

COLOFON

DIREKTEUR: Willy Versluys

DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy

Versluys

HOOFDREDAKTEUR: Flor Vandekerckhove

REDAKTIERAAD: Marc Loy,

Flor Vandekerckhove, Guido Walters

MEDEWERKERS: André Baert, Edward

Brouckxon, Hugo Brutin, Robert Depoorter

(tekeningen), Robert Coelus, Walter Corveleyn,

Walter Debrock, Frank Decerf, Roland Desnerck,

De Zetduivel, P.P. Goberecht, Rika Goethaels,

Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Yvon Kermar-

rec (tekeningen), Jef Klausning, Willem

Lanszweert, 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 Liefkemores

tel: 059/32 55 59

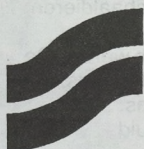
De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redakteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.

Artikels overnemen mag, mits bronvermelding.

ISSN: 0776-6912

fppb

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. Steunabonnementen: 2 000,- B.F./jaar.

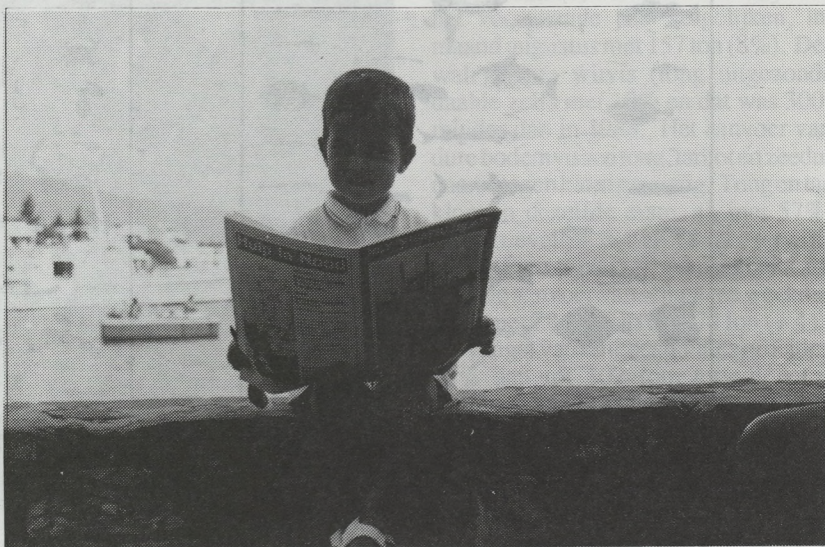
Subscriptions (one year) in other countries: Austria: S 676; Denmark Kr 375; Finland: MK 217; France: F 324; Germany DM 96; Greece Dr 8511; Ireland £ 36; Italy Lir 68 800; Norway: Kr 360; Portugal: Esc 8114; Spain: Pta 6000; Sweden: Kr 325; Switzerland: F 83; U.K. £32.



Omslagfoto Guido Walters. De Vissershaven van Le Guilvinec (Frankrijk).

editoriaal

Over grote vissen en... over kleintjes



In de Westvlaamse perswereld heeft zich een opmerkelijk feit voorgedaan. Het Brugsch Handelsblad heeft de krantegigant Roularta vervoegd. Daarmee heeft deze laatste zijn monopoliepositie in de regionale pers weer eens verstevigd.

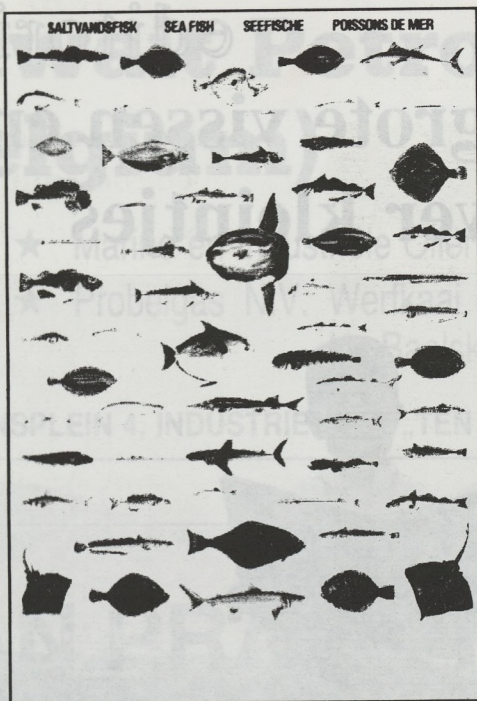
Dat gebeurt allemaal "om de lezer nog beter te dienen", maar wij vragen ons af of dit wel degelijk het geval is. Voor een plaatselijk informatieblad zijn er uiteraard veel redenen om de stap naar Roularta (of naar een andere reus) te zetten. We weten dat het moeilijker en moeilijker wordt om onafhankelijke kranten in leven te houden. De wetten van de ekonomie heten onverbiddelijk te zijn. De grote vissen eten de kleintjes. Het is evenzeer waar dat de groepering van kranten in één bedrijf toelaat beter aan de "overheersende smaak van de lezer" tegemoet te komen. Stel dat de directie van Het Visserijblad eraan zou denken dit magazine op een sjiek papier uit te geven en stel dat we de mening toegedaan zouden zijn dat dit blad nood heeft aan het publiceren van kleurenfoto's, dan zouden wij ons ook verplicht zien onszelf te verkopen.

Want daar gaat het natuurlijk om. Er wordt een stuk van jezelf verkocht. Al die opgeslorpte plaatselijke kranten hadden een eigen gezicht, een eigen visie en een eigen geschiedenis. En dat wordt allemaal verkocht aan een bedrijf dat daar één gestroomlijnd produkt van maakt. En wij vragen ons af of de lezer daar beter mee gediend is.

Laat ons het anders stellen. Eigenlijk vrezen wij dat die bladen steeds meer op elkaar gaan lijken en eigenlijk vrezen wij dat de vele verschillende standpunten steeds maar afgevlakt zullen worden, tot er nog slechts één standpunt overblijft. Als deze vrees bewaarheid wordt, dan zal dat ongetwijfeld een verarming betekenen en daarmee is de lezer in geen geval gediend.

Het Visserijblad heeft reeds verschillende keren een aanbod gekregen om zich in deze of gene groep te integreren. We hebben telkens geweigerd. Wij hopen dat Het Visserijblad nooit die weg moet inslaan. Wij houden van onze onafhankelijkheid. Dit blad is het resultaat van een groep onafhankelijk denkende, kritische mensen en "om de lezer nog beter te dienen" moet dit zo blijven.

Flor Vandekerckhove



TYPE C: Zeevissen.

62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans.

De grootte staat eveneens aangeduid



TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.

75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijns, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans.

De grootte staat eveneens aangeduid.

Deze vismappen in kleur zijn verkrijgbaar voor de prijs van 500 fr. 't stuk + 110 fr. verzendingskosten
ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”,
Hendrik Baelskaai 30, te 8400 Oostende - ☎ (059) 32 11 13



TYPE I: garnalen.

56 soorten garnalen van de hele wereld.

De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het IJslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans.

De grootte is eveneens aangeduid.



TYPE L: krabben en kreeften.

51 soorten krabben en kreeften met aanduiding van de grootte.

De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het IJslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans.

O.154 'Wilmar' met Latour en twee kleine voshaaaitjes

De Oostendse hektreiler O.154 'Wilmar' kreeg enkele niet-alledaagse exemplaren in de netten. Tijdens de visserij op de Galloper in de Thamesmondong werd een neushaai of latour gevangen. Daarnaast bracht schipper-eigenaar Willy Lepeire en zijn bemanning nog twee kleine voshaaientjes mee van elf en dertien kilogram. Op de foto, de schipper met machinist Johan Legein, scheepsjongen Johan Lepeire, matroos Julien Bourry en stuurman Serge Vercnocke, die hun vangst op maandag 12 september in Oostende verkochten. (foto g.w.)

N.36 met zandhaai in Zeebrugge

De N.36 'Donia' van de rederij Versluys-Desaever verkocht op woensdag 20 september een zandhaai (ook bekend als gladde haai, stinkhaai, toonhaai of zeiker) in de Zeebrugse vismijn. Ondanks de misleidende volksnaam is het dier best geschikt voor consumptie. Gegut woog het beest nog 93 kg en werd tegen de prijs van 197 frank per kilo verkocht aan vishandelaar De Backer. (foto g.w.)

Augustus

Minder aanvoer, maar goede besommingen

De aanvoer van de Belgische vis in eigen havens daalde, wanneer we de cijfers met het voorgaande jaar vergelijken, in de maand augustus met 157 ton (8%). De aan wal gezette witvis (tong uitgezonderd) daalde zelfs met 17% en dat was 300 ton minder dan in 1988. Het aanvoer van de dure bodemvissen tong, tarbot en zeeduivel daarentegen klom gevoelig. Tong en tarbot klom in dezelfde mate, nl. met 57% tot respectievelijk 181 en 18 ton, terwijl het volume zeeduivel zelfs verdubbelde tot 48 ton. De aanvoer van schaal- en weekdieren zette met 78 ton aan tot 270 ton (+ 41 %). De vangst van langoestientjes groeide met 85% aan tot 102 ton, terwijl het garnalaanbod met 31 ton opklom tot 113 ton. Het schaarser aanbod van de meeste demersale soorten lokte een prijstoenname uit van 22% voor de bodemvissen behalve tong, zodat de aanvoerwaarde bij 99 miljoen werd gehandhaafd. De prijsdaling voor tong bleef beperkt tot 2% zodat het effect van de meer-aanvoer nagenoeg volledig ten goede kwam van de besomming, die met 22 miljoen toenam tot 62 miljoen frank. Voor de garnaal en de langoestientjes daalde de prijs respectievelijk tot 117 en 166 frank.

Vermelden we nog dat de algemene besomming in de betreffende maand 193 miljoen frank bedroeg. (Medegedeeld door de Dienst voor de Zeevisserij Oostende.)

Nieuwpoort

Vissershavenkommissie

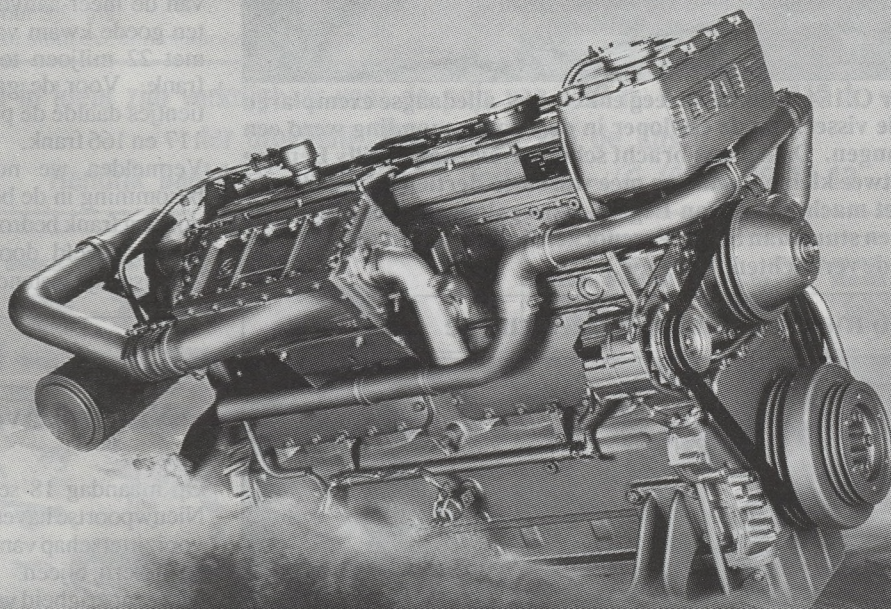
Op maandag 18 september ll. kwam de Nieuwpoortse havenkommissie, onder het voorzitterschap van de schepen van haven en visserij, bijeen.

Met eenparigheid van stemmen werd in de commissie besloten om in de stedelijke visserij van Nieuwpoort de tong in zeven categorieën te sorteren, zoals dit geschiedt in de vismijnen van Oostende en Zeebrugge.

Deze beslissing werd genomen op aandringen van de reders en handelaars, om zodoende tot een uniforme sortering in de drie vismijnen te komen. Verder werd nogmaals aangedrongen opdat de reders hun vangst 24 uur vóór de veildag, met een volledige detaillering op het bord van de stedelijke vismijn, zouden aanmelden.

DAF DIESEL

STERK BETROUWBAAR EN VOORTVAREND



DAF

N.V. DAF BELGIË, ANTWERPSESTEENWEG 126, 2630 AARTSELAAR, TELEFOON 03-870.02.11

N.402 'De Norma' na face-lift herdoopt

Voor de tweede keer in anderhalf jaar stond de N.402 in de belangstelling in Nieuwpoort. Na een eigenaarswissel vorig jaar verkocht de N.402 'Yvette' op 15 april 1988 zijn eerste vangst. Op 11 september 1989 kwam de grondig herbouwde en nu als N.402 'De Norma' varende bokkentreiler voor rekening van een nieuwe eigenaar opnieuw met een "eerste vangst" in de kijker. Het vissersvaartuig was pas enkele dagen voordien feestelijk ingehaald en met de nodige luister herdoopt.



Aalmoezenier Corneillie heeft het vernieuwde vaartuig goed ingezegend. De rest van het wijwater kiepert hij in het visruim. Reder Norbert Vercoutter hoopt alvast dat het zijn uitwerking niet mist. (foto g.w.)

De "402" heeft al vele watertjes doorvaren. De wieg van het vissersvaartuig stond in Zeebrugge. De stalen bordenvisser werd op de werf Bocher in 1963 gebouwd voor rekening van de gebroeders Vantorre uit Heist. Van 1979 tot 1986 voer het schip voor de rederij Atlantis, eveneens uit Heist. Henri Luickx werd vervolgens eigenaar van het schip, dat nadien bij de Rederij Atlantis terecht kwam, die op haar beurt, in de loop van 1986, naar Oostende verhuisde. Lang bleef het, ondertussen tot bokkentreiler aangepaste, schip niet als O.402 'Atlantis' varen. De Koksijdenaar Jean-Paul Deurinckx bracht het schip onder Nieuwpoortse vlag en gaf het de naam 'Yvette' mee. Het vaartuig stond geregistreerd als eigendom van de N.V. Mare Nostrum, die in de loop van hetzelfde jaar in handen kwam van Norbert Vercoutter (ook mede-eigenaar van de N.723 'Pallietier' van rederij Gerard en Puystiens) en zijn zoon Mario uit Oostduinkerke. Wie zich de foto herinnert, die in ons juni-nummer afgedrukt stond, kan zich een idee vormen van de ingrijpende verbouwing die zich sindsdien voltrok. Letterlijk alles werd van boord gehaald en meer dan een halve schelp bleef er niet over. Na enkele

maanden hard labuur, op de nieuwe werf van Beliard Polyship in de Oostendse achterhaven, kwam een totaal nieuw schip te voorschijn. Vader en zoon Vercouttersmeedden ook de eerste lettergreep van hun voornaam samen en lieten de treiler als 'De Norma' dopen. Dat gebeurde op zaterdag 2 september in aanwezigheid van vrienden, familieleden en talrijke toeschouwers. Gedurende de vijf maanden die de doop vooraf gingen werd niet alleen afgebroken, maar ook veel opgebouwd. Een nieuwe machinekamer



Meter Rosette Vercoutter-Legein en peter Maurits Siffer. (foto g.w.)

met een Caterpillar van 383 pk als hoofdmotor en een Perkins van 70 pk als hulpmotor, kregen een plaats in de nieuwe machinekamer. Een nieuwe brug, een koelinstallatie, comfortabele behuizing voor de bemanning, een zestrommellier en een nieuwe mast als zichtbare bekroning van het werk. Minder zichtbaar was de plaatsing van een nieuwe schroefas en schroef in een straalbuis, om maar dat te



Een speelse foto van de bemanning van de N.402 met v.l.n.r. machinist Daniël Moeyaert, schipper-mede-eigenaar Mario Vercoutter, matroos Peter Verbeke en scheepsjongen Joachim Moeyaert. (foto g.w.)

noemen. Alles bijeen een aanzienlijke investering, waarbij geen overheidssteun te pas kwam.

Naar britse kust

Het was visserij-aalmoezenier Corneillie die de doopplechtigheid mocht inzetten, met de wijding van het schip. Het meterschap werd toegekend aan mevrouw Rosette Legein, echtgenote van reder Norbert Vercoutter, terwijl Maurice Siffer, een van de promotoren van het eerste uur van het Visserijmuseum, als peter optrad. Nadat alle aanwezigen de geslaagde face-lift van nabij gekeurd en becommentarieerd hadden, bood het stadsbestuur nog een receptie aan. Voor schepen Vermote was het een gelegenheid om aandacht te schenken aan de moeilijkheden waarmee de visserijsector af te rekenen kreeg. Hij benadrukte het belang van de

vervangingsnieuwbouw, die

ook van levensbelang is voor

de Nieuwpoortse vloot.

Ondertussen heeft ook het

keurend oog van de Zeevaart-

inspectie het vaartuig goed

bevonden. Onder leiding van

schipper Mario Vercoutter

kon de bemanning de mai-

dentrip aanvatten. Dat ge-

beurde met machinist Daniël

Moeyaert, matroos Peter

Verbeke en Joachim

Moeyaert, die voor het eerst

richting Britse kust stuurden.

Bij hun terugkeer in Nieuw-

poort werd het eerste selekte

koopje van tien kilo tarbot

voor de prijs van 1 600 frank

toegewezen aan Peter Weckhuyzen van

Vishandel Albert op de Nieuwpoortse

Kaai.

Guido Walters



De redersfamilie Vercoutter: Vader Norbert, zoon Mario die als schipper meevaart en moeder Rosette Vercoutter-Legein die als meter mocht aantreden. (foto g.w.)

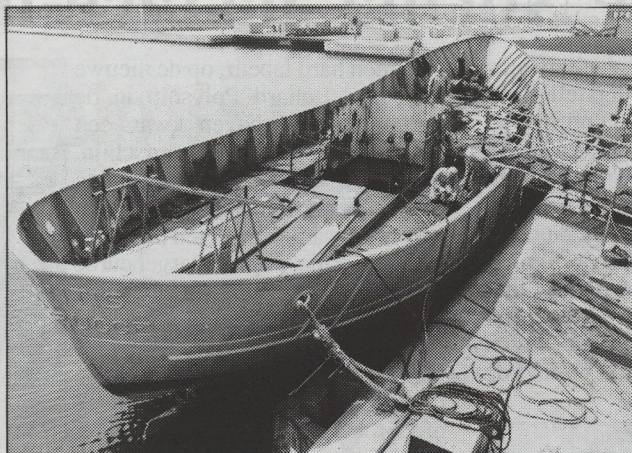
toegewezen aan Peter Weckhuyzen van Vishandel Albert op de Nieuwpoortse Kaai.

Guido Walters



Technische gegevens**N.402 'De Norma'**

- Type: stalen bokkentreiler
- Tonnage: 69,97 BT
- Lengte over alles: 23,78 m
- Breedte op spant: 6,10 m
- Hoofdmotor: Caterpillar 283 pk
- Hulpmotor: Perkins 70 pk
- Visliet: Luyt (zestrommels)
- Navigatie-apparaat: Racal-Decca en Loran C
- Eigenaar: NV Mare Nostrum, Oostduinkerke



Enkele maanden geleden zag de oude 'Atlantis' er nog zout. Van een lege schelp werd opnieuw een zeewaardig vaartuig gemaakt. (foto g.w.)

**Wijzigingen
voorgekomen in de
"Officiële Lijst der
Belgische
Visserstvaartuigen" -
augustus 1989**

Wijziging uitrusting: N.738 "Johan"-
Boomkorvisserij i.p.v. plankenvisserij.

Inbouw nieuwe motor en opdrijven pk:
N.563 "Zee-Adelt"-Eigendom: PVBA
Zee-Adelt, Wilgenweg 2, 8450
Nieuwpoort. Motor Cummins-300 pk-
221 kW-bouwjaar 1989. Zeebrief:
8.8.1989.

Verandering van eigendom: Z.5
"Drakkar"-Eigendom: NV Suzy,
Burgemeester Kapellelaan 54, 8340
Damme. Tel: 050/ 35 79 69. Zeebrief:
17.8.1989.

Z.536 "Zeevalk"-Eigendom: David
Depaepe, Nicolaas Mengelaan 11, 8390

Knokke-Heist. Zeebrief: 31.8.1989.

**Wijziging benaming onderneming en
adresverandering:** O.306 "Cleaner"-
Eigendom: BVBA Rathe en Kickens,
Van Hembdenstraat 45, 8400 Oostende.
Tel: 059/32 09 00. Zeebrief: 23.8.1989.

Wijziging telefoonnummers:
Zeevaartinspektie, scheepsdienst en
loodswezen: nieuw nummer
059/55 28 11.

Medegedeeld door het Waterschoutskantoor.



Marine voortstuwingmotoren



EEN NAAM MET FAAM

ANGLO BELGIAN CORPORATION

Wiedauwkaai 43,

B.9000 GENT

TEL. 091/23 45 41 (5 Lijnen)

Telex: 11 298 abcg b

FAX: 091/24 03 01

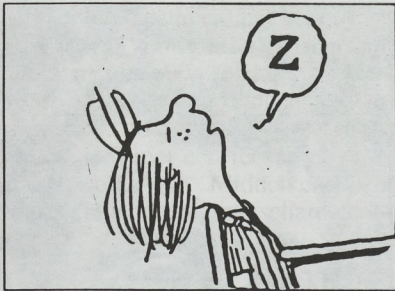
Kontaktpersoon Erik De Poorter

Privé tel: 091/24 43 90

Geef mij één goede reden om publiciteit te maken

Als iemand ons die vraag stelt, staan wij niet met onze mond vol tanden. Wij weten dat er een goede reden is om publiciteit te maken in dit blad. Meer zelfs, wij kunnen u meer dan één goede reden geven.

1. De beste bedrijven doen het



Het kan geen toeval zijn. De beste bedrijven uit de sector zijn deze die adverteren in Het Visserijblad. Sla deze bladzijden erop na en u zult zien dat het waar is. Als uw bedrijf daar (nog) niet bij is, dan is dat de uitzondering die de regel bevestigt. Voor u komt het erop aan komaf te maken met die uitzondering. Bouw met ons mee aan uw toekomst en aan de toekomst van de Vlaamse visserij. Daar gaat het om.

2. Wij doen het werk



Publiciteit is ons vak. Wij kennen er iets van. Onze adverteerders zijn daar al lang van overtuigd. Zij weten dat er hard gewerkt wordt aan dit blad én aan de plaats die uw advertentie daarin krijgt. Elke advertentie wordt zo geplaatst dat ze de aandacht van de lezer trekt. Wij werken er hard aan, tot laat in de nacht.

U bent niet alleen als u 's nachts nog bezig bent. Wij zijn erbij, omdat we weten dat deze sector een mooie toe-

komst heeft. Ze steunt op vele hardwerkende mensen, zoals u, zoals wij.

3. Het Visserijblad

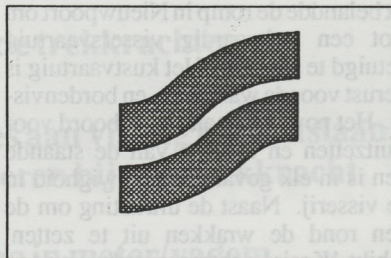


Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, schippers, vissers, handelaars en consumenten. Zij betalen er (veel) geld voor. Dus wordt dit blad gelezen.

Gemiddeld wordt een krant door 3 à 4 mensen gelezen. Het Visserijblad zit ver boven dat gemiddelde. Eigen cijfers zeggen dat elk exemplaar van dit blad van hand tot hand gaat en een gemiddelde van 9 tot 11 haalt!

Als publiciteit voor uw bedrijfrendeert (en dat doet het, neem de proef!) dan is uw keuze duidelijk.

4. Seaprint



Seaprint verzorgt de publiciteit van Het Visserijblad.

Vraag de tarieven, vraag proefnummers, vraag ontwerpen. Seaprint c.v.

H. Baelskaai 2, B-8400 Oostende.
Tel: 059 / 32 55 59.

Lijst der adverteerders in dit nummer van Het Visserijblad

ABC, scheepsmotorenfabriek
AM&S, reclamebureau
AtS, koeltechniek en elektronika
Au Chicon, restaurant
BBL, bank
BP, petroleumprodukten
Cafmeyer & C°, expertisebureau
Cera, bankiers
Crevits, ijzer- en rubberwaren voor de visserij
Daf, scheepsmotoren
Deltaflex, industriële artikelen en gereedschappen
Generale Bank, bankiers
Hand in Hand Oostende, beroepsvereniging
Hostyn-Saelens, sanitair en verwarmingstoestellen
Hulp in Nood, verzekeringen
IBIS, visserijschool
Kuwait, petroleumprodukten
Lowyck & Zoon, scheepstimmerwerf
Marelec, elektronika
Metz, scheepsbouw en -herstellingen
Multinet, netten- en touwwerk
Nieuwsblad van de Kust, drukker
North Sea Bunkers, petroleumprodukten
OTO, taxionderneming
Padmos, machinefabriek en dokmij
Probelgas, petroleumprodukten
Quintiens, scheeps- en industriële elektriciteit
Renaud, scheepsdiesel en -herstelling
Seaprint, drukwerk en publiciteit
SKB, reddingsmaterialen
Spaarkrediet, bank
Van Wijsberghe, constructeur van inoxinstallaties
Van Praet-Dansaert, stalen kabels
van Tieghem, notaris
Verheye, scheepshersteller
Wauters, schroefservice

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op



firmaanaam:

Straat en nr:

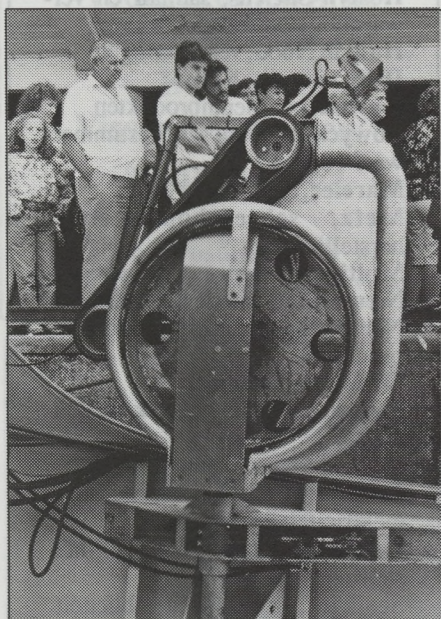
Woonplaats en postnummer:

terugsturen naar Seaprint, H. Baelskaai 2,
8400 Oostende

N.73 'KOTJE' EERSTE NIEUW VAARTUIG IN NIEUWPOORT SINDS TWEE JAAR.

De Nieuwpoortse visserijvloot heeft er voor het eerst sinds twee jaar een volledig nieuw vaartuig bij. Dat wil niet zeggen dat er in die periode geen doopplechtigheden meer gehouden werden in de IJzerhaven. Het toeval wil dat vier dagen voor de inwijding van de N.73 'Kotje', ook al feeststemming heerste aan de kaai ter gelegenheid van de definitieve oplevering van de N.402 'Norma'. Maar zoals bij voorgaande gelegenheden ging het hier om een eigenaarswissel gepaard met een inschrijving onder Nieuwpoorts registratienummer.

Het was in augustus 1987 dat de catamaran



Het powerbloc van Deense makelij, gerbuikt voor het inhalen en uitzetten van de staande netten. (fot g.w.)

N.95 'Jonas II' in de Nieuwpoortse vissershaven in het brandpunt van de belangstelling stond. Het was trouwens het enige nieuwbouwvaartuig dat in dat jaar voor Nieuwpoort bestemd was. Op het vlak van de vlootvernieuwing kwam de kleinste vissershaven van de Belgische kust in 1986 meer aan bod. Van de veertien nieuwe vaartuigen waarmee de vissersvloot aandikte, waren er vijf bestemd voor de Nieuwpoortse vloot. Pro memorie nog even de opsomming, het ging om de boomkorvaartuigen N.57 'Terry', N.58 'Pascin', N.75 'Sarvy' en N.350 'Colette' en de plankenvisser N.73 'L'Etaplois'. Zoals reeds vermeld kwam de polyester-tweerompsboot voor staande-nettenvisserij, N.95 'Jonas II', als enige van de negen nieuwbouwvaartuigen naar Nieuwpoort. In 1988 werden opnieuw negen nieuwbouwprojecten afgerond, maar geen

enkel vaartuig kreeg een Westhoekbestemming. Toch kreeg Nieuwpoort er de laatste jaren enkele vaartuigen bij, maar dat was telkens het gevolg van een aankoop van een bestaand vaartuig uit een andere haven.

