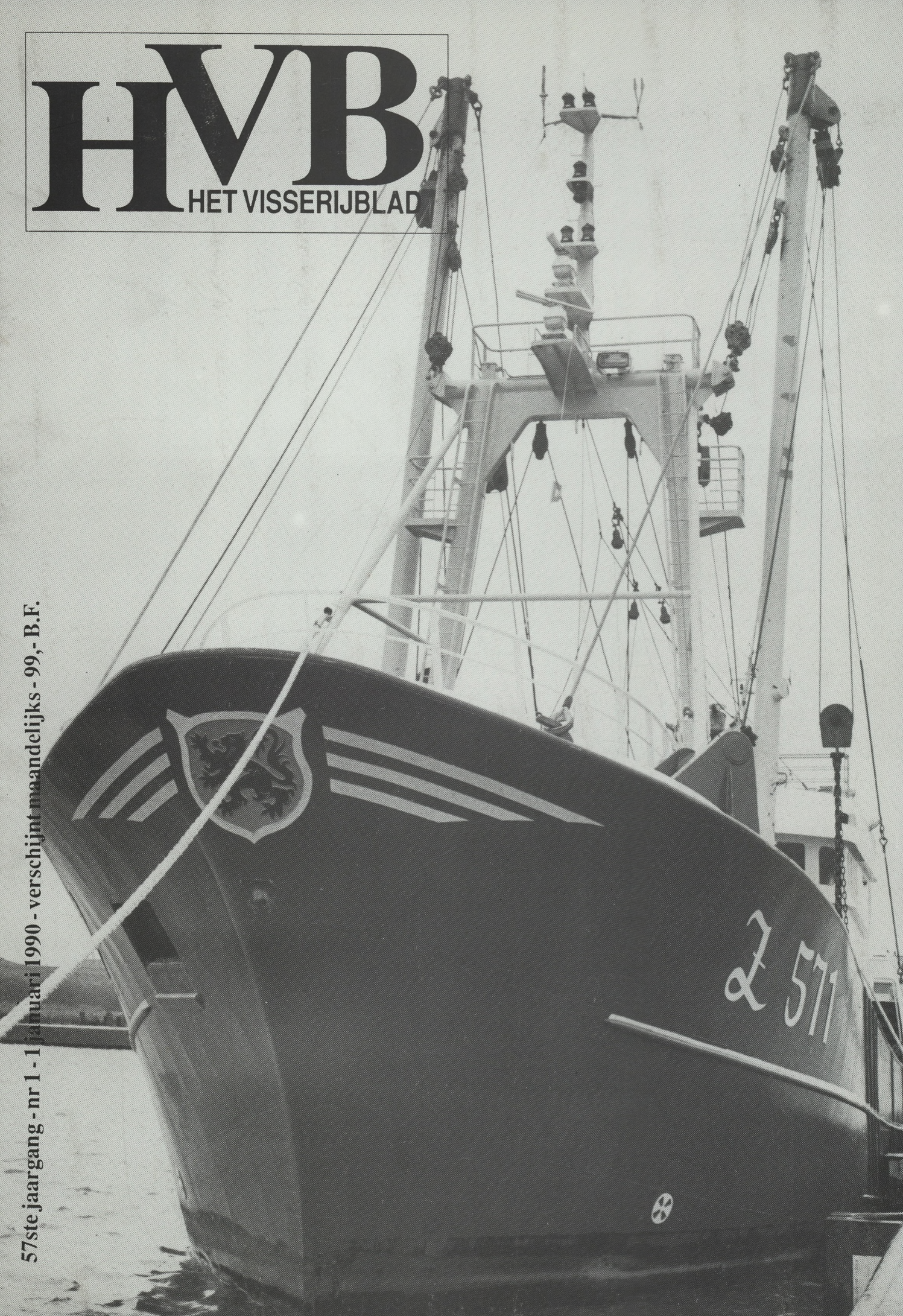
HVB

HET VISSERIJBLAD



57ste jaargang - nr 1 - 1 januari 1990 - verschijnt maandelijks - 99,- B.F.



Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en konsumenten. Dat is nu al 57 jaar het geval.
Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

Terugsturen naar Seaprint c.v., H. Baelskaai 2, 8400 Oostende

COLOFON

DIREKTEUR: Willy Versluys
DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys
HOOFDREDAKTEUR: Flor Vandekerckhove
REDAKTIERAAD: Marc Loy, Flor Vandekerckhove, Guido Walters
MEDEWERKERS: André Baert, Edward Brouckxon, Robert Depoorter (tekeningen), Robert Coelus, Walter Debrock, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (de laatste), Guido Walters
FAKTURATIE: Sonja Vantorre
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor Vandekerckhove, H. Baelskaai 2, 8400 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

Een nieuw decennium

Zoals dat in elke bedrijfstak het geval is, verloopt de ontwikkeling van de visserij niet rimpelloos. De beslissende fasen in de ontwikkeling komen schoksgewijs en het komt erop aan voorbereid te zijn op die schokken.

Die schokken zijn groter dan we zo op het eerste zicht aannemen. En het vreemde is dat men té laat beseft dat zo'n schok zich voorgedaan heeft. Da's eigenaardig, want andere schokken voelen we wel onmiddellijk. Een aardschok voelen we stante pede en wanneer we met een schip de kaaimuur rammen dan voelen we dat ook geen drie dagen later. Bij ekonomische schokken ligt dat even anders.

Daar zijn veel redenen voor. En al die redenen hebben zich in het taalgebruik genesteld. "Het zal wel niet zo'n vaart lopen," zo hoor je dan zeggen of "het zal onze tijd nog wel meegaan." In veel gevallen loopt het echter wél zo'n vaart en gaat het helemaal 'onze tijd niet mee'.

Centraal staat de vraag of België zijn vissersvloot kan behouden. Er moet niet zoveel gebeuren om de Vlaamse vloot struktureel te beïnvloeden. Het gaat allemaal om heel kleine cijfers.

Sommigen zullen beweren dat we paniekzaaiers zijn, of onheilsprofeten. Toch kijken veel jonge mensen op als hen verteld wordt dat België ooit een eigen autoindustrie gehad heeft, onze kleinkinderen zullen ons wellicht ongelovig aankijken als we vertellen dat hier te lande ooit steenkool opgegraven werd en dezelfde kleinkinderen zullen zich een breuk lachen als we het hebben over de oude grote Belgische brouwerijen. Al deze 'onverwoestbare' bedrijvigheden zijn voor altijd van de kaart geveegd.

Daarom is het belangrijk de eerste tekenen van zo'n schok te onderkennen. Voor wat de visserij betreft, is één van die tekenen de Nederlandse belangstelling voor de overname van Belgische vissersvaartuigen, waarbij de rederij als Belgische onderneming ingeschreven blijft. Het gaat daarbij niet zomaar om buitenlandse investeerders die op zoek gaan om hun kapitaal te beleggen. Het gaat duidelijk om laakbare praktijken. Het gaat om mensen die de 'mazen in het net' van de Europese overeenkomsten gevonden hebben. Zij maken van juridische konstrukties gebruik om wetten te omzeilen; meer bepaald gaat het hier om een truuk van Nederlandse reders om zich de Belgische quota toe te eigenen.

Dat is natuurlijk slechts mogelijk als Belgische reders zich daartoe lenen. Als het slechts om één enkel geval zou gaan, kun je de stelling verdedigen dat het niemand een barst aangaat wat deze of gene reder met zijn schip doet.

Maar stel, dat die truuk ingang vindt; dat steeds meer Nederlanders met harde guldens over de brug komen en steeds meer Belgen bezwijken voor het aanbod, dan wordt dat duidelijk een zaak die de persoonlijke belangen overstijgt. Daar is het behoud van visserijscholen mee gemoeid, daar zijn werknemers van afhankelijk, nevenindustrieën, visafslagen... Het gaat dan om de toekomst van een streek en om de toekomst van onze kinderen.

Daarom willen we de stelling overnemen die ingenomen werd in een editoriaal van het dagblad 'De Financiëel en Ekonomische Tijd'. Dit blad — dat overigens niet kan verdacht worden van sympathieën voor Moskou — had het erover dat Vlaamse eigenaars van bedrijven zich ervan bewust moeten zijn dat hun kapitaal ook een beetje de gemeenschap toebehoort.

Ook reders moeten beseffen dat hun daden gevolgen hebben die verder reiken dan hun eigen portefeuille. Zij moeten geloven dat de visserij een toekomst heeft en dat die toekomst ook van hen afhankelijk is.

Het Visserijblad kan daar allemaal maar weinig aan doen. Wij maken (gelukkig) de wetten niet en we hebben hier ook niet zoveel zin om de moraalridder uit te hangen... Maar we kunnen wel onze wensen kenbaar maken.

Voor 1990, en voor het komende decennium, wensen wij de lezers toe dat de Vlaamse visserij struktureel stand kan houden en dat wij samen een mooie toekomst tegemoet gaan.

Flor Vandekerckhove



zee
mans
almanak
1990
verkrijgbaar
vanaf 26 december

In België:
Door storting van het bedrag van 1.500 fr.
plus 90 fr. BTW
plus 150 fr. verzendingskosten
op P.C.R. 000-0418987-44
of B.B.L. 384-1605797-46
van drukkerij „Nieuwsblad van de Kust"
Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende
☎ (059) 32 11 13 - 32 11 49
Fax (059) 32 39 46
BTW-nr 412.522.588

- Hand in Hand, Vismijn, Oostende
- Martin en Co
  Oude Leeuwenrui 37, Antwerpen
- Fa Bogerd
  Oude Leeuwenrui 37, Antwerpen
- Compas
  H. Baelskaai 15, Oostende

In Nederland:

door storting van het bedrag van 1.500 fr. + 280 fr. verzendingskosten op P.C.R. 000-0418987-44 van de drukkerij „Nieuwblad van de Kust", Hendrik Baelskaai 30, B - 8400 Oostende – België

- IJmuiden Stores,
  Trawlerkade 44, IJmuiden
- Maritiem,
  Vissershavenweg 46, Scheveningen
- Observator,
  Vasteland 16-26, 3011 BL Rotterdam
- Van Beelen,
  Middenhavenweg 58, IJmuiden
- Coöperatieve Inkoopvereniging,
  Texel



HOOGWATERBOEKJE 1990

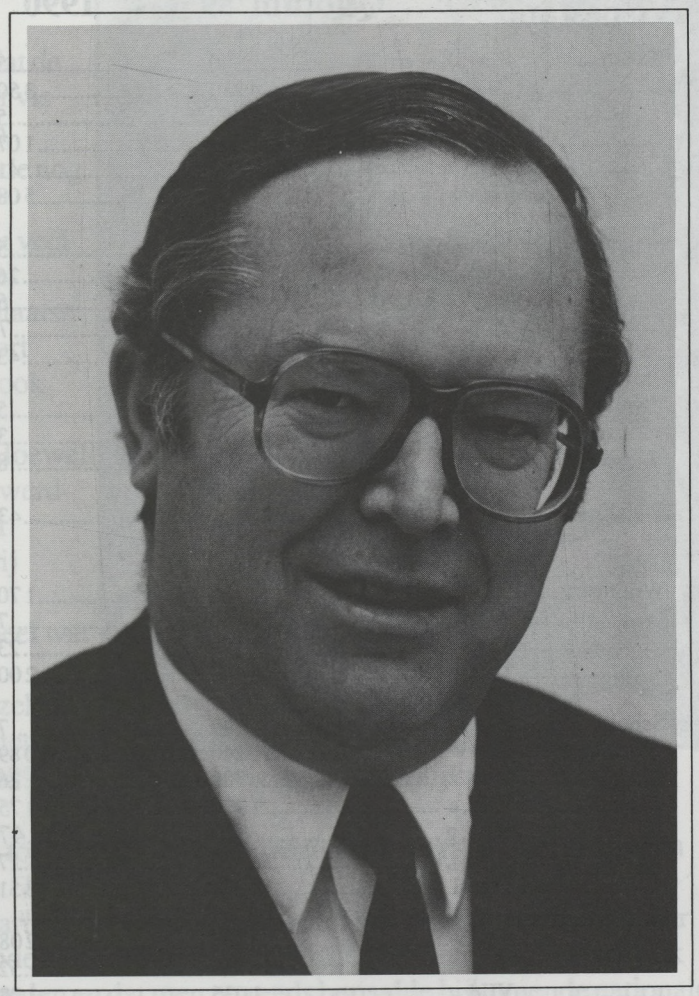
Het Hoogwaterboekje 1990 is reeds ter beschikking in de drukkerij van „Het Nieuwsblad van de Kust".

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

Dit zeer nuttig zakboekje is in alle boekwinkels verkrijgbaar tegen de prijs van 50 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 50 fr. + 26 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust", H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Wilfried Martens: "...op de soms woelige zeeën van de politieke scène..."



Ik stel het erg op prijs dat Het Visserijblad me ook dit jaar in de gelegenheid stelt om alle vissers en hun familieleden mijn beste wensen over te maken van geluk, vrede en voorspoed voor 1990. Het wordt een gewoonte maar is daarom niet minder gemeend.

U werkt en leeft op zee; ik breng een groot gedeelte van mijn tijd door op de soms woelige zeeën van de politieke scène. Ook in het politieke leven kunnen stormen onverwachts opsteken, hevig woeden en grote gevolgen hebben. Toch bestaat er één belangrijk verschil: in de visserij zijn de gevolgen ervan vaak fataal. Ondanks de vooruitgang van de technologie blijft het vissersberoep gevaarlijk en de strijd tegen de natuur ongelijk. De zeevisserij houdt het grootste risico in van alle belangrijke menselijke aktiviteiten. Ook in 1989 bleven de vissersfamilies niet gespaard. Ik wens de familieleden en vrienden van de slachtoffers van wie de zee zulk een zware tol eiste veel moed en sterkte toe voor de feestdagen wanneer zij het gemis van de overledenen nog sterker zullen aanvoelen.

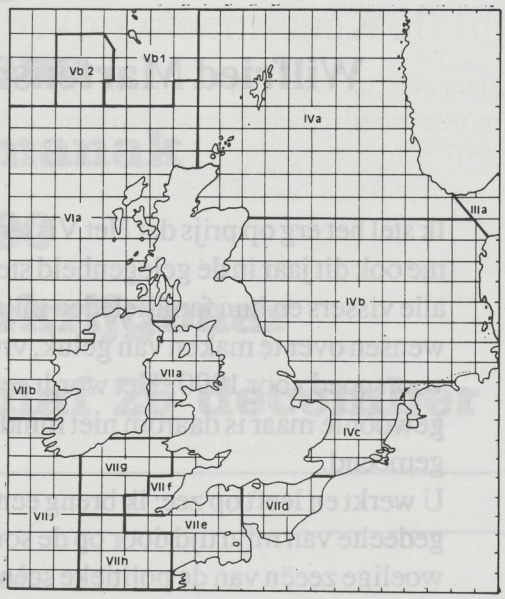
Iedereen heeft de mond vol over 1993, het tijdstip waarop de Europese Eenmaking van start gaat. U bent sedert 1983 gewend aan een Europees visserijbeleid dat de toegang tot de visgronden en de verdeling van de quota onder de Lid-Staten regelt. De belangrijkste doelstelling op nationaal en op Europees vlak bestaat erin de leefbaarheid van de sektor te bevorderen in ekonomisch en sociaal verantwoorde omstandigheden en rekening houdend met de interne (nationale) en externe (binnen de E.E.G. en in relatie tot derde landen) evenwichten. U kunt erop rekenen dat de regering de belangen van een vitale sektor als de visserij naar bestvermogen blijft behartigen.

Ik weet dat we op uw volledige inzet en op uw oeverloos enthousiasme kunnen rekenen. Met die overtuiging bied ik aan alle lezers mijn beste wensen aan voor 1990.

Wilfried Martens
Eerste Minister

QUOTA '90

Visbestand		Quotum '89	Quotum 1990
Kabeljauw	IIIa (SKagerrak)	50	50
	IIa,IV (Noordzee)	4 230	3 500
	Vb, VI, XII, XIV(W. Schotl)	60	50
	VII-VIIa, VIII, IX, X	1 060	1 070
	VIIa(Ierse Zee)	400	410
	Totaal	5 800	5 080
Schelvis	IIIa, b, c, d(Skagerrak)	50	50
	IIa, IV (Noordzee)	390	265
	Vb, VI, XII, XIV(W. Schotl)	80	50
	VII, VIII, IX, X (Kanaal)	70	70
	Totaal	595	435
Zwarte koolvis	IIa, IIIa, b, c, d; IV	70	50
	VII, VIII, IX, X	30	30
	Totaal	100	80
Pollak	VII	430	430
Wijting	IIa, IV	2 550	1 700
	VIIa	100	75
	VII-VIIa	190	230
	Totaal	2 840	2 005
Schol	IIIa SKagerrak	90	70
	IIa, IV	11 240	10 890
	VIIa	300	260
	VIId, e	1 920	1 750
	VIIf, g	620	470
	VIIh, j, k	70	70
	Totaal	14 240	13 510
Tong	IIa, IV	1165	2 085
	VIIa	730	520
	VIId	1 035	1 035
	VIIe	35	30
	VIIf, g	625	750
	VIIh, j, k	60	60
	VIII	60	65
	Totaal	3 710	4 545
Makreel	IIa, IIIa, b, c, d; IV	380	340
Sprot	VIId, e	60	60
	IIa, IV	1 000	1 500
	Totaal:	1 06	1 560
Heek	IIa; IV	40	40
	Vb, VI, VII, XII, XIV	320	350
	VIII behalve VIIIc	10	10
	Totaal	350	400
Zeeduivel	Vb, VI, XII, XIV	310	310
	VII	3 060	3 060
	Totaal	3 370	3 370
Schartong	VII	430	430
Haring	IVc, VIId	9 365	8840



De nieuwe quota

De EG-raad van ministers van visserij heeft tijdens zijn vergadering van 18 en 19 december de totale toegestane vangsten (TAC's of Total Allowed Catch) en de vangstquota van de lidstaten vastgesteld.

Voor rondvis (kabeljauw, schelvis, wijting) zijn de TAC's in 't algemeen lager dan in 1989, dit wegens de slechte toestand van de visbestanden. Dit heeft natuurlijk gevolgen voor de aan België toegewezen quota, hoewel staatssekretaris De Keersmaeker er tijdens de onderhandelingen in slaagde de oorspronkelijke kommissievoorstellen merkelijk te verbeteren. De Belgische vangstquota voor kabeljauw zijn vastgesteld op 5 080 ton tegen 5 800 ton in 1989, voor wijting op 2 005 ton tegen 2 840 ton in 1989. Voor schelvis, waarvoor het bestand er al sinds enkele jaren zeer slecht voor staat, is het belgisch vangstquotum teruggevallen van 595 ton in 1989 op 435 ton in 1990.

Voor platvis (tong, schol) daarentegen zijn de TAC's verhoogd en terzake wist Belgie, tijdens de onder-handelingen, de voorstellen van de Commissie eveneens in eigen voordeel te verbeteren. Ons land kreeg voor schol een vangstquotum van 13 510 ton, tegen 14 240 ton in 1989. Voor tong, voor onze vissers de belangrijkste soort, stijgt het Belgisch vangstquotum van 3 710 ton in 1989 tot 4 545 ton in 1990. Bovendien kon men bekomen dat de TAC (Totaal toegelaten vangst) van tong in de Ierse Zee, waar de Belgische vissers voorlopig 520 ton mogen vissen, in mei 1990 wordt herzien. Indien de adviezen van de biologen, inzake de evolutie van het bestand, zoals verwacht kan worden, gunstig zullen blijken, is de Commissie bereid de TAC daar te verhogen.

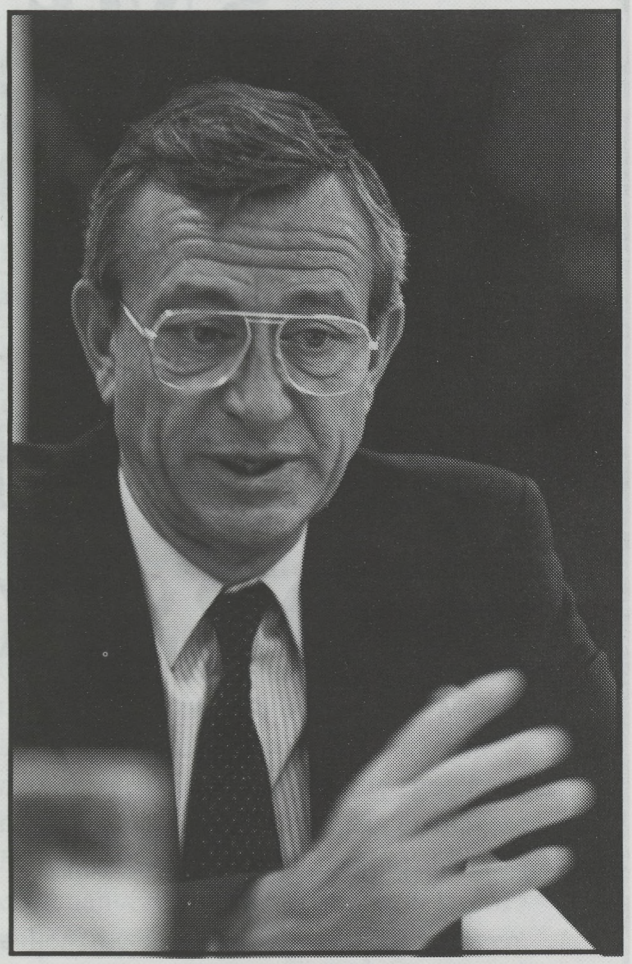
Wijzen we er tenslotte nog op dat , in de marge van de EEG-Raad onze staatssekretaris De Keersmaeker, met zijn Nederlandse ambtgenoot Gerrit Braks, een quotaruil tot stand gebracht heeft.

Nederland staat, volgens het bereikte akkoord, een quotum af van 360 ton in de Golf van Gascogne, in ruil voor 4 900 ton haring in de Noordzee.

Voor België dat daar zelf maar 65 ton tong toegewezen kreeg is dit een belangrijke aanwinst. In 1989 bekwam ons land in een gelijkaardige ruil 330 ton tong in de Golf van Gascogne.

Overigens valt het te verwachten dat in de loop van het jaar nog een aantal uitwisselingen gebeuren, zodat de quotacijfers nog regelmatig zullen dienen aangepast te worden.

Paul De Keersmaeker over de quota



Het jaar is bijna ten einde en onze vissersvaartuigen zijn, spijts alle moeilijkheden en sluitingen van belangrijke visserijen, nog steeds op zee.
Het jaar 1989 was wat betreft quotabeheer toch wel moeilijker dan andere jaren.
Voor het eerst is nu duidelijk aan het licht gekomen dat de vangstkapaciteit van onze boomkorvloot, wanneer er vis aanwezig is, heel groot is, ik zou bijna durven zeggen gevaarlijk groot, vooral als we rekening houden met de nog in aanbouw zijnde vaartuigen.
Begin 1989 is dit reeds gebleken in de Ierse Zee, waar veel tong te vangen was. Niet alleen werden daardoor veel vaartuigen aangetrokken, bovendien bleven die ter plaatse vissen en lieten de gevangen vis snel met koeltransport naar onze vismijnen brengen. Het resultaat was dan ook dat binnen de kortste tijd het quotum opgevist was.
Hetzelfde deed zich voor met tong in de Noordzee. Hoewel er eind september nog geen vuiltje aan de lucht was, werd er in oktober zoveel tong gevangen, wat op zijn beurt vaartuigen aantrok, zodat op 30 november die visserij vroegtijdig moest gesloten worden.
Uit deze nieuwe ervaringen, kunnen wij voor 1990 heel wat leren. Het tongquotum in de Noordzee zal met 75% toenemen tot 2 080 ton. Dit is een goede zaak, maar zeker geen reden voor euforie. Wanneer wij de tongvangsten in de Noordzee in de maanden oktober en november 1989 (resp. 201 en 426 t) bekijken, blijkt duidelijk dat er ook in 1990 problemen kunnen rijzen.
De grote vangstkapaciteit van de vloot heeft immers tot gevolg dat de aanwezige vis zeer snel kan gevangen worden.
Ik ben ervan overtuigd dat 1990 voor de boomkorvaartuigen een goed jaar wordt wat de vangst betreft, maar dat betekent nog niet dat onze vissersvloot tot het einde van het jaar zal kunnen doorvissen: ik meen dan ook dat de vangsten van heel dichtbij moeten gevolgd worden en dat men nu reeds bepaalde bijkomende nationale visserijregelende maatregelen moet voorbereiden. Ik denk hier vooral aan maatregelen die de visserij tot eind 1990 mogelijk maken en daarbij eveneens een gunstig effekt op de prijsvorming hebben.
Ik meen dat ik deze gedachten in deze kerstboodschap moet meegeven om, bij de bekendmaking van de quota voor 1990, overdreven euforie te voorkomen.
Wat de visserij op rondvis, vooral kabeljauw en schelvis betreft, ziet de toestand er in de Noordzee niet goed uit. Gelukkig geldt dat niet voor alle gebieden waar wij quota hebben en zijn de voorspellingen voor wijting helemaal niet slecht.
Dit neemt niet weg dat 1990 zich voor deze groep van vaartuigen niet onverdeeld gunstig aanbiedt.
Het nieuwe jaar belooft dus licht- en schaduwzijden. Dit moet er evenwel zowel de overheid als het georganiseerd bedrijfsleven toe aanzetten om zich verder in te zetten zodat ook 1990 voor onze reders en vissers uiteindelijk een gunstig jaar wordt.
Tijdens deze feestdagen die bij uitstek in gezinsverband worden gevierd, gaan onze gedachten onvermijdelijk naar de bemanning van de Z.200 'Tijl Uilenspiegel' die op 5 maart 1989 omkwam op zee. Ik hoop en ik wens voor alle vissers en hun familieleden dat wij in 1990 van dergelijke rampen gespaard blijven en dat het integendeel een vruchtbaar jaar wordt voor onze zeevisserij.
Zalig Kerstfeest, Gelukkig Nieuwjaar.

Paul De Keersmaeker
Staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw

SMEDERIJ SINT MARTIN WENST ZIJN KLANTEN EEN VOORSPOEDIG 1990

WERKPLAATS:
H. BAELSKAAI 4,
8400 OOSTENDE
TEL: 059/ 32 25 23

ZETEL:
SCHELPENLAAN 12,
8401 BREDENE
TEL: 059/ 32 17 69

Luc Van den Bossche: "even recht door zee als de visser."

De zeevisserij als beroep kiezen, is kiezen voor een levenswijze, die vandaag vaak niet de gemakkelijkste is.
Het is echter ook een krachtdadige keuze, een taaie keuze, recht door zee.
Krachtdadigheid heb ik steeds bewonderd.
Ik acht het mijn plicht ervoor op te komen.
De eenentwintig miljoen voor de Oostendse vismijn was mijn manier om deze plicht in daden om te zetten. Naar ik hoop even krachtdadig, even recht door zee als de keuze van de Oostendse visser.
Het was mijn manier om u behouden vaart toe te wensen, voor 1990, maar ook voor de toekomst.

Luc Van den Bossche,
Gemeenschapsminister voor Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt.

Daniël Coens: "... de inspanningen voor het zeevisserijonderwijs verder zetten..."

Ik dank de hoofdredaktie van Het Visserijblad omdat zij mij bij de jaarwisseling de kans biedt een nieuwjaarsboodschap te richten aan de zeevissers en hun familie.
Ik maak daar dan ook graag gebruik van om al wie betrokken is bij de kleine maar belangrijke sektor die de visserij is, van harte veel geluk en voorspoed toe te wensen. Moge alle schepen die uitvaren veilig weer terugkomen voorzien van een rijke vangst. Moge u allen ook in de familiekring veel geluk en vreugde kennen.
Van onze kant zullen wij trachten dit geluk te ondersteunen door de bijzondere inspanningen voor het zeevisserijonderwijs verder te zetten en waar nodig en mogelijk op te voeren.

Daniël Coens,
Gemeenschapsminister van Onderwijs



(foto g.w.)

Willy Vermote: "de storm trotseren."

Iedereen die met de visserij begaan is weet bij ondervinding dat het nu niet precies de beste tijd voor deze zware beroepstak is. Met de komende jaren in het vooruitzicht en de maatregelen die nu reeds werden genomen is het zeker niet allemaal rozegeur en maneschijn! Ik ben er echter van overtuigd dat onze vissers en de aanverwante bedrijven deze "storm" zullen trotseren en de gepaste oplossingen zullen kunnen vinden. Ik prijs me gelukkig te mogen meewerken met de leden van de Nieuwpoortse Vissershavenkommissie aan de planning voor de komende jaren, inzake modernisering. Mijn waardering gaat uit naar allen die in de schoot van deze kommissie en ook daarbuiten ernaar streven er het beste uit te halen voor de toekomst.
Beste vrienden, het wordt geen gemakkelijk jaar, maar samen staan we sterk. Moge iedereen gezond en wel, en beschikkend over alle middelen, ook mee dat "schip" in goede banen leiden.
Ik wens u, de vrienden vissers en hun familieleden een voorspoedig 1990 toe.

Willy Vermote
Schepen van Visserij, Nieuwpoort

De wereld van Bakker Sliedrecht*

ELECTRISCHE VISLIERAANDRIJVINGEN

Bakker geeft u de keus uit vele doordachte mogelijkheden: de liermotor kan bijv. gevoed worden door een gelijkstroom-generator, aangedreven door de hoofd- of hulpmotor, maar ook direct vanuit het aanwezige draaistroom boordnet, via een statische thyristor regeling!

Bakker biedt altijd de betere oplossing.
ook voor • Synchrobalans systemen • hulplieren • boegschroef- en noodvoortstuwingsaandrijvingen • boordnetgeneratoren • boordnetvoorzieningen via de hoofdmotor • roterende omvormers • statische regelingen.
24-uurs service over de gehele wereld.



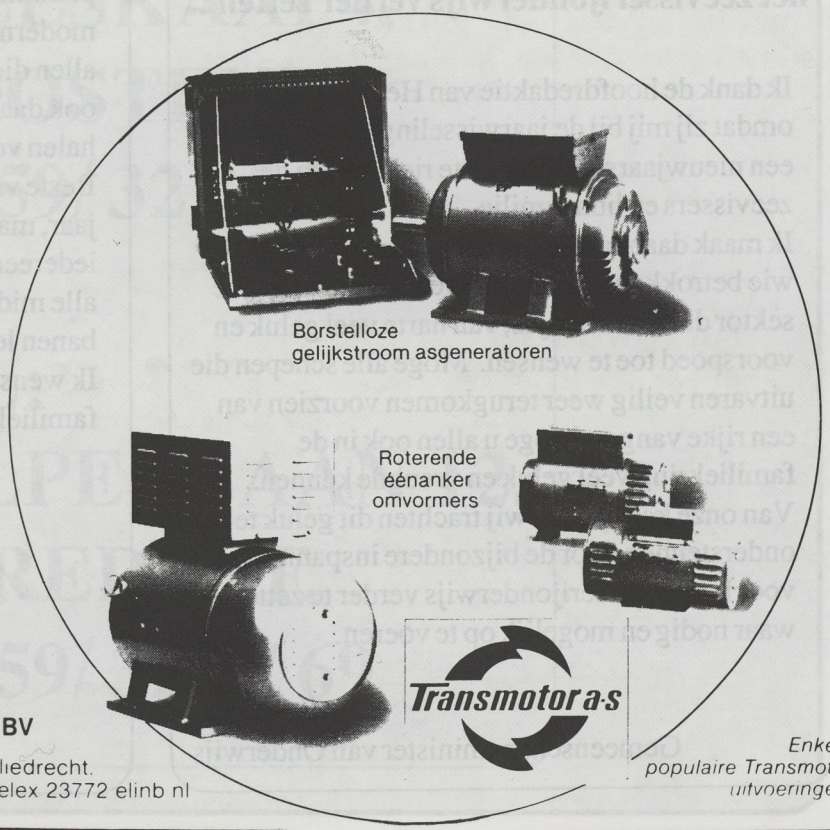
Visliermotor
Statische regeling
Synchrobalans lessenaar

WIJ WENSEN
AL ONZE RELATIES
PRETTIGE KERSTDAGEN
EN EEN VOORSPOEDIG 1990

Maximale prestaties met minimaal vermogen

Transmotor is een vertrouwde naam voor kleinere typen motoren en generatoren, bijv. voor boordnetvoorziening en acculading op vissersschepen. Bakker vertegenwoordigt deze Deense kwaliteitsmachines met scheepsomvormers, borstelloze gelijkstroom generatoren, axiaalventilatoren, draaistroom generatoren enz.
Volledige documentatie op aanvraag.

* Complete electrische scheepsinstallaties.
* Electrische machines en vermogenselectronica naar maat.
* Reparatie en onderhoud van elektrische machines.
* 24-uurs service - overal ter wereld.



Enkele populaire Transmotor uitvoeringen.

BAKKER SLIEDRECHT

Bakker Sliedrecht Energie en Systemen BV

Leeghwaterstraat 55, Postbus 25, 3360 AA Sliedrecht.
Telefoon 01840-16600. Telefax 01840-11188. Telex 23772 elinb nl

Johan Sauwens: "Tweehonderd miljoen voor de kaaimuur in Zeebrugge."

Het verheugt mij, als eerste Vlaamse minister van openbare werken en verkeer, om in uw tijdschrift mijn beste wensen voor 1990 te kunnen aanbieden.
1989 was voor Vlaanderen een belangrijk keerpunt. De infrastruktuur van de havens en de wegen valt nu volledig onder de bevoegdheid van een vlaams minister.
De visserij, die mij zeer nauw aan het hart ligt, kan dan ook in de Vlaamse Executieve op mijn volledige steun rekenen.
Wat mijn bevoegdheid betreft kan ik u mededelen dat ik op de begroting 1990 tweehonderd miljoen voorzie voor de kaaimuur in de achterhaven van Zeebrugge, ter hoogte van de nieuwe vismijn.
De Oostendse haven wordt gemakkelijker bereikbaar door de verbreding van de havengeul.
Ik wil er mij eveneens voor garant stellen dat zowel de sleepdienst als de zeereddingsdienst steeds optimaal zullen uitgerust blijven. Deze diensten zullen steeds ten dienste van de vissers blijven, zodat voor de vissers het arbeidsrisico tot een minimum kan beperkt blijven.
Ik wens de visserij voor 1990 dan ook een behouden vaart en een veilige thuiskomst.

Johan Sauwens,
Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer

De "Staalmeesters"
uit de 21e eeuw



Wij wensen u een gezond en succesvol 1990

MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V. Scheepmakerstraat 13 - Postbus 3074 - 2220 CB Katwijk a./Zee - Holland
Tel.: 01718-20700 - Telex 39454 - Telefax 01718-32319

Van Rijn B.V. is lid van de wereldwijd opererende Siersema Groep.

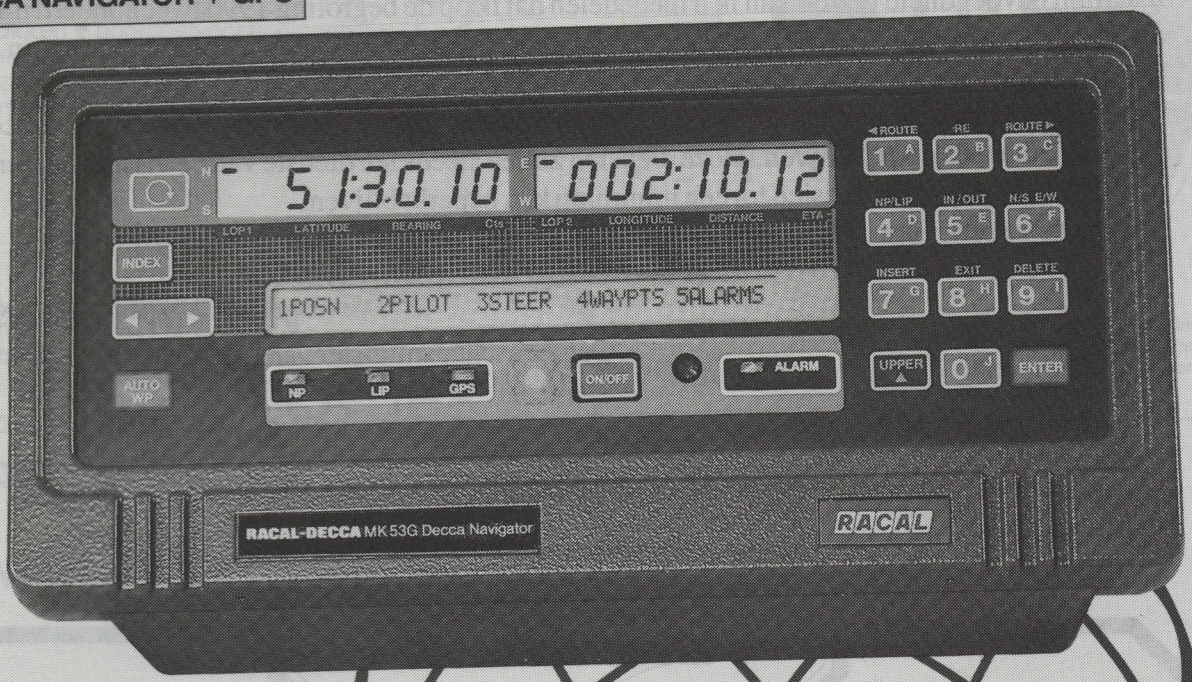
RACAL-DECCA

MK 53G

DECCA NAVIGATOR + GPS

TWEE IN EEN !

OMBOUWEN VAN UW MK 53 NAAR GPS + DECCA





INES N.V. S.A.

INES
telefoonnummers

050/ 54 47 55

059/ 32 34 01

Racal Marine Electronics — RACAL

Norbert De Batselier: "Scheepsbouwprojekten moeten mogelijk blijven."

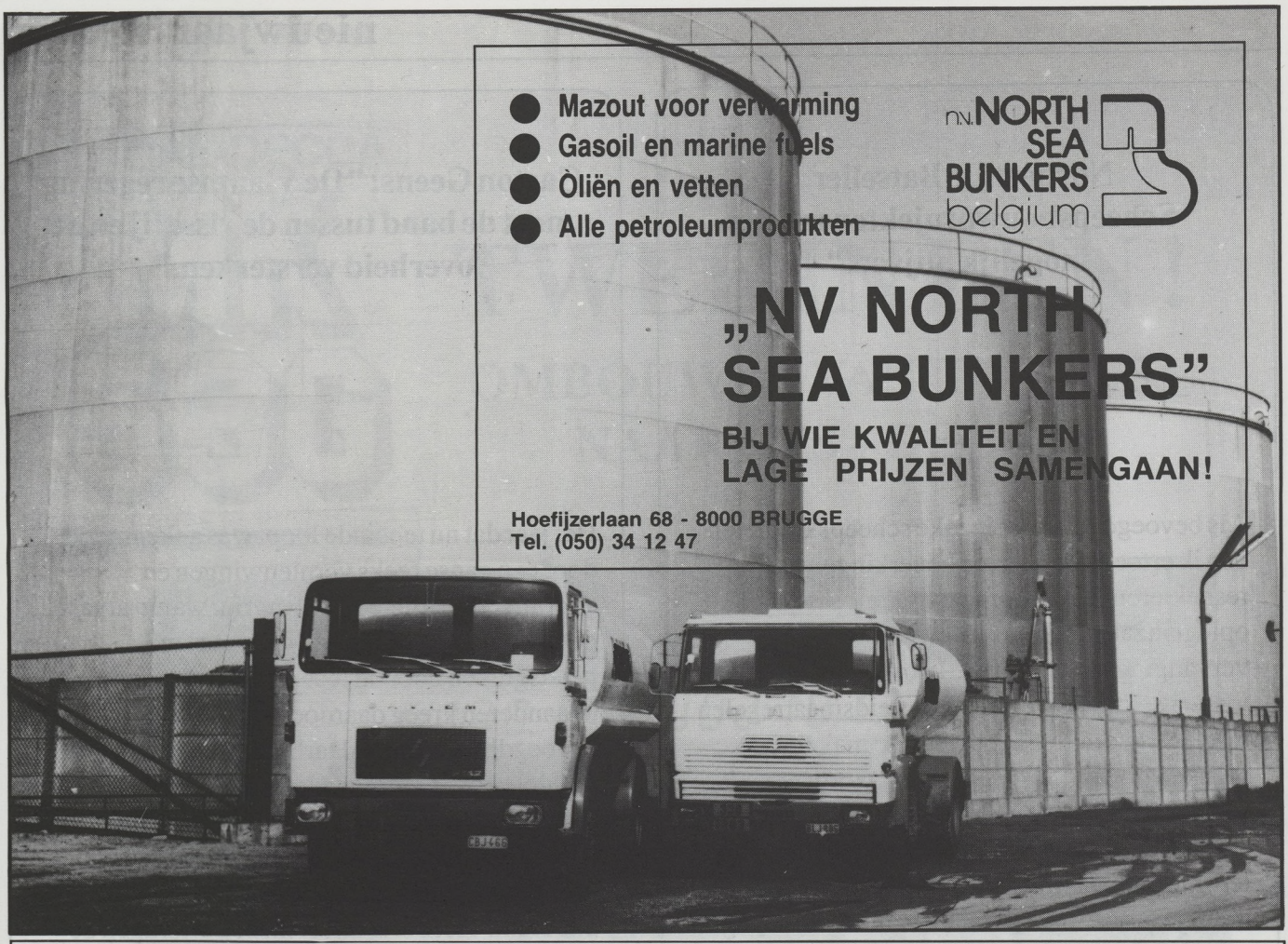
Als bevoegd minister inzake scheepskredieten ben ik ertoe gehouden de beperkingen te respekteren die de Europese Gemeenschap oplegt inzake modernisering en vervangingsnieuwbouw. In overleg met de visserijsektor heb ik enkele beleidsmaatregelen uitgewerkt om steun mogelijk te maken.
Inzake vervangingsnieuwbouw wordt een scheepskrediet van maximum 80% tegenover een gemiddelde rentelast van 3% toegekend, terugbetaalbaar in 15 jaar. Er wordt wel een PK-daling van 10% geëist. Inzake modernisering wordt een scheepskrediet toegekend met een steunequivalent van 10%. De vaartuigen mogen daarbij niet ouder zijn dan 20 jaar en er mag ook geen toename zijn van tonnage of PK.
Binnen dit kader heb ik in het jaar 1989 vanuit mijn begroting veertien aangevraagde kredieten goedgekeurd. Nog enkele aanvragen kunnen eerlang ingewilligd worden.
Naar de toekomst toe zou ik in overleg met de sektor de beleidsmaatregelen inzake kredietverlening en sloopremieregeling willen herzien, mede op basis van de resultaten van de studieopdracht die ik heb gegeven inzake de scheepsbouwsektor in Vlaanderen.
Ik kan u alvast verzekeren dat het in mijn bedoeling ligt scheepsbouwprojekten mogelijk te blijven maken die tot de modernisering en de rendabiliteit van onze vissersvloot bijdragen.
Bij de inzet van het nieuwe jaar wens ik u alvast een behouden 1990.

Norbert De Batselier
Vice-Voorzitter Vlaamse Executieve
Gemeenschapsminister Economie,
Middenstand en Energie

Gaston Geens: "De Vlaamse regering moet de band tussen de visserij en de overheid versterken."

Het jaar dat nu teneinde loopt was gekenmerkt door een ganse reeks vernieuwingen en stroomversnellingen. Belangrijk waren alvast de politieke wijzigingen die in ons land plaatsgrepen door de recente staatshervorming. Vlaanderen kreeg daardoor heel wat bevoegdheden en de daarbij behorende middelen overgedragen van de nationale regering. Het zeehavenbeleid en het scheepskrediet zijn slechts enkele uit de hele korf bevoegdheden die de Vlaamse Regering nu uitoefent. Het zal er alleszins toe bijdragen de band tussen de Vlaamse visserij en de Vlaamse overheid te versterken.
Nu we op de drempel staan van de jaren '90 wordt het steeds belangrijker dat we de grote uitdaging van het volgende decennium zo grondig mogelijk voorbereiden: de eenmaking van de interne Europese markt. Uit hoofde van haar specifieke eigenheid heeft de zeevisserijsektor reeds lange tijd ervaring met de doelstellingen van de Gemeenschap. Het komt er nu op aan die Vlaamse eigenheid te profileren binnen het gemeenschappelijke kader van wat de grootste konsumentenmarkt ter wereld moet worden.
Deze dubbele opdracht is de uitdaging voor de volgende jaren. Ik ben ervan overtuigd dat onze visserijsektor het waardevolle van deze taak reeds lang voor de anderen begrepen heeft.
Ik wens dan ook heel de sektor voor 1990 en de volgende jaren een goede vaart met telkens weer een behouden thuiskomst.

Gaston Geens
Voorzitter van de Vlaamse Regering



VAN PRAET - DANSAERT n.v.

BAASRODE

VAN PRAET-DANSAERT · WIRE ROPES · BAASRODE BELGIE

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

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.
Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust.

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

Julien Goekint: "...Eén gezamenlijk belang: de ontplooiing van onze vissershaven tot een échte Euro-haven..."



Mijn eerste nieuwjaarsboodschap als verantwoordelijke voor de visserij, schrijf ik in de opperbeste stemming.
Enkele weken geleden bekwam ik vanwege de Minister van Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt, de heer Van den Bossche, goedkeuring met betrekking tot de subsidiëring van onze vismijn!
Na maandenlange inspanningen en na oeverloze diskussies over de noodzaak van deze renovatie, bekwam ik voor Oostende waarop het recht heeft!
Toen ik mijn derde periode begon als mandataris van deze stad, heb ik aanvaard ondermeer verantwoordelijkheid te dragen over de haven en de visserij.
Het was voor mij een uitdaging van formaat!
Mag ik hier even kwijt dat het eigenlijk de bevoegdheid is die mij de grootste voldoening geeft midden de veelheid van taken die een burgemeester toebedeeld krijgt?
Het vechten voor een sektor die al te veel in de verdrukking komt is voor mij een target!
Ik pleit mij gelukkig te kunnen zeggen dat ik in dit eerste jaar iets heb verwezenlijkt.
Het mag gezegd dat deze voldoening mede de vrucht is van de goede samenwerking met de meeste betrokken partijen in het ganse visserijgebeuren.
Natuurlijk hebben wij allen niet steeds dezelfde visie op alles, maar het overleg gebeurt in alle openheid en met begrip voor elkaar, zodat wij steeds een konsensus vinden!
Ik hoop dat deze goede sfeer kan blijven bestaan en verder groeien.
Samen kunnen wij veel dingen realiseren waarvoor wij alleen machteloos staan. Wij hebben tenslotte één gezamenlijk belang: de ontplooiing van onze vissershaven tot een échte Euro-haven met alles erop en eraan.
Wij moeten daar blijven in geloven, omdat wij over mogelijkheden beschikken die de meeste andere vissershavens niet hebben.
Laten wij onze krachten bundelen en de Oostendse vissershaven verder uitbouwen.
Dank nu reeds voor eenieder die mee aan de kar duwt.

Julien Goekint,
Verantwoordelijke voor Haven en Visserij, Oostende

B.V.B.A. VISLOSSERSBOND G. VAN WAES

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten

Vismijn 2 - 8400 Oostende - tel 059 / 32 34 91 - fax 059 / 33 05 50

Het ophalen van visafval en opgevangen vis in de vismijn van Oostende in het vissershavengebied voor het vismeelverwerkende bedrijf Animalia en dit volgens de normen door het Instituut voor Veterinaire Keuring opgelegd

Zaakvoerders:

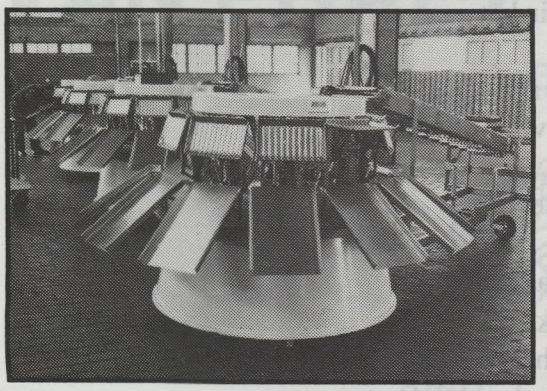
Van Waes Willy, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan -Tel: 059 / 23 68 46

Baert André -Van Waes, Ringlaan Noord 39, De Haan - Tel: 059 / 23 56 45

Ploegbaas-sorteerders:

Peere Etienne, Groenendijkstraat 167, 8401 Bredene -Tel: 059 / 32 13 74







Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 15 uur daags voor de verkoop in de week en vanaf 10 uur op zon- en feestdagen, op het bord in de vismijn en telefonisch aan de sassen van de vissershaven. Tel: 059 / 32 12 86

Seaprint: 059 / 32 55 59

Kalender

JANUARI

6-15 "Boat Belgium", internationale watersportbeurs in Mechelen (Nekkerhal)

25 Jaarlijkse veiling Oostendse Heemkring De Plate in VVF-lokaal (Dr. L. Colenstraat, 20 uur)

FEBRUARI

7-9 "Sea Fare International 1990", Long Beach Convention Center, California (USA)

13-15 "The Scottish Fish Farming Conference & Exhibition" in het Exhibition & Trade Center te Edingburgh (Schotland)

MAART

3-8 "Alimentaria 90", internationale voedingsvakbeurs in Barcelona (Sp.)

11-14 "Seafood '90" in Kyoto (Japan), internationale konferentie over hoogwaardige zeevisserijprodukten.

APRIL

5-7 "Fishing 90" en "Seafood '90 Exhibition" in Glasgow (Schotland)

16 "Visserhulde" aan het monument der Zeelieden in Oostende

JUNI

1-6 Week van de landbouw en de visserij in Nieuwpoort

2 Tweejaarlijkse "Visserijdag in IJmuiden

4 Vissershulde in Nieuwpoort

7-11 "Seafood 90" in Bremen (WD), kongres over trends in viskonsumptie, aquakultuur, gastronomie en nieuwe produkten in het raam van de vakbeurs "Fisch International"

8-11 "FISH '90 International", visserijvakbeurs in Bremen

10-14 "World Aquaculture 90", vakbeurs in Halifax, Nova Scotia (Canada)

11-14 "Aquatech '90" internationale konferentie en expositie rond garnaalkultuur in Kuala Lumpoer (Maleisië)

12-16 "ScanFishing '90", Scandinvische vakbeurs voor visserij en maritieme technologie in Herning (Denemarken)

JULI

1 Zeewijding in Oostende

17 Vissersmis en bloemenhuldehulde in St.-Antoniuskerk, Vuurtorenwijk Oostende (10 uur)

AUGUSTUS

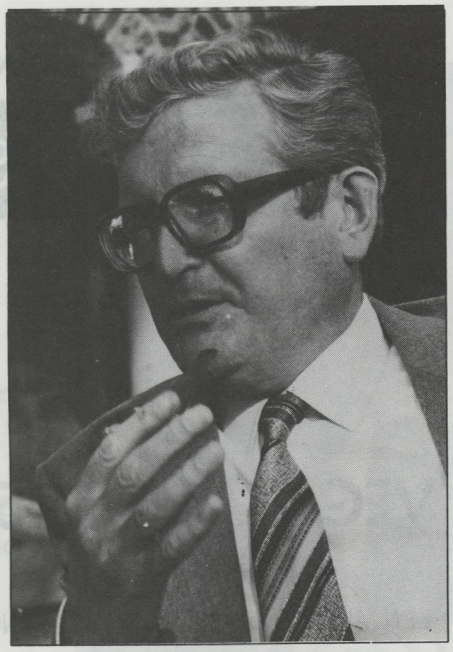
3 Aankomst "Cutty Sark Tall Ship Race" in Zeebrugge

6-15 "Inrybprom-90" in Leningrad, vakbeurs voor visserij en visverwerking.

6-11 30ste "Nor-Fishing '90", tweejaarlijkse internationale visserijbeurs in Trondheim (Noorwegen)

15 Zeewijding (opnieuw met processie) in Heist.

Frank Van Acker: "De komende jaren worden voor de visserij cruciaal."



1989 was voor de Zeebrugse visserij andermaal een uitstekend jaar. Verwacht wordt dat de besomming dit jaar zal opklimmen tot circa 1825 miljoen frank. Dat is een stijging van zo'n tachtig miljoen frank tegenover het vorig jaar, waardoor Zeebrugge weer tegen het absolute topcijfer van 1987 aantikt. Zeebrugge realiseert hiermee zo'n 60 procent van de totale besomming van de Belgische aanvoer in onze vissershavens, en handhaaft zo onbetwistbaar zijn leidinggevende positie.

In de nabije toekomst zal de Zeebrugse vismijn blijven groeien. Sinds de vismijn twee jaar geleden door de stad in erfpacht werd gegeven aan de N.V. Zeebrugse Visveiling zijn er ambitieuze plannen opgemaakt om er een visserijcentrum van te maken op Europese schaal. In de achterhaven — die daarvoor de ruimte biedt — wordt een gloednieuwe en ultramoderne vismijn opgericht, en komt er ook een nieuwe kade specifiek voor de vissersvaartuigen. Gehoopt wordt om in het voorjaar van 1990 met deze ingrijpende werken te kunnen starten, en de nieuwe infrastruktuur operationeel te hebben in de loop van 1991. In het zog van de nieuwe vismijn moet er een heel komplex komen van visverwerkende bedrijven en toeleveringsbedrijven. De onderhandelingen daarover zijn aan de gang en er blijken een niet gering aantal gegadigden te zijn.

De komende jaren worden voor de Zeebrugse visserij dus cruciaal. Dat geldt ook in het perspektief van de grote Europese eenheidsmarkt na 1992. Wat de Belgische vismijnen betreft zal men daarvoor bijna zeker moeten evolueren naar een zekere komplementariteit en samenwerking.

Ik wil de Zeebrugse vissers, reders, werknemers van de Zeebrugse Visveiling, en iedereen die bij het visserijgebeuren betrokken is, in deze zin dan ook mijn beste wensen overmaken voor een voorspoedige toekomst in 1990. Want toekomst, dat heeft Zeebrugge zeker!

Frank Van Acker,
Burgemeester van Brugge

SAIT

NA HET SUCCES VAN DE LORAN-C ONTVANGER LRX-22-P INTRODUCEERT

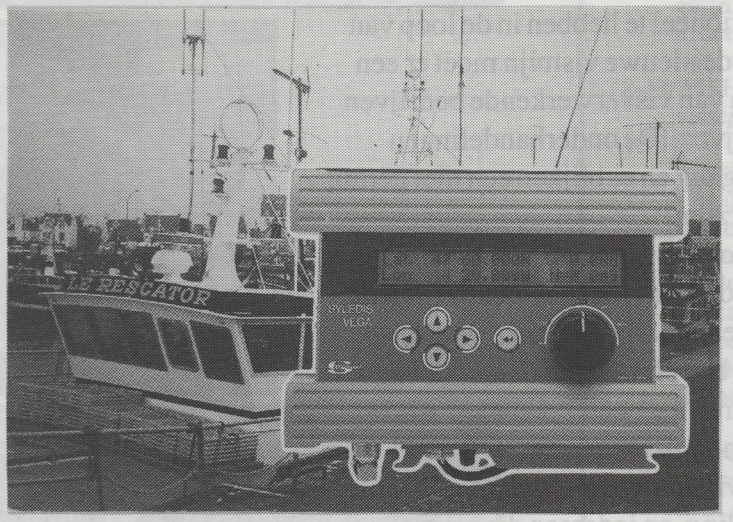
SAIT

IN HET NIEUWE JAAR 1990

VEGA AND SR5 SYLEDIS® RECEIVERS

EEN AUTONOOM POSITIEBEPALINGSSYSTEEM MET EEN UITERST HOGE

NAUWKEURIGHEIDSGRAAD (ENKELE METERS OP ONZE KUST)



SAIT electronics kust

WENST ALLE VISSERS EEN VISRIJK 1990 TOE !!!!

Freddy Pollet: "Een visserijpark als hefboom van een rendabele visserijsektor."



(foto g.w.)

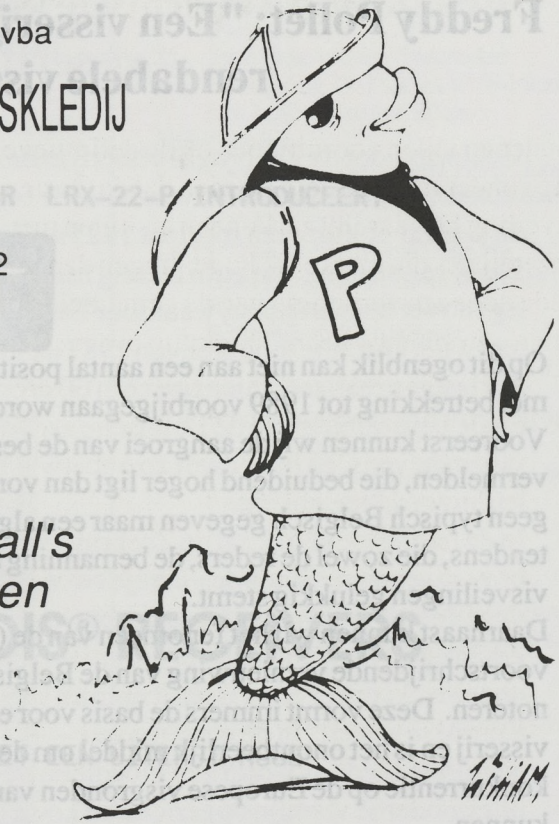
Op dit ogenblik kan niet aan een aantal positieve evoluties met betrekking tot 1989 voorbijgegaan worden.
Vooreerst kunnen wij de aangroei van de besomming vermelden, die beduidend hoger ligt dan vorig jaar. Dit is geen typisch Belgisch gegeven maar een algemene Europese tendens, die zowel de reders, de bemanning als de visveilingen gelukkig stemt.
Daarnaast kunnen wij het fenomeen van de (eerder langzaam) voortschrijdende vernieuwing van de Belgische visserijvloot noteren. Deze vormt immers de basis voor een rendabele visserij en is het onontbeerlijk middel om de zware konkurrentie op de Europese visgronden van 1992 aan te kunnen.
Ook de konsumptie van de vis neemt in België, dat nochtans reeds een hoog visverbruik per hoofd kent, nog jaarlijks toe.
Deze binnenlandse viskonsumptie zal nog verder stijgen nu ook promotie gemaakt wordt voor minder dure, maar daarom niet minder lekkere vissoorten. Spijtig is dan wel dat onze vissersvloot al jaren lang niet meer in staat is om aan de eigen binnenlandse voedselvoorzieningen van vis te voldoen.
De zojuist genoemde verdere stijging van de viskonsumptie inBelgië moet onze bewindslieden er nog meer toe aanzetten om in Europees verband, niet alleen het behoud van de Belgische vlootkapaciteit en de quota te bepleiten, maar eveneens een substantiële en aanvaardbare verhoging na te streven.
Met de bouw van haar Europees visserijpark wil de Zeebrugse Visveiling een hefboom worden in de realisatie van een hoogwaardige en rendabele Belgische visserijsektor.
Het succes van deze sektor zal echter afhangen van de bereidheid van allen om de huidige Belgische vloot in eigen handen te houden.
Als het rotsvast geloof in de brede toekomst van deze belangrijke sektor bij iedereen mag primeren boven een éénmalig (buitenlands) financieel voordeel, dan zijn wij op weg om het Europees distributiecentrum voor de visserij te worden.
Moge 1990 hiervan de bevestiging brengen.

Freddy Pollet
Algemeen Direkteur

PIVAN pvba

BESCHERM- EN BEROEPSKLEDIJ

HENDRIK BAELSKAAI 32
8400 OOSTENDE
TEL. 059/32 00 79 - 32 27 72



BEDRIJFSKLEDIJ

Katoen - Polyesterkatoen - Overall's
Broeken en vesten - Bretelbroeken
Stofjassen

Alle kledij voor de vissers

PINTELON BONDED STORES

pvba

SCHIPCHANDLERS

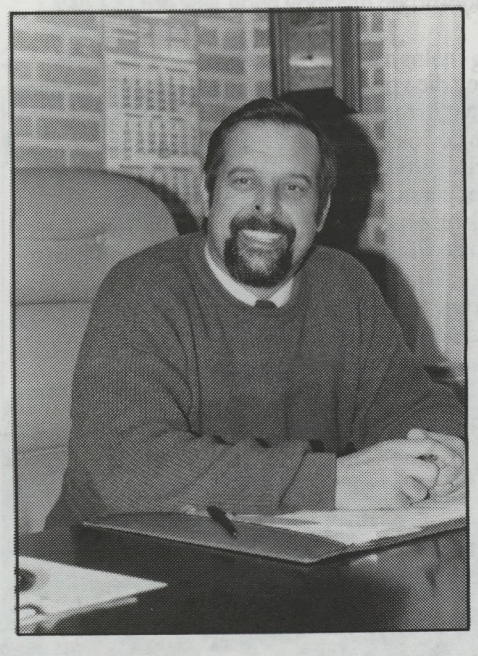
HENDRIK BAELSKAAI 32
8400 OOSTENDE
TEL. 059/32 00 79 - 32 27 72

Levering aan boord van :

Taks- en BTW vrije goederen zoals :
Sigaretten, tabak, sigaren, sigarellos, parfum
bier, limomaden, boter en diepvriesprodukten

Verdeler voor Zeebrugge : Janssens Valère tel. 050/54 42 09
Verdeler voor Nieuwpoort : Legein Free tel. 058/23 33 90

Willy Versluys: "Samenwerking is het devies."



Zonder te willen vooruitlopen op de definitieve cijfers mag zonder meer gesteld worden dat de Oostendse visveiling het jaar '89 zal kunnen afsluiten met omzetcijfers die merkelijk hoger liggen dan in 1988. Mede door een verhoging van de gemiddelde prijs zullen we opnieuw het miljard ruim overtreffen.
Dit feit bewijst dat degenen die in de Oostendse vismijn zijn blijven geloven het bij het rechte eind hebben. Dat geldt zowel voor de rederscoöperatieve O.V.A., voor de vislossersbond Van Waes, als voor het Oostendse stadsbestuur.
Nu ook de onzekerheid i.v.m. de modernisering van de Oostendse vismijn opgeheven is, zijn we ervan overtuigd dat het in de toekomst alleen nog maar beter kan gaan. De tijd van de tegenstellingen ligt definitief achter ons. De daadwerkelijke aanpak van de Oostendse burgemeester Goekint, tevens verantwoordelijk voor de visserij, werkt stimulerend.
Dit jaar al hebben we de koe bij de horens gevat. De organisatie van koeltransporten uit Frankrijk (Golf van Biskaye) en Engeland (Milford en Liverpool) is een feit. De luchtbrug IJsland-Oostende is van start gegaan. De havenkommissie funktioneert weer behoorlijk, de O.V.A. kreeg de belofte van een definitieve koncessie... En de modernisering van de vismijn gaat binnenkort van start.
We zijn dus op goede weg en het enige devies dat nu mag gelden is: samenwerking!
Voor volgend jaar staan nog een aantal intitiatieven op de dagorde: de koncessie met het stadsbestuur zal ondertekend worden, de aanvoer in de visafslag en de verwerking van aanvoergegevens, loonberekening... zal verder geautomatiseerd worden, de raad van bestuur van de O.V.A. is vast van plan meer kopers en reders aan te trekken.
Dat alles maakt dat we er, nog voor het einde van 1992, zullen in slagen de Europese erkenning af te dwingen.
Tenslotte houd ik eraan een woord van dank uit te spreken tegenover het O.V.A.-personeel, aan de onvolprezen direkteur Roger Cattoor, voor de nooit-aflatende dienstbaarheid. Samen zullen wij in 1990 het 40-jarig bestaan van de coöperatieve vieren.
Namens de raad van bestuur van de O.V.A. wens ik alle reders, vissers, kopers, lossers en sorteerders een vrolijk kerstfeest, een gelukkig nieuwjaar en veel mooie besommingen in de Oostendse vismijn.

Willy Versluys
Voorzitter Onderlinge Visafslag

Een jaar in en om de zeevisserij

JANUARI

6 Nieuwe ploeg die vorig jaar "Het Visserijblad" overnam zet tweede jaar in met de publikatie van het eerste nummer van de 56ste jaargang.

7 De kustvaartuigen 0.62 Seabird II en O.191 Natacha voeren nu pas eerste haring aan in Oostende die uitzonderlijk op een zaterdag wordt geveild. Een gedeelte van de vangst werd meteen tegen opvangprijs afgevoerd.

7 Kleine hektreiler O.349 Lady (16,35 m) van rederij Delta Fish (Jos Praet en Erwin Maes) wordt in Oostende gedoopt.



7 januari: O.349 wordt gedoopt.

23 Op 80-jarige leeftijd overlijdt in Oostende oud-IJslandvaarder en stichter van de Federatie van Belgische Zeelieden Robert Rycx.

24 Huiszoekingen in Knokke-Heist, Gent en Brussel in verband met vissmokkel leidt tot aanhouding van vishandelaar uit Arnemuiden.

27 Gemeenschapsminister van Openbare Werken Johan Sauwens brengt studiebezoek aan de Oostendse haven. Per helikopter geland, wordt hij door burgemeester Goekint, nieuwe schepen van de haven en visserij, rondgeleid.

31 Direkteur-generaal Robert Vancraeynest van het Bestuur van het Zeewezen en de Binnenvaart (Ministerie van Verkeerswezen) gaat met pensioen. Hij wordt opgevolgd door Louis Van De Vel.

FEBRUARI

5 Bij ontploffing aan boord van de mijnenjager Fuchsia M.919 wordt onderofficier zwaar gewond.

10 In het Belgisch Staatsblad verschijnt nieuwe regeling voor het bekomen van de verhoogde beëindigingspremie.

12 Potvis spoelt aan op Valentijnsdag op het strand Sint-André te Koksijde

15 Huwelijk tussen vis en jenever in het Middelkerkse casino.

25 Oceanografisch en meteorologisch station van het Bestuur der Waterwegen in Zeebrugge meet historisch laagterekord van de luchtdruk. Het kwik daalt tot 952,6 millibar en boven het Kanaal zelfs tot 945 millibar.

26 De Oostendse Vuurtorenwijk verliest Edouard Vanalderweireldt, oud-IJslandvaarder en gekend volksfiguur.

MAART

4 15de Garnaaltrofee wordt op het Oostendse stadhuis voor de negende keer uitgereikt aan de gebroeders Charles en Roland Verbiest van de O.110 Jeanine-Margeret.

5 Z.200 Tijl Uilenspiegel kapseist in de Ierse Zee. Vijf opvarende komen om: schipper Eddy Vanderveen (23), stuurman Ricardo Carro Muiño (45), motorist Daniël Noens (30), matroos Patrick Vandewalle (22) en matroos Ronny De Vent (25).

10 Eerste verkoop van N.738 Johan onder nieuwe eigenaars, Roland T'Jaeckx en Ronny Zwertvaegher van de rederij Lorvan, in Nieuwpoort.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

17 In de zevende kookwedstrijd voor journalisten in het Blankenbergse casino voor de beste visbereiding wordt gestreden voor de "Papieren Kokmuts", dit jaar gewonnen door Marc Declercq van Gazet van Antwerpen.
18 Herdenkingsplechtigheid in Heist ter nagedachtenis van de slachtoffers van de Z.200 Tijl Uilenspiegel.
25 André Brusselle, stichter van "Brusselle Marine Industries" in Nieuwpoort wordt ten grave gedragen na zijn overlijden op 81-jarige leeftijd in Baden-Baden.
25 Vernieuwe Oostendse "Vistrap" wordt officiëel in gebruik genomen.
25 De Zeebrugse reder van de Z.93 Joseph Vantorre overlijdt tijdens een fietstocht op 55-jarige leeftijd.
27 Jaarlijkse Vissershulde op tweede Paasdag aan het nationaal monument der zeelieden in Oostende.
29 Société Coöpérative d'Approvisionnement à la Pêche", kortweg SCAP genoemd, legt de boeken neer en wordt op bekentenis failliet verklaard.
31 De nieuwe Belgische bokkentreiler Z.571 Custos Deus (38,9 m) van de rederij Rudo wordt op de scheepswerf Metz in Urk te water gelaten.

APRIL

3 Na de beslissing van de Nieuwpoortse Vissershavenkommissie wordt de verkoop om 7 uur gestart. De Nieuwpoortse veiling heeft nu hetzelfde aanvangsuur als Oostende en Zeebrugge.
6 Redercoöperatieve OVA in Oostende kiest nieuwe raad van bestuur.
10 Nachtelijk gecoördineerde aktie in afgegrendelde vismijn levert 5,7 ton illegale vis op in Zeebrugge.
18 Opsporingsbrigade van Douanen en Accijnzen neemt twee ton "zwarte" vis in beslag te Nieuwpoort.
18 Zeebrugse Visveiling huldigt verdienstelijkste reders met hoogste besomming in de verschillende kategorieën: Z.105 (boomkortreilers), Z.554 (garnaalvissers), Z.510 (Kreefteputters) en Z.509 (Eurokotters).
19 Nieuwe aktie in Zeebrugge levert de Opsporingsbrigade twee ton ongemijnde vis op.
20 Raad van bestuur van de Oostendse rederscoöperatieve OVA kiest Willy Versluys tot voorzitter en de reders Hennaert en Lebluy tot ondervoorzitters.
28 Ierze Zee wordt gesloten voor de tongvisserij.
28 Statutaire vergadering van Coöperatieve verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen "Hulp in Nood" in Knokke.
24 Casco van het nieuwe polyvalente kustvaartuig N.73 Kotje (19,6 m) voor Roger en Gino Calcoen wordt op de West-Vlaamse Scheepswerven in Oostkamp te water gelaten.
29 Z.408 wordt in Nieuwpoort herdoopt tot N.408 Speranza, voortaan eigendom van Noël Kieckens-Byloo.

MEI

2 Nieuw dagrekord voor Zeebrugse Visveiling. De aanvoer van 152 ton was goed voor een rekordopbrengst van 29,25 miljoen frank.
2 Wereldkampioenschap boothengelen gaat van start in Oostende.



27 mei: O.187 wordt gedoopt

4 Brits vaartuig SY.86 Diana uit Bridlington komt met eerste lading levende kreeften naar Oostende.
6 Stapelloop en doop van de nieuwe grote bokkentreiler Z.510 Albrecht Rodenbach op de werf De Graeve in Zeebrugge, een schip voor de rederij Zeemansblik van de familie Utterwulghe.
7 Jaarlijkse vissersbedevaart van Blankenberge naar het kerkje van Meetkerke.
8 Bij "Operatie Zeeduivel" in Oostendse vismijn rolt de Opsporingsbrigade van de Douanen en Accijnzen en ☞

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 / electrische- en electronische schakelborden
overhaal en herwikkelen van motoren uit voorraad: el. motoren, kabel, onderdelen

de Inspektiedienst voor Zeevisserij een "zwart" circuit op. 2,5 ton vis wordt in beslag genomen.

9 Afscheidsfeest in het casino van Knokke ter gelegenheid van de op ruststelling van ir. Robert Simoen, inspekteur-generaal van Bruggen en Wegen, hoofd van de Dienst der Kust van het Ministerie van Openbare Werken.

10 Nieuwe onderhoudsloods voor Navo-schepen op de Zeebrugse Marinebasis ingewijd.

11 Opening van zesde "Week van de landbouw en de visserij" in Nieuwpoort.

12 N.408 Esperanza van rederij Kieckens-Byloo verkoopt eerste vangst in Nieuwpoort.

15 "Vissershulde" aan het monument in Nieuwpoort en huldiging van de verdienstelijkste reders van de N.555, N.95, N.350, N.58 en N.52.

17 Zeebrugse Visveiling verkoopt eerste container IJslandse vis.

17 Incident tijdens kontrole op ondermaatse vis en netmaaswijdte aan de Oostendse "vistrap" door visserij-inspekteur.

21 Opening van de driedaagse "Visexpo" in de Grenslandhallen in Hasselt.

21 Jaarlijkse bedevaart naar het "Visserskapelletje" in Bredene.

22 Bij een routinekontrole in Oostendse vismijn onregelmatigheden bij invullen van het logboek aan het licht

22 Bijeenkomst van de Beroepsvereniging van Viskleinhandelaars van Beide Vlaanderen in Oostende.

27 Doop van de Eurokotter O.187 St.-Antonius in de overdekte werf van Industrielle des Pêcheries te Oostende, een bokkentreiler voor de rederij Antares van Norbert en Raymonda Hennaert-Debol.

JUNI

3 Jaarlijkse opendeurdag in de stedelijke visserijschool John Bauwens in Oostende.

7 De Oostendse reder John Abiven (O.468 Aran) overlijdt op 62-jarige leeftijd.

12 N.52 Seahunter, voorheen N.52 De Kottens II, verkoopt eerste vangst in Nieuwpoort.

6 Routinekontrole in Nieuwpoort brengt 192 kg ondermaatse tong aan het licht. De bestelwagen van een Nieuwpoortse reder wordt tijdelijk in beslag genomen.

17 De afgewerkte Z.510 AlbrechtRodenbach van de familie Utterwulghe wordt officiëel in gebruik genomen in Zeebrugge.

18 Jaarlijkse visserhulde in de St.-Antoniuskerk op de Oostendse Vuurtorenwijk.

24 In Oostende overlijdt ir. Gerard Vanden Broucke (48), werkzaam als assistent bij het Rijksstation voor Zeevisserij in Oostende.

30 Zeebrugse Visveiling organizeert een informatieavond waarop de nieuwbouwplannen op de Texacogronden worden toegelicht.

JULI

1 Nieuwe reglementering die maximum boomkorlengte bepaalt wordt van kracht.

1 Minimumaanvoerlengte van kabeljauw wordt voor drie ☞

ZV ZEEBRUGSE VISVEILING NV

SAMEN MIKKEN OP DE MARKT VAN MORGEN

Het ZV-team wenst u en uw familie een gezond en succesvol Nieuwjaar. De ZV, ook in '90 verder tot uw dienst.

ZV-koeltransport '90: vanuit 10 Europese havens aan redervriendelijke prijzen

n.v. ZEEBRUGSE VISVEILING

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

maanden teruggebracht van 45 cm naar 40 cm voor alle vaartuigen, behalve boomkortreilers van meer dan 300 pk waarvoor 50cm-regeling van kracht blijft.

1 Personeel van Ibis neemt afscheid van direkteur Hubert Caestecker die na 30 jaar dienst met pensioen gaat.
2 Jaarlijkse "Zeewijding" met vlootparade en "Ommeganck" in Oostende.
4 Overlijden van de Nieuwpoortse reder Jules Rathé (58).
5 O.35 Torbay brengt steur binnen. De veearts-viskeurder van dienst herkent een van de drie beschermde steursoorten en laat de verkoop niet toe.
5 Algemene Vergadering van de "Rederscentrale Oostkust" (Coöperatieve Vennootschap van de Oostkust).
6 Statutaire Algemene Vergadering van de Rederscentrale in het Rijksstation voor Zeevisserij.
7 "Het Visserijblad" start een reeks over 30 jaar Kongovisserij
9 "Dag der Zeelieden" en "Zeewijding" in Zeebrugge.
12 N.52 Seahunter van de rederij Jami (Marc Dezutter en Milo Maesen) uit Oostende verkoopt eerste vangst in vismijn van Nieuwpoort na eigenaarswissel
12 Staatssekretaris voor Landbouw (en visserij) Paul De Keersmaeker op bezoek bij de Rederscentrale in Oostende. Na een tochtje met de O.29 Broodwinner staat hij de pers te woord.
13 Koninklijk Besluit getekend waarin de gevoelig verhoogde tarieven voor de diensten van de zeevaartinspektie zijn vastgelegd (gepubliceerd in B.S. van 26.8.89).
16 Jaarlijkse zeewijding op het strand van Blankenberge.

AUGUSTUS

9 Eerste verkoop van nieuwe Eurokotter O.187 Sint-Antonius in Oostende.
10 In Oostende overlijdt Angèle Grootaert (67), beter gekend als de volksfiguur "Mance".
10 Jaarlijkse opendeurdag in de visserijschool in Heist.
12 Herdenking 25-jarig bestaan van het "Vissersmonument" in Heist.
12 Opening herdenkingstentoonstelling over Vlaamse vissers als vluchtelingen in Zierikzee in Heist.
15 Jaarlijkse visserhulde en zeewijding in Heist.
21 N.58 Pascin vist 17de eeuws scheepskanon op.
25 Vijf jaar na de aanvaring van het vrachtschip Mont Louis, geladen met radio-aktief uranium-hexafluride, met een ferryboot is door de Franse eigenaar CGM nog geen frank betaald voor de berging van het wrak.

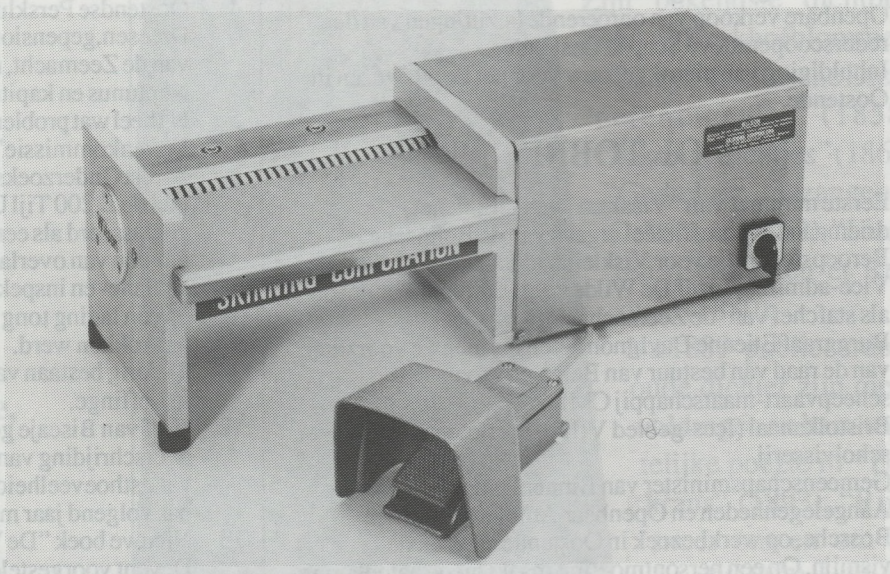
SEPTEMBER

1 Direkteur Leo Buyssens treedt in funktie als nieuwe direkteur van het "Koninklijk Werk Ibis".
2 De grondig verbouwde N.402 Yvette wordt in Nieuwpoort herdoopt tot N.402 Norma van de rederij Mare Nostrum van Norbert en Mario Vercoutter.
5 Tweedaagse viering "25 jaar Mercator in Oostende"
6 Doop van nieuw vaartuig N.73 Kotje van Roger en Gino Calcoen in Nieuwpoort
8 Gewezen Ibis-direkteur Hubert Caestecker wordt aangesteld tot ereburger van Bredene.
11 N.402 Norma verkoopt eerste vangst in Nieuwpoort.
12 Z.510 Albrecht Rodenbach van de rederij Zeemansblik (familie Utterwulghe) wordt gedoopt in Zeebrugge.

☞

SKINNING CORPORATION

DE BETERE VISONTHUIDMACHINE



KANTOOR
FRILLINGLEI 120
2130 BRASSCHAAT
ANTWERPEN-BELGIE
TEL: 09 32 3 651 54 56
FAX: 09 32 3 652 19 52

Vraag vrijblijvend een demonstratie

SC211

PIETER KEES STEEN SR.
CONSTRUCTEUR EN TECHNISCH ADVISEUR.



12 september: Z.510 wordt gedoopt te Zeebrugge

13 Divisie-admiraal Jozef De Wilde voorgedragen als vice-admiraal en stafchef van de Zeemacht.
14 In Rupelmonde wordt de achtste volledig afgewerkte tripartite mijnenjager M.922 Myosotis, gebouwd in Oostende, te water gelaten.
14 Het gewezen Oostvlaamse vissersdorp Boekhoute zet vierdaagse "Garnaalfeesten" in.
15 Zoekaktie in Oostendse pakhuizen door de Opsporingsbrigade van de Douanen en Accijnzen levert 500 kg illegaal opgeslegen tong en kabeljauw op.
16 Oostende vishandelaar André Gryson verkozen tot voorzitter van de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars in opvolging van Roland De Bruycker.
22 Berendrechtsluis te Antwerpen (lengte tussen de buitendeuren: 500 m), grootste sluis ter wereld, wordt officieel in gebruik genomen.
26 Openbare verkoop van onroerende bezittingen van de rederscoöperatieve Scap in Oostende.
26 Inhuldiging van nieuw gebouw voor het Loodswezen in Oostende.

OKTOBER

1 Eerste nummer van "Visaktua" verschijnt, het driemaandelijks officiëel orgaan van de Belgische Beroepsfederatie voor Viskleinhandelaars.
1 Vice-admiraal Jozef De Wilde volgt Edmond Poullet op als stafchef van de Zeemacht.
1 Burggraaf Etienne Davignon zetelt als nieuwe voorzitter van de raad van bestuur van Belgisch grootste scheepvaart-maatschappij CMB.
10 Bristolkanaal (Ices-gebied VII,f,g) gesloten voor tong- en scholvisserij.
12 Gemeenschapsminister van Binnenlandse Aangelegenheden en Openbaar Ambt Luc Van den Bossche, op werkbezoek in Oostende, bezoek de vismijn. Op een persontmoeting maakt hij de betoelaging van 20 miljoen voor de uitvoering van de eerste renovatiefase bekend.
13 In Zeebrugge wordt het Studie- en Aktiecentrum ter Bevordering van de veiligheid op Zee en in de Visafslagen (SACV) opgericht op initiatief van de ACV-beroepscentrale CVD.
20 Tweedaagse bijeenkomst in Brugge van de producentenorganizatie uit de EG-lidstaten.
20 Nieuwe N.73 Kotje verkoopt eerste vangst in Nieuwpoort.
25 Reder François Vlietinck (59) overleden.
29 Opening "Week van de visserij" in Blankenberge.
30 Icelandair brengt eerste lading IJslandse vis naar Oostende.
.... In Oostduinkerke overleed reder André Calcoen (61).

NOVEMBER

2 Lichtmatroos Pascal Laurens (21) van de Z.70 overlijdt bij een ongeval in de Engelse haven Newhaven.
4 Ierse Zee (Ices-gebied VII,a) gesloten voor kabeljauw.
6 "Orde van de Haring" opgericht in Nieuwpoort
11 Westvlaamse Provincieraad verwerpt amendement om de provinciale premie voor nieuwbouw-vissersvaartuigen opnieuw in te voeren.
17 Heistse sportvisser Eric Van Hulle is onvindbaar nadat zijn verlaten bootje door de reddingsdiensten leeg aangetroffen wordt.
18 Jaarlijks banket van het Nationaal verbond der Belgische Visventers in Oostende.
20 Opsporingsbrigade van de Douanen en Accijnzen legt beslag op 900 kg "zwarte" vis en een bestelwagen in Zeebrugge. De bestuurder wordt opgeleid.
22 De raadkamer van de rechtbank in Brugge beslist geen vervolging meerin te stellen naar de scheepsramp met de Herald of Free Enterprise. Het dossier wordt overgemaakt aan de Britse justitie omdat het schip onder Britse vlag voer en er alleen Britse slachtoffers vielen.
23 Bootje van twee Oostendse sportvissers slaat te pletter op golfbreker voor het casino. Vislosser Fernand Doom overlijdt aan de gevolgen van het ongeval terwijl zijn zoon Pascal een armbreuk oploopt.
27 Bij kontrole in Oostende vismijn wordt beslag gelegd op 350 kg tong en twee personen worden voor ondervraging opgepakt.
30 Noordzee gesloten voor tongvisserij.

DECEMBER

4 Oostendse Persklub kent "Gouden Matille" toe aan Jan Dreesen, gepensioneerd keuronderofficier-oppermeester van de Zeemacht, medewerker van het maritiem tijdschrift Neptunus en kapitein op het koninklijk jacht "Avila".
5 Na heel wat problemen rond de samenstelling is de "Vlaamse Havenkommissie" geïnstalleerd
6 Arrest Onderzoeksraad voor de Zeevaart in de scheepsramp met de Z.200 Tijl Uilenspiegel. Het dossier wordt geklasseerd als een arbeidsongeval veroorzaakt bij het inhalen van overladen netten.
6 Douane- en inspektiediensten leggen in Zeebrugge beslag op een lading tong en kreeft die aan de verplichte veiling onttrokken werd.
9 25-jarig bestaan van het kontaktblad "Paster Pype" gevierd in Leffinge.
12 Golf van Biscaje gesloten voor tongvisserij wegens overschrijding van globaal kwotum (TAC). Belgische vangsthoeveelheid bedraagt echter nog 50 ton tong die pas volgend jaar mag opgevist worden.
13 Nieuwe boek "De Vlaamse Zeevisserij" van Georges Devent voorgesteld in Brugge.
14 Noordzee gesloten voor visserij op makreel.
14 V.Z.W. Nautische Centrum opgericht.
18 Visserijministers van de EG-lidstaten beslissen over TAC's en kwota voor volgend jaar.
29 Dubbeldik eindejaarsnummer van "Het Visserijblad" rolt van de persen.

Samenstelling en foto's: Guido Walters

Och, Zeetje van Oostende,
gegroet zijt mij,
met nieuwejaar;
en laat tot 's werelds ende
mij loopen langs
uw waterbaar!

Zij 't iedereen geweten,
't zij waar gij ook
uw golven giet,
geen mate en kan 't gemeten
hoe geren, zeetje,
het volk u ziet!

De winden mogen snoeren,
de dood mag in
de diepten het
belonken en beloeren,
't betrouwt op U
zijn visschersnet.

En, levende, of vergaande,
met luider stemme
en altegaar,
zoo roept het, rechtestaande,
U, zeetje een
zalig nieuwejaar!...

Guido Gezelle
(Kortrijk, 27 december 1896)



Priester-dichter Guido Gezelle (° Brugge, 1 mei 1830,† Brugge, 27 nov. 1899) was een gevierd en bemind leraar aan het Klein Seminarie te Roeselare (1857-1859). Miskend door de fransgezinde hogere geestelijke overheid en de liberale flaminganten werd hij overgeplaatst als onderpastoor te Brugge en Kortrijk. Na de krenkende behandeling is Gezelles poëzie ongeveer dertig jaar verstomd. Na eerherstel in 1886 werd de fijne individualiteit van zijn dichtertaal en het welluiden gebruik van de Vlaamse moedertaal hem ook buiten Vlaanderen als een verdienste aangerekend. Zijn bekendste dichtbundels: "Kerkhofblommen" (1858), "Vlaemsche Dichtoefeningen" (1858), "Kleengedichtjes" (1860), "Gedichten, Gezangen en Gebeden" (1862), "Liederen, Eerdichten et Reliqua" (1880).

Na 1889 publiceerde de oude dichter zijn meest voldragen en hartstochtelijke poëzie in "Tijdkrans" (1893), "Rijmsnoer om en om het jaar" (1897) en "Laatste verzen" (1902).

☞

Guido Gezelle, Paster Pype en de Oostendse visserij

De jaarwende is een gepaste gelegenheid om een korte ode aan de zee en aan het vissersvolk te publiceren. Uitgerekend een stukje hartstochtelijke poëzie van priester-dichter Guido Gezelle. Met het innige natuurgevoel - "zijne ziel lag vol sluimerende zangen" - schreef Gezelle talrijke gelegenheidsgedichten waarvan we er onze lezers een aanbieden. HVB vond in Gezelle-kenner Willy Muylaert een welwillende medewerker die de band tussen Gezelle, de zee en de visserij in een historische kontekst plaatste. (gw)



De pastorie van Stene-Dorp, gebouwd in 1764, met het (verdwenen) inkomboogje waar Guido Gezelles broer als 52-jarige pastoor van 1898 tot 1903 zijn intrek nam.

"Och, Zeetje van Oostende": een optimistische nieuwjaarsgroet die de toen 66-jarige Gezelle eind 1896 - toen hij te Kortrijk woonde en vrijgesteld van elke priesterlijke bediening zich volledig kon uitleven in dichtkunst en taalarbeid - stuurde aan Alfons Elleboudt, uitgever van "De Zeewacht" waarvan het eerste nummer van de pers rolde op 6 december 1896. Gezelle schreef het gedicht op 27 december 1896 en het verscheen in "De Zeewacht" van 3 januari van het nieuwe jaar. Het hoeft ons niet te verwonderen dat de Meester het gelegenheidsgedicht schreef: hijzelf had nagenoeg zijn hele leven journalistieke arbeid verricht te Brugge en te Kortrijk en het zal hem allicht een waar genoegen geweest zijn dit gedicht te laten verschijnen in een nieuw "katholiek, volksgezind weekblad voor burger en werkman" en bovendien Vlaams, een welkome verschijning in het franslievende Oostende.

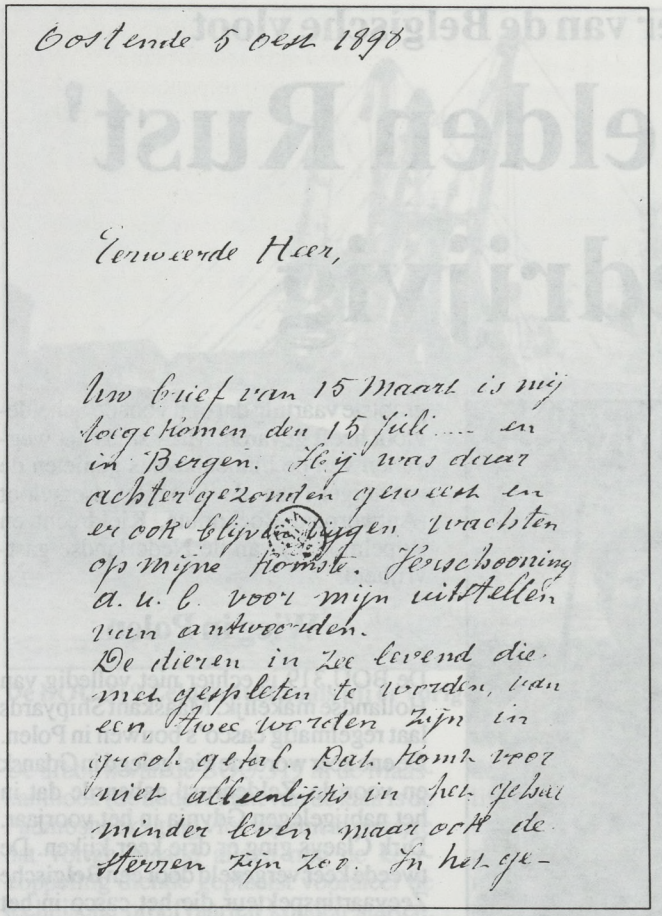
Met de eerste versregel geeft Gezelle onmiddellijk de juiste toon aan: het vertrouwelijke, wat liefelijke diminutief "Zeetje" dat ongetwijfeld wat aanleunt bij het Oostendse dialect ("Zaitje" in het Oostends Woordenboek van R. Desnerck). Het vertrouwen en betrouwen laat de dichter overigens nadrukkelijk blijken in de tweede strofe: hoe zwaar de storm ook loeit, hoe angstvallig de dood ook loert: *"'t betrouwt op u / zijn visschersnet" en "hoe geren, zeetje / het volk u ziet!"*.

Ooit was het gedicht in het bezit van Gezelles neef, Frank Lateur (= Stijn Streuvels). Heden bevindt de originele handgeschreven versie zich bij diens erfgenamen. Hoewel Gezelle geen kind van de zee was, had hij toch van in zijn prille jeugd, als kleine jongen van 8-9 jaar, kennis kunnen maken met de zee en het vissersvolk toen hij mee mocht met zijn vader Pier-Jan op inspektiereis in de pas met helm beplante duinen tussen De Haan, Heist en Knokke. Pier-Jan, die tuinier was, had deze supplementaire opdracht van staatswege weten te bemachtigen. De zee en de visserij imponeerde Gezelle in hoge mate: hij zag er evangelische handelingen en motieven in.

Gezelles Kortrijkse vriend, dokter Emiel Lauwers, getuigt hierover in zijn "Schriften" (1931): *"Al wat de scheepvaart, de vischvangst, de zeden van de visschers aangaat, de legenden die hier of elders aan de vischvangste gebonden staan, 't wierd ons al uiteengedaan"*, of hoe rijk kon Gezelle zijn Engelse lessen die hij er gaf stofferen! Waar haalde hij die kennis dan? Ongetwijfeld voor een grootstuk bij "Paster Puupe", Hendrik Pype (1854-1924), sedert 1886 aalmoezenier van de Zeedienst en kort nadien stichter van de Vrije Vissersschool. Pype had in 1882 zelfs een scheepvaartmuseum ingericht op de hoek van de Oosthelling en de Van Iseghemlaan. Gezelle zal er wel op bezoek geweest zijn. In een brief van 5 augustus 1898 antwoordt Pype op een vraag van Gezelle in verband met de primaire levensvormen in zee: *"De dieren in zee levend die met gespleten te worden, van een twee worden zijn in groot getal. Dat komt voor niet alleen in het geheel minder leven maar ook de sterren zijn zoo. In het gediertje dat op den ondersten trap staat, voor zoover men tot nu toe kent, vindt men nog wat veel raarder. Daar heeft men twee voortplantingen, soms drij; zij zetten zich voort met zich te breken of gebroken te worden,"* (fragm.). Deze biologische uitweiding illustreert Gezelles nooit aflatende belangstelling voor alles wat leeft in 'Gods wondere schepping', ook voor de kleinste levensvormen!

Gezelle heeft meermalen te Oostende ingescheept voor zijn Engelandreizen, dit onder meer in zijn hoedanigheid van professor en vice-rector van het Engels Seminarie te Brugge (1860) of soms ook als begeleider van Mgr. Waffelaert, bisschop van Brugge, naar het dochterklooster van het Brugse Engels Klooster in de buurt van Londen. Maar het beeld uit zijn kindertijd zal hem wel het trouwst bijgebleven zijn en de Oostendse vissers - *"Het vrije Oostendsche volk, 't voorvaderlijke, 't christen geslacht, 't roekeloos zeeminnend vlaamsche diet"*, zoals Gezelle ze typeerde - worden vooral in zijn later dichtwerk prachtig geëvoceerd: zo onder meer in "IJslandvaarders" (voor dit gedicht ging hij te rade bij pastoor Pype), "Storm op zee", "De Visscher" uit zijn rijke bundel "Rijmsnoer, of uit "Tijdkrans", het majestueuze dicht "o, Schoone witgetopte baren". Al deze gedichten zijn barstenvol natuurgeweld, maar ook tekenen zij diep het volle mensenleven, het lief en leed van eigen volk.

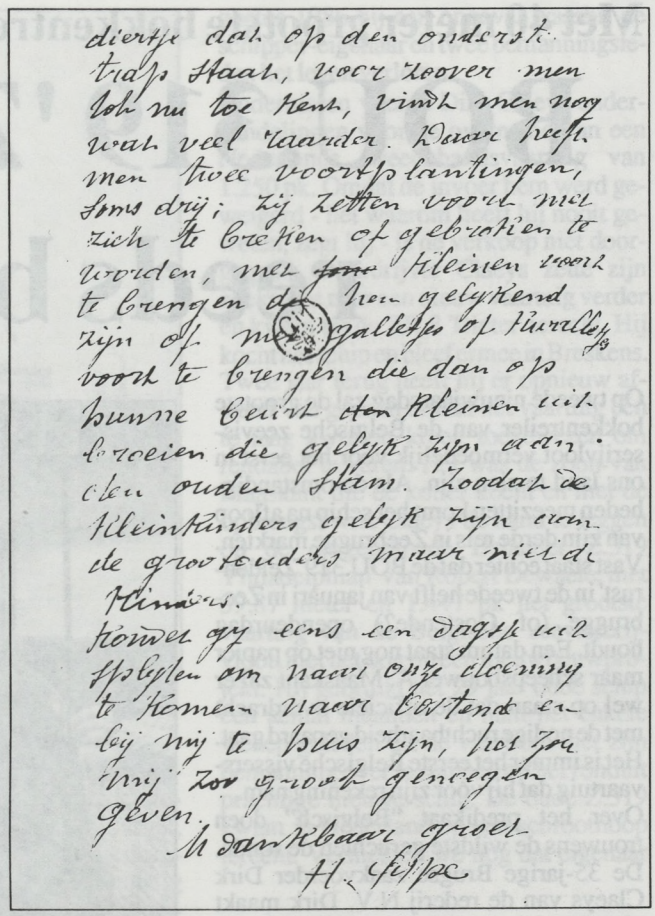
Niet ver van Oostende, te Stene, woonde Josef, Gezelles jongste broer. Na achtereenvolgens onderpastoor te zijn geweest ☞



Oostende 5 aug 1898

Eerweerde Heer,

Uw brief van 15 Maart is mij toegekomen den 15 Juli.... en in Bergen. Hij was daar achtergezonden geweest en er ook blijven liggen. Wachten op mijne komste. Verschooning a. u. l. voor mijn uitstellen van antwoorden.
De dieren in zee levend die met gesplete te worden, van een, twee worden zijn in groot getal. Dat komt voor niet alleenlijk in het gebied minder leven maar ook de Heeren zijn zoo. In het ge-



diertje dat op den onderste trap staat, voor zoover men tot nu toe kent, vindt men nog wat veel taaaider. Daar heeft men twee voortplantingen, soms drij; zij zetten vooral met zich te vreten of gebraken te worden, met ~~some~~ kleinen voort te brengen die hun gelijkend zijn of met gallets of kwallen voort te brengen die dan op hunne beurt den kleinen uitbroeien die gelijk zijn aan den ouden stam. Zoodat de kleinkinders gelijk zijn aan de grootouders maar niet de kinders.
Komer gij eens een dagje uit blijven om naar onze doening te komen naar Oostende en bij mij te huis zijn, het zou mij zoo groot genoegen geven.
Met dankbaar groet
H. Pype

Een brief van Paster Pype aan Guido Gezelle, gedateerd 5 augustus 1898, waarin Pype uitleg geeft over de primaire levensvormen in zee en hun voortplanting.

te Klerken en te Zillebeke werd hij - mede door broer Guido's voorspraak bij de bisschop - pastoor te Stene. Hij overleed er in juni 1903 en uit Streuvels' "Kroniek van de familie Gezelle" weten we dat hij zich gedroeg als het enfant terrible van de familie. Omdat hij te Stene woonde achtte hij het nodig in zijn pastorietuin een verzameling stenen aan te leggen ... Hij kwam schromelijk te laat op broer Guido's begrafenis en liep bovendien tijdens de dienst ettelijke keren naar buiten. Zijn broers dichterschap wist hij niet altijd te appreciëren: *"Onzen Guido wordt ambetant, hij kan niets meer zien of hij maakt er nen dicht over"*. Met Eugène Van Oye (1840-1926), die sedert 1874 een dokterspraktijk had in Oostende, onderhield Gezelle een drukke Korrespondentie. Van Oye was een van Gezelles leerlingen uit zijn eerste poësisjaar (1857-58) te Roeselare en voor hem dichtte Gezelle de overbekende en zeer gevoelsgeladen gedichten als "Dien avond en die rooze", "Ik misse U", "Een bonke keerzen kind" en nog andere. Als poëet was Van Oye geen hoogvlieger en Gezelle wist het. Maar het verdriette hem niet, wel dat hij zijn uitverkoren leerling niet tot het priesterschap had weten te overtuigen deerde hem. Maar de vriendschap bekoelde niet: zij korrespondeerden over taalkundige aangelegenheden (o.a. over Oostendse uitdrukkingen) en Van Oye berichtte Gezelle ook over schrijnende familiale toestanden in verband met ziekte en overlijden. *"Verlange om nog nen keer, zonder nasleep, naar Oostende, dat is naar u te komen"*, schrijft Gezelle in juli 1886, maar de bezoeken blijven karig. In mei 1887 schrijft hij nog verschonend: *"Ik ben dikwijls met herte en geest te Oostende en bij de uwen"*. Tot in Gezelles laatste levensjaar blijft Van Oye brieven schrijven naar de Meester...
Een der grootste Gezellekenners, met name prof. dr. F. Baur (Rijksuniversiteit Gent) was leerling in het Oostendse atheneum van 1998 tot 1904 en had er ook een kortstondige leeropdracht. Op het terrein van de wetenschappelijke Gezellestudie is zijn verdienste ongemeen belangrijk. Hij had onder meer het leeuwenaandeel in de monumentale zogenaamde Jubileumuitgave van Gezelles werk (verschenen tussen 1930 en 1939). Maar in het gezelschap van deze eminente wetenschapper dreigen we even verwijderd te geraken van Gezelles geliefde "kuste van Westvlaanderen", waar de dichter op de "zandhils" de eindeloze verten aanschouwde en waar hij zo graag "het gedruis" hoorde weerklinken op de duinen, in afwisseling met het "wistlen" van het zand en het joelen van de wind: een geweldig en steeds terugkerend lied!

W. Muylaert

Willy Muylaert

De auteur van deze bijdrage, Willy Muylaert (38) uit Blankenberge, is een gewaardeerd Gezelle-kenner. Hij studeerde bibliotheekwetenschappen te Brussel en is werkzaam als dienstleider in de Stedelijke Openbare Bibliotheek "De Biekorf" te Brugge.
Hij publiceerde boeken en literaire bijdragen in diverse tijdschriften, o.m.: "Guido Gezelle en Brugge" (1980), "Karel De Wolf en zijn Brugse Volk" (1983), "Pieter Joost de Borchgrave (1979), "De hoorn des overvloeds: 1302 in de Vlaamse letterkunde" (1987), "Gezelle en de H. Arnoldus (1987): "De relatie Gezelle-Carton: een inleiding (1986); "Gezelle en Conscience: enkele raakpunten (1983), "Gezelle sterft niet" (1981); "Sporenthematiek in de Zuidnederlandse dichtkunst voor Consciences 'Leeuw van Vlaanderen'" (1977).

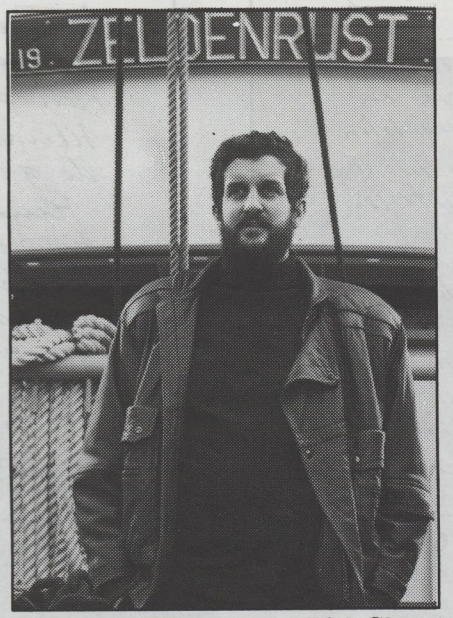
Met 40 meter grootste bokkentreiler van de Belgische vloot

BOU.319 'Zelden Rust' reeds bedrijvig

Op tweede nieuwjaarsdag zal de grootste bokkentreiler van de Belgische zeevisserijvloot vermoedelijk voor het eerst in ons land te zien zijn. Als de omstandigheden meezitten komt het schip na afloop van zijn derde reis in Zeebrugge markten. Vast staat echter dat de BOU.319 'Zeldenrust' in de tweede helft van januari in Zeebrugge (of Oostende?) opendeurdag houdt. Een datum staat nog niet op papier maar scheepsbouwer A. Maaskant zal er wel op staan dat de officiële overdracht met de nodige ruchtbaarheid gepaard gaat. Het is immer het eerste Belgische vissersvaartuig dat hij voor zijn rekening nam.
Over het predikaat "Belgisch" doen trouwens de wildste geruchten de ronde. De 35-jarige Brugse zaakvoerder Dirk Claeys van de rederij N.V. Dirk maakt zich daar geen zorgen over. "Het schip is volledig eigendom van de rederij waarvan ik de zaakvoerde ben. Buiten mijn familie zijn er geen andere aandeelhouders." Om dit te staven gooit hij de bijlage van het Belgisch Staatsblad op tafel waarin de jongste kapitaalsverhoging van zijn onderneming vermeld staat. "Natuurlijk is het een 'Hollands' schip wat de conceptie, bouw, uitrusting en visserijmetode (met een korte pees van tien meter) betreft, maar voor de rest is de BOU.319 voor honderd procent Belgisch."

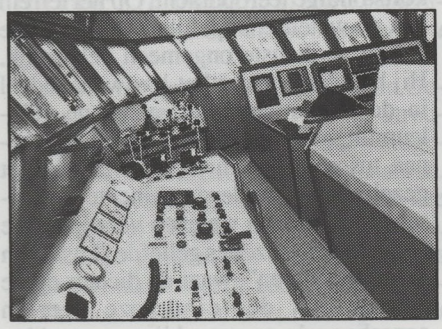
Thuishaven Breskens

De schrapping van Z.319 Philadelphian van de officiële lijst in november wees erop dat de nieuwe 319 niet lang meer op zich zou laten wachten. In het augustusnummer kondigde HVB reeds de bouw van een vervangsvaartuig voor de Z.319 aan op de werf Maaskant Shipyards in Stellendam. Het in Polen gebouwde en gedoopte casco was enkele weken voordien reeds in de Deltahaven aangekomen. Dat het schip (theoretisch) Boekhoute als thuishaven zou krijgen was wel een verrassing. Het wees er meteen op het een vaartuig onder de Scheldevloot zou ressorteren en dus meer in Breskens en andere Nederlandse haven dan bij ons te zien zou zijn. Reder Claeys heeft daar als vrije ondernemer geen moeite mee. "Met mijn vorig vissersschip BR.8 Dieter was ik er steeds te zien. De service was er even goed als de



De 35-jarige Brugse reder Dirk Claeys die het grootste vaartuig van de Belgische zeevisserijvloot in de vaart bracht.

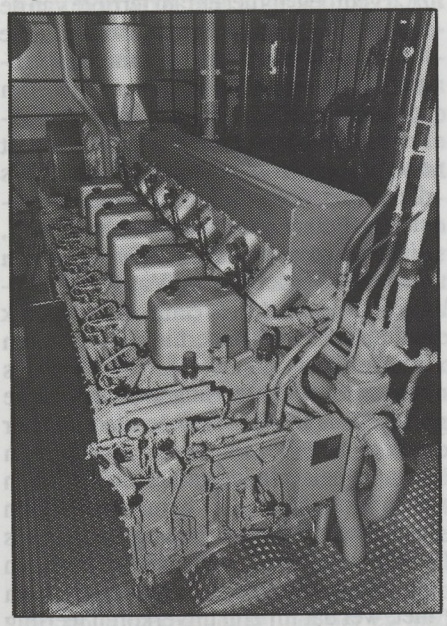
opbrengst die ik er kon maken. Ik voelde me er thuis. Waarom zou ik dan weglopen van de plaats waar ik alle faciliteiten kreeg en de beste ervaringen opdeed? Eenvoudig door mijn schip onder te brengen in de Scheldvloot was dit mogelijk. Daar is toch niets verkeerd aan." Uiteindelijk is de BOU.319 een schip zoals men er in het verdwenen Scheldehaventje Boekhoute nooit een gezien heeft (*). Met een lengte van 40,20 meter is de nieuwe bokkentreiler ongetwijfeld het grootste vaartuig dat ooit voor de Scheldevloot heeft gevaren. Maar sinds het wegvallen van de binnenhavens genieten de vaartuigen van de Scheldevissersvloot (Antwerpen, Boekhoute, Kieldrecht en Rupelmonde) van de Nederlandse gastvrijheid.



Zicht op de ruime brug van de BOU.319 Zeldenrust.

Wieg in Polen

De BOU.319 is echter niet volledig van Hollandse makelijk. Maaskant Shipyards laat regelmatig casco's bouwen in Polen. De ene keer wordt de kiel gelegd in Gdansk en voor de 'Zeldenrust' gebeurde dat in het nabijgelegen Gdynia in het voorjaar. Dirk Claeys ging er drie keer kijken. De tweede keer vergezeld door een Belgische Zeevaartinspekteur die het casco in het droogdok keurde. Naar Pools gebruik werd het casco op de werf gedoopt. Tijdens de plechtigheid op 29 juni trad een bediende van de werf op als doopmeter terwijl er volgens de plaatselijke traditie geen peter bij te pas komt. De week nadien was het casco klaar en werd door een Poolse sleper bij Maaskant in Stelledam afgeleverd.



In vergelijking met de dieselmotor van de grote Nederlandse kotters is de 1.200 pk-motor van de BOU.319 eerder bescheiden.



De BOU.319 Zelden rust zoals hij er vorige week in Breskens te zien was

De afbouw van de BOU.319 in de Maaskanthoek (de andere kant van de kaai is de Padmoshoek) ging vlot vooruit in zoverre dat vorige maand alleen nog de keerkoppeling diende geplaatst vooraleer de technische proefvaarten konden starten. De scheepvaartinspektie onderwierp het schip tijdens een vaart van de Haringvliet naar Scheveningen aan de stuur-, anker- en andere stabiliteitsproeven en torsietrillingmetingen vooraleer haar fiat te geven. De bokkentreiler doorstond het onderzoek zonder problemen. Eenmaal in het bezit van de zeebrief trok het schip met zijn negenkoppige bemanning ter zeevisserij. Met William Neyts als schipper en zoon Peter Neyts als machinist, stuurman Robbert Van Belzen, matrozen Dirk Claeys (jawel, de eigenaar), André Neyts, Kees en Jan Van Belzen, Robert De Groote en Piet Ryheul werden de eerste vangsten gemaakt.

Bulbsteven

Maaskant stond volledig in voor de verdere afwerking van de BOU.319. Bijstraling van het casco, plaatsing van de motoren, "kotteren" van het schroefasgat, plaatsing van de straalbuis en de trommelier, bouw van de brug in zeebestendig alumium enz. Het meest opvallende kenmerk van het vaartuig is de indrukwekkende bulbsteven. Dit biedt het schip een trimmogelijkheid van 40 centimeter. Dit betekent dat met een volgelopen voorsteven de achtersteven tot met deze afstand kan opgelicht worden. Voor het binnenvaren van ondiepen haven is dit voor een schip dat 5,20 meter diepgang heeft een enorm voordeel. De 'Zeldenrust' verbergt nog meer innovaties. Ondermeer de toepassing van de kimkoeling en een uitgebreid elektrisch net op wisselstroom. Op zichzelf is dit laatste niet ongewoon. Maar insiders weten dat voor de werking van een electromechanische winch gelijkstroom nodig is. Bij de BOU.319 zorgen de draaistroomgeneratoren voor die omvorming.

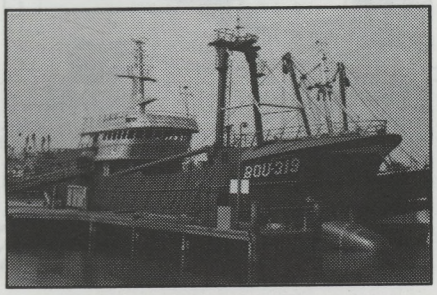


Het casco, nog niet voorzien van de sierschouw, zoals het er op de Poolse werf bijlag.

Geboren zeeman

Reder Dirk Claeys is van jongsaf vertrouwd met de zee. Niet direkt een als een telg uit een traditioneel vissersgeslacht aan boord van een kotter. Jaren was hij druk doende op zijn sportvissertje. Omden brode deed hij met een vishandel van zijn vader de markten, niettegenstaande zijn diploma van technisch leraar elektriciteit. Tot hij in kontakt kwam met Eugène Vlietinck van de Z.512 'El Cid'. In 1982 kocht hij de 400 pk-er. Niet voor lang echter want het jaar daarop doet hij het schip al van de hand aan René Calcoen uit Nieuwpoort die de bokker omdoopte tot N.512 'Ingrid'. Het vaartuig zonk in augustus 1986 bij een ongeval waarbij de schipper-eigenaar en twee bemanningsleden het leven verloren.

Ondertussen voerde Dirk Claeys onderhandelingen voor de overname van een Nederlands tweedehandsvaartuig van 1.250 pk. Omdat de invoer hem werd geweigerd - het waarom heeft hij nooit geweten, zegt hij - is de verkoop niet doorgegaan. Doordrijver Claeys zette zijn zoektocht naar een nieuw vaartuig verder en kwam bij de BR.8 'Dieter' terecht. Hij kocht het schip en bleef ermee in Breskens. Twee jaar terug heeft hij er opnieuw afstand van gedaan omdat het vaartuig een te laag kwotum kreeg toegewezen om rendabel te varen. Het was de zoon van Maaskant die de kotter kocht en met de opbrengst wist Claeys de hand te leggen op de omgebouwde IJslander Z.319 'Philadelphian' van Robert Dewaele, met 39,87 meter en 1.447 pk het grootste vaartuig van de Belgische zeevisserijvloot, met het oog op een nieuwbouwprojekt. Hij gebruikt het 29 jaar oude schip een achtal maanden en nam het enkele weken geleden uit de vaart om met zijn bemanning over te stappen op het ronduit prachtige nieuwe schip. De oude Z.319 kwam in Nederland op een schroothoop terecht. Vermelden we nog dat eigenaar



De BOU.319 tijdens de afbouw in Stelledam.

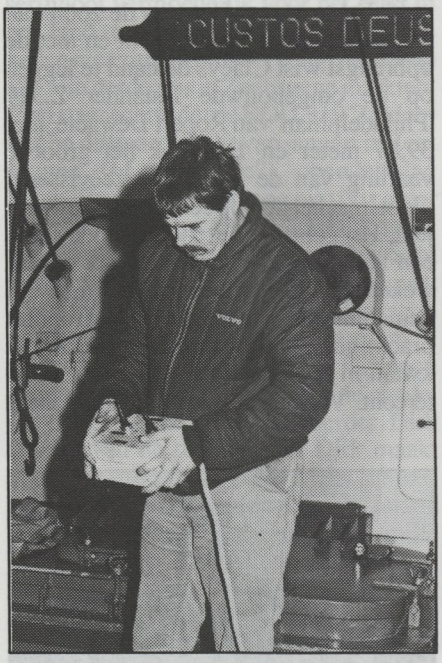
Dirk Claeys tijdens de bouwperiode niet stil zat. Naast de onvermijdelijke beslommeringen die een dergelijk projekt met zich meebrengt volgde hij nog een bijscholing. Het leverde hem onlangs het brevet van motorist ter kustvisserij op. Dat is echter onvoldoende om het bevel te voeren over zijn eigen schip. De ondernemer blijft dan ook niet bij de pakken zitten. Hij heeft trouwens nog meer plannen in zijn achterhoofd, maar daar komen we ten gepaste tijde op terug.

Tekst en foto's: Guido WALTERS

(*) Het Oostvlaamse dorpje Boekhoute is gelegen aan een inham van de Westerschelde, de Braakman genaamd. Via Terneuzen was er een rechtstreekse verbinding met de Noordzee. Het was tot voor de oorlog een bloeiend vissersdorp met een garnaal- en mosselvloot. In 1948 werd de zijarm afgesloten. De indijking was in 1952 beëindigd. De Braakman was nog slechts een binnenmeer, volledig op Nederlands grondgebied, gebruikt voor watersportrekreatie.

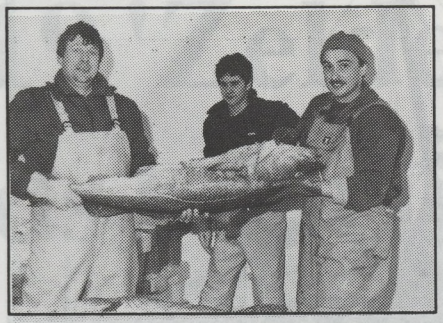
Z.571 Custos Deus verkoopt ook in Zeebrugge

Donderdavond 14 december om 22 uur lag de Z.571 Custos Deus opnieuw aan de loskaai in Zeebrugge. Jelle Kramer, een telg van een oud en wijdvertakt Urker vissersgeslacht dat bijna "historische rechten" kan laten gelden, laat uw verslaggever aan boord. Ik ben trouwens niet de eerste gast. Inspekteur Boerhave is reeds eerder afgedaald in de gekoelde opslagruimte waar meer dan 600 kisten (van 40 kg), zeer royaal afgeijsd, klaar stonden. Schipper "Kurtje" Rau, die mij eerst argwanend als een EG-inspekteur aanzag, was meteen



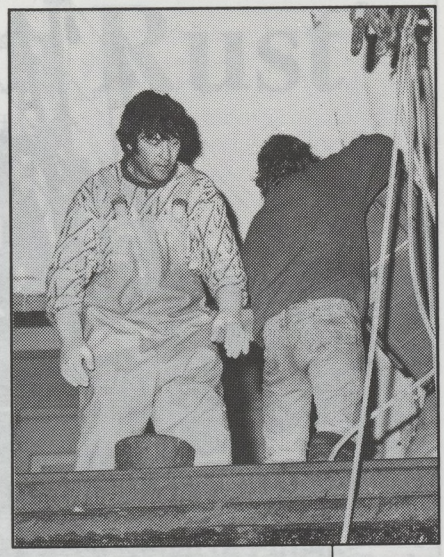
Jelle Kramer leidt het lossen van het schip. (foto gw)

gerustgesteld toen ik hem verzekerde dat hij bij een "kontrole" van "Het Visserijblad" niets te vrezen had.
Jelle Kramer informeerde voor alle veiligheid nog even naar mijn vreedzame bedoelingen en voegde er meteen aan toe dat hij de bijdrage in ons vorig nummer aandachtig had gelezen. Het is ons trouwens niet onbekend dat HVB ook over de Moerdijk in trek is. De Hollandse interesse voor de Belgische visserij is trouwens niet nieuw. Kramer junior was dan ook niet gelukkig met de uitlating dat de Z.571 geen Belgische antecedenten had. "Dit is een Belgisch schip" zei hij met nadruk. "De schipper is een Vlaming en een gedeelte van de bemannig is dat ook. Het maatschappelijk kapitaal van de vennootschap is voor tachtig procent Belgisch en de financiering gebeurde eveneens op de Belgische kapitaalmarkt" verzekertde de hij. Maar wij waren niet gekomen om daar over te redetwisten. Aan boord is het duidelijk dat Jelle de scepter zwaait. De maatschappelijke zetel van de eigenaar, Rederij



De bemanningsleden Rudi Kieckens naast Auke Visser en Fokke Hoekstra die wel weg weten met de grote kabeljauw. (foto gw)

Rudo B.V.B.A., mag dan al op het adres van een kleine minderheidsaandeelhouder uit Westkapelle staan, de zaakvoerders Jelle en Klaas Kramer zijn rasechte Nederlanders.
De grote bokkentreiler loste dus nogmaals in Zeebrugge, omdat dit om de drie maanden vereist is om het Belgische inschrijvingsnummer te behouden. Naast de schipper is Rudi Kieckens het tweede Belgische bemanningslid naast de Nederlanders Auke Visser en Fokke Hoekstra. Met z'n allen verloopt het lossen per zeven kisten vrij vlot. De sorteerders hebben overigens de handen vol om het tempo bij te houden. 450 kisten vis, 150 bakken tong en 30 manden tarbot moet eruit. De lege bakken kunnen niet tijdig afgevoerd worden omdat er niet eens wagentjes ter beschikking staan. De kritiek dat we hier vijfentwintig jaar achterop lopen is dan ook niet uit de lucht. In Urk en in het Friese Harlingen waar de Z.571 meestal komt loopt alles veel vlotter, zegt de bemanning. Het ziet er dus niet naar uit dat het schip meer dan nodig in onze vismijnen zal te zien zijn. (gw)



Schipper Kurt Rau vangt de kisten op de kade op. (foto gw)



De Z.571 maakte gebruik van de droogzettingsinstallatie van Beliard om bijgewerkt te worden. (foto gw)

Veranderingen in de "Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen" NOVEMBER 1989

Verandering van tonnenmaat:
Z.16 KON-TIKI, eigendom B.V.B.A. Kon-Tiki, Canadezenstraat 86, 8380 Lissewege-Brugge 5
-Bt.: 189,36; Nt. 59,00
-Zeebrief: 6.11.89
Wijziging benaming onderneming + adresverandering:
O.705 MORNING STAR, eigendom B.V.B.A. Morning Star, Eeuwfeestlaan 46, 8390 Knokke-Heist (tel. 050-60.60.13)
-Zeebrief: 13.11.89
Inbouw nieuwe motor:
Z.70 't WESTDIEP, eigendom P.V.B.A. Rederij Branding, Kapellestraat 167, 8401 Bredene
-Motor: Caterpillar, 221 kW, 300pk, bouwjaar 1989
-Zeebrief: 14.11.89
Geschrapt:
Z.319 PHILADELPHIAN, eigendom N.V. Dirk, Monnikenwerve 25, 8000 Brugge
-Geschrapt: 20.11.89

Beëindigingspremies voor twee vaartuigen

De sloopprémie, in het officiële jargon beëindigingspremie, werd dit jaar gevoelig opgetrokken. Het aangepaste KB waarin de verhoging van 30.000 frank per gesloopte ton naar 90.000 frank (degressief naarmate de tonnenmaat stijgt) werd vastgelegd, liet tot in februari op zich wachten. Voor de betaling van de premies bevatte de ontwerp-begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor 1989 een bedrag van 40 miljoen (tegenover 18 miljoen voor '88 die onaangeroerd bleef wegens uitblijven van het bewuste KB). Omdat het om een EG-aanbeveling aan de nationale overheden gaat neemt de Europese Gemeenschap de helft van de toegekende beëindigingspremies voor haar rekening indien aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan. Het doel van de maatregel is de vlootkapaciteit te verminderen door een aantal vaartuigen uit de beroepsvisserij weg te nemen. In tegenstelling met de vroegere sloopprémieregeling is hier dus in geen geval sprake van vervangingsnieuwbouw. Wie van de beëindigingspremie gebruik wenste te maken moest trouwens ook zijn vislicentie inleveren. Vooral om die laatste reden werd de beëindigingspremie niet entoesiast onthaald.
Er waren dan ook weinig reders die een aanvraag indienden. Uiteindelijk werden slechts twee beëindigingspremies toegekend. De vraag van de Rederscentrale om de termijn die op 30 april afliep tot 30 juni te verlengen vond geen gehoor.
Alleen aanvragen van de reders van de Z.201 'Marie-Madeleine' en de Z.321 'Aurora' werden ingewilligd, niettegenstaande er een klein probleem gerezen was in verband met de vereiste gepresteerde zeedagen van een der vaartuigen. De aanvraag van de Rederij White Horse voor de Z.519 kon wegens laattijdigheid niet meer worden ingewilligd. De vennootschap is ondertussen in handen van een nieuwe eigenaar-vishandelaar. Er blijft onduidelijkheid bestaan over de uiteindelijke bestemming van het beschadigde schip. Na de stranding in Seaford eind vorig jaar was er sprake van een overname van de bokker met het oog op een nieuwbouwprojekt, maar de omstandigheden hebben daar uiteindelijk anders over beslist.

IdP bouwt nieuwe Z.186

De Oostendse scheepswerf Industrielle des Pêcheries zit voorlopig niet om werk verlegen. Het bedrijf heeft de handen vol met onderhouds- en herstellingswerken. De werf kreeg ook de opdracht om een nieuwe bokkentreiler Z.186 te bouwen ter vervanging van de Z.186 'Shannon' (bouwjaar 1975) van de rederij Crevits en Zonen uit Lissewege, van zodra het NMKN-dossier goedgekeurd is.

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

Het koudste, het best bewaarde.
Schilferijsfabriek
Everest
Hendrik Baelskaai 40, 8400 Oostende Tel: 059 / 32 00 07

SCHEEPSSMEDERIJ
n.v. SCHOCKAERT O.
H. BAELSKAAI 7 – 8400 OOSTENDE
∅ (059) 32.04.88
ALLE HERSTELLINGEN
EN ONDERHOUD

Proficiat aan de familie Claeys

en de bemanning van de

BOU319 Zeldenrust

Maaskant Shipyards wenst allen tevens een voorspoedig 1990



MAASKANT KOTTERS BEWIJZEN HUN DIENST... JAAR IN JAAR UIT

Ieder zijn vak

MAASKANT SHIPYARDS

Hoofdkantoor en correspondentieadres: Postbus 12, 3250 AA Stellendam
Tel: 01879-1477 - Telex 26695 - Fax 01879-3112
Lierenfabriek/Scheepsbouw: Havenkade 14, 4311 BA Bruinisse
Tel. 01113-1710 - Fax 01113-2390

Aannemers niet geïnteresseerd in ruwbouw Oostendse vismijn

Nu er na jaren eindelijk beweging kwam in het renovatiedossier voor de Oostendse vismijn heeft het openen der prijsoffertes een domper op het entoesiasme gezet. Voor de diverse loten kwamen er wel prijsaanbiedingen uit de bus behalve voor de het lot 1 "algemene bouwwerken" waarmee de ruwbouw wordt bedoeld. Omdat de gegadigde loodgieters, schrijnwerkers en electriciens op die manier niet aan de slag kunnen keek het stadsbestuur naar een andere oplossing uit. Deze onverwachte wending betekent opnieuw vertraging.

Voor de toewijzing van de andere werken van de eerste renovatiefase daagden voldoende kandidaten op. Dakwerken Huro uit Oostnieuwkerke kan voor 7,7 miljoen aan de slag. Robuco uit Buggenhout krijgt 1,15 miljoen na plaatsing van de vloer- en muurbekleding. De firma EMS uit Sint-Truiden kwam met 14 miljoen als goedkoopste uit de bus voor de plaatsing van de isolatiepanelen. Masson Door uit Oudenaarde mag poorten en deuren vervaardigen voor bijna 11 miljoen terwijl het Kortrijkse bedrijf Electric Engineering de elektriciteitswerken ter waarde van 7,8 miljoen voor zijn rekening neemt. Tenslotte kreeg het bedrijf Zephyr uit Vremde de opdracht voor de koelinstallatie voor de prijs van 1,7 miljoen.

Onderhandse toewijzing

Op de Oostendse gemeenteraadszitting van donderdag 21 december formuleerde het schepenkollege een nieuw voorstel om uit het slop te geraken. Aan de raad werd gevraagd om de algemene bouwwerken onderhands te gunnen na de mislukte algemene offerte-aanvraag. De raad knikte voor akkoord, want er is haast bij had burgemeester Goekint laten verstaan. Het hele dossier zit immer in de begroting van '89. Ook deze procedure kan echter nog problemen opleveren indien de kostprijs tien procent boven de raming komt te liggen. Dan moet het stadsbestuur een afwijking aanvragen aan de hogere overheid wat opnieuw tijd kost.

De kostprijs van het totaal der werken werd op 56,5 miljoen geraamd waarop een overheidstussenkomst van dertig procent is verleend. Het stadsbestuur deed eveneens beroep op de EG-subsidie maar het blijft ondertussen wachten op een beslissing.

Drukte in Oostendse vismijn

Maandag 4 december losten niet minder dan 17 vaartuigen hun vangsten in Oostende. Ondermeer twee IJslanders die elk 800 bennen op de markt brachten. In totaal 166 ton vis en ruim 14.000 kg tong. Door de sluiting van de tongvisserij op de Noordzee en de Golf van Biskaje waren de bodemvissers allemaal aangewezen op de west. De helft van de vaartuigen, waaronder een viertal Zeebruggenaars, had meer dan duizend kilogram tong aan boord. Een vaartuig verkocht zelfs 4.000 kg tong en 230 bennen vis. De aanvoer was dermate groot dat de vloer van de vismijn onvoldoende plaats bood om alle bakken uit te zetten. Enkele vaartuigen moesten dan ook naar de haringhal verhuizen.

"Vliegende vis" was er die dag niet bij. De importeur liet het op het laatste ogenblik afweten. Wel waren er 's anderendaags in Zeebrugge twee containers IJslandse vis op de markt. Maar de aanvoer per vliegtuig gaat verder. In het vooruitzicht van de eindejaarsfeesten kwam Icelandair nog tweemaal neergestreken op het Oostendse tarmac. Aan boord opnieuw schelvis, kabeljauw en nu ook zeewolf en zelfs Noordatlantische kweekzalm van eerste kwaliteit. Een gedeelte van de lading ging naar de afslag waar voor de catfish tot 192 frank werd gehaald. Een ander gedeelte van de lading bestond uit bestellingen van bedrijven en vishandelaars.

Niettegenstaande de grote aanvoer op 4 december, goed voor een besomming van 16 miljoen frank, werd geen nieuw dagrekord gevestigd. De hoogste besomming voor dit jaar dateert van maandag 23 januari met een opbrengst van 19,5 miljoen. Voor de hoogste dagopbrengst moeten we evenwel teruggaan naar maandag 8 december 1986 toen voor het eerst in de geschiedenis van de Oostendse vismijn de kaap van 20 miljoen werd genomen. Die dag zorgden 28 vaartuigen voor een gezamenlijke aanvoer van 266 ton vis en 18 ton tong, goed voor een rekordbesomming van 21,5 miljoen frank. (gw)

Vismijn Oostende besomt een miljard

Zoals het al vijf jaar het geval is zal de jaarbesomming in de Oostendse vismijn opnieuw boven het miljard uitstijgen. Vorig jaar werd afgesloten met 1,024 miljard. Eind november was Oostende niet zover meer van dat cijfer verwijderd. Met 956 miljoen voor de eerste elf maanden was er nog 68 miljoen nodig om het resultaat van vorig jaar te evenaren. Ondertussen werd op 11 december reeds de kaap van één miljard gerond. Maar daarmee blijft Oostende nog een stuk beneden de jaaromzetten van 86 en 87 toen telkens meer dan 1,2 miljard werd gehaald. In elk geval ging de visverkoop er dit jaar niet op achteruit aangezien de besomming eind november reeds 47 miljoen boven het cijfer van vorig jaar lag.

Tijdens de voorbije elf maanden bestond de aanvoer uit 10,4 miljoen kilogram visserijprodukten. Net als in de andere vissershavens is ook in Oostende het aanvoergewicht de laatste jaren gedaald. De Oostendse afslag kreeg 776.066 kg minder vis te verwerken.

ZV-rekordbesomming in het gedrang?

Eind november werd in de Zeebrugse vismijn voor 1,648 miljard frank vis geveild. Ten opzichte van vorig jaar is dit een toename met 102 miljoen of gemiddeld 9,2 miljoen per maand. De hogere besommingen zijn hoofdzakelijk toe te schrijven aan de stijging van de visprijzen. De gemiddelde visprijs, tong niet meegerekend, is de voorbije maanden toegenomen. Daarnaast werd ook veel meer tong aangevoerd, niettegenstaande het totaal aanvoergewicht voor de eerste elf maanden 1.135 ton lager lag dan op hetzelfde tijdstip vorig jaar.

De mogelijkheid dat de Zeebrugse Visveiling een nieuw jaarrekord vestigt blijft dus aanwezig. Vorig jaar was de jaaromzet (1,760 mld) gedaald ten opzichte van 1987, het beste jaar uit de geschiedenis van de Zeebrugse vismijn met een omzet van 1,827 miljard. Eind november lag de opbrengst maar 179 miljoen meer beneden het absolute rekordcijfer. Een maandomzet van die orde is in normale omstandigheden haalbaar.

December '88 was goed voor een opbrengst van 205 miljoen. De marktontwikkeling is echter niet vergelijkbaar met de situatie van vorig jaar. Niet alleen de schuld van het stormweer van de voorbije weken. Ook de sluiting van de Noordzee voor tongvisserij half december, gevolgd door de Golf van Biscaje drukte de aanvoer van de rendabelste platvis. De bodemvissers moeten het nu redden in het oostelijke deel van het Kanaal (Ices-gebied VII,d) waar nog een aanzienlijke hoeveelheid tong beschikbaar is. Maar ook de aanslepende wrijvingen tussen de vismijndirektie en sommige reders laat wellicht sporen na. Wanneer sommige schepen Zeebrugge de rug toekeren en in Zeeuwse havens verkopen dan heeft dat onbetwistbaar een weerslag op het resultaat van de ZV. De komst van enkele ☞

grotere schepen die anders nauwelijks in Zeebrugge aan de afslag komen, kan de pil enigszins vergulden. Vooral als een reder na een dispuut over enkele kilogram deelvis in Oostende opnieuw naar Zeebrugge trekt. Uitgerekend de dag waarop de Z.96 een miljoenenbesomming lukt zoals er sinds de suksesrijke tongvangsten in het voorjaar van '86 geen meer geweest zijn. (gw)

Omzet Nieuwpoortse vismijn fel gedaald

De laatste jaren zat de omzet in de Nieuwpoortse vismijn in de lift. Dit jaar moet er een pas teruggezet worden. Tijdens de eerste elf maanden van het jaar boekte de stedelijke vismijn een totale brutobesomming van ongeveer 150 miljoen. Tel daarbij een vermoedelijke opbrengst van tien miljoen voor de maand december dan komt het jaarcijfer op 160 miljoen uit. Vorig jaar was de Nieuwpoortse vismijn goed voor een omzet van bijna 174 miljoen frank.

Bouwdossier nieuwe Zeebrugse visveiling rond

De direktie van de Zeebrugse Visveiling heeft het bouwdossier voor de nieuwe visveiling in achterhaven ingediend. Ondertussen blijft het wachten op de reakties van de bevoegde administraties die het dossier onderzoeken. Van zodra een gunstige beslissing in de bus valt kan de ZV met de werkzaamheden aan de nieuwe veilingshal en de loskade starten.
Ondertussen wordt het huidige komplex verder onderhouden zoals het hoort. Het heraanleggen van de kadestrook tussen de haven en de visveiling is met enkele maanden vertraging aangevat. Ondertussen werd op de parkeerruimte rond de vismijn reeds een nieuwe bovenlaag aangelegd. De direktie heeft ook de indeling en toewijzing van de parkeerplaatsen laten onderzoeken met het oog op een vlottere verkeersstroom.

Weigering inschrijving geveilde vis levert visafslag Urk zware boete op

Degemeente Urk moet als eigenaar van de plaatselijke afslag een boete van 381.000 gulden (bijna 7 miljoen frank) betalen. Daar bovenop heeft de ekonomische rechter in Zwolle een voorwaardelijke straf uitgesproken waarbij de afslag voor drie maanden wordt stilgelegd indien de feiten zich gedurende een proefperiode van twee jaar zouden herhalen. Kernvraag in het geding is de vraag of de gemeentelijke afslag verplicht is de registratienummers te registreren van de schepen die hun vangsten via de tussenhandel op de veiling aanbieden (in Nederland bestaat de rechtstreekse veilplicht niet).
De 381.000 gulden boete hebben betrekking op de periode van mei tot september van dit jaar. Omdat de vis niet gemerkt was kon geen kontrole uitgeoefend worden op de vangsthoeveelheden. De rechtbank heeft er terdege rekening mee gehouden dat de gemeentelijke overheid geenszins overtuigd is van haar ongelijk in de zaak. In het vonnis wordt deze onwil bestraf met een voorwaardelijke stillegging van de afslag. De som die Urk aan de staat moet betalen bestaat uit een boete van 55.000 gulden voor de administratieve ovetredingen (de officier van justitie eiste aanvankelijk 135.000 gulden), vermeerderd met een bedrag van 326.000 gulden aan wederrechterlijk genoten voordeel voor ten onrechte geveilde vis. Het vonnis is bij het kollege van burgemeester en wethouders zwaar aangekomen. Het bestuur overweegt nu de mogelijkheid om beroep aan te tekenen. Daarmee is de zaak niet volledig afgehandeld want de wethouder voor visserijzaken en de direkteur van de visafslag moeten zich in februari nog verantwoorden voor hun aandeel in de frauduleuze handelingen waarvan de rechtbank hen beschuldigd.

N.52 in Stellendam

De onlangs van eigenaar veranderde N.52 Sea Hunter (voordien De Kottens II) onderging verbouwingswerken op de werf Padmos in Stellendam. De Eurokotter van de Oostendse rederij Jami kreeg een volledig vertimmerd visruim, onderging een schroefwissel en kreeg een nieuwe Mitsubishi dieselmotor van 300pk. De bokkentreiler van de reders Milo Maesen en Marc Dezutter is ondertussen al opnieuw in bedrijf.
Bij Padmos in Bruinisse wordt ondertussen werk gemaakt van de onderdelen voor de nieuwe Z.200 waarvan het casco op de West-Vlaamse Scheepswerven in Oostkamp zijn voltooiing nadert. In het bijhuis worden de mast en de aluminium deuren vervaardigd die bij de verdere afwerking van de bokkentreiler door de Zeebrugse Scheepswerven NV (een partnerschap van Padmos en Joël Verheyen) zullen geplaatst worden.

Span in Scheveningen

Twee Belgische spanvissers liepen vorige maand binnen in de haven van Scheveningen met stukgetrokken netten. De vaartuigen N.525 Golfbreker en de Z.569 Blauwvoet hebben enkele dagen later hun rondvis laten veilen. Speciale redenen om er terug te keren hebben ze niet aangezien de prijzen er niet hoger liggen dan in Zeebrugge.

Z.16 Kon-Tiki II vernieuwd

Op de werf van Machinefabriek J. Luyt in Den Oever kreeg de Zeebrugse bokkentreiler Z.16 Kon-Tiki II een nieuwe stuurhut aangemeten. Tevens kwam er een inrichting van de bemanningsruimte bij te pas en werd de elektrische installatie aangepast. De visverwerkingsuitrusting werd aangevuld met een vangstsorteerinstallatie en een spoelmachine.
Ook de Z.5 Drakkar liep even langs bij Luyt om er hoofdmotor te laten nakijken wegens opgelopen schade. Het euvel werd ter plaatse hersteld.

N.22 vaartuig van de maand

In dit extra eindejaarsnummers verschijnt geen "Vaartuig van de maand". Vanaf volgende maand wordt de reeks voortgezet. In het februarinummer wordt de bladzijde gewijd aan het Nieuwpoortse vaartuig N.22 Zeester.

In een Oostends ziekenhuis overleed op donderdag 14 mei gewezen visser en vislosser Urbain Vileyn, weduwenaar van Anna Rigaux. De Vuurtorenaar werd geboren in Adinkerke op 14 mei 1909.
Eveneens in Oostende overleed een dag later rustend visser Pierre Carbon, echtgenoot van Irene Hoste. De gepensioneerde visser werd op 3 april 1907 in Oostende geboren en woonde eveneens op de Vuurtorenwijk. Hij overleed in Oostende op vrijdag 15 december.
We vernamen ook het overlijden van de Nieuwpoortse oud-visser en reder Marcel Depotter. De weduwnaar is begin december ingeslapen op 83-jarige ouderdom. Marcel Depotter uit de Kokstraat was na de oorlog reder van de kustvaartuigen Z.419 en N.725 Anna.

Vindt v.z.w. Nautisch Centrum een oplossing voor vestigingsplaats van de simulatorbrug?

Komt er weldra een einde aan de vier jaar aanslepende diskussie over de vestigingsplaats van de simulator voor het visserijonderwijs? Het onderwerp kwam reeds zo vaak in de aktualiteit zonder dat de betrokken partijen een akkoord bereikten. Tussen de vijf visserijscholen aan de kust bestond geen eensgezindheid over de inplantingplaats van de dure visserij- en navigatiesimulator. Dergelijke apparatuur plaatsen in alle visserijscholen was van meetaf uitgesloten. Onbetwistbaar is het voor het visserijonderwijs geen overbodige luxe om over een simulatorbrug te kunnen beschikken. Het is alvast de bedoeling van een nieuwe v.z.w. om aan de kar te duwen zodat de apparatuur er tegen volgend schooljaar komt.

Het hete hangijzer blijft de inplantingsplaats waarover geenszins eensgezindheid bestaat. In de Vlaamse Raad pleitte volksvertegenwoordiger Manu Desutter voor de Rijksvisserijschool te Heist als vestigingsplaats voor het op te richten nautisch centrum. De Oostendse volksvertegenwoordiger Laridon vond net als burgemeester Goekint dat de simulator in Oostende moet komen, waar een meerderheid van de leerlingen uit het visserijonderwijs een opleiding volgt. Op het kabinet van onderwijsminister Coens werd al eerder beweerd dat de simulatiebrug best in het "neutrale" RVA-gebouw in Zeebrugge zou ondergebracht worden. Maar tot op heden liet een definitieve beslissing op zich wachten.

Op donderdag 14 december deed zich een nieuw feit voor dat echter geen aanwijzing over de definitieve vestigingsplaats inhoudt. De werkgevers- (Rederscentrale) en werknemersorganizaties uit de zeevisserijsektor richtten toen de V.Z.W. Nautisch Centrum op. Doel van de vereniging is een bijdrage te leveren in de praktische bijscholing op het vlak van visserij en navigatie aan de leerlingen uit de visserijscholen en aan allen die erom verzoeken. De v.z.w. gaat van start onder het voorzitterschap van Etienne Crosse, sekretaris van de liberale vakbond in Brugge. De 58-jarige Bruggeling is bekend als lid van de "Bijzondere Raadgevende Commissie voor de Visserij" (de vroegere "Bedrijfsraad") en zetelt ook in het Paritair Comité voor de Visserij. De vereniging wil in de eerste plaats voorstellen formuleren. Een van de mogelijkheden is leasing van de apparatuur. Bij het Brusselse elektronisch bedrijf SAIT bestaat de mogelijkheid om de simulatie-apparatuur voor een termijn van zeven jaar in huur te nemen. De jaarlijkse kost met inbegrip van een instrukteur zou rond de zeven miljoen frank schommelen. Dergelijke overeenkomst sluit een definitieve aankoop niet uit en biedt ook de garantie dat Sait Electronics steeds de modernste apparatuur die op de markt is, ter beschikking stelt. Andere instanties geven de voorkeur aan New Holland dat eveneens over degelijk instruktiemateriaal beschikt. De financiering zou gedeeltelijk kunnen gebeuren door tussenkomst van het Zeevisserijfonds en met betoelaging door de provincie en het ministerie van onderwijs en de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemideling (VDAB).

Leden van de v.z.w. Nautisch Centrum zijn Jef Deroose, Fred Wittevrongel en August Puystiens namens de werkgevers en Ivan Victor, Michel Claes en Etienne Crosse vertegenwoordigen de werknemers.

Goede resultaten bij SAIT

Het Brusselse elektronisch bedrijf SAIT Electronics, gespecialiseerd in elektronisch materiaal voor de scheepvaart, plukt de vruchten van de herstrukturering die twee jaar terug werd ingezet. Volgens een mededeling van de raad van bestuur zal het boekjaar 1989 met een bevredigend winstcijfer worden afgesloten. Ook voor volgend jaar zijn de verwachtingen goedgestemd.

De raad van bestuur ontlastte Paul Willems, afgevaardigde-bestuurder en direkteur-generaal, van de dagelijkse leiding. De raad heeft hem benoemd tot ondervoorzitter. Guy Seutin en Christiaan De Muynck zullen vanaf 1 januari als direkteur-generaal fungeren en samen met François Leyder het direktiekomitee vormen.

60 jaar Brusselle Marine

Het personeel van het Nieuwpoortse bedrijf NV Brusselle Marine Industries vierde in de Meli het 60-jarige bestaan van het gespecialiseerde metaalkonstruktiebedrijf. Dit gebeurde voor het eerst zonder de anwezigheid van de stichter, Andre Brusselle, die in maart op 81-jarige leeftijd overleed. Het bedrijf is gespecialiseerd in de bouw van vislieren. Het Nieuwpoortse bedrijf heeft op dit vlak internationale faam. Bij Brusselle werken 130 personeelsleden.

Caterpillar breidt uit

Het onderdelendistributiecentrum van Caterpillar in Grimbergen is aan uitbreiding toe. Op het 22 hektare uitgestrekte bedrijfsterrein worden volgend jaar twee hoogstapelmagazijnen met een totale oppervlakte van 20.000 vierkante meter gebouwd. De afdeling in Grimbergen bedient 400 vestigingen in meer dan honderd Europese, Afrikaanse en Oosterse landen. Er zijn 500 mensen tewerk gesteld. Het bedrijf is een onderdeel van de Amerikaanse multinational Caterpillar, gespecialiseerd ontwerpen en produceren van konstruktiematerieel en (scheeps)-motoren.

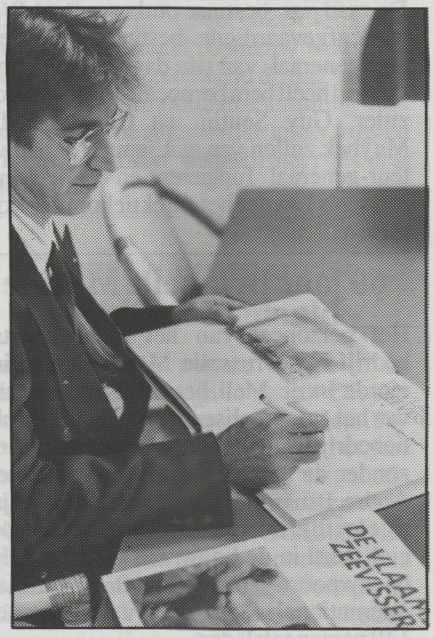
HAEGEMAN P.V.B.A.

SLIJPESTEENWEG 36
8432 LEFFINGE
✆ (059) 30.14.34

VERWARMING
▪
SANITAIR
▪
DEGELIJK MATERIAAL
▪
GOEDE AFWERKING

Multinet NV, H. Baelskaai 12, 8400 Oostende. Tel: 059/ 32 12 10
Nu ook te verkrijgen:
-Garnalenfluwe voor kustvisserij en eurokotters
- Netwerk voor gullenvisserij en haringkorren

De maand in beeld





De auteur Georges Devent signeert de eerste exemplaren (foto links), terwijl algemeen direkteur Freddy Pollet van de Zeebrugse Visveiling zijn exemplaar inkijkt. (foto's gw)

"De Vlaamse Zeevisserij" is uit

Het nieuwe boek over de visserij is een aangename verrassing geworden. Weliswaar staat het bol van nostalgie, maar dat doet niets af van de waarde van het werk. Zoals we dat gewoon zijn van het Brugse uitgevershuis geeft Marc Van De Wiele kwaliteit voor het geld dat de belangstellende aan de uitgave wil spenderen. Zowel druktechnisch als naar inhoud is "De Vlaamse Zeevisserij" een voltreffer. Het boek, samengesteld door de Heistse verzamelaar Georges Devent is gelukkig meer dan een kijkboek geworden. De 400 foto's uit de periode 1875-1955 zijn voorzien van een begeleidende tekst, met uitzondering van een reeks beelden achteraan waarbij een woordje uitleg niet zou misstaan. Voor de rest niets dan lof. Zeker voor de mooie paginavullende kleurenreproduktie van visserstaferelen die met de steun van de Zeebrugse Visveiling het lijvige boek (208 blz) een meerwaarde verschaffen. (gw)

"De Vlaamse Zeevisserij" door Georges Devent, werd uitgegeven op formaat 31,5 x 24,5 cm in harde kaft. Het boek is verkrijgbaar in de boekhandel en kost 1.750 frank.



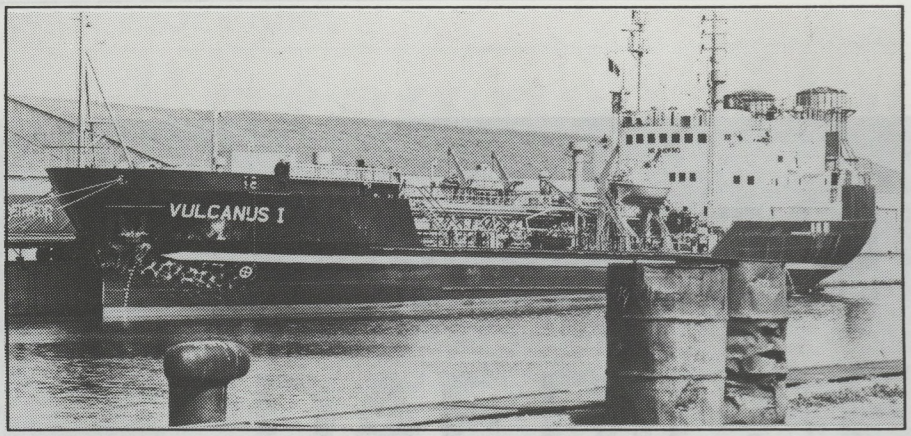
Auteur Georges Devent omring door uitgever Marc Van de Wiele, vormgever Johan Mahieu, ZV-direkteur Pollet en de verzamelaars Gustaaf Haerinck, Walter Dobbelaere en Jef Klausing die foto's afstonden. (foto gw)



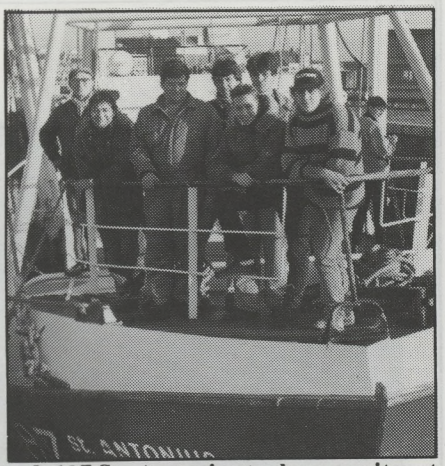
Voor de O.305 François Musin (bouwjaar 1948) die sinds 1972 geen deel meer uitmaakt van de visserijvloot is blijkbaar nog een toekomst weggelegd. De eigenaar - een Spaanse Brusselaar - wil het schip inzetten voor sardienentransport tussen Spanje en Marokko. Op de scheepslift van IdP kreeg het vaartuig nog een laagje verf vooraleer de overtocht aan te vatten.



Wat krijgen de vissers zoal in hun netten? Uiteraard vis, maar ook al eens ongewenste steenbrokken, een haai of een oud kanon. De O.51'Stormvogel' kreeg tijdens een reis naar de west dan weer een klipanker in de korre. Meer dan de prijs van het ijzer is het zware stuk natuurlijk niet waard, maar schipper Fred Decuyper en zijn bemanning hadden er toch de handen vol mee om het aan boord te halen.



Het afvalverbrandigsschip Vulcanus I ligt al twee jaar in de Oostendse achterhaven. Overaanbod aan verbrandingsschepen voor chemisch afval en nieuwe reglementeringen zetten de rederij Ocean Combustion Services (OCS) ertoe aan het schip te koop te stellen.



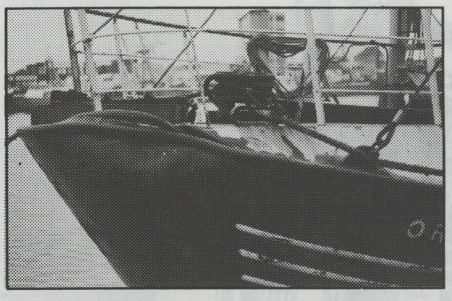
De O.187 St.-Antonius trok er op uit met Eric Marijse en VTM-Soundmixpresentator Bart Kaëll voor een fotosessie op zee. Onder leiding van Hennaert werd het gezelschap in de sluizen uitgewuifd.



De N.408 Speranze (ex-Z.408) van Noël Kieckens is opnieuw te koop. De Oostduinkerkse reder kocht het vaartuig begin dit jaar en liet het eind april in Nieuwpoort herdopen.



De folkloristische dansgroep "De IJslandvaarders" uit Koksijde, gesticht in 1948, gaat er ook volgend jaar mee door. Tijdens het afgelopen jaar waren ze in elk geval van de partij voor de Garnaalstoet, de Praalstoet, de Vissersstoet, op de plaatselijke kermissen en ook buiten de gemeente was te groep te zien.



De schade aan de Z.37 Orca na de aanvaring met een Italiaans vrachtschip vorige maand viel nog mee. Het ongeval met de onverlichte cargo had in elk geval veel erger kunnen zijn.



In Oostende was er een beperkte aanvoer van verse zalm. De Ijslandse importeur Magret Jonsdottir laat aan mevrouw Ronny Gekiere en havenkapitein Ghijs zien wat ze te bieden heeft.



De nieuwe stafchef van de Zeemacht, vice-admiraal Jozef De Wilde, in gesprek met stafonderofficier op rust Jan Dreesen, laureaat voor de jongste "Gouden Matille" van de Oostendse Persklub.

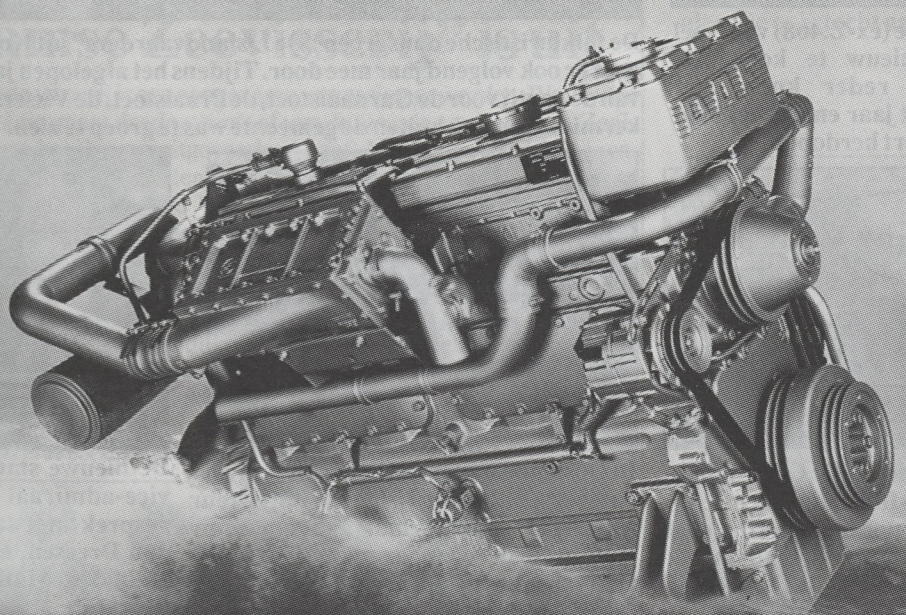




Door stakingen in de Britse en Franse havens werden de laatste weken enkele ferries naar onze kust afgeleid. De Pride of Winchester (ex-Viking Viscount) kwam drie maal met vracht en passagiers naar Oostende (foto links), terwijl Zeebrugge het bezoek kreeg van Sally-Line vrachtferries die normaal tussen Duinkerke en Ramsgate varen. (foto's M. Louagie)

DAF DIESEL

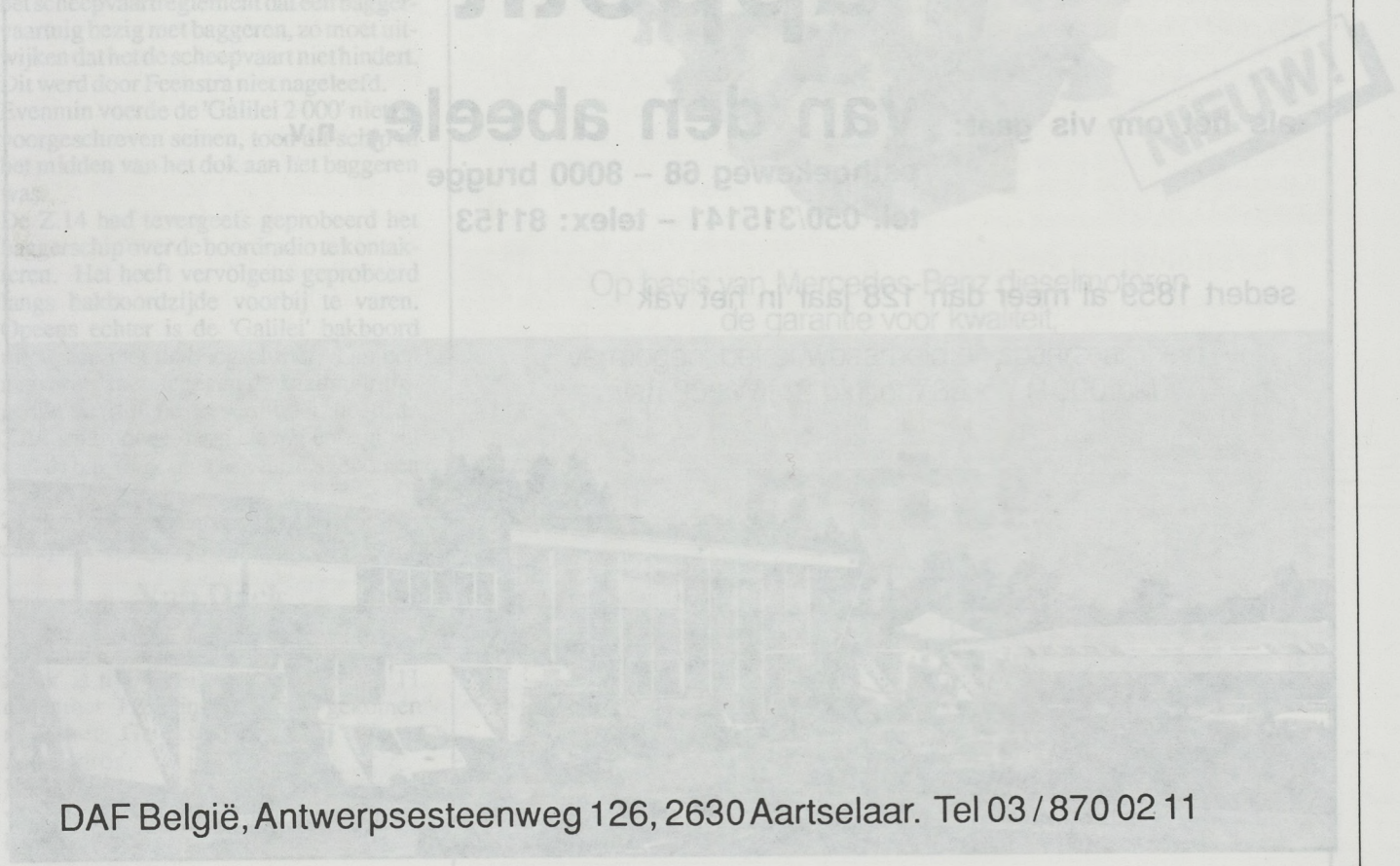
STERK BETROUWBAAR EN VOORTVAREND



DAF

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

DAF DIESEL
Wenst u voor 1990 eenbehouden vaart en een goede vangst.



DAF België, Antwerpsesteenweg 126, 2630 Aartselaar. Tel 03 / 870 02 11

Hoeveel is een paar ?

Tijdens de zitting van zes december behandelde de Onderzoeksraad voor de Zeevaart een aantal gevallen. Daarnaast werd uitspraak gedaan inzake het vergaan van de Z. 200. Gezien het belang van deze laatste uitspraak hebben we deze elders in dit blad afzonderlijk — en uitgebreid — behandeld.

Poesters

De matrozen *Johnny Deley* en *Jean-Pierre Vercnocke* van de 0.216 'Henri-Jeanine' moesten komen uitleg verschaffen over het niet op post zijn toen ze van wachtdienst waren op 8 april 1988. Beiden hadden een feestje gebouwd aan boord en dit bezegeld met het drinken van een paar poesters (koffie met cognac Bressac). Voor Deley is een paar poesters een twaalftal of een dozijn en voor Vercnocke is een paar een half dozijn.
De Rijkskommissaris zal later vorderen.

Sluisdeur geramd

Schipper *Stephan Dewulf* van de O.309 'Jacob Van Maerlant' werd met een vermaning bedacht door de Rijkskommissaris en dit om een overtreding op voorschrift 2 van het IAR dat zegt: *"Niets in deze voorschriften onheft een vaartuig, zijn reder, kapitein of bemanning van deze verantwoordelijkheid voor de gevolgen van deze nalatigheid in de naleving van deze voorschriften, dan wel van onachtzaamheid van enige voorzorgsmaatreglen die volgens het gewone zeemansgebruik of door de bijzondere omstandigheden waarin het vaartuig zich bevindt, geboden is."*
Op 25.11.87 kwam de O.309 in aanvaring met de sluisdeur van de vissershaven te Oostende waarbij de hydraulische pomp van de sluis beschadigd werd. Aan boord van de O.309 was de machinebediening op de brug defekt en moesten de bevelen voor de motorbediening mondeling doorgegeven worden. De Rijkskommissaris stelde dat de schipper assistentie van een sleepboot had moeten vragen om het schip in het vissersdok te brengen.

Slachtoffer van polemiek?

Advokaat *D. Vandelacluze* kwam schipper *André Beernaert* van de Z.324 'Wielingen' verdedigen naar aanleiding van een gevorderde schorsing van vijf dagen voor een verlopen mosterrol en het verzuimen van het invullen van het logboek.
De verdediger meende dat de schipper het slachtoffer was van een polemiek tussen de Rijkskommissaris en het vakblad van de Rederscentrale en vroeg de schorsing om te buigen tot een vermaning, te meer daar zijn cliënt reeds bij minnelijke schikking een boete betaalde voor de korrektionele rechtbank.
R. Carly bleef bij zijn standpunt van vijf dagen schorsing. De Raad zal later uitspraak doen.

Schorsing

Tegen schipper *A. Rathé* van de N.75 'Sarvy' werd door de Rijkskommissaris een schorsing van drie dagen gevorderd bij verstek.
De N.75 beging op 6 januari 1989 een overtreding op de voorschriften van het verkeersscheidingsstelsel door een verkeersbaan schuin te kruisen. Voor *A. Rathé* is dat de eerste keer en vandaar de milde eis.

Robert Coelus

"appetit"

als het om vis gaat: van den abeele, n.v.
pathoekeweg 68 – 8000 brugge
tel. 050/315141 – telex: 81153

sedert 1859 al meer dan 128 jaar in het vak



Aanvaringen

Op de zitting van 20 december deed de onderzoeksraad twee uitspraken i.v.m. aanvaringen waarbij vissersvaartuigen betrokken waren.

Brandon star

Tussen de Z.14 'Brandon Star' en het baggerschip 'Galilei 2 000' deed zich een aanvaring voor in het dok van de vissershaven van Zeebrugge op 22 oktober 1987.
De rederij *De Nul*, eigenaar van de 'Galilei 2 000' diende bij de verzekeraars van de Z.14 een schade-eis in van 837 000 frank.
Schipper *Eric Vantorre* van de Z.14 werd door de onderzoeksraad buiten de zaak gesteld en hem werden ook geen beroepsfouten aangewreven.
Op de 'Galilei 2 000' werd het bevel gevoerd door de Nederlander *Feenstra*, die zelfs geen Belgisch brevet had om het gezag te voeren. Omwille van zijn nationaliteit kan door de onderzoeksraad tegen deze schipper geen tuchtmaatregel genomen worden.
Tijdens het onderzoek is gebleken dat de verklaringen van de betrokkenen tegenstrijdig waren. Eveneens bleek dat *Feenstra* niet erg op de hoogte was van de voorschriften van het internationaal reglement ter voorkoming van aanvaringen.
In ieder geval bepaalt het artikel 10 van het scheepvaartreglement dat een baggervaartuig bezig met baggeren, zo moet uitwijken dat het de scheepvaart niet hindert. Dit werd door Feenstra niet nageleefd.
Evenmin voerde de 'Galilei 2 000' niet de voorgeschreven seinen, toen dit schip in het midden van het dok aan het baggeren was.
De Z.14 had tevergeefs geprobeerd het baggerschip over de boordradio te kontakteren. Het heeft vervolgens geprobeerd langs bakboordzijde voorbij te varen. Opeens echter is de 'Galilei' bakboord uitgegaan met de boegschroef. Om een aanvaring met de tegen de kaaimuur liggende vaartuigen te vermijden heeft de Z.14 stuurboordroer gegeven en zou het met de baggerboot in aanvaring gekomen zijn.
Zoals reeds vermeld, werd de Z.14 niet aansprakelijk gesteld.

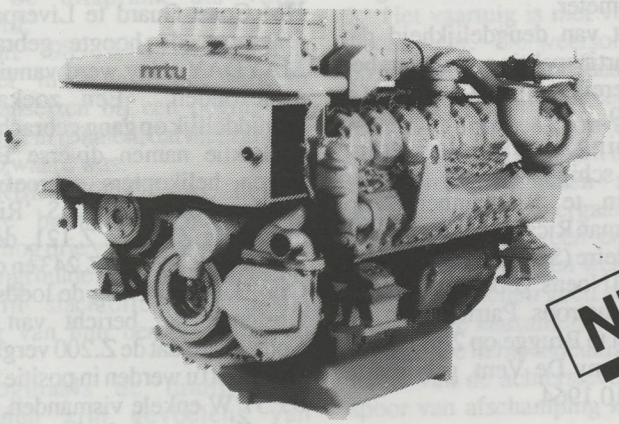
Van Dyck

Stuurman *Jan Slosse* van de Z.162 'Van Dyck' is tijdens zijn wachtdienst op 11 december 1987 in aanvaring gekomen met het Griekse ertsschip 'Kavo Alexandros'.
Dat laatste vaartuig bevond zich in een voorbehouden ankergebied op de Westhinder-Vlissingen-route.
Het Griekse schip lag ten anker, vertoonde de voorgeschreven lichten en ook het dek was verlicht.
Bij kalm weer en een goede zichtbaarheid is de Z.162 omstreeks 2.15 u praktisch onder een rechte hoek op het stuurboordachterschip van het ertsschip ingevaren. De vissersboot liep ernstige schade op aan de voorsteven en in het aangevaren schip werd een gat geslagen van 2 x 1 meter.
Aangezien de schade boven de waterlijn lag kon de Z.162 op eigen kracht de thuishaven bereiken.
De raad bestrafte stuurman Jan Slosse met een schorsing van veertien dagen. Wegens inbreuken op de voorschriften 5, 8 en 18 van het IAR.
Tijdens het onderzek heeft Jan Slosse toegegeven dat hij tijdens zijn wacht vermoedelijk in slaap gevallen was.

Verkeer

Alfred Vlietinck van de Z.38 'Manta' werd door de onderzoeksraad met één dag schorsing bedacht om op 1 mei 1988 in de Dover Strait' tegen de algemene richting van de verkeersstroom te zijn gevaren.

DE MERCEDES
ONDER DE SCHEEPSMOTOREN



NIEUW!

Op basis van Mercedes-Benz dieselmotoren
de garantie voor kwaliteit,
vermogen, betrouwbaarheid en spaarzaamheid,
van 35 kW (42 pk) tot 735 kW (1000 pk).

mtu

Mercedes-Benz Belgium n.v.
Dienst verkoop motoren
Tollaan 68 - 1200 Brussel - Tel.: 02/724.16.66

Z.200
Onderzoeksraad deed uitspraak

Inzake het vergaan van de Z.200 'Tijl Uilenspiegel', op 5 maart 1989 sprak de onderzoeksraad voor de zeevaart zich op de zitting van 6 december uit.

Schip en bemanning

De Z.200 was een stalen vissersvaartuig, gebouwd in 1972 op de scheepswerf L. De Graeve van Zeebrugge, voorzien van een motor van 750 pk en sedert 1983 eigendom van de pvba Carpe Diem te Knokke-Heist waarvan de heer François Bonny de zaakvoerder is. Het vaartuig onderging in 1987 verbouwingswerken bij SCAP in Oostende. Mast en bokken werden verneiuwd en de eerste motor van 610 pk vervangen door een nieuwe van 750 pk. De tonnenaat (143 BT) bleef ongewijzigd en nieuwe ingebouwde luchttanks gaven het vaartuig een beter oprichtend moment. Het schip dat 30,7 meter lang was zou in juni '89 op een Nederlandse werf verlengd worden met een lengte van vijf meter.
Het certifikaat van deugdelijkheid dat door de Zeevaartinspektie op 3 november 1988 was uitgereikt was nog geldig tot 3 november 1989.
De bemanning was als volgt samengesteld: schipper Freddy Van der Veen, geboren te Blankenberge op 2.2.1966, stuurman Ricardo Carro-Muiño, geboren te Cedeire (Spanje) op 1.3.1944; motorist Daniël Noens, geboren te Deurne op 5.3.1959; matroos Patrick Van de Walle, geboren te Brugge op 28.11.1967 en matroos Ronny De Vent, geboren te Brugge op 13.10.1964.

Chronologisch verloop

De Z.200 vertrok de avond van 22 februari 1989 uit de haven van Zeebrugge om de visserij te bedrijven in het Kanaal en de Ierse Zee. Tot op 4 maart 1989 verliep de visserij zonder problemen. De reder had de gewoonte de schipper iedere dag te bellen rond 20 uur. Op 5 maart heeft de reder geen kontakt meer kunnen krijgen met zijn vaartuig. Toen men op 5 maart om 20 uur aan boord van de Z.243 'Drakar' bezig was de netten weg te zetten werd op ongeveer tweehonderd meter van het vaartuig een drijvend toestel met reddingsboei opgemerkt. Die reddingsboei met reflekterende strips droeg de naam en het nummer van de Z.200.
Schipper Peter Thysebaert zette koers naar de boei en men stelde vast dat een drenkeling er zich min of meer aan vastgebonden had. Achteraf bleek het dat het Daniël Noens betrof. Hij werd aangetroffen in de positie 53°48'71"N en 04°00'31"W. Precies op zijn dertigste verjaardag was hij om het leven gekomen door onderkoeling. Schipper Thysebaert heeft via de VHF-radiopost alle Belgische vissersvaartuigen uit de omgeving, alsook HM Coast-Guard te Liverpool, van de feiten op de hoogte gebracht. Een MAYDAY relay werd vanuit Liverpool uitgezonden. Een zoekaktie werd onmiddellijk op gang gebracht. Aan deze zoekaktie namen diverse Britse vaartuigen, helikopters, schroefvliegtuigen, reddingsboten en HMS 'Ribble' deel, alsook de Z.19, de Z.121, de Z.584, de Z.186, de Z.576, de Z.243 en de O.127.
Om 23.14 u ontving de loodsenwacht te Oostende het bericht van de Dover Coastguard dat de Z.200 vergaan was.
Om 23.30 u werden in positie 53°44'N en 03°57'W enkele vismanden, visplanken en bollen opgemerkt door de Z.19.
Schipper Vantorre van de Z.19 'Sonja' heeft op 5 maart om 04 u nog via de radio kontakt gehad met de schipper van de Z.200 die hem toen meldde dat hij eventueel van visgrond zou veranderen. Om 10 u heeft Van der Veen zelf de Z.19 opgeroepen en gesproken met wachtsman Eddy Dobbelaere. Omstreeks 13 u poogde de Z.19 kontakt te krijgen met de Z.200, maar dit lukte niet. Schipper Dirk Utterwulghe van de Z.584 'Sea Bird' heeft het laatst visueel kontakt gehad met de Z.200 op 5 maart en dit in de voormiddag tussen 9 en 10 uur. Volgens de schipper van de Z.584 is de Z.200 toen zuid aangelopen.
De duikers hebben vastgesteld dat de mechanische klok in de scheepsbrug van het wrak van de Z.200 op 10.10 u stilstond.
Er mag dus met zekerheid aangenomen worden dat de Z.200 op 5 maart tussen 10 en 13 uur gezonken is en waarschijnlijk te 10.10 uur.
Op 6 maart 1989 om 01 u zette de Z.243 koers naar Liverpool, waar het vaartuig afmeerde om 8.55 u. Het lijk van Daniël Noens werd overgedragen aan Merseyside Police in Liverpool.
Bij dageraad op 6 maart werden de zoekakties nog opgevoerd door het inzetten van nimrodvliegtuigen, maar overlevenden werden niet gevonden. Er was geen pneumatisch vlot en ook niets meer van het vaartuig te bespeuren.
De onderzoeksraad gaf op 8 maart aan havenkapitein R. Ghys de opdracht alle nuttige vaststellingen, ondervragingen en opzoekingen te doen waar nodig, die konden leiden tot de opheldering en de oorzaken van de ramp. De heer R. Ghys reisde daarvoor af naar Liverpool. Op 14 maart is er een vergadering geweest tussen de kabinetten van Landsverdediging en Landbouw, waarbij de rijkskommissaris aanwezig was en er is daar beslist dat het Zeemachtschip M920 'Iris', dat toen in Brest lag, naar de Ierse Zee zou afvaren om de gezonken Z.200 op te sporen. De opzoekingen door de 'Iris' bleven zonder resultaat wegens de slechte >

O.V.A.
Voor uw visveiling ... te Oostende
Voor uw koeltransporten... naar Oostende
Voor uw loonberekeningen en sociale wetten
Onderlinge Visafslag Oostende
Vismijn 71, 8400 Oostende. Tel: 059/32 21 73 Fax: 059/32 04 46
Dè cöoperatieve van de reders, met 40 jaar ervaring
Ontwerp Seaprint 059/32 55 59

weersomstandigheden.
De 'Iris' keerde voor het Paasweekeinde terug naar België, na gedurende 38 uur tevergeefs gezocht te hebben. De extra-ploeg duikers die naar Liverpool overgevlogen was kon niet in aktie treden.
Op zaterdag 18 maart werd in de St.-Anthoniuskerk te Heist een rouwdienst gehouden. Naast de getroffen families woonden tal van vooraanstaanden uit de zeevaartmilieus de plechtigheid bij.
Op 28 maart vertrok het zeemachtschip de M916 'Bellis' naar de Ierse Zee om de Z.200 kost wat kost te vinden.
Ondertussen was er in de media al heel wat sensatie ontstaan door de bewering als zou de Z.200 door een duikboot naar beneden zijn gesleurd. Een aktiegroep tegen duikboten deelde zelfs pamfletten uit aan de kerkgangers, die deelnamen aan de herdenkingsdienst te Heist.
Op 17 april werd het lijk van schipper Freddy Van der Veen door een sleepboot opgepikt.
Door de goede samenwerking van vele instanties en nadere inlichtingen verstrekt door havenkapitein R. Ghys kon op 19 april het wrak van de Z.200 door de bemanning van de 'Bellis' gelokaliseerd worden in positie 53°43'07"N en 04°00'35"W. Het vaartuig lag op een diepte van 44 meter, in de internationale wateren op ongeveer 60 zeemijlen ten noordwesten van Liverpool. Er zijn geen plannen om het vaartuig ooit nog te lichten.
Van 19 april tot 23 april werden door de zeemachtduikers een zestigtal operaties uitgevoerd en werden video-opnamen van de Z.200 gemaakt. De vaststellingen door de duikers gedaan zijn als volgt samen te vatten:
- de Z.200 ligt op zijn bakboordzijde boven de stuurboordkorrestok in een helling van ongeveer 75 graden.
- de bakboomboom en de korrestok zijn volledig getopt en liggen tegen de hoofdmast. Het bakboordnet ligt buiten boord, maar de kuil is vastgemaakt aan het schip.
- de stuurboordboom staat uit en is dus niet getopt.
- de korretouwen lopen langs beide zijden over de top van de bokken.
- van de top van de stuurboordbok naar het begin van het net loopt ongeveer twintig meter kabel.
- beide netten zijn voor zover is kunnen vastgesteld worden niet gescheurd.
- het roer stond op hard bakboord
- in de brug staan de vier handles voor de bediening van de lieren blijkbaar in achteruit (wat twijfelachtig is).
- de bakboorddeur van het wielhuis, de doorgangen op het hoofddek, de deur op het achterschip en het luik van het visruim staan open.
- het niet opengegaan reddingsvlot ligt niet meer in zijn stoel, maar de painterline was wel nog bevestigd aan het schip. Het vlot werd gevonden voor de deur van de stuurboordachteringang op het hoofddek.
- er is geen schade aan de romp die zou kunnen wijzen op een aanvaring. Een lichte deuk in de achtersteven kan niet de oorzaak zijn van een aanvaring.
Op 27 mei heeft havenkapitein Ghys voor de onderzoeksraad zijn eerste en voorlopig rapport toegelicht.
Onderzoek werd verder gezet tijdens de zittingen van 7 en 14 juni. Reder François Bonny, schipper Emmanuel Vantorre van de Z.19, Ronny Snauwaert, de vorige schipper van de Z.200, kapitein Marc Danneels van de zeevaartinspektie, duikerskommandant Alfons Daems en duiker Jean-Marie Colette kwamen getuigen tijdens deze zittingen. Ook werd de video-film vertoond.
De schippers P. Thysebaert van de Z.243 en Dirk Utterwulghe van de Z.584 werden door de onderzoeksraad niet opgeroepen om te getuigen.
Op 8 november heeft de rijkskommissaris zijn advies uitgebracht over het vergaan van de Z.200.
Tenslotte op 6 december heeft de onderzoeksraad onder voorzitterschap van J. Gepst de uitspraak als volgt geformuleerd:
Op 5 maart 1989 is de Z.200 'Tijl Uilenspiegel' in de Ierse Zee vergaan door het kapseizen bij een poging het stuurboordnet in te halen, dat met zand en kobben verzwaard was.
Bij dit ARBEIDSONGEVAL liet de vijfkoppige bemanning het leven, waarvan er nog drie vermist zijn.
De raad brengt hulde aan de nagedachtenis van de vijf slachtoffers die in de uitoefening van hun beroep het leven lieten.
Wenst nogmaals de families en nabestaanden zijn gevoelens van medeleven te betuigen met het verlies dat hen is komen te treffen.
De raad houdt eraan zijn dank en waardering te betuigen aan de Britse overheden, met in het bijzonder HM Coastguard, de reddingsdiensten, de RAF, de HMS 'Ribble', Merseyside Police en alle Belgische en Britse schippers die deelgenomen hebben aan de opzoekingen naar eventuele overlevenden.
De raad wenst zijn bijzondere waardering en dank te betuigen aan de Belgische zeemacht en zijn duikers, die onder moeilijke omstandigheden hun opdracht uitvoerden.
Stelt de kosten ten laste van de staat.

Beschouwingen

Wat staat vast?
1. Het vergaan van de Z.200 moet zeer vlug gebeurd zijn, zo vlug zelfs dat de bemanning niet eens de kans kreeg een noodsein te geven of zichzelf in veiligheid te brengen. Het reddingsvlot is bij het zinken in het kabelnet blijven hangen, waardoor het niet aan de oppervlakte is gekomen, ondanks het feit dat het op het ogenblik zeker in goede staat moet zijn geweest. Toen het vlot op de zeemachtbasis onderzocht werd, werkte het nog normaal na drie maanden in zee vertoefd te hebben. Het gevonden vlot vertoonde echter een negatief drijfvermogen door insijpeling langs de gaatjes die in het omhulsel zijn om kondensatiewater te doen wegvloeien.
2. Het vaartuig is niet vergaan wegens slecht weer. De weersomstandigheden op 5 maart 1989 waren daarvoor te goed.
3. Het meeslepen door een duikboot, het overvaren door een koopvaardijschip, een ontploffing van een bom of een mijn zijn eveneens uitgesloten als eventuele oorzaken voor het vergaan van de Z.200, omdat daarvoor geen enkel bewijs of aanwijzing gevonden werd en omdat het wrak en de netten geen schade vertonen die op deze kausaliteiten zouden kunnen wijzen. De lichte indeuking op de bovenbouw van de achtersteven, zonder enig spoor van afschamping kan onmogelijk de oorzaak zijn van het vergaan van het vaartuig.
4. Het haperen aan onderzeese kabels of pijpleidingen is ook uitgesloten omdat er op de plaats waar het schip gezonken ligt geen kabels of pijpleidingen zijn.

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

5. Er blijven nog drie vermiste personen. De duikers hebben de ruimten, waar ze konden, onderzocht en niemand gevonden, maar de doorgang tot het logies is te smal om duikers met luchtflessen door te laten. Aangezien deze personen tot nutoe vermist blijven mag aangenomen worden dat de Z.200 helaas ook hun laatste rustplaats is geworden.

Over het kapseizen

Het is bekend dat in het gebied waar gevist werd er verschillende zones zijn waar de zogenaamde "kobbetjes" in groot aantal voorkomen.
De kobbetjes zijn geen zeespinnen, maar wel een soort brokkelsterren. De brokkelster (ophiothrix) behoort tot de stekelhuidigen en leeft op een zandige of modderige bodem. Biologen beweren dat ze zich in bepaalde zones met meer dan driehonderd exemplaren per m2 kunnen ophouden. De eigenlijke zeespin (maja squinado) is echter een eetbare krabsoort die niet in groot aantal voorkomt.
Onze vissers vermijden de zones van de brokkelsterren. Insiders verklaren zelfs dat indien men met beide netten erg in de kobbetjeszone terecht komt, het schip zelfs tot stilstand komt.
De Z.200 ligt gezonken in een zone waar de brokkelster massaal aanwezig is.
Op het ogenblik van het kapseizen had men aan bakboord al gewonden en aan stuurboord was men bezig dat te doen.
Men zal echter wel nooit kunnen achterhalen waarom beide netten zoals gewoonlijk niet tegelijkertijd werden opgehaald. Men kan veronderstellen dat er iets onklaar was aan het bakboordnet en dat men bezig was dit te herstellen, terwijl men om geen tijd te verliezen voortviste met het stuurboordnet en men dan plots een "ruk" voelde op het stuurboordnet en begon te winden. Mogelijks heeft men gepoogd het vastzittende stuurboordnet los te trekken door bakboord uit te varen, gezien het roer op hard bakboord stond, waarbij uiteraard niet gewonden wordt en de handles van de lier allen in gelijke stand staan, namelijk op neutraal. De duikers hebben wel vastgesteld dat de vier handles in gelijke stand stonden. Welke stand dat precies was (winden of neutraal) heeft men niet met alle zekerheid kunnen opmaken.
Er werd vastgesteld dat beide korretouwen nog over de top van de bok liepen, waaruit dus blijkt dat het veiligheidssysteem "Patent Vandamme" niet in werking werd gesteld. Dit systeem werkt niet automatisch bij een te zware belasting en moet vanaf de brug ingeschakeld worden. Het is onmogelijk met volle zekerheid de kritische belasting (het moment en de wijze waarop het kapseizen zich voordeed) te achterhalen, omdat teveel faktoren onbekend zijn.
In zijn advies stelde de rijkskommissaris een hypothese over het kapseizen dat de meest waarschijnlijke is.
"De diepte bedroeg 44 meter. Er moet dus ongeveer een honderdtal meter korretouw gestoken zijn, waarvan er een 80-tal teruggewonden werden. Toen er nog twintig meter touw buiten was moet de korrestok het steennet en een gedeelte van het net zelf al van de bodem zijn geweest. De kuil en het achterste gedeelte van het net moeten dermate met kobben en zand verzwaard zijn zodat deze niet van de bodem zijn geraakt. Doordat men is blijven winden op de top van de boom, heeft de Z.200 zichzelf omgetrokken.
Daar alle deuren en het visruim openstonden is het water gemakkelijk kunnen binnenstromen, hetgeen de slagzij uiteraard nog moet vergroot hebben."

Lering

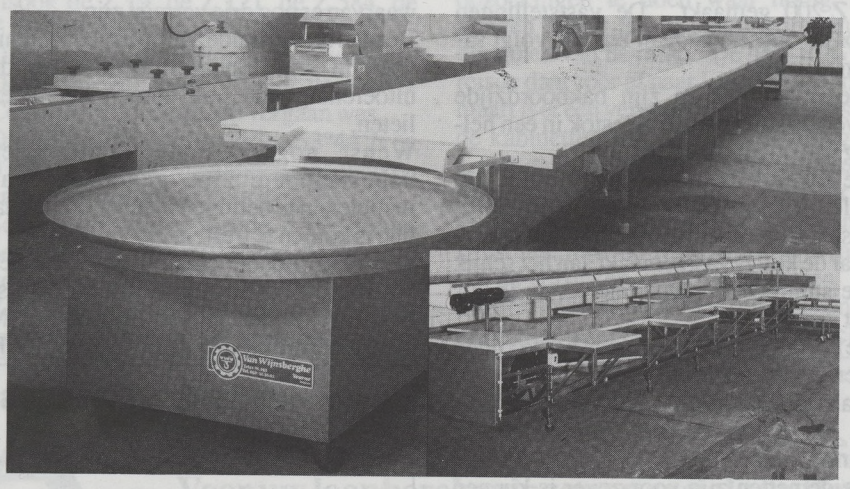
De rijkskommissaris wijst er in zijn advies op dat vastgeslagen of verzwaarde netten nooit over de top van de bokken mogen gewonden worden, maar dat dit dient te gebeuren over de galg of over het ankergat op de bak.
In 1985 heeft de raad een gelijkaardig geval moeten behandelen, waarbij de Z.589 'Esperanza' zichzelf omgetrokken heeft omdat de schipper een net dat verzand was over de top van de boom heeft willen winden. Bij dit voorval is toen motorist Verbeke om het leven gekomen.
De onderzoeksraad heeft bij zijn uitspraak de volgende lering gegeven: *"Indien een vastzittende boel dient gewonden te worden mag dit nooit gebeuren over de top van de bok. Er dient zo dicht mogelijk gewonden te worden bij het schip, ofwel door de galg ofwel op de voorsteven."*

Robert Coelus

Te koop: kabineboot 5,20 m op aanhangwagen met BB-motor. Alles in orde. Tel: 059/ 32 32 82

Sportvissersboot 7,92 m x 2,35 m 15 pk Listermotor. Visklaar. 220 000 frank. Tel: 050/ 51 54 04

VAN WIJNSBERGHE
KONSTRUKTEUR VAN INOX INSTALLATIES



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

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

Ramp voor Nederlandse rondvisserij

De Nederlandse visserijgemeenschap is redelijk tevreden over de in Brussel bereikte bereikte kwotaregeling 1990. Nederlandse vissers mogen volgend weliswaar minder vangen, maar uiteindelijk toch nog meer dan de Europese Kommissie aanvankelijk had voorgesteld. Na anderhalve dag onderhandelen wist Nederland een bevredigend aandeel uit de brand te slepen. Alleen voor de rondvissektor ziet de toekomst er minder rooskleuriger uit dan ooit. Voor de bedrijfswereld betekent het akkoord een snellere sanering van de overkapaciteit in de kabeljauwvisserij.

Aan de onderhandelingstafel heeft visserijminister Braks de schade beperkt kunnen houden. In elk geval is de meervangst aan tong spektakulair te noemen. Voor de belangrijkste en duurste vissoort stijgt het Nederlandse kwotum met tachtig procent, van 10.195 naar 18.250 ton.
Alleen voor de rondvissektor (kabeljauw, schelvis en wijting) is er sprake van een rampzalige toestand. 11.475 ton kabeljauw betekent een vermindering van 2.365 ton (-17%). De overbevissing aan kabeljauw, waaraan ook de Nederlandse vissers zich schuldig maakten, heeft haar tol geëist. Dat is des te erger omdat de rondvisserij, goed voor vijftien procent van de Nederlandse visserijkapaciteit, al op een absoluut dieptepunt zat. De sanering van de honderd vaartuigen tellende kabeljauwvloot komt hierdoor in een stroomversnelling. Minister Braks heeft al laten horen dat er nieuwe voorstellen komen om de overkapaciteit weg te werken. Een premieverhoging - waarvoor in Nederland het bedrijfsleven mee betaalt - behoort tot nu tot de mogelijkheden.

Platvis

Aan platvis, goed voor zeventig procent van de omzet van de Nederlandse zeevisserij, heeft Nederland niet ingeleverd. De toename is trouwens in dank aanvaard want met het huidige tongkwotum voor de Noordzee kon het jaar, net als in België en Duitsland, niet worden uitgevist. De toegestane hoeveelheid tong ging spektakulair de hoogte in ondanks de strenge maatregelen om de tongstand te beschermen. Het nieuwe visserij-akkoord laat onze noorderburen ook toe 86.690 ton schol te vangen, nauwelijks drie procent minder dan de vorige overeenkomst behelsde. Maar daar komt reeds 17.000 ton schol bovenop na de driehoeksruil met ons land en de Britten.
Platvis is voor de Nederlandse visserij ekonomisch gezien onontbeerlijk. Nederland vangt trouwens het meeste platvis van alle Europese lidstaten. De aanzienlijke verhoging van het tongkwotum kwam dan ook niet overwacht. Een kommissie van biologen (de Internationale Raad voor Onderzoek der Zeeën) had de EG al geadviseerd om de toegelaten vangst van tong met zeventig procent te verhogen. Voor schol werd een status quo verwacht. Uiteindelijk kompenseert de toegestane meervangst aan tong het minieme terreinverlies aan schol ruimschoots.

Haring en makreel

De haring- en makreelvissers zitten goed. Voor Nederland werd 31.945 ton makreel beschikt gesteld (+500 ton) en voor de haringvangst rolde elf procent minder uit de bus: 84.140 ton (-9.860 ton) . Zowel voor haring als voor makreel maakt Nederland zich geen zorgen. Na de herziening in het voorjaar zal de afgesproken beperking met een extra kwotum worden verhoogd. Woordvoeders maken zich sterk dat het biologenrapport duidelijk zal aantonen dat de haringstand er aanzienlijk gunstiger voorstaat dan algemeen wordt aangenomen.
Wat horsmakreel betreft is de Europese Kommissie niet ingegaan op voorstellen om de TAC te verdelen onder de lidstaten. De globale vangsthoeveelheid werd wel verhoogd tot 202.000 ton (+29%), waarbij is afgesproken dat de helft van het kontingent pas na 1 september te vangen is. Deze maatregel moet voorkomen dat de Denen reeds in het begin van het jaar alle "poer" opvissen ten behoeve van de vismeelindustrie. Voor de Nederlandse trawlervloot is horsmakreel een belangrijke vissoort die vooral bestemd is voor export naar Japan. De EG-beslissing om de Noordzee niet open te stellen voor Sovjetrussische visserijschepen wordt dan ook goed onthaald, want ook de Russen zijn belust op de vette horsmakreel. (gw)

Sanering zet zich door

De sanering van de Nederlandse visserijvloot zet zich door. Eind november waren reeds bijna veertig vaartui-gen voor de saneringsregeling aangeboden. Voor de overheid betekent dit een uitkering van ongeveer dertig miljoen gulden of 550 miljoen frank. ☞

OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene

32.08.08
OTO
TAXI
Bredene Oostende

hét taxibedrijf voor de visserij wenst alle vissers, reders en lezers van Het Visserijblad een gelukkig nieuwjaar.

Viskweek als nevenbedrijf voor.... een boer

In het Nederlandse Cadzand, niet ver van de Belgische grens is een landbouwer, die het op termijn met zijn landbouwbedrijf niet zo goed meer ziet zitten dit jaar begonnen met het kweken van Afrikaanse meervallen en palingen.
Het echtpaar Dees bouwde daartoe een deel van de schuur om tot viskwekerij met vier grote bakken waarin de meervallen gekweekt worden en zes van dergelijke bakken voor de kweek van paling. Door middel van elektropompen wordt het water kontinu door biologische filters gepompt, terwijl de temperatuur van het water op 25 graden gehouden wordt. Voor noodgevallen is er een stroomgenerator voorhanden.
Dagelijks worden watermonsters onderzocht op zuurstofgehalte en op eventuele aanwezigheid van het schadelijke nitriet.
De hele investering bedraagt zo'n drie miljoen in onze munt, waarbij de familie Dees weet dat dit slechts een begin is en men zal moeten uitbreiden, wil men er ook een rendabele investering van maken.
De groeitijd van meervallen en paling loopt sterk uiteen. Meervallen zijn reeds na een half jaar groot genoeg voor de konsumptie, palingen doen er een jaar over.
De Afrikaanse meerval is een zeer sterke vissoort, die bij gebrek aan voldoende zuurstof in het water aan de oppervlakte komt om lucht te happen. Dit is mogelijk dank zij een ademhalingssysteem dat hun toelaat het buiten het water nog ongeveer vierentwintig uur uit te houden.
Belangrijk voor de meerval is de watertemperatuur. Een temperatuur van achttien graden is fataal voor de vis die om humane redenen in de visverwerkingsruimte van de kwekerij met ijs gedood wordt.
De smaak van het meervalvlees is prima. Het is veel minder vet dan van paling. Een restaurant in de buurt van Cadzand heeft de meerval op het menu staan.

Twee kotters spoorloos

Twee Nederlandse vissersvaartuigen uit Den Oever die meer dan twee jaar voor de Westafrikaanse kust van Liberia op garnalen hebben gevist zijn spoorloos. De gewezen WR.137 Eefje en de WR.175 Jan Willem maakten deel uit van de vloot van de Oostafrikaanse Compagnie, een in Moravia gevestigde Liberiaanse rederij die banden heeft met IJmuidens visbedrijf. De schippers maakten reeds schulden in Nederland en vermoedelijk hebben ze het in Afrika ook bruin gebakken. Volgens de eigenaar van de vaartuig sloegen ze vermoedelijk op de vlucht naar Suriname of Dakar waar veel vraag is naar vissersvaartuigen.

IJmuiden investeert in nieuwe vissershaven

Eens was het Staatsvissershavenbedrijf van IJmuiden de grootste visafslag van Nederland maar is ondertussen voorbijgestreefd door het meer landinwaarts gelegen Urk. De grote treilers lieten de ondiepe vissershaven links liggen. IJmuiden geraakte steeds meer in verval tot het rijk de IJmuiderhaven liever kwijt dan rijk was. Uiteindelijk kwam de vis- ☞

Vlissingen lonkt naar Belgische aanvoer

De Belgische reders werden door de direktie van het Gemeentelijk Vismijnbedrijf Vlissingen uitgenodigd om hun vangsten in de Zeeuwse afslag te veilen. In een rondschrijven worden de voordelen van de Vlissingse afslag op een rijtje gezet. De Nederlanders zijn er in elk geval vlug bij om enkele misnoegde reders naar hun kant te lokken.

Visserij-inspekteur wordt vismijndirekteur

Een inspekteur van de Algemene Inspektie Dienst (AID) werd uit 25 sollicitanten per 1 januari volgend jaar benoemd tot direkteur van de visafslag in Lauwersoog, in vervanging van de vorige direkteur die overstapt naar de geprivatiseerde visafslag van Den Helder. Met een AID-er aan het hoofd van de visafslag die in het verleden al met de inspektiedienst te maken kreeg weten de vissers waaraan zich te houden. De benoeming heeft alvast één reaktie uitgelokt. Met name van het garnaalverwerkingsbedrijf Heiploeg uit Zoutkamp. Heiploeg voorspelt dat deze benoeming het einde betekent van de visafslag in Lauwersoog. Het bedrijf wil dan ook zijn inkoopkantoor met twintig werknemers overplaatsen naar Den Helder.

Britse boete voor ondermaatse vis en geheim bergruim

Schipper Jacob Tanis van de grote Nederlandse bokkentreiler GO.48 Cornelius Senior (1.425 pk) uit Goedereede werd in Engeland veroordeeld tot een boete van 4.000 pond (250.000 frank). Bovenop werd ook de vangst ter waarde van 5.300 pond en het net werden verbeurd verklaard. De schipper werd er van beschuldigd een binnenkuil te gebruiken waardoor kleine vis niet meer kon ontsnappen. De Britse kustwacht trof aan boord ook een geheime bergplaats aan waarin zich ondermaatse vis bevond.

Urker op de vlucht met kontroleurs aan boord

Vorige maand werd een Urker vissers voor de rechtbank van het Westduitse havenstadje Husum veroordeeld tot een boete van 540.000 frank voor verzet tegen en vrijheidsberoving van twee ambtenaren. De feiten gaan terug tot in juni '86 toen Duitse inspekteurs aan boord kwamen om de netten na te kijken. Met de inspekteurs aan boord zette het vaartuig koers naar Nederlandse wateren. De Duitse grenswacht kwam er bij te pas om het vissersschip te enteren en de ontvoerde ambtenaren van boord te halen. De rechtbank heeft de Nederlanders nu de gepeperde rekening gepresenteerd.

SCHROEFSERVICE
WAUTERS
S S W
Gistelsesteenweg 222
8220 Jabbeke
Scheepsschroeven reparaties
Tel: 050/81 40 81
of: 050/81 42 12
Een troef voor iedere schroef

sershaven onder toezicht van Zeehaven IJmuiden. Nu bestaan opnieuw plannen om de haven uit tebreiden en beter toegankelijk te maken. Aan de zuidkant zal hiervoor een halve kilometer rekreatiestrand ingepalmd worden indien Rijkswaterstaat de plannen goedkeurt. In de visafslag van Den Helder werd een direkteur weggehaald die zich nu ten volle inzet om de vissershaven van IJmuiden uit het slop te halen. IJmuiden wil opnieuw een vooraanstande vissershaven worden. De Britten profiteren nu reeds van de hoge verkoopprijzen die IJmuiden aantrekkelijk maken voor binnen- en buitenlandse aanlandingen.

Lauwersoog doet het beter

De visafslag van Lauwersoog boekte dit jaar een omzet van ruim 55 miljoen gulden (circa 1 miljard) of ruim de helft meer dan vorig jaar toen het jaar met 36 miljoen gulden werd afgesloten. De Fries-Groningse afslag klimt - na de problemen met de zogenaamde tweede boekhouding, het grijze viscircuit en de vangstbeperkende maatregelen - weer op naar het vroegere omzetcijfer dat rond de 60 miljoen gulden ligt en tijdens het rekordjaar 1985 63 miljoen gulden bedroeg. De bevoorrading van Lauwersoog gebeurt vooral door Nederlandse schepen maar ook Engelse, Duitse, Deense en Belgische vaartuigen komen er geregeld aan de markt.

Van der Valk vist in Chili

De restaurantketen van G. Van der Valk kocht tien Nederlandse vissersvaartuigen die worden ingezet voor de visserij voor de Chileense kust. De vaartuigen vertrokken vorig maand uit Vlissingen nadat ze in Urk enkele noodzakelijke aanpassingen ondergingen. Tijdens de zes weken durende overtocht leiden Nederlandse mechaniciens 55 Chilenen op. De verwerking en opslag van de vangst gebeurt in het Zuidameriakaanse land en dient als bevoorrading van de restaurantketen. De keuze van de Chileense wateren is volgens Van der Valk gemaakt met het oog op de goede kwaliteit van water en vis. De aanvoer en verwerking ter plaatse door goedkope arbeidskrachten en de afwezigheid van heel wat administratieve verplichtingen maakt het projekt ook financieel aantrekkelijk.
De tien vaartuigen werden allen aan de Nederlandse vloot onttrokken en mochten dan ook van de saneringsregeling genieten. Naar verluidt werd voor de tien vaartuigen minder betaald dan de bouw van een nieuwe grote boomkortreiler.

Opnieuw mosselbedrijf overgenomen in Yerseke

Het Britse voedingsconcern Hazlewood heeft het mossel- en kokkelkonservenbedrijf Van der Endt-De Jager Conserven BV overgenomen. Enkele maande na de overname van Roem van Yerseke en Leco door het Duitse concern Albert Fisher is dit het derde bedrijf dat in vreemde handen overgaat.
Van der Endt-De Jager Conserven BV houdt zich bezig met de produktie van mossel- en kokkelkonserven en diepvriesverwerking. Het bedrijf stelt het jaar door vijftien mensen te werk en tijdens het schelpdierenseizoen vier keer zoveel. De onderneming beschikt over twee schepen voor de kokkelvisserij en een kokkeljaagschip. Door de intrede van Hazlewood foodgroup, gespecializeerd in snelle maaltijden waarbij heel wat schaaldieren en vis wordt verwerkt, zal de produktie van het bedrijf uit Yerseke minder afhankelijk zijn van het schelpdierenseizoen.

Aantal zeedagen ongewijzigd

De beperking van het aantal zeedagen waarmee de Nederlandse visserij heft leren leven blijft wellicht behouden. Aanvankelijk werd verwacht dat het aantal van 154 tot 148 zou teruggeschroefd worden. Nu sommige kwota aanzienlijk werden verhoogd werden zal een vermindering geen dorgang vinden. Ook de kleine vaartuigen zullen wellicht hun 135 zeedagen behouden.



B.V.B.A. **COPPEJANS-Vanden Abeele**



VISSERIJBENODIGDHEDEN

- Staaldraad
- Persen van talurits
- Netten
- Sluitingen (green pins)
- Vistalies enz.

TIJDOKSTRAAT nr. 10

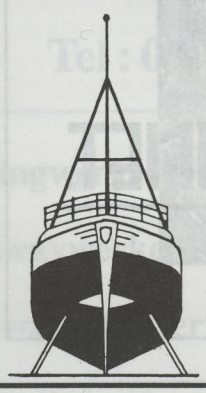
8380 ZEEBRUGGE

Tel. (050) 51 35 57

BESTE WENSEN VOOR HET NIEUWE JAAR

WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVEN n.v.

A. VANDER CRUYSSE



LEGEWEG, 8020 OOSTKAMP

✆ 050/35.83.60

Priv. 050/38.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS

De laatste vuurtorenwachter

Het stormde die nacht, de vijftiende december. De wegen lagen glad. De rijkswacht stond verdekt opgesteld om dronken chauffeurs in het zakje te laten blazen... Toch belette dat alles niet dat hele horden mensen zich die nacht naar een uithoek in Bredene begaven om er de Eerste Grote Chiconfeesten bij te wonen. Heel even leek het alsof het wintertoerisme in Bredene hoge toppen aan het scheren was.

Bob Depoorter, de bekende medewerker van Het Visserijblad, had er namelijk zijn tenten opgeslagen en verwelkomde er persoonlijk de zeshonderd enthousiaste aanwezigen. Niet alleen was daar de voltallige redaktie van dit blad, ook het volledige schepencollege én de gemeenteraad van Bredene waren van de partij, er waren hoge pieten uit de wereld van Handel en Nijverheid en sommigen beweren dat ook de koning eventjes langsgelopen is, maar dat kan ik niet bevestigen (noch ontkennen).

Die spetterende avond bewees nog maar eens dat de afwezigen altijd ongelijk hebben. Bob Depoorter presenteerde er niet alleen zijn zelf uitgevonden witloofkookpot (merknaam 'Cuistot', wij kunnen het niet genoeg benadrukken), hij overtuigde ook minstens vijfhonderd feestvarkens om tot een onmiddellijke aankoop over te gaan.

Feestredenaar was de heer Crabeels, direktielid van ditzelfde blad. Welbespraakt als hij is maakte hij komaf met de kookpottenindustrie, zoals die tot vòòr de uitvinding van Bobs pot funktioneerde. "Met de revolutionaire witloofkookpot breekt een nieuw tijdperk aan," aldus de redenaar, "een tijdperk dat het aanschijn van de keukens zal veranderen." En hij vervolgde: "Er waart een kookpot over Europa, de witloofkookpot van Cuistot..." Er werden zakdoeken bovengehaald toen de spreker een beeld schetste van de Vlaamse huisvrouw die tot voor kort verplicht was, in het zweet haars aanschijns, witloof te bereiden... dat nadien uiteen bleek te vallen. "Hoeveel jonge Vlaamse vrouwen hebben zich niet verbrand toen zij het kookwater wilden weggooien?" Zo riep de, nu erg in vorm geraakte, spreker. Het was een retorische vraag. Niemand dacht eraan een antwoord te geven. In de tent klonk alleen maar instemmend gemompel. "Dat alles is achter de rug, nu mijn vriend hier zijn uitvinding aan de wereld geschonken heeft."

Het werd stil in de tent. Je hoorde alleen nog maar de stem van de tolk die de redevoering aan het vertalen was, ten behoeve van de Amerikaanse inkopers die vlak voor het feest op Ostend Airport waren toegekomen.

De stilte werd slechts verbroken doordat er spontaan een spreekkoor gevormd werd.

Cuis-tot-cuis-tot-cuis-tot-cuis-tot... Zo klonk het in koor.

De feestredenaar verliet het podium toen het orkest de eerste tonen van "De Vlaamse Leeuw" begon te spelen. Alle aanwezigen, de Amerikaanse inkopers inclusief, stonden recht. Sommigen (waaronder de redenaar zelf) gingen plassen, maar de overgrote meerderheid zong het lied mee tot het bittere einde: "Zolang hij tanden heeeeeeft."

N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

Tel: 059/32 12 10 Fax: 059/32 11 97

Alleen kwaliteitsprodukten aan vordelige prijzen passen in onze zaak
Wij letten eerst op de goede service !

Uw vertrouwen waard voor:

* **NETTEN VOOR DE ZEEVISSERIJ (BOKKENVISSERIJ - GULLEN - HARINGVANGST - EUROKOTTERS - GARNAALVISSERIJ)**
* **TOUWWERK - GARENS - BESPEKKINGEN (kwaliteit MONOFIL ORANJE O,50 mm)**
* **KORRETOUW EN STALEN KABELS**
* **ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN**

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

MULTINET nv



prettige feesten, goede vangst en behouden thuiskomst in 1990

Scheepsdiesel

RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

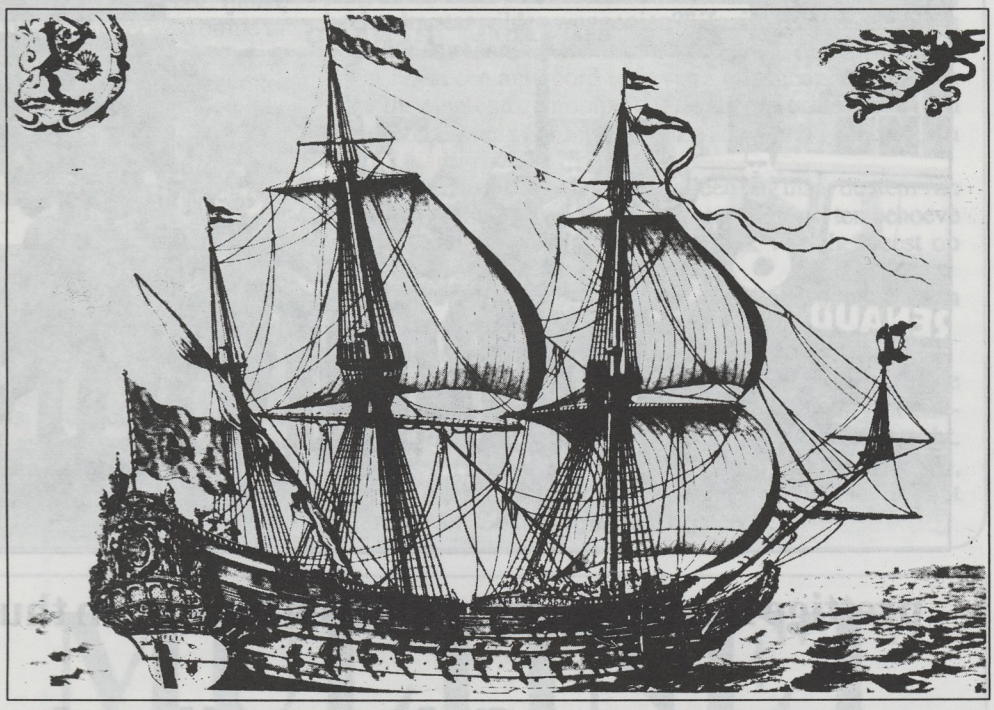
Tel : 059/ 32 28 75 - Privé: 050/ 51 48 79 - Fax 059/ 32 56 59

- leidingwerk
- Slipwaywerken
- las- en brandwerk
- opspuiten van assen
- schroefassen
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- plaatsen en herstellen van ALLE dieselmotoren
- scheepselektriciteit en -koeling

Jacob Besage

"Volhertigh in den strydt, is hy seer kloeck gebleven."

In 1621 eindigt de 12-jarige wapenstilstand, genoemd "Het Twaalfjarig Bestand", afgesloten tussen het rebellische Noorden en Spanje. Onmiddellijk zal de bedrijvigheid van de oorlog op zee hernemen.
De Spaanse bevelvoering ziet in dat de enige mogelijkheid om de Hollanders de rug te breken ligt in het vernietigen van hun handel en dus van hun macht op zee. Duinkerke, toen nog Vlaams-Spaans, zal de basis worden van de Spaanse oorlog op zee, met als voorposten Oostende, dat reeds in volle heropbouw is, en Nieuwpoort, zij het in mindere mate.



Een Hollands admiraalschip ("Aemilia" van Maerten Tromp) volgens een ets van 1639

Reeds vroeg, in 1621, lopen kapers uit Oostende, die jacht zullen maken op de Hollanders en de Zeeuwen.
De Spaanse armada, d.i. de koninklijke vloot, is het ene deel van de zeemacht; het Eskader van de graaf van Wakken, Karel van Bourgondië, maakt het andere deel van de officiële zeemacht uit. Dit eskader heeft een struktuur die zeer speciaal is. Het is samengesteld om vooral de vijandelijke schepen te vernietigen en eventueel buit te maken op de vijand, maar de bemanning wordt betaald op basis van de reglementen voor de kaapvaart.
Naast armada en eskader komt er dan een derde macht, deze van wat men het partikuliere "armazon" noemt, de kapersschepen uitgerust en bestuurd door partikuliere reders.
Het Eskader van Wakken heeft als aanlegplaats Oostende, de armada legert te Duinkerke, voor zover de schepen niet op reis zijn naar Spanje, waarvan ze moeten terugkeren via de Shetlands, in het hogere Noorden, omdat vaak het Kanaal geblokkeerd is.
De schepen van het eskader van Wakken, van vijftig, zestig en zeventig last (één last = één ton), opereren vanuit Oostende in meuten van drie, vijf, soms elf eenheden. Aldus lopen op 2 september 1627 vijf schepen uit onder het bevel van een der kapiteins en ondernemen een raid tegen de Hollandse visserij. Op 26 april van hetzelfde jaar loopt admiraal Willem van Dijck uit met niet minder dan tien schepen. Soms breken de snelle fregatten alleen door de zware Hollandse blokkade, via de talrijke passen en langs de Vlaamse banken waar de zware Hollandse schepen niet kunnen volgen.
Voor 1629 vinden we in ons Rijksarchief niet minder dan veertien kapiteins vermeld voor het Eskader, waaronder Jacob Besage en Henry Otsen, die we nog in deze bijdrage zullen leren kennen.
Het Oostends Eskader maakt grote buit.
Van maart tot einde 1627 brengt het, voor zijn aandeel alleen, tweeëntwintig zware prijzen op, waaronder schepen van honderd, honderd twintig en honderd veertig ton. Soms brengt de verkoop van een schip meer dan vijfentwintigduizend gulden op. Zevenentwintig schepen, meestal vissersschepen, werden gekelderd.
Samen met de armada van Duinkerke brengt het Eskader, in 1627, in totaal meer dan 396 696 gulden op.
Oostende met zijn eskader speelt dus een grote rol in de pogingen tot vernietiging van de Hollandse zeevaart.
Zeer spoedig hebben de Hollanders begrepen dat slechts één middel kan aangewend worden om de vijand in te tomen: de zo totaal mogelijke blokkade van de Vlaamse kust. Maar dit gaat zomaar niet vanzelf. Er is gebrek aan tucht bij de Hollanders, er is onwil van de politieke organen, de fameuze Staten, om het benodigde aantal schepen te leveren, er is onbekwaamheid van vele Hollandse bevelhebbers.
Om deze jammerlijke toestand te verhelpen zoekt men zijn heil bij admiraal Piet Heyn, de populaire veroveraar van de beroemde zilvervloot. Piet Heyn zal onmiddellijk scherpe en krachtdadige onderrichtingen uitvaardigen voor de Hollandse oorlogsvloot, om de ontredderde en verzwakte Hollandse zeemacht uit de penarie te halen.
Het rijk van Piet Heyn zal van korte duur zijn.
Zijn lot zal definitief bezegeld worden door een dodelijk kanonschot vanuit de "St. Anne", een fregat van tweeëndertig kanonnen, met als kapitein Jacob Besage en behorende tot het Eskader van Wakken.
Besage had reeds ruimschoots zijn ☞

bewijzen van bekwaamheid en van moed geleverd.
De lijst van zijn veroveringen ziet er vanaf 1628 reeds verdienstelijk uit.
De dokumenten van onze admiraliteit vermelden op 1 april 1628 het kelderen van drie Hollandse schepen en het opbrengen te Oostende van een schip beladen met paketten.
Op 5 september 1628 vaart hij uit met de kapiteins Willem van Dycke en Jacques van Vooren. Hun jachttafereel vermeldt het kelderen van twee schepen en het opbrengen van een oorlogsschip, bewapend met zes bronzen kanonnen en twaalf ijzeren stukken, en van een fluit, beladen met tafels.
Nog met van Vooren, op 9 december, werd een Amsterdammer van honderd last en geladen met zalm, peper en paketten opgebracht. Het geheel bracht niet minder dan 70 000 gulden op bij de verkoop.
In maart 1629 brengt hij achtereenvolgens een fluit van honderd last met wijnen binnen, een klein oorlogsschip met vijf stukken en boort hij in de grond, al strijdend, zegt de akte, een Engelsman en een Hollander.
Nu, uit die tijd, 1628, dateert een schrijven van het Eskader dat meldt dat men geen magazijnen genoeg heeft om de buit op te bergen!
Door de grote hoeveelheid van gekaapte goederen bieden zich op de verkoopdagen niet genoeg kooplui meer aan, zodat men voorstelt de goederen te verkopen in het buitenland!
Intussen gaat de Hollandse blokkade van de Vlaamse kust door, onder de bekwame leiding van Piet Heyn.
Op 17 juni 1629 ontmoet Piet Heyn verschillende eenheden van het Eskader van Wakken. Volgens de meeste bronnen zijn het er drie: het zijn er drie bij de Oostendse kronijkschrijver Bowens; volgens een Hollands matrozenlied van die tijd zijn het er ook drie.
Het Hollandse matrozenlied beschrijft de ontmoeting als volgt:
Eer dat ons Admirael
De doodt heeft wech genomen,
Zagen wy sonder fael
Drie schepen na ons komen,
En hebben sonder schromen,
Haer lustigh na-gejaegt,
Wy syn daer by gekomen
Kloeckmoedigh onbeswaert.
Uit de lektuur van het verhaal, bij de nederlandse maritieme historicus J.C. De Jonge, zou men kunnen opmaken dat het er meerdere waren. Over het aantal Hollandse oorlogsschepen varieert het cijfer vanaf zeven eenheden; in elk geval waren de vijanden talrijker dan de Oostendenaars.
Bovendien — en dat is het belangrijkste — één der Oostendse schepen staat onder het bevel van Jacob Besage en, waarschijnlijk, een ander onder kapitein Henry Otsen.
Volgens de dokumenten van de Admiraliteit greep de ontmoeting plaats tussen Boulogne en Kales en werden de drie Vlaamse schepen alle opgebracht naar Rotterdam, terwijl er in diverse andere relazen spraak is van twee. Trouwens de kapiteins Besage en Otsen werden te Oostende aan wal gebracht, zodat hun schip wel degelijk terug te Oostende is gekomen. wat gebeurde er nu in zee?
De Oostendenaars vluchten niet meer, maar gaan kloekmoedig het gevecht aan met de Hollandse overmacht en midden de slag bediende het schip van Besage zich zo goed van zijn geschut dat "den Admirael Heyn door eenen kanonbal doorschoten wierd". Door de dood van Piet Heyn wordt van Hollandse zijde het gevecht woest voortgezet en werd Besage eveneens doodgeschoten op zijn dek, terwijl zijn onderkapitein "standvastig aenhield".
Twee schepen werden in deerlijke toestand gevankelijk door de Hollanders naar Rotterdam gebracht, wat het reeds geciteerde matrozenlied als volgt in verzen zette:
De ander twee schepen mee,
Brocht hy sonder beswaren,
Tot Rotterdam in stee,
Denckt dat sy liever waren
t' Ostende allegaer,
dan langer in Hollant,
Men salle leeren varen
Ten haringh sonder want.
Volgens Bowens liep het schip van Besage "in eenen zeer slegten staet tot Oostende op."
Het lijk van Besage werd plechtig bijgezet in de parochiekerk van Oostende. Op het graf, naast het altaar van St. Rochus (juxta altare), werd een episch vers gebeiteld waarvan we hier de tekst uit Bowens laten reproduceren:

Tot loffelyck gedaght, der vroomen Capiteyn
Jacques Beſage die, den Koninck t'Edel Greyn,
Getrouwelyck heeft gedient, zynde onder het gebieden
Van d'Edelmogend'Heer, die eere moet geſchieden
Charles van Bourgonie, Graef van Wacken Reyn
Waer door *Beſage* heeft, in't groot Neptunus Pleyn
Getoont ſyn kloek gewelt, ten heeft hem noeyt verdroten
Den geuſen Admirael, heeft hy ſelfs dootgeſchoten.
T'was hunnen Generael, *Pieter Pieterſſen Heyn*,
Voor wie de groote Zee, ſcheen weſen veel te cleyn,
Hy noemt hem onſen ſchrick, den roem der Batavieren
Beſage wel gemoet, doet hem van 't leven ſwieren,
En als hy met gewelt, dit ſtuck had uytgerecht
Zoo was hy wel te vreen, te blyven in't Geveght.
Volhertigh in den ſtrydt, is hy ſeer kloeck gebleven,
Tot dat hy vechterhant, gelaeten heeft ſyn leven
In Juny ſeventhien, t'jaer ſefthien hondert met
Negen-en-twintigh maer, elck een die hier op let
Tot laevenis van ſyn Ziel, hem u Gebedt wilt ſchenken,
En ſeght den Heere wilt beſaen die Ziel gedencken.

Besage's kollega, Henry Otsen, werd in hetzelfde gevecht een been afgeschoten en kon zijn vreselijke wonde niet overleven. Hij overleed op 8 juli en werd eveneens begraven in de oude kerk te Oostende. Zijn grafschrift luidde als volgt:
Sepulture van capiteyn
Hendrick Otsen filius Hendrick, capit.
Capiteyn van syne Cathe Majesteyt ter zee, onder het gebiet van den edelen heere Carlos van Bourgoignien Graeve van wacken die overleet den 8 july 1629, naer dat syn been afgeschoten was, ende van Margriete Jonckheere filia Cornelis, syne huysvrouwe obiit.... ende hadden t' saemen in huwelyck twee kinderen Maria-Anna die overleedt 16 augusti 1620, ende Charles Hendricx Otsen filius Hendrick Otsen overleden den .....
De puntjes staan voor data die bij het optekenen van de tekst blijkbaar nog niet ingevuld waren.
Het hardnekkig verzet van de Vlamingen tegen de overmacht en het sneuvelen van Heyn en Besage gaven aan het zeegevecht van 17 juni 1629 een heroïsche betekenis van waarde.
In de "Nieuwe Tijdinghe" van Antwerpen, gepubliceerd door Abraham Verhoeven, vindt men vooral de reportage van de grootse begrafenisplechtigheid van Piet Heyn te Delft, op 4 juli 1629. Zijn geweldadige dood wordt slechts terloops gemeld als het gevolg van een moedig gevecht van Oostendse zeelui tegen een overmacht.
De Hollandse marinehistoricus De Jonge, heeft echter goed begrepen wat de dood van Piet Heyn door het kanonschot van Besage betekende: *"Zijn dood was een groot verlies voor het Vaderland in het algemeen en voor het zeewezen in het bijzonder. Met hem toch miste het Vaderland eenen kloeken held, die waarschijnlijk in deze oogenblikken meer dan iemand in staat zou zijn geweest, **de rooverijen der Duinkerkers te beteugelen** en den vijand gevoelige slagen toe te brengen."*
Men vergete niet dat Oostendenaars en Nieuwpoortenaars door de Hollanders als Duinkerkers werden betiteld.
De tekst van De Jonge is echter het mooiste grafschrift dat Besage kon krijgen, zoveel jaren na de feiten.

Walter Debrock

The Dinghy Story

MEER DAN twee en een half jaar lang puzzelde André Amys uit Oostende aan zijn echtgebeurd vluchtverhaal van vijf mensen die in september 1941 met een 'notedop' vanop het strand van Blankenberge de vlucht naar Engeland namen.

Geboeid, zeg maar geïntrigeerd, door dit ongelooflijk verhaal en de vele voorbereiding die een serieuze kans op slagen diende te garanderen, sprak hij in de voorbije jaren met tientallen personen die ooit iets met dit avontuur te maken hadden.

Zijn interesse voor het gebeuren groeide vooral uit de onbevredigde nieuwsgierigheid naar de ware toedracht van de feiten waarover de hoofdpersonages, waaronder zijn schoonbroer Jacques Claeys, bij leven en welzijn zeer weinig losten.



1940. In een Knokse riante villa toeven de 21-jarige Bob Van der Veken samen met zijn Britse moeder, Mary Hobbs en zijn zuster.

De eigenaars van de luxueuze zestien kamers grote villa laten hen daar wonen om te beletten dat de Duitsers de villa zouden bezetten. Maar omdat het huis aan de toegang van het golfterrein van Het Zoute gelegen is krijgen ze het toch erg te verduren en omwille van hun nationaliteit blijven pesterijen niet uit.

Bob die in 1938 afstudeerde als 2de luitenant aan de Oostendse Zeevaartschool probeert met zijn familie, met een tweedehandswagen via Frankrijk, Spanje en Portugal, Engeland te bereiken. Na een tiendaagse reis bereiken ze Toulouse, maar daar wordt het hen al vlug duidelijk dat ze de tocht moeten staken gezien de Spaanse grens gesloten is voor alle vluchtelingen.

Toch blijft het verlangen van de familie smeulen om het voor hen wurgende Duitse juk af te gooien. De vlucht over zee blijkt nu nog de enige uitweg.

Omdat de familie Van der Veken in de vooroorlogse periode de zomervakanties in Knokke kwam doorbrengen had Bob in die periode vriendschap gesloten met Herman Kreps en Jacques Claeys, die nog geregeld de familie kwamen opzoeken, en onder druk van de bezetter en omwille van hun gemeenschappelijke Anglofiele sympathieën naar elkaar toegedreven werden.

Eerder al had de 17-jarige Herman Kreps samen met twee Brugse Atheneumvrienden geprobeerd op een ondoordachte en riskant-avontuurlijke manier een Duitse patrouilleboot uit de Oostendse haven te kapen om de oversteek te wagen. Omwille van hun jeugdige leeftijd kwamen ze er toen vanaf met 2,5 maanden gevangenisstraf.

Wie ook bij het verhaal betrokken geraakte is schipper Jef Monteville van de H.8 'Seagul' (die ze ook al vanop het zomerse strand kenden als de man die tijdens de drie seizoenmaanden toeristische tochtjes van een uur op zee maakte, de overige negen maanden viste hij), die met zijn vaartuig naar Frankrijk gevlucht was, maar door de R.A.F. in de grond werd geboord. Zijn schip ging verloren, maar hijzelf en zijn bemanning kwamen behouden in

André Amys: vluchten in een notedop (foto g.w.)

☞

Knokke terug.
Meteen wordt duidelijk welke sterke band er is tussen al deze mensen die reeds een mislukte vluchtpoging op hun aktief hebben.

Boot

Eerste vereiste is nu een boot op de kop te kunnen tikken.
Bob Van der Veken herinnert zich "De Zeeuw", het jacht van Constant Permeke dat in de jaren dertig nabij de sifons in Damme aangemeerd lag en dat een kleine houten reddingsboot op sleeptouw had waarmee o.a. John en Paul Permeke, de kinderen van de kunstschilder, konden spelevaren.
Na een lange zoektocht verneemt Bob dat die dinghy iedere winter via het kanaal Brugge-Oostende naar Jabbeke, waar de familie Permeke in 'De vier winden' (nu provinciaal museum) woont, wordt overgevaren en daar in de garage geborgen.
Bob, die met de fiets naar Jabbeke trekt, krijgt Constant Permeke die van de Duitsers huisarrest heeft gekregen niet te spreken, maar verneemt er wel dat ene boer Demeulenaere uit Stalhille die boot ieder najaar met paard en kar vanaf de vaart naar de villa voert. Van die landbouwer hoort Bob dat de dinghy in het voorjaar '40, juist voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog door de Permekes in Stalhille te water werd gelaten en helemaal ondergedompeld ligt, om het vaartuig na een droge winterlegging, weer waterdicht te maken.
Met hulp van Demeulenaere wordt de boot uit het water gelicht en onder het oog van de Duitsers op een bestelwagen geladen en via de meest onooglijke boerenweggetjes naar Knokke gebracht.
Tussendoor wijzen we erop dat de Permekes geen onbekenden waren van de familie Van der Veken, aangezien vader Van der Veken net als Constant Permeke trouwens, tijdens de raid op Antwerpen, in het begin van de eerste wereldoorlog, gewond geraakten en later samen in een kliniek in Engeland belandden.
Aangezien Bob ondertussen van de Duitsers een vergunning had bekomen om

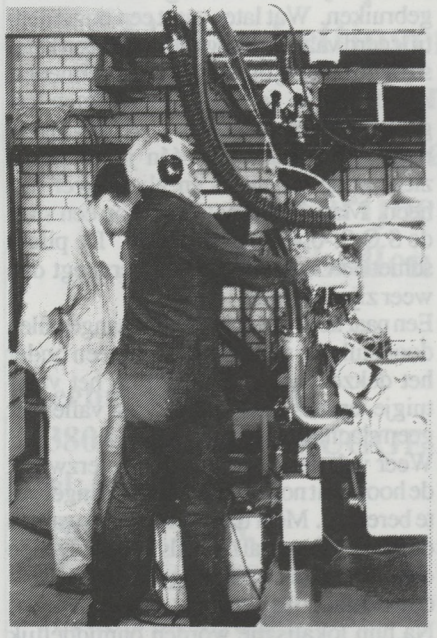


De sloep van John Permeke, die (zonder zeil en mast) de dinghy werd voor de vlucht. John zit hier (1933) in de boot te Veurne.

VAN PROEF- TOT PRAKTIJKSTAND

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

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



MITSUBISHI DIESELMOTOREN

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

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

de echte scheepsdieselspecialist

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.

vanop het strand met een boot in zee te steken om er te vissen, leek heel de operatie voor de bezetter niet abnormaal.

Voorbereiding

In Knokke wordt de dinghy in een vijver van het golfterrein gedumpt tot het ogenblik dat de oversteek bepaald is. In het grootste geheim wordt nu door Bob en visser Monteville een reisroute uitgemeten op zeekaarten.
Al vlug blijkt dat, om te slagen, er een motor van 8 à 10 pk nodig zal zijn. Die vindt men bij de concessiehouder van het Knokse strand, die zo'n motors voor zijn reddingsboten nodig had. Ook wordt het nu duidelijk dat een overtocht vanop het Knokse strand te gewaagd is, omdat dan de drukke Duitse scheepvaartroute tussen Vlissingen en Zeebrugge moet gekruist worden.
Dan zij de vele kontakten van vader Claeys, wiens zoon Jacques de overtocht ook zou meemaken, vindt men bij Jan Guilini, de vroegere zwemkampioen, daadwerkelijke hulp.
Voorwaarde van Guilini was dat ene Charles Trotteyn uit Blankenberge, die elk moment door de Duitsers gearresteerd kon worden, ook mee in de boot mocht vluchten.
Na kontakten met het K.M.I. bleek de meest gunstige dag voor de afvaart 16 september te zijn.
Met een valse faktuur op zak (Charles Trotteyn kocht zogezegd de boot af om er in Blankenberge mee uit vissen te gaan) kon een verhuizer de boot naar Blankenberge transporteren. De chauffeur nam niet weinig risico toen hij ook nog de motor en zestig liter benzine meesmokkelde. Die benzine had Jacques Claeys illegaal overgetapt uit de Duitse tanks en voertuigen die in vaders garage, voor onderhoud of voor herstelling, stonden.
Een omgebouwde "billekar" — ook al uit de garage Claeys — zou later als treiler dienst doen om de boot tot bij de waterlijn te rijden.
Een paar dagen voor de vluchtpoging wordt de passage op de dijk voor het pension (uitgebaat door de moeder van Guilini) grondig bestudeerd en de samenzweerders konstateren dat er 's nachts geen verkeer op dit gedeelte valt te bespeuren.

De vlucht

In de nacht van 16 op 17 september zijn de vijf vluchtelingen present in huize Guilini: Bob en zijn moeder, Herman Kreps, Jacques Claeys en Charles Trotteyn.
Geregisseerd door Jan Guilini wordt de boot 's nachts uit de garage, in de straat achter de zeedijk, naar buiten geduwd. Door een nogal bruusk maneuver knalt één van de luchtbandjes van het wagentje stuk. Een, de omstandigheden in acht genomen, harde knal scheurt de nachtelijke stilte. Hevig geschrokken, door dit niet in het vluchtscenario opgenomen lawaaierig voorval, laat Kreps de hendel van het rolluik los, waarop dit rolluik, ratelend als een mitrailleur, neerdondert. Kwam de Duitse patrouille die één straat verder liep af op dit helse lawaai? Was hun plotse aanwezigheid louter toevallig? Het zal altijd een open vraag blijven.
Met vereende krachten wordt de dinghy de helling naar de zeedijk opgeduwd. Pas is men op de zeedijk aangekomen of een naderende Duitse vrachtwagen (die, zo bleek later, de eerstvolgende straat zou inslaan) deed Guilini besluiten boot en kar zo vlug mogelijk van de dijk af te duwen. Een tumultueuze noodoperatie, waarbij het karretje voor verder gebruik ongeschikt blijkt en waarbij de motor onder het zand komt te zitten, maar waarbij ze er toch in slagen de boot door het mulle zand naar zee te slepen.
De zee is rustig en dat is maar goed ook, want het 3,75 meter korte bootje blijkt, nadat vluchtelingen, bagage, motor en brandstof aan boord zijn, amper 15 cm boven water uit te steken.
Het eerste half uur wordt er geroeid om geen argwaan op te wekken. Nadien wordt de motor op gang gebracht. Volgens de, in overleg met visser Monteville, gemaakte berekeningen zal de overtocht ongeveer twaalf uur in beslag nemen. Maar na een half uur reeds laat de motor het voorgoed afweten en is het roeien geblazen. Als het tij keert wordt aan een boei aangemeerd, een maneuver dat door een verkeerde beweging één van de vier roeiriemen doormidden doet breken. Effektief blijven nu dus nog twee riemen te gebruiken. Wat later vaart een ongeïdentificeerd vaartuig langs en wordt een katastrofale botsing op het nippertje vermeden.
Als de dag in de lucht hangt komen Engelse bommenwerpers overgevlogen, richting vasteland, en één jager maakt zich uit de groep los en vliegt over hen heen. Mary heeft met lipstift op een sjaal de S.O.S.-oproep geschreven. De piloot schiet een lichtkogel af en vervoegt dan weer zijn formatie.
Een paar keer wordt het bootje aangevallen door stuka's, maar omdat iedereen onder het dekzeil verscholen ligt en het vaartuigje er dus verlaten uitziet vallen er geen slachtoffers.
Weer valt de avond en stilaan verzwindt de hoop ooit nog op eigen kracht Engeland te bereiken. Meer dan twintig uur zwalpen de vluchtelingen al rond als ze de volgende dag twee walrusvliegtuigen van de 'Rescue Service' in het luchtruim ontwaren. Na hun lokalisatie worden onmiddellijk speedboten uitgestuurd. De vluchters worden uiteindelijk op zo'n twintig kilometer van Ramsgate opgepikt.

Behouden terug

De door de verzetsman Jan Guilini meegegeven dokumenten zorgen er nu voor dat de ondervragingen niet langer dan één maand duren.
Na een paar maanden laten Kreps en Van der Veken zich inlijven bij de R.A.F., Jacques Claeys opteert voor de Royal Navy, Mevrouw Van der Veken treedt op in een tweetal propagandafilms, die een beeld pogen weer te geven van de toestand in bezet Europa.
Na de oorlog komen de vijf weer behouden in België aan.

Later exploiteert Bob het vliegveld tussen Het Zwin en Het Zoute, maar na herhaalde tegenslagen keert de familie terug naar Engeland. Via de Canadese ambassade ver-neemt André Amys vorig jaar dat Bob, nu in de zeventig, en zijn vierennegentigjarige moeder in British Columbia leven.
Herman Kreps maakt carrière bij de luchtmacht en op het moment dat hij van luitenant-kolonel tot kolonel zou benoemd worden stort hij, als piloot, met een vliegtuig met eenenveertig kandidaat-valschermspringers, neer. Het vliegtuig werd neergehaald door een verdwaalde granaat van een artillerie-oefening die het vliegtuig van Kreps in lichterlaaie zette. Dankzij zijn koelbloedig optreden konden een aantal valschermspringers het neerstortend vliegtuig verlaten.
Vader Claeys (schoonvader van André Amys) en Jan Guilini, beiden lid van het A.S.R., worden omwille van hun ondergrondse aktiviteiten opgepakt en in '44 veroordeeld. Op 5 mei '44 worden ze in Brabenberg met de bijl onthoofd.

Marc Loy

André Amys, gepensioneerd leraar, free-lance-publicist en voorzitter van het Willemsfonds Oostende heeft zijn opzoekingswerk vastgelegd in een gefotokopieerde brochure die bij de auteur (Vindictivelaan 19, bus 38, 8400 Oostende. Tel: 059/ 80 01 93) te verkrijgen is door storting van 300 frank op het nummer 001-0164944-23.
Als boeiend causeur laat hij ook het vluchtverhaal herleven in een middag- of avondvullende voordracht. In een eerste gedeelte heeft hij het dan ook over de tegenslagen die aan de basis lagen van het mislukken van vijf eerdere vluchtpogingen afzonderlijk ondernomen door diverse personages. Na de pauze brengt hij het verhaal van de zesde overzeese vlucht van de vier mannen en de vrouw.

En nu... Allen naar Meetkerke

Uit vorige bijdragen (I-VIII) bleek de band tussen de Blankenbergse vissers en O.L. Vrouw van Meetkerke. Het moet ons dan ook niet het minst verwonderen een model van een Blankenbergse schuit in de kerk van Meetkerke aan te treffen. Het schip met het nummer B.1 draagt de naam 'H. Maria'. Het is een mooi model dat op spanten werd gebouwd. Naast een verzorgd afgewerkte tuigage zijn er nog heel wat toebehoorten aan boord.
Het model dateert van vòòr 1900. Afmetingen 74 x 93,5 x 37.
De Blankenbergse schuit is een zeer zwaar en lomp vaartuig. Het doet sterk denken aan de Scheveningse bom en aan "La bateau de Berck".
Het een nazaat van de vroegste Vlaamse vissersvaartuigen.
Volgens Gaston en Roland Desnerck (in 'Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen') lieten de Oostendse vissers zich smalend uit over de Blankenbergse schuiten. Ze noemden ze "padden". Het waren trage logge vaartuigen, maar ze waren evenzeer bijzonder zeewaardig.
De B.1 'H. Maria' is nog getuigd met emmerzeilen, meteen het voorlaatste tuig dat op de Blankenbergse schuit gebruikt werd. Het zeil aan de fokkemast, de fok, en het grootzeil aan de grote mast werden aan schuine ra's bevestigd. Beide zeilen werden uitgehouden door respektievelijk de kleine en de grote spier; twee lange dunne rondhouten voorzien van een spriet. Na het emmertuig kwam het kottertuig in gebruik. In plaats van vierkante zeilen werden zeilen met scherpe hoeken gebruikt.
Een ander scheepsmodel stelt een driemastbark voor. Dit blokmodel werd in de kerk geplaatst tussen beide wereldoorlogen. Over het model zijn verder geen gegevens bekend, alsook niet over de reden waarom de maquette in de kerk werd geplaatst.
In 'ex-voto marins dans le monde' vinden we nog een derde model vermeld. De 'Stella Maris' is een blokmodel van een viermastbark. Het model wordt gedateerd in het begin van de twintigste eeuw. Dit vaartuig kan op een stok in de processie worden meegedragen. Ook hier is de bouwer en de reden van de schenking onbekend. Het model wordt naast de andere ex-voto's bij het altaar van O.L.-Vrouw geëxposeerd.
Naast de scheepsmodellen bezit de kerk van Meetkerke nog enkele merkwaardige platen uit zilverblik.
Een eerste ex-voto stelt een driemaster voor, uitgereed als handelsvaartuig. Het vaartuig, met rond achterschip, is in profiel voorgesteld - uitgedreven - in een rechthoekige plaat zilverblik (12 op 10 cm).
Merkwaardig bij de afbeelding van het schip is de versiering van de roerkop. Sedert het begin van de 17de eeuw werden versieringen aangebracht op het roer. De overdreven geaccentueerde versiering steekt uit boven de achtersteven. De achtergrond van de plaat wordt gevormd door kleine visjes in reliëf voorgesteld. De ex-voto dateert uit de achttiende eeuw. Het is niet bekend wie het stuk offerde. Ook naar de reden van de offergave tast men in het duister.
Op een tweede zilveren ex-voto, eveneens 12 op 10 cm groot, maar nu ovaalvormig, wordt een handelsbrik voorgesteld. Dit vaartuig heeft een vlakke achterspiegel die zeer rijk versierd is. De achtergrond wordt gevormd door een oneffen gemaakt plaatoppervlak dat bekomen werd door het indrijven van het zilverblik. Ook over deze ex-voto is niets bekend.
Noch van de naam van de schenker, noch over de reden van de schenking werd enig spoor teruggevonden. Ook deze ex-voto dateert uit de achttiende eeuw.
Onder de kerkschatten te Meetkerke vinden we nog enkele zilveren harten. De hartvormige platen zilverblik tonen ons een afbeelding van O.L.Vrouw. Ook over de herkomst van deze ex-voto's is zo goed als niets bekend. O.L.Vrouw van Meetkerke werd niet alleen door de vissers vereerd, zodat we niet kunnen stellen dat deze ex-voto's door de vissersbevolking werden geofferd.
Het O.L.Vrouwbeeld staat opgesteld in een tabernakel dat door middel van twee deurtjes kan afgesloten worden. Wanneer de tabernakeldeuren open staan ziet men op elke deur een engel afgebeeld. Als de deuren gesloten zijn leest men volgende informerende tekst:
"Heir berust sedert de 15de eeuwe het wonderdoende beeld van O.L.Vrouw van Meetkerke.
Van oudsher vereerd door de zeevisschers, landslieden en alle troostzoekende pelgrims."
(Vervolgt)

Willem Lanszweert

Bronnen:
- Ex-voto marins dans le monde, 1981
- Kroniek de Blankenbergsche Visschersbedevaart naar O.L.Vrouw van Meetkerke, Jan Baert, 1986
- Scheepsportretten en Scheepsmodellen in de volkskunst, Nederlands Volksleven, 13de jrg., nr.4
- Onze Zeilvischsloepen, Frans Bly, 1920
- Bezoek aan de kerk van Meetkerke
- HVB, 1988 nr 6, p.10
Met bijzondere dank aan pastoor J. Geldhof (†)

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

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

Zeebruggelaan 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

250 miljoen voor onderhoud Schelderadarketen

Tegen 5 januari moeten de prijsoffertes voor het onderhoudskontrakt voor de achttien stations van de Schelderradarketen binnen zijn. Op een "pre-bid meeting" in Vlissingen, een soort voorlichtingsvergadering voor de gegadigden, waren een vijftal Belgische firma's vertegenwoordigd en dubbel zoveel Nederlandse bedrijven. Het gaat immers niet om een peulschil want het onderhoud van de stations wordt geraamd op een kwart miljard. De Belgische vertegenwoordigers achten de inschrijvinstermijn te kort om een verantwoorde offerte op te maken maar het "Belgisch-Nederlands Projectbureau Schelderadar" wilde daar niet op ingaan. Van Belgische zijde zal een tussenkomst van de Vlaamse regering worden gevraagd om de inschrijvingslimiet op de valreep te verlengen. Bovendien denken enkele Belgische bedrijven er ernstig aan om als consortium of tijdelijke vereniging van Belgische bedrijven aan de aanbesteding deel te nemen. Maar ons dit consortium te vormen en in overleg met de partners een prijsbestek op te maken is meer tijd nodig.

750.000 passagiers op NSF

Nog voor North Sea Ferries in december haar 25-jarig bestaan vierde was het nooit eerder gehaalde rekordjaarcijfer van 750.000 passagiers bereikt op de lijnen Rotterdam Europoort-Hull en Zeebrugge-Hull. Een Nederlands echtpaar viel de eer te beurt om het driekwart miljoen vol te maken in de terminal Europoort. NSF-direkteur J. A. Boereboom bood het paar een gratis overtocht aan inklusief auto en een luxe hut met champagne op de "Norsun".
Bij NSF in Zeebrugge werd enkele dagen na het aanleggen van het 10.000ste schip de 300.000ste passagiers voor dit jaar onthaald. Het was een echtpaar uit Jemappe dat op bezoek trok naar familie in Engeland dat in de bloemen werd gezet en eveneens een gratis overvaart met luxecabine kreeg aangeboden.

P&O-schip van rif in Sumatra

Het Rotterdamse bergingsbedrijf Smit Tak gaat het grote containerschip Kowloon Bay (56.800 bt) van P&O van een rif halen. Het schip was met enkele duizenden kontainers op weg van Singapore naar Europa toen het bij het Rondo-eiland (Noord-Sumatra) op een rif vastliep. De zeesleepboot Smit Houston was eerst ter plaatse en kon een overeenkomst op basis van "no cure no pay" afsluiten. Vooraleer het schip los te trekken moest de lading eerst van boord. Smit Tak liet ondertussen zwaar materiaal aanrukken om de klus te klaren.

Minder carferry-passagiers

De passagierstrafiek of de Belgische carferry-routes naar Groot-Brittannië liggen tien procent lager dan twee jaar terug. Het vrachtvervoer kende weliswaar een vermindering van het aantal geleide voertuigen maar toch werd een vrachttrafiektoename van twaalf procent genoteerd.
De RMT-lijn Oostende-Dover kende een passagiersvermindering met vijf procent maar het vrachtvervoer ging er lichtjes op vooruit. Het aantal verscheepte auto's nam echter toe terwijl er minder bussen werden verscheept.
De verbinding Zeebrugge-Dover boekte 26 procent minder passagiers en het aantal begeleide voertuigen nam in dezelfde mate af. De vrachttrafiek steeg echter met 14 procent. De sterke daling van het toeristisch verkeer is een gevolg van het terugschroeven van de plaats voor auto's en bussen ten voordele van het vrachtvervoer.
Op de lijn Zeebrugge-Felixtown steeg het aantal verscheepte passagiers met 12 procent. Er was ook een toename van het aantal begeleide voertuigen (+17%) en de vrachtrafiek (+22%).

Jumbo's op Dover-Calais

Sealink British Ferries zet begin volgend jaar twee jumboferry's in op de Kanaalroute Dover-Calais. In het voorjaar zullen twee in Bulgarije aangekochte vrachtschepen de overzetkapaciteit op de lijn verdrievoudigen. Sealink kocht de "Fiesta" en de "Fantasia" aan en liet ze op een Duitse werf aanpassingswerken ondergaan. Beide schepen bieden plaats aan 1.800 passagiers en 650 personenwagens of 110 opleggers.

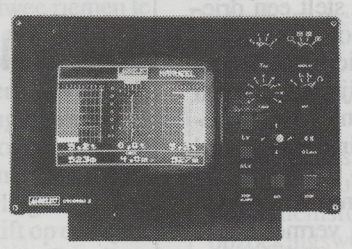
Bush bant Panamese vlag

De Amerikaanse president Bush heeft besloten Amerikaanse havens tot verboden terrein te verklaren voor schepen met een ☞

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

MARINE ELECTRONICS / AUTOMATIC TRAWLING SYSTEMS

Panamese vlag. De maatregel gaat in op 1 februari. Het besluit is genomen om een belangrijke inkomstenbron voor Panama's sterke man generaal Manuel Noriega, die door de VS wordt beschuldigd van drugsmokkel, af te snijden. De maatregel zal de Panamese staatskas tientallen miljoenen dollar kosten. Na Liberia is Panama immers de grootste "vlag" van de wereldvloot. De registratie van schepen in Panama brengt jaarlijks 45 tot 70 miljoen dollar op.

US-Navy ramt "Greenpeace"

Tijdens een protestaktie tegen de lancering van een met 12 kernkoppen geladen Trident-2 raket heeft het Amerikaanse oorlogsschip "Grasp" het aktieschip "Greenpeace" van de gelijknamige milieuorganizatie een gat geramd in de romp. Het Greenpeaceschip met 25 man aan boord dat onder Nederlandse vlag in internationale wateren opereerde was zelfs een tijdje stuurloos omdat de Navy via de schoorsteen water in de machinekamer spoot waardoor de motoren uitvielen.

Heralddossier Britse zaak

De raadkamer in Brugge heeft de onderzoeksrechter ontlast van het verder onderzoek naar de verantwoordelijkheid voor de scheepsramp met de Herald of Free Enterprise. Het dossier wordt overgeheveld naar de Britse justitie.
De rechtbank steunt haar beslissing op een internationaal verdrag dat bepaalt dat de verantwoordelijken voor een scheepsramp kunnen terecht staan voor een rechtbank van het land waarvan het schip de vlag voert. De ramp met de Herald deed zich voor binnen de Belgische territoriale wateren maar het P&O-schip droeg de Britse vlag. Bovendien zijn alle slachtoffers Britten zodat er geen Belgische belangen te verdedigen zijn.
De Britse ferrymaatschappij P&O wordt wel in België vervolgd voor de giftige lading die zich op het ogenblik van het ongeval aan boord bevond.

Wereldkoopvaardijvloot groeit

Voor de eerste keer sinds 1982 zal de wereldkoopvaardijvloot opnieuw toegenomen zijn. Na een toename met ruim zeven miljoen brutoton bedraagt de omvang van de koopvaardijvloot thans 410 miljoen brutoton.
De Liberiaanse vloot blijft met 48 miljoen brt de belangrijkste vlag na Panama dat maar een half miljoen ton achterop ligt nadat het in de jongste tien jaar zijn vloot zag verdubbelen. Japan staat derde (28 miljoen brt), gevolgd door de Sovjetunie, Griekenland, de Verenigde Staten en de Chinese Volksrepubliek.

OOCL verkiest Zeebrugge

De groep Orient Overseas Container Line (OOCL) uit Hongkong heeft beslist zijn centrale terminal van Antwerpen naar Zeebrugge over te brengen. Ook Rotterdam behoorde tot de mogelijkheden, maar uiteindelijk viel de keuze voor de Benelux-vestiging voor de Amerikatrafiek op de Brugse haven. Voor Zeebrugge betekent dit een jaarlijkse toename van 50.000 containers. OOCL zal reeds begin deze maand met een schip in Zeebrugge verschijnen en wekelijks terugkeren.
OOCL beschikt over 38 containerschepen en onderhoudt regelmatige verbindingen naar 108 havens waardoor de rederij tot de grootste ter wereld behoort. Dat uiteindelijk voor Zeebrugge werd gekozen heeft veel te maken met de centrale ligging en de snelle spoorverbindingen naar het Middellandse Zeegebied.

Spionnagenet in Rotterdam

Het Sovjetrussische scheepvaartbedrijf Transworld Marine Agency (TMA), de grootste scheepsagent in Rotterdam, wordt ervan verdacht de dekmantel te zijn van een uitgebreid spionnagenet. Volgens het Nederlandse Ministerie van Binnenlandse Zaken wordt TMA reeds in de gaten gehouden sinds de oprichting in 1972. Het bedrijf treedt in de Rotterdamse haven op als agent voor de schepen van de Russische staatsrederijen die verenigd zijn in het bevrachtingskantoor Sovfracht. De KGB-agenten zouden vooral belangstelling hebben voor de werking van de haven, de Nederlandse binnenlandse veiligheidsdienst en de overslag van Amerikaanse legergoederen.
TMA behandelt jaarlijks 1.200 Sovjetschepen die Rotterdam aandoen. Het bedrijf kocht onlangs nog een uitgestrekt landgoed van vijf hektaren in de buurt van de havenstad als ontmoetingsplaats en ontspanningscentrum voor Russische zeelieden.

Te Koop: Motor Volvo Penta, 150 pk, bouwjaar 1983 uit O.64. 5 000 werkuren, Keerkoppeling twin disk 3-1. 350 000,-. Z.w. 059/ 50 31 94

INVESTERINGSKREDIETEN: ONZE SPECIALITEIT

PROFITEER VAN

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.

Generale Bank

Schipper Frans Lauwereins

De enige Vlaamse purse-seinevisser

De Kongovisserij (VII)

Op een maandagmiddag kloppen we aan bij Frans Lauwereins. In een stemmige omgeving maken onze geesten de overtocht naar Matadi en de omringende wateren. Het verhaal wordt verteld tijdens het doorbladeren van fotoboeken en het bekijken van dia's. Een erg geschikte manier om alles opnieuw te beleven.

Half maart 1964 monsterde Frans Lauwereins af op de O.305 'François Musin'. Omdat er in Kongo meer geld te verdienen viel dan hier bij ons, vertrok hij op 2 april 1964 naar Matadi. Op 5 april voer hij als stuurman af met de O.86 'Edison', onder schipper Jan Vermoote (later voor de belgische kust verdronken toen hij met zijn garnaalschuit warrelnetten uitzette). Nadien voer hij nog een hele tijd op de O.320 'Noordende II' onder het bevel van schipper Julien Ruga.

In de beginperiode van het verblijf te Matadi, bleek er voor het gezin geen woonst beschikbaar, zodat ze noodgedwongen opgenomen werden door andere gezinnen of in het huis verbleven van families die met vakantie waren, tot er een bungalow vrij kwam. Ook zij maakten de ervaring van de lege winkels te Matadi mee en namen deel aan de ruilhandel op de Kongoboten; zo werden bijvoorbeeld aardappelen tegen vis geruild.

Vanaf 17 december '67 voer Frans hoofdzakelijk als schipper, eerst op de O.88, daarna op de O.333, O.90, O.310, O.328, O.314 en O.85. Tussendoor (1968) voer Frans ook nog op de O.311 'Victor Billet' met een Franse schipper Maurits Monch uit Saint-Jean-de-Luz, een dorp dichtbij de Spaanse grens). Toen de Pemarcoleiding zag dat Franse vaartuigen uit Concarneau (een foto toont ons CC 3834) vanuit Pointe-Noire (Congo-Brazaville) met een purse-seinenetsysteem veel vis vingen, probeerden ze het ook. De O.311 werd omgebouwd. tegen de achtermast werd een boom met een hypermoderne powerblok gemonteerd. Franse schippers vertelden dat de powerblok in feite een uitvinding was van een Belg. Wegens gebrek aan binnenlandse steun ontwikkelde het idee zich in Frankrijk. Langzaam aan vond het ingang op wereldniveau. Op het achterdek kwam een bak waarin het seinenet lag en Bertje Bovenistier (zie HVB 9 & 10, 1988) bouwde een begeleidingsboot. Door het ronde gat van het vaartuig moest men de boot steeds op sleeptouw nemen in plaats van hem op te trekken. Een handikap was wel dat het bootje soms onder water liep. Naast de voormast installeerden werklieden de trommel met kabels. De opgedane ervaring kon Frans een paar jaar later goed gebruiken.

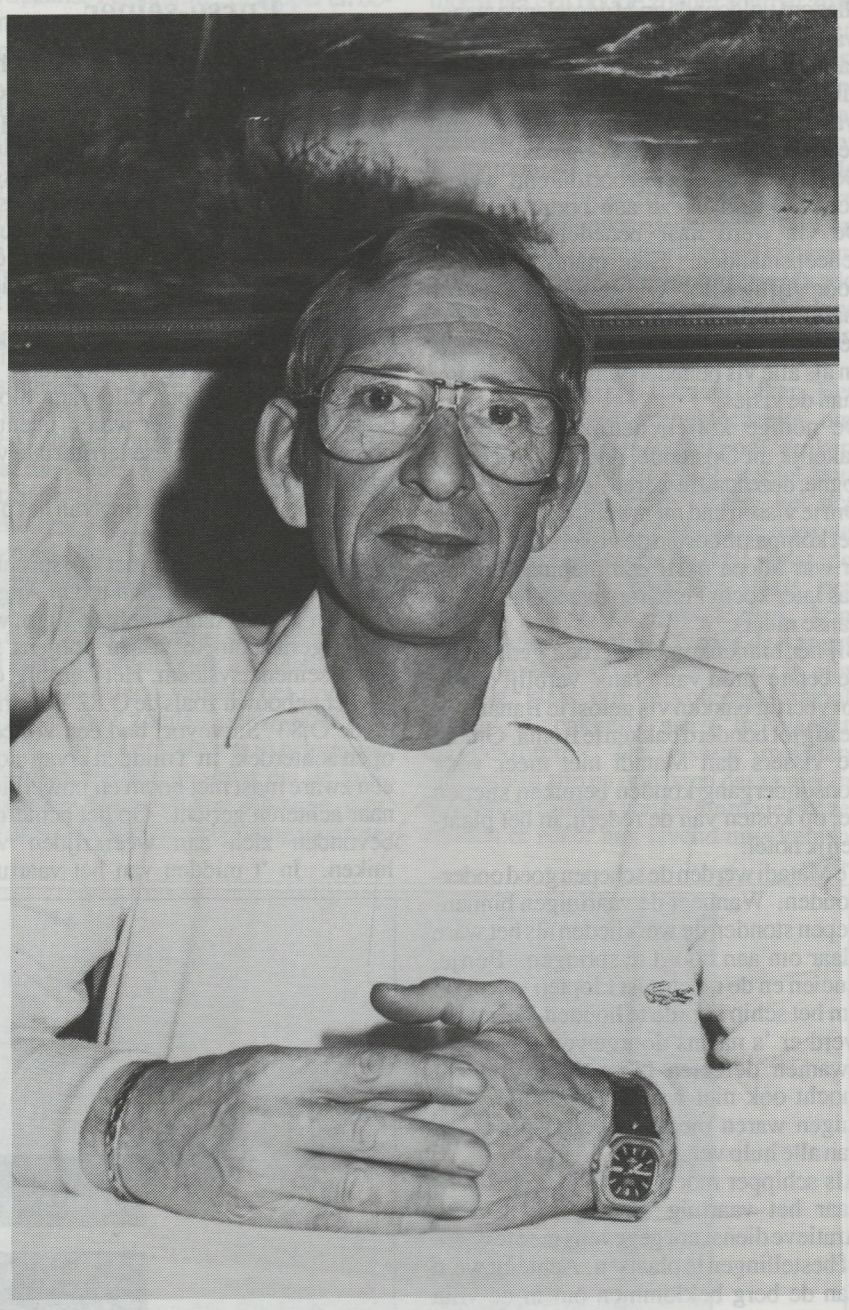
Matadi

De oevers van de Kongostroom bestonden uit heuvels die hier en daar redelijke hoogten bereikten, afgewisseld met kleine plateaus. De basis van Pemarco te Ango-Ango werd op zo'n plateau uitgebouwd. Ook de haven van Matadi ontstond op deze wijze. U moet zich geen haven voorstellen met dokken of sluizen of zo, nee, men maakte gebruik van een kleine inham, om gelijklopend met een rivier, een rechte kaai te trekken van hooguit twee kilometer lang. Op de kaai stonden een vijftiental kranen. Naast de kade bouwde men twee rijen loodsen. De goederen konden rechtstreeks in treinen geladen worden, in vrachtwagens of voorlopig opgeslagen in de loodsen. Achter de loodsen lag een rangeerstation met een twintigtal sporen naast elkaar, stationsgebouwen en een garage om treinen en wagons te herstellen of te onderhouden. In één van de loodsen was een terminus van lijnbussen ondergebracht. Na het gebouw, waar de treinstellen een onderhoudsbeurt kregen, rees een palteau, waar de stadskern zich ontwikkeld had, langzaam naar boven en begon op de zijflanken de bebouwing van matadi zelf.

Op zee

Om de stroom af te varen moest je 'wakker zijn'. Door de stroming kreeg je veel vlucht en bij een verkeerd maneuver kon je wel achteruitslaan, het vaartuig reageerde er toch niet op. Op de bebakening kon je je niet meer verlaten: soms zag je door het mos het verschil niet tussen een bakboord- en een stuurboordboei, sommige waren losgeslagen en ergens anders blijven steken. 's Nachts brandden de meeste lichten niet. Als je met de kleine schepen 's morgens uitvoer kon je de open zee bereiken. Voer je na 14 00 uur uit dan diende het vaartuig in Boma te overnachten. Ook de koopvaardijschepen (met loods aan boord) lagen 's nachts stil. Frans heeft eenmaal met de O.86 ☞

vastgezeten op een bank. Een plotse regenbui verrastte hen en stoorde de radar. Met beurtelings voor- en achteruitslaan heeft hij zich kunnen loswrikken. Het is hem daarna niet meer overkomen, door zich te oriënteren op vaste punten heeft hij de beste stroomroute leren kennen.
Niemand van de compagnie zegde de schippers waar ze moesten vissen. De schippers zochten zelf visserijen op, die door hun voorgangers uitgestippeld waren of die zij op eigen houtje uitprobeerden. Frans bleef het liefst rond de evenaar vissen omdat het er altijd mooi en warm weer was. Overdag werd veel vis gevangen, 's nachts liet hij het anker vallen, zeker als hij de enige blanke aan boord was. Als hij met meerdere blanken voer, durfde hij 's nachts ter hoogte van Pointe-Noire, bezijden een koraalrif, korren, op zoek naar langousten. Op die wijze ving Frans met de O.333 'Johnny' soms vierduizend stuks in één week. In Kongo kwamen ze terecht bij de 'high society', want de gewone zwarte kon die kreeften niet betalen. Overigens kregen de vissers een speciale premie uitbetaald voor het vangen van langousten.
Frans viste dikwijls vòòr het regenseizoen (= weinig stroming) in de monding van de Kongostroom, waar veel vis zat. De stroming was er nog sterk genoeg, zodat er niet teveel vaart genomen moest worden om de korre weg te schieten.
Alhoewel hij het liever niet deed heeft Frans toch ook wel meer naar het zuiden toe gevist. Ter hoogte van de Tijgerbaai woei meestal een wind vanaf de wal. Doordat het binnenland een woestijn was lag het vaartuig dikwijls bedekt met een laag stof. Vanaf kaap Frio was het alsof het schip op een koude muur botste. Er heerste meestal een zuidwestenwind met hoge zeegang en windkracht 6 à 7 Beaufort.
Pemarco kocht tweedehands legerkledij en paardedekens (de Belgische vlag stond er nog op) om de negerbemanning warm aan te kleden. Verder hadden ze oliegoed en laarzen, zoals de blanken dat hadden. Ter hoogte van Palmerinhas ving Frans eens een pinguin. Hij nam het dier mee naar huis, foto's tonen ons hoe het beest rondloopt in de tuin. Het diertje vroeg veel aandacht en verzorging, dagelijks at het zijn portie gefileerde vis, van zodra het bad volliep sprong de pinguin erin. De volgende reis moest de schipper hem terug meenemen naar zee.
Het merendeel van de zwarte bemanningsleden waren vissers die al een hele tijd bij Pemarco werkten. Ze kenden hun job redelijk goed en als de stuurman hen de goeie raadgevingen gaf borgen ze de vis goed op in het ruim.
Alhoewel de winkels te Matadi dikwijls leeg waren kwamen de bemanningsleden aan boord niets te kort. Pemarco deed



Frans Lauwereins ging vissen tot in Afrika. (foto g.w.) ☞

DELTAFLEX 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

alles om voldoende en afwisselende etenswaren aan boord te krijgen. Vonden ze dat niet te Matadi, dan dienden de vaartuigen aan te leggen in Boma om etenswaren aan boord te nemen. Op zee werd veel vis, garnaal en kreeft gegeten.
De vissers moesten voortdurend weten hoe-veel kilo vis ze aan boord hadden. De vis werd naar beneden gezakt in scheepsmanden. Elke mand was goed voor vijftig kilo. Om te weten hoeveel manden elke trek had opgebracht werd één klein visje uit elke mand apart gelegd en als alle vis beneden was telde de stuurman de visjes.
De nodige korren betrok men hoofdzakelijk uit Oostende, doch ook uit Boulogne; deze laatste waren lichter en sterker. Om te vissen had men weinig apparatuur: het kompas moesten de vissers zelf zetten, er was alleen maar een diepmachine en pas later kocht Pemarco tweedehands Japanse radars.
Bij het binnenkomen werden gedurende de eerste jaren van Frans' verblijf dertig tot veertig bakken vis gelost te Banana en zestig tot honderd bakken te Boma. Omdat de vissers dan Matadi niet meer vòòr zonsondergang konden bereiken sliepen ze, op kosten van de rederij, in het plaatselijk hotel.
Te Matadi werden de schepen goed onderhouden. Wanneer de vaartuigen binnenliepen stonden de werklieden als het ware klaar om aan boord te springen. Bertje, Lucien en de machinist klopten vele uren om het schip in orde te houden, desnoods werd er 's nachts doorgewerkt. Op zee kwamen defekten bijna niet voor, dat mocht ook niet want de vissende vaartuigen waren meestal alleen op weg en van alle hulp verstoken.
Als schipper moest je elke dag wel eens naar het vaartuig of naar de administratieve dienst om gegevens mee te delen of bestellingen te plaatsen. Achteraf werd dan de berg beklommen om in de villa van Fientje en Bertje een glas te drinken. Vanaf dat huis had je een prachtig uitzicht op de Kongostroom en je zag er de vaartuigen van de kollega's reeds van verre afkomen. Als er 'Villeboten' in Matadi lagen dan ging je daar 's middags heen: je bracht er je tijd door in de bar, de vrouwen kochten er kleren en het haar (van zowel man als vrouw) werd er geknipt door de scheepskapper.
In Matadi was het prettig werken. Je deed er je werk, je werd door niemand 'opgejaagd', je had er nooit tekort aan materiaal. Ware er niet de nationalisatie van Pemarco geweest, dan was iedereen daar blijven werken tot aan de pensioensleeftijd. Onder de Vlaamse vissers heerste er een goede sfeer, er was geen haat, nijd of jaloersheid te bespreuren, zoals dat hier dikwijls het geval is.

Purse-seiner

Te Banana (monding Zaïrestroom) had Pemarco een terrein aangekocht om een rederij op te richten, waarvan de schepen vis zouden vangen met het purse-seinenetsysteem. Er zouden ook bedrijfsgebouwen opgericht worden om de vis te verwerken: een aanlegsteiger, een automatische losinstallatie, koelkamers, een konservenfabriek, een vismeelfabriek, huisvesting en administratie.
Om dit projekt te kunnen verwezenlijken waren er echter twee voorwaarden: de vastgestelde prijs per kilogram moest drastisch omhoog en er waren licenties nodig om in de Angolese territoriale wateren te vissen.
Met het oog op de uitvoering van het plan werd experimenteel gevist.
De O.314 'Cimarron', met oorspronkelijke Spaanse naam, kwam toe in Ango - Ango in 1970. Aangekocht te Vigo, was het uitgerust om te vissen volgens het purse-seinenetsysteem. Het vaartuig, ongeveer gebouwd zoals de O.82 'Mariner' en de O.83 'Surveyor' had een volledig open achterdek. In 't midden ervan stond een zware mast met boom en powerblok, naar achteren gericht. Op het achterdek bevonden zich aan weerszijden vier luiken. In 't midden van het vaartuig,



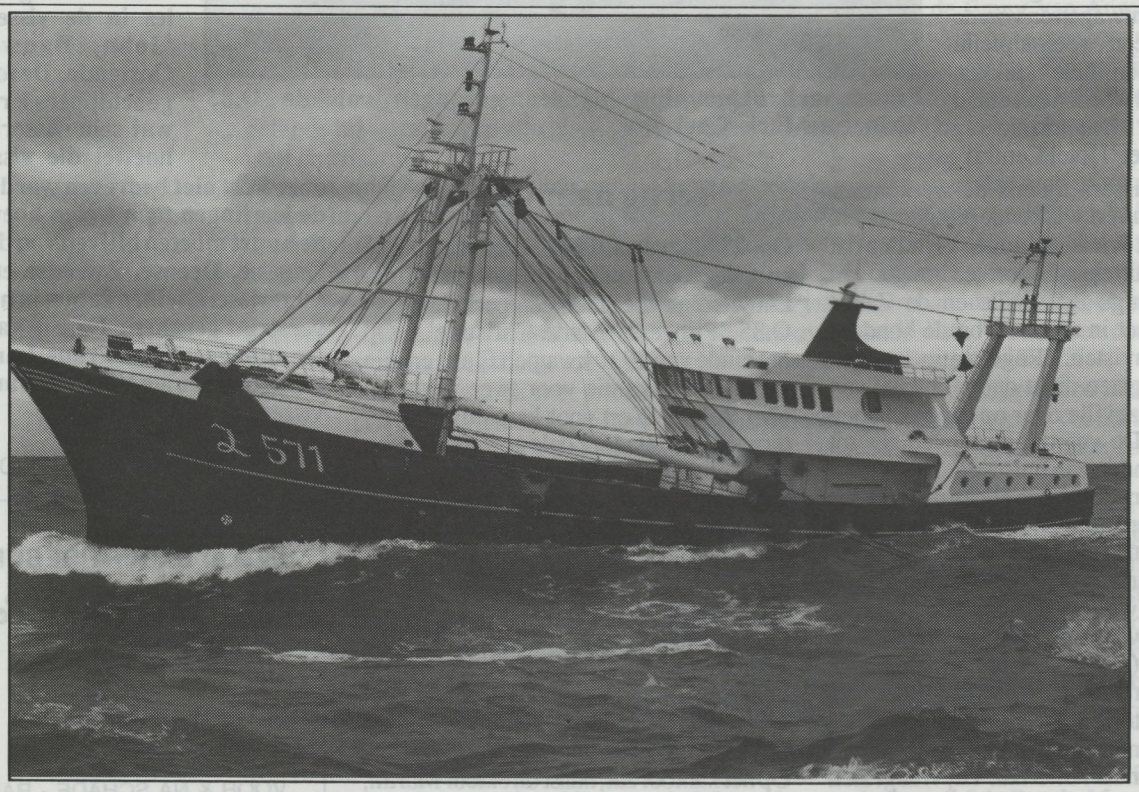
Purse-seining met Frans en schipper Monck op de O.311 'Victor Billet'

juist vòòr de achtermast en in de lengte van het schip was er een lier aangebracht. Het stond dus zo opgesteld dat het rechtstreeks naar en over de zijde zijn kracht kon aanwenden. De bedienaar(s) van de lier hadden een klare kijk op het geheel van de handelingen bij het vieren, het inhalen van het net en het aan boord brengen van de vangst. De O.314 kon beschikken over twee begeleidingsboten: één met riemen en één met een krachtige motor. Bij rust stond de eerste opgesteld voor de lier, degene met motor werd achteraan bovenop de bak, waarin zich het ☞

BBL

net bevond, getakeld. De brug liep achteraan uit in een balkon, ongeveer zoals het aanwezig is op de Z.198 'Zeenimf' en de O.499 'Coudekercke'. Het volledige voorschip was dichtgebouwd.
De luiken gaven toegang tot acht ruimten die samen het ruim vormden. Iedere ruimte vulden de vissers voor een gedeelte met 'saumure' (een Franse term voor een vloeistof die samengesteld was uit 50% zout en 50% zeewater) en had de mogelijkheid om de vis heel snel te diepvriezen. Voor de brug bevonden zich de verluchtingsluiken van de machinekamer. De motor stond vooraan in het vaartuig. De trommels bevonden zich onder de luifel en bevatten tweeduizend meter kabel. Met de O.311 waren het touwtrossen, de O.314 had stalen kabels, niet dik, maar heel sterk.
Het net, heel licht met grote mazen, maar met een sterke kuil woog tien ton. Het had een cirkelomtrek van twaalfhonderd meter. Het bovenste gedeelte dreef d.m.v. vlottende kringen aan het wateroppervlak en het onderste gedeelte kon tot tachtig meter diep hangen. Het vissen en het klaren van het net vroeg veel werk, zodat er een bemanning van twintig koppen nodig was.
Bij de eerste reizen kreeg Frans hulp van een Spaanse bemanning. Schipper en bemanning dienden eerst een school sardienen op te sporen. Men ving twee soorten. De sardienen waren ongeveer vijfentwintig centimeter lang en smaakten beter dan makreel. Van zodra de schipper vis ontwaarde schoot men het net rond de school. Het vaartuig kwam naast de vis te liggen en voer in een halve boog. De vissers lieten het net met de stroming mee vieren. De begeleidende motorboot voer met het uiteinde van het net verder om de school heen en bevestigde het begin van het net weer aan het vaartuig. Zodoende omsingelde de korre de visschool. Het net werd door het binnenwinden van een stalen kabel (de purse) onderaan gesloten, zodat duizenden vissen in één grote zak vastzaten. Het wateroppervlak binnen de korremond geleek op kokend water door de visjes die, door elkaar wriemelend, probeerden te ontsnappen.
Vlug bonden vissers (vanuit de boten) aan de zijkanten van het net vlotters uit heel licht materiaal (kurk en plastic) vast opdat de zijkanten van het net door de massa vis niet zouden ondergetrokken worden. Als er heel veel vis in het net zat en de mogelijkheid bestond dat de kuil zou zakken of het net zou scheuren, dan voer de roeiboot in de netopening (daarom moest het een bootje zonder schroef zijn) en hielp een tweede kuil zakken in het net. De ene zijde van de tweede kuil zat vast aan de O.314 en de andere zijde liet men, met lood verzwaard, zinken. Dat net schepte een hoeveelheid vis en werd door de roeiboot weer opgetrokken. Zodoende ontstond er minder druk op het eigenlijke net. Het schepnet zakte in de kuil en bracht per keer ongeveer duizend kilogram vis binnenboord. De motorboot zorgde ervoor dat de O.314, door de wind of door het wijzigen van de stroming, niet in zijn eigen net terechtkwam.
De O.314 had op zijn dek acht luiken. Het schepnet liet zijn vangstgedeelte om beurten over de verschillende luiken zakken opdat het vaartuig stabiel zou blijven. Naarmate de vissers het net ledigden, werd het steeds meer door de powerblok binnengewonden, zodat de hoeveelheid vis kompakt naast het vaartuig bleef en gemakkelijk kon leeggeschept worden. Nadat de vangst binnenboord was en het net terug in zijn bak lag, klaar om de volgende school vissen te pakken, werd de vangst diepgevroren. De vissers moesten aandachtig zijn en oppassen dat ze niet in één van de ruimtes van het ruim vielen, ze zouden er zeker niet levend uitgekomen

☞



BVBA Rudo wenst de kollega's, vrienden en bekenden voor 1990 een goede vangst en behouden thuiskomst.

zijn.
De purse-seinevisserij werd bedreven ter hoogte van Congo-Brazaville en Gabon, dat is dus meer noordwaarts dan we tot nutoe van de Kongovissers gewoon waren. In het begin schuwde men rotsachtige bodems niet, maar omdat het net teveel scheurde zochten de vissers zandplaten op. Als het net teveel herstelling vroeg liepen ze Pointe-Noire binnen.
Dikwijls werd er zoveel vis gevangen dat de O.164 'Victor Seghers' meekwam. Eerst werd dan het ruim van dit vaartuig gevuld en pas nadien werd voor het eigen ruim gezorgd. De O.164 had een overdekt achterdek. Aan de evenaar was het veel te warm om daaronder te werken, zodat men een paar vierkante meter van de zijkant weggebrand had om tijdens het werk ook nog wat verfrissing te hebben.
Bleek het nodig het seinenet te Matadi te herstellen, dan laadde men het hele gevaarte op een vrachtwagen en voerde het naar een voetbalplein. Daar konden hele stukken opengelegd worden om eraan te werken. Dat terrein lag rechtover het 'Hotel Central', zodat de vissers tijdens de werkpauzes vlug aan een verkwikkende pils geraakten.
Verder wist Frans ons nog te vertellen dat Spaanse fabrieksschepen ter hoogte van Gabon, Congo-Brazaville en de Zaïremonding, ver in zee, voorbij de honderd vadem, lijnvisten. Regelmatig laadden ze hun vangsten dicht onder de kust van Congo-Brazaville over op cargoschepen (reefers). De vaartuigen bleven zes tot zeven maanden van huis weg.
Frans beaamt ook dat ze alleen de (volgens onze normen) minderwaardige vis konden meebrengen (zie hiervoor de vorige afleveringen van deze reeks), tong, rog en zeeduivels werden terug in zee gegooid. Nochtans waren er Fransen die wel op tong visten (die was een halve meter lang, was smaller van lijf en had een scherpere kop dan de tong die wij hier kennen). Die tong werd met speciale diepvriesschepen uitgevoerd naar Amerika. Hij vraagt zich af waarom Pemarco alleen maar oog had voor de binnenlandse Kongolese markt. Mits het sluiten van overeenkomsten, moet het toch mogelijk geweest zijn een kontingent 'schone' vis over te laden op deze cargo's.



Frans met bemanning bij een gevangen rob de O.85 'PrincesseMarie-Christine'

Terug naar belgië

Op 22 augustus 1970 werd de O.314 stilgelegd voor onderhoud en herstelling. Lauwereins voer toen een periode op de O.85 'Princesse Marie-Christine'. Op het einde van 1970 kwamen Frans en zijn gezin met vakantie voor twee maanden naar België. Kort voor kerstmis ging hij terug naar Matadi. Zoals gewoonlijk zou zijn echtgenote een aantal weken later achterna komen. Doordat zijn kontrakt verlopen was tekende Frans een nieuwe overeenkomst van twee jaar, volgens de aloude Belgische voorwaarden. Op 24 december toog hij in zee met de O.333. Op 4 januari 1971 bereikte hij, met gebroken kogellagers, nauwelijks op tijd de basis. Ondertussen was er echter heel wat gebeurd. Kongo was Zaïre geworden en Pemarco heette voortaan Pemarza.
Op het kantoor zat, naast direkteur Martin, nu een zwarte direkteur, die nog een trapje hoger stond in de hiërarchie en aan Frans verklaarde dat zijn Belgisch kontrakt niet meer telde en dat hij nu een Zaïrees kontrakt moest tekenen. Dat stipuleerde o.a. dat slechts de helft van zijn loon naar België mocht verstuurd worden, de andere helft zou in zaïres uitbetaald worden en dat moest ter plaatse blijven. Frans ging niet akkoord en nam onmiddellijk ontslag.
Hij moest ermee rekening houden dat hij in België terug moest zijn, vooraleer zijn vrouw naar Zaïre kwam. In drie dagen tijd verkocht hij zijn meubelen en auto. Hij kocht met eigen middelen een vliegtuigticket. In Oostende stond zijn echtgenote met gepakte valiezen klaar om naar Zaïre te vertrekken, toen er gebeld werd. Door de parlofoon hoorde ze een stem die zegde: "'t is Frans." Omdat ze van zijn terugkeer niet op de hoogte was, antwoordde ze: "Welke Frans?" Waarop prompt het antwoord van haar echtgenoot kwam: "Hoeveel Fransen ken jij dan wel?"
Zo eindigde het Kongolese avontuur van Frans Lauwereins.

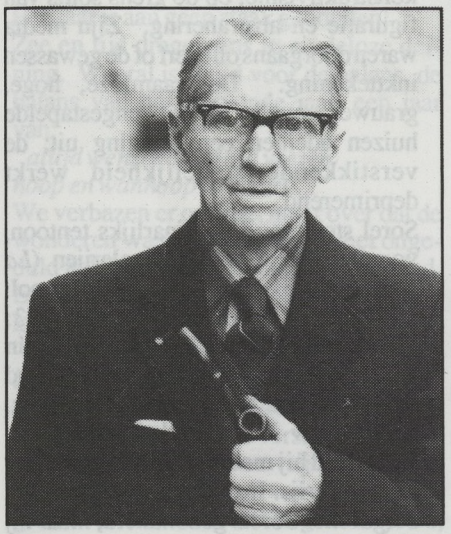
Momenteel geeft Frans les in de visserijschool 'John Bauwens' te Oostende. De toekomstige schippers leren er ook wat seinevisserij is. Alhoewel die visserij aan onze kust niet bedreven wordt, moeten de leerlingen toch weten hoever ze uit de buurt moeten blijven van de Franse, Engelse, Deense, Zweedse en Noorse seinevissers, willen ze niet in hun netten verstrikt geraken. En wie kan dat beter uitleggen dan Frans Lauwereins, wellicht de enige Vlaamse purse-seinevisser?

Daniël Pots

b.v.b.a. EXPERTISEBUREAU
CAFMEYER & C°
VÓÓR & NA SCHADE - RAMING
ROERENDE & ONROERENDE GOEDEREN
(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95
GRATIS INFORMATIE

Een schilder aan zee

Gustaaf Sorel



OOSTENDE, Kerkstraat 46: boven het venster van de benedenverdieping hangt een herinneringsplaat: "Hier woonde en werkte Gustaaf Sorel, kunstschilder, 1905-1981"
Voor een onwetende voorbijganger, zomaar een opschrift. Voor insiders een herinnering aan deze man die in zijn werken de geest van zijn stad, maar vooral die van het gore Visserskwartier vertolkte. Sorel schilderde in hoofdzaak huizen en gevels. Maar bij hem is de zee nooit ver weg.

SOREL werd geboren te Oostende op 17 januari 1905 als zoon van Henri en Maria Blomme. Hij was de jongste in een gezin van drie kinderen. Zijn zusters heetten Gabriëlle en Lambertine. Vier andere kinderen waren jong gestorven. Sorel huwde op 30 januari met Yvonne Lombaert (° Oostende, 2 oktober 1911). Het gezin telde drie kinderen: Louis (°1937), André (°1939) en Willy (°1947). Sorel woonde te Oostende achtereenvolgens in de Paulusstraat 59 en van 1954 af in de Kerkstraat 46. Na lange ziekte overleed Sorel te Oostende op 14 mei 1981.

SORELS verre voorouders waren afkomstig uit het Franse Noyon. Nadat Sorels ouders in 1908 uit elkaar gingen, opende zijn moeder een linnenwinkel met stikatelier in de Sint-Paulusstraat 59, te midden van een volkse buurt waar vooral vissersgezinnen huisden.
Als kind volgde Sorel nog enkele elementaire tekenlessen aan de Oostendse tekenschool. Toen in 1914 de oorlog uitbrak, vluchtte de familie Sorel naar Engeland. Ze verbleven er vier jaar lang te Londen en kenden er armoede. In 1919 kwam de familie naar Oostende terug. Sorel volgde de lessen aan het Koninklijk Atheneum van zijn geboortestad. In de figuur van Auguste Distave (1887-1947) had hij een uitstekende kunstenaar als leermeester. Aan het atheneum sloot hij een hechte vriendschap met Karel Jonckheere. Na zijn legerdienst, die hij in 1925 nabij Antwerpen vervulde, volgde Sorel een schriftelijke cursus boekhouden. Met het diploma boekhouden op zak, oefende hij — erg tegen zijn zin — verscheidene bediendenbaantjes in het Oostende van de jaren voor de krisis uit.
Naar het einde toe van de jaren twintig begon Sorels kunstenaarscarrière zich af te tekenen. Hij maakte lino's en inkttekeningen in wit-zwart. De motieven voor zijn werken zocht Sorel in zijn onmiddellijke omgeving: de zeedijk, de visserskaai, het visserskwartier... Daarbij inspireerde hij zich stilistisch op de kunst van J. Minne en F. Masereel. Zijn eerste tentoonstelling hield Sorel anno 1929 in de lokalen van het blad *Le Carillon*. Het jaar daarna stelde hij tentoon in de *Cercle Littéraire d'Ostende*. De kritiek oordeelde positief over Sorels werk. In de jaren dertig volgden verscheidene tentoonstellingen, o.a. in de leidende Oostendse galerij "Studio".
In 1934 nam Sorel samen met enkele andere kunstenaars het initiatief om een akademie voor schone kunsten op te richten te Oostende. Alfons Blomme werd de direkteur. Tot het lerarenkorps behoorden behalve Sorel ook nog Antoine Schyrgens, Daan Thulliez, Michel Poppe, Jef Verbrugge en Dora Rommelaere.
In januari 1940 werd Sorel opnieuw onder de wapens geroepen. Na de kapitulatie was hij een tijdlang krijgsgevangene in een Oostendse kazerne. Tenslotte keerde hij naar huis terug. Tijdens de oorlog werkte hij overdag bij de diensten van de K.O.O. en Winterhulp. De vrije uren besteedde hij aan tekenen en schilderen. Meer en meer gebruikte hij kleur in zijn werk. Er ontstonden twee kernachtige groepsportretten van het personeel van de K.O.O. en van Winterhulp. Zijn onderwerpen waren verder vooral volkstypes uit zijn buurt. De evakuatieperiode brachten Sorel en zijn gezin door te Wezembeek-Oppem en te Elsene. Kort na de bevrijding exposeerde Sorel in de *Galerie des Petits Carmes* te Brussel. Einde 1944 keerde Sorel naar Oostende terug. Om aan de kost te komen had Sorel een bediendenbaantje in het Stedelijk Slachthuis te Oostende.
Kort na de oorlog slaagde Sorel erin met veel kunst- en vliegwerk de Oostendse Academie opnieuw op te richten. Als leraars kon hij aanvankelijk een beroep doen op Jef de Brock, Maurice Boel, de jonge Raoul Servais en de beeldhouwer Bernard van Humbeeck. In 1948 zou die Academie van staatswege erkend en gesubsidieerd worden. Sorel werd er direkteur van; voor zijn Academie had hij alles veil. Het dient wel gezegd dat op den duur lang niet alle lesgevers aan de Academie akkoord gingen met Sorels beleid.
Zijn eigen kunst werd nu meer en meer gedomineerd door het thema van de stad en haar inwoners:

☞



Oostendse oude straatjes, gevels, de eerste flatgebouwen... in een vormentaal die om beurten aanleunde bij het expressionisme, het kubisme en het konstruktivisme, op de grens soms van figuratie en abstrahering. Zijn media waren doorgaans olieverf of de gewassen inkttekening. De naamloze, hoge, grauwe gevels, de opeengestapelde huizen ademen een dreiging uit; de verstikkende stedelijkheid werkt deprimerend.

Sorel stelde nu bijna jaarlijks tentoon, vooral in de Oostendse galerijen (*La chèvre folle*, 1962; de Albertschool, 1952; "Forum", 1973; Standaardboekhandel) maar ook in andere belangrijke steden van het land en verder ook te Valencia, Bordeaux, Brive, New York, Philadelphia... In 1954 deed hij mee aan het *Salon de l'art libre* te Parijs. In de jaren zestig ging het bergaf met Sorels gezondheid, maar hij bleef verder lesgeven en schilderen: straten, gevels, huizenblokken, marines en landschappen. Toen volgden enkele belangrijke retrospektieves: 1970 in het Museum voor Schone Kunsten te Oostende; 1975 in het Kursaal te Oostende; 1978 in het Feest- en Cultuurpaleis te Oostende (bij die gelegenheid, die uitgroeide tot een groots huldebetoon aan Sorel, verscheen een kunstboek, dat was samengesteld door Louis Sorel. Het boek bevatte bijdragen van o.m. John Gheeraert, Jan Guillemin, Karel Jonckheere, Julien van Remoortere en Jan Vercammen); 1981 in de Galerij "Peperbusse" te Oostende. Sorel maakte in 1976 de illustraties bij de verhalenbundel *Als d' oude Peperbus vertelt...* van de Oostendse auteur John Gheeraert.

In 1977 werd Sorel op rust gesteld als Academiedirekteur. Het jaar voordien was zijn instelling officiëel erkend door de stad Oostende. Willy Bosschem volgde Sorel op in zijn direkteursfunktie. Als leraar van de Oostendse kunstakademie bracht hij uiteraard heel wat stadsgenoten de eerste artistieke principes bij. Enkelen daarvan groeiden op hun beurt uit tot kunstenaars met enige verdienste: John Blommaerts, Denise Verstappen, Mia Moreaux, Redgy van Troost, Daniël Declercq, Pierre Remaut...

Met Sorels gezondheid ging het inmiddels slecht met tussendoor enkele perioden van opflakkering. Hij moest opgenomen worden in een verpleeginstelling en overleed in mei 1981 in het H. Serruysziekenhuis te Oostende.

In de loop van zijn kunstenaarscarrière zag Sorel zich met volgende onderscheidingen bekroond: Prijs van het Oostends Kursaal 1937, Prix Thorlet de l'Académie Française 1954, Zilveren medaille van de Stad Parijs 1954. Werk van Sorel bevindt zich in tal van voorname privé-verzamelingen. Volgende openbare verzamelingen bezitten werk van Sorel: Belgische Staat, Stad Blankenberge, Stad Brussel, Ieper PMMK, Oostende MSK, Heemkundig Museum "De Plate" en Museum voor Moderne Religieuze Kunst, stad St.-Truiden.

Sorel wordt dus doorgaans automatisch vereenzelvigd met zijn geveltaferelen. Maar er is ook Sorel de marinist: in Oostende en op reis ontstonden tal van marines, meestal van het genre "pure sea": de zee zonder accessoires zoals boten, boeien, staketsels, enz. Zijn stijl was uitgesproken expressionistisch en vertoont gelijkenissen met Permekes zeezichten, alsook met deze van Delwaide. Net als in zijn gevels zorgt ook hier het kleurloze voor een reeks variërende stemmingen. Maar toch is de teneur bij Sorel doorgaans somber.

Verwant met het marine-thema is ook zijn gewassen Oostindische inkttekening "Zeewijding" in het Museum voor Schone Kunsten te Oostende. Een gebeurtenis, onverbrekelijk verbonden met het maritieme Oostende.

Al bij al is dit genoeg om deze Oostendenaar in onze portretgalerij van zeeschilders op te nemen. In die hoedanigheid was hij trouwens ook opgenomen in de selektie van "Schilders van de Zee", de druk bezochte tentoonstelling deze zomer in het kerkje te Beauvoorde.

Norbert Hostyn

van schepen, mensen en van de zee

Einde (1)

Een jaar is aan geen staak gebonden!
Zee en tijd dragen ons in eindeloze deining. Weeral is 't tijd voor de balans, de balans van het stervende jaar, een jaar van:
"altijd wenschen, altijd vrezen
hoop en wanhoop in 't hert...!"
We verbazen er ons niet meer over dat de wonderen waarop we dikwijls met ongeduld hebben gewacht, niet zijn geschied. En, loont het wel de moeite achterom te kijken?
"Vòòr u in 't blauw verschiet
liggen vrijheid, heil en leven
maar in 't grauw verleden niet"
Dit dichterlijke blauwe verschiet gaan we maar afwachten en over vrijheid gesproken, ze ligt evenmin in 't verschiet als in 't grauw verleden. Veel lot en geen vrijheid, dàt wel. De slavernij is eigenlijk nooit afgeschaft, wij blijven slaaf van schip en zee. Zoals de schrijver het zegt, we plooien onder een kracht.
Een jaar is voorbijgevlogen en, je moet er maar eens op letten, de dag is alweer vele uren oud.
Time marches on and stops for no one.
Gelukkig zijn er de verrukkelijke logboeken van ons vissersleven, ons Visserijblad. Het leven van 't verlopen jaar, in de stille broosheid van ons eigen flatje.

Einde (2)

't Zieltogende visserijjaar begon stormachtig met opwindende masterplannen, renovatie én havenschap én nieuwe sluizen, maar ondertussen, stelt ons beste blad vast, boert Oostende achteruit over de hele lijn en slaat Zeebrugge, haven van rekordschepen, de vleugels uit.
1988 was 't jaar van de schol, al mochten ze niet minder dan 27 cm zijn.
Dat Godtschalck boeken nodig heeft! Krijgen we dan nog tijd om wat te lezen?
We hebben het onvermoede geluk gekend over kapers, vuurtorenwachters, mannen met baarden, Bestenbustels, Canoens, Lindersens en Mansvelts te mogen lezen, zij die voor ons de onzekerheden van de oceaan te lijf zijn gegaan. Allemaal verdwenen in de nevel van de tijden, maar toch nog zo dichtbij, in ons beste visserijblad.
Met z'n vijven waren ze aan boord van de Uilenspiegel, nòg vijf die nooit terugkomen. Zij staan op de lange rol, waarvan ons blad zegt dat er de laatste vijfentwintig jaar nog achtenzestig bijgeschreven zijn.
Het wachten op de zeeman is soms nutteloos, zij komen niet *altijd* terug. Een nieuwe, moderne bokkentreiler heeft alweer de rampzalige Uilenspiegel vervangen. We moeten voort, de zee is ons verblijf.
Dat de onderzoeksraad haar handen vol heeft met aanvaringen, overtredingen en rampen. Op zee slaapt de duivel nooit.
Opgewonden lezen we nog dat het met de Nederlandse vloot niet allemaal goud is wat blinkt en dat een cargo haar containers verliest. "White Horse" is nog geen twintig jaar oud en al veroordeeld. Aan de grond lopen 'pardonneert' niet, de zeewind blaast haar dreigingen.
De kwota's beperken het aantal vaartuigen en het motorvermogen. Hoe kan men dan een grotere vloot bouwen?
De Vlaamse vissers, zeelui van de grootste verdiensten in Kongo. Veel te laat, maar beter laat dan nooit, hun epos. Eindelijk laten ze van zich horen, die duistere, bescheiden, eeuwige vechters. Ze spreken veel te weinig of ze spreken slecht, hun koppelkoers stuurt door een formidabele stilte. De wereld van de eindeloosheid heeft hen naar de minst bevaarbare en minst beviste zeeën geleid.
Delwaide, Boudry, Staquet, de schilders van de zee, hebben we teruggevonden, evenals Slauwerhