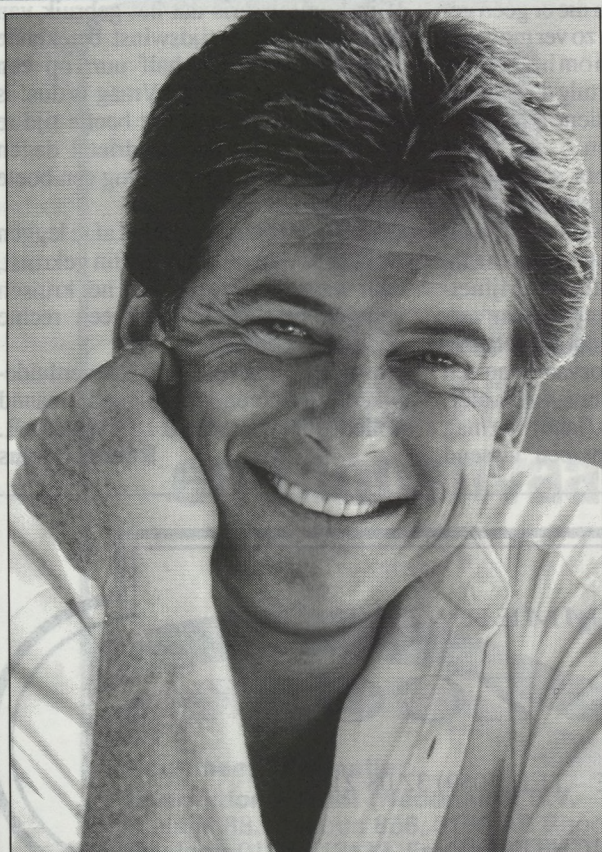
TEL. 091/23 45 41 (5 Lijnen)

Telex: 11 298 abcg b

FAX: 091/24 03 01

Kontaktpersoon Erik De Poorter

Privé tel: 091/24 43 90



BBL-Beleggingsfondsen en Sicav's

**"Het goede moment?"
Laten we dat samen
eens bekijken.**

Uw krant staat er bol van. Er gaat geen week voorbij of hij heeft het over Beleggingsfondsen hier en Sicav's daar.

En u stelt zich natuurlijk de vraag: "Is dit voor mij het goede moment? Zou ik er ook een deel van mijn spaargeld in beleggen?"

Wij denken van wel. En daarom heeft uw BBL-Kantoor voor u eenvoudige en praktische informatie klaarliggen.

Informatie over drie Fondsen en Sicav's met een gemeenschappelijk kenmerk: zij beleggen alle drie hoofdzakelijk in obligaties, wat een grote veiligheid geeft aan uw belegging.

Kom eens langs. Dan kunnen we er samen over praten, en allicht tot de conclusie komen dat dit voor u inderdaad "het goede moment is".

De BBL denkt aan u...

De geschiedenis herhaalt zich

De Oostendse vismijn wordt gemoderniseerd

Er is de jongste jaren nogal wat te doen geweest omtrent de modernisering van de Oostendse vismijn.

Maar niets is nieuw onder de zon. In de vroege jaren zestig waren er reeds identieke debatten.

Eén van onze medewerkers ging de verslagen van die vergaderingen uitpluizen en kwam tot de konklusie dat veel van de huidige problemen oud zeer zijn. Daarom - en omdat het belangrijk is je eigen geschiedenis te kennen - publiceert dit blad een reeks bijdragen over die discussies. Het eerste deel verscheen in HVB nr 3 van maart II, en het vervolg daarop kwam in HVB 4, van april. Vandaag krijgen we het derde deel.

Onze vorige bijdrage besloten wij met een weergave van de beslissingen die door het schepencollege op advies van de Commissie Modernisering Vismijn getroffen werden met betrekking tot de treinsporen tussen de Haringhalle en de erachter gelegen pakhuisen, de parkeerterreinen aan de noordkant van de vismijn en tenslotte de afsluiting van de vismijn aan dezelfde kant.

Tijdens de op 25 oktober 1963 gehouden vergadering werd het probleem van de bevoering van de vismijn besproken. Het bezoek van een havendelegatie uit Cuxhaven deed de commissie besluiten met dit punt te wachten, tot men vanuit de Duitse havenplaats meer gegevens zou hebben ontvangen over de wijze waarop men daar hetzelfde probleem zou aanpakken. Deze Duitse delegatie was ook van oordeel dat, gezien de eigen wijze waarop in Oostende gelost werd, het gebruik van plasticen bennen zou aan te bevelen zijn.

Tijdens deze vergadering werd de leden van de commissie het besluit van het Bestuur van Bruggen en Wegen ter kennis gebracht waarbij de gronden waarop de Haringhalle gebouwd was, aan de stad

Oostende zou overgedragen worden, zo ook het akkoord van de N.M.B.S. om de sporen tussen de Haringhalle en de erachter gelegen pakhuisen uit te breken.

Havenkapitein R. Becu, die wegens ziekte van Schepen-Voorzitter H. Edebau de vergadering leidde, was van mening, dat de grote en dringende vraagstukken waarvoor de Commissie zich geplaatst zag, lagen bij de uitbreiding van de los- en uitstallingsruimte en, gepaard daaraan, de omvorming van de Haringhalle tot een degelijke vismijn.

Vogende vragen drongen zich daarbij op:

- zullen de Haringhalle en de bijhorende pakhuisen geheel of gedeeltelijk worden afgebroken?

- hoe dient dit complex te worden herbouwd of aangepast?

- zullen de pakhuisen geheel of gedeeltelijk herbouwd of omgebouwd worden tot koelkamers?

Naar mening van de heer Becu had de Haringhalle een ideale hoogte - de vismijn werd te hoog bevonden - dus diende ze op het eerste gezicht niet afgebroken te worden. Om technische redenen kon er echter niet op gebouwd worden. Hij was dan ook van mening dat de haringhalle slechts kon verbonden worden met de pakhuisen en met de vismijn.

Verscheidene commissieleden konden met deze zienswijze instemmen daar zij voorzagen dat het stadsbestuur niet over de nodige kredieten voor verder reikende nieuwbouwwerken zou kunnen beschikken.

Naar mening van enkele commissieleden diende men bij prioriteit het vraagstuk van de los- en uitstallingsruimte aan te pakken. Door anderen werden twijfels geuit omtrent de E.E.G.-markt voor Oostende.

Toch diende de vismijn op tijd ingericht te zijn om, gebeurlijk, in 1967 de vreemde schepen te kunnen ontvangen.

Tot slot van deze vergadering vroeg de heer R. Becu de leden van de commissie

hun standpunt te laten kennen en hun zienswijze te verdedigen, waarna de commissie, zo nodig bij stemming, zou kunnen beslissen over de voorstellen die aan het stadsbestuur zouden gedaan worden.

Tijdens de op 6 december 1963 gehouden vergadering werd een door de heer P. Hovart opgestelde synthese over alle besproken en nog te bespreken punten doorgenomen.

Aansluitend daaraan besliste de Commissie Vernieuwing Vismijn:

1. Het Schepencollege te verzoeken, de Condukteur-Inspekteur W. Baeckelandt op studiereis te zenden, o.a. naar Cuxhaven en La Rochelle, om de vismijnen aldaar te bestuderen.

2. Het Schepencollege voor te stellen op de gronden van de Haringhalle en de bijbehorende pakhuisen een modern complex op te trekken voorzien van koelinrichtingen en grotere pakhuisen.

3. De volgende vergadering te laten doorgaan van zodra de heer Baeckelandt klaar zou zijn met zijn verslag over de bezoeken aan de buitenlandse vismijnen.

4. Als enig punt op de agenda te plaatsen: "afbraak Haringhalle en bouwen van een nieuwe halle".

Na bijna anderhalf jaar vergaderen werd aldus door de Commissie Vernieuwing Vismijn een eerste belangrijk voorstel tot modernisering van de Oostendse vismijn, aan het Schepencollege voorgelegd.

Wie toen dacht, dat er wel spoedig nagels met koppen zouden geslagen worden, zou bedrogen uitkomen.

De uitnodigingen voor de volgende vergadering zouden tot half november 1964, bijna een jaar later, op zich laten wachten. Ondertussen naderde 1967, het jaar waarin vreemde vissersschepen hun vangsten in de Oostendse vismijn zouden mogen afzetten, met rasse schreden.

C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

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

VOOR VLUJGE BEDIENING ZICH WENDEN:

Fortstraat 27, OOSTENDE
Bruggelaan 12, BREDENE

(059) 32 31 80

Griekenland

een onbekend aantal vissersboten

Iedere maand bespreekt Het Visserijblad één van de EEG-landen, die in 1992, samen met België, het eenge-maakte Europa gaan vormen. De voor-stelling van die landen gebeurt aan de hand van cijfers die relevant zijn voor de visserij. Het is er ons dus niet om te doen een reportage over die landen te maken. We geven de cijfers en niets dan de cijfers.

Met zijn 15 000 km kust en een veelheid van kreken en inhammen heeft Griekenland de natuur niet mee om een degelijke inventaris te maken van het aantal vaartuigen. De Griekse regering staat voor de grote uitdaging om een statistische dienst te organiseren en deze statistieken op te volgen. Zo werden er in de loop van 1986 en 1987, 1 500 vaartuigen "ontdekt", zonder dat één daarvan op een scheepswerf gebouwd werd.

Officieel bedroeg het aantal Griekse vaartuigen, op 1 januari 1987, 20 228 vaartuigen, goed voor een globale tonnage van 137 761 brt (brutoregister-ton) en een gezamenlijk vermogen van 568 823 Kw (0,736 Kw=1pk). Deze vloot wordt vooral gevormd door de Middellandse Zeevloot (104 718 brt en 511 127 Kw motorsterkte),

de overblijvende 30% wordt gevormd door de oceaantvloot (33 043 brt en 57 696 Kw) en die cijfers worden bereikt door een to-taal van slechts 72 schepen.

De Middellandse Zeevloot bestaat uit twee types van vaartuigen: 95% zijn kustvissers, gemiddeld 4,5 brt groot en met een ge-middeld vermogen van 26 pk. De meeste van die boten zijn minder dan 15 jaar oud. Ze worden in familiaal verband beheerd en er wordt geen toevlucht genomen tot coöperaties of producentenorganisaties. 1986 betekende overigens een keerpunt: in één jaar tijd verhoogde hun aantal met 30%, want in 1985 waren er nog "maar" 14 832 en op 1 januari 1987 was dat getal opgeklimmen tot 19 354.

De middellandse Zeevloot heeft ook nog andere vaartuigen (sennevissers, poly-valente, treilers...) en die zijn goed voor 38 806 brt en 224 853 Kw (cijfers op 1 januari 1987) Hun motoren zijn gemiddeld goed voor 150 tot 500 pk en ze hebben een gemiddelde brt van 47. Drie kwart van deze laatste groep vaartuigen is gemiddeld meer dan 20 jaar oud en de onder-houdskosten liggen relatief hoog. Het aantal is overigens lichtjes gedaald. In 1983 waren het er 843, einde 1986 was dat

nog maar 826. Hun globaal volume daarentegen is toegenomen (35 157 brt in 1983, 38 806 brt in 1987), dat geldt ook voor de motoren (182 360 Kw in 1983, 224 853 in 1987).

Wat de oceaantvloot betreft, deze bestaat uit grote diepvriesschepen die over het algemeen goed uitgerust zijn. Een gedeelte daarvan gaat op visvangst, een ander ge-deelte specialiseert zich in het vissen van garnaal. De helft van dat soort schepen is ouder dan 20 jaar. Hun aantal is aan het verhogen. In 1985 waren het er 72, daar waar er in 1985 nog maar 38 waren. Hun visgronden liggen voor de kusten van west Afrika. Overigens heeft Griekenland (samen met Italië) er bij de Europese commissie op aangedrongen de moge-lijkheid te onderzoeken om in de Soma-lische wateren (Indische Oceaan) te gaan vissen.

Er zijn ook contacten met de Tanzaniaanse overheid om aldaar te gaan vissen op rode garnaal en demersale vissoorten. Grie-kenland toont hier grote interesse voor en die interesse deelt ze met Spanje, Portugal en Italië.

De Griekse visproductie vertoont een stij-gende tendens. De totale aanlandingen ste-gen met 14% tussen 1984 (115 000 ton) en 1986 (131 500 ton). In 1986, heeft de oceaantvloot 17 300 ton aan wal ge-bracht, de kustvissersvloot 30 000 ton, terwijl de Sennevissers en de treilers in de Middellandse Zee instonden voor 84 200 ton.

In 1987 waren er zes erkende produ-ccentenorganisaties, vier ervan waren actief in de kustvaart. Maar het aandeel van die organisaties in de nationale productie is miniem: 3,4% in 1985 (3 628 ton) tegen-over 4,5% in 1983. In 1985 hebben ze vooral oesters aan wal gebracht (1 080 ton), kabeljauw (317 ton) en inktvis (5 250 ton).

En nu de sardientjes. De gemiddelde prijs daarvan bedroeg 117 Ecu per ton (1 Ecu = 43,40 B.F.). Deze prijs is voortdurend aan het stijgen wanneer we hem verge-lijken met de voorgaande jaren.

De Grieken eten gemiddeld 16 à 17 kg vis per inwoner per jaar. De visvangst verte-genwoordigt 0,3% van het bruto nationaal produkt van Griekenland en 2% van de landbouwproductie.

Rechtstreeks stelt de sektor iets meer dan 50 000 mensen te werk, 39 000 daarvan zijn vissers en het merendeel daarvan is actief in de kustvaart.

Griekenland importeert veel meer dan ze uitvoert: 76 500 ton (112,2 miljoen Ecu) visprodukten werden er in 1987 ingevoerd. 46 400 ton (84,2 miljoen Ecu) bestond uit verse, diepgevroren, gezouten en gekoelde viswaren, 7 200 ton (16,6 miljoen Ecu) bestond uit conserven en 22 300 ton was niet bestemd voor menselijke consumptie. Hetzelfde jaar voerde het land 17 500 ton (60,6 miljoen Ecu) visprodukten uit.

CREVITS Louis &

ZONEN B.V.B.A.

Import - Export

Allerlei kettingen en kettingmatten

Ankers

Herbruikbare materialen

Visserijbenodigheden

Rubber bollen en rubber ringen

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

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

Kerken vergaan, maar...

Mariabeelden blijven bestaan

PUINHOPEN, baksteen, modder en slijk, hartverscheurende taferelen en onnoemelijk menselijk leed: de eerste wereldoorlog.

Had deze oorlog zich een paar honderd jaar vroeger voorgedaan dan zou O.L. Vrouw van Lombardsijde op miraculeuze wijze alleen op stap geweest zijn; Nieuwpoort-Oostende heen en terug. Gelukkig is er Juul Filliaert die ons in zijn artikel "O.L. Vrouw van Lombardsijde - Wat er met het vermaarde beeld gedurende en na de eerste wereldoorlog gebeurde" de zaken zeer precies beschrijft... en toch ruiken we hier opnieuw op bepaalde momenten een zweem van geheimzinnigheid. Precies zoals bij vorige uitgaven van onrust en oorlogsgeweld werden te Lombardsijde de kerkschatten in veiligheid gebracht. Alle kunstschatten en kostbare toebehoorten bij het beeld van O.L. Vrouw werden in drie kisten geborgen en gedolven. Het beeld zelf bleef evenwel in de kerk staan.

Toen het gevaar voelbaar werd bracht Franciez Ollieuz, voorzitter van de Kerkraad, het beeld naar het huis van kerkheer Désiré Dewulf waar het in een "veilige" kelder zou kunnen worden ondergebracht in tijden van zeer grote nood.

Het beeld stond drie dagen lang op een kast in de beste kamer en kende zowaar een grote toeloop. De vrouw van Franciez zorgde voor de nodige publiciteit. Overal vertelde ze: "O.L. Vrouw is gered, ze mogen de kerk in brande schieten, maar Onze Vrouwtje zal niet vergaan, we hebben het naar Dies Wulfs gebracht en ge zult het zien: de Duitsch 'n zal met zijn kanons over de barriere van de kerke niet geraken." En hier komt het mysterieuze voor het eerst in deze geschiedenis naar voor. Het valt af te leiden uit het relaas van Juul Filliaert die ons als volgt verhaalt: "Dit gezegde is geen legende. Uit de meest betrouwbare bronnen werd het mij door verscheidene inwoners medegedeeld. De Duitscher is met zijn kanonnen niet over de barriere van de kerke gekomen; Duitse soldaten wel, maar geen geschut."

Na drie dagen werd het gevaar zeer groot. Op 17 oktober dook iedereen de kelder in. Drie dagen later, op 21 oktober werd de situatie zo dramatisch dat men naar Nieuwpoort vluchtte. Dies Wulf die thuis bleef om over alles te waken hield het nog geen twee dagen vol en werd nadien tijdens zijn vlucht naar Nieuwpoort door de Duitsers gedwongen rechtsom te maken en zich naar Oostende te begeven.

Te Oostende vernam hij van brave Duitse soldaten (die waren er ook) dat het beeld gezien was voor zijn deur. Ze beloofden

het beeld mee te brengen. Op die wijze kwam het beeld te Oostende terecht waar het uiteindelijk in de kerk "St. Pieter en Pauwel" werd geplaatst. Ook daar ontstond er weldra een grote devotie.

En opnieuw komen we in het mysterieuze terecht. Op 22 september 1917 werd de kerkbeuk waar O.L. Vrouw van Lombardsijde stond, in puin geschoten. Tussen de brokstukken "vond men het Beeld van O.L. Vrouw van Lombardsijde ongedeed rechtstaan."

Na de beschieting werd het beeld tot na de oorlog in de gewapende kelders van de Volksbond ondergebracht.

Uiteindelijk werd het in 1920 opnieuw in de kerk van Lombardsijde geplaatst.

De gedolven kerkschatten werden opnieuw bovengedaald doch veel van de inhoud was verrot of zwaar beschadigd. Toch konden er enkele sierraden en exvoto's gered worden.

Devotie

Zowat overal langs onze kust was er een grote devotie. Deze devotie was niet altijd alleen maar in kerken te situeren.

Te Koksijde bijvoorbeeld werd in de tweede helft van de negentiende eeuw een kapelletje opgericht door Leopold Louis Vierval en zijn echtgenote Sophia Amelia Lammerant. Het kapelletje, gelegen tussen de Kerkstraat en de hotelschool, werd bezocht door de IJslanvaarders. Het werd in 1975 door het gemeentebestuur geres-taureerd.

Te Grevelingen trokken de IJslanvaarders geregeld naar het visserskapelletje in de duinen van Klein-Filips Fort. Bij hun afvaart naar IJsland werd de vlag van het schip bij het voorbijvaren drie maal gehe-sen om Maria te groeten.

Bij de kalvariegroep, eveneens te Grave-lines, kwam men bijstand afsmeken.

Bredene

Ook te Bredene is Onze Lieve Vrouw aanwezig en ook hier vindt men een gelijk-aardige legende als bij de eerder vermelde devotieplaatsen.

Het beeld werd in de kerk geplaatst, verdween er tot drie keer toe, en er werd uiteindelijk een kapel gebouwd op de plaats die blijkbaar door het beeld zelf werd gekozen. Dat beeldje kent meerdere min of meer gelijklopende legenden.

Eén legende is zeer sterk vergelijkbaar met het verhaal van O.L. Vrouw van Duinkerke. In dit verhaal is immers sprake van een O.L. Vrouwbeeldje dat gevonden werd bij een waterput. Te Duinkerke vond men het beeld "Notre Dame des Dunes" bij een bron.

Het water van de put te Bredene werd gebruikt tegen oogziekten en werd als miraculeus bestempeld. (1)

Bij de visserskapel werden eveneens genezingen bekomen. Een blinde vrouw, en later ook haar blindgeboren kind, kregen het gezicht terug. Kreupelen die zich met een stok of met krukken hielpen, kwamen na het bidden bij de kapel zonder stok of krukken terug.

In het werk van Karel Clybouw lezen we verder dat er nog sprake is van een bijzondere genezing in 1930.

Karel Clybouw schrijft: "Wij achten het voorzichtig er met nadruk op te wijzen, dat het volgende alleen wordt gegeven ten titel van dokumentatie, en als in onmiddellijk verband staande met de geschiedenis van de kapel."

Na deze opmerking brengt hij het relaas van deze genezing.

Op 20 september werd een mejuffer van Klemskerke door de dokter als hopeloos opgegeven. De vrouw was bedlegerig en kon geen voedsel meer opnemen. Ze was uiterst verzwakt. De volgende morgen stuurde de vrouw haar zuster naar het kapelletje. Dezelfde dag kon ze reeds iets eten. Tien dagen later stond ze zelf van haar bed op. Op 4 oktober verklaarde de dokter dat er iets "buitengewoons" was gebeurd. In een getuigschrift verklaarde hij, dat "de gunstige ommekeer in de patiente haar oorsprong moest vinden in krachten, die boven de gebruikelijke geneesmiddelen stonden. Op 19 november verklaarde hij de vrouw genezen. Clybouw baseert zich op de getuigschriften van de dokter en op een verslag door de zieke zelf geschreven. De stukken berusten in de pastorie te Klemskerke.

In de kapel werd een marmeren gedenksteen aangebracht als herinnering aan deze onverwachte genezing.

De visserskapel van Onze Lieve Vrouw ter Duinen te Bredene is merkwaardig jong. De eerste kapel dateert van de 18de eeuw. Andere bedevaartsoorden waar de oorsprong van het vereerde aan een legende is gekoppeld, zijn heel wat ouder. De kapel te Bredene staat nog steeds volop in de belangstelling. In het vorig nummer van HVB verscheen een foto in de rubriek "de maand in beeld", en daarop zien we hoe de kapel herschilderd wordt in het vooruitzicht van de jaarlijkse meibedevaart.

(Vervolgt)

(1) Karel Clybouw geeft als bron: P.Fr. Steph Schoutens, Maria's Vlaanderen, 1876, Gent.

Bronnen:

- Nieuwpoortsche Geschriften, zo zag Juul Filliaert zijn Westhoek; Heembibliotheek "Bachten de Kupe", nr 16/1980. Artikel: O.L. Vrouw van Lombardzyde, Wat er met het vermaarde beeld gedurende en na de eerste wereldoorlog gebeurde.
- De IJslanvaarders van de Westkust, Bert Bijmens, V.V.V. Koksijde, 1985
- Geschiedenis van de Visserskapel Onze Lieve

Vrouw ter Duinen te Bredene, Karel Clybouw
Willem Lanzweert

Visenquête door leerlingen middenschool

Vis is in bij de jeugd

In Het Visserijblad van mei 11. maakten we reeds gewag van een uitzonderlijke perskonferentie die in Nieuwpoort gehouden werd. Uitzonderlijk omdat 12-jarigen er het hoge woord voerden.

De 74 leerlingen van het eerste observatiejaar van de RMS Gent-Mariakerke hebben tijdens hun zeeklas te Nieuwpoort een projekt georganiseerd rond de Noordzeevis. Bij het projekt hoorde een enquête. Formulieren werden toegestuurd aan zeven stedelijke en rijksscholen uit het Gentse en een school aan de kust. Zodoende werden 537 leeftijdsgenoten benaderd. Op de lijst stonden vragen als: welke vis eet je (niet) graag, lust je vis, hoe vaak eet je vis, vind je het erg dat in sommige vissen graten zitten, vind je vis duur, is het waar dat je van vis verstandig wordt...

Eén en ander gaf aanleiding tot een boeiende brochure, die besteld kan worden bij de NDALTP-infoshop, Leuvenseplein 6, te 1000 Brussel. Om het thuis te krijgen stort je 50 frank op rekening 000-0024555-14 met vermelding "infopakketten vis".

Uit de enquête komen een aantal verrassende resultaten naar voor: de kinderen eten graag vis. Kabeljauw scoort



Pannekoeken met garniaalvulling klaarmaken wordt aangetoond door de kok van de Oostendse Stedelijke Hotelschool. (foto: g.w.)

het hoogst en gaat daarbij tong vooraf, dan volgen haring, zeepaling, sardien, sprat, makreel, heilbot, rog en wijting. Vissen met mysterieuze namen zoals zeewolf, zonnevis en hondshaai zouden de kinderen wel graag eens willen proeven.

Globaal gezien komt de vis erg goed uit de enquête. Overigens kan hetzelfde gezegd worden van het gehele projekt dat de kinderen uitvoerden onder de stimulerende impuls van hun leraar Bernard Minne.

Tussen soepe... en de pattaten



'Soepe' en de vissers. Het is niet één, maar 't zijn tientallen verhalen apart. Mocht hij het gekund hebben, hij voerde zijn klanten per taxi naar hun visgronden. Oom Robert vertelt:

"Laat ik het vandaag eens hebben over Henri Vantigham, alias de bennepoeper. In zijn jonge jaren was hij nog wielrenner geweest, hij kwam slechts later in de bootsjouwerie terecht en werd uiteindelijk vislosser. Dé vislosser die omwille van zijn 'aktiviteiten' in de Oostendse vismijn gekend was tot hij er uiteindelijk omwille van diverse 'zwarte' praktijken uit werd gezet. Omdat hij te oud geworden was om nog te varen en zonder inkomen zat, schoof hij zijn aktiviteiten op naar de Hendrik Baelskaai, waar hij zich weer toelagde op de zuivere zwarte markt. Bij zijn "Georgette" had hij een, van de straatkant afgelegen, pakhuis (je moest eerst een lange smalle gang door). Dat pakhuis had hij tot privévismijn uitgebouwd. Er ontstond een ongelooflijke handel en zelfs de douane en politie mocht hij tot zijn klanten rekenen.

Ik heb in die tijd veel vis voor hem vervoerd. Mijn wagen geleeke meer op een viscamion dan op een taxi...en tot in Brussel toe was hij op de paardwedrennen bekend als de "schipper".

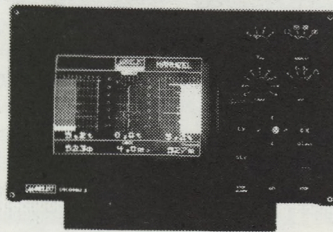
Later kocht hij zelf een auto, maar rijden kon hij niet; dat liet hij dan over aan de man van zijn assistente. Maar hij werd té welstellend, bezocht de meest chique restaurants, had altijd pakken geld bij zich en de jaroeshed liet zich voelen. Zeker toen hij vanuit Brussel met vrachtwagens naar zijn 'zaak' kwam afgezakt. Toch bleef hij een geslepen vos. Ooit kocht ik voor mijn broer die in Genk woont een benne tongen. Bovenaan lagen de prachtigste en meest verse exemplaren, daaronder was het een zootje smerlapperij!

Telkens zijn chauffeur gedronken had sloeg de schrik hem om het hart. Op zekere dag echter komt hijzelf, niet al te nuchter meer, uit de kantine van de vismijn en aanvaardt een lift van een dronken visser. Ter hoogte van de scheepswerf Scaprijden ze vlak op een verlichtingspaal. De visser is op slag dood en hijzelf heeft nog een drietal maand geleefd.

PROTEC

HET TREKKRACHT-VEILIGHEIDSSYSTEEM

voor de BOOMKORVISSERIJ



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

voor meer informatie:



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

MARINE ELECTRONICS / AUTOMATIC TRAWLING SYSTEMS

Vis- en folklorefeesten in Mariekerke-aan-de-Schelde

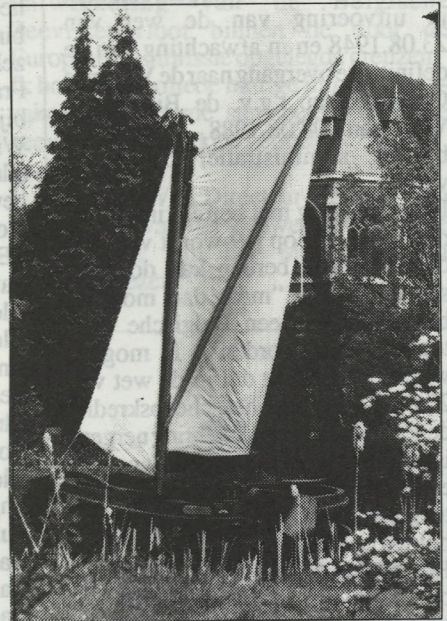
Mariekerke is een landelijk oud-visserdorp aan de Scheldeoever. Het schilderachtige dorpje, op een boogscheut van Sint-Amands, was namelijk sinds mensenheden een vissersdorp (14de eeuw). De vervuiling van het Scheldewater en de felle verzanding die het eiland voor Mariekerke deed verdwijnen, hebben de visserij de doodsteek toegebracht.

Tijdens de tweede wereldoorlog bezat Mariekerke nog een vloot van 84 boten, die omwille van de smokkelactiviteiten van de palingvissers door de bezetter grotendeels werd verwoest. De laatste visvangst hadden plaats in 1949.

De Mariekerkenaren hebben zich weten aan te passen en schakelden over op verwante bedrijvigheden, zoals visbereiding (vooral paling en haring) en de vishandel. Voor ééndagstoeristen is het een geschikte bestemming. Gekoppeld aan een wandel-

ling over de Scheldeberm komt men zonder moeite in het nabijgelegen Sint-Amands, geboortedorp van de wereldvermaarde dichter Emile Verhaeren.

Mariekerke heeft in de komende weken ook iets te bieden. De Bornemse deelgemeente beleefde tijdens het Pinksterweekeinde het zoveelste palingfestival. Tijdens het laatste weekeinde van juni (zaterdag 24 en zondag 25) staat het dorp in het teken van de vis en de visserijfolklore, een initiatief dat al twintig jaar stand houdt. Ook bekend is het driejaarlijkse passiespel dat volgend jaar opnieuw wordt opgevoerd aan de neogotische O.-L.-Vrouwekerk, waar nog tal van zaken aan de visserijverbondenheid van het dorp herinneren. Er is het monument van priester-dichter Jan Hammecker (1878-1932), die uit een opgetuigde vissersboot oprijst, en de gerekonstrueerde



De gerekonstrueerde Mariekerkse jol 124 A Petrus (foto g.w.)

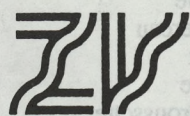
Mariekerkse jol 124 A, een roeiboot die de naam van de patroon der vissers, Petrus, draagt.

Het groene palingpad brengt de wandelaar tot in het toeristisch centrum van St.-Amands. Het oude veerhuis zit vol herinneringen aan de Franstalige dichter Emile Verhaere (1855-1916), die in het dorp geboren en begraven werd. Zijn imposante granieten graftombe kijkt uit op de Scheldebocht. Vlakbij staat ook zijn beeltenis en de fraaie staalsculptuur "De Veerman", geïnspireerd op het gedicht "Le Passeur d'Eau" van Verhaeren.

Sint-Amands ligt al in Klein-Brabant. Het is dan ook niet te verwonderen dat de aspergebereiding er een gastronomische specialiteit is, naast gevarieerde palingbereidingen. (g.w.)



Achter de Scheldeberm met de O.L.Vrouwekerk ligt het oude vissersdorp Mariekerke. In de achtergrond de kerktoeren van St.-Amands (foto g.w.)



**ZEEBRUGSE
VISVEILING NV**

**SAMEN MIKKEN
OP DE MARKT
VAN MORGEN**

Wij verzorgen Uw koeltransport tegen promotie-voorwaarden

n.v. ZEEBRUGSE VISVEILING

Vismijnstraat 12 - B 8380 Zeebrugge - tel.: (050) 54 41 20 - telex: 82120 Afslag B - fax: (050) 54 50 18

Coör.: 51°20,01'N
3°12,31'E

Erratta

Met enige verwondering heb ik kennis genomen van bepaalde vermeldingen in HVB van 5 mei 1989, met betrekking tot het scheepskrediet dat in uitvoering van de wet van 23.08.1948 en in afwachting van de definitieve overgang naar de Vlaamse Gemeenschap t.g.v. de Bijzondere Wet van 08.08.1988, door mijn bestuur administratief behandeld wordt.

In de inlassing met betrekking tot de nieuwe Z.200 op p.9 wordt vermeld dat de rederij beroep kan doen op scheepskrediet "maar dan moet de bouw ook aan een Belgische werf toevertrouwd worden". Ik moge u wijzen op het feit dat in de wet van 23.08.1948 inzake het scheepskrediet deze beperkende verplichting nergens is bepaald en dat in het verleden reeds ettelijke scheepskredieten zijn toegekend voor vaartuigen niet gebouwd op Belgische werven.

Het artikel "Een doorlichting" op pagina 34 e.v. (bedoeld wordt het artikel van de heer Freddy Pollet n.v.d.r.) geeft geen volledig korrekt beeld van de toepassing van de Belgische beleidsmaatregelen, goedgekeurd door de Europese Commissie, alsmede van de zgn. F.E.O.G.A.-steun:

- de communautaire bijstand voor de herstructurering, vernieuwing en modernisering van de vissersvloot (FEOGA-steun) bedraagt voor de vaartuigen met een lengte tussen de loodlijnen van ten hoogste 33 meter, 20% (bijlage II van Verordening 4028/86 van 18.12.1986).

- om voor communautaire bijstand in aanmerking te komen, dient de financiële bijdrage van de Lid-Staat (steunequivalent) te schommelen tussen 10 en 30%.

Tenslotte wens ik u nog te wijzen op de enigszins onduidelijke passage onderaan pagina 35, eerste kolom, met betrekking tot het bekomen van scheepskrediet:

- de stelling dat bij modernisering van het vaartuig ook 10% dient ingeleverd te worden is onjuist.

- de zin "De individuele capaciteit van een schip kan niettemin bij vervangingsnieuwbouw met 10% verhoogd worden" dient volledig los gezien te worden van het scheepskrediet aangezien deze betrekking heeft op een circulaire in toepassing van het K.B. van 28.01.1988 genomen onder de bevoegdheid van de Staatssecretaris van Landbouw en Europese Zaken, en dit volledig onafhankelijk (vervolgt op volgende bladzijde)

De juiste visbenaming (?)

DIT is een uittreksel uit een uitgebreide studie die de culinaire journalist Luc A.G. Veys maakte over de benamingen van vis, schaal-, schelp- en weekdieren die vaak in de Belgische gastronomie voorkomen. Voor het basiswerk kreeg hij de hulp en het advies van de meest vooraanstaande instanties uit de visserijwereld en de wetenschap in binnen- en buitenland. Het werd uiteindelijk een aanvaardbare consensus die misschien zelfs in de toekomst zal leiden tot de officialisering van de visbenamingen zoals dat in Frankrijk het geval is. Ondertussen is deze lijst een goede handleiding voor alle vakmensen bij het opstellen van een restaurantkaart.

Wijzen wij er verder op dat het probleem van de visbenamingen voor het ogenblik in de administratie van de regering onderwerp is van discussies en studies. Er zijn konsultaties geweest van de belanghebbenden (Nationale Federatie van Viskleinhandelaars,...) en nu moet de overheid beslissen.

ZEEVIS

Latijn	Nederlands	Frans
Alosa alosa	de elft	une alose
Alosa fallax	de fint	une alose finte
Anarhichas lupus	de zeewolf	le loup de mer
Belone belone	de geep	une orphie
Clupea harengus	de haring	le haring
Conger conger	de kongeraal	le congre
Dicentrarchus labrax	de zeebaars	le bar
Engraulis encrasicolus	de ansjovis	un anchois
Eutrigla gurnardus (1)	de grauwe poon (1)	le grondin gris (1)
Gadus aeglefinus	de schelvis	un églefin (2)
Gadus luscus	de steenbolk	le tcaud
Gadus morhua	de kabeljauw	le cabillaud (3)
Glyptocephalus cynoglossus	de hondstong (4)	le plie grise
Hippoglossus hippoglossus	de heilbot	le flétan (5)
Labrus bergylta	de lipvis	la vieille
Lamna nasus	de haringhaai	la taupe
Lepidorhombus whiffiagonis	de schartong	La cardine (6)
Limanda limanda	de schar	la limande
Lophius piscatorius	de zeeduivel (7)	la lotte de mer (7)
Merlangius merlangus	de wijting	le merlan
Merluccius merluccius	de heek (8)	le merlu (8)
Microstomus kitt	de tong-schar	la limande-sole
Molva dypterygia	de blauwe leng	le lingue bleu
Molva molva	de leng	la lingue
Mugil cephalus	de harder	le mullet
Mullus surmuletus (9)	de zeebarbeel (9)	le rouge-barbet (9)
Mustelus mustelus	de toonhaai	une émissole
Pagellus Spp	de zeebrasem	la dorade (10)
Platichthys flesus	de bot	le flet
Pleuronectus platessa	de schol (11)	la plie
Pollachius pollachius	de pollak (12)	la lieu jaune
Pollachius virens	de koolvis	le lieu noir (13)
Raja batis	de vleet	le pocheteau
Raja clavata	de rog	la raie bouclée
Reinhardtius hippoglossoides	de zwarte heilbot	le flétan noir
Salmo salar	de zalm	le saumon
Sardina pilchardus	de sardien	la sardine
Scomber scombrus	de makreel	le maquereau
Scophthalmus maximus	de tarbot	le turbot
Scophthalmus rhombus	de griet	la barbue
Scylliorhinus canicula	de hondshaai (14)	la petite roussette
Sebastes marinus	de roodbaars (10)	la dorade-sébaste (10)
Solea solea	de tong	la sole
Sprattus sprattus	de sprot	le sprat
Squalus acanthias	de doornhaai (15)	un aiguillat (15)
Squatina squatina	de zee-egel	un ange de mer
Thunnus thynnus	de tonijn	le thon
Trachinus draco	de grote pieterman	la grande vive
Trachurus trachurus	de horsmakreel	le chinchard
Trigla lucerna (1)	de rode poon (1)	le grondin rouge (1)
Tripsopterus minutus	de dwergbolk	le capelan de l'Atlantique
Zeus faber	de zonnevis	le saint-pierre

- (1) Alle trigliidae of ponen worden in de volksmond "knorhaan" genoemd
- (2) De benaming "aiglefin" staat niet meer op de Franse woordenlijst
- (3) De Franse benaming "La morue" wordt niet aanvaard in ons land
- (4) Ook "het witje" genoemd
- (5) De benaming "elbot" is een Belgicisme
- (6) Andere benaming: "La limande-cardine"
- (7) "Staartvis" wordt aan de kust veel gebruikt. Het Franse dekreet over het taalgebruik laat ook "la lotte de mer" toe. De toevoeging "de mer" is noodzakelijk omdat er ook een "lotte de rivière" ("lota lota" of "kwabaal") bestaat. "La baudroie" is nauwelijks bekend in ons land.
- (8) Ook "mooie meid" of "le colin français"
- (9) "Koningsvis" of "koning van de poon" worden niet weerhouden
- (10) "Noorse schelvis" of "rode zeebaars" worden niet aanvaard. Ook "dorade" scheidt verwarring met de echte "dorade"
- (11) "Pladijs" wordt niet aanvaard
- (12) "Vlaswijting" of "witte koolvis" worden beter niet gebruikt
- (13) In het Luikse "colin noir" genoemd
- (14) Andere benaming voor de "kleine gevlekte hondshaai"
- (15) Wordt ingelegd verkocht onder de naam "zeepaling" of "aiguille de mer en gelée".

SCHAAL- en SCHELPIEDIEREN

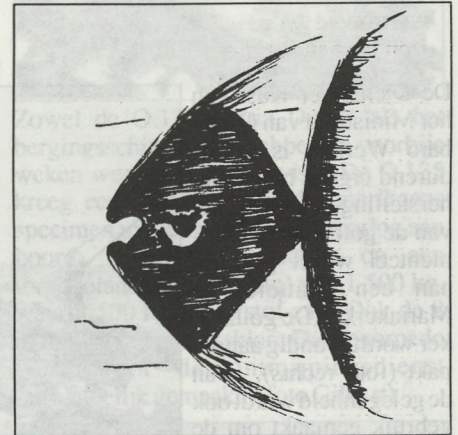
Cerastoderma edule	de kokkel	la coque
Crassostrea gigas (1)	de diepe oester	une huître creuse
Mytilus edulis	de mossel	la moule
Ostrea edulis	de platte oester	une huître plate
Pecten maximum	de st.-jakobsschelp (2)	la coquille Saint-Jacques
Buccinum undatum	de wulk	le buccin (3)
Littorina littorea	de alikruik (4)	le tourteau
Cancer pgurus	de Noordzeekrab	le tourteau (5)
Crangon crangon	de grijze garnaal	la crevette grise
Homarus gammarus	de zeekreeft	le homard
Macropipus puber	de fluwelen zwemkrab	une étrille de sable
Nephrops norvegicus	de Noorse kreeft (6) ..	la langoustine
Palinurus vulgaris	de langoest	la langouste

- (1) De Portugese oester (gryphea angulata) bestaat niet meer
- (2) Met "k" en zonder hoofdletter in het Nederlands, met kapitalen in het Frans
- (3) Ook "le bulot" genoemd
- (4) Ook "kreukel" genoemd
- (5) Ook "le dormeur" genoemd
- (6) In het Nederlands bestaat alleen "Noorse kreeft". "Langoestine" mag wel gebruikt worden in gevallen waar verwarring met de echte "kreeft" mogelijk is.

(vervolg van vorige bladzijde)

van de door de heer Minister van Verkeerswezen toendertijd opgestelde beleidsmaatregelen met het oog op de ontwikkeling van de Belgische Zeevisserijvloot binnen de door de Europese Commissie opgelegde grenzen. Ik hoop U hiermede nuttige informatie inzake het gevoerde steunbeleid t.o.v. de zeevisserij verstrekt te hebben.

Ir. L. Van De Vel, Directeur-Generaal van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart van het Ministerie van Verkeerswezen.



- 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





Op vrijdag 12 mei veilde de N.408 Speranza zijn eerste vangst onder de nieuwe eigenaars in de Nieuwpoortse vismijn. 17 kg tarbot ging tegen 1 650 frank per kilo naar vishandelaar en bennoverhuurder Georges Declerck, die dan ook het peterschap kreeg. (foto gw)

De Dienst der Kust van het Ministerie van Openbare Werken is voortdurend ergens bezig met herstelling en onderhoud van de golfbrekers. Momenteel wordt gewerkt aan een "kateic" in Mariakerke. De golfbreker wordt grondig aangepakt (foto rechts). Van de gelegenheid wordt ook gebruik gemaakt om de begroeiing weg te spuiten, om nadien de openliggende gaten weer te vullen, dat er een "kateic-spuiter" bij te pas komt is duidelijk (foto's gw)



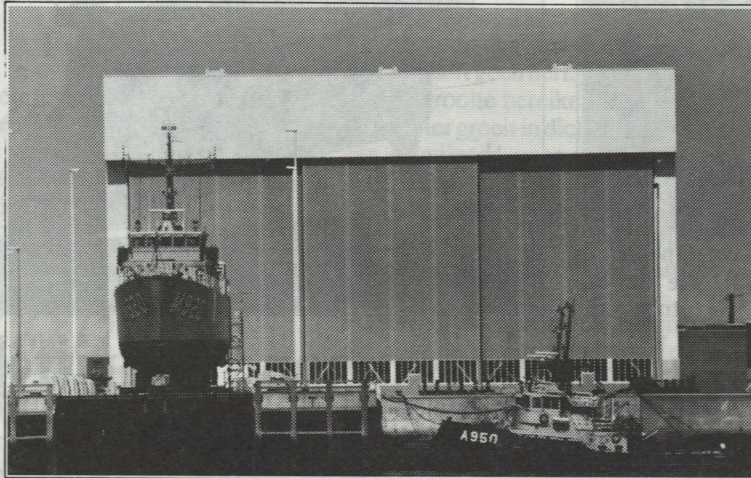
Ook Zeebrugge heeft een walradartoren, een onderdeel van de Schelderadarketen, die uit 17 bemande en onbemande posten bestaat. De toren op de westelijke havendam is een van de bemande radarposten (foto gw)

de maand in beeld



< SP-lijsttrekker voor de Europese verkiezingen en oud-minister Marc Galle was te gast op de doop en tewaterlating van de Z.510 Albrecht Rodenbach. Toen hij Het Visserijblad in handen kreeg werd hij plots een geïnteresseerd lezer. (foto gw)

De Zeemacht heeft een enorme loods voor het onderhoud van de polyester mijnenjagers in gebruik genomen. De metaalkonstruktie met scheepslift is 68 m lang, 58 m breed en 35 m hoog. In Zeebrugge kunnen nu 3 schepen gelijktijdig worden onderhouden. (foto gw) >



Als avant-première voor de Blankenbergse Havenfeesten organiseerde de heemkundige kring Dr Vandamme een voordracht over de visserij in het naam van de EEG. Gastspreker Fred Wittewrongel bedacht de aanwezigen met een visposter. (foto gw)



De jaarlijkse bedevaart naar het visserskapelletje van Bredene bracht veel volk op de been. Onder een stralende zon maakten tientallen genodigden de bidtocht van de dorpskerk naar het bedevaartoord mee. (foto Gilbert)

< Je ziet ze nog weinig, de nettenherstellers die destijds het uitzicht van de Oostendse Visserskaai bepaalden. Reder Lucien Desmit van de O.190 Renilde is een van de zeldzame Oostendse figuren die de gewoonte behouden heeft. (foto gw)

Tijdens de opening van de "Week van de Landbouw en de Visserij" in Nieuwpoort zorgde vishandelaar Vanelverdinghe opnieuw voor een prachtige vistafel. Op de koelbank lagen talrijke vissoorten, mét naamplaatje, zodat de bezoekers de minder bekende soorten leerden kennen. (foto gw) >



Zowel de O.135 Maria Duyne als het bergingsschip Norma hebben de voorbije weken weer bommen gevestigd. De O.135 kreeg een 500 kg wegend Amerikaans specimen uit de tweede wereldoorlog aan boord. De Norma stootte op een torpedolanceerbuis (foto) van 1 500 kg, waarin 500 kg springstof zat. Ook de 8 meter lange gebruiksklare Duitse torpedo werd door de ontminningsdienst onschadelijk gemaakt. (foto Gilbert)



De warmtegolf op het einde van mei heeft voor miserie gezorgd bij de sportvissers. De garnaalschuit Zeester (foto links) zonk in het Tijdok in Oostende. Er kwam dan ook heel wat werk bij kijken om de ex-O.77 Yvonne-Andrea (geschrapt in '85) weer vlot te krijgen. Ook een scheepje dat vlak voor de Ibischool ligt (foto boven) maakte een frisse duik. (foto's gw)



Albert Utterwulghé en echtgenote Annie Groen, peter en meter van de Z.510 Albrecht Rodenbach, die op de achtergrond ligt. foto's: g.w.



Z.510 Albrecht Rodenbach deze maand bedrijfsklaar

Zaterdag 6 mei was weer een feestelijke dag voor de scheepswerf De Graeve en de Zeebrugse rederij Zeemansblik van de familie Utterwulghé. Voor de werf was het dat omdat het 88ste vaartuig feilloos te water ging en voor de familie omdat zij binnen een paar weken over een nieuwe moderne bokkentreiler zal beschikken.

De Z.510 is een forse bokkentreiler, die een voortzetting is van de reeks waarin gelijkaardige vissersvaartuigen als de Z.510 Atlas, Z.60 Blue Angel en Z.243 Drakkar werden afgeleverd. Met een lengte van 36,25 meter en een breedte van 8,48 meter betreft het hier opnieuw een grote bokkentreiler ter vervanging van een plankenvisser. De Z.510 Zeemansblik II (23,80 m, 375 pk, bouwjaar '69) en vorig jaar nog de beste kreeftenputter van de Zeebrugse vloot.

Voor "peetvader" van de rederij, Albert Utterwulghé is het meteen het negende schip dat hij laat bouwen. Onder die vaartuigen zat ook al een houten Albrecht Rodenbach, de Z.549, die in 1951 op dezelfde werf werd gebouwd.

Het schip werd in minder dan één jaar tijd gebouwd om zonder enig probleem binnen de bepaalde tijd in het water te glijden. Dat gebeurde onder het oog van talrijke toeschouwers. Vader Albert en moeder Annie Groen traden ter gelegenheid van de tewaterlating en de doop als peter en meter op. Enig probleem tijdens de plechtigheid was het aan diggellen slaan van de champagnefles. Mevrouw Utterwulghé moest het na verschillende pogingen opgeven. Schipper Utterwulghé nam dan de klus maar over.

Het blijft nog een paar weken wachten op de officiële ingebruikneming van de nieuwe treiler op zaterdag 17 juni. Dan zal ook de bemanning, die onder het gezag van schipper Emile Utterwulghé vaart, volledig bekend zijn. Als matrozen werden alvast Michel Janssens, Jean-Pierre Celle en Pierre Gevaert aangemonsterd. (g.w.)



De familiefoto met SP-lijsttrekker en oud-minister Marc Galle, die de doop en de tewaterlating meemaakte



Meter Annie Groen die deskundig bijgestaan wordt door scheepsbouwer Roger De Graeve, tijdens de doop

In de reeks "Schatten van de Zee" had Robert Coelus het de vorige maand al over zeewieren. Hij nam ons daarbij mee naar het Franse Finistère waar een bloeiende algenvangst floreert. Deze maand worden de wieren verder besproken.

ZEEWIER II

Fucus

In respectabele restaurants worden oesters of zeevruchtenschotels dikwijls opgediend op een bedje van zeewieren. Deze wieren behoren meestal tot de fucussoorten, waarvan de drie voornaamste zijn: het blaas-



zee-eik

wier, het knotswier en de gezaagde zee-eik.

Deze drie soorten vindt men in de natuur vooral op rotsachtige kusten in de zones die onder water komen bij elk getij. Van oudsher zijn deze bruine wieren gebruikt als meststof, vooral voor de jonge groenten. Als kind had ik er plezier in op de eivormige lucht blaasjes van de wieren te duwen, om die dan te horen klakken. Toen wist ik nog niet dat sommige van die zogenaamde blaasjes feitelijk de voortplantingsorganen waren van het zeewier en de geleïchte specie die aan mijn vingers kleefde eigenlijk bestond uit mannelijke of vrouwelijke gameten.

Bij wieren kan men moeilijk spreken van stengels en bladeren en bloemen. Stengel, blad en bloem zijn met elkaar vergroeid en vormen meestal geen duidelijk onderscheid. Men noemt dit de thallus.

Het blaaswier (*fucus vesiculosus*) bestaat uit een zich vertakkende thallus van 20 tot 50 cm lang, met een nerf in de lengte. De thallus is voorzien van ronde of ovale gasblaasjes in groepjes van twee à drie.

Door deze gasblaasjes kan het wier drijven. Waar de golfslag rustig is heeft het blaaswier tamelijk veel van die gasblaasjes. Wier dat groeit op plaatsen die onderhevig zijn aan harde golfslag hebben bijna geen blaasjes.

Het knotswier (*ascophyllum nodosum*) wordt meer dan een meter lang en de thallus heeft geen nerf. De gasblazen kunnen de grootte bereiken van een duivei. Knotswier groeit in dichte velden en vormt een schuiloord voor vele andere kleine zeediertjes.

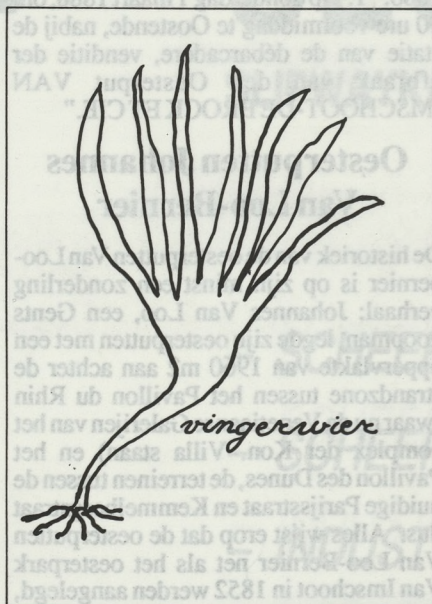
De gezaagde zee-eik heeft bruine linten met gekartelde randen. Deze wiersoort of *fucus serratus* doet denken aan het blad van een eikeboom.

Fucuswieren vindt men alleen in de zones die door de getijden regelmatig droog komen of overspoeld worden. In de Middellandse kustgebieden treft men ze niet aan, omdat de getijden daar zeer klein zijn.

In goede omstandigheden groeien de fucuswieren ongeveer 25 cm per jaar. Een soort riemwier (*himanthalia elongata*) kan zelfs een lengte van vijf meter bereiken in enkele maanden. De Bretoenen geven aan dat wier de naam van "lasou", wat een beetje doet denken aan een lasso.

Laminaria

De laminariasoorten zijn de grootste bruinwieren van de Europese kusten. Sommige bereiken een lengte van vier meter. Typisch voor deze wieren is dat ze zich op twee manieren kunnen voortplanten; op geslachtelijke wijze door gameten en op ongeslachtelijke wijze door sporen. Over de chemische samenstelling van deze wieren is veel gekend omwille



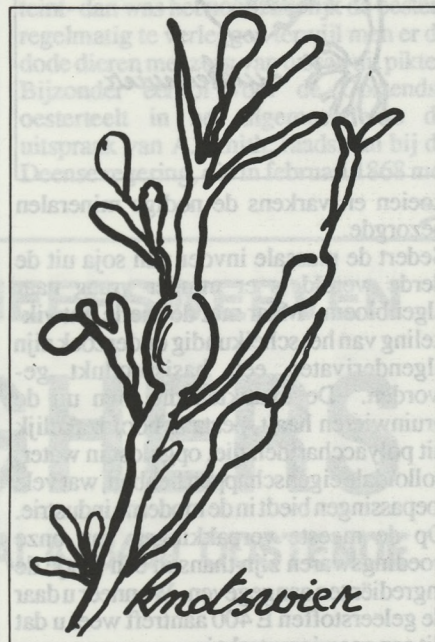
vingerwier

van de economische interesse. Maar over de fysiologie ervan heeft men nog niet veel opzoeken gedaan. Recent heeft men aangetoond dat de ontwikkeling van deze algen sterk onderhevig is aan de

temperatuur en de hoeveelheid van rode en blauwe stralen in het zonlicht. Men meent al te weten dat de duur van de bestraling een rol speelt bij de voortplanting. Het suikerwier (*laminaria saccharina*) heeft golvende randen en de thallus is regelmatig bezet met kleine blaasjes. Er is een steel die uitloopt op een net van hechtwortels. Tussen deze hechtwortels houden schelpdierjes zich schuil. Wanneer suikerriet gedroogd wordt komt er een wit poeder op de thallus. Dat poeder (mannose) smaakt zoet en vandaar ook de naam suikerwier.

Het vingervier dat een lengte van drie meter kan bereiken, wordt in Frankrijk geoogst voor de industrie. Kenmerkend voor vingervier is het loof dat lintvormig is uitgesneden. Er zijn drie soorten vingervier: *laminaria digitata* met een dikke soepele steen, *laminaria hyperborea* met een ronde kegelvormige steel en *laminaria ochroleuca* met een gladde onbuigzame steel.

Tot 1960 werden de vingervieren geoogst



knotswier

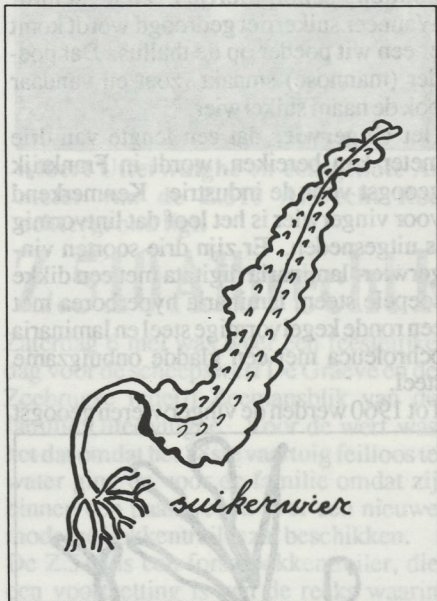
door ze af te snijden met een soort zeis en dit bij de steel. Nu wordt het vingervier machinaal uitgerukt met de hechtwortels erbij. Al rap beweerde men dat daardoor de wierdelen zouden leeggeplunderd worden. Niks bleek minder waar, want de vrijgekomen plaatsjes op de rotsbodem werden vlug ingenomen door nieuwe jonge vingervieren, waar anders de rottende overblijvende steelstukken en hechtwortels achterbleven.

Evolutie in het gebruik

Het eerste industrieel gebruik van algen was voor het vervaardigen van glas. Het verbranden van gedroogde algen leverde soda op dat een noodzakelijk element is bij de fabricatie van glas. De scheikundige Leblanc zette in 1789 een procédé op gang

om soda synthetisch te bereiden en er kwam crisis bij de algenvangers. In 1811 werd door Courtois jodium gevonden in algen en in 1824 werd een nieuwe industrie op gang gebracht.

In 1948 werd begonnen met het vervaardigen van algenbloem, een belangrijk component dat toegevoegd werd aan het voedsel voor de veestapel en aldus aan



koeien en varkens de nodige mineralen bezorgde.

Sedert de massale invoer van soja uit de derde wereld is er minder vraag naar algenbloem. Maar met de snelle ontwikkeling van het scheikundig onderzoek zijn algenderivaten een basisprodukt geworden. De extrakten die men uit de bruinwieren haalt, bestaan hoofdzakelijk uit polyacchariden die, opgelost in water, colloïdale eigenschappen hebben, wat vele toepassingen biedt in de moderne industrie. Op de meeste verpakkingen van onze voedingswaren zijn thans in een lijstje de ingrediënten aangegeven. Wanneer u daar de geleerstoffen E 400 aantreft weet u dat dit een zeewierextract is.

Voor ons land is er het laatste snuffje op het gebied van zeewierextract nl. Siwi of zeewierwater. Volgens de producent is Siwi een volledig natuurlijk zeewierextract uit verschillende types zeewieren. Als u het vermengt met water krijgt u een natuurzuivere zeewierdrink. Wie deze zeewierdrink regelmatig gebruikt over een langere periode, schenkt zichzelf een betere algemene konditie, zowel mentaal als fysiek. Van zeewieren is algemeen bekend dat zij een stimulerende werking hebben op de schildklier en op de geslachtsklieren. Deze organen bevorderen een gezonde werking van de lichaamscellen en zijn verantwoordelijk voor een verhoogd gevoel van vitaliteit en jeugdigheid.

Robert Coelus

De oesterputten in Oostende in de 19 de eeuw (III)

Zo nu en dan slaat de wetenschap hard toe in dit blad. Er wordt hier geschiedenis geschreven. Dat is dan nog het minste dat kan gezegd worden van deze reeks, die handelt over de oesterputten in Oostende.

Norbert Hostyn is verantwoordelijk voor deze artikelen. Verleden jaar had hij het over de oesterputten in de 18de eeuw (HVB 3,4 en 5 van 1988). En sinds enige tijd wordt deze vorm van aquakultuur uitgebreid behandeld voor wat de 19de eeuw betreft. Het deel dat nu volgt werd reeds voorafgegaan door twee stukken, die u terug kan vinden in HVB nr 10, november 1988 en in HVB 3, maart 1989.

Oesterparken Van Imschoot-De Brock

Deze oesterparken werden in 1852 aangelegd bij de werf op het Hazegras. Ze komen voor op het in 1856 bij Daveluy gedrukte "Plan du Port, de la Ville et des Environs d'Ostende" door Pierre Van Hercke, stadsarchitect.

Ze verdwenen al in 1888; zo luidt een annonce in de Echo d'Ostende van februari 1888: "1. Op donderdag 1 maart 1888, om 10 ure voormiddag te Oostende, nabij de statie van de débarcadère, venditie der afbraak van den Oesterput VAN IMSCHOOT-DE BROCKET CIE."

Oesterputten Johannes Van Loo-Bernier

De historiek van de oesterputten Van Loo-Bernier is op zijn minst een zonderling verhaal: Johannes Van Loo, een Gents koopman, legde zijn oesterputten met een oppervlakte van 1960 m² aan achter de strandzone tussen het Pavillon du Rhin (waar nu de Venetiaanse Galerijen van het complex der Kon. Villa staan) en het Pavillon des Dunes, de terreinen tussen de huidige Parijsstraat en Kemmelbergstraat dus. Alles wijst erop dat de oesterputten Van Loo-Bernier net als het oesterpark Van Imschoot in 1852 werden aangelegd, al zouden ze volgens kadastrale gegevens pas uit 1856 dateren. In dagbladartikelen uit 1853 werden die oesterputten "nieuw" genoemd en uit lijsten van het havenverkeer weten we ondermeer dat ze in 1854 oesters uit Burnham betrokken

(30 tin januari bv.). Ze werden aangevoerd door de Engelse sloep "Four Brothers". Het jaar erop bracht dezelfde sloep geregeld Colchester-oesters binnen voor Vanloo-Bernier (20 ton in september bv.). In 1866 bouwde Van Loo-Bernier een pakhuis (160 m²), dat in 1876 alweer verdween. Over het strand liepen buizen tot aan de zee om het nodige water voor de putten te trekken. Ze waren een hinder voor wandelaars en badkarren. Wanneer die leidingen verstopt geraakten, en dat gebeurde nogal eens, moesten ze opengemaakt worden, wat nog méér ongemakken met zich meebracht.

Van Loo werd voor de rechter gedaagd om herstellingen te hebben uitgevoerd zonder voorafgaande toelating, maar hij werd vrijgesproken.

De administratie beval echter dat hij alles wat zonder toelating gebouwd was moest afbreken, wat Van Loo weigerde. De oesterputten werden door een escouade vernield en met zand opgevuuld. Dit moet einde 1872-begin 1873 gebeurd zijn: de putten bestonden nog in 1871, want in juni van dat jaar opperde Van Iseghem in het parlement bezwaren tegen die oesterput op de zeedijk. Maar op 3 februari 1873 vroeg het gemeenteraadslid Carbon wanneer die rommel van de oesterput Van Loo-Bernier eindelijk zou opgeruimd worden. Op 14 september 1876 betaalde het Rekenhof 2 085,21 Fr solde uit, de prijs der vulwerken van de oude oesterput en herstel van de Zeedijk.

Oesterputten Rosalie Desmet
Een annonce in "La Flandre Maritime" anno 1850 verraadt ons verder nog het bestaan van een "Depot d'huîtres anglaises et homards" gelegen Kapellestraat, 16 en uitgebaat door Rosalie Desmet. Deze zaak was geen oesterpark in de échte zin van het woord, eerder een winkel waar oesters zolang in het water gehouden werden.

Gastronomisch

Als restaurants die om wille van de oesters bijzonder gerenommeerd waren, noemden we al de "jardin de la Concorde", het restaurant van de oesterputten Musin en de "Tivoli". Deze waren allemaal op een of andere manier met oesterputten in verband te brengen. Een andere eetgelegenheden was wel het café-restaurant-hotel "Pavillon des Dunes" ten Westen

van de stad, dat op 5 juni 1855 opende en dat ook bekend was voor oesters. In La Flandre Maritime (1855) vinden we volgende advertentie: "Sans abonnement. PAVILLON DES DUNES. CAFE-RESTAURANT; Cet établissement situé au bord de la mer, à deux pas des bains, donne accès aux voitures. On y trouve constamment le poisson frais, les huîtres anglaises de 1re qualité, homards, etc. à un prix modéré. Cabinet particulier pour diners de famille. Appartements garnis à louer, sur la mer et sur la campagne."

De "Belle-Epoque": bloeitijd van de Oostendse oesterteelt

In de laatste decennia der 19e eeuw werden de Oostendse oesters "Royal d'Ostende" of "Ostendaises" genaamd, een zo goed als onmisbare gang op de tafels van alle Europese paleizen, luxe-restaurants en herenhuisen.

Tot in 1914 waren de eerste-klasse oesters een zo goed als exclusieve Oostendse aangelegenheid. De faam der "Ostendaises" was zo groot dat ze een gevoelige concurrentie ging betekenen voor de oesterkultuur in de vreemde (Bretagne!).

Mettertijd stuurden buitenlandse kwekers

hun jonge oesters naar parken aan onze kusten om ze in de wateren uit te zetten en ze zo het sappige vlees, de karakteristieke finesse en smaak te laten verwerven. Minder eerlijke kwekers stuurden hun oesters via Oostende naar de verbruikers en gaven ze ook de naam "Ostendaises" mee. Ten onrechte natuurlijk, want deze oesters werden hier immers nooit geparkeerd. In de eigentijdse pers werd die bedrieglijke gewoonte dan ook regelmatig aan de kaak gesteld.

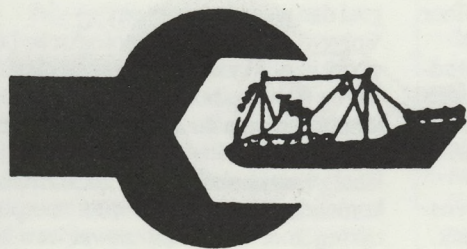
Voor de Fransen zagen die Oostende oester-voorspoed met een zeker gevoel van nijd: de vreemde oorsprong van de jonge oesters die hier opgekweekt werden was de aanleiding tot een soort lasterkampagne die Bouchon-Brandely, inspecteur der Franse Zeevisserij in 1891 op gang bracht via "L'Événement" en "Le Petit Journal": hij beweerde dat de Oostendse oesters een minderwaardig importartikel waren, dat de parken slecht gevoed werden en dat de Oostendse oesterkwekers maar één bekommernis hadden, namelijk zich zo snel mogelijk van hun uit Engeland ingevoerde oesters te ontdoen omdat de dieren na enkele weken vergingen in de vieze bassins. Tegen deze lasterlijke aantijgingen van Bouchon-Brandely werd dan ook heftig gereageerd in de Belgische pers. Het was immers géén geheim dat de oesters hier

niet geteeld werden. Ze werden aangevoerd uit natuurlijke teeltplaatsen in Groot Britannië als daar waren: Burnham, Colchester, Falmouth, Whitstable...

In de oesterparken van onze kusten (Blankenberge, Nieuwpoort, Oostende) werden deze dieren opnieuw uitgezet om ze in het zoute water die eigen verfijnde smaak en het gegeerde blanke vlees te laten krijgen. Deze eigenschappen waren het die de "Royal d'Ostende" tot de gastronomische wereldroem voerden.

Het spreekt vanzelf dat de behandeling van die oesters onaflatende zorg vergde. Zo moest men er ondermeer op letten de oesters in dunne lagen uit te spreiden op de bodems der parken. Zo bestond er minder kans dat de oesters elkaar gingen knijpen, wat anders een aanleiding tot grote sterfte gaf. Verder moest er ook op gelet worden de oesters bij hevige wind niet onbedekt te laten, daar de dieren daardoor verzwakten. Werden de oesters toch ziek -hun schelp kreeg dan een zwarte teint- dan was het noodzakelijk de oesters regelmatig te verleggen terwijl men er de dode dieren met zorg van tussen uit pikte. Bijzonder eervol voor de Oostendse oesterteelt in het algemeen was de uitspraak van A. Smith, raadsman bij de Deense regering, die in februari 1868 met

>



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

ZIERIKZEE

Heist in Zierikzee

In het Maritiem museum in Zierikzee in de Noordhavenpoort (een gebouw met Vlaamse renaissancegevel uit 1559) werd vorige maand een tentoonstelling geopend, gewijd aan "De Heijster Vissers in Zierikzee". Het betreft de oorlogsjaren tussen 1915 en 1918 toen Vlaamse vissersfamilies als vluchtelingen in het oeroude Zeeuwse havenstadje verbleven. De Oude Haven en een gedeelte van de Nieuwe Haven lagen toen vol schepen uit Heist en Zeebrugge. Ongeveer vijfhonderd vluchtelingen verbleven in die tijd gedeeltelijk aan boord, maar ook bij particulieren en later in houten noodwoningen. In totaal waren er 72 Vlaamse vaartuigen aanwezig. Tot in het begin van de jaren twintig beoefenden de Vlaamse vissers er de visserij.

De tentoonstelling omvat historisch fotomateriaal, klederdrachten, scheepsmodellen en andere historische voorwerpen uit die periode. De tentoonstelling loopt tot zondag 30 juli en verhuist dan naar Heist. Vanaf zaterdag 12 augustus tot zondag 20 augustus wordt de herdenkingstentoonstelling ondergebracht in de zaal te Ravelingen.

NIEUWPOORT

De Geschiedenis van Nieuwpoort

Onlangs verscheen het boek "De Geschiedenis van Nieuwpoort" door wijlen René Dumon. Het boek telt 600 bladzijden en beschrijft Nieuwpoort vanaf de eerste bewoning tot de jaren 1970. De auteur werd geboren te Nieuwpoort in 1891 en belandde tijdens de eerste wereldoorlog in Groot-Brittannië. Hij werd te Newcastle upon Tyne aangesteld als consul van België tot eind 1973. Hij stierf op 20 juni 1977 in Sunderland.

Gedurende veertig jaar heeft de auteur diepgaand onderzoek verricht over de geschiedenis van zijn geboortestad. Het werk telt 592 pagina's en 31 illustraties. De ingenaaiide versie van het boek kost 950 frank en voor de ingebonden versie betaalt u 1 200 frank (altijd zonder de verzendingskosten). Vanaf 1 augustus stijgt de verkoopprijs tot respectievelijk 1 050 en 1 300 frank. Bestellingen gebeuren via de dienst voor toerisme en cultuur, Stadhuis, 8450 Nieuwpoort.

WEST-VLAANDEREN

400 kustredders klaar

De Intercommunale Kustreddingsdienst West-Vlaanderen is de laatste voorbereidingen aan het treffen voor haar jaar-

lijkse operaties aan de Vlaamse kust.

Vierhonderd redders zullen opnieuw worden ingezet om 25 van de 65 km lange kust te bewaken.

De inzet van de kustreddingsdienst heeft ervoor gezorgd dat zich in de voorbije 15 jaar geen enkele verdrinking heeft voorgedaan in de bewaakte zones. De Belgische kust mag daarmee de veiligste van heel Europa genoemd worden.

De opleiding tot kustredder is bijzonder streng. Voor de jongste cursus schreven 300 jongeren in. Slechts 128 slaagden in het praktische en theoretische examen. Ze zullen van half juni tot half september in de 10 badgemeenten ingezet worden, dagelijks van 10 tot 18,30 uur.

Deze kustbewaking kost hogervermelde intercommunale jaarlijks 55 miljoen aan personeels-, werkings- en investeringskosten.

HASSELT

Visexpo '89

Van zondag 21 tot en met 23 mei gaat in Hasselt de eerste in België gehouden vakbeurs door die uitsluitend aan de nationale en internationale vishandel is gewijd.

Er wordt een wedstrijd uitgeschreven door de Belgische Beroepsvereniging voor Visdetaillisten. De deelnemers stellen op zondag 21 mei hun visschotels tentoon tussen 11 en 18 uur. Ze worden er beoordeeld door een jury voorgezeten door Etienne Cocquyt.

De Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwproducten geeft op een eigen stand informatie over de verschillende promotie-acties die de dienst opzet om het visverbruik te stimuleren.

De toegangsprijs tot de beurs in de Grenslandhallen te Brussel bedraagt 200 frank.

OOSTENDE

John Bauwens

Wie Het Visserijblad vlog gaan kopen is, wordt hiermee nog op de hoogte gebracht van de opendeurdag van de Stedelijke Visserijschool John Bauwens te Oostende. Deze dag gaat door op 3 juni. Het programma is indrukwekkend. Er is een doorlopende tentoonstelling met foto's van Patrick Pottier en Yvo Poncelet. Er zijn schilderijen van Rosette Deleu, Gustaaf Debleecker en Christian Estrade en er is een aperitiefconcert. 's Middags is er het klassiek geworden koud visfestijn. Gans de dag zijn er verschillende activiteiten, videofilms omtrent visserij en zeevaart, zware diesels aan het werk, demonstraties van manueel netten breien en over het gebruik van de nieuwste navigatieapparaten. Er is een jazzoptreden, een reuze barbecue en droogvis bij de

vleet.

Nieuw vaarseizoen zeescouts

De Oostendse zeescouts brouwden een klein feestje n.a.v. de opening van hun nieuwe vaarseizoen. Er wacht de jongens en meisjes een gevuld programma met o.m. drie kampen. Voor de welpen van 5 tot 11 jaar wordt dat Durler nabij de Luxemburgse grens. In juli trekken de 'aspiranten' naar Bomal en de verkenner en seniores gaan op trektocht op de Schelde.

Derde Noordzeedag

Op de derde Noordzeedag in het Feest- en Kultuurpaleis te Oostende is zaterdag een samenwerkingsakkoord ondertekend tussen de Belgische staat en de gewesten over het waterbeleid. Dit protocol moet leiden tot een verhoogde bescherming van de Noordzee tegen verontreiniging. Wetenschappers hebben daar ook gewaarschuwd voor de ernstige gevolgen van het dumpen van baggerspecie in zee.

NEDERLAND

Kust krimpt zienderogen

Als gevolg van natuurlijke processen zakt gans West-Nederland per eeuw 8 centimeter weg. Het oosten van Nederland gaat dan weer de hoogte in.

Volgens de Belgische Geologische Dienst wordt in ons land eveneens een zeer lichte daling van de bodem vastgesteld in de kuststreken, maar exakt cijfermateriaal terzake ontbreekt.

Heel wat deskundigen verwachten de komende honderd jaar een zeespiegelrijzing met minimaal zowat een halve meter en maximaal anderhalve meter, als gevolg van het zogeheten broeikas effect.

VISSERIJSCHOLEN

Deeltijds leren

De periodes voor het deeltijds leren in het visserijonderwijs voor het schooljaar 1989-1990 werden als volgt vastgesteld:

1. Rijksvisserijschool Heist van 11.09.89 tot 27.10.89
2. Stedelijke Visserijschool Oostende van 08.01.90 tot 23.02.90
3. Vrije Visserijschool Oostende van 23.04.90 tot 08.06.90

Er wordt aan herinnerd dat de uiterste termijn voor inschrijving voor deze periodes van deeltijds leren, vastgesteld is op maandag 4 september 1989.

Zeewijding

Op Pinkstermaandag, dag van de vissersshulde te Nieuwpoort, greep ook de traditionele zeewijding in Wenduine plaats. De processie waarin van oudsher de Blankenbergse vissers het heilig kruis meedragen, trok door de straten van Wenduine naar de rotonde, waar de zeewijding plaatsgrijpt. Op de achtergrond zorgen kleurrijk getooide bootjes met de scheepshoorn en vuurpijlen voor de sfeer. De zeewijding in Wenduine gaat terug tot in 1380 toen de gemeente nog een bloeiend vissersdorp was, dat in het begin van de vijftiende eeuw zijn teleurgang kende. Bij de ommegang die de zeewijding vooraf gaat, staat het legendarische Christusbeeld centraal. Aan dat beeld werd in onze rubriek "vissers-volksgeloof" trouwens uitgebreid aandacht besteed. Volgens de overlevering spoelde het kruisbeeld omstreeks 1500, bij stormweer, aan ter hoogte van "de kromme arm". Blankenbergse vissers vonden het beeld en brachten het naar de parochiekerk om het te vereren. s'Anderendaags bleek het beeld verdwenen en werd opnieuw aangetroffen op de vindplaats te Wenduine. Deze keer werd het beeld naar de plaatselijke kerk gebracht, waar Blankenbergse vissers het sindsdien zijn blijven vereren.

DE PANNE

Neptunusfeesten

Dit weekeinde wordt het toeristische seizoen in De Panne ingezet met de Neptunusfeesten. Zaterdag 3 juni wordt hierbij voor de nodige animatie gezorgd (bloemenmarkt, wandelconcerten, gratis tochten met amfiboot) met als sluitstuk een kleurrijk vuurwerk op de Zeedijk (22,30 u).

Zondag 4 juni om 11 uur is er de plechtige zegening van de zee, ter hoogte van het Bortierplein, gevolgd door gratis uitdeling van gebakken vis (12 en 16 uur) door de Pannevissers.

uit de jachthavens

JACHTCHARTER: OOK IN BELGIE

Wie zich de luxe van een eigen zeiljacht niet kan veroorloven of wie gewoon de voordelen van een zeiltocht wil, maar verder liefst bespaard blijft van alle rompslomp inzake ligplaats, onderhoud, taksen... vindt in "jachtcharter" een ideale formule. Wat in Nederland en Frankrijk al jaren een succes is, breekt nu ook geleidelijk in België door.

Jachtcharter: huur voor één dag, weekend, vakantie je eigen zeilboot, al dan niet met schipper.

Willy Heiler zette twee jaar geleden zo'n charter op onder "Sailing the Northsea"-vlag. Momenteel beschikt hij over drie jachten, gaande van 8,8 meter tot 10,5 meter.

Bij "Sailing the Northsea" vaart de eigenaar zelf, maar laat hij je alle faciliteiten om ook zelf het roer in handen te nemen. De huurprijs varieert van 1 250 frank per dag tot 3 000 à 3 900 voor een weekend en 5 500 tot 8 500 frank voor een midweek.

KUNSTSTOFSCHROEF

Klassieke scheepsschroeven zijn vervaardigd uit roestvrij staal, aluminium brons of ook wel gietijzer. Voor de pleziervaart heeft een fabrikant nu een schroef in carbon fiber op de markt gebracht. Het flexibeler materiaal krijgt bij grote druk een andere vorm. Dit resulteert uiteindelijk in een grotere trekkracht. Het gewicht van de schroef is tot de helft gereduceerd, waardoor bij het schakelen minder kracht op de as wordt ugeoefend. Korrosie, die vooral in zout water optreedt is uitgesloten. Een ander voordeel is dat wanneer de schroef bij hoge snelheden een obstakel raakt de schroefbladen gewoon afbreken, waardoor de lagering en vooral de koppeling en de motor geen schade oplopen. Tenslotte is een kunstschroef stukken goedkoper. Het enige nadeel is, volgens fabrikant Comprop, dat de schroeven in kunststof niet voor herstelling vatbaar zijn.

OOSTENDE: GOEDKOOP?

In het begrotingsdebat in de Oostendse gemeenteraad merkte raadslid Victor op dat noch de begrotingsanalyse, noch de bijbegroting, noch de personeelsstructuur de mogelijkheid bieden om de impact te schatten van de exploitatie van de jachthavens op de stadsbegroting.

Ondanks dit obstakel is hij er toch in geslaagd te berekenen dat de 8 500 000 frank havenrechten totaal onvoldoende zijn om de personeelslast te betalen. Bovendien, aldus het raadslid, beneficiaert de Oostendse bevolking niet van de miljoeneninjekties, die de stad jaarlijks doet in de jachthaven.

Enerzijds zijn de meeste jachten uitsluitend als "tweede verblijven" te beschouwen, waarop de taks niet werd verhoogd. Anderzijds worden meer en meer vaartuigen commercieel uitgebaat. Verhuring en sportvisserij zijn aan de orde van de dag.

Het raadslid drong dan ook aan op een kostendekkende exploitatie en een drastische verhoging van het liggeld. Immers een ligplaats voor een gans jaar kost niet meer dan 17 500 frank, nauwelijks voldoende om een tweetal maanden parkeergeld voor je auto te betalen.



VOOR DE VISSERIJ

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

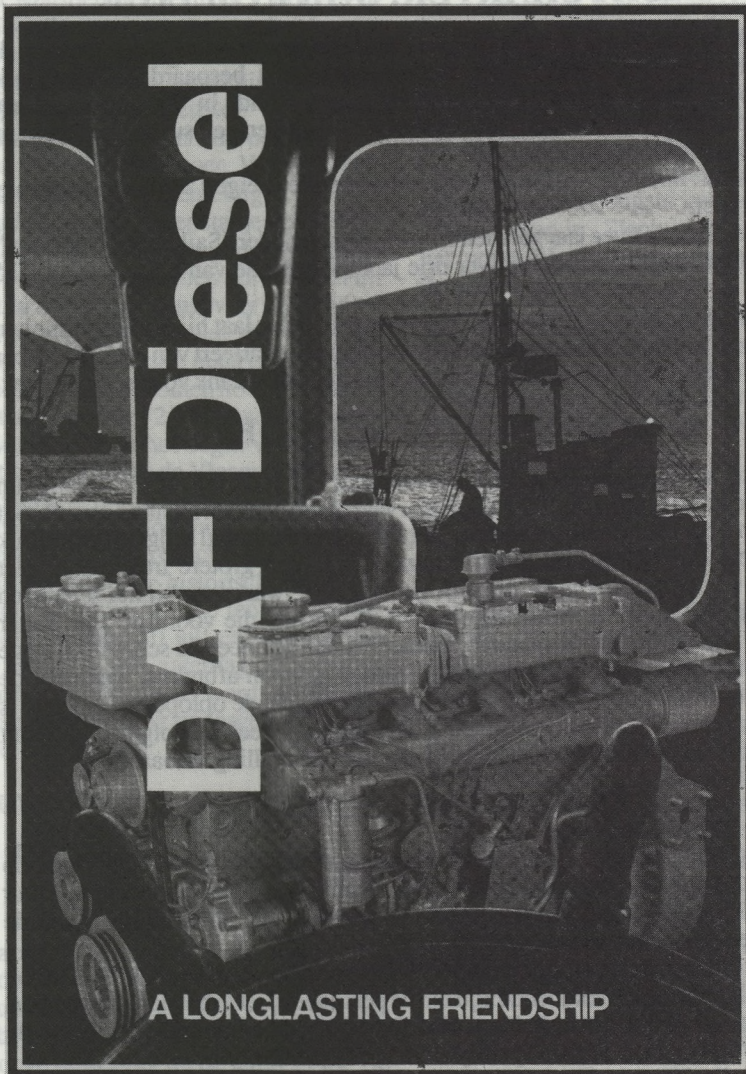
A.T.S. ZEEKUST

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

Bezoek onze toonzaal
Verkoop elektrisch materiaal



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	kW	PK	1500 t.p.m. (50 Hz)
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	kW	PK	1800 t.p.m. (60 Hz)
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

Van schepen, van mensen en van de zee

RADAR: Het is ons nu al voldoende bekend dat de kust, de Schelde en de havens voorzien zijn van een Vessel Traffic System. Daartoe bestaan er nu radarstations te Zeebrugge, Vlissingen, Terneuzen, Hansweert en Zandvliet. Het communicatiesysteem tussen deze stations bestaat o.a. uit uitgebreide telecommunicatievoorzieningen. Daarnaast bestaat er uiteraard een compleet radiocommunicatieselsel. Zo is het mogelijk dat de verscheidene vernoemde stations steeds met elkaar in verbinding blijven. Het telecommunicatiesysteem, de vaste verbindingen eigenlijk, bestaat uit niet minder dan 155 data- en telefoonlijnen, een straalverbinding en 2 coaxverbindingen. Een aantal van deze verbindingen dient vanzelfsprekend voor de koppeling van de radarinstallaties langs de kust en de Schelde. Er bestaat anderzijds een geautomatiseerd informatieverwerkend systeem of eenvoudig gezegd een computerstelsel. Langs het openbare telefoonnet kunnen zelfs de patrouillevaartuigen en de loodsboten toegang krijgen tot het Vessel Traffic System (VTS). Naast dit geheel bestaat er nog een radiocommunicatiesysteem dat wordt gebruikt voor het radioverkeer tussen de schepen en de wal en tussen de schepen onderling.

Het Nederlandse netwerk van het VTS sluit uiteraard aan op dit van België. Vanaf de Noordzeekust tot in Antwerpen staan de verkeersleiders zodoende in ononderbroken radiokontakt met de scheepvaart en met de loodsen.

Het bedrijfscommunicatiesysteem voorziet o.a. in rechtstreekse spraakverbindingen tussen de verkeersposten, alsmede de koppeling met het openbare telefoonnet. Er zijn ook verbindingen met de verkeersposten in Antwerpen en Zeebrugge.

In Vlissingen staat het hoofdgebouw of Scheldecóördinatiecentrum. Langs een vooruitstrevend computersysteem wordt hier een totaalbeeld verkregen van het gehele gebied. Het computersysteem voegt hiervoor de gegevens van de radartorens samen met de informatiestroom over de schepsbewegingen en alle andere hiermee samenhangende gegevens.

OOZAAK (1)

Alle uitspraken van de onderzoeksraad zouden moeten worden doorgelicht. Niet dat we geen vertrouwen hebben in de uitspraken van dit gezagsorgaan. Dàt niet. Maar we zouden graag weten hoeveel oorzaken van een schipbreuk of een aanvaring terug te voeren zijn tot een onjuist verkeersgedrag. En wellicht zouden we aan de hand van dergelijke doorlichting ook nog te weten komen hoeveel aanvaringen of schipbreuken er te wijten zijn aan het overtreden van een

geschreven wettelijke norm.

Het zou, eenvoudiger gezegd, belangwekkend zijn te weten hoeveel aanvaringen of schipbreuken er gebeuren die niet kunnen beschouwd worden als overtreding van wet of reglement.

Scheepsongevallen zijn mogelijk te voorkomen door het formuleren van expliciete gedragsnormen. Waarom zou men dergelijke mogelijkheid niet in overweging nemen?

Tussen de jaren 1982 en 1986 werden in Nederland meer dan 80 ongevallen op zee onderzocht en een aanzienlijk aantal van deze vond zijn oorzaak in het doen of nalaten van dingen die niet rechtstreeks op te merken zijn als het overtreden van een wettelijk voorschrift...

Oorzaken van aanvaringen of schipbreuk waren terug te brengen tot de volgende factoren:

- onvoldoende instructies van de kapitein aan het wachtspersoneel
- onvoldoende communicatie tussen het dienstdoende personeel en dan voornamelijk bij het overgeven van de wacht op de brug
- beoordelingsfouten
- in slaap vallen tijdens de wacht
- onvoldoende kennis en ervaring of het onvoldoende gebruik ervan
- onvoldoende gericht zijn op de primaire taak

- onvoldoende controle op de feitelijk gevoerde navigatie
OOZAAK (2)

Niets menselijks is ons vreemd, zouden wij durven stellen. Daarom de wedervraag: wanneer heeft een kapitein voldoende instructies gegeven aan de mannen van de wacht? That's the question. Het is een uiterst rekbaar begrip, de kapitein kan toch niet alles weten? Hij kan toch ook niet alles voorzien en hij kan beslist ook niet zichtbaar maken wat in de onmiddellijke toekomst verscholen ligt!

De mens, de zeeman, een multi-channel-device, worden eisen gesteld die in relatie tot de techniek, een plafond bereiken. De intensificatiegraad van de goederenstroom is dusdanig dat er voor de treiler nog weinig ruimte overblijft. Treilers hebben naast de navigatie ook nog het vissen tot taak! Hoever gaan de professionele en mentale mogelijkheden? Hoeveel ruimte blijft er nog over vooraleer in 't Kanaal, de Noordzee, de Ierse Zee de treiler helemaal verdrongen wordt?

KRISIS

Maar, we moeten eerst leven en dan filosoferen (zegden de ouden). De trackplotter kan trouwens niet altijd ingeschakeld blijven. Na de vermoeiende zeedag zijn we ten anker gegaan in ons lokaal van de pret. Resto-chico met zicht op zee.

Met de vaste gedachte dat we onze sweep-snelheid moeten aanpassen aan onze niet meer zo jeugdige leeftijd. Al houden we wat dat betreft het voordeel van de relativiteit. De wulpse krullen van de ritsluitingen der lieve dames sturen ons de illusoire wateren van de wellust op.

Het verleidelijk gezelschap zijn we kwijtgespeeld in het helse kabaal van de discoteek, overbevolkt met belachelijk jonge dansers. We hebben dan verder onze nachtelijke vrije tijd doorgebracht in een vulgair, komiek pretlokaal: de "korretro". De champagne vloeide rijkelijk aan onze buurtafel op de nostalgische tonen van "die visscher van mien".

We weten niet of het bedrijf in crisis is, maar we hebben zelden zoveel volk gezien op ons eigen werkterrein, de visserskaai. Eerst leven en dan filosoferen.

We zijn teruggekeerd aan boord van ons eigen schip, we hebben de patrijspoorten, kijkers op de wereld, gesloten en zijn te kooi gegaan.

De wind waaide koel uit het noorden.

L.I.N.



SPAARKREDIET

De Spaarbank met visie

belastingsservice (aangifte en berekenen)

VLOTTE DIENSTVERLENING (OOK VOOR NIET- KLANTEN)

vb: woonkrediet tot 125%
autofinanciering aan 0,38%

GIRO 2000

(visa-Eurocard-Eurocheque-
Giroplan-S~foon-thuisbankieren:
24 uur op 24 uur)

VERMOGENSBEHEER EN BELEGGINGSADVIES OP UW MAAT

KANTOOR DIRK LAGA

AARTSHERTOGINNENSTRAAT

45

(nabij O.-L.-V.-college)

8400 Oostende

Tel: 059/70 37 46 (kantoor)

059/32 59 08 (na 20 uur)

Gilbert Savels: specialist van de Kreefteput

Het leven van oud-visser en reder Gilbert Savels uit Heist lijkt zowaar door de Grote Computer geprogrammeerd. Zijn actieve carrière ontplooit zich als een professioneel drieluik.

Toch zijn het de omstandigheden en het dynamisme van de Heistenaar zelf die vorm gaven aan een boeiend levensverhaal, versneden tot drie, telkens ruim vijftien jaar durende, episodes waarin hij respectievelijk als ambitieus visser, varende visser en ervaren leraar de hoofdrol speelde.

Tucht

Net als veel anderen uit zijn milieu werd Gilbert Savels zowat als visser 'geboren' op 30 oktober 1921 te Heist. Ook voor hem en één van zijn broers klonk de familiale visserstraditie tot hoog in de stamboom. Vandaar dat opvoeding en onderwijs ziltig roken. Zo zwaar gedetermineerd ga je thuis dan ook niet vertellen dat je graag pasteibakker of treinkondukteur zou willen worden. Nee, Gilbert is pas negen als hij vanuit Heist naar de toen verre Ibissschool in Bredene wordt gestuurd. Wij schreven bijna 'werd gekazerneerd' want de tucht liep er van de muren, zo herinnert Savels zich nog:

"Er heerste onder de toenmalige directeur, de heer Cambier, een militaire tucht. Wij kregen er, zelfs op die jeugdige leeftijd, drill met de wapens.

Tijd om thuis uit te wenen was er ook al niet, want als intern trok je in september naar school om pas met kerstmis voor vier dagen naar huis te komen. Met Pasen kreeg je nog eens vier dagen en de grote vakantie duurde amper 12 dagen.

Wij bekloegen onszelf natuurlijk uitermate, maar achteraf beschouwd waren het feitelijk de opvoeders en de leraars die te beklagen waren. Iedere maand mochten de ouders één uur op bezoek komen. De snoep die je dan eventueel werd toegestopt, werd je afgenomen en dan kreeg je, als je niet gestraft was, om de drie dagen iets uit die voorraad. Bij één of andere benhamelstreek werd je rechmatig deel doorgespeeld aan die jongens die nooit bezoek kregen. Cambier verborg achter zijn strenge voorkomen een oprecht gevoel



van rechtvaardigheid. Trouwens zijn dirigeren van de school met ijzeren hand was noodzakelijk. Door gebrek aan financiële middelen mocht er zelfs met het hardste korstje brood niet gesold worden. Alles werd rationeel en zuinig gebruikt. Het kon gewoon niet anders. Nee, de Ibis was een zeer goede leerschool. Trouwens de Ibis was dé springplank om een goede visser te worden.

Veel jongens uit Heist en uit Zeebrugge hebben daar hun stempel als visser gekregen.

Maar die levensomstandigheden zijn nu niet meer denkbaar. Wij sliepen bijvoorbeeld nog in hangmatten, boven elkaar; (Al werd er wel voor gezorgd dat wie nog bedwaterde onderaan kwam te liggen.) Iedere morgen moesten wij ons halfnaakt met koud water wassen. Winter en zomer! Geen wonder dus dat de school door sommige ouders ook als een dreigmiddel gebruikt werd. 'Pas op of je gaat naar den Ibis vliegen', maakte toen op het jonge grut meer indruk dan een goedgemikte muilpeer."

Omdat zijn vader garnaalvisser was en Gilbert dus bij hem aan boord kon, mocht hij, toen hij goed dertien jaar was, van school af.

"Daar ben ik maar een klein jaartje gebleven. Mijn vader voer met zijn broers en ik had al vlug door dat ik als 'lavertje' bijvoorbeeld meer wist over het herstellen van netten dan zij. Ik wist dus ook dat ik meer zou kunnen verdienen op een ander vaartuig. Ik monsterde daar dus af en heb dan tot het begin van de tweede wereldoorlog zowel op garnaalschuiten als op 'visvangers' het zuidelijk gedeelte van de Noordzee bevist. Dat gebeurde in die tijd

met vaartuigen die, als ze over een motor van 120pk beschikten, al bij de krachtigste van de vloot mochten gerekend worden. Pas na de oorlog heeft onze visserij zich uitgebreid naar de Witte Bank, het Engels Kanaal, het Bristol Kanaal en de Ierse Zee." Ondertussen brengt Gilbert het van matroos tot motorist en tot schipper.

Oorlog

Maar eerst kwam er de oorlog. De wereldbrand woedt precies acht dagen als het gezin Savels - Gilbert is dan achttien jaar - met de H.35 van reder Vlietinck, vluchtend het zeegat kiest.

"De 'trporteur' van boer D'Hondt uit ons dorp moest volstaan om heel ons hebben en houden aan boord te krijgen. Eerst voeren we naar Nieuwpoort en dan verder naar Boulogne en Dieppe. Beide steden konden we niet binnenlopen omdat ze op dat moment fel gebombardeerd werden. Dan maar naar Fécamp en we waren er nog maar pas weg voor onze oversteek naar Engeland, of ook die stad kreeg het zwaar te verduren van de Duitse bommen. Behalve onze ouders en hun zes kinderen waren er ook nog zo'n twaalf anderen aan boord, zodat wij de schotten in het visruim tot slaapstee moesten ombouwen.

In Engeland liepen we de haven van Weymouth binnen waar de kustwacht onmiddellijk onze scheepspapieren opvroeg. Aangezien ons schip beschouwd werd als een deel van ons vaderland werden de aangemonsterde vissers aan boord niet als vluchtelingen beschouwd. Reder Vlietinck, mijn vader, mijn broer en ikzelf bleven dus aan boord, terwijl de andere familieleden overgebracht werden naar Londen. Wij voeren door naar Dartmouth

en gingen voor anker op de rivier de Dart, temidden van wel honderd andere Belgische vaartuigen en dat in afwachting van een definitieve bestemming.

Na een zestal dagen kwam er dan een oproep om mee te helpen met de ontruiming van Duinkerke. Wie daar nog familie of kennissen had, gaf zich al vlug op als vrijwilliger. Onze schipper wilde niet en wij werden daar dan ook met een meer dan scheef oog bekeken. Gelukkig is er bij die evacuatie-operatie geen enkel slachtoffer gevallen, maar de schade aan de vloot was toch niet gering.

Van toen af werd de vloot over verschillende vissershavens verspreid. De grootste moesten naar Fleetwood, de middenslagschepen, zoals het onze, naar Newlyn en de kleinste naar Brixham.

Daar moesten we enerzijds bewijzen dat we voor vrouw en kinderen ons brood konden verdienen en dat we huisvesting konden vinden. Als dit in orde kwam, dan mocht de rest van de familie overkomen.

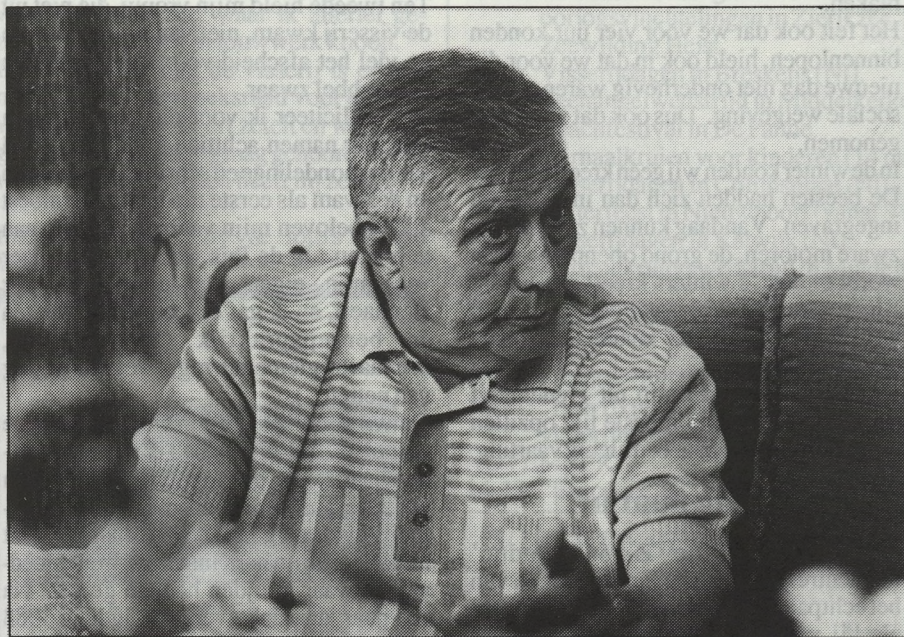
Al rap werden die twee voorwaarden vervuld en zo konden wij de volgende vier jaar vanuit Newlyn gaan vissen. Dat was niet zonder gevaar, want geregeld werden we door Duitse vliegtuigen beschoten. Dat waren vliegtuigen die terugkwamen van een bombardement (bijvoorbeeld op Coventry) en ons onder vuur namen. Wij waren natuurlijk een gemakkelijke prooi en er zijn dan ook verschillende doden gevallen bij onze collega-vissers.

Ondertussen was er een visserijschool opgericht in Brixham. (Zie hiervoor ook het interview met André Van Craeynest, HVB 4, april 1989), maar omdat er al een bemanningstekort was in Newlyn, mocht ik daar niet meer naartoe."

Toen de landing in Normandië nakend was werden de vissersboten geëvacueerd naar meer noordelijk gelegen havens en omdat Gilbert Savels de nu noodgedwongen langere scheiding met zijn familie maar 'tjolen' vond, stapten hij en zijn broer in 1944 over op de koopvaardij. "Maar ik wil hier niet nalaten te vermelden dat wij altijd zeer goed onthaald en geholpen zijn door de plaatselijke bevolking. Wij hebben er een nog altijd gebruikte huishoudelijke uitdrukking aan over gehouden: 'Thank you, misses'. Dat moesten wij altijd zeggen als we iets van de dames uit het dorp kregen. Een 'Thank-you-misses' werd dus synoniem voor een hulpvaardig en vrijgevig iemand."

Na een al lang uitgestelde operatie (zo werd een dreigende legerdienst afgehouden) van een liesbreuk liet Gilbert zich aanmonsteren op de onder Belgische vlag varende, maar door een Britse rederij uitgebate 'Elisabethville'.

De heer Savels: "We vertrokken uit Swansea en zouden pas anderhalf jaar later weer in Antwerpen binnenlopen. Ons vaartuig, een stoomschip dat op kolen



"De IBIS was een goede leerschool, maar door het gebrek aan financiële middelen mocht er zelfs met het hardste brokje brood niet gesold worden."

voer, was een passagiersschip, dat in die periode voornamelijk aan troepentransport deed. Zo hebben wij het Achtste Leger van de Springbokken vanuit Noord-Afrika terug naar Zuid-Afrika gevoerd.

Na de kapitulatie van Japan in augustus '45 stoomden wij op naar Singapore omdat daar tachtigduizend Amerikaanse soldaten zaten, die o.a. door ons moesten gepatrieerd worden naar Ceylon, om vandaar verder door te reizen naar Amerika.

Drie keer zijn we tijdens dat anderhalf jaar door het Suezkanaal gevaren en langs de Oostkust van Afrika tot in de Baai van Bengalen. Uiteindelijk waren wij het laatste Belgische schip dat na de oorlog weer op eigen bodem toekwam. Wij hadden 629 koloniale uit Kongo aan boord, waarvan velen, gezien de oorlogssituatie, al negen jaar niet meer thuis waren geweest. De kaai in Antwerpen stond zwart van het volk. De ontvangst was ongehoorlijk."

Gilbert Savels vaart nog één reis op de 'Mar Del Plata', maar stapt dan weer over op de vertrouwde visserij.

"Juist na de oorlog was daar veel geld te verdienen. Als je met je 'klak' in 't water sloeg, had je gegarandeerd een haring mee."

De Kreefteput

En hier start, na pakweg vijftien jaar arbeid als visser, een nieuwe episode in het actieve leven van onze gast. In 1947 reedt hij samen met zijn compagnon, Commandant ter Lange Omvaart Pierlot, de Z.412 'Belgian Rescarcher' uit. Zelfs hier laat zijn verblijf in Albion nog sporen na.

"Oorspronkelijk was dat composietvaartuig (spanten en dekbalken waren uit ijzer, de huidbedekking uit grenen hout) een mijnenveger."

Met dit schip weet het duo, met Gilbert Savels als schipper, naam te maken als dé specialist van de Kreefteput.

"Wie heeft jou dat verteld?" probeert Savels nog, maar net als vluchten kan ontkenen hier ook niet meer. Dus.

"Ja, het is waar. Wij konden goed onze man staan en dat was vooral te danken aan ons vaartuig, dat enorm snel was.

Wie de Kreefteput door en door kende kon er vissen tegen zeer lage uitbatingskosten. Eén jaar met hetzelfde net werken was geen uitzondering. Wie echter op de 'oevers' van de Put verzeilde, wist zijn net door de talrijke stenen kapotgescheurd. 'In plastrongs getrokken', zegden wij toen. We visten er vooral op langoustines, maar ook gulletjes en pladijzen brachten we mee.

De 180 à 200 zeemijl die de Kreefteput van de Oostendse vismijn aflag, konden wij met de Z.412 in zo'n 19 uur overbruggen. De anderen deden er 20 à 21 uur over.

Als wij dus om 9 uur 's morgens onze



"We vertrokken uit Swansea en zouden pas anderhalf jaar later weer binnenlopen".

visgrond verlieten, konden we vòòr vier uur 's morgens de volgende dag de haven binnenlopen. Vòòr we van de Kreefteput wegvoeren riep ik nog één of ander vaartuig dat van de markt kwam op om de prijzen te vernemen. Was de markt slecht, dan visten we verder, was de markt goed dan zetten we full speed koers naar Oostende, zodat de langoustientjes nog uit de bennen sprongen als we ze aan de wal brachten.

Het gebeurde zelfs dat we vòòr de haven met gedoopte lichten bleven dobberen om toch niet als eerste de markt te moeten maken.

Het feit ook dat we vòòr vier uur konden binnenlopen, hield ook in dat we voor die nieuwe dag niet onderhevig waren aan de sociale wetgeving. Dus ook dat was meegenomen."

In de winter konden wij geen kreeft vangen. De beesten hadden zich dan in de grond ingegraven. Vandaag kunnen ze, met hun zware motoren, de grond openploegen en wordt er ook 's winters kreeft gevangen. Blijft natuurlijk de vraag hoelang dat kan volgehouden worden, zonder aan overbevissing te doen."

De Z.412 met een romp uit grenenhout heeft er na 15 jaar zijn beste tijd opzitten en Savels kijkt uit naar een nieuw vaartuig.

Terug naar af

Hij heeft pas de Z.564 'Saduc' (samentrekking van de familienamen van het echtpaar Savels-Ducheyne) in de vaart als hij verneemt dat de Ibis een leraar technische vakken nodig heeft.

"Dit sollicitaiteaanbod sprak mij wel aan. Ten eerste was ik het als reder-schipper beu geworden altijd maar weer op mijn

knieën te moeten vallen om een bemanning samen te krijgen; dat stootte mij tegen de borst. Het was zelfs zo erg dat als je vlak voor het uitvaren nog even afwezig was, het ene of het andere bemanningslid er van onder trok en 'schampavie' was. Ik heb meer achter dat volk gelopen dan de vrouw van de grootste dronkaard achter haar man. Nee, voor mij was het een vernederende tijd. Ik ging daar psychisch aan kapot. Toch ben ik er fier op in heel die periode 28 scheepsjongens te hebben opgeleid, waarvan er momenteel nog vijf schipper zijn.

Ten tweede hield mijn vrouw, die niet uit de visserij kwam, niet van dit soort leven en viel het afscheid vòòr iedere reis dan ook dubbel zwaar.

Dus solliciteer ik voor die betrekking in Ibis. Er namen achttien kandidaten deel aan de mondelinge en schriftelijke proeven en ik kwam als eerste uit de bus. Ik moest alleen beloven mijn vaartuig te koop aan te bieden. In de Ibis was ik de opvolger van mijn eigen oud-leraar, de heer Hennaert, en ik gaf er technische vakken en beroepspraktijk (zeemanschap, zeevaartreglementering, vervaardiging van netten...).

Omwille van die job zijn we naar Bredene verhuisd. In 1979, ik heb er dan zo'n vijftien jaar lesgeven opzitten, krijg ik een serieuze hartinfarkt en mag ik mijn beroepsleven vergeten. Bleek namelijk dat niet alleen mijn hart, maar ook mijn bloedvaten zwaar te lijden hadden gehad. Na een paar jaar ziekteverlof volgde in 1983 nog een medische ingreep en zo was ik stilaan in de pensioenleeftijd verzeild.

Ik vind het wel spijtig dat ik vroeger dan verwacht het onderwijs heb moeten ver-

laten. Ik zou hemel en aarde verzet hebben om weer naar school te mogen gaan. Vergeet dus maar dat mijn infarkt een gevolg geweest is van het lesgeven.



"Als je met je 'klak' in 't water sloeg had je gegarandeerd een haring mee"

Nu Gilbert gepensioneerd is heeft hij zich, met zicht op polders en de torens van Brugge, Damme en Oostkerke, vier hoog genesteld in zijn geboortedorp Heist.

Wat ooit een deel van zijn job was, het aanleren van knopen en worpen, werd nu een tijdvallende artistieke hobby: "In de zomer zijn we iedere vrijdagavond present op de folkloremarkt in het Visserijmuseum van Oostduinkerke, waar ik allerlei gebruiksvoorwerpen in touwwerk knoop."

Direkt kontakt met de visserij is er ook nog, via de Onderzoeksraad voor de Zeevisserij, waarin Gilbert zetelt en waar zijn gezaghebbende stem graag gehoord wordt, want recht van spreken heeft hij zeker.

Interview Mark Loy & foto's Guido Walters

KALENDER

JUNI

- 3 Opendeurdag Stedelijke Visserijschool John Bauwens, te Oostende (voor meer info, zie elders in dit blad).
- 3-4 Neptunusfeesten in De Panne (voor meer info, zie elders in dit blad).
- 6-10: "World Fishing Exhibition '89" in Kopenhagen (Denemarken).
"Fish Farming" in Kopenhagen
- 9-11: Watersportfeesten in Arnhem (NI).
- 10: Nationale Visserijdag in Lauwersoog (Nederland).
- 16-18: Gastronomisch weekend in Westende. Verklede vismarkt op zaterdag, gratis visbedeling op zondag.
- 16-18: Watersportfeesten in Kortgene (NI).
- 18: Vissersmis St.-Antoniuskerk, Vuurtorenwijk Oostende.
- 20-23: Eurolatina II in het tentoonstellingsgebouw Ahoy' te Rotterdam (NI). (Voor meer info, zie elders in dit blad.)
- 23-25: Watersportfeesten in Wolphaartsdijk (NI).
- 24-25: 40ste garnaalfeesten en Garnaalstoet in Oostduinkerke.
- 25 Garnaalkruierswedstrijd in Middelkerke.
- 30: Start Deltaweek in Zierikzee (tot 9 juli), grootste zeilraces van Nederland voor alle zeilboottypes op de Oosterschelde.

JULI

- 1-2: Watersportfeesten in Kamperland (NI).
Tot 16: Tentoonstelling "Het Badgetijde" in Wenduine (Wielingencentrum)
- 2: Botenparade en zeewijding in Oostende ('s morgens).
Historische Ommeganck (16 uur).
- 9: Garnaalkruierswedstrijd in Middelkerke.
- 9: Vissers hulde in Zeebrugge en wijding van de zee en de vloot t.g.v. de "dag van de Zeebrugse Vis".
Herdenkingstentoonstelling te Zierikzee (NI).
- 10: Garnaalkruien voor kinderen in De Panne (14 uur).
- 15: 22ste Noordzeeschaal, zwemwedstrijd in zee, van Zeebrugge naar Blankenberge (6 km).
- 22: Zeehangelwedstrijd in Middelkerke (Krokodiel)
- 22-23: Surfhappening op St.-Laureinsstrand.
- 28: Noordzeefakkeltocht te Middelkerke (22uur)
- 29: Garnaalfeest in De Haan (Vosseslag).

AUGUSTUS

- 5-6: Animatieprogramma in het Mercatordok in Oostende n.a.v. "25 jaar Mercator in Oostende".
Heist: herdenkingstentoonstelling in de zaal Ravelingen, over opvang oorlogsvluchtelingen in Zierikzee, 75 jaar geleden.
Zeewijding Heist.
- 5-6: Visserijdagen in Breskens (NI).
- 6: Zeehangelwedstrijd in Middelkerke (Krokodiel)
- 6: Beachfestival in De Panne.
- 11: Garnaalkruien voor kinderen (14 uur) in De Panne.
- 11-12: Visserijdagen in Colijnsplaat (NI).
- 12: Waterfeest in Nieuwpoort (vanaf 9 uur tot vuurwerk om 22 uur).
- 12-19: Visserijdagen in Katwijk (NI).
- 20: Garnaalkruierswedstrijd in Middelkerke

SEPTEMBER

- 13-17: Internationale visserijbeurs in Nantes (Frankrijk).

OKTOBER

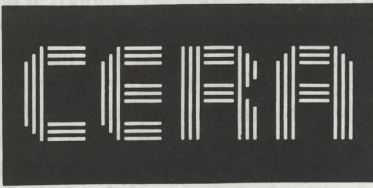
- 10-13: "Fishtec '89": vakbeurs voor visserij en visverwerking in Cuxhaven (BRD).
- 18-21: "Fish Expo '89" in Seattle, Washington (VS), een van de grootste visserijbeurzen ter wereld, met vertegenwoordigers uit 40 landen.

NOVEMBER

- 14-18: "Europort '89" in de RAI te Amsterdam (NI).

**VISSERSLOEP 7,92 m
x 2,35 m 15 pk, Lister,
Dieptemeter, 2 netten. In
goede staat. 220 000
frank. Tel: (050) 51 54 04**

**Verenigingen of
partikulieren die een
aktiviteit i.v.m. de visserij of
de zee te melden hebben
kunnen steeds terecht op
nummer (059)32 55 59**



SPAARBANK

In moeilijke ogenblikken
kunt U op BP oliën vertrouwen.



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

O.187 St.-Antonius gedoopt met Vlaams bier

Veel genodigden waren wellicht verrast dat de doop van de nieuwe Eurokotter O.187 St.-Antonius niet gekoppeld was aan de tewaterlating. De, in leeuwen-vlaggen getooide, treiler stond nog steeds in de overdekte bouwloods, waar ongeveer een jaar geleden de kiel werd gelegd van het nieuwe vissersvaartuig voor de redersfamilie Hennaert.

De Hennaerts behoren tot het vissersvolk van de Oostendse vuurtorenwijk. Grootvader Hennaert was al visser en vader Pedro is er door iedereen gekend. Norbert ging dezelfde weg op en zijn zoon loopt in dezelfde voetsporen. Er wordt dus aan de opvolging gedacht. Acht jaar geleden liet de familie Hennaert reeds een grote bokkentreiler bouwen, toen de nieuwbouwgolf begon.

De St.-Antonius was aanvankelijk een vaartuig bestemd voor een vissersvaartuig die van het nieuwbouwavontuur afzag. Norbert Hennaert nam de opdracht over. Ongeveer een jaar geleden, na de aflevering van de peilboot Oostende XI, werd op de werf IdP de kiel gelegd voor een nieuw vissersvaartuig. Het vorige was de hekkreiler O.316 Acgir, die in februari 1987 te water ging.

Geen champagne

Het casco van de O.187 kon voor de doop niet op de scheepslift terecht, daar lag nog een Britse brandbestrijdingsboot met een stevig gat in de romp. Onvoorziene omstandigheden die een tewaterlating in de weg stonden. Er werd dan maar besloten tot een ongewone doop onder dak.

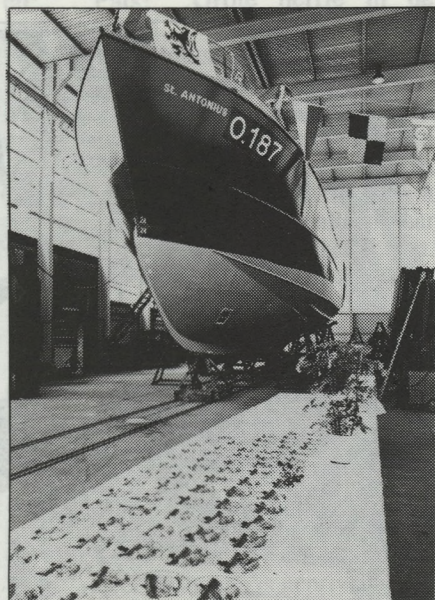
Evenmin alledaags was de eucharistieviering in de St.-Antoniuskerk op de vuurtorenwijk. Naar schatting 250 à 300 mensen woonden op deze zonnige zaterdagmiddag de plechtigheid bij. In dichte drommen zakten ze nadien af naar de Nieuwe Werfkaai, waar visserijalmoezenier Jan Corneille het vaartuig inzegende. Na een steile klim konden ook de paasnagels worden aangebracht. Vervolgens was het de beurt aan meter Christiane Mechele-Hennaert, zuster van de reder en Europarlementariër Jaak Vandemeulebroucke om het doopceremonieel af af te ronden. De voorstevens kreeg echter geen Franse champagne te verwerken, maar een fles typisch Vlaams bier ging met een even harde knal aan flarden. De talrijke aanwezigen werden nadien vergast op een prachtige receptie, waarbij de nieuwe maatjes niet achterwege bleven. In beperkte kring zette de familie en de genodigden het doopfeest verder tot in de vroege uurtjes.

In afwachting van de tewaterlating hebben de scheepstimmerlieden nog enkele weken de handen vol met de binnenafwerking van het schip. Pas na het aanbrengen van

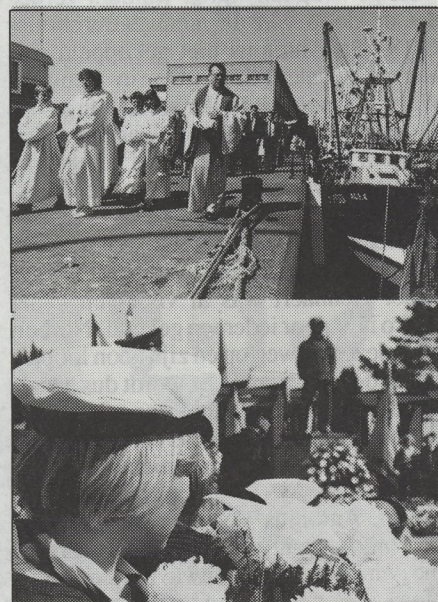
de laatste anti-foillaag zal de O.187 te water gaan. Ondertussen is de bemanning van de St.-Antonius, eigendom van de BVBA Antares, reeds bekend. Franky Pots wordt schipper, terwijl Danny Peperstraete instaat voor de behandeling van de 285 pk Caterpillarmotor. De matrozen zijn Jacky Kamgria, John (zoon van Norbert) Hennaert en Johan Decock. Tekst en foto's: gw.

Foto midden: de eigenaars met bemanningsleden Johan Hennaert (matroos), motorist Danny Peperstraete, schipper Franky Pots en matroos Jack Kangria. Het 5de bemanningslid Johan Decock zat op zee. Foto onder: Meter Christiane Mechele-Hennaert en peter Jaak Vandemeulebroucke, omringd door rederspaar Hennaert en vader Pedro.

Rechts: "Hollandse nieuwe" voor de genodigden



Vissershulde te Nieuwpoort



Van 12 tot 16 mei stond Nieuwpoort in het teken van de visserij. "Boter bij de vis" was de slogan waarmee de "zesde week van de landbouw en de visserij" zich aankondigde.

Wat de visserij betreft vestigden de organisatoren opnieuw de aandacht op de kwaliteit van de Nieuwpoortse vis. In de feestzaal boven de vismijn liep een tentoonstelling. Tijdens de openings-

ceremonie pleitte schepen Vermote nogmaals voor de noodzakelijke modernisering van de vismijn in het vooruitzicht van de toepassing van de EEG-normen. Pinkstermaandag was opnieuw de dag van de ingetogen hulde aan het vissersmonument. Na de optocht van het stadhuis naar de vismijn werd in de afgeladen verkoophal een misviering gehouden. E.H. Pattou ging nadien over tot de zegening

van de gepavoitiseerde vissersvaartuigen, die in groot aantal aan de kaai lagen. Daarna volgde de traditionele bloemenhulde aan het vissersmonument. De voet van het gedenkteken werd bedolven onder tientallen ruikers, geschonken door diverse instanties en verenigingen. Na de bloemenhulde volgde de uitreiking van de herdenkingsplaketten aan de verdienstelijke Nieuwpoortse reders. (foto's: gw)

Op de kaai wordt verteld dat

...Er verschillende Oostendse vissersvaartuigen verkocht zouden zijn. De enen zeggen dat die vaartuigen allemaal naar Zeebrugge gaan, anderen beweren dat er minstens één vaartuig aan "een Nederlander" verkocht zou zijn.

...Het blijft rommelen in de vismijn in Zeebrugge. Met name de kopers zouden zwaar protesteren tegen de geplande verhuis naar de achterhaven. Ook zou er in rederskringen een petitie circuleren, waarin de reders gevraagd wordt een dokument te ondertekenen dat protesteert tegen de eenzijdig opgedrongen verhuis van de vismijn naar de achterhaven. Kopers en reders blijken dus niet overtuigd van de verhuis naar de achterhaven.

Publiciteit ?
HET VISSERIJBLAD
H. Baelskaai 2,
B-8400 Oostende

SCAP

De schuldeisers toegelaten tot het passief van het failliete SCAP zijn door de curatoren uitgenodigd tot de concordaire vergadering van de schuldeisers op vrijdag 9 juni 1989 om 11 uur, in de zittingszaal van de rechtbank van koophandel, Canada-plein te Oostende.

Op deze vergadering zullen de curatoren verslag uitbrengen over de toestand van het faillissement, de voltrokken pleegvormen en de vermoedelijke uitslag van de vereffening. De schuldeisers zullen er eventueel beslissen over de voorstellen van de gefailleerde om tot een akkoord te komen.

"Hollandse nieuwe" komt uit de lucht

Op "Vlaggetjesdag" werd de traditionele haringrace op gang geschoten. Deze gebeurtenis heeft de jongste jaren al veel aan belang ingeboet. Het aantal gegadigden om de eerste tonnetjes met dertig maagdelijke haringen op de markt te brengen is al fel geslonken. Vorig jaar namen er nog twaalf vaartuigen deel aan de race

en dit jaar vertrokken er nog slechts acht uit de havens van Scheveningen en IJmuiden.

De opbrengst van de eerste "Hollandse nieuwe" is traditioneel voor een liefdadig doel bestemd. De eerste twee emmertjes brachten bij verkoop per opbod 31 000 gulden op of 575 000 frank, die naar de milieustrategie Greenpeace gaat.

Ongewoon was dat de eerste haring per helikopter werd aangevoerd. Door de tegenvallende vangsten werd de haringrace trouwens vroegtijdig beëindigd. Omdat het niet de moeite loonde met de geringe vangst reeds naar de thuishaven te stomen, werd de eerste "nieuwe" vis Schiphol naar de afslag van Katwijk gebracht. De "vliegende vissen" zijn afkomstig van de SCH.6 'Alida' (4 400 pk!) en de YM.3 en YM.4, die samen een ton haring lieten overvliegen.

HET VISSERIJBLAD
bestaat 56 jaar en... is van
plan er nog eens 56 jaar bij
te doen. Abonneer u !

H. Baelskaai 2, B-8400 Oostende

DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

Ha, er zijn weer verkiezingen ! En deze keer is het niet om te lachen. Er wordt deze keer niet gestemd voor de mandaten in de gemeenteraden, het gaat er ook niet om dat we moeten aanduiden wie in het parlement mag zetelen. ("Zetelen": dat vind ik een toepasselijke naam voor zo'n taak. Ook soldaten hebben zoiets. Waar "lig" je ? Zo vragen de mensen aan een soldaat. Parlementairen zetelen en soldaten liggen, dat zou kunnen kloppen. En dan heb je nog zo'n concrete aanduiding : iemand "staat" in het onderwijs. In welke school sta je ? Zo hoor je de mensen vragen. Niemand zou het aandurven te stellen dat deze of gene onderwijzer in een school "ligt" of "zetelt", want dat laatste is voorbehouden aan parlementairen.)

Maar goed, we gaan verder. Deze maand zullen we met zijn allen de vertegenwoordigers aanduiden voor het parlement van de Verenigde Staten van Europa in Wording (V.S.E.W).

Er wordt weinig tam-tam gemaakt rond die verkiezingen, zo vind ik. En da's toch wel eigenaardig, want er is een flinke stuiver te verdienen aan die mandaten in het Europees parlement. En de Verkozenen des Volks kunnen overal rondreizen, heel Europa door, gratis, voor niets. En ze

krijgen er een sekretaris bij en die sekretaris krijgt een typiste. En het eten is voortreffelijk in de kantine van het Europees parlement, zo heb ik mij laten wijsmaken. En 't schijnt dat je er niet eens veel voor moet werken.

Ik gun het die mensen van harte. Ik maak de rekening niet van anderen. Maar het verwondert me wel dat er niet veel meer rond te doen is. Neem nu de voorbije gemeenteraadsverkiezingen. Dat was nogal iets anders. Ik kon mijn deur niet meer opendoen van de stapels drukwerk die in mijn bus gepropt waren. Jongens toch. Zo'n kabaal. En waarom ? For a few dollars more. Sommige kandidaten moeten zes jaar zetelen vooraleer ze de kosten er weer zullen uitgehaald hebben. En als alles dan goed meevalt, d.w.z. als de geheime afspraken goed opgesteld zijn, dan wordt je in het beste geval burgemeester. Akkoord, je verdient dan iets méér, maar je hebt ook niets anders dan miserie.

Neem nu heel die affaire in Nieuwpoort: de plaatselijke burgemeester werkt daar de helft van zijn leven aan de uitbouw van zijn gemeente en na de jongste verkiezingen wil hij ook eens zijn echtgenote een deel van het werk laten doen. Hij benoemt haar in één of andere job (zo kan zij ook eens zien hoe moeilijk het allemaal is)

en... Pats! Grote herrie in de gemeenteraad... De partij van de burgemeester splitst... De partij die hij met zijn eigen handen grootgemaakt heeft... De ondankbaren. En dat voor een prulle van niets. Dàt komen die mannen (en vrouwen) van het Europees parlement niet tegen. Over zo'n kleinigheidje wordt daar niet gevallen. Dat kom je alleen maar tegen in een bekrompen plaatselijk nest. Zelfs op nationaal vlak wordt zoiets (in België) door de vingers gezien. De vrouw van de koning is toch ook koningin. Niemand heeft daar ooit graten in gezien. Ook in (Zee)brugge zijn de mandaten weggelegd voor masochisten. De familiale kwesties zijn daar wel opgelost en het valt te verwachten dat de familie Van Acker er nog vele generaties de lakens zal uitdelen, maar neem nu een job zoals daar is: de havenscheper. Wat zit die mens daar te doen ? Heel die haven is geprivatiseerd. De vismijn is nog niet zolang geleden verkocht door de burgemeester zelve, en de rest van de haven wordt ook al privé uitgebaat. Zo'n havenscheper heeft dan wel een heel groot bureau, maar voor de rest zit hij daar met zijn vingers te draaien. Zes jaar lang ! Dan is een zetel in het Europees parlement toch veel boeiender (1992, weet je wel).

Of neem nu Oostende. Je zal dàar maar burgemeester zijn. In die stad moet je het allemaal zelf gaan doen. En Oostende is geen boerengat. Daar is een vliegveld, dat sinds kort nationale bekendheid heeft en daar is een haven en daar is visserij. Weet je wat die burgemeester zegt: niks te havenscheperen. Ik doe het zelf wel. Een schepen voor de visserij ? Niets daarvan, dat doe ik wel. Promotie voor de luchthaven ? Zwijg. Dat zorg ik zelf voor. Allemaal pro deo, want de mens verdient daar geen frank meer mee. Nee, als ik zou mogen kiezen...

Nu, over elk mandaat in al de kustgemeenten valt wel iets op te merken. Zo is er in Bredene een schepen die reder is... Of hij is toch bijna schepen. En zoals Mark Loy in één van zijn betere momenten zegde: "hij heeft niet alleen schepen, hij is ook schepen."

P.S.: in mijn vorige bijdrage (HVB 5, 1989) heb ik ten onrechte gezegd dat het redaktielid "g.w." bijna vijftig jaar is. Dit was fout, "g.w." is bijlange nog geen vijftig, al is hem dat niet aan te zien. Ik hoop dat ik hiermee dit onrecht ongedaan gemaakt heb.

Overigens moet "g.w." niet wanhopen. Op de redactie kwam een briefje toe van Walter Debrock (78!), waaruit wij het volgende citeren: "Met de publikatie van mijn foto in Het Visserijblad krijg ik nu alle jonge meiden achter me...". Dus, volhouden "g.w.". Alles komt in orde.

INVESTERINGSKREDIETEN: ONZE SPECIALITEIT

PROFITEER VAN

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.



Generale Bank

zij hadden pech

Tijdens de visserij stelde men aan boord van de N.599 vast dat er water in het logies kwam binnen gesijpeld. Een nazicht op de slipway wees uit dat zich een defekt aan de roerasdichting had voorgedaan.

Toen men aan boord van de Z.578 de schroef wilde aanzetten hoorde men een harde klop op het achterschip. Men stelde vast dat de schroef niet meer luisterde naar de manoeuvres. Noodgedwongen werd de sleephulp van de Z.580 ingeroepen, die het onklaar gemaakte vaartuig naar de haven van Zeebrugge sleepte.

Op de visgronden hoorde men aan boord van de Z.554 een abnormaal geluid in de motor. Toen het geluid erger werd besloot men de visserij te staken en koers te zetten naar de thuishaven, waar werd vastgesteld dat een klep van de uitlaat defekt was.

Bij het droogzetten van de O.518 voor de jaarlijkse schouwing werd vastgesteld dat de schroefaskoker gekraakt was over een lengte van ongeveer 25 cm. De herstellingen werden door een plaatselijk bedrijf uitgevoerd.

Op de visgronden werd aan boord van de O.303 een defekt vastgesteld aan de hoofddynamo. Voor het leveren van elektriciteit werd overgeschakeld op de hulpmotor. Later deed zich een arbeidsongeval voor toen stuurman Dirk Kyndt gekwetst werd in het gelaat door een terugslaan hengel. Steeds tijdens dezelfde reis blokkeerde de hulpmotor. Een nazicht wees uit dat de uitlaat- en inlaatkollektors van de bouten gerukt waren.

Tijdens de visserij sloegen aan boord van de Z.70 't Westdiep de dichtingen weg van de hydrolische aandrijfpomp van de vislier. Hierdoor werd de winchkamer onder de olie gespoten. Gezien men met eigen middelen niet kon herstellen, werd besloten naar Newlyn te varen voor herstelling.

Toen de Z.92 'Lundy Gannet' koers liep naar de visgronden werden zware kloppen gehoord op het achterschip. Een onderzoek wees uit dat de oliepompaandrijving van de keerkoppeling gebroken was. Noodgedwongen werd koers gezet naar de thuishaven.

Wij vernamen het overlijden van de heer Raymond Rys, uitbater op rust van de kantine in de Oostendse vismijn.

Het Visserijblad biedt hierbij zijn gevoelens van medeleven aan, tegenover de beproefde familie

C.V. Hulp in Nood in statutaire vergadering

20% restorno aan de leden en nieuwe aanpassing van de polis

Op 28 april II kwam de c.v. Hulp in Nood, verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen in algemene statutaire vergadering bijeen. De vergadering werd in tweedelen gesplitst. Enerzijds was er het statutair gedeelte en nadien, later op de avond, was er een gezellig samenzijn met eetmaal waarop nagenoeg 200 personen aanwezig waren. Dit alles greep plaats in het restaurant "Patrick Rommel" in Knokke.

Winst

Niettegenstaande de coöperatieve in het voorbije jaar niet van partikuliere averijen werd gespaard, was er toch een recordwinst te noteren, hetgeen de Raad van Bestuur toeliet een restorno van 20% te voorzien. Dat komt erop neer dat alle aanwezigen na afloop van het statutair gedeelte van de vergadering met een vette cheque huiswaarts konden keren. De afwezigen kregen inmiddels hun cheque toegestuurd.

Voor wat het verzekerd kapitaal betreft is er de vaststelling dat, niettegenstaande de bouwstop verder gehandhaafd blijft, toch een forse winst werd geboekt van nagenoeg een half miljard, waardoor het totaal verzekerd kapitaal thans bijna 3,3 miljard bereikt. Bedrag dat overigens d.m.v. succesrijke onderhandelingen voor 100% kan ondergebracht worden op de herverzekeringmarkt. Met ruim 2 miljard bijt Zeebrugge de spits af van dit totale bedrag; de rest wordt verdeeld over de havens van Oostende, Nieuwpoort en Blankenberge. Mede door die forse stijging van het verzekerd kapitaal werd ook een aanzienlijke opwaartse trend waargenomen op het vlak van de premie-inkomen, die ook al met nagenoeg 10 miljoen konden opgetrokken worden.

De oorzaak voor die aanwinsten dient gezocht te worden in het in verzekering nemen van een paar nieuwe eenheden die aan de vloot werden toegevoegd, het optrekken van de verzekerde waarde ingevolge investeringen en ook wel omdat enkele reders van verzekeringsmaatschappij veranderden en de voorkeur gaven aan Hulp in Nood.

Op het vlak van de scheepskredieten blijkt dat Hulp in Nood, sedert dit systeem werd ingevoerd, reeds voor 126 miljoen frank aan kredieten heeft toegekend t.a.v. de leden die beslisten tot nieuwbouw van een vaartuig of de inbouw van een nieuwe motor. Ook op dat vlak heeft Hulp in Nood dus helpen meewerken aan de nieuwbouw van de vloot.

In het besluit van het verslag van de Raad van Bestuur aan de leden wordt gewezen op het belang van een coöperatieve als Hulp in Nood die inderdaad ageert zoals van een coöperatieve mag verwacht worden, met name een rechtstreekse winstverdeling aan de leden die de maatschappij steunen door het onderschrijven van een polis.



Reder Henri Goutsmit (0.127), verkozen als bestuurder in vervanging van Jean Vlietinck, ontslagnemend en niet herverkiezbaar.

Eveneens op de statutaire vergadering werd de heer Henri Goutsmit verkozen tot nieuwe bestuurder van de maatschappij ter vervanging van de heer Jean Vlietinck, die ontslagnemend was. Uit erkentelijkheid voor de vele verdiensten die deze laatste had als bestuurder van Hulp in Nood, werd hem nadien een geschenk overhandigd.

Na de voorlezing van het verslag van de Raad van Bestuur betuigden de vele leden die aanwezig waren hun algemene tevredenheid met een oorverdovend applaus.

feest

Later op de avond werd dan een eetmaal opgediend en ging het er voor de rest van de avond gezellig aan toe. Namens de maatschappij werd nog een korte uiteenzetting gegeven door de heer Roland Billiau, waarin andermaal gewezen werd op het grote belang van een coöperatieve als Hulp in Nood op de verzekeringsmarkt; tot slot werd nog het woord gevoerd door de heer Willy Versluys die namens de maatschappij twee mensen huldigde, met name Roland Billiau en Linda Kregel, die respectievelijk dertig en tien jaar dienst tellen bij de maatschappij. Beiden kregen een geschenk overhandigd.

Pas als het orkest de laatste muzikale tonen dempte, werd een finaal punt gezet achter een uitermate geslaagde avond.

CHUNNEL

Klaar op 15 juni 1993 ?

Het Frans-Britse consortium Eurotunnel en de hoofdaannemers Transmanche-Link hebben medegedeeld dat de streefdatum voor de volledige afwerking van de Kanaaltunnel op 15 juni 1993 vastgesteld werd. Het uitstel met één maand is het gevolg van de vertraging die de graafwerken oplepen.

De werken aan de spoortunnel onder het Kanaal zijn de jongste maanden versneld. Eind vorig jaar zag het er nog naar uit dat een achterstand van zes maanden op de planning, de opening van de Kanaaltunnel in de zomer van 1993 in het gedrang zou brengen. De toestand in het consortium, gevormd door France Manche en het Britse bedrijf The Channel Tunnel Group, was op zeker ogenblik zo gespannen dat de betalingen aan de uitvoerende bedrijven tijdelijk stopgezet werden. Elke dag vertraging van de oplevering zou Transmanche-Link (TML) een boete van 18 miljoen kunnen kosten. Het dwangmiddel heeft blijkbaar vruchten opgevoerd want de werken werden sindsdien in versneld tempo voortgezet.

De graafwerken vorderden aan Engelse kant gemiddeld meer dan 200 meter per week. Aan Franse zijde zijn de werken door technische moeilijkheden slechts tegen een ritme van 100 meter per week opgeschoten. Om de pijp tegen eind 1990 klaar te krijgen moet de snelheid opgedreven worden tot 350 meter per week. Eind 1992 moeten de spoorlijnen voltooid zijn, waarna nog een half jaar rest voor de proefritten.

De betrokken bedrijven sloten onlangs nog een akkoord af, die een einde moet stellen aan de aanslepende wrijvingen, die de timing in het gedrang brachten.

Het akkoord dat voorziet in een versterking van het management kost Eurotunnel honderd miljoen pond, ondanks het kostenbesparend programma dat eraan vasthangt. Als gevolg hiervan heeft het consortium voor de tweede keer een beroep moeten doen op de kredietlijn van vijf miljard pond, waarvan nu reeds 475 miljoen pond is opgenomen. De tunnel tussen Calais en Dover die 31 km lang wordt, is ondertussen nog maar enkele kilometer gevorderd.

RUPELMONDE

Scheepswerf denkt aan aanwervingen

De n.v. Scheepswerf van Rupelmonde (CNR) denkt eraan specifiek geschoolde arbeidskrachten aan te trekken en dat nadat nog maar verleden jaar serieus in het personeelsbestand gesnoeid werd.

Tien jaar geleden telde de werf een 200-tal personeelsleden. Dat getal werd tot 350

opgetrokken nadat het bedrijf een bestelling kreeg voor tien mijnenvegers voor de Belgische Zeemacht. Omdat het laatste exemplaar daarvan begin 1991 diende geleverd te worden was de scheepsbouwer alweer serieus aan het afslanken. Het effectief werd verleden jaar teruggebracht tot 200.

Ondertussen schijnt er een nieuwe stijging in de nieuwbouw te verwachten en CNR boekte begin dit jaar een order van zowat 220 miljoen frank voor de bouw van een sleepboot voor de haven van Oostende. En er is meer: momenteel wordt een bouw pakket van 150 miljoen gerealiseerd voor een project in Pakistan. Een ander belangrijk vooruitzicht is een bouworder voor vier sleepboten voor de Unie van Reddings- en Sleepdiensten van Antwerpen. Het gaat om een order van zowat 560 miljoen met een werkvolume van 110 man-jaren.

De verbetering in de tewerkstelling op CRN tekende zich ook af op het vlak van de herstellingen. Een paar jaar geleden werkte men daar met 50 man, nu zijn er dat zeventig en er zijn pieken tot 90 man. In afwachting dat er weer gedacht wordt aan de bouw van nieuwe mijnenvegers zullen de specialisten tijdelijk in de staalbouw worden ingeschakeld. CNR hoopt zodoende een kern te behouden die, als de opdracht komt, onmiddellijk weer aan de slag kan.

LANGE OMVAART

Hogere Zeevaartschool heeft te weinig leerlingen

Voor het ogenblik heeft de Hogere Zeevaartschool (Oostende en Antwerpen) slechts 16 nieuwe inschrijvingen voor volgend jaar, terwijl dat aantal op hetzelfde tijdstip van vorige jaren reeds 50 bedroeg. De opleiding die tot kapitein "ter lange omvaart" leidt, trekt steeds minder mensen aan. Dit ondanks het feit dat de maatschappijen smeken om dergelijke mensen.

Voor de terugval worden twee redenen gegeven. De rampen die zich de laatste tijd voorgedaan hebben (Mont Louis, Herald of Free Enterprise, Exxon Valdez) hebben het beroep in een slecht daglicht geplaatst. Toch is de belangrijkste reden te vinden op het puur economische vlak. De Belgische rederijen hebben een politiek van uitvlaggen toegepast. De Belgische vlag werd vervangen door de Liberiaanse of Panamese. Er werden goedkopere bemanningen aan boord genomen en de toekomst voor de tewerkstelling zag er erg somber uit.

Daar is sinds kort een kentering in gekomen. De rederijen kregen een kans hun schepen uit te vlaggen naar Luxemburg, waar de sociale lasten veel lager zijn, maar de Belgische wetgeving blijft gelden. Die betere vooruitzichten hebben

tot nutoe echter geen aanleiding gegeven tot een groter leerlingenaantal voor de Hogere Zeevaartschool.

ZIJ HADDEN PECH

Zeemacht entert Franse boot

De hoogzeesleper A.950 'Valcke' van de Zeemacht heeft de Duinkerke vissersboot D.K. 389232-1 'Patrick Olivier' geënterd en opgesleept naar de haven van Oostende. Er werd vastgesteld dat gevestigd met netten, die niet reglementair zijn. De 200 kg kabeljauw, evenals de drie netten werden in beslag genomen. Er werd geen borgsom geëist en het schip werd ook niet aan de ketting gelegd.

GERED

Sleper redt bootvluchtelingen

Op tweede Pinksterdag heeft de Nederlandse sleepboot Santania van ITC uit Haarlem 90 Vietnamese bootvluchtelingen opgepikt in de Zuidchinese Zee. De Vietnamezen hebben dagen rondgedobberd en het is zeer waarschijnlijk dat talrijke schepen het zinkende bootje zonder meer aan zijn lot overlieten.

Nochtans voerde het schip een SOS-bord en trachtte met een wit laken de aandacht te trekken. Op weg naar Singapore, waar de vluchtelingen werden afgezet, heeft zich nog een drama voorgedaan. Bij het kruisen van een Vietnamees patrouilleschip moesten de vluchtelingen zich verbergen door plat op de bodem van het achterschip te liggen. Drie kinderen zijn daarbij doodgedrukt.

UITVLAGGING

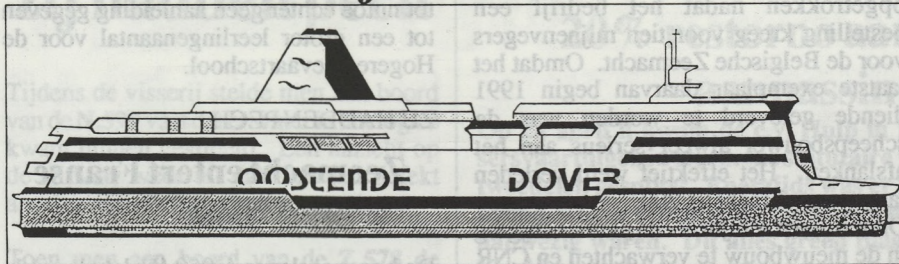
Geen Belgische schepen onder Luxemburgse vlag ?

De veelbesproken uitvlagging van de Belgische koopvaardij schepen naar Luxemburg zit in de knel.

Omdat er op 18 juni in Luxemburg een nieuw parlement verkozen wordt en er dan een nieuwe regering moet gevormd worden, is alles op de lange baan geschoven.

Onder tussen wordt men zich in Luxemburg bewust van de gevolgen van het openen van een scheepsregister. Dit veronderstelt immers ook de ratificatie van een aantal internationale scheepvaartverdragen. Stel dat een schip onder Luxemburgse vlag betrokken geraakt bij een milieuraamp dan zijn de gevolgen voor de mini-staat veel zwaarder dan voor een gigantische maatschappij als Exxon Corporation.

Boel bouwt RMT-jumbo



Het sociaal-ekonomisch kernkabinet heeft het licht op groen gezet voor de bouw van een eerste mammoetferry van 160 meter. Het order werd toegewezen aan de Boelwerf in Temse voor een bedrag van 3,9 miljard frank. De eerste van de twee jumbo's krijgt de naam "Koning Boudewijn" en moet tegen juni '91 klaar zijn. De regie voor Maritiem Transport werd voor de bouw van het ro-roschip gemachtigd een huurkoop af te sluiten met de Indo-Suezbank, indien aan twee voorwaarden voldaan werden. De Vlaamse gewestregering moet een scheepskrediet toekennen voor 85% van de prijs, aan een rente van 2%. Tevens moet de Vlaamse regering de verdiepingswerken in de haven van Oostende laten uitvoeren en bekostigen om de haven toegankelijk te maken voor de veerboot met een diepgang van 6,2 meter.

De buitenlandse bedrijven die ook een offerte indienden (Schikchou Seebeckwerf uit Bremerhaven, Astilleros Espanoles uit Madrid en Nippon KK-corporation uit Osaka) hebben dus naast het order gegrepen.

De boelwerf zal de "Koning Boudewijn" in eigen beheer bouwen en voor een bepaalde termijn verhuren aan de RMT, die na afloop van de huurkoop eigenaar wordt van het schip. De nieuwe ferry biedt plaats aan 1 200 passagiers en 4 000 ton vracht (710 personenwagens). Het schip krijgt tien dekken en wordt aangedreven door vier motoren, waarvan er telkens twee in werking zijn en twee in onderhoud. Met een kruissnelheid van 21 knopen (39 km/uur) zal de overtocht Oostende-Dover en half uur ingekort worden.

Met deze konfortabele schepen (er volgt later nog een "Koningin Fabiola van dezelfde omvang) en en sanning van de vloot (enkel de Prins Albert en de Reine Astrid blijven behouden) wil de RMT de eenmaking van de EEG en de Kanaaltunnel overleven.

Pech

O.500 'De Hoop' loopt vast

Donderdag 18 mei geraakte de Oostendse bokkentreiler Z.500 van reedster Godelieve Crombez opnieuw in de problemen. Eind vorig jaar kwam het vaartuig al in aanvaring met een tanker en liep zware averij aan stuurboord op.

Deze keer liep het schip tijdens het vissen vast op de zandbank Kentish Knoch in de monding van de Thames. Omdat het vaartuig slagzij maakte werden de netten gekapt. De toegesnelde reddingsboot van Ramsgate haalde de vier opvarenden van boord. Het vissersvaartuig kon bij opkomend tij weer vlot gemaakt worden. Na rekuperatie van de netten zette De Hoop de visserij verder, nadat gebleken was dat het vaartuig geen schade opgelopen had.

Proficiat

Pieters Visbedrijf bekroond

Tijdens Flanders Technologie International in Gent werd de tweede "Frans Wildiersprijs" voor zakelijke communicatie uitgereikt. De bekroning ging dit jaar naar het Brugse "Pieters Visbedrijf NV" en de video van de "Hoge Raad voor de Diamant". De organisatoren ontvingen 102 gedrukte bedrijfs- en produktpre-

sentaties en 49 videobanden, waarin bedrijven zichzelf of hun producten voorstellen.

De brochure van Pieters werd door een deskundige jury beoordeeld op leesbaarheid, originaliteit, informatie, taalgebruik, presentatie en utiliteit.

De "Frans Wildiersprijs" werd twee jaar geleden in het leven geroepen ter angedachtenis van de overleden afgevaardigde-bestuurder van het Vlaams Ekonomisch Verbond.

Bredene

Jaarboek Ter Cuere

Het nieuwe jaarboek van de Bredense heemkring "Ter Cuere" (150 bladzijden) bevat opnieuw een reeks interessante bijdragen. O.m. de Kanaalovertocht van Bredenaar Raymond Rousselle (25 jaar geleden) en een bespreking van "Middel-eeuwse vierboeten en vaarbakens op de Vlaamse kust" door Maurits Coornaert. Hierin krijgen de lichtbakens van Duinkerke, Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge, Heist en andere vaarbakens ruime aandacht.

"Jaarboek 88", een uitgave van de heemkring Ter Cuere, wordt gratis toegekend aan de leden. Jaarlijkse bijdrage: 350,- te betalen op rekening 068-2023761-77 van Ter Cuere te Bredene.



B.S.M.
Breskensche Scheepsbouw
en Machinefabriek bv

Postbus 25, 4510 AA Breskens (Holland)

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

Telex 55332 - Telefax 01172 - 2421

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

B.S.M. GEEFT SERVICE TER PLAATSE

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

Belt U no. 1172-1765.

Hulp in Nood



HOOFDZETEL:

Hendrik Baelskaai 27, OOSTENDE

Tel. (059) 32 16 89

Telefax (059) 32 26 17

Bijkantoor:

Wandelaarstraat 10, ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54.55 27

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

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

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

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

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