Nederlands model

Door schrapping van de N.73 'L'Etaplois' kon de redersfamilie Calcoen een nieuw vaartuig bouwen. 'L'Etaplois', amper enkele jaren oud en niet eens erg lang van eigenaar veranderd, was te klein en voldeed in vele opzichten niet aan de verwachtingen. Reder Roger Calcoen en zoon Gino zetten een nieuwbouw op stapel bij de West-Vlaamse Scheepswerven in Moerbrugge-Oostkamp, waar zij in het verleden ook al goed mee samenwerkten. Het casco van de bokkentreilers N.15 'De Kottens' (nu N.15 'Stephanie') en de N.52 'Kottens II' (nu N.52 'Sea Hunter') werden destijds ook aan het kanaal gebouwd. Het lag dus voor de hand dat de werf ook bij de vervangingsnieuwbouw zou betrokken worden. De Calcoens zagen hierbij bewust af van een bokkenvaartuig en lieten hun keuze vallen op een klein polyvalent vissersvaartuig, van minder dan twintig meter, naar Nederlands model. Voor de verdere afbouw en het optuigen van het nieuwe vaartuig, dat de naam 'Kotje' meekreeg (duidelijk afgeleid van de vorige eenheden), werd beroep gedaan op Arseen Covemackers bedrijf Tecu uit Nieuwpoort.

Met powertrommel

Voor de West-Vlaamse Scheepswerven van A. Van Der Cruysse was de N.73 meteen het eenendertigste vissersvaartuig, waarvan de kiel in Oostkamp werd gelegd. Voor de aanvang der werkzaamheden mocht men teruggaan tot november vorig jaar. Een half jaar later, op 27 april, ging het casco te water. Via het kanaal Brugge-Gent belandde de romp in Nieuwpoort om er tot een volwaardig vissersvaartuig opgetuigd te worden. Het kustvaartuig is uitgerust voor de warrelnet- en bordenvisserij. Het powerbloc aan stuurboord voor het uitzetten en inhalen van de staande netten is in elk geval een nieuwigheid in onze visserij. Naast de uitrusting om de netten rond de wrakken uit te zetten, beschikt 'Kotje' achteraan ook over een hydraulisch aangedreven vislier en nettenrollen, waardoor het ook als bordenvisser bedrijf kan zijn. Aan boord is logies voorzien voor vier bemanningsleden, alhoewel er momenteel slechts drie opvarenden zijn. Schipper-mede-eigenaar Gino Calcoen wordt bijgestaan door

Motorist Christiaan Ryckewaert en matroos Eddy Weerbrouck. Een scheepsjongen wordt later aangemonsterd.

Opgemerkte doop

De doopplechtigheid van de N.73 'Kotje' ging in Nieuwpoort niet onopgemerkt voorbij. Vanop de kaai werd het gebeuren door vele tientallen toeschouwers gevolgd. Net als enkele dagen voordien bij de herdoop van de N.402 'Norma' mocht visserij-aalmoezenier Jan Corneillie opnieuw de wijdingskwispel hanteren. Gewoontegetrouw sprenkelde hij kwistig



Reder Roger Calcoen, die nog maar eens een nieuw vaartuig in gebruik nam. (fot g.w.)

in het rond en hij deed dat alsof er nooit waterschaarste geweest is in de Westhoek. Nadien was het de beurt aan de schipper, aan meter mevrouw Rosa Covemaecker-Rabaey en peter-restauranthouder Michel Vandewalle uit Middelkerke om de gebruikelijke paasnagels in het dek te heien. Hiermee was de feestelijke gebeurtenis niet afgelopen. Het stadsbestuur trakteerde nog met een receptie, waarop schepen voor visserij Vermote de gelegenheidstoespraak hield.

"Tuur van Kotjes"

De schepen van dienst spaarde zijn lof niet voor het initiatief van de reders Calcoen. "Roger is altijd een harde werker geweest, die nog zichzelf noch zijn bemanning en zijn schip ontzag." Hij herinnerde eraan

dat Roger als zoon van "Tuur van Kotjes" geen ervaring mist. Eerst voer hij op vader Arthurs houten N.701 'Angelus' en vanaf 1967 op de nieuwe stalen bokkentreiler N.704 'Girona', die na enkele jaren dienst op het kanaaleiland Guersney belandde. Vanaf 1973 werd gevaren op de naar Nieuwpoort verhuisde Z.579 'Karine' van de reders Demunter, die hun vaartuig overlieten aan de rederij "De Westhoek" uit Nieuwpoort. Vervolgens brachten de Calcoens beide 'Kottens' in de vaart, die ondertussen alweer aan jongere reders werden overgelaten, omdat Roger, na een zwaar werkongeval, nog teveel hinder ondervond. De overname van de N.73 'L'Etaplois' van Romeo Calcoen bracht geen oplossing en de redersfamilie kwam uiteindelijk zonder schip te zitten. Een reder zonder vaartuig is net zo erg als een koning zonder land. Met de morele steun van echtgenote Odette en met het oog op de toekomst van zoon Gino werd dan toch nog een nieuwbouwproject op gang getrokken en tot een goed einde gebracht. Dat werd na de doop van de nieuwe N.73 'Kotje' gevierd met een feestelijk diner "In 't Visserke" te Middelkerke, in aanwezigheid van een grote schare genodigden.

Guido Walters



De driekoppige bemanning met schipper Gino Calcoen, motorist Christiaan Ryckewaert en matroos Eddy Weerbrouck. (foto g.w.)

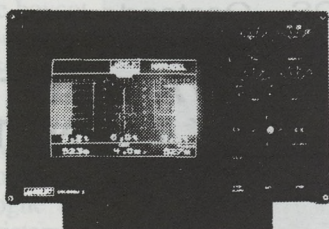


Meter mevrouw Rosa Rabaey, echtgenote van Teco-baas Arseen Covemaeker, en peter van het schip Michel Vandewalle uit Middelkerke. (foto g.w.)

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

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

MARINE ELECTRONICS / AUTOMATIC TRAWLING SYSTEMS

Technische fiche 'Kotje'

- Type: stalen treiler, volledig gelast in staalsoort "Scheepskwaliteit".
- Lengte over alles: 19,60 m
- Lengte tussen de loodlijnen: 16,70 m
- Breedte op spant: 5,60 m
- Holte in de zijde: 2,60 m
- Diepgang achteraan: 2,35 m
- Tonnage: 64 BT
- Hoofdmotor: Fiat/Iveco 8281 SRM35, 300 pk bij 1800 t/min
- Hulpmotoren (2): 125 kVa en 35 kVa Fiat/Iveco
- Keerkoppeling: Masson NFC met reductie 1:4,95
- Schroef: Hundested (Den), 1500 mm, bronzen hydraulisch verstelbare vierbladschroef.
- Vislier: Luyt (N), hydraulisch aangedreven
- Powertrommel: Hvidesande (Den)
- Navigatieapparatuur: Furuno en Sait
- Boordcomputer: Philips
- Inhoud visruim: 28 m3
- Inhoud brandstoftank: 15 m3
- Inhoud drinkwatertank: 3 m3
- Werf: West-Vlaamse Scheepswerven NV, Oostkamp (casco) en TECO-Technologie Covemaeker, Nieuwpoort (afwerking)
- Eigenaars: Roger en Mario Calcoen, Middelkerke

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 | - scheepselektriciteit en —koeling |

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

Lorient en Nantes in konkurrentieslag

Het deed denken aan de situatie in Oostende, enkele jaren geleden, toen twee jaarbeurzen naar de gunst van het publiek, maar vooral naar deze van de exposanten dongen. Een gelijkaardige bikkelarde konkurrentieslag speelde zich de voorbije maanden af aan de Franse Atlantische kust.

Op de eerste geruchten, dat zowel Lorient als Nantes een visserijsalon zouden patroneren, reageerden visserijkringen schouderophalend. Het zou wel allemaal zo'n vaart niet lopen, zo werd er gezegd. Twee salons gedurende dezelfde periode, rond hetzelfde thema en gericht op dezelfde doelgroep in steden die amper 150 km uit elkaar liggen? Te gek natuurlijk. En toch gebeurde het. Op woensdag 13 september om 15 uur opende Jacques Mellick, de Franse minister voor transport en maritieme aangelegenheden het "6e Salon International de la Pêche" in Lorient om een paar uur later, om 17u30, om precies te zijn, het openingslint te knippen van het "Salon International de la Pêche professionnelle" in Nantes.

Hard tegen onzacht

Beide vakbeurzen richtten zich tot een internationaal publiek van vissers, scheepsbouwers, visverwerkende bedrijven en toeleveringsindustrie. Nantes had reeds vijf keer het internationaal visserijsalon gehuisvest en wilde dit jaar de lijn doortrekken.

De professionele beursorganisator Sepic dacht daar anders over.

Merkwaardig genoeg lag de rivaliteit tussen de havensteden Boulogne en Lorient aan de basis van de boycot van Nantes. Zowel voor Boulogne als voor Lorient is de visserij van groot economisch belang. Beide steden kampen al jaren met een terugloop van de visserijindustrie. Zelfs rechtstreekse staatssteun kon het tij niet keren. Zowel Boulogne als Lorient trachten hun industrieterrein aantrekkelijk te maken voor verwerkingsbedrijven. De visserijvakbeurs "Boulogne '88" van vorig jaar was een poging om de aandacht van mogelijke investeerders naar de voornaamste Franse vissershaven in de Pas-de-Calais te lokken. De organisatie was in handen van Edit Expo en werd met 16 000 bezoekers op vier dagen een meevaller. Het succes was voor een deel te danken aan de professionele organisatie van Edit Expo. Deze laatste is de Franse tak van de Britse Industrial and Trade Fairs International Ltd (ITFI), die tal van gespecialiseerde vakbeurzen in Groot-Brittannië in handen heeft, maar ook de visserijbeurzen van o.m. Kopenhagen, Reykjavik en Casablanca in goede banen



De firma Marelec uit Nieuwpoort was in Lorient aanwezig met zijn computergestuurd systeem voor langte- en trekkrachtregeling. Zaakvoerder ir. Piet Rommelaere en zijn zus Katrien zijn reeds goed ingewerkt op de Franse markt, waar een dertigtal vaartuigen het systeem al gebruiken. (foto g.w.)



Brusselle Marine Industries uit Nieuwpoort stelde eveneens zijn visserijmateriaal en dekmachines aan het internationale publiek voor. Gilbert Merlevede, hoofd van de dienst naverkoop, stond in voor de opvang van potentiële klanten. (foto g.w.)

leidt. ITFI is, op haar beurt, slechts een onderdeel van de wijdvertakte "Reed Exhibition Companies". Het succes van Boulogne '88 werkte aanstekelijk en bracht de Bretoense visserijwereld ertoe een gelijkaardig initiatief te nemen in het centraal gelegen en gemakkelijk bereikbare Lorient. Beursorganisator Sepic zag brood in het initiatief

en keerde het zuidelijker gelegen Nantes de rug toe. In de Loirestad bleef men echter niet bij de pakken zitten. Met de logistieke steun van Edit Expo bleef de hoofdstad van het departement Loire-Atlantique niet verstoken van een eigen visserijsalon. Het behoud van de vakbeurs werd belangrijk genoeg geacht om de confrontatie met Lorient niet uit de weg te gaan. Nantes kreeg bijna tweehonderd exposanten over de vloer.

Primeur voor Bretagne

"Ik zou aan geen van beide beurzen deelgenomen hebben," liet een Franse fabrikant van visserijbenodigdheden zich tijdens een gesprek in het salon van Lorient ontvallen. "Indien ik uiteindelijk toch voor deze beurs gekozen heb, dan gebeurde dit omdat ik enigszins onder druk stond." Dit antwoord is kenschetsend voor de ingesteldheid der exposanten. Omwille van kosten en versnippering der middelen, vooral voor kleinere ondernemingen, was deelnemen aan beide vakbeurzen alleen voor kapitaalcrachtige bedrijven weggelegd. Liever dan te kiezen

haakten sommige bedrijven gewoon af. Anderen kozen dan weer voor de organisator waarmee ze in het verleden goede ervaringen opdeden. Sepic bracht 310 exposanten bijeen in het "Parc des Expositions" van Lorient. Het aanbod bestond bijna voor de helft uit buitenlandse handelsvertegenwoordigingen uit achttien landen. Ook Belgische bedrijven hadden er een plaats verworven. Winch-specialist Brusselle Marine Industries uit Nieuwpoort deelde de oppervlakte met de Gentse dieselmotorenfabriek Anglo Belgian Corporation (ABC). Verderop stond Marelec, eveneens uit Nieuwpoort, met zijn computergestuurd trek-

kracht- en kabellengtesysteem en regelapparatuur. Als vierde vertegenwoordiger was Jaf International uit Brasschaat met beroepskledij van de partij, terwijl de firma Steen FPM International uit Kapellen met zijn gekende "vellentrekken" exposeerde. Buiten de muren van beide salons konden de bezoekers terecht op een tweedehandsmarkt, waarop makelaars tientallen vaartuigen te koop aanboden. In de haven van Lorient hielden tientallen bedrijven opendaurdagen, waardoor bezoekers een goedgevulde dag te verwerken kregen.

Guido Walters

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

**NORTH
SEA
BUNKERS**
belgium

"NV NORTH SEA BUNKERS"

**BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!**

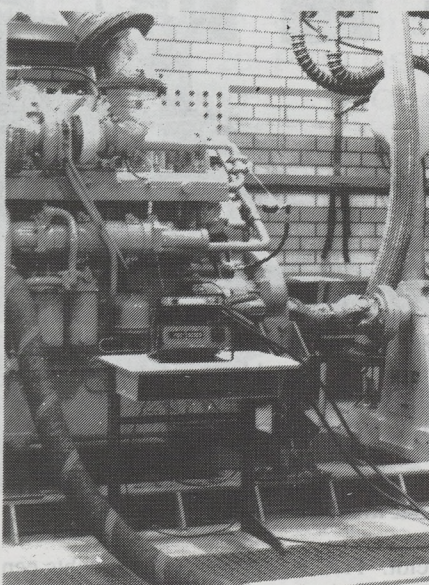
Hoefijzerlaan 68 - 8000 BRUGGE
Tel. (050) 34 12 47



VAN GEBRUIKT TOT ZO GOED ALS NIEUW

Alles wat beweegt en draait is aan slijtage onderhevig en moet soms vervangen worden. Het vervangen van een Mitsubishi hoofd- of hulpmotor kan tijdrovend zijn wanneer de dieselmotor niet in voorraad is. De Padmos ruilmotoren-service is opgezet om dit probleem op te lossen. In dit ruilsysteem wordt uw Mitsubishi-dieselmotor vervangen door een compleet gereviseerde hulp- of hoofdmotor. Dit betekent een minimum aan tijdverlies. En de Padmos-zekerheid staat borg voor een motor van uitstekende kwaliteit.

Via het Padmos-magazijn zijn maar liefst 120.000 Mitsubishi-onderdelen, nieuw of gereviseerd, uit voorraad leverbaar, voor de volgende motor-typen: DQ/SE/DS/DB/DE/D-14, D-16, D-20/SB/SA/SN. Het unieke ruilsysteem van Padmos levert daarnaast ook gereviseerde onder-



- Voor gereviseerde ruilmotoren met Padmos-zekerheid.

delen, ter vervanging van oude. Alle gereviseerde onderdelen zijn ultrasoon gereinigd.

Het onderhoudsteam, met speciaal opgeleide monteurs, zorgt voor elke-dag-service van Duinkerken tot aan Denemarken. Machinefabriek Padmos Stellendam heeft een uitgebreid leveringsprogramma: Mitsubishi hoofd- en hulpmotoren, aggregaten, generator- en havensets.

**voor een ruilmotor met
Padmos-zekerheid.**



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.



**MITSUBISHI
DIESELMOTOREN**

Ex-voto's à gogo

"Over de Schreve" in de kapel Notre Dame des Dunes te Duinkerke zijn er nog heel wat ex-voto's te zien. Een opsomming is te lang, en op het gevaar af fouten te maken, te gewaagd.

Naar aanleiding van de feesten en de kroning van "Notre Dame des Dunes" ter gelegenheid van de vijfhonderste verjaardag van de ontdekking van het Mariabeeld werd bekendgemaakt dat er sedert de opening van de kapel, maar liefst 3 000 000 kaarsen werden gebrand en dat er 2 000 ex-voto's werden geofferd. Onder dit zeer groot aantal ex-voto's worden dan wel 465 marmeren platen en 457 harten meegesteld. Verder is er sprake van 200 vaartuigen (scheepsmodellen).

De feesten moeten werkelijk zeer indrukwekkend zijn geweest. Stad en haven waren versierd met bloemenslingers en vlaggen. Elke straat was getooid in een speciaal decor. Er werden twintig erebogen opgericht. Overal werden er rozenkransen opgehangen; volgens de kronieken van die tijd meer dan 100 000. Er werden speciale treinen ingelegd waarmee de bedevaarders aan verminderd tarief Duinkerke konden bereiken.

De prachtige affiche werd ontworpen door A. Gysel, een decorateur van Duinkerke. De Godsdienstige feestelijkheden zouden twee dagen duren. Op zondag 31 mei was er om 9.30' een pontifikale mis in de St. Elooi kerk. Om 15 uur waren er plechtige vespers. Daarna, om 16 uur, volgde "la procession des petits enfants". In deze processie stapten maar liefst 4 000 kinderen op!

Na een tweede pontifikale mis op maandag 1 juni opgedragen door Aartsbisschop Sonnois van Cambrai volgde de zeewijding om 13 uur. De zeewijding ging door aan de 'Leughenaer' en werd verzorgd door dertien bisschoppen. Bij hen voegden zich nog vier prelaten van de paus.

Na de zeewijding volgde de grote historische processie.

De processie werd gevormd door drieduizend figuranten verdeeld over 132 groepen en duurde in totaal drie uur.

In de optocht werden tafereel uitgebeeld waarin ex-voto's werden getoond.

Uit het programma:

Vrij vertaald:

- "Omgeven door 17 officieren, zeelui en kapers schenkt Jean Bart (1696) de vlaggen die zij op de vijand veroverd hadden aan Onze Lieve Vrouw."

- "Gered van een schipbreuk schenkt kapitein Jacques Kanon (1756) samen met zijn kapers een ex-voto aan de kapel."

- "De kaper Pluckett en de bemanning van de 'Prince de Robecq' (1778) voltrekken hun belofte aan de kapel."

- "de jonge Desmit en zijn metgezellen (1812) richten een altaar op voor Onze

Lieve Vrouw."

- "De erkentelijkheid van eeuwen (1903) uitgebeeld door jongens in marine gekleed die ex-voto's met zich meedragen."

Kapel-museum

De kapel van Duinkerke is nog steeds een bedevaartsoord. Daarnaast is de kapel een waar museum van religieuze volkskunst. Vanaf het altaar tot aan het portaal kan men er nog steeds zeer veel ex-voto's te bewonderen. Honderden marmeren platen bedekken de muren. Verder bestaat de verzameling ex-voto's uit scheepsmodellen, schilderijen van schepen, schepen achter glas en scheepsmodellen in flessen. Daarnaast mogen we niet nalaten de grote verzameling kleinere voorwerpen in zilver te vermelden; kruisjes, plaquettes, medailles, harten, ankers, enz.

We vernoemen toch enkele belangrijke ex-voto's:

- op een schilderij wordt een kaperschip in een woeste storm voorgesteld. Onze Lieve Vrouw redt het vaartuig. Deze ex-voto werd geschonken door Jacques Kanon op 7 oktober 1756.

- een ander schilderij stelt de zinkende brik "Claire et Marie" voor. Deze ex-voto werd geschonken door kapitein Legrand."

- verder is er een scheepsmodel in een fles. De makette van de driemaster werd gebouwd door de scheepsjongen en als dank voor de redding aan de kapel geschonken. Het schip stootte op een ijsberg, maar kon zich losmaken en Duinkerke uiteindelijk nog bereiken.

- een mooi model van een zeilschip is te zien aan het portaal.

Ondanks de zeer rijke verzameling zijn er jammer genoeg zeer veel ex-voto's en waardevolle documenten uit de kapel verloren gegaan. Dit is een onrechtstreeks gevolg van de tweede wereldoorlog. Dank zij de toewijding van enkele Duinkerkenaars werden de ex-voto's en het beeld van Onze Lieve Vrouw, alsook alle documenten, op verschillende plaatsen in veiligheid gebracht. Doch de ontruiming van Duinkerke met allerhande netelige toestanden voor gevolg, waren er oorzaak van dat er zeer veel verloren ging. Er werd gevlucht, teruggekeerd, enz. Nadien vond men zowel in de pastorie van de kapel als in de woning van Jules Beck te Rosendael (de vroegere beheerder van de kapel) een complete wanorde. Men redde wat gered kon worden.

Lange tijd nadien kon het museum voor schone kunsten van Duinkerke nog de hand leggen op enkele ex-voto's afkomstig van de kapel. Deze ex-voto's van de hand van J.P.C. Bommelaer werden aangekocht in 1962.

Niet al deze werken zijn echte ex-voto's

volgens de strikte bepaling van het woord. Sommige werden gemaakt om bepaalde gebeurtenissen in herinnering te brengen of, eventueel, om oude verdwenen ex-voto's te vervangen.

- "Voeu du capitaine Barbier-1764."

Dit aquarel, getekend J.P.C. Bommelaer, is niet de originele ex-voto. J.P.C. Bommelaer werkte immers vooral tussen 1815 en 1825, dus een halve eeuw later dan het vermelde jaartal. Hoogstwaarschijnlijk is het origineel verloren gegaan in of na 1794. De kapel werd die tijd gebruikt als kruidmagazijn en is toen zelfs door een ontplofing verwoest. Het kunstwerkje is allicht gemaakt ter vervanging van de originele ex-voto, of zelfs gewoon als herinnering aan het gebeuren.

- "Naufrage du dogre 'Le St. Joseph'-1802" - aquarel

Deze ex-voto stelt de scheepsramp voor van de hogervermelde dogger. Het vaartuig was op de terugweg van IJsland en had 48 last gezouten kabeljauw aan boord. Het schip ging verloren voor het eiland Schouwen in Nederland. Ook deze ex-voto werd pas enkele jaren na de feiten gemaakt. Omdat de ramp zo precies wordt afgebeeld, wordt verondersteld dat Bommelaer zich liet inspireren door de getuigenissen van de overlevenden.

- "Abordage des deux Saint-Pierre.-1816." - aquarel

"Geschiedenis van het schip genaemt de sinte pieter van Duynkercke gekommandeert van Capt. Demeester... en gelukkig gesalveert op Silvoorschip int jaer 1816 den 5 Januarius gedsineert door Joannes Bimme.

Uit dit werk is af te leiden dat beide vaartuigen op elkaar ingevaren zijn als gevolg van een navigatiefout van één van beide schepen. Op het aquarel wordt de zee immers kalm voorgesteld en is de lucht blauw.

- "L'Ange Conducteur.-1822" - aquarel

Opdracht: Gelofte gedaan door kapitein Bogliolo en zijn bemanning aan boord van het vaartuig 'L'Ange Conducteur'. Als gevolg van een plotse felle wind verloor het schip zijn mast en dreef het drie dagen doelloos rond. Dank zij de genade Gods kon de haven van Cherbourg bereikt worden.

- "Voeu fait par le capitaine Ponceel-1823" - aquarel

Gelofte gedaan door kapitein Ponceel op 17 december 1823 aan boord van de 'galette' St. George. Het schip is afgebeeld in zeer kritieke toestand in zware zee. De tuigage van het vaartuig bevindt zich reeds in zeer gehavende staat.

Een bezoek aan de kapel "Notre Dame des Dunes" en aan het museum voor Schone Kunsten te Duinkerke is zeer zeker de moeite waard.

Willem Lanzweert

(Vervolgt)

Le Guilvinec

Allen samen voor de visserij



Le Guilvinec: zicht op de vissershaven (foto g.w.)

Elders in dit blad brengen we verslag uit van een bijeenkomst over 'de veiligheid in de zeevisserij'. Deze samenkomst, mede georganiseerd door de EEG, greep plaats in het stadje Le Guilvinec, in het Franse Bretagne. Hoe halen ze het in hun hoofd om zo'n bijeenkomst ergens aan het einde van de wereld te laten plaatsvinden. Zo dachten we erover tot we ter plaatse aankwamen. Le Guilvinec is niet zomaar een uithoek. Het stadje, in de streek die "bigouden" genoemd wordt, is synoniem voor visserij. Alles is er gemaakt in functie van de zee en van de visserij.

Le Guilvinec, dat is eerst en vooral de haven met haar zeshonderd actieve vissers. Maar daarnaast zijn er de vier scheepswerven, de tien bedrijven die gespecialiseerd zijn in scheepselektriciteit en — scheepsmekaniek, drie ondernemingen die instaan voor het schilderen van de vaartuigen en een nettenfabriek. Samen met de handelaars, de lossers en de vissers-

organisaties leveren zij werk aan nog eens 1 500 mensen uit de stad. Terecht mag dan ook gezegd worden: als het goed gaat met de visserij, dan gaat het goed met dit stadje.

De visserij in volle zee is verantwoordelijk voor drievierde van het zakencijfer van de haven. Ongeveer de helft van de vissers werkt voor dat soort visserij. Dat cijfer staat in tegenstelling met dat van de andere havens van "le pays bigouden", waar de zeer ambachtelijke kustvisserij een grotere plaats inneemt.

Uit Le Guilvinec vertrekken vijftien zestig hekreilers (tussen de zestien en de vijftientwintig meter) voor gemiddeld dertien dagen op zoek naar rog, heek (mooiemeid), zeeduivel, naar nog een aantal soorten, maar vooral naar de langoustine (Noorse kreeft) die zowat het visitekaartje van de haven is.

Vlootvernieuwing

Het aantal vaartuigen, dat de kusten ver achter zich laat, is niet alleen aan het

verhogen (65 in 1987 tegenover 62 in 1986), maar de vlootvernieuwing is spectaculair. De gemiddelde leeftijd bedraagt negen jaar. Deze modernisering kan enerzijds verklaard worden door een systeem van overheidshulp die toegelaten heeft dat jonge patroons van wal konden steken, anderzijds is het zo dat deze visserij er bijzonder lonend is.

Toch wordt ook daar angstvallig naar de toekomst gekeken. Ook daar kent men de gevolgen van de overbevissing. "Ja", zo zegde ons Camille Gouzien, eigenaar van de 'Frankiz', "er wordt minder vis gevangen en wat erger is: de prijzen stijgen ook niet meer. Maar ik wil geen zwartkijker zijn. We verdienen hier nog altijd goed ons brood. Erger is natuurlijk de EEG-politiek. Het wordt steeds moeilijker om staatssteun te krijgen. Het ziet ernaar uit dat de Franse vissers opgeofferd zullen worden aan de industriële visserij uit Spanje. De EEG wil de visserij in het zuiden bevorderen ten nadele van deze uit het noorden. Maar welke zin heeft het de

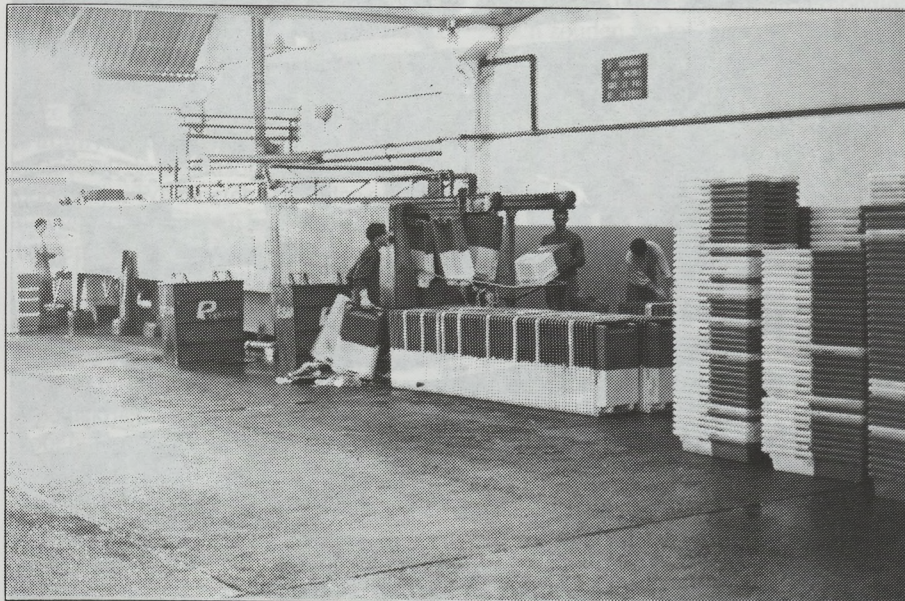
enen te ontkleden om de anderen van kleren te voorzien?"
En zo zie je het maar, de problemen zijn eigenlijk overal hetzelfde

Kustvisserij

Ook de vissers van de plaatselijke tussen-slagvaartuigen (dat zijn deze van ongeveer 15,5 meter) zijn niet erg te spreken over de EEG. Maar voor hen is de zaak veel erger, want de rendabiliteit van de vaartuigen is

ton van gemijnd. Wat het zakencijfer betreft is het er de tweede belangrijkste soort. Vijfendertig kleine vaartuigen houden zich daar praktisch uitsluitend mee bezig.

Maar de toepassing van de EEG-normen brengt problemen mee en als we daarover beginnen, verhitten de gemoederen. Men legt ons normen op die gewoon niet meer realistisch zijn, zo zegden ons de vissers. Dus ook hier weer blijkt duidelijk dat de problemen eigenlijk overal dezelfde zijn.



Installatie voor het reinigen van kisten, in de visveiling van Le Guilvinec (foto g.w.)

nu nog maar net voldoende om te overleven. Zij kunnen er hoogstens vier dagen op uit en dat laat zich voelen, vooral in de winter. Zij moeten het vooral van de zomer hebben, wanneer ze de levende langoustines aan wal kunnen brengen. En van langoustines kennen ze daar iets. Er ging geen eetmaal voorbij of de veertig journalisten die op het seminarie uitgenodigd waren, kregen deze schaaldieren opgediend. Terecht kan men zeggen dat Le Guilvinec dezelfde stad niet meer zou zijn, mocht de langoustine om een of andere manier verdwijnen. In '87 werden er 663

De molen van de EEG maalt alsmaar verder en verplettert degenen die zich niet kunnen aanpassen.

De kustvisserij, dat is ook de vloot van zeer kleine bootjes, die de toeristische aantrekkingskracht van deze haventjes vormt. Ze trekken er met hun manden op uit op zoek naar krab. Voor hen is de toekomst ronduit somber. Zij vinden gewoon geen plaats meer om hun manden in zee te droppen. Toch trekken zij er dagelijks op uit, zelfs als ze niets vangen, want de plaats is beperkt en als de kollega's zien dat een visser niet komt opdagen, dan

is die plaats al gauw door een ander ingenomen. En het één brengt het ander mee, als er niet genoeg verdiend wordt, dan wordt er niet geïnvesteerd en de vissers geraken in een hopeloze cirkel. Om toch te overleven doen ze dan maar alles zelf. Ze verkopen zelf hun vangst en blijft een van de manden ergens haperen aan een rots, dan trekt de visser wel zelf een duikpak aan om zijn boel weer binnen te halen.

Alles voor de visserij

Achteraf bekeken verschilt Le Guilvinec niet zo erg veel van onze vissersplaatsen. Alleen is het zo dat de visserij er centraal staat en dat iedereen er samen aan de kar trekt. Het aantal organisaties dat met de visserij bezig is, is naar Belgische verhoudingen, enorm. De taal die de plaatselijke politici spreken is deze van de vissers, en deze laatste beheersen er het stadsbeeld. Ze worden er gerespecteerd als de voortbrengers van de rijkdom van de streek. Of zoals één van de verantwoordelijken het ons vertelde: "We zijn helemaal niet gediend met de schaalvergroting die de EEG ons voorschrijft. Liever dan tien superschepen hebben wij hier tientallen kleinere boten. De veelzijdigheid en de vele initiatieven die daaruit voortvloeien zijn van levensbelang voor de streek. Je moet begrijpen dat wij hier in een uithoek zitten, straks lopen de grote verkeersassen in een grote boog om ons heen. Wat zijn wij dan nog met die enkele superschepen, die elders gebouwd zijn, die hun bemanning elders gaan zoeken en die naar andere vismijnen trekken? Dan wordt het hier een museum, waar alleen maar oude mensen wonen. Neen, geef mij maar de veelzijdigheid die er nu nog is. We moeten alles doen om deze in stand te houden... En wees gerust, we zullen ervoor vechten." De Bretoenen zijn erom bekend dat ze zich niet zonder slag of stoot gewonnen geven. Dat weten ze in Parijs. Het ziet er naar uit dat ze dat binnenkort ook in Brussel zullen weten.

Flor Vandekerckhove

B.V.B.A. SCHĒEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Veiligheid aan boord van vissersvaartuigen

Veertig journalisten en negentien experts bijeen in Frankrijk



Globaal zicht op de konferentiezaal, waar het seminarie over "De rol van de media bij de werkzaamheden van de Commissie op het gebied van veiligheid in de zeevisserij" volop bezig is. (foto g.w.)

De inrichters van het seminarie over "De rol van de media bij de werkzaamheden van de Commissie op het gebied van de veiligheid in de zeevisserij" mochten tevreden zijn. Van 11 tot 13 september kwamen niet minder dan veertig journalisten uit negen verschillende landen af op de uitnodiging om er te luisteren naar wat negentien wetenschapsmensen te vertellen hadden over de veiligheid aan boord van vissersvaartuigen. Vanuit België was Fred Wittevrongel (Rederscentrale) aanwezig en ook Het Visserijblad was van de partij.

De bijeenkomst was ingericht door het

Franse RAP (Radio Animation Pêche) dat o.a. een wekelijks radioprogramma verzorgt voor de Franse visserij.

Tijdens het seminarie bracht Het Visserijblad een aantal sprekers samen en we vroegen hen wat hen bezielde. Onderhavig verslag is dan ook de weergave van het gesprek dat wij hadden met de heren Dutailly (hoofdadministrator van de Commissie van de Europese gemeenschap), Andro (wetenschappelijk medewerker aan het Franse laboratorium 'veiligheid en arbeidsomstandigheden in de zeevisserij'), de Brit Morall ('Government Manager' van de 'British Maritime Technologie'), Marchand (Ifremer, het Franse instituut voor onderzoek en exploitatie van de zee) en John Tvedt (zelf-

standig scheepsbouwdeskundige).

HVB: Vissers oefenen een gevaarlijk beroep uit. Hoe gevaarlijk is dat dan wel?

Dutailly: De zeevisserij is de gevaarlijkste van alle belangrijke menselijke activiteiten. Voor wat de EEG betreft schommelen de cijfers van de dodelijke ongevallen tussen 1 en 3 pro mille, dat is ongeveer 10 keer zo hoog als de meest gevaarlijke activiteiten te land. De vissers staan er dus slechter voor dan de bouwvakkers en zelfs veel slechter dan de mijnwerkers.

HVB: Is er onderzoek gebeurd naar de

oorzaken van die arbeidsongevallen?

Morall: In Groot-Britannië is er een studie geweest over de veiligheid aan boord van vissersvaartuigen, die kleiner waren dan 33 meter. Daaruit bleek dat het aantal ongevallen aan boord nog steeds erg hoog blijft en dat ondanks het feit dat de vaartuigen moderner uitgerust zijn. Het is ons dan ook duidelijk geworden dat de "menselijke faktor" een grote rol speelt bij deze ongevallen. We mogen gerust stellen dat de helft tot twee derden van de vaartuigen verloren gaan door menselijke fouten. Dat wil zeggen dat het nodig is dat de bemanning beter getraind wordt om deze ongevallen te voorkomen.

Dutailly: Het is daarbij gebleken hoe zwaar de levens- en arbeidsomstandigheden aan boord zijn. We moeten er ons dan ook van bewust zijn dat er een kans bestaat dat het beroep hoe langer hoe minder in trek zal zijn. Wij vrezen dan ook dat er zich in de visserij een herhaling zal afspelen van hetgeen we in de bouwsector gezien hebben: een verminderde scholingsgraad van de door buitenlandse arbeiders vervangen arbeidskrachten met alle gevolgen vandien voor het beroep en voor de sector.

HVB: de menselijke faktor. Is daar verder nog meer onderzoek naar gebeurd?

Tvedt: De laatste tijd hebben de Britse media daarover een en ander gepubliceerd. Daarnaast is er een door de Britse overheid gesubsidieerd onderzoek in uitvoering. Uit de voorstudie is gebleken dat de "menselijke faktor" die verantwoordelijk is voor tweederde van alle ongevallen onvoldoende wordt begrepen door reders, ontwerpers en opvarenden. Maar er zijn nog andere zaken die over het hoofd gezien worden. Zo is er het probleem van de geluidsoverlast. Vissers werken, eten en slapen in een lawaai dat ver boven de normale normen ligt. Uiteraard is dat erg ongezond, maar het is ook evident dat de geluidsoverlast verantwoordelijk is voor een aantal ongevallen.

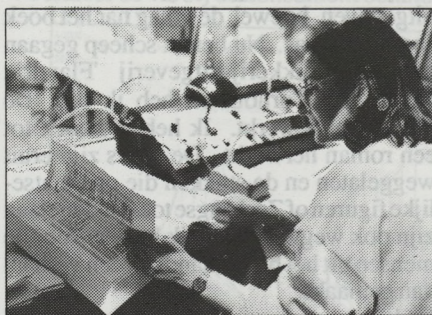
HVB: Iser daarover al wetenschappelijk onderzoek verricht?

Andro: In de visserij komt het erop aan de verafgelegen visgronden zo snel mogelijk en tegen zo laag mogelijke energiekosten te bereiken. Voor trawlers die met de korvissen komt daar nog bij dat zij steeds grotere netten moeten trekken. Vissersvaartuigen worden daarom steeds uitgerust met krachtige motoren op lichte constructies, wat de opwekking en overdracht op het hele schip van lawaai veroorzakende trillingen in de hand werkt.

Het ontbreken van voorschriften met betrekking tot lawaai en het gebrek aan ervaring bij de werven op het gebied van lawaaipreventie verklaren grotendeels waarom er op dat gebied zo weinig gedaan wordt.

Wij deden proeven op vijftig Franse vissersvaartuigen en daaruit bleek dat de bemanning gedurende heel de reis blootgesteld is aan geluidsniveaus van meer dan 80 decibel.

Vermeldenswaard is dat het weinig zinvol bleek om met allerlei middelen deze bestaande schepen te isoleren. De geluidsoverlast bleef te groot. De kosten die moeten gemaakt worden om bestaande vaartuigen aan te passen, zijn erg groot en het resultaat is helemaal niet in verhouding. Toch zouden we tot lagere cijfers moeten



Een van de tolken op het seminarie. Zij bladert in het glossarium, een lijvig boek, met alle visserijtermen, vertaald in alle EEG-talen. (foto g.w.)

komen, want de geluidsoverlast is duidelijk veel te hoog om gezond genoemd te kunnen worden. Aanvaardbare streefcijfers zouden zijn: 105 dB (decibel) in de machinekamer, 75 dB op de werkruimte en 65 dB in de accommodatieruimtes van de bemanning.

Willen we goede resultaten halen dan zal het er in de eerste plaats op aan komen minder luidruchtige vaartuigen te maken. Dat wil zeggen dat de motoren minder luidruchtig moeten worden, dat de plaats van de slaapruidtes op een schip opnieuw moeten bekeken worden en dat er steeds voor gezorgd moet worden dat de motor op rubbers en trillingsdempers geplaatst wordt, want een aanzienlijk deel van het geluid zet zich voort door de trillingen. Als de architectuur van het schip zodoende veranderd wordt, dan pas kan er gedacht worden aan isolatie.

HVB: Is er in Frankrijk ook onderzoek gebeurd naar ongevallen op zee?

Marchand: De EEG financiert acties op het gebied van de dynamische stabiliteit van vissersvaartuigen, waarmee hun veiligheid en die van de bemanning, mede afhangt. Zo voerde ons instituut samen met Britse onderzoekers een gecoördineerd onderzoek uit om het gedrag van schepen in volle zee na te gaan; voorts onderzoeken we de invloeden van de bewegingen van het schip op de prestaties van de mens. Dit onderzoek is nog bezig. We hebben nu een aantal proeven met

maquettes achter de rug. Bij deze proeven bekeken we het gedrag van scheepsmoedellen bij sterke en extreme golfslag.

Dat is zeer belangrijk, want de moderne vaartuigen laten het vissen toe in zeer moeilijke weersomstandigheden. Eenvoudig gezegd komt het hierop neer dat de boten vroeger veel vlugger gingen schuilen. Er wordt vandaag de dag in zeer gevaarlijk weer gewerkt. Nu is het zo dat er zelden één oorzaak genoemd kan worden bij een scheepsramp. Het betreft bijna altijd een ketting van oorzaken. Er is het schip, de reacties van de bemanning, de lading en... het weer. De huidige stabiliteitsvoorwaarden voldoen eigenlijk niet meer. Het komt erop aan nieuwe normen vast te leggen en ons onderzoek zal daarvoor een wetenschappelijke basis kunnen geven.

HVB: Al die onderzoeken zijn wel erg mooi, maar zal het ooit tot praktische toepassingen komen?

Dutailly: Daar twijfel ik niet aan. De weg is bijlange nog niet afgelegd. Als we een voorbeeld uit deze streek (Bretagne, NvdR) nemen, dan zien we dat de matroos die op langoustines vist, nog steeds 60% van zijn beroepsloopbaan op zijn knieën doorbrengt. Ik weet wel dat de gewoontes diep vastgeroest zijn en dat het ook niet van een leien dakje loopt om deze omstandigheden te veranderen. Maar het heeft wel in andere sectoren gekund. Daar plaatst men al lang niet meer de veiligheid van de arbeidskrachten tegenover de produktiviteit. En dat heeft resultaten. Elkeen moet goed inzien dat het binnen enkele jaren mogelijk zal zijn dat de bemanningen uit om het even welk Europees land gerekruteerd kunnen worden, dan komt het er toch op aan het vissersberoep aantrekkelijk te maken voor de mensen van de streek zelf. Als dat niet gebeurt dan zullen zij naar ander werk uitkijken en dan zullen andere arbeidskrachten hun plaats innemen. De ervaring toont dat deze minder betaald zullen worden, maar ook minder rendement zullen hebben, minder stielkennis en minder beroepseer. En daar zal heel de sector onder lijden.

Daarbij komt dat het hoe langer hoe duidelijker wordt dat heel de sector bij het probleem moet betrokken worden. Veiligheid is niet alleen een zaak voor de bemanning of voor de reder. Veiligheid is niet alleen afhankelijk van het weer of van het schip. De veiligheid is ook een zaak van de visserijsscholen, van de pers, van de vakorganisaties, van de ambtenaren en van de regeringsleiders. We moeten allemaal samen onze verantwoordelijkheid terzake opnemen.

Flor Vandekerckhove

KALENDER

OKTOBER

- 7: Fakkels van de Zee, Nieuwpoort
Programma: 14,15 u: stoetsgewijze
vertrek naar de vismijn voor
ontvangst van de fakkels van
de zee, aangestoken op zee; 14,30
u: ontschepping van de Fakkels ter
hoogte van de vismijn,
bloemenhulde en groet; 14,45 u:
vertrek naar ruitermonument
koning Albert.
- 10-13: "Fishtec '89": vakbeurs voor
visserij en visverwerking in
Cuxhaven (BRD). Info:
Fachausstellungen Heckmann
GmbH, Hohenzollern-strasse 4,
Postfach 2665, 3000 Hanover 1, F
R, BRD.
- 14-19: Wereld Voedsel Tentoonstelling,
Keulen, Duitsland
- 16: Aanvang cursus voor schipper ter
visserij, Rijkvisserijschool
Knokke-Heist
- 17: Noordzeerally voor diepzeeduikers
in haven van Blankenberge.
- 17-19: Nav 89, internationale conferentie
over satellietnavigatie. Londen
(G.B.) Info: Royal Institute of
navigation, 1 Kensington Gore,
London SW7 2AT. Groot
Britannië
- 18-21: "Fish Expo '89" in Seattle,
Washington (VS), een van de
grootste visserijbeurzen ter
wereld., met vertegenwoordigers
uit 40 landen. Info: National
Fisherman Expositions, PO Box
7437 DTS, Portland, Maine, 04112,
USA.
- 20-21: Botenmarkt in Gorkum (NI).
- 26: Symposium over de toekomst van
het (Wester)Scheldebekken in de
schouwburg te Middelburg
(NI)

NOVEMBER

- 3: Het Visserijblad, editie november
ligt in de krantenwinkels
- 4-7: Atlantic Fishing '89 in Porto
(Portugal)
- 14-18: "Europort '89" in de RAI te
Amsterdam (NI).
- 18: Jaarlijkse souper met
dansgelegenheid, ingericht door het
Nationaal Verbond der Belgische
Visventers, Zaal Hertendale,
Ieperstraat Oostende.

DECEMBER

- 1: Het Visserijblad, editie december
ligt in de krantenwinkels.

Jozeef Vantorre: "Het kruis der vissers"

Straks, dat wordt dan het late najaar of het
vroeg voorjaar '90 komt Jozeef—
Kavijak—Vantorre met een deels nieuw,
deels herwerkt boek aanzetten. En daar
heeft hij zijn redenen voor. Jozeef Vantorre:
"Toen 'Waar de Meeuwen Schreeuwen' na
ongeveer anderhalve maand was uitver-
kocht, heeft mijn toenmalige uitgever
Jempie Herrebout geen tweede druk meer
uitgegeven, hoewel de vraag naar het boek
zeer groot was. Nu ben ik scheep gegaan
met de drukkerij-uitgeverij 'Flandria
Nostra' uit Torhout en heb ik ook 'De
meeuwen' bewerkt. Ik heb het boek tot
een roman herwerkt. De foto's zijn eruit
weggelaten en de stukken die op plaatse-
lijke figuren of Zeebrugse toestanden slaan
zijn ook weggelaten en ik heb er, voor de
mensen uit het binnenland, nu één verhaal
van gemaakt.

De lezers worden meegenomen aan boord
van de 'Morgenster' en ze leren er, zoals ik
in mijn voorwoord schrijf, vloeken en
bidden.

Het ligt ook in onze bedoeling om, ter
gelegenheid van de voorstelling van het
boek, een tentoonstelling op te zetten over

de Kavijakfamilie en haar verschillende
aktiviteiten. Zo zullen er duizenden dia's
geprojekteerd worden over het vissers-
leven op zee. Mijn broer 'de Nete' zal er
zijn honderdvijftig miniatuurwagentjes
presenteren. Geloof me, dat is een unieke
kollektie, die al verschillende keren in de
weekbladen en op de televisie gekomen is.
Verder komt er een 'waterbassin' met
miniatuurboten en tussendoor wordt ook
mijn nieuwe boek voorgesteld.

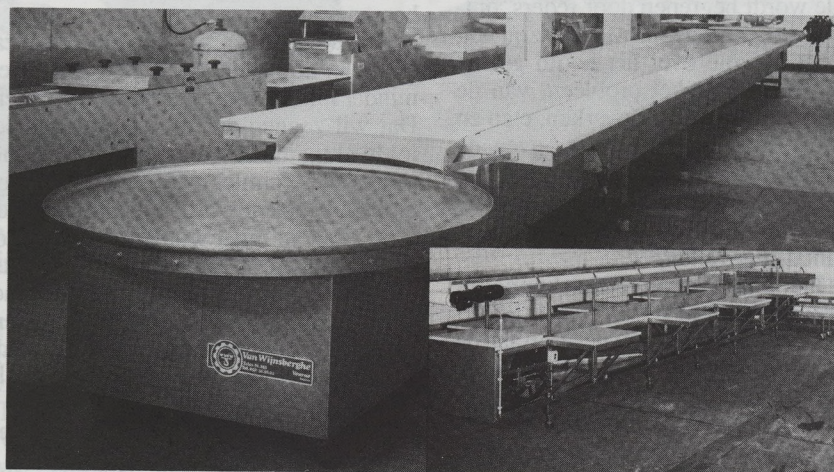
Maar ik hou u wel verder op de hoogte."
(m.l.)

Adverteren ?

Het Visserijblad,
H. Baelskaai 2,
8400 Oostende.

Tel: 059/32 55 59

VAN WIJNSBERGHE KONSTRUKTEUR VAN INOX INSTALLATIES



- ◆ Transportbanden
- ◆ Wasbakken met kniebediening
- ◆ Inox deuren
- ◆ Inox rioleringen
- ◆ Rekken en tafels op maat

- ◆ Rookwagens
- ◆ Containers
- ◆ Wasmachines
- ◆ Kookketels
- ◆ Alle maatwerk

EEN ADRES:

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

40.000 ton uitvoer (6,3 miljard frank) en 141.100 ton invoer (20 miljard frank) in 1988

Uitvoer visserijprodukten stijgt sneller dan invoer

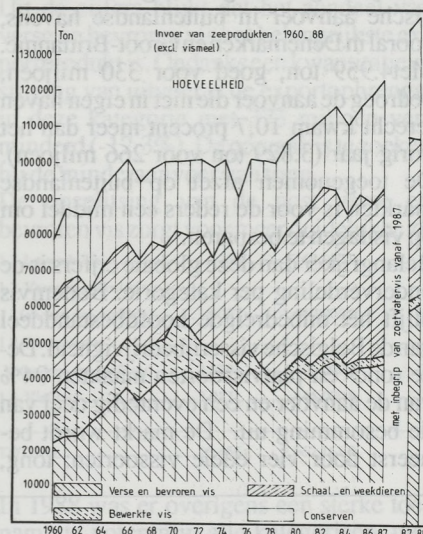
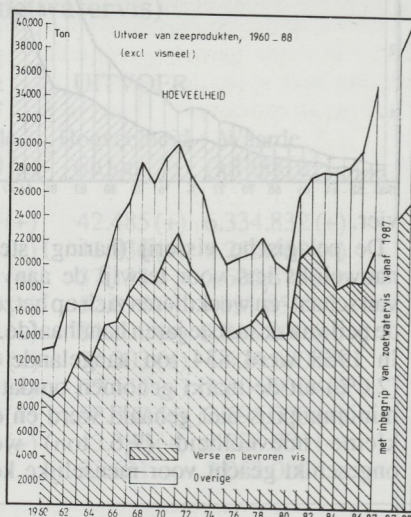
In tien jaar tijd is de uitvoer van visserijprodukten met een kwart toegenomen. De waarde van de export is gedurende de zelfde periode verdrievoudigd. Toch wordt nog steeds bijna vijf keer meer vis en afgeleide produkten ingevoerd om aan de behoeften van de visverwerkende nijverheid en de consumptie van 19 kilogram per inwoner te voldoen. Bijgaand overzicht toont echter aan dat de uitvoer aan belang wint. Opvallend hierbij is dat zowel wat import als export betreft Nederland onze belangrijkste handelspartner is.

Elk jaar brengt de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) sektoriële jaarverslagen uit. De gegevens worden verzameld en bewerkt door de diensten van de Bijzondere Raadgevende Commissies (BRC-metaal, -textiel, -bouwbedrijf, -voeding e.a.). Ook de visserijsector heeft een BRC die de taken van de opgeheven Bedrijfsraad voor de visserij sinds vorig jaar heeft overgenomen. De bevindingen worden reuk jaar

gebundeld en verspreid in een brochure die eerstdaags ter beschikking is.

Vooraleer de vis bij de konsument belandt

heeft hij soms een hele weg afgelegd. De eerste schakel in de visserij-aktiviteit is de vangst en aanvoer. Het is dit facet dat in



een blad als dit het meest aan bod komt. De aanvoer wordt door de groothandelaars opgekocht en gaat dan twee richtingen uit. Enerzijds bevoorraden zij de detailhandel voor zover de kleinhandelaars niet zelf op de markt actief zijn. Anderzijds leveren zij aan de visverwerkende industrie in binnen- en buitenland. Uitgevoerde visserijprodukten keren vaak onder een andere vorm (met toegevoegde waarde) terug naar ons land. Het zijn dan ook de in- en uitvoercijfers die in deze bijdrage aan bod komen. Een overzicht van de binnenlandse handel volgt in ons novembern timer, waarin ook de visverwerkende nijverheid niet onbesproken blijft.

Meer bodemvis

De cijfers over de evolutie van de visnijverheid gaan de laatste jaren opnieuw in stijgende lijn. Ook vorig jaar werd de lijn doorgetrokken. Kwantitatief gezien kende de visaanvoer door Belgische vaartuigen in vaderlandse havens een lichte stijging (+0,4%), niettegenstaande de financiële opbrengst achteruit moest (-11%). Hierdoor kwam een einde aan de sterke stijging van de gemiddelde visprijs in de jaren tachtig. De gemiddelde prijs bereikte in '87 een hoogtepunt op 100,94 frank per kilogram tegenover 47,6 frank tien jaar geleden. Vorig jaar werd voor de Belgische visaanvoer nog gemiddeld 89,51 frank

BBL

betaald in de vismijnen.

De Belgische aanvoer in eigen havens kende ten opzichte van de jaren zestig een teruggang, hoofdzakelijk toe te schrijven aan de uitdovende IJslandvisserij en de opgelegde vangst- en nieuwbouwbeperkingen. Tot begin de jaren zeventig schommelde de aanvoer rond de 50.000 ton, nu nog 32.000 ton. De aanvoer van vreemde schepen in Belgische havens ligt niet beduidend hoog. Vorig jaar lag deze aanvoer met 793 ton ter waarde van 59 miljoen in elk geval hoger dan het jaar voordien (430 ton voor 32 miljoen).

Dit cijfer ligt in elk geval lager dan de Belgische aanvoer in buitenlandse havens, vooral in Denemarken en Groot-Brittannië. Met 4.959 ton, goed voor 330 miljoen, bedroeg de aanvoer die niet in eigen haven terecht kwam 10,7 procent meer dan het vorig jaar (3.829 ton voor 266 miljoen). De toegenomen afzet op buitenlandse markten is voor de reders een middel om op visdagen te besparen.

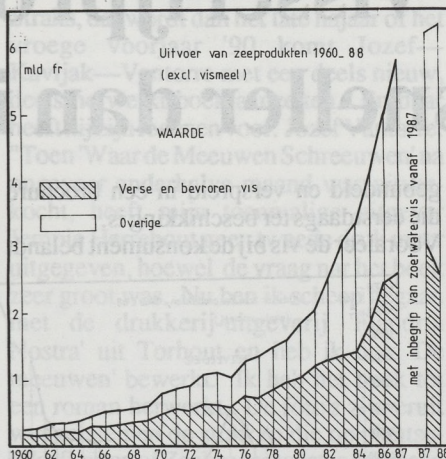
Belangrijker dan deze globale cijfers is de onderverdeling per categorie. Bodemvis blijft het onbedreigde hoofdbestanddeel van de Belgische visserijbedrijvigheid. Deze rond- en platvissoorten maakten 94% van de aanvoer en een evenredig deel van de besomming uit. De markt wordt beheerst door vier edele vissoorten: tong,

tarbot, griet en staartvis. Vooral de "lotte" is de jongste jaren fel in trek en haalt prijzen die deze van tong evenaren. Op de vijfde plaats volgt tongschar die nog slechts een derde van de prijs krijgt van de grote

sumptie.

Invoer gestegen

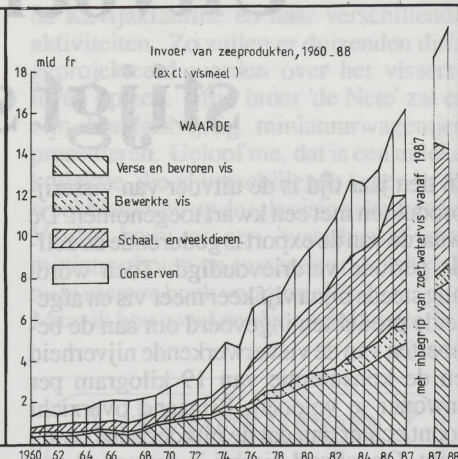
Dat in ons land een veelvoud van de eigen



vier.

De pelagische visserij (haring) stelde nauwelijks iets voor terwijl de aanvoer van schaal- en weekdieren zich op hetzelfde peil van de laatste jaren handhaafde.

In 1988 werd 834 ton aangelande vis (2,6%) uit de markt genomen omdat de minimumprijs niet gehaald werd en een kleine hoeveelheid (7,6 ton) werd ongeschikt geacht voor menselijke kon-



aanvoer aan vis en visserijproducten verbruikt wordt is geen nieuws meer. Sinds jaar en dag overtreft de import de export in aanzienlijke mate. In 1988 was de invoer van ruim 140.000 ton vis en aanverwante producten goed voor een omzet van 20 miljard frank. Brengt men de zoetwatervis in mindering dan bedroeg de invoer 123.000 ton ter waarde van 16 miljard frank. Ten opzichte van het jaar voordien is de importhoeveelheid met 2,3 procent toegenomen en de groothandelswaarde zelfs met 7,4 procent.

Op langere termijn beschouwd gaat de visinvoer in stijgende lijn. 1960 was nog goed voor circa 80.000 ton. In de jaren zeventig werd de kaap van 100.000 ton overschreden en in het begin van de jaren tachtig trad een stagnatieperiode op waarna de stijgende tendens zich opnieuw doorzette tot het huidige peil.

Benevens de invoer van visproducten voor menselijke consumptie wordt nog een belangrijke hoeveelheid vismeel geïmporteerd. Volledigheidshalve weze hierbij aangestipt dat de invoer van vismeel niet in de reeds opgesomde cijfers opgenomen is. Het betreft 35.303 ton, of 2.582 ton minder dan in 1987. De prijs van het vismeel ging daarentegen met 19 procent in de hoogte waardoor het geïmporteerde vismeel een waarde van 621 miljoen frank vertegenwoordigt tegenover 686 miljoen het jaar voordien.

Samenvattend bedroeg de totale Belgische invoer van vis en visserijproducten, met inbegrip van vismeel vorig 176.412 ton voor een globale waarde van 20,8 miljard. De vorige jaarcijfers lagen met respectievelijk 175.885 ton en 19,4 miljard frank.

De ingevoerde producten zijn voor drie vierden afkomstig van EG-lidstaten. Als leverancier staat Nederland op de eerste plaats, gevolgd door Denemarken.

CREVITS Louis & Zonen B.V.B.A.

Import - Export

Allerlei kettingen en kettingmatten

Ankers

Herbruikbare materialen

Visserijbenodigdheden

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

Selektieve uitvoer

De uitvoer van visserijprodukten stijgt ieder jaar naar hoeveelheid maar vooral naar waarde waarbij de grote vraag naar edele vissoorten een doorslaggevende rol speelt.

betekent dit een stijging met 7 procent. De uitvoerwaarde steeg echter niet in dezelfde mate. Het algemeen prijsgemiddelde liep zelfs terug van 163,34 frank tot 154,99 frank het kilogram (-5,1%). Hierbij mag echter niet vergeten worden dat de visex-

soorten van hoge kwaliteit.

Hoe de uitvoer verdeeld is (in ton en miljoen frank) over de verschillende categorieën maakt dit overzicht duidelijk.

1. Verse en bevroren vis (incl. zoetwatervis)	25.456 t.	2.662,161 fr.
2. Bewerkte vis	795 t.	361,604 fr.
3. Schaal- en weekd	4.481 t.	1.257,887 fr.
4. Visconserven	4.161 t.	737,539 fr.
5. Konserven van schaalen weekd.	5.768 t.	1.282,794 fr.
TOTAAL	40.661 t.	6.301,985 fr.

Uit de cijfers blijkt dat het aandeel van verse en bevroren vis het belangrijkste exportprodukt is. Ondanks een kwantitatieve stijging van uitvoer is de exportopbrengst in deze categorie met 373 miljoen verminderd (-12,3%). De oorzaak is te zoeken bij de minderaanvoer van tong.

De opsplitsing van de post verse en bevroren vis zorgt voor meer duidelijkheid.

1.1. Levende vis	1.103 t.	168,000 fr.
1.2. Verse en gekoelde vis (andere dan visfilets)	18.057 t.	1.640,000 fr.
1.3. Diepvriesvis (andere dan visfilets)	3.279 t.	409,000 fr.
1.4. Visfilets	3.017 t.	445,000 fr.

TOTAAL 25.456 t. 2.662,161 fr.

In 1988 was er overigens een sterke toename te noteren in alle categorieën, met uitzondering van de visconserven. Wie de cijfers vergelijkt met de tabellen van vorig jaar (zie HVB nr 8, 9 sept. 88) zal voor de categorie schaal- en weekdieren en conserven van schaal- en weekdieren opvallende verschuivingen opmerken. Deze zijn veroorzaakt door een herschikking van de NIS-nomenclatuur (indeling ten behoeve van het Nationaal Instituut van Statistiek). Hierdoor is een gedeelte van de post schaal- en weekdieren overgeheveld naar de categorie conserven van schaal- en weekdieren. Telt men de cijfers van beide categorieën



Tien jaar in- en uitvoer van visserijprodukten in cijfers

(met inbegrip van zoetwatervis)

JAAR	INVOER		UITVOER	
	Hoeveelheid (in ton)	Waarde (x 1.000 fr.)	Hoeveelheid (in ton)	Waarde (x 1.000 fr.)
1988	176.412 (+)	20.817.200 (+)	42.485 (+)	6.334.832 (+)
1987	175.885 (+)	19.365.853 (+)	41.936 (+)	6.255.400 (+)
1986	173.736 (+)	18.584.105 (+)	37.133 (-)	5.606.879 (+)
1985	170.009 (-)	16.911.960 (+)	52.095 (-)	4.951.853 (-)
1984	170.974 (+)	16.261.000 (+)	81.620 (+)	5.018.000 (+)
1983	162.161 (-)	15.721.000 (+)	74.203 (+)	4.424.000 (+)
1982	172.948 (+)	14.089.000 (+)	52.651 (+)	3.304.000 (+)
1981	156.413 (+)	12.428.000 (+)	52.389 (+)	2.691.000 (+)
1980	154.648 (+)	11.507.000 (+)	43.386 (+)	2.288.000 (+)
1979	152.280	10.683.000	33.621	2.052.000

Wanneer de cijfers van 1979 als basis 100% genomen worden dat zien ze er tien jaar later als volgt uit:

1979	100%	100%	100%	100%
1988	116%	195%	126%	309%

BRON: Centrale Raad voor het Bedrijfsleven - BRC voor de Visserij

Sinds 1980 is de exportomzet meer dan verdrievoudigd (van 1,8 miljard naar 6,3 miljard vorig jaar). De uitvoer bedroeg meer dan 40.000 ton vis en visserijprodukten (nog steeds zoetwatervis inbegrepen). Ten opzichte van het jaar voordien

port een reeks onondebroken prijsstijgingen achter de rug heeft waardoor de omzet op spektakulaire wijze toenam. Dit is vooral toe te schrijven aan de selekte samenstelling van het uitvoerpakket. Het buitenland heeft vooral oog voor onze fijne vis-

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 - SERVAX - MITSUBISHI - PLAS-TIMO

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

noodzenders LOCAT - RADIO BEACON

samen dan wordt ook hier een belangrijke aangroei duidelijk.

Negentig procent van de uitvoer gaat naar onze buurlanden en EG-lidstaten. Ook hier is Nederland de belangrijkste handelspartner terwijl Frankrijk als tweede afnemer van onze visserijproducten gerangschikt staat.

De uitvoer van in België geproduceerd vismeel is gering en daalt elk jaar. Vorig jaar was dat nog 1.824 ton ter waarde van 33 miljoen frank tegenover 3.964 ton het jaarvoordien waarvoor nog 53 miljoen werd betaald. De prijs van het uitgevoerde vismeel nam met 34 procent toe waardoor het uitgevoerde vismeel nog een grotere prijsstijging onderging dan twintig keer grotere dan de hoeveelheid ingevoerd vismeel. (gw)

In ons volgend nummer:

"De binnenlandse handel"



SPAARKREDIET

DIRK LAGA,

Kantoorhouder

Aartshertoginnestraat 45

8400 Oostende

kantoor 059/ 70 37 46

Fax 059/80.81.45 Privé 059/32 59 08

Kredieten

Financiering (vb auto aan 0,38%)

100 000 BEF = 42 m x 2 760 BEF

200 000 BEF = 42 m x 5 522 BEF

300 000 BEF = 42 m x 8 283 BEF

persoonlijke leningen aan 0,58%

100 001 BEF = 30 m x 3 913 BEF

200 001 BEF = 36 m x 6 715 BEF

300 001 BEF = 48 m x 7 990 BEF

Hypothecaire leningen

-Woonkrediet tot 125%

-2de rangslening

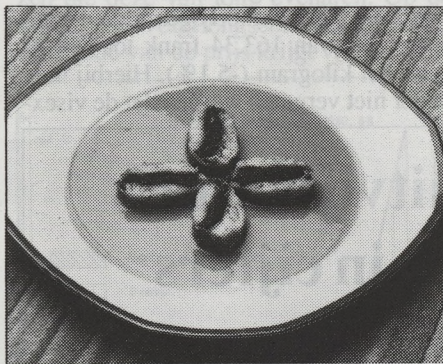
-kaskredieten

-SERVICE krediet

-leningen alle doeleinden

-voorafbetaling belastingen

Antwerpenaar heeft beste wijtingrecept.



Het winnende gerecht: crépinette van wijting met spinazie, ardense ham en coulies van rode peper. (foto NDALTP)

In april werd door de NDALTP (Nationale Dienst voor de Afzet van de Land- en de Tuinbouwproducten) een receptenwedstrijd voor professionals georganiseerd. Ter promotie van de Belgische visproducten werd daarbij geopteerd voor gerechten met wijting.

Bij de hogervermelde dienst liepen een honderdtal inzendingen binnen. Er werd een Nederlandstalige en een Franstalige finale georganiseerd die respectievelijk gewonnen werd door Jean-Jacques De Busscher van restaurant "Petrus" uit Antwerpen, met een "crépinette van wijting en spinazie, Ardense ham en coulis van rode pepers" en door Michel Germeau van restaurant "La Potinière" uit Bomal met zijn creatie "Saumurade van wijting met gekonfijte gember en citroenkruid".

Er was ook nog een persprijs en die ging naar Michel Bingoni van het Brusselse restaurant "L'Eperon d'Or".

Resultaten halen in de visserij?

Informatie helpt.

Abonneer u op dit blad.

Méér hierover vindt u op de binnenomslag van dit nummer.

Resultaten halen in de maritieme wereld?

Adverteren helpt.

Méér hierover vindt u op pagina 9

EHBO

Vergiftigingen aan boord

Het kan wel eens gebeuren dat een bemanningslid giftige stoffen in de mond krijgt, die dan doorgespoeld worden tot in de maag.

Wat valt er dan te doen?

Hoe sneller we optreden, hoe beter, want sommige stoffen reageren uiterst snel op het menselijk lichaam. Wanneer er geen prikkelende of brandende vloeistoffen werden ingenomen, moet er gepoogd worden het slachtoffer te doen braken (vinger in keelgat!). Tevens kan over de radio de geneeskundige dienst opgeroepen worden. Consultatie van het antigifcentrum (België: 02/345 45 45) is erg nuttig, daar deze dienst alle gegevens bezit over geneesmiddelen en gevaarlijke stoffen die in ons land gebruikt worden, zodat onmiddellijk een gepaste raad gegeven kan worden aan de zeevarenden. Best is nooit op eigen houtje zo maar water of melk te geven aan een slachtoffer van vergiftiging. Wel mag altijd actieve (medicinale) houtskool ingenomen worden.

Indien het slachtoffer braakt, bewaren we het braaksel, daar dit kan dienen om de vergiftigingsoorzaak op te sporen.

Edward Brouckxon, Ondervoorzitter Rode Kruis Oostende

DELTA FLEX BELGIUM N.V.

**Kielbankstraat 1 A,
8380 Zeebrugge**

*** industriële artikelen voor visserij, scheepvaart en industrie * Facom kwaliteitsgereedschappen * Lasapparaten, halfautomaten en lasdiesels**

SPECIALITEIT: SLANGEN - TECHNISCHE RUBBERAFDICHTINGEN

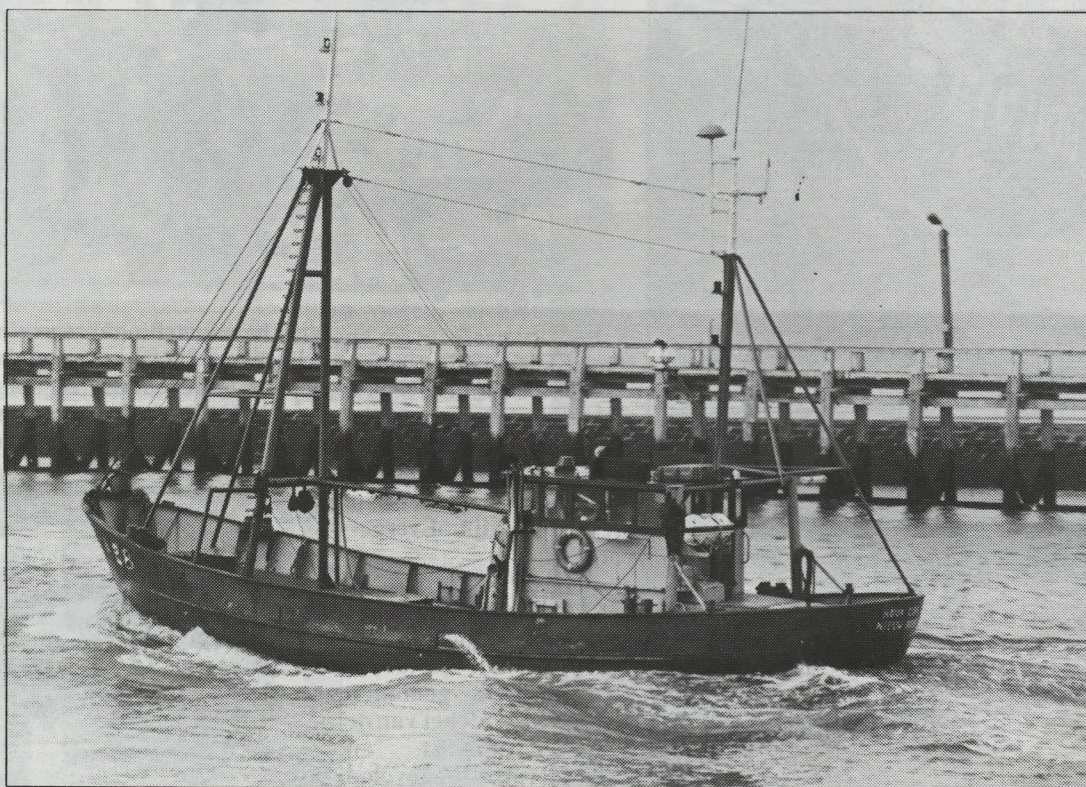
Tel: 050/54 66 10 & 050/ 54 67 13

Privé: 050/41 76 19

Fax: 050/54 68 02

Iedere maand bespreekt HVB een vissersvaartuig van de Belgische vloot. Wie deze reeks bijhoudt, heeft na verloop van tijd een totaal overzicht van de vaartuigen.

N.88 Nova Cura



Opnieuw naar Zeebrugge

BOUWJAAR: 1961

UITRUSTING: boomkorvisserij

WERF: Ton Bodewes, Franeker

TONNAGE: 39,81 bt

MOTOR: Stork Ricardo, 141 pk

TYPE: stalen kustvaartuig

LENGTE: 17,95 m

EIGENAAR: Savels-Kesteloot, Heist

Van de drie oudste vaartuigen uit de Nieuwpoortse zeevisserijvloot kwamen er in deze rubriek al twee aan bod. Na de N.590 Horizon (HVB 1 april '88) en de N.45 Herakles (HVB maart '89) is het nu de beurt aan de N.88 Nova Cura. Het kustvaartuig lag meer dan tien jaar in Nieuwpoort en verhuisde vorige week opnieuw naar Zeebrugge. De N.88 werd immers aangekocht door de rederij Savels-Kesteloot.

De herkomst van het stalen vaartuig is in Friesland te zoeken. Het werd gebouwd op de nog bestaande werf Ton Bodewes, sinds meer dan 200 jaar scheepsbouwers in Franeker, waar in de jaren '61-'62 vier gelijkaardige scheepjes van minder dan twintig meter van stapel liepen. Het eerste in de reeks was bestemd voor Frans Jacob Poepjes uit de Friese vissershaven Harlingen. De kotter ging op 18 juli 1961 te water als de "Jacob Douwe" met stamnummer H.A. 82. Het is het enig varende Belgisch vissersvaartuig dat van die werf afkomstig is.

Het was Petrus Rammeloo uit Zeebrugge die op 20 november 1973 een koopovereenkomst afsloot met de Friese eigenaar. In de nieuwe thuishaven werd het vaartuig ingeschreven als Z.88 Nova Cura. Het kust-

vaartuig bleef slechts enkele jaren in Zeebrugge. Op 8 april sloten Michel Vercoutter en Arnel Vanthuyne een akkoord voor overname af met de Zeebrugse reder. Voortaan zou de Nova Cura als N.88 varen. Begin vorig jaar liet de Nieuwpoortse reder Michel Vercoutter het schip volledig over aan de broer van zijn schoonbroer Arnel Vanthuyne-Paye uit Middelkerke. Dat was tot voor enkele dagen nog het geval. De Heistse visser Kurt Savels, laatst aangemonsterd op de Z.56 Orka, kocht samen met zijn schoonvader het schip.

De N.88 lag reder Vercoutter nauw aan het hart. Het was niet zijn eerste schip maar wel een vaartuig dat in alle opzichten voldoening schonk. Als visserszoon had hij anders al een ander meegemaakt. Als veertienjarige kwam hij in de visserij terecht. Vele jaren werkte hij samen met zijn vader Raphaël. Een hele reeks Nieuwpoortse schepengingen door hun handen. Dat was ondermeer het geval in de jaren zestig met de N.211 O.L.V. van Lourdes, N.761 Vrede in Christus, N.762 O.L.V. ter Duinen, N.763 opnieuw O.L.V. van Lourdes en N.765 O.L.V. van Goede Raad. Later bracht hij samen met zijn broer

Gabriël een Franse vaartuig als N.45 naar Nieuwpoort. Dit alles om te illustreren dat Michel Vercoutter geen leek in het vak was. Zijn vaartuigen werden met zorg beheerd. Het is wellicht hieraan te danken dat de N.88 nog steeds over zijn oorspronkelijke motor beschikt. De driebcilinder viertakt Stork Ricardo diesel (141 pk bij 650 toeren) draait nog steeds even soepel. In de loop der jaren onderging de Nova Cura nauwelijks veranderingen. Enkel bij de overname van het Zeebrugse vaartuig werd het grondig aangepakt en voorzien van een nieuwe mast en bokken. Tijdens het gullenseizoen presteert de N.88, zes jaar lang in span met de N.590, nog als geen ander. De bemanning kwam goed aan de kost en bleef dan ook trouw in dienst van schipper Arnel Vanthuyne. Jarenlang werd met dezelfde bemanning gevaren. Claude Gonzales kwam erbij nadat matroos Smaghe met de ex-O.599 voor eigen rekening ging werken. Ook Yvo Ryckewaert heeft reeds een lange staat van dienst op de N.88 die nu de Haven van Nieuwpoort geruild heeft om met een nieuwe bemanning vanuit Zeebrugge de kustvisserij aan te pakken. (gw)

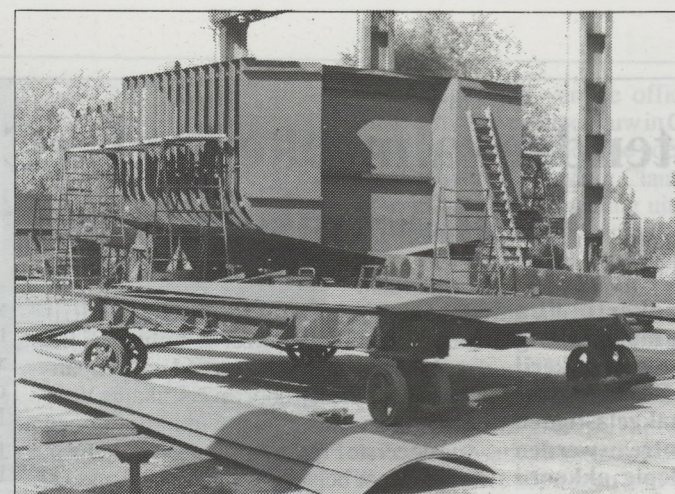
de maand in beeld



De werken aan de nieuwe bokkentreiler BOU.319 met een lengte van veertig meter (ter vervanging van de Z.319 'Philadelphian') op de werf Maaskant in Stellendam zijn al vergevorderd.



Veel belangstelling was er tijdens de kijkdagen en de verkoop van het materieel van de failliete scheepswerf Scap in Oostende. De waren gingen vlot van de hand en brachten negen miljoen frank op. De onderhandse verkoop van de onroerende bezittingen (kantoorgebouw, opslagtanks en werkhuizen) moet, op het ogenblik dat u dit leest, ook afgesloten zijn. Maar nu al is duidelijk dat het allemaal niet zal volstaan om de put te vullen.

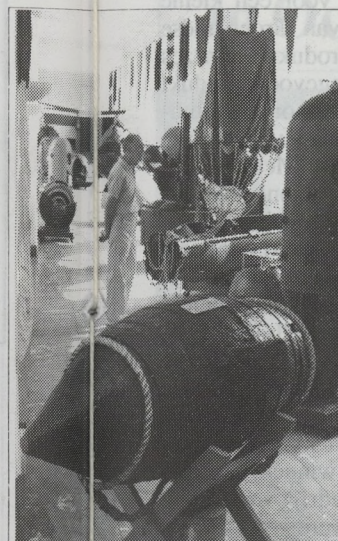


Op de West-Vlaamse Scheepswerven te Oostkamp wordt momenteel gebouwd aan het casco voor de nieuwe Z.200. Het wordt een bokkentreiler van 33 meter naar Nederlands model, ontworpen bij Padmos. Verwacht wordt dat het casco half februari klaar komt. De afbouw van het vervangingsvaartuig voor de vergane Tijl Uilenspiegel zal in Zeebrugge gebeuren.

De Nieuwpoortse visbakkers, die volgend jaar hun 15-jarig bestaan vieren, deelden tijdens de St.-Bernardusfeesten in Nieuwpoort opnieuw hun lekkere gebakken pladijs uit.



Vice-Admiraal Edmond Poulet (foto) heeft afscheid genomen als stafchef van de Zeemacht en wordt opgevolgd door divisie-admiraal Jozef De Wilde



Beelden uit de tentoonstelling van de Zeemacht. Hierbij werd een torpedo op het terras van de Venetiaanse Galerijen in Oostende gelegd, terwijl een Amerikaanse gepekte houten "barrel mine" uit 1863 veel bekijks kreeg.



De O.77 die tijdens de warme zomerdagen lek geraakte wordt gesloopt. Het houten schip was al enkele jaren afgeschreven voor de beroepsvisserij, maar werd wel nog als sportvissersvaartuig gebruikt. Een schroothandelaar zal de garnaalschuit, in 1942 bij R. Panesi gebouwd, ontmantelen.



Deze twee bovenstaande beelden komen uit het Bretonse vissersdorp Guilvinec, waarover op de bladzijden 16 en 17 meer te lezen valt. Toch even vermelden dat op enkele tientallen meters van het wrakkenkerkhof (bovenste foto) een gloednieuwe visserijschool gebouwd werd (onderste foto), die begin volgend jaar haar deuren opent.



Nog een vaartuig dat naar het buitenland vertrekt. Het gaat deze keer om de bokkentreiler Z.98 'Op hoop van Zegen' van de gelijknamige rederij van Stanley Vantorre uit Zeebrugge. Het schip zou uitwijken naar Ierland en vervangen worden door een nieuwbouwvaartuig, waarvoor een Zeebrugse werf zou instaan.



Ibis-direkteur Hubert Caestecker werd nogmaals gehuldigd na een dertigjarige loopbaan aan het hoofd van het Koninklijk Werk. Het gemeentebestuur van Bredene stelde hem aan als ereburger, terwijl ook de raad van bestuur voor het nodige eerbetoen zorgde. Op de foto, het echtpaar Caestecker met voorzitter Schlamm en de nieuwe directeur Buysens.



Het Nationaal Verbond der Visventers was met promotiemateriaal en een stand met diverse vissoorten aanwezig op de "stranddag" van Vakantiegenoegen, waaraan duizenden families deelnamen.



Oostendse zalmrokerij "La Couronne" in Franse handen

De Oostendse zalmrokerij "La Couronne" zit sinds vorig maand stevig in handen van de Franse likeurstokerij "Cointreau" uit Angers. De overnamebesprekingen met de zaakgelastigden van Pierre en Robert Cointreau werden afgerond met een voorlopig akkoord dat reeds in mei werd afgesloten. De ondertekening van de definitieve overeenkomst op de zetel in Angers greep in september plaats. Daarmee werden de geruchten die in zakelijke kringen de ronde deden bevestigd.

De nieuwe eigenaar van "La Couronne" is de vennootschap naar Belgisch recht "Topline Taxfree Traders", net als de Brusselse drankdistributeur "Sovedi", een dochterbedrijf van de gereputeerde Franse likeurstokerij.

De huidige bestuurders, mevrouw Marie-Rose Boels-Jonckheere en haar zonen Jos en Jean-Marie Boels, blijven de bloeiende zaak zelfstandig runnen.

Ook het familiaal bedrijf "Cointreau" (jaaromzet 2 miljard F.fr.) zoekt tegen deze achtergrond naar expansiemogelijkheden door diversifikatie. Voor een blokkeringsminderheid in Bizac, een van de eerste Franse ganzepatéfabrikanten, werd zwaar betaald. Daarna viel Boissier, de oudste confiseur-chocolatier van Parijs, voor de likeurstokers. De chocoladeprodukten van Boissier zijn wereldberoemd geworden dank zij het vers van Victor Hugo "Grâce à Boissier, chère Colombe, je tombe à tes pieds". "La Couronne" was een van de volgende overnamedossiers. Het rijtje werd aangevuld met "Les Ducs de Gascogne", een bedrijf gespecialiseerd in de distributie van gastronomische produkten. De overname van het distributiebedrijf Topline, actief op de markt van taksvrije produkten met filialen in Frankrijk, België, Nederland en Duitsland, was een zoveelste stap naar nieuwe afzetmarkten. Om geld zat Coin-

visroker Joseph Boels, grootvader van de huidige leidinggevende generatie, in 1924 van wal stak. Zijn zoon Roger Boels nam de zaak na de tweede wereldoorlog over. De ineerstorting van de haringmarkt in de jaren zestig verplichtte het bedrijf op andere bereidingen over te schakelen. De onderneming draaide toen op gepekeld makreel, gestoomde doornhaai en haringmarinades. In de jaren zeventig deed de zalm zijn intrede. Stilaan werd een nieuwe markt veroverd. Het bedrijf legde zich bijna uitsluitend toe op de verwerking van gerookte Noorse, Schotse en Ierse kweekzalm en Pacific-zalm uit Canada en Alaska. De productie draait nu voor negentig procent uit zalmverwerking en voor een kleine gedeelte uit het roken van Groenlandse heilbot. Voor een dagproductie van zes ton is ruim duizend ton ingevoerd produkt nodig. Na verwerking door de computergestuurde installaties levert dit 600 ton afgewerkt produkt op. Met een vast personeelskader van 35 personen, tijdens de eindejaarsperiode aangevuld met een dertigtal interimkrachten, werd vorig jaar een omzet van 320 miljoen bereikt. Het Oostendse bedrijf is dan ook marktleider in België en staat op wereldvlak op de achtste plaats. Een derde van de productie is voor export bestemd waarbij Italië en Frankrijk de belangrijkste afnemers zijn. Na de intrede van Cointreau zal de export ongetwijfeld aan belang winnen. Ook omdat een snelgroeiend bedrijf veel investeringsinspanningen vereist. Wellicht volstaat een jaarlijks budget van 20 miljoen niet meer om de kwaliteit en de productie op peil te houden. Door de inbreng van Cointreau-kapitaal komt het investeringsbeleid wellicht in een stroomversnelling terecht die voor het bedrijf dat dit jaar zijn 65ste verjaardag viert ongetwijfeld nieuwe horizons opent. (gw)



De gebroeders Jos en Jean-Marie Boels die het bedrijf blijven leiden. (foto g.w.)

Het initiatief voor de overname ging uit van Cointreau zelf dat oog had voor het groeipotentieel van het bedrijf. Een bedrijf met een omzet die jaarlijks met 25 procent toeneemt is een geliefd doelwit voor raiders. Bovendien paste het gamma kwalitatief hoogstaande luxeprodukten van "La Couronne" uitstekend in de strategie van de Fransen die al enige tijd het overnamepad bewandelen.

In de voedingssector beweegt een ander met het oog op de eengemaakte Europese

markt. Ook het familiaal bedrijf "Cointreau" (jaaromzet 2 miljard F.fr.) zoekt tegen deze achtergrond naar expansiemogelijkheden door diversifikatie. Voor een blokkeringsminderheid in Bizac, een van de eerste Franse ganzepatéfabrikanten, werd zwaar betaald. Daarna viel Boissier, de oudste confiseur-chocolatier van Parijs, voor de likeurstokers. De chocoladeprodukten van Boissier zijn wereldberoemd geworden dank zij het vers van Victor Hugo "Grâce à Boissier, chère Colombe, je tombe à tes pieds". "La Couronne" was een van de volgende overnamedossiers. Het rijtje werd aangevuld met "Les Ducs de Gascogne", een bedrijf gespecialiseerd in de distributie van gastronomische produkten. De overname van het distributiebedrijf Topline, actief op de markt van taksvrije produkten met filialen in Frankrijk, België, Nederland en Duitsland, was een zoveelste stap naar nieuwe afzetmarkten. Om geld zat Coin-

65ste verjaardag

De N.V. La Couronne is een visverwerkend bedrijf gespecialiseerd in het roken van zalm, heilbot, forel en sablefish. Het bedrijf is gegroeid uit de Zandvoordse haring- en sprotrokerij waarmee meester-

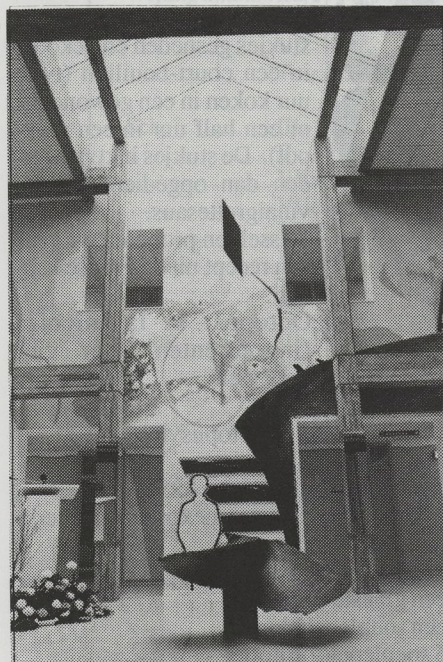


Het visverwerkend bedrijf La Couronne in het industriepark langs de autosnelweg te Oostende zit in Franse handen. (foto gw)



Oostende kreeg er na de uitbreiding van het Loodswezengebouw een nieuw havenzicht bij. (foto gw)

Nieuw loodswezengebouw in Oostende ingehuldigd



Roger Raveel zorgde voor de artistieke noot in het nieuwe loodswezengebouw. Opgepast voor de verf, het werk is nog niet droog. (foto g.w.)

Ter gelegenheid van de officiële inhuldiging van het nieuwe loodswezengebouw in Oostende werd het moderne complex letterlijk onder de voet gelopen.

Nautisch directeur Marc Claus mocht zich verheugen in een massale belangstelling uit alle hoeken van het land, onder meer in de aanwezigheid van gemeenschapsminister voor verkeer Johan Sauwens en staatssecretaris voor Instituionele hervormingen en KMO (ook belast met de herstructurering van het ministerie van openbare werken) Jos Dupré. In de inkomhal, opgefleurd met een schilderwerk van Roger Raveel— dat nog niet helemaal droog was— werden de toespraken gehouden en het traditionele lint geknipt. Sprekers hadden niets dan lof over de realisatie, waarin het loodswezen en de technische dienst van het zeewezen een nieuw onderkomen vond. Deze dienst is nu overigens veel beter behuist, aangezien het vroegere gebouw slechts de helft van de huidige 3 150 m² groot was.

Gemeenschapsminister Sauwens herinnerde eraan dat het loodswezen reeds een kwarteeuw op uitbreiding wacht. De werken gingen van start in januari '86.

Het nieuwe complex biedt niet alleen een onderkomen aan het Loodswezen, maar ook aan de technische dienst van het Zeewezen, de administratie en de havenkontrolle die in de uitkijktoren gevestigd is.

De kostprijs van de verbouwing en uitbreiding bedraagt 88 miljoen frank. Voor die prijs werd een opvallend en met symboliek geladen gebouw neergezet. In de gevelgrote tekens, die in reliëf zijn aangebracht zijn gestileerde scheepvaartmotieven herkenbaar. Ook het, in de architectuur geïntegreerde (en nog niet volledig afgewerkte), decoratieve schilderwerk van Roger Raveel steekt vol symboliek, die van de inkomhal uitdeint over de aanpalende ruimtes. (g.w.)

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE – ☎ 32.11.01

C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

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

VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:

Fortstraat 27, OOSTENDE
Bruggelaan 12, BREDENE

☎ (059) 32 31 80

Een lekker monster

Over zeemonsters bestaan heel wat verhalen en vooral over reuzeinktvis. In 1954 strandde bij Ranheim in Noorwegen een reuzeinktvis met een gewicht van ongeveer 300 kg en een lengte van negen meter. Onze gewone octopus van de Noordzee kan wel tot vijftig centimeter groot worden, maar is niet in staat om een mens in zijn armen te prangen.

Dat er reuzeinktvis bestaan schijnt wel een vaststaand feit te zijn. Men weet dat de potvis op inktvissen jaagt en aan de hand van de grootte van de littekens op de huid van potvissen, veroorzaakt door de zuignappen van inktvissen, heeft men kunnen aantonen dat er in de diepzee inktvissen leven met vangarmen van meer dan tien meter lang.

achtarmig

De achtarmige inktvis behoort in het dierenrijk tot de klasse van de koppotigen en de familie van de achtarmigen. Het lichaam van het dier wordt gevormd door een buidelvormige mantel en acht lange vangarmen die rond de mond zijn geplaatst. Tussen de armen aan de basis is een huidzoom. De vangarmen zijn met twee rijen ongesteelde zuignappen bezet. De kleur van het dier is zeer wisselend. In rust is het bleek en beige, maar bij stoomis wordt de octopus rood of vormt oranje-kleurige vlekken. Sommige exemplaren zijn gans roze en hebben ook blauwe tinten.

Octopussen leven als eenzaten en verbergen zich meestal in holen of spleten van een rotsachtige of met stenen bezaaide zeebodem. Alhoewel ze zich goed weten te kamoefleren, verraden ze toch hun aanwezigheid doordat ze voor hun woonplaats niet-verteerbare voedselresten, zoals lege schelpen en krabbenpanters, opstapelen. Sommige strand vissers maken jacht op de octopus en gebruiken daarvoor een rood doekje dat aan een stok gebonden wordt. Bij laagwater van springtij hebben ze de meeste kans om schuilplaatsen van de octopus te ontdekken. Ze wuiven wat met het rode doekje vòòr de schuilplaats en wanneer de octopus naar buiten is gelokt en met zijn vangarmen het rode lapje wil grijpen, slaat de visser, met een soort vork, toe. Anderen hebben geen schrik de dieren

met de blote hand te grijpen, maar de kleverigheid van de zuignappen is zeker niet aangenaam.

Buiten het water leeft de octopus tamelijk lang. Sommige vissers steken een mes tussen de ogen om het dier in de hersenen te doden en anderen draaien de mantel om, zodat de kieuwen bloot liggen en de octopus rapper stikt.

Wanneer op vissersschepen octopussen gevangen worden, moet men er vlug bij

waarmee hij duchtig kan bijten. Zijn vraatzucht leidt ook tot kannibalisme, want grotere exemplaren lusten ook hun kleinere soortgenoten.

Recept

Naast de tienarmige inktvis of sepia en de pijlinktvis kan men in onze vismijnen ook de octopus vinden.

Bij deze is al het vlees, ook dat van de vangarmen, dienstig voor de konsumptie. Octopusvlees is echter nogal taai. Vooraf wordt het vlees diepgevroren om het wat zachter te maken en daarna moet het zeker nog geruime tijd gekookt worden. Om de taaiheid uit het vlees te krijgen werd vroeger het mantelvlees met een houten hamer bewerkt.

Meestal wordt het vlees in stukjes gesneden en gekookt in een court-bouillon (twee uur koken in een gewone pot of een half uur in een drukpot). De stukjes inktvis worden dan opgediend in een vinaigrettesaus.

Misschien proberen we eens een recept uit de Franse keuken.

Octopus à la niçoise (ingrediënten voor vier personen)

1 kg octopusvlees
3 uien
een teentje look

5 koffielepels tomatenextract of 6 verse tomaten

1/2 liter droge witte wijn

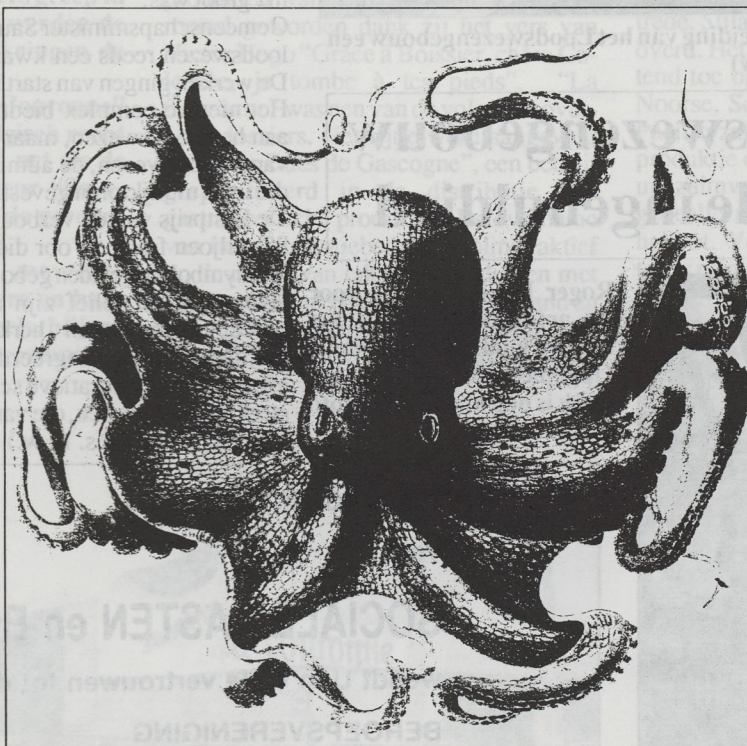
een glaasje cognac

een soeplepel bloem

5 soeplepels olijfolie.

Laat in een pan de stukjes octopus in de olijfolie bakken en flambeer ze met de cognac. Maak in een andere pan de uien aan, samen met de gehakte look, voeg er de tomaten aan toe en ook een half glas water. Laat dit een minuutje koken. Voeg er nu de octopusstukjes bij en ook de bloem, wat peper en zout en eventueel een kruidentuiltje. Overgiet alles met de witte wijn. Nu gaat het deksel op de pan en we laten alles gedurende anderhalf uur, op een zacht vuurtje, sudderen. Met nog wat gekookte aardappeltjes en een glas witte bourgogne, wordt het zeker een lekker zeemonster.

Robert Coelus



zijn om ze te snappen. Van zodra de netinhoud op het dek uitgestort is, weet de octopus vliegensvlug de weg te vinden naar een loopspoor, soms klimt hij gewoon weer over de reling en plonst weer in het zilte nat.

Vraatzuchtig

Op cyprus heeft men eens een amfora (kruik met twee oren, opgegraven. Deze dateerde van de 14de eeuw voor Christus. Daarop stonden twee octopussen afgebeeld, waarvan er één was met een gesplitste arm. Het heeft geduurd tot de 19de eeuw vooraleer men er achter kwam dat de mannelijke exemplaren de derde arm vervormd hebben tot een soort gesplitste arm. Deze doet dienst als transportgoot voor de spermacellen.

Octopussen zijn zeer vraatzuchtig en verdubbelen hun eigen gewicht in een viertal weken. De octopus heeft evenwel geen tanden, maar toch een soort papegaaienbek,

Stand der vangsten

Visbestand	Quotum '89 Uitwisselingen inbegrepen	Vangsten 15 09 1989	
Kabeljauw	IIIa SK	50	4
.....	IIa, IV	4 230	1 873
.....	Vb, VI, XII, XIV	60	26
.....	VII-VIIa, VIII, IX, X	1 100	898
.....	VIIa	400	345
.....	Totaal	5 840	3 146
Schelvis	IIIa, b, c, d	50	1
.....	IIa, IV	395	80
.....	Vb, VI, XII, XIV	80	8
.....	VII, VIII, IX, X	70	114
.....	Totaal	595	203
Zwarte koolvis	IIa, IIIa, b, c, d; IV	70	24
.....	VII, VIII, IX, X	30	14
.....	Totaal	100	38
Pollak	VII	430	123
Wijting	IIa, IV	2 550	841
.....	VIIa	100	98
.....	VII-VIIa	190	253
.....	Totaal	2 840	1 192
Schol	IIIa SK	170	89
.....	IIa, IV	13 120	6 578
.....	VIIa	300	226
.....	VIIId, e	1 920	711
.....	VIIIf, g	670	587
.....	VIIh, j, k	20	9
.....	Totaal	14 600	8 200
Tong	IIa, IV	1 240	754
.....	VIIa	720	749
.....	VIIId	995	276
.....	VIIe	35	28
.....	VIIIf, g	625	523
.....	VIIh, j, k	35	11
.....	VIII	340	258
.....	Totaal	3 990	2 599
Makreel	IIa, IIIa, b, c, d; IV	388	10
Sprot	VIIId, e	60	0
.....	IIa, IV	1 000	9
.....	Totaal:	1 060	9
Heek	IIa; IV	40	20
.....	Vb, VI, VII, XII, XIV	190	74
.....	VIII behalve VIIIc	10	8
.....	Totaal	240	102
Zeeduivel	Vb, VI, XII, XIV	185	6
.....	VII	3 035	920
.....	VIII a, b, d	160	66
.....	Totaal	3 380	992
Schartong	VII	430	253
Haring	IVc, VIIId	5 115	403

medegedeeld door de Dienst voor de Zeevisserij

Kantoor van
Notaris P. van Tieghem
te Oostende,
L. Spilliaertstraat 18
(tel: 059/ 70 13 74)
Op maandag 9 oktober 1989

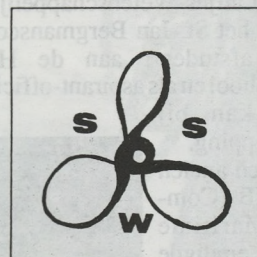
om 17.00 u ter
Conferentiezaal van het
Stadhuys te Oostende.

TOESLAG VAN:
STAD OOSTENDE

Een WERKPLAATS
Victorialaan 31, groot 489
m2. K.I. 25.500 fr vrij van
gebruik.

BEZOEK: zich wenden
Hendrik Baelskaai 15 (tel.
059.32 00 57)

SCHROEFSERVICE
WAUTERS



Gistelsesteenweg 222
8220 Jabbeke

Scheepsschroeven reparaties

Tel: 050 / 81 40 81

of: 03 / 774 19 12

Een troef voor
iedere schroef

Wij gingen spreken met de... nieuwe directeur van

IBIS

SINDS 1 SEPTEMBER heeft Philippe Buysens het Ibisroer overgenomen van Hubert Caestecker, die zelf dertig jaar lang het reilen en zeilen van het Koninklijk Werk heeft gedirigeerd.

Allebei zijn het kapiteins, die al een maritieme carrière ter lange omvaart hadden opgebouwd vóór ze het direkterschap aanvaardden. Beiden hadden, vóór ze de job opnamen weinig konnekties met de visserij en haar onderwijs. Toch wist directeur Caestecker de koers uit te zetten die de instelling naar het jaar 2 000 moet voeren. Ook qua infrastructuur gaf hij de school haar hedendaags imago.

Het nieuwe vier verdiepingen hoge administratie- en verblijfsblok vormt de kroon op zijn voortdurende expansie- en renovatiepolitiek.

De Antwerpse kapt Buysens, 33, werd uit zo'n zesenzestig kandidaten gekozen tot vierde directeur van Ibis. Een kenismaking.

Traditie

Geboren en getogen te Antwerpen, waar hij, na de Latijns-Wetenschappelijke afdeling aan het St.-Jan Bergmanscollege, in 1980 afstudeert aan de Hogere Zeevaartschool en als aspirant-officier aan de slag kan bij Ahlers-Shipping.

Vader is een ancien bij de CMB (Compagnie Maritime Belge) en eindigde zijn carrière als Antwerpse havenkapitein. Grootvader Buysens was tewerkgesteld bij de administratie van het loodswezen in de Scheldestad. Deze laatste had nooit zelf gevaren, maar hij was wel dé maritieme academicus van de familie.

Philippe Buysens: "Hij verzamelde zowat alles wat met zeevaart te maken had en wist er ook zeer veel van af, ook al heeft hij nooit een

scheepsdek onder de voeten gevoeld."

"Trouwens," stelt Buysens, "niet alleen de familiale maritieme traditie was determinerend. Als Antwerpenaar word je — van nature als het ware — door de havenactiviteit naar je beroepskeuze gedreven. Er is in en rond de haven een ruime gamma beroepsmogelijkheden aanwezig, er is niet alleen de mogelijkheid tot een maritieme loopbaan, ook de havenindustrieën, de douane en de administratie bieden perspectieven."

Acht jaar lang bevaart Philippe Buysens de wereldzeeën en mits een één jaar durende intermezzo bij de CMB vaart hij voor de rederij Ahlers Shipping: "Die rederij had voor mij de interessantste lijnen. Zij hadden nog een aantal cargo's die op afwisselende en interessante bestemmingen voeren. Dit in tegenstelling tot de meeste containerschepen, die altijd dezelfde route varen en maar zeer kort in de havens toeven. Bij 'Ahlers' heb ik een flink stuk van de wereld gezien. Soms bleven we dagen of weken in een haven, wat je de tijd liet om het hinterland in te trekken. Daarbij komt dat die rederij een zeer goede werkgever was met, ook vanuit de top, een

zeer menselijke aanpak.

Ook al door het feit dat wij kranen aan boord hadden die tot vijftientig ton konden lichten, kwamen we in havens die andere cargo's niet konden aandoen."

Réunion, Mauritius, Comoren, Hong-Kong, Singapore, Taiwan, Roi de Janeiro: Bursens debiteert ze als de titels van een avonturenroman.

Aan de wal

"Uiteindelijk ben ik er, wat mij betreft, op het goede moment uitgestapt," zegt hij, "de klassieke vrachtschepen en interessante bestemmingen vielen meer en meer weg. Ondertussen was ik ook gehuwd en dus niet van plan te blijven varen en toen kwam hier de plaats open van directeur."

Op de valreep weet hij wel nog het brevet van kapitein ter lange omvaart te halen. Eerder had hij ook reeds een licentiaatsdiploma in de Nautische Wetenschappen bekomen.

Net als zijn vader zoekt hij dus, na een tiental jaren vaart, een betrekking aan de wal. "Zeemanschap en gezinsleven zijn zeer moeilijk te verenigen. Als vrijgezel heeft niemand er last van dat je vijf à zeven maanden van huis weg bent. Met een vrouw en met kinderen valt dat al veel moeilijker. Daarom had ik mij altijd al voorgenoemen dat ik op zee zou blijven tot ik vijfendertig was of tot ik zou getrouwd

zijn. Aan die leeftijd heb je nog de tijd om een job aan de wal te vinden en daar een loopbaan uit te bouwen. Vijfendertig is trouwens ook de limietleeftijd voor een carrière bij het loodswezen."

Maar kapitein Buysens zag al vlug dat veel van zijn collega's ook veel nachten en vaak onregelmatige uren moesten 'kloppen' in een havengebonden job.

"Akkoord, ze worden zeer goed betaald, maar eens te meer wordt het gezinsleven gehypothekeerd. Bij veel van die jobs valt het bijvoorbeeld erg



De oud-directeur van Ibis, naast de nieuwe. (foto g.w.)

moeilijk om in familiaal verband iets te plannen.”

Dus de vakature bij Ibis kwam ‘just in time’ voor onze settelende zeeman.

“Ik was in Honduras, toen mijn vrouw mij op de hoogte bracht van die openstaande betrekking. Ik heb, na een korte bedenktijd, mijn kandidatuur ingediend.”

Buyssens had zich ook niet verwacht aan zo’n overrompelende kandidatenstroom: meer dan zestig sollicitanten dongen naar het direktuerschap.

“Hoewel er ook kandidaten waren uit bijvoorbeeld Nederland of uit Limburg, die dachten de job te kunnen combineren met hun andere beroepsactiviteiten. Velen wisten dus allerm minst wat de betrekking inhield. Ik was, geloof ik, de eerste of tweede kandidaat die persoonlijk contact heeft opgenomen met direktEUR Caestecker om te zien wat de betrekking juist inhield. Daarna ben ik er nog eens met mijn vrouw teruggekeerd opdat ook zij een idee zou krijgen wat het werk én het leven in Ibis inhielden, want uiteindelijk leef je er dag en nacht met je werk en speelt ook de vrouw van de direktEUR onrechtstreeks een rol in het dagelijks leven op de school. Daarom is het ook nodig dat die vrouw

voor honderd procent achter de beslissing van haar man staat.”

“Neen, een examen was er niet bij, wél was er een mondeling interview met het direktiecomité. Daar heb ik verteld over mijn voorbije tien jaar beroepsactiviteit ter lange omvaart en heb, desgevraagd, ook eerlijk toegegeven niet al te veel te weten over de visserij.”

Via via vernamen we dat andere kandidaten hun abonnement op Het Visserijblad” als valabel argument opwierpen, toen de jury naar hun visserijkonnecties peilde. Een hele eer voor de redactie van dit blad, maar allicht niet overtuigend genoeg voor de heren achter de sollicitatietafel.

Uiteindelijk kwam Buyssens dan als nieuwe IbisdirektEUR uit de bus. Verrast? “Ja. Maar ik denk dat ze vooral een kandidaat gekozen hebben die effectief ook zeeman is geweest, omdat je moeilijk iemand kunt overtuigen —of eventueel afraden— al dan niet naar zee te trekken als je zelf nooit hebt gevaren. Mijn kennis van de visserij, het contact met de vissers en hun dagelijks lief en leed, probeer ik nu bij te spijkeren. Ik ben al een paar keer uitgevaren met het opleidingsschip O.29 en werk mij in in heel de visserijproblematiek. Ook (lachend) via Het

Visserijblad.”

Het eerste contact met de instelling te Bredene dateert uit de periode dat hij als eerstejaarsstudent aan de Oostendse Zeevaartschool enkele Ibisleerlingen ontmoette die —om hun school financieel te steunen— kaartjes, met bakens en seinenreglementering op, verkochten aan de studenten van de zeevaartschool.

‘n Paar jaar later komt hij zelf in de school terecht, als hij als praeses van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen de winst van het jaarlijkse galabal komt overhandigen aan direktEUR Caestecker. Niets liet toen vermoeden dat hij, een decennium later, diens taak zou overnemen.

DirektEUR Buyssens, jong en enthousiast, komt graag in contact met de mensen. “Dat was één van de argumenten waarom ik voor die job solliciteerde.” Maar hij relateert zijn funktie als hij stelt: “Ik ben nooit zo’n fanatiek student geweest. Ik heb steeds genoeg gestudeerd om het diploma te halen, maar voor de rest... Ik had ook nooit gedacht ooit nog eens in het onderwijs terecht te komen.”

Marc Loy

Boat people

Het eerste contact van Philippe Buyssens met de visserij dateert van in het begin van de tachtiger jaren en had de Chinese Zee als decor. Buyssens: “Ik voer, onder het bevel van kapitein Pierloot (die enkele jaren geleden gestorven is en in Oostende begraven werd), als derde stuurman aan boord van de ‘E.R. Brugge’ van rederij Ahlers. Op 13 augustus 1981 merken wij dus in de Chinese Zee, ter hoogte van de Paracelilanden, een tien meter lang bootje op met vijftien Vietnamese vluchtelingen aan boord. Wij nemen die mensen, die erg verzwakt zijn, aan boord. De meesten van hen kunnen nog wel over de reling klauteren, maar verder waren ze zodanig verzwakt dat we ze naar het logies moesten dragen. Opvallend was wel dat de kinderen na een paar uur reeds weer gerecupereerd hadden en aan boord rondhopten alsof er niets gebeurd was.

Die mensen—zeven vrouwen, dertig mannen en zesentwintig kinderen—zijn dan in een vluchtelingenkamp terecht gekomen en later, via tussenkomst van de Verenigde Naties, naar België gebracht. De eigenaar van het bootje, een visser, kwam ook naar ons land en kapitein Ghijs heeft er nog voor gezorgd dat hij met een Oostends vaartuig mee kon. Maar de Noordzee is de Chinese Zee niet. Doodziek is de man geweest. Later heeft de Vietnamese visser ook de rest van zijn familie laten over komen en het schijnt dat hij nu koster is in Wingene.

Elk jaar nog leggen enkele van die vluchtelingen bloemen neer op het graf van kapitein Pierloot, die hen gered heeft. Het bootje zelf hebben wij overigens ook aan boord genomen, met de bedoeling het aan het Antwerps scheepvaartmuseum te schenken, maar uiteindelijk heeft de crew het toch maar over boord gekieperd, omdat het lossen en laden teveel belemmerd werd. Het enige dat wel aan boord bleef was de schroef. (m.l.)



De Kongovisserij (IV)

De getuigenis van Albert Bovenistier
(deel 2)

In onze reeks over de "Kongovisserij" begonnen we vorige maand met het publiceren van de getuigenis van walmachinist Bovenistier (en niet Bouvenistier, zoals we het schreven). Vandaag gaan we daarmee verder. Op het gevaar af te langdradig te zijn, houden we eraan u veel details te geven over het werk van deze man. Beter dan welke uiteenzetting ook, heeft dit ons een beeld van de problemen, waarmee de vissers te kampen hadden, verstoken van alle zaken, die hier het werk vergemakkelijken.

Diefstallen

Er waren perioden dat er veel diefstallen plaatsgrepen. Zeker de vrouwen waarvan de man op zee vertoefde en die 's avonds alléén thuis waren, kwamen samen in het huis van een gezin waar een man aanwezig was. Ze voelden zich daar veiliger. Aangezien Albert altijd thuis was kwam er dus steeds volk over de vloer. Pamarco huurde 'santinel's' (zwarte wakers tegen dieven) die 's nachts de huizen bewaakten en dieven weerhielden om in te breken. De bewakers waren echter zelf zo bang dat velen ineen-gedoken zaten te bibberen. De dieven kwamen gewoonlijk naakt en volledig ingesmeerd met een vette olie. Op die manier waren ze ongrijpbaar, bij eventuele achtervolgingen konden ze zich loswringen. Wanneer nieuwe gezichten toekwamen, bekenden uit verlof terugkeerden of vissers van een verdiende vakantie gingen genieten in België, was er altijd een toeloop van het vissersvolk en hun vrouwen. Nieuwsjes werden uitgewisseld, brieven doorgegeven, enz. De toeloop was in Matadi zelf, ter hoogte van de ferry. Een klein wit motorbootje van Air-Congo bracht voetgangers naar de overkant van de stroom. Over de Zairestroom (en vroeger heette die de Kongostroom !), rechttegenover Matadi lag hoog in de bergen een vliegveld. Van daaruit kon men aansluiten op vluchten naar Europa. Er lag een redelijk korte start- en landingsbaan, want iedereen was ervan overtuigd dat wanneer een vliegtuig verkeerd zou landen, hij de stroom invloog. Op die plaats liep er over de stroom hoog in de lucht een telefoonkabel. Op een dag vloog een vliegtuigje tegen die kabel. Hij was er met zijn wielen blijven aanhangen, was rondgedraaid en in de stroom gevallen. Diensten met beschikbare boten werden

opgeroepen om te helpen zoeken naar overlevenden. Albert en Lucien De Corte trokken met een motorboot naar de plaats van het ongeval. Na wat heen en weer varen vonden ze een lijk. Omdat de boot nogal klein was en ze oordeelden dat hij toch al dood was, bond Albert een touw rond zijn been en zo sleepten ze hem naar Matadi. Rond 1972 werd het vliegveld tegenover Matadi gesloten en moesten de vissers met bus of stoomtrein naar Kinshasa. Onder de bevolking werd verteld dat de buslijn naar Kinshasa uitgebaat werd door de vrouw van president Mobutu, nml. Marie-Antoinette (zij was de enige gekende officiële die na de Zaïrering weigerde haar naam te Afrikaniseren) en dat het vliegveld afgeschaft werd om de buslijn te laten renderen.

Bioskoop

Na verloop van tijd, toen ze hadden gezien wat Albert met beton en werkkraft allemaal kon, vroegen de bazen of hij geen zwembad kon aanleggen. Albert bevestigde dat hij het kon proberen en toog aan het werk. De aanleg van het zwembad mocht echter niet terug te vinden zijn in de boekhouding. Aldus deed Albert zijn bestellingen en schreef alles in, gelijkmatig verdeeld over de schepen. Daarnaast werd een piste aangelegd waar kon gedanst worden en bouwde Albert op een stuk grond dat aangekocht was van de Duitse ambassade, een bioskoop. Het komplekse zwembad -dansvloer noemden de vissers 'De Cirkel'. Van zodra men wist dat Albert en Fientje nog een restaurant uitgebaat hadden vroeg men of ze bijwijken eens een feest konden organiseren. Nu en dan werd er gefeest: op speciale momenten, rond Kerstmis en Nieuwjaar, enz. Iedereen hielp wat mee in de voorbereiding en het welslagen. De zwarten die bij de blanken leerden koken, deden dat zeer goed. Ze deden graag drank in het eten, want ze grepen dan de kans om een flinke slok mee te drinken. Als Fientje verbauwereerd opmerkte dat één of andere fles flink gezakt was, antwoordden ze: "Dans le souper, Madame". Eens 'De Cirkel' volledig klaar, werden dikwijls party's gehouden onder eigen volk. De inrichters berekenden de kosten en Albert bepaalde hoeveel iedereen diende te betalen om de rekeningen te dekken. De vissers verkozen liever geen zwarten op hun party's, maar als de gouverneur of een hooggeplaatste zichzelf

uitnodigde en betaalde kon je ze toch niet weigeren. Ook de kapiteins van de Kongoboten wisten algauw waar ze moesten zijn. De vissers aten er het liefst Vlaamse kost, vooral hutsepot. Verder vonden heel wat cosa-cosa's (gambas) en grote kreeften er hun weg.

Inlanders

Albert kon met de zwarte vissers en arbeiders goed overweg. De ene zegt "de zwarten zijn lui", een andere beweren het tegendeel. Bertje beziet het probleem vanuit een ander vlak. Hij beweert dat de ene blanke er in slaagt om de zwarten voor hem te laten werken, terwijl de andere westerling daar niet in slaagt. Meestal kenden de zwarten hun werk maar ze testten de blanke persoon uit en voor hij er erg in had speelden ze met zijn voeten en kon de blanke niets meer bereiken. Als westerling moest men eerst respect afdwingen. Daar slaagde men het best in door hen enerzijds goed te behandelen en hen anderzijds korrekt-streng tegemoet te treden. Ze hadden veel respect voor iemand die niet alleen kon bevelen maar die er ook zelf in kon vliegen en op korte tijd een boel werk verzette. En Bertje kon heel goed met hen overweg. Dikwijls kwamen andere personeelsleden en zeiden: "Voor u doen ze alles en ik krijg ze niet aan 't werk. Hoe doe je dat toch?". Een hulpmiddel om er goed mee overweg te kunnen was ze te aanzien en te aanvaarden als natuurmensen. Men zegt soms dat de zwarten vuil zijn, maar volgens Bertje is dit niet waar. Men kreeg een zwarte niet in bad, maar hij waste zich feilloos met zeep in de Zaire-stroom.

Bertje kon met de inlanders dus goed overweg. Hij kende goed hun problemen en zij wisten dat ze dikwijls bij hem terecht konden. Sommige gezinnen leden honger en de gezinshoofden waren er dan op uit om vis te stelen. In sommige gevallen liet hij dit toe, maar Bertje wist van wie en waarom en ze mochten niet overdrijven. Sommige zwarten probeerden van alles om hun portie vis mee te slepen. Bij Pamarco kwamen veel vaten met diverse inhoud toe. Veel lege vaten werden nadien weggegooid. De zwarten konden die gebruiken. Aan Albert vroegen ze een bon (=een vrijgeleide), een toelating om een vat te mogen meenemen. Sommige zwarten staken "een poosje" verdonkeremaande

vis in het vat en verlieten met een legaal bewijs het bedrijf. Het heeft een tijdje geduurd vooraleer Albert het doorhad.

De Kongolezen van de Beneden-Kongo en de nabije dorpen in Angola behoorden eigenlijk tot één en dezelfde stam. Rond Matadi woonden de Kongolezen en Angolezen in feite door elkaar en de grens (aangegeven met paal en draad) kon gemakkelijk overschreden worden. Bij opflakkingen van verschillende revoluties in Angola overschreden Angolese werkkrachten van de Pamarco de grens om deel te nemen aan deschermutselingen. Ze kwamen terug met gestolen auto's en andere goederen en kregen in Matadi moeilijkheden. Albert is dikwijls bijgesprongen om dergelijke zwarten te helpen hun problemen op te lossen.

De meeste zwarte arbeiders en matrozen woonden in de 'Cité 'of' Bilge'. Men noemde dit de cité omdat het opgedeeld was in verschillende wijken: Bruxelles-Nord, Bruxelles-Sud, enz. De zwarten waren in feite heel fier als een blanke het waardig vond om hen thuis eens te bezoeken. Een blanke kon er in feite weinig doen. Meestal stonden er noch tafels, noch stoelen, noch bedden en aten ze van de grond. De kinderen aten daardoor veel zand en kregen dikke buiken. De zwarten waren niet gewoon om plat te liggen slapen. Ook in de kooien van de schepen sloepen veel zwarten ineengehurkt in een hoekje. Albert en Fientje bezochten de zwarten wel eens in hun woonplaatsen. Eenmaal hebben ze meegedaan aan een typisch Kongolese maaltijd, maar het bekwam hen slecht. Niet dat het niet lekker was, maar visueel schokte het hen. De familie had namelijk jonge aapjes geroosterd en het waren net kinderlijkjes die in de schotels lagen, met hun armpjes en beentjes gespreid.

Albert was ook eens getuige van de begrafening van een dorpsverster uit een nabijgelegen dorp. Er waren zelfs officiële genodigden uit Kinshasa bij. Hij herinnert zich nog dat het een stoet was die heel langzaam opschoof, ze gingen namelijk vier stappen vooruit en drie stappen achteruit. Op de begraafplaats werd het lijk gerookt. Alle aanwezigen kropen op hun knieën rond een waterteil, waarin de aanwezigen geld gooiden. Dit geld gebruikte de familie achteraf om een groot feest te geven. Toen Bertje het gebeuren wilde fotograferen werd hem dit uitdrukkelijk verboden.

Vele families, en ook de familie Bovenistier, hadden thuis twee 'boys', zwarten die hielpen bij het huishouden. Ze werkten nauwgezet, alhoewel ze niet samen aan 't werk konden. Als de ene binnen werkte kreeg de andere een opdracht in de tuin of omgekeerd. Veel zwarten waren ten opzichte van ongewone gebeurtenissen bijgelovig. Eén voorbeeld: naast het bedrijf te Ango-Ango lagen de oude,

uit bedrijf genomen schepen, afgemeerd tegen de oever. Op een nacht moeten de schepen losgekomen zijn want 's morgens dreven ze, meegesleurd door een grote draaikolk, in het rond. Albert trommelde een paar zwarten op om met een motorboot de vaartuigen te pakken en terug vast te leggen. De schepen dreven zo mooi in 't rond dat de inlanders dachten dat ze bestuurd werden door geesten. Pas na veel overtuigingskracht van Albert begonnen ze de klus. Achteraf werden een aantal van die vaartuigen tot zinken gebracht. Om aan nieuwbouw te doen kon het APM geld lenen aan twee procent rente van de Belgische Staat. Een voorwaarde was dat de rederij de oude vaartuigen uit de vaart nam. Omdat er te Matadi of omgeving geen echte afbraakwerven bestonden, was het tot zinken brengen in diep water de gemakkelijkste manier om ze te laten verdwijnen. De Belgische ambassadeur voer mee op een begeleidend vaartuig en nam officiële akte van het vernietigen van een vaartuig en stuurde zijn verklaring door naar België.

Portugezen

Tijdens de gesprekken drukte Albert er wel op dat het blanke personeel, werkzaam te Matadi, gezond moest zijn. Hoe langer Kongo (Zaire) onafhankelijk was,

"Op een dag zat Albert op het toilet, oog in oog met een slang."

hoe slechter de medische voorzieningen werden. De goede dokters keerden naar België terug en degene die achterbleven waren hoofdzakelijk onverantwoordelijke en drankzuchtige typen. De zwarte dokters kon men niet vertrouwen. Matadi telde twee klinieken: één voor de blanken en één voor de zwarten. Door vertrek van het echt medisch personeel, was er in de blanke kliniek nog weinig heel gebleven. De zwarte kliniek kon men het best omschrijven als een brousse met een dak erop. Er was weinig personeel. De families verzorgden eigenlijk de opgenomen zieken. Velen lagen gewoon op de grond. Als ze na schermutselingen in Angola, gewonde soldaten binnen brachten, was er weinig medische zorg. Albert herinnert er zich één met een open borstwonde, waarbij de vrouw van de gewonde dagen-

lang etter en bloed bette. Er zaten wel honderd vliegen op zijn borst. Indien de vissers of hun familie echte medische hulp nodig hadden, bezochten ze een kliniek van Amerikaanse protestanten in Thijsville. Van zodra iemand langdurige hulp nodig had kon hij niet anders doen dan naar België gaan. Ook de kinderen werden hoofdzakelijk in België gebaard.

Aan weerszijden van de grens met Angola woonden veel Portugezen. Albert vond de meesten maar raar volk. Ze konden geen zwarten verdragen. In tegenstelling tot de Belgische personeelsleden, die één of tweemaal per jaar naar huis togen, bleven de Portugezen als inwijkelingen en gingen nooit meer terug. Juist over de grenslijn nabij Ango-Ango lag een dorp in Angola, Noqui genaamd. Fiéra, een Portugees die nog bij Pamarco gewerkt had, baatte te Noqui een restaurant uit. Sommige blanke personeelsleden gingen er regelmatig eten en er grepen dikwijls grote feesten plaats. Een Portugees, Monterro genaamd, die zich aan de Belgische gewoonten had aangepast, is met de laatste vissers megekomen naar België en heeft zich gevestigd in de Sint-Antoniussstraat op de Vuurtoren-wijk.

Een probleem waar Albert in het begin mee te kampen had, maar dat hij met allerlei voorzieningen en produkten toch wegkeeg, was het ongedierte. Toen hij de eerste dag na zijn aankomst in 1962 met Jack Hawkins aan de ontbijttafel zat, sloeg de Engelsman elke boterham een keer of twee op tafel. Op de vraag wat de bedoeling was antwoordde Jack dat hij de mieren uit het brood sloeg. Albert vond dit in het begin vies, maar werd het gewoon en at ook smakelijk van het brood. Van de beginperiode herinnerde Albert zich, dat er veel kakkerlakken waren; in je slaap liepen ze gewoon over je gezicht. Met produkten hebben ze de beesten toch weggekregen. Iedere morgen veege men de dode kakkerlakken in de gang en liet de kippen ze oppikken. Op een dag zat Bertje op het toilet oog in oog met een slang. Kort nadien kwam Lucien De Corte juist hetzelfde tegen. Aan de glibberige sporen zagen ze dat er af en toe een slang in het toilet vertoefde. Nochtans konden de slangen er niet in komen: het toilet sloot met een volledige deur. Bij nader onderzoek bleek dat de sporen vertrokken vanuit de WC-pot en er ook terugkwamen. De (ongevaarlijke) waterslangen kropen vanuit de Zaireestroom door de leidingen naar binnen. In de omgeving zaten vele soorten slangen. Soms lagen ze in de zon op de paden te soezen. Soms weer zaten ze onder trappen. Telkens als de personeelsleden een trap opgingen stampten ze hard om ze te verjagen. Naarmate er rond het bedrijf meer bebouwing kwam verdwenen ze. Langs de stroom zaten er ook veel apen.

Paters

Albert denkt met heimwee terug aan de

schone streek die hij heeft moeten achterlaten. Langs de oever van de stroom kleurde de aarde rood, verder het binnenland in werd het rotsachtig. Zwarte vrouwen bewerkten overal stukjes land. Overdag was het mooi, maar bij ondergaande zon was het nog mooier. Albert heeft er dikwijls van genoten. De zon verdween telkens om 18u00 's avonds en stonds 's morgens om 6u00 op. Om slangen en ongedierte te verdelgen stak men dikwijls 's avonds de savanne in brand. In het halfduister schreden rode tongen en vuurlijnen langzaam vooruit. Als gevolg van de luchtvochtigheid van tweehonderd procent brandde alleen het gras en niet de bomen. Die bleven gewoon onaangeroerd, ze waren veel te vochtig.

Wanneer gezinnen naar het moederland vertrokken, of terugkwamen uit verlof was er (zoals hierboven reeds vermeld) een samenshoring om de mensen te zien vertrekken of toekomen. Als Albert terugdenkt aan zijn overtochten met de kongoboot stroomt de zaligheid over zijn gezicht. Het leven op zo'n schip kon men vergelijken met het feuilleton 'Love Boat'. Ge kon er genieten van de rust, de zee, het lekker eten, de dansavonden. Meestal kwamen hij en Fientje over met het vliegtuig, vergezeld van een aantal vissers. Hij heeft dikwijls moeten lachen met de ruwe omgang van de vissers ten opzichte van het normale publiek dat in een vliegtuig aanwezig was. Ze werden dikwijls vergezeld van een groep paters die in verlof gingen of hun taak terug kwamen opnemen. Het vliegtuig vloog ongeveer twintig uur; dus tijd genoeg om een gesprek aan te gaan. Als voorbeeld herinnert Albert zich een konversatie tussen Fonne Pyliser en een pater. Als Fonne vroeg wat eigenlijk de taak was van de missionaris antwoordde die een humanitaire missie te hebben. Daarop vroeg Fonne of dit goed betaalde. De pater antwoordde dat hij niets tekort had, eenvoudig leefde en dat zijn missie berustte op zijn inzet en naastenliefde, waarop Fonne replikeerde met: "Ze zoe kunnen me kloten kussen weie".

Als we Albert vroegen of hij dan echt met iedereen goed overweg kon en met niemand spanningen had, antwoordde hij dat dit zo was zolang ze hem eerlijk en fair behandelden. Dit wil niet zeggen dat, wanneer iemand hem (figuurlijk) op de tenen trapt, hij niet als een razende te keer kon gaan. Wat wel opviel was dat de zwarten vanaf 1968-1969 zelfzekerder waren en niet meer aanvaardden dat ze uitgemaakt werden. Als dit toch voorviel dienden ze klacht in en werden ze door de plaatselijke politie in het gelijk gesteld, waarop een boete volgde.

Bergaf

Er zijn echter schippers die het moeilijk gehad hebben en ternauwernood aan ge-

vangenisstraf ontsnapt zijn. Na 1974 ging het met Pamarco (nu Pamarza) vlug bergaf. Alle hogere posten werden ingenomen door zwarte parvenu's (vlugge karrieremakers zonder kennis van zaken). Het waren geen vissers en ze konden geen rederij beheren. De directeurs en hogere kaderleden wisten niet hoe met geld om te gaan. Als het kon vulden ze hun zakken. Dikwijls was er geen geld om het bedrijf draaiende te houden. De vloot lag stil tot er nieuw geld voorhanden was. Er kwam geen continuïteit in het bedrijf omdat



Bovenistier: "In 't midden van de nacht gooide de bemanning de wachter over boord en kon met het vaartuig vluchten." (foto g.w.)

de ene directeur de andere snel opvolgde. Gedurende de laatste 4 jaren van zijn verblijf kende Albert zestien directeurs. Op het laatste was er geen materiaal en geen mazout meer. Sommige schepen deden nog twee à drie reizen per jaar. Ze verloren er een paar wegens moeilijkheden met buurlanden. Het was een heel chaotische periode waar ge kop noch staart aan kreeg. In 1976 was de spanning tussen Angola en Zaïre zo hoog opgelopen omdat Zaïre de westers gezinde groeperingen steunde. Doordat veel wapens via schepen vanuit Zaïre over Zaïrestroom naar Angola gesmokkeld werden, aanzagen de Angolezen alle vaartuigen als mogelijke wapensmokkelaars. Zo ook de O.323 'Croix du Sud' en de O85 'Princesse Marie-Christine'. Terugkerende van een zeereis voeren ze dicht onder de Angolese kust. Gepraaid door kanoneerboten werden ze opgebracht. Op één van de vaartuigen was een matroos niet komen opdagen. De schipper wachtte niet op hem maar hij stond wel op de monsterrol. Bij het kontroleren door de autoriteiten van de bemanning aan de hand van de monsterrol, ontbrak er één matroos

en die aanzagen ze als de persoon die onderweg was met de wapens. Iedereen werd in de gevangenis gestopt. De schippers werden ondervraagd. Rond de schippers stond een handvol soldaten, gelijk gekleed. De Waal d'Outremont zei dat hij officier was en alléén door officieren wenste verhoord te worden. Bleek nu dat al die soldaten rond hen officieren waren! Een grotere tegenslag was dat Zaïre op dat moment een Angolees vliegtuig aangeslagen had. Als tegenzet gaven de Angolese autoriteiten de schepen niet vrij. De zwarte bemanning werd verplicht om voor Angolese rekening met de vissersvaartuigen zee te kiezen. Hoe onberekenbaar ze soms ook waren, toch konden ze ook koppig zijn en ze weigerden. Ze werden allen veroordeeld tot drie jaar gevangenis en zaten hun straf uit. (Het lot van de blanke kapitein werd beschreven in HVB nr 8). Albert heeft beide vaartuigen nooit meer teruggezien te Ango-Ango. De O.85 ligt gezonken aan de kade in de haven van Lobito, Angola. Het hoeft niet doorgeroest te zijn. Er moet maar een luik of enkele deuren openstaan en de hevige moessonregens kunnen het onderlopen van een vaartuig veroorzaken.

Albert herinnert zich nog steeds het voorval met de O.322 'René Goeman' of de O.328 'Pierre Stanar' in 1977. Hij is niet meer zeker van het vaartuig, ze geleken ook zo op elkaar. Al vissend binnen de territoriale wateren van Gabon werd het vaartuig opgebracht naar Libreville. De bemanning bleef aan boord onder toezicht van gewapende wachters. In 't midden van de nacht gooide de bemanning de wachter over boord en kon met het vaartuig vluchten. Er werd hevig geschoten. Toen het vaartuig aankwam te Ango-Ango zaten de kogels in het kookhuis. Als het vaartuig een paar maanden later de kust rond Libreville opnieuw naderde werd het herkend en prompt aangeslagen. Met moeite kreeg men de Oostendse schipper vrij.

Na 1976 voelde Albert dat ook voor hem het einde van zijn verblijf in Zaïre naderde. Vanaf 1974 kreeg hij zijn loon alléén uitbetaald in zaires en deze hadden in België geen waarde. Er kon ook al eens een betaling te laat uitgevoerd worden. Toen hij in 1978 reeds 6 maanden niet meer uitbetaald werd, hield Albert Bovenistier het voor bekeken. Na een verlof ging hij niet meer terug. Albert probeerde schriftelijk en juridisch aan zijn achterstallig loon te geraken, maar een brief vertelde hem dat het gestort werd op zijn bank en dat men het hier had gestolen. Albert kon naar zijn laatste loon fluiten. Zo eindigde zijn Kongolees - Zaïrees avontuur en blijven alléén een massa aangename herinneringen over en een huis vol Afrikaanse snuisterijen.

(vervolgt)

Daniël Pots

GEWOONTEGETROUW bespreken we weer één van de EEG-landen, die straks, op het einde van 1992, samen met ons het verenigde Europa zullen vormen. Van het Europa der twaalf bespraken we reeds negen landen. Wanneer we België buiten beschouwing laten, dan rest ons alleen nog Portugal en Spanje, want Luxemburg heeft uiteraard geen vissersvloot. Trouwe lezers van deze rubriek weten overigens dat dit een saaie bedoening is. We houden ons strikt aan de visserij en aan de visverwerkende nijverheid en we houden ons strikt aan het cijfermateriaal. Een reisgids mag je dus niet van ons verwachten. Maar wie er straks bij wil zijn en de buitenlandse situatie wil kennen, die zal veel gehad hebben aan deze reeks. Vandaag hebben we het over Spanje en Het Visserijblad van november zal de rij afsluiten met Portugal. Het betreft hier twee interessante en boeiende visserijlanden. Wie daarover nog meer wil weten verwijzen we naar HVB nr 4, 1988 waarin we het, onder de titel 'Het gevaar komt uit het Zuiden', reeds over die twee landen hadden. In 1987 en 1988 hebben de Europese Commissie en de Spaanse regering een belangrijke stap gezet om tot een oplossing te komen voor de problemen die zich

Spanje

stelden door de intrede van dat land in de EEG. Dat land bracht niet minder dan 18 000 vaartuigen en 105 000 vissers met zich mee. De ondertekening van het EEG-akkoord met Marokko heeft tenminste bereikt dat de druk van de Iberische vloot op de andere visserijlanden verminderde. De totale tonnage van de Spaanse vloot bedroeg op 1 januari 1987 juist 33% van het totale tonnage van de EEG. Heel de EEG-vissersvloot heeft immers 1953 351 brt (bruto registerton) en Spanje neemt daarvan 663 158 brt voor zijn rekening. De globale motorkracht van Spanje bedraagt 2 130 156 Kw en dat is dan weer goed voor 27,7% van de totale motorkracht in het Europa der twaalf. Wanneer de Spanjaarden het meerjarig oriëntatieprogramma volgen dan moet de vlootsterkte tegen het einde van 1992, wat de Kw betreft, met 2,19% verminderd zijn, en met 1,9% voor wat betreft de brt. Deze herstructurering zal heel de Spaanse vloot treffen, met uitzondering van de oceaanreuzen die op tonijn jagen. Hogervermeld programma heeft ook als

objektief om 15% van de boten tussen de 6 tot 9 meter te vervangen en ongeveer een derde van deze die tussen de 9 en de 12 meter meten.

In 1986 werd er in Spanje 1 749 000 ton gemijnd en dat was 2% minder dan in 1985. De vangst van verse en diepgevroren vis zijn respectievelijk met 3,6% en 9,3% afgenomen. De kwekerijen daarentegen hebben hun productie met 10,7% verhoogd. Laat ons daar aan toevoegen dat er in 1986 een dertigtal nieuwe producentenorganisaties gevormd werden, die goed zijn voor zowat 90% van de totale productie. In hetzelfde jaar is de visprijs met 8% verhoogd.

Spanjaarden zijn viseters. Met 34,8 kg per inwoner (1985) zijn ze bij de koplopers van de EEG. Men eet er niet alleen veel vis, er zijn niet alleen veel vissers, maar er is ook nog een belangrijke visverwerkende industrie die in 1986 niet minder dan 38 986 personen te werk stelde, naast de 7 300 mensen die voor het visvervoer instonden.

In 1987 was de handelsbalans, voor wat de visserijprodukten betreft, zeer deficitair. De totale import bedroeg 1,034 miljard Ecu (494 200 ton), terwijl de exportcijfers strandden op 355,7 miljoen Ecu (226 300 ton).

f.v.

In moeilijke ogenblikken kunt U op BP oliën vertrouwen.



WE VINDEN DE NAAM van deze kaper onder allerlei vormen terug in boordjournalen en dokumenten van de Admiraliteit: De fever, Le fever, Lefevere, De Fever...

Reeds in 1611 vindt men in de parochie-registers van Oostende een kind dat als eerste geboorte werd ingeschreven onder die familienaam.

A. Cuffez, in zijn studie over kaper Carel Jonckheere (eigen uitgave, 1985, aanwezig in de Oostendse stadsbibliotheek) signaleerde onze Anthone als lid van de bemanning van kapitein Thomas Becu, de Oude, op 6 maart 1692.

Maar op 28 mei 1697 is Anthone Lefebvre reeds in het bezit van een patente ter kaapvaart voor een "schuyte", de "Ste Anthone de Padua", van twee vat en op 7 juli 1697, kreeg hij een andere patente voor een barque longue, "La Revenge", van vier last (acht ton), maar telkens zonder vermelding van geschut.

Het zijn dus kleine bootjes, waarschijnlijk hoofdzakelijk bestemd voor kleine kustvaart of misschien kustvisserij met de mogelijkheid, dank zij de kaperspatente, om eventueel "bi appetite" een slagje te slaan. En dan, niets meer tot 1704. Het is immers vrede.

Gevangen

Op 7 juni 1704 duikt Lefebvre plotseling op op de lijsten van de kas der 2%, de mutua-liteitskas der reders ter kaapvaart. Hij wordt er vermeld met een aan hem uitbetaalde vergoeding van zesendertig gulden omdat hij gekwetst was en gevangen gezet in Engeland. Hij moet dan waarschijnlijk reeds kapitein geweest zijn, wellicht in de koopvaardij, want er is nog geen kapersbrief afgeleverd op zijn naam. Dezelfde kas der 2% vermeldt op 10 oktober 1704 bovendien de som van 24 gulden die aan onze kapitein werd uitbetaald als reisgeld voor zeven man, gevangen in Engeland, wat onze veronderstelling van hiervoren lijkt te bevestigen.

Lefebvre is dus met zijn volk in de handen gevallen van de Engelsen en meer weten we daar niet over.

Slechts op 10 juli 1704, na zijn cedafliegging ter zake, kreeg hij het bevel over een snauw, "OLV van Troost", van twintig last en zes stukken kanon.

De borgsom, te storten bij de aflevering van de patente ter kaapvaart, bedroeg zesduizend gulden, wat het vereiste bedrag is voor de toelating om een lange reis te doen, doorgaans van een tiental weken.

Op 21 juli 1704 vernemen we dat Anthone Lefebvre uit Oostende was uitgevaren samen met Joannes Lindersen.

Anthone Lefebvre

De twee kapiteins vormen "compagnie", d.i. de overeenkomst waarbij ze samen zullen jagen op buit en de opbrengst zullen delen.

Reeds op 23 juli veroveren en rantsoeneren ze voor tweeduizend negenhonderd florijnen een "buisse" met haring.

Dezelfde dag hadden ze een gevecht met een kaper van Londen, waarbij Lindersen werd gekwetst en Lefebvre een dode en een gekwetste had. In onze studie over Lindersen gaven we een volledig relaas van die gebeurtenis (HVB nr 8, aug. 1989, p.34).

De Engelsman, een goed bewapende hoeker, werd veroverd en Lindersen stelde er ter bewaking van de prijs, zijn schipper en vijf man op, terwijl Lefebvre er drie man van zijn bodem bij zette (kwestie van vertrouwen...?).

Een andere "buisse" werd bovendien gerantsoeneerd voor zevenhonderd florijnen.

Maar op 16 januari 1705 legde Anthone zijn eed af voor een nieuwe kaperspatente voor een snauw, de "Philippe V, Rex Hispaniarum" (ofte Filips V, koning van Spanje, in goed Vlaams van die tijd: Coninck van Spaignien). Het schip is van twintig last (veertig ton) en heeft zes stukken kanon aan boord, "gemonteert met ses stukken canon ende amonitie van oorloghe aladvenant"... Opnieuw wijst de brogsom op een toelating voor een lange reis van ongeveer tien weken.

Reeds op 21 januari 1705 roeide Lefebvre buiten de haven van Oostende, met achter zich aan de konvooiers Gerrebrants en Cornelissen. Hij volgde de gewone kapersroute van die oorlogsfaze: Hollandse kust, Texel, Engelse Oostkust en terug.

Op zeven mijlen OtZ van Leith veroverde hij op 5 februari een Schot geladen met planken, balken en ander tuig, en zette er ter bewaking en begeleiding zijn luitenant met zes man en twee jongens op. Het veroverde schip was een pinas, de "William en Loodewijk". Ze liepen met de prijs Oostende binnen om te "fictalieren" (virtualieren) en om water in te doen voor de "resterende tijd", d.i. om de tien weken te kunnen volvoeren.

Op 17 februari liep Lefebvre voor die "resterende tijd" terug uit en ontmoette hij

's anderendaags de konvooier Paulus Bestenbustel en de kaper Wybo. Hij hield een zeilkoersje met Bestenbustel, maar Wybo kon niet volgen.

"Doen zijn devoir"

Ja, 't kan niet altijd serieus zijn en men moet zich af en toe een pleziertje gunnen, op zijn kapers en "bi appetite"...

Het drietal sloot daarna "compagnie" en, op 19 februari, met Walcheren ZOtO veroverde Bestenbustel, op het signaal van de uitkijk van Lefebvre, een Engelse pinas, waarop als naar gewoonte, van hun volk werd neergezet. Het veroverde schip was de "Margriete en Elisabeth".

Op 3 maart werd nog een Zweed gerantsoeneerd en op 4 maart nam Lefebvre een fluitbootje, "Ste. Claere", dat van Amsterdam naar Bayonne ging en hij stelde er zijn luitenant, 8 man en 3 jongens op, wat wijst op een belangrijke vangst.

Een paar dagen later rantsoeneert onze Anthone nog een Engelsman en, na nog een kort bezoekje aan de thuishaven Oostende (van 12 tot 18 maart), ging het opnieuw langs de Hollandse kust.

Zoals wel eens gebeurde op de kapers, werd de bemanning het moe en op 31 maart, "naer middagh wilde het volck den capiteyn dwingen op te loopen". Ondanks nog een ander incident, met de eerste luitenant Andries Outers, die gaat slapen in de plaats van te "doen zijn devoir", kon men behouden Oostende bereiken op 5 april, na een lange kruistocht.

"Achter-uyt seylen"

Anthone Lefebvre zal niet lang rusten, na die meer dan twee maand durende vaart.

Want, op 1 mei voer hij buiten Oostende met zijn snauw de "Coninck van Spaignien", om een eerste deel van de reis te gaan kruisen en, nadien, na een paar dagen rust, om het tweede deel van de toegekende tien weken, gereed en uitgerust, te gaan volvoeren.

Deze reis begon niet in de beste voorwaarden, want Lefebvre moest gaan ankeren buiten de haven van Oostende, om volk op te wachten, "die achter-uyt geseylt waeren", d.i. dat een deel van de bemanning aan de wal was gebleven.

Maar hij lichtte dan toch het anker met de konvooier Eblet.

Er werd wat heen en weer gevaren langs de Hollandse kust en via Texel zelfs tot aan de Noorse wal.

Voor Texel, op 22 mei, vervolgde Lefebvre een vijandelijke vloot van een veertigtal schepen en bewaakt door drie konvooiers. In het boordjournaal vermeldde de schrijver hoe, midden in deze vloot, Lefebvre tewerk ging: "Wij aboorderende twee



Twee Vlaamse fregatten met bourgognevlag (Kruis van Bourgondië) in strijd met een Hollands fregat (1652). Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen.

schepen, waar van 1 catte ende 1 galjoot was, ende wij het galjoot aen boord leyden, soo spronghen 7 man van ons over. In het aborderen creghen 1 van ons volcq gequest ende hielden het met een uyt de vloote met onse prijs."

Zo ging dat in die tijd....!

"Drij Vrijers"

Wat merkwaardig is, is dat de konvooiers Cornelissen en Mansvelt zich ook in die vijandige vloot bevonden, maar niets konden bemeesteren. Het boordjournaal van Lefebvre meldt zelfs dat Cornelissen gekwetst werd aan een been en eveneens 3 à 4 man van zijn volk gekwetst werden.

De prijs was een galjoot, de "Drij Vrijers", geladen met rogge, potassen en schaapsvellen. Lefebvre maakte zich van de gevangenen af door ze op een fluit van Amsterdam te zetten, want de Amsterdammer kon niet lastig gevallen worden, omdat hij papieren had die in regel waren. En klaar was Kees!

Op 26 mei waren de Oostendenaars weer thuis.

Doch, op 2 juni begon de tweede helft van de door de patente toegelaten reis. Men voer rechtstreeks op Noorwegen, tot bij Lista en The Naze.

Op 29 juni werd een ijshoeker buit gemaakt, een Hollander, de "Bruynvis", elders vermeld als de "Fortuyn", geladen met gezouten vis. De stuurman Philippe

Coopens met vier man en één jongen werden erop gezet ter bewaking en begeleiding.

Op 2 juli werd een andere vishoeker gerantsoeneerd en op 10 juni landde men behouden en wel in de thuishaven Oostende.

De volgende reis ving aan op 24 juli en er werden een paar rantsoenen ingevorderd, terwijl een paar Zweden "in compagnie" met konvooier Eblet werden genomen, doch weer verlaten wegens vijandelijke te sterke achtervolging, waarna toch nog op 28 september een Hollandse hoeker werd veroverd, de "Admiraal Tromp", geladen met vis, waarop de stuurman van Lefebvre met vier man werden ingezet. Deze prijs liep op 4 oktober binnen in de haven van Oostende en op 10 oktober was de reis beëindigd.

Na een goeie maand rust, kon de "Philippe V, Coninck van Spaignien" opnieuw het zeegat uitvaren, op 29 november.

Wanneer Lefebvre, op 5 december, een Hollandse fluit, de "Passer", van Amsterdam, geladen met rogge, leder en wol, veroverde, pretendeerden een paar Duinkerkers, die in de buurt waren, een deel te krijgen van de buit. Onze man betwistte dit met vuur, omdat volgens hem alleen de rechters van de Admiraliteit daarover konden beslissen, doch hij eindigde uiteindelijk de discussie met aan kapitein De Wulf van Duinkerke toe te geven, maar hij zette toch zijn eigen luitenant en drie man op de prijs.

Doch, op 21 december, sloeg Lefebvre

een "moschovisvaerder" (een schip dat op Rusland —Moschovie— voer), de St. Jacob", rijkelijk geladen met tar, huiden, zijde, roet, kemp, te bemeesteren. Hij zette er trouwens zijn schipper met zeven man op en zette zijn gevangenen af op een galjoot van Texel.

Hij kwam terug te Oostende op 8 januari 1706, na nog Joannes Lindersen te hebben ontmoet aan Het Vlie.

Lefebvre behield in 1706 hetzelfde schip. Op een kruistocht langs de Hollandse kust, aangevangen op 28 januari 1706, kon hij drie rijke rantsoenen maken en veroverde hij respectievelijk op 23 februari en 8 maart twee hoekers, de "Cleyne Vischerije" en de "Wynbergh". De ganse buit werd afgerkend op 3 juni door reder Pieter Carpentier voor netto 11 604 gulden. En dan verdwijnt Lefebvre voorlopig van het ons bekende toneel.

Maar Lefebvre komt terug

Hij duikt opnieuw op vanaf 1708, een paar jaren later, na het beleg van 1706.

Op 4 juli 1708 kreeg hij een fregat van twintig last en acht stukken kanon onder zijn voeten, de St. Antonius van Padua".

Die heilige Antonius, bekend te Oostende bij de zeelui als een hun goed gezinde heilige, met een wekelijkse mis speciaal te hunner intentie in de Capucienkerk destijds, is onze man normaliter dus

gunstig.

Inderdaad, wanneer Lefebvre in zee steekt op 9 juli 1708, veroverde hij al spoedig, op 23 juli, rond 18 uur, de prijs van een kaper van Kales, een brigantijn van Rotterdam,

een bark "d'Avonture" van Kales, geladen met brandewijn, en in "compagnie" met Lindersen van een hoeker met gerst, hernomen op de vijanden en gerantsoeneerd voor 700 fl.

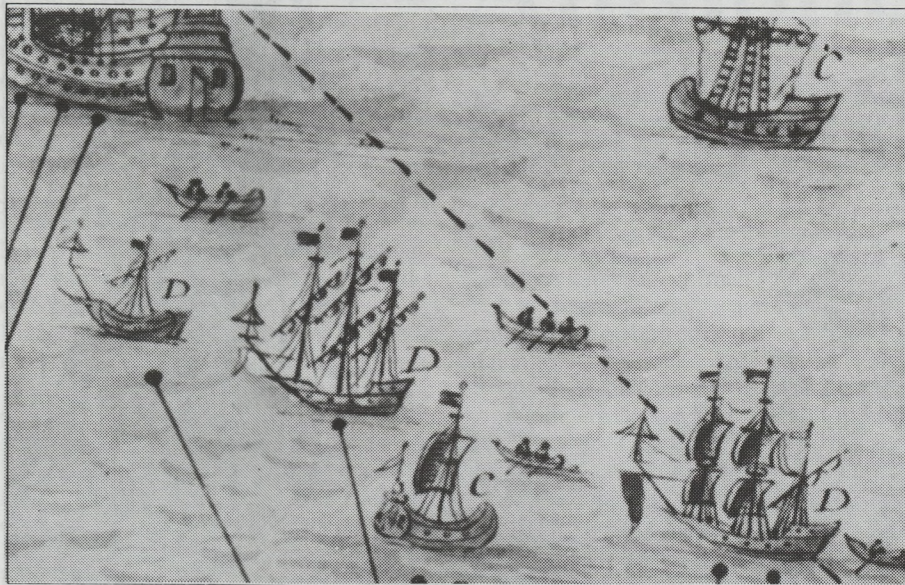


Foto van zicht op de blokkade van Duinkerke van 1694. De schepen aangeduid met een "D" zijn opgegeven als zijnde "barques longues". (Dokumentatie van de musée de la Marine van Parijs).

die van Milford naar Rotterdam wilde varen, geladen met boter en roet (= vet, talk). Klaarblijkelijk is het schip Engels, doch daar het reeds drie dagen in het bezit van de Calaisien was, mocht het volgens de regelen van de kaapvaart beschouwd worden als goede prijs op de vijand en kon onze man met zijn buit Oostende binnenlopen op 26 juli.

Voor een nieuwe afvaart moest hij vòòr Albertus (Mariakerke) voor anker gaan liggen op 27 juli, om er zijn volk aan boord te krijgen.

Op 13 augustus ontmoette hij Pieter de Ry, ons wel bekend, rond de Engelse wal. Pieter de Ry had twee "huyen" veroverd en Lefebvre nam er een van over, de "Terese", geladen met zout. Beide kapiteins liepen met hun buit binnen en verkochten er hun prijs ter plaatse.

Men dweilde verder de Franse kust af, tot voorbij Cherbourg, om uiteindelijk nog toteen schietpartij te komen met een Franse snauw vòòr de Engelse kust, bij Beachy Head, wat de Oostendenaars drie gekwetsten kostte. Lefebvre kwam dan toch behouden binnen Oostende op 31 augustus, na gedurende zijn kruistocht heel wat schepen, vnl. Hollanders en Denen, te hebben onderzocht naar hun boordpapieren en paspoorten. Men had collega Lindersen ook ontmoet op 12 juli, vòòr de Vlaamse kust op de ree van Oostende.

Volgens de prijzenlijsten van de Admiraliteit van Oostende zal ook 1709 nog gunstig zijn voor Lefebvre. Men meldt inderdaad het opbrengen door hem, in "compagnie" van kapitein Willemsen, van

Op de datum van inschrijving van 1 januari 1709 op de prijzenlijst, verwachtte men een "huy" hernomen op een Duinkerker en één rantsoen. Verder op die lijst voor 1709 en 1710 is er nog een "tartaen" vermeld, "La Constante", geladen met zout en een portie zeildoek, gehaald uit een gestrand Frans schip.

Met kapitein Frans Maes maakte Lefebvre een mooie buit met een snauw van Duinkerke, "La bonne Espérance", een snauw van Kales, "La Trompeuse", geladen met wol en brandewijn, nog een snauw met zout en een hoeker "St. François", geladen met oesters.

Eindelijk werd dan nog een fluit, de "Justitia", hernomen op een Duinkerker. Het geheel werd op 8 april 1709 te Oostende openbaar verkocht door reder Pieter Carpentier.

Lefebvre veranderde trouwens van schip en voer vanaf 26 juni 1709 op de snauw "La bonne Aventure", van twaalf last en toebedeeld met vier stukken kanon.

In compagnie met Pieter de Ry en Lindersen noteert men nog de vangst van een hoeker met twee stukken kanon, een zestal diverse kleinere schepen en een paar rantsoenen.

Incidenten

Op 1 augustus 1710 is er een boordjournaal van Lefebvre dat aanvangt om 16.30 uur en vermeldt hoe hij samen met Lindersen uitvaart uit Oostende en moet blijven drijven om Engelsen in te wachten

die ze samen naar Engeland moeten konvoieren. Hij bleef dan een hele tijd kruisen langs de Franse kust tot Ouessant, waar ze elk twee schepen, volgens Lefebvre een ketse en een bark en volgens Lindersen twee barken, veroveren en rantsoeneren.

Intussen greep een typisch incident plaats: de luitenant van Lefebvre, Hosdin (Gouduin ?) en een van zijn volk gaan met de jol aan land op de Franse kust en worden er gevangen genomen door de bevolking. En wat doet onze kaper ? Hij schrijft naar de goeverneur van de streek om die mannen terug te krijgen, maar helaas, ze zijn reeds getransporteerd naar een gevangenis ! Wat een goede manieren toch !

Na in Wight gevirtualiërd en schoon-gemaakt te hebben, ging onze man opnieuw in zee op 23 september, samen met Lindersen; ze veroverden reeds op 24 september twee prijzen, w.o. een pink ballastscheeps. Lefebvre neemt er nog een bark met zout bij.

En hier is er weer rumoer met het volk. Lefebvre wordt verplicht binnen de Cowes te blijven, "ter oorsaecke van onze equepaes (= equipage = bemanning) dye nyet en wouwen seylen al voor eerst sy souwen betaelt wesen van de prijzen"... Het volk wil dus een deel van het gemaakte rantsoengeld in handen krijgen.

De kapitein had immers reeds geld in handen gekregen. De kapitein weigerde natuurlijk toe te geven. Dit bracht mee dat hij moest vluchten voor een snauw "vermyts ons volck nyet en wouwen slaan." Staking aan boord dus. Er zijn zelfs drie deserteurs !

Maar de rust is dan toch teruggekomen en Lefebvre vond zelfs nog middel om van een visser van Dieppe een mast te pikken die hij meesleepte naar de ree van Dover.

Op 8 oktober zien ze Nieuwpoort en varen ze opnieuw de thuishaven Oostende binnen.

Na deze datum vinden we de naam van Lefebvre niet meer in de dokumenten van de admiraliteit.

Wel vinden we bij de aanvraag van de reders voor een patente van een nieuwe "La bonne Aventure", op 22 november 1710, de vermelding: "is comen te perisseeren"...

Sic transit gloria mundi !

Walter Debrock

**Een nieuw nummer van
Het Visserijblad
ligt elke eerste vrijdag van
de maand bij uw
dagbladhandelaar**

Die goeie oude tijd

Soms klagen wij heden ten dage wel eens wanneer de vangst of de verkoop wat minder meevalt. Terecht, want iedereen moet zijn brood verdienen en gratis krijg je al zo weinig in 1989.

Wanneer we de oudere vissers horen praten, dan hebben zij het steeds over hun goede oude tijd. Het was een tijd van zoeken, vallen en steeds maar opnieuw opstaan.

Vòòr de eerste wereldoorlog verdiende een visser ongeveer 100 frank per maand. Hiermee moest hij in het onderhoud van het ganse huisgezin, alsook in het samenstellen van de "mande" of "pangel" voorzien. Per maand werden gemiddeld drie "manden" verbruikt, daar meestal evenveel reizen ondernomen werden. Om een idee te geven wat de "mande" bevatte en kostte, volgt hier een voorbeeld:

1/2 kg boter:	1,50 fr
1/4 kg suiker:	0,20 fr
100 gr koffie:	0,50 fr
1/4 kg vet:	0,25 fr
1 doos melk:	0,60 fr
200 gr cacao:	0,50 fr
6 haringen:	0,60 fr
1/4 kg vijgen	0,20 fr
1/4 kg kaas	0,60 fr
9 kg aardappelen:	0,75 fr
1,5 kg vlees:	3,25 fr
13 eieren:	1,25 fr
Klompen, kaarsen...	3,20 fr
1 fles genever:	1,60 fr

Totaal: 15,00 fr

Drie "manden" = 45 frank !

Er bleven dus slechts 55 frank over voor het huisgezin. Veel keus was er niet en de vrouw moest meestal werken om rond te komen op het einde van de maand. Uit die tijd stammen veel Oostendse visleursters. Die goeie oude tijd...!

Edward Brouckxon

Terzijde wordt een speciale rubriek in Het Visserijblad.

Lezers kunnen er hun pennevruchten kwijt, hun foto's, tekeningen en andere vruchten van noeste creatieve arbeid. Om de drempel te verlagen plaatsen wij die bijdragen op een blad, waarop ook bekende meesters aanwezig zijn.

Zeewaarts gezegd

De zee is trots op haar duinen.
Brekensgereed houdt zij de dijken bestendig.
Zij heeft haar kusten lief en kust ze.

De zee plant zich voort in het water.
De zee is voedzaam als een rijpe boomgaard.
Zij is de moeder van de grootste sterren.

De zee is een regen van goedheid,
beken het maar, zij is onmisbaar.
De zee blijft zoals altijd altoos vrede,
want in zee werd nog niemand mishandeld.

P. Snoek



"Geen mensch te zien" of hoe het noodlot de treiler 'Simone' trof

VORIGE MAAND startte Het Visserijblad een nieuwe reeks, die "nacht en ontij" gedoopt werd. Het is de bedoeling dat daarin het verhaal beschreven wordt van een aantal scheepsrampen, die zich in de loop van de geschiedenis voorgedaan hebben. Verleden maand schoten wij daarmee vlak in de roos. Nog voor we de geschiedenis van de ramp met de O.177 'Commandant Bultinck' gepubliceerd hadden, ging onze medewerker Daniël Pots op zoek naar de verwanten van de betrokkenen en hij kwam voor de dag met een heuse foto van het scheepswrak en met de namen van de betrokkenen. Maar daarmee was de kous nog niet af. Daniël Pots vernam achteraf van lezer Roger Van den Bergen dat de schipper van de O.177 niet E. Van den Berghe was (zie HVB 9 van 1 september 1989, pagina 37), maar wel Gerard Van den Bergen, de oom van Roger.

Bij gebeurtenissen van meer dan vijftig jaar geleden is het moeilijk de juiste namen te achterhalen, vooral wanneer wij aangewezen zijn op kranteberichten, want journalisten plegen er nogal eens met hun klak naar te smijten. Bij degenen die het verhaal overgeleverd kregen en het nu nog kunnen navertellen, heeft de tijd uiteraard een en ander vervormd. Het getuigenverslag in 'Lancashire Sea Stories' vermeldt als naam van de schipper Van Beirs. Eerst dachten wij aan een lid uit de vissersfamilie 'De Bèers', die eigenlijk Maessen heten. In een Engelse krant uit 1929 lazen we dat de schipper Van den Berghe heette. Onze bron, die het verhaal door zijn grootvader hoorde vertellen, meende zich te herinneren dat de schipper werd aangesproken als 'Witte Ernest'. Daardoor besloten wij de naam van de schipper te vermelden als E. Van den Berghe. 'Witte Ernest' was in die tijd een bekende motorist. De lapnaam van de schipper begon ook met wit. Nu we echter weten dat de schipper Gerard Van den Bergen heette is ons verhaal weeral een stuk vollediger.

Vandaag gaan we verder met een ander verhaal. Maar laten we vooraf nog vertellen dat we het niet steeds over vissers zullen hebben, ook andere zeevaarders hebben het noodlot gekend. Wellicht zullen we in de toekomst ook nog wel eens een fiktief verhaal overnemen, maar zolang we het over de waarheid kunnen hebben én over de visserij, zullen we het zeker niet laten.

Mocht onderstaand verhaal bij sommigen onder u een lichtje doen branden en mocht iemand daar fotomateriaal of andere dokumenten over bezitten, laat dan niet na het ons te laten weten.

Steek nu eerst de kachel aan, trek die laarzen uit, demp het licht en lees het echtgebeurde verhaal van het noodlot dat het schip 'Simone' getroffen heeft. Ook dit verhaal vonden wij in het boekje 'Van Scheepsrampen en Schipbreukelingen' van Marcel Schiltz, uitgegeven vlak na de tweede wereldoorlog bij NV Standaard-Boekhandel.

"De Noordzee is woest, dien 26sten Februari 1929. De wind staat Oost-Noord-Oost. Het is vinnig koud en ijsig schuim en water stuift over het dek van de 'Pershing O.112' een motortreiler die op de hoogte van Duinkerken behoedzaam tussen de Vlaamsche zandbanken manoeuvreert."

Daarmee heeft de schrijver meteen de sfeer te pakken. De hogervermelde Oostendse schuit is op weg naar de thuishaven, hij is zwaar geladen met

haring, die ter hoogte van Calais gevangen werd. Met dat schip zal niets gebeuren, want hij "manoeuvreert behoedzaam tussen de banken" en verder wordt ook nog geschreven: "De sterke, plompe boeg ploegt onversaagd door de golven..." Daarin mogen we dus gerust zijn, het schip is sterk en de schipper is een behoedzaam man, dat komt allemaal wel in orde. De schipper van de O.112 houdt alles goed in het oog. "Aan bakboord staat schipper Verrest zijn pijp te rooken, een kort baardbrandertje, waarvan het mondstuk de indruk draagt van zijn sterke gele tanden." Met zo'n schipper zou ik me ook veilig voelen, hij is zelfverzekerd, hij kent zijn schip en hij weet de banken liggen.

Helaas is niet iedereen hetzelfde lot beschoren. Op die koude dag, tegen het einde van februari 1929 ziet de bemanning opeens een beangstigend schouwspel. Op een mijl afstand vaart de treiler 'Simone' (kenletters staan niet in het verhaal vermeld). Hij loopt ten noorden van de boeien, en als hij in die richting blijft, moet hij onvermijdelijk op de Hillebank terecht komen.

"De visschers turen opmerkzaam naar de silhouet ginder ver, die soms geheel in de golven schijnt te verdwijnen of onzichtbaar wordt door den nevel van opstuiwend water aan den boeg. Plotseling zien ze dat er van op den treiler roode vuurpijlen worden afgeschoten; ze beschrijven een vurige parabool in de sombere lucht en verdwijnen in de golven..."

Het moest gebeuren, het kon niet anders. Die mannen waren helemaal de verkeerde kant op gegaan en één feit is zeker: de schipper van de 'Simone' had nu wel andere zorgen aan zijn hoofd, dan het ontsteken van een baardbrandertje. Het schip was aan het stranden.

"De vroege schemering daalt over de zee. Het roodachtig schijnsel van vuurpijlen teekent zich enkele seconden af op de lage, gesloten lucht en verdwijnt. Wat later zien ze nog de positielichten van de 'Simone'; maar ook die verdwijnen weldra."

"De visschers van de 'Pershing' zwijgen; vragend kijken ze den schipper aan, maar ze zeggen geen woord. Verrest aarzelt, tuurt naar de zee, kijkt dan de mannen strak in de oogen."

"—Nee, zegt hij ten laatste. De schuit zou breken op de bank, en de jol zou in een oogwenk omslaan..."

"De mannen blijven zwijgen, maar ze bezien den schipper niet meer. Met gebogen hoofd aanvaarden ze het onvermijdelijke."

De bemanning beseft wel dat hun schipper gelijk heeft. Hij kan geen mensenlevens op het spel zetten en hij mag ook zijn schuit niet laten verloren gaan, desalniettemin vinden ze het erg dat ze machteloos staan tegenover hetgeen zich vlak voor hun ogen afspeelt.

Toch zal de schipper nog alles doen wat hij kan om de bemanning van de 'Simone' te redden. Hij besluit Duinkerke binnen te varen en de reddingsdienst te

verwittigen. In de haven zijn er nog een aantal Oostendse vaartuigen, die er beschutting gezocht hebben tegen de storm. Maar het 'noodlot' slaat hard toe. Noch Verrest, noch de andere schippers kennen de haven van Duinkerke, zij weten niet waar de reddingsdienst huist en in dat slechte weer is er gewoon niemand op de kade te zien.

"De koppige Verrest geeft zich nog niet gewonnen. Hij wil alles beproeven wat menselijk mogelijk is om de mannen die ginder op de Hillebank in nood zijn te helpen. Hij klimt opnieuw op den havendam, zwerft rond de voor anker liggende schepen, passeert een brug, loopt verloren in den doolhof der dokken. Geen mensch te zien. De wind giert langs de huizen, de regen knettert op de straatstenen. Hier en daar werpt een straatlantaarn een zwak schijnsel op de glimmende plaveien."

Ondertussen verloopt de kostbare tijd. Opeens kijkt hij op zijn uurwerk en ziet dat het al tien uur is. "Arme kerels!" zucht Verrest, "Verdomd, wat gingen ze ginder zoeken. Hij

zucht, aarzelt. Moet hij nog voortzoeken, nog verder blijven rondlopen. Tot wat kan het nog dienen? Alles is nu toch al uit. Hij ziet het drama voor zich. De kiel van de schuit splijt open, onder de razende schokken van de golven, die het wrak onophoudelijk tegen de harde zandbank slingeren. De zee sleept alles mee. De mannen zullen niet lang zwemmen, met hun zware laarzen en oliejeckers. Misschien zijn ze samen met de boot gezonken."

Het is allemaal te laat. Het noodlot heeft te vlug toegeslagen en de schipper staat machteloos ("In machteloze woede spuwt hij op den grond."). Er rest de O.112 niets anders dan de reis naar Oostende verder te zetten.

Van zodra hij in de thuishaven komt gaat de schipper het geval rapporteren. Wat later verneemt hij van zijn kollega, schipper Appels, dat ook deze de vuurpijlen opgemerkt had, maar Appels had nooit vermoed dat er zich een schip in nood bevond.

De 'Simone' was met man en muis vergaan.

(f.v.)



Het noodlot dat de 'Simone' treft (tekening Robert Depoorter)

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

van schepen, mensen en van de zee

Water: (1)

Wiskundige modellen en formules ten spijt: de temperatuur van de aarde stijgt. De laatste honderd jaar bijna een graad en de volgende vijftig jaar drie tot vier graden. Alle goede zeelui weten dat er zich op de polen reusachtige ijsvlakten bevinden. Straks gaat dat allemaal smelten en komt de zeespiegel naar boven. Dan moeten we een paar vaam meer touw steken. Dat is duidelijk. Sedert 1982 is de oceaan met twee millimeter gestegen. Het zou een blijk van naïviteit zijn te vragen hoe men dat kan meten. Twijfel evenwel niet aan de wetenschap en haar middelen. 't Water stijgt en we zien het niet. Twee millimeter in zeven jaar, dertig centimeter in vijftig jaar en twee tot drie meter in honderd jaar. d' Hollanders verhogen hun dijken met twintig centimeter; als die daarvoor miljarden uitgeven, dan moet er stront aan 't stokje hangen.

Eerst smelt het ijs en dan zet deze enorme watermassa nog uit door de warmte. Hoe warmer het wordt, hoe meer ijs er smelt, hoe meer (lauw) water vrij komt, hoe meer uitzetting. Hoe meer sneeuw er smelt, hoe minder witte oppervlakte er is om de zonnenergie terug te kaatsen! Een steeds somberder aarde slurpt steeds meer warmte op en de wet stelt, dat hoe warmer het zeewater is, hoe warmer het wordt!

Zo gaat dat.

We komen er helaas niet meer uit.

Ons arbeidsveld, de oceaan en haar weilanden stijgen twee meter in de volgende honderd jaar. Een ramp.

Het hoge tij loopt over de lage kusten, uitgezonderd Holland als de kusten tijdig verhoogd zijn. De vallei van de Nijl, waar 95% van de Egyptenaren leven, loopt onder. Stromen en grote golven dringen verder het land binnen en veroorzaken rampzalige overstromingen en erosie. De voorraden drinkwater geraken bezoodeld door het verprutste zeewater.

Het klimaat zal nijdig reageren op deze zege van de zee: stormen, regenval, extreme temperaturen...

Niets zal nog zijn, zoals het vroeger was.

Water: (2)

De grote overstroming zal Oostende, Nieuwpoort en Zeebrugge van de kaart vegen. Gent wordt kuthaven (haha).

We kijken met gespannen verwachting naar wat er hier, recht voor onze deur, recht voor ons veilige flatje, staat te gebeuren...! Dit terwijl witte schorten ingewikkelde berekeningen maken en zich diep buigen over dit angstwekkende verschijnsel.

Een prangende vraag? Zal de (stinkende) Noordzee brutaal een einde maken aan ons "aards paradijs"? Krijgen we ten gepaste tijde een ark van Noé? Zij die er zullen in slagen de zondvloed te ontkomen zullen logischerwijze een nieuw bestaan moeten zoeken, bij de Walen. Voorzover ze niet in een scheikundige reactie opgelost geraken. Daar voor uw neus, op Maria-kerke of op de Opex, als ge in ledigheid aan uw venster zult staan turen, zul je, in plaats van allemaal schepen, razend verkeer, dokken en menselijke bouwsels, de glorieuze Noordzee zien; die grijze stinkende riool van Noord-Europa, die ons zal overspoelen.

Je moet wel wat verbeelding hebben om deze enge situatie voor je achterlijke geest te krijgen.

Maar toch...

Water: (3)

Wellicht worden we weer gedwongen in zee te leven op een (ter) Streep of op een Terpe en moeten we bij ebbe rauwe mosselen en krabben gaan zoeken. Gelukkig zij die een streep of zandbank zullen aantreffen, zoniet zullen ze wel

verplicht zijn in de verprutste Noordzee te gaan leven, geleidelijk aan weer vis te worden, als ze 't geluk hebben te overleven. Denk nu maar nooit dat je die spektakulaire katastrofe in een uur of een dag zult beleven. Vele duizenden jaren zijn er nodig geweest om Oostende, Nieuwpoort en Zeebrugge uit de zee te halen. Over zulke indrukwekkende gebeurtenissen doet de natuur heel lang.

Een miljoen jaar is maar een zucht in de eeuwigheid.

We hoeven ons niet bijzonder ongerust te maken, er zijn vele miljoenen jaren overheen gegaan om van vis naar matroos te evolueren. Vooraleer we weer zullen veranderen in vissen, zal er nog veel (stinkend) water door de Schone Schelde vloeien.

Maar veranderen doet het. Het wordt warmer, de ijskappen smelten en het water stijgt.

Dat gaat heel, heel langzaam.

Van drukke kust met asfalt en miljoenen auto's, supersterren, toeristen en beton, naar een zandbank, een (ter) Streep of een terpe met zand en zee, daar merk je helemaal niets van. Het gaat heel geleidelijk.

Je bent het toch ook niet gewaar geworden dat we helemaal uit de Noordzee gekomen zijn. De natuur doet daar miljoenen jaren over.

Denk dus maar niet dat, als je morgen opstaat, de Noordzee aan het venster van je veilige flatje op de elfde verdieping zal klotsen of, als je 's morgens in de spiegel kijkt, je een kabeljauwskop zult zien.

De natuur heeft ons, in miljoenen jaren, op de wal gekregen, in onze glimmende auto's, onze rustige flatjes, onze huisjes-met-een-tuintje (en een bloempje voor het raam). Dit is een realiteit.

En zo zal het nog een poosje blijven.

IJs smelt traag.

Van poolkap tot overstroming, daar merk je niets van.

De natuur maalt heel langzaam.

LIN



VOOR DE VISSERIJ

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

A.T.S. ZEEKUST

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

Bezoek onze toonzaal
Verkoop elektrisch materiaal

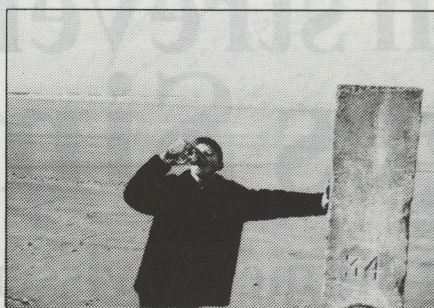
De laatste vuurtorenwachter

Elkeen heeft Een Taak in het leven. Eenieder is geroepen tot het uitvoeren van een grootse opdracht. Zo heb ik, de Laatste Vuurtorenwachter, een speciale roeping. Mijn vuurtorenlicht zwaait niet alleen over zee. Neen, mijn licht zwaait ook over de verborgen plekken aan wal en het is mijn trieste plicht u kenbaar te maken wat daar zo allemaal te zien is. Deze hoogdravende openingsalinca wil de lezer er alleen maar op wijzen dat hetgeen volgt niet zonder belang is en het niveau van de gewone artikelen van dit maandblad serieus overschreidt.

Hetgeen nu volgt kan hard aankomen.



(foto 1)



(foto 2)

Gevoelige lezers houden er nu best mee op. Als u teerhartig bent, dan leest u best iets anders, bekijk dan liever eens de tabellen over de quota of lees eens het colofon. Dat is misschien wel minder spannend, maar het is beter voor het hart en voor de zenuwen. De lezer weze gewaarschuwd.

Ik heb er lang over nagedacht of ik dit moest publiceren, maar ik kan niet anders. De waarheid heeft zijn rechten en ik moet het morele verval in deze maatschappij een halt toeroepen. Luister goed naar hetgeen ik nu ga zeggen: de kern van de ploeg van Het Visserijblad is door en door

verrot ! Ik weet dat dit een zware beschuldiging is, maar ik kan het u bewijzen. Reeds lang leg ik dossiers aan over die kerels en daaruit vormt zich het beeld van een dekadente sekte, die nu via dit blad de kans krijgt de geesten van nietsvermoedende lezers te beïnvloeden, wat zeg ik, te vergiftigen.

Foto 1, draagt bij mij het archiefnummer WV/FV/1968/DRUGS. Daarop herkent u duidelijk de directeur van dit blad, de reder Willy Versluys, naast hoofdredakteur Flor Vandekerckhove (rechts). De foto werd genomen in september 1968 en de



(foto 3)

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

overtuigende kijker ziet onmiddellijk de verdwaasde blik in de ogen van de hoofdredakteur. Oorzaak van die verdwazing vindt u op de foto wanneer u de directeur goed bekijkt, deze laatste is duidelijk verdovende middelen aan het roken. Ik weet het, sommigen onder u kunnen dit moeilijk geloven, maar feiten zijn feiten.

Foto 2 (archiefnummer ML/65-70/DRUGS) laat u redaktielid Marc Loy zien. Hij werd door mij betrappt toen hij, nietsvermoedend, een volledige fles korrektor (nu uit de handel genomen) achterover sloeg. (De foto werd genomen ergens tussen 1965 en 1970). Onherstelbaar hersenletsel was er het gevolg van. Ook dit zijn feiten, beste lezers.

Wie toch doorgelezen heeft, kan nog steeds afhaken, want hetgeen volgt is bijna onmenselijk.

De derde foto tenslotte (foto 3) toont direktielid Crabeels in een houding van verregaande euforie, die uiteraard alleen maar kon bereikt worden, door overmatig verbruik van dure stimulerende middelen. Wij weten niet exakt wanneer we de foto (archiefnummer DC/?/DRUGS) namen, maar het zou gisteren geweest kunnen zijn, want volgens mijn bronnen zou de betrokkene reeds meermaals in dezelfde houding gezien zijn.

Verdere commentaar is, denk ik, overbodig. Voilà, zeg niet dat ik u niet ver-wittigd heb.

in onze bekende serie 'rare kwasten'

leven en streven van... Georges Simenon

(of... Wat heeft die met de visserij te maken ?)

D

at Simenon verleden maand overleden is weet zowat iedereen. Het feit haalde de wereldpers. Deze veelschrijvende Belg (geboren in Luik) werd vooral bekend door de creatie van het personage Maigret, de Franse politiekommissaris die op een onnavolgbare manier honderden moorden en andere misdaden heeft opgelost.

De Maigretreeks bracht zijn schrijver roem en geld. Minder bekend is dat Simenon naast hogervermelde politiciers een groot aantal andere romans schreef, die hijzelf tot zijn beter werk rekende. Een aantal daarvan gaan over de zee, er zijn er zelfs waarin vissers de hoofdrol spelen en eentje vertelt over het lot van een aantal Oostendse vissers, op de vlucht voor het oorlogsgeweld.

Schrijver

Lang voordat de naam Simenon bekend geraakte, schreef deze al als een bezetene. Als totaal onbekend schrijver van stationsromannetjes had hij reeds zes uitgevers. Zij bestelden hun boeken bij hem op voorhand en ze deden dat dan nog liefst per tien. Die verhalen waren zo slecht dat Simenon ze niet onder zijn eigen naam gepubliceerd wilde zien. In die tijd (de jaren twintig) gebruikte hij maar liefst zeventien verschillende pseudoniemen om zijn leesvoer kwijt te raken.

Maar schrijven deed hij. Hij verdiende er zelfs goed zijn boterham mee, maar hij moest wel aan een razend tempo doorschrijven. In 1924 werkte hij op topsnelheid. Zijn romannetjes vlogen uit zijn machine aan een tempo van tachtig bladzijden per dag. Soms was een boek af in vier dagen, soms in acht. Elf dagen voor het schrijven van een boek vond Simenon al overdreven lang.

Wat dreef deze man om aan dat tempo te werken? Het antwoord is simpel. Simenon was erg geïnteresseerd in het geld dat hij daarmee kon verdienen. Hij werd per bladzijde betaald en hij rekende uit hoeveel bladzijden hij moest schrijven om er ten eerste een auto, ten tweede een jacht, ten derde een huishoudster, ten vierde een buitenverblijf, ten vijfde een nog groter jacht... aan over te houden. En de uitgevers bestelden maar. Een seksromannetje: geen probleem, Simenon schreef het vlug aan elkaar; een western lag in vier dagen al bij de uitgever, een avonturenroman, daar deed Simenon nauwelijks een week over.

Hij ging zo door tot in 1929, toen hij zijn kommissaris Maigret bedacht. Vanaf dan kon hij onder zijn eigen naam werken. Hij werd stilaan een beroemdheid.

Hoeren

Simenon was niet alleen een veelschrijver, hij was ook een veelvrijer. Telkens als hij in rekortempo één van zijn 420 boeken geschreven had, moest hij de opgefokte spanning kwijt. Met dat doel bezocht hij in snel tempo een aantal prostituees. Dat werd allemaal wereldbekend toen hij in 1977 tijdens een interview uitsprak dat hij vanaf zijn dertiende tienduizend vrouwen heeft "gehad", daarvan waren er achtduizend die in de prostitutie zaten. Wij vinden dat eigenlijk nogal veel. We kennen er een paar die er ook goed weg mee kunnen, maar tienduizend lijkt ons toch overdreven. Overigens raadt de redactie iedereen af ook maar één poging te doen dat rekord te verbeteren. Toch is er een kans dat het cijfer juist is, want sommigen die hem na het schrijven van een boek aan het werk zagen kwamen tot nog hogere getallen. Simenon ontkende echter deze aantijgingen, het waren er tienduizend en zeker niet méér. Zijn ex-echtgenote daarentegen beweerde dat het er maar (!) twaalfhonderd zouden geweest zijn, maar we mogen redelijkerwijze aannemen dat zij niet van alles op de hoogte was.

Uiteraard sloeg deze bekentenis in als een bom. De beroemde schrijver van de brave, burgerlijke, pijprokende kommissaris Maigret was een hoerenloper en nog geen kleintje ook. Maigret zelf gaf er een uitleg voor. Ik schrijf over vrouwen, zei hij, dus moet ik ze ook leren kennen. Niemand geloofde hem. Overigens moeten ook wij toegeven dat de uitleg nogal simpel is. ➤

Georges Simenon - 89.



R. Depoorter 89.

SCHEEPSWERF EN REPARATIEBEDRIJF METZ bv

IS DAT VER

Georges Simenon, gezien door Robert Depoorter

Overal in de wereld bogen psychologen zich over het geval. Met vereende krachten werd vastgesteld dat die tienduizend een oorzaak vonden in een diep schuldgevoel tegenover zijn moeder die hij, kort nadat ze weduwe geworden was, in Luik achterliet. De jonge Simenon kwam in groot konflikt met zijn moeder, net op het moment dat hij seksueel begon te ontwaken. De Vrouw werd daardoor tegelijkertijd Vijand en Begeerd Objekt en zo kwam Simenon tot de ene vrijage na de andere en begon hij van de ene hoer naar de andere te lopen. We geven die wetenschappelijke verklaring voor wat ze is. Jullie doen ermee wat jullie willen. En toegegeven, wij kunnen ook niets beter bedenken. Maar onthoudt vooral dat Simenon niet alleen een vlugge schrijver was, maar ook een overtuigd beoefenaar van vluggerdjes.

Maigret en vis

Nu iets helemaal anders. De figuur van de Franse politiekommissaris Maigret werd bedacht in het Nederlandse Delft. Het jacht van de schrijver werd er gerepareerd en al wandelend bedacht Simenon de nieuwe figuur. Hij gaf hem vorm in een eerste politieroman. En hier krijgen we al een raakpunt met hetgeen ons echt interesseert. Dat eerste verhaal speelde zich af op een schip (een aak) waar de speurder Nederland mee doorkruiste. Dat eerste Maigretverhaal zou gevolgd worden door vele andere. In totaal werden er vierentachtig uitgegeven. Geestig is dat Maigret stilletjesaan een hele familie kreeg. Simenon gaf hem gaandeweg een vader en moeder, een jeugd en een vrouw. Deze mevrouw Maigret staat de kommissaris uiteraard trouw terzijde, zij doet zijn was, zorgt erdoor dat de pijpen klaarliggen en kookt voor hem verukkelijke gerechten. Aan die recepten heeft ene Courtine een apart boekje gewijd. (Robert Courtine, Het kookboek van Mevrouw Maigret, Bruna & Zoon, 1980) De man ging alle vierentachtig Maigrets uitpluizen om te zien wat de kommissaris zo allemaal voorgeschoteld kreeg en maakte daar een heus kookboek over. Daarin staan ook een aantal visrecepten. In "Maigret aarzelt" werd verwezen naar 'rog met bruine boter', in "Maigret en de killer" kreeg de kommissaris 'makreel in de oven' voorgeschoteld, een stokvisrecept werd uit het boekje "Het pistool van Maigret" gehaald en dan was er nog een garnalensoufflé in "Maigret in de verdediging", haringfilets in "Maigret komt te laat" en tenslotte de 'soufflé van de Terras Nuevas' in "Het rendez-vous van de kabeljauwvisser".

Boeken van Maigret over vissers

Alle boeken van Simenon — of het nu zijn policiers zijn of zijn psychologische romans — handelen over verlangen, dood, onmacht, kortom over de enorme moeilijkheid om "het leven" te leven.

Simenon, die Europa per schip doorkruiste, zowel in het zuiden als in het noorden van de Verenigde Staten leefde, in Luik geboren werd, ook nog in Parijs woonde en in Zwitserland stierf, schreef steeds over de man in de straat. Hij schreef over de grote én de kleine kanten van jan met de pet.

De zee en het vissersleven komen in heel wat van zijn boeken voor. Eerst en vooral is er het elders reeds vermelde "Vlucht uit Oostende" en in de reeks over de kommissaris Maigret is er bijvoorbeeld "Au rendez-vous des Terre Nuevas" (In het Nederlands vertaald als "Het rendez-vous van de kabeljauwvisser" of "Le port des brumes" (De misthaven). Dit laatste boek handelt over de achtergronden van de moord op een kapitein-op-rust, die sluiswachter geworden is. In het verhaal speelt de gentleman-reder-burgemeester een onfrisse rol met vissers, matrozen en andere mannen van de zee.

In "Au rendez-vous des Terre Nuevas" gaat het om een drama op een vissersvaartuig. Drie maanden op zee, een vangst die met vele ongelukken gepaard gaat en al die ongelukken staan in verband met een vrouw aan boord. Alsof dat allemaal nog niet genoeg is blijkt de vis slecht gepekeld te zijn en komt men met een totaal waardeloze vangst de haven binnen. En dan gaat de kommissaris aan het werk, maar deze keer in "Een ranzige geur, verstikkend, die niet verminderde als men weg ging en die nog drukkender werd in het kleine café..."

Vlucht uit Oostende

Naast de pulp die hij onder pseudoniem publiceerde en de succesreeks met Maigret in de hoofdrol was Simenon ook nog auteur van niet minder dan honderdzeventien psychologische romans. Een ervan werd in 1947 uitgegeven onder de titel "Le clan des Ostendais". Het werd in 1976 vertaald en uitgegeven bij Bruna onder de naam "Vlucht uit Oostende". In 175 bladzijden beschrijft hij het verhaal van Oostendse vissers, die met vijf vaartuigen het geweld van de tweede wereldoorlog ontvluchten. In het begin van het boek komen zij aan in het Franse La Rochelle. De autoriteiten weten er geen raad mee, de vaartuigen worden opgeëist, maar de Vlaamse schipper weigert. Langzamerhand wordt het wantrouwen van de plaatselijke bevolking afgebroken. Maar de Vlamingen hebben het er niet gemakkelijk. Ze verliezen drie van de vijf schepen. De schipper-eigenaar van de vijf vaartuigen verliest twee zoons en een schoonzoon. Ondanks alles weet hij de Duitsers om de tuin te leiden en met hetgeen hem nog rest kan hij vluchten naar het veilige Engeland.

"Maar Omer lachte niet, glimlachte niet. Dikke Maria was de enige die kon weten dat het huilen hem nader stond dan het lachen, omdat hij het duur moest betalen die vrijheid..."

"En toch, toen ze tegen de middag vanaf het dek ineens de witte rotsen van een vrij land ontwaarden, toen zagen ze Omer heel alleen in de stuurhut, met beide handen aan het roer, en voor het eerst sedert dagen glimlachte hij..."

Ongetwijfeld zullen vele oude Vlaamse vissers zich hierin herkennen. Het verhaal "Vlucht uit Oostende" is ook hun verhaal en Simenon heeft het voor hen vereeuwigd.

Flor Vandekerckhove

VERENIGDE STATEN

Rekord voor Fish Expo.

Van 18 tot 21 oktober loopt in het Seattle Center in Seattle, een stad met een half miljoen inwoners in de Staat Washington waar ook de Boeing-fabrieken gevestigd zijn, de 23ste visserijbeurs. Volgens de laatste berichten nemen aan Fish Expo '89, méér dan duizend exposanten deel. Kommercieel directeur Stephen McDonough bestempelt dit als een rekord sinds het ontstaan van de beurs. Voor het eerst zijn vijf expohallen nodig om het internationaal gezelschap onder te brengen. Spijtig voor onze lezers ligt Seattle niet bij de deur...

DENEMARKEN

Groenlandse wateren open.

Denemarken en de EG hebben een protokol ondertekend waarbij vaartuigen van de EG-lidstaten toegang krijgen tot de Groenlandse wateren. De overeenkomst die vooral de Ierse vloot ten goede komt, loopt van 1990 tot 1994. Kabeljauwvisserij is er toegelaten evenals bepaalde bijvangst in ruil voor bijkomende EG-subsidies.

GROOT-BRITTANNIE

Longliners voor Lowestoft.

In enkele maanden tijd groeide de visserijvloot van Lowestoft aan met niet minder dan zeven longliners. De laatste in de rij is de LT.3 'Zenith'. Het moderne en zeer goed uitgeruste schip wordt aangedreven door een 135PK Iveco-diesel. Tachtig procent van de kustvaartuigen in Lowestoft zijn lijnvisserij die op kabeljauw vissen.

Voor vakbeurzen, zie ook onze "kalender", elders in dit blad.

WERELDHANDEL VISSERIJ:

produkten op rekordniveau.

Voortgaande op de cijfers van de Wereldvoedselorganisatie F.A.O., was 1988 een rekordjaar inzake visaanvoer. Met 98 miljoen ton lag de totale vangsthoeveelheid 2 miljoen ton hoger dan de twee voorgaande jaren. China zorgde voor een geregistreerde aanvoer van 10 miljoen ton, ruim 1/10 van de wereldproduktie. Ook de internationale vishandel is toegenomen. In de geïndustrialiseerde landen waren Japan en de Verenigde Staten de grootste visimporteurs. De waarde van de ingevoerde vis in beide staten bedraagt de helft van de totale visimport van de wereldmarkt. Ook de invoer van visserijprodukten uit de ontwikkelingslanden naar de EG nam aanzienlijk toe.

BELGIE

Zeemacht controleerde 110 keer.

Vorig jaar controleerde de Belgische Zeemacht -in de kustzone- 110 vissersvaartuigen. In 60 gevallen betrof het een Belgisch vaartuig, terwijl ook 46 Nederlandse kotters aan een onderzoek onderworpen werden. Senator Maria Tyberghien-Vandenbussche kreeg dit antwoord van het Staatssekretariaat voor Europese Zaken en Landbouw. Eigenlijk was haar vraag waarom de Belgische wetgeving, na zes jaar gemeenschappelijk visserijbeleid, nog steeds niet aangepast is aan de Europese richtlijnen. Ze vroeg zich dan ook af of dit de reden is waarom hoofdzakelijk Belgische vissersvaartuigen worden gekontroleerd, terwijl buitenlandse vissers nauwelijks controleurs aan boord krijgen. De staatssecretaris antwoordde dat vorig jaar 110 controles werden uitgevoerd. Verdeeld per nationaliteit nam de Zeemacht een kijkje op 60 Belgische, 46 Nederlandse, 2 Duitse, 1 Franse en 1 Deense vissersboot.

Overtredingen in verband met de EG-verordeningen werden vastgesteld op 2 Belgische en 8 Nederlandse vaartuigen. De Belgische wetgeving wijkt op vele punten af van de Europese verordeningen. De lidstaten zijn er wel toe gehouden de EG-reglementering toe te passen.

**Adverteren in
Het Visserijblad
is goedkoper dan je denkt.**



059/325559

NEDERLAND

Nederlandse visserij vorig jaar sterk achteruit

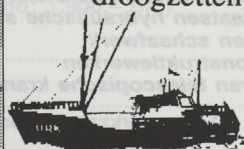
De resultaten van de Nederlandse visserijsector zijn vorig jaar sterk achteruit gegaan. De aanzienlijke daling van de besommingen van zowel kleinere kotters als grote treilers kon slechts gedeeltelijk goedgemaakt worden door iets lagere kosten. Dit besluit werd getrokken in "Visserij en cijfers", het jaarlijkse verslag over de bedrijfsresultaten in de Nederlandse zeevisserij, opgesteld door het Landbouw Economisch Instituut (LEI). Het aantal actieve kotters in de Nederlandse beroepsvisserij liep vorig jaar terug tot 602. Niettegenstaande deze afslanking groeide het motorvermogen met 10 000 pk tot 598 000 pk, als gevolg van de komst van enkele nieuwe grote bokkentreilers. De totale besomming daalde van 705 miljoen gulden (13 miljard) in 1987 tot 613 miljoen gulden (11,4 miljard) vorig jaar. Het verlies werd enigszins beperkt door de daling van de algemene kosten tot 40 miljoen gulden (750 miljoen). Een kostenbesparing van 21 miljoen gulden werd behaald op de vergoeding van de bemanningen, die door hun afhankelijkheid van de besommingen hun inkomen zagen dalen.

NIEUWBOUW IS EEN KWESTIE VAN VERTROUWEN



De Z.571, gebouwd bij Metz in Urk. In de overdekte nieuwbouwloods kunnen schepen tot een lengte van 46 meter en een breedte van 10 meter gebouwd worden (foto A. Vermeulen)

Of het nu gaat om een eurokotter, boomkotter of een ander type vaartuig, SCHEEPSWERF en REPARATIEBEDRIJF METZ bv staat met zijn ruim 100 jaar lange ervaring garant voor een mooi stukje verfijnde techniek en zekerheid.



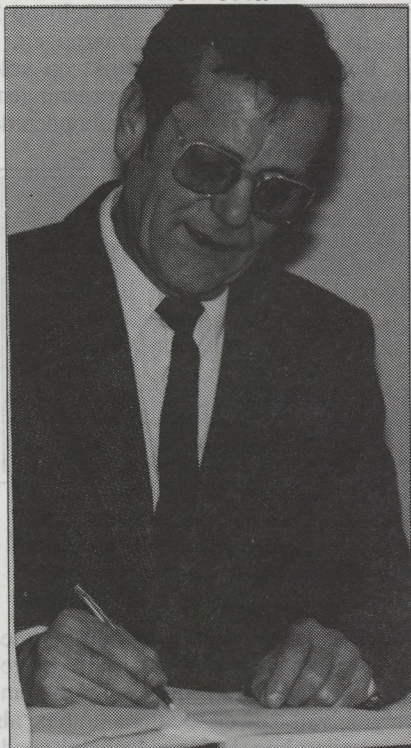
- Specialist in:
- * droogzetten van schepen tot 750 ton met een diepgang van 5 meter
 - * fabricage en montage van complete vistuigages
 - * verlengen, reparatie en onderhoud.

SCHEEPSWERF EN REPARATIEBEDRIJF METZ bv

IS DAT VERTROUWEN WAARD.

POSTBUS 16 - 8320 AA URK - Tel: 05277-1741

In memoriam



Na een zware ziekte is in het A.Z. te Brugge op zestigjarige leeftijd overleden de heer Leo Praet.

Op 1 juli 1953 trad de afgestorvene in dienst bij de firma Antwerp Marine Radio Company. Reeds spoedig werd hem de functie van bedrijfsleider voor de haven van Zeebrugge toevertrouwd. Door zijn inzet nam dit bedrijf een grote uitbreiding.

Op 1 april 1970 trad hij in dienst bij de firma S.A.I.T., eveneens als bedrijfsleider voor de haven van Zeebrugge, om op 1 april 1986 vervroegd op rust gesteld te worden.

Leo was uiteraard in visserijmiddelen goed gekend en telde talloze vrienden; hij nam ook ruimschoots deel aan het verenigingsleven in zijn woonplaats.

Onder zeer grote belangstelling vond op 16 september 1989 de begrafenis plaats te Zeebrugge.

Ons blad wil langs deze weg zijn nabestaanden oprechte blijken van deelneming aanbieden.

In het K.W. IBIS is voor onmiddellijke indiensttreding een vakature voor een leraar beroepspraktijk/dek met een deeltijdse opdracht van 12 u./week.

Het betreft uitsluitend beroepspraktijk/dek (handwerk) en begeleiding van de leerlingen met de 0.29 'Broodwinner'. Kandidaten dienen minstens houder te zijn van het brevet van Schipper ter visserij 2de klasse. Alle bijkomende inlichtingen kunnen bekomen worden bij de schooldirectie. (Tel: 059/32 24 84)



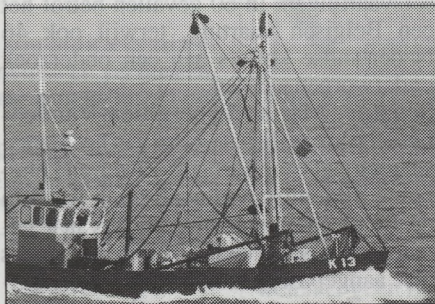
SPAARBANK

**Volledig ingerichte viswinkel
+ woonst te huur 059/32 23 30**

**Te koop: diverse jachten vanaf
890 000 frank. 059/50 01 19.**

**Te koop gevraagd: houten of
ijzeren boot van 8 à 10 meter
met of zonder kabine.
050/41 68 12, na 19 uur.**

VISSERSBOOTTE KOOP



**van 17 meter lang en 4 meter
breed, gebouwd in 1939, motor
Volvo Penta 210 pk, van 1966.**

**Met dieptemeter, aut. pil.,
kompas, 2 batterijen, alternator
24 volt, reddingsboei. 2
slaapplaatsen. Z.w. Indumar,
03/219 20 02.**

**Te koop: N.126 'Skylight',
bouwjaar 1970, motor
ABC, 600 pk van 1981.**

**Voor inlichtingen:
058/23 77 46 of
058/23 89 07**

**Zoekt te koop: 2de hands
kruisnet aan gematigde prijs.
Geïnteresseerden wenden
zich tot Het Visserijblad,
H. Baelskaai 2
(tel: 059/32 55 59)
dat zal doorgeven.**

**Visserssloep 8 meter, motor
Lister 15 pk, dieptemeter, in
goede staat en visklaar. Tel:
050/51 54 04.**

**Herinner je hem nog: Cpt.
Arsène Blondé, in de
volksmond 'Tsjaine'. Wie
kan mij helpen mijn
opzoekingen over zijn leven
te voltooien. Ik ben ook erg
geïnteresseerd in foto's en
artikelen over deze
figuur. Z.w. tot zijn kleinzoon,
Johnny Blondé,
Werkzaamheidstraat 97,
Oostende.**

**Zoekt oude medicijnkasten,
oude scheepslog en het boek
'Van Boom tot Schip' van
Raymond Borrey, z.w.: St.
Walburgastraat 8, 8000
Brugge.**

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**

HET VISSERIJBLAD

[illegible]

Stuur deze strook op naar SEAPRINT C.V., H. Baelskaai 2, te 8400 Oostende met vermelding: „Abo Het Visserijblad”.

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!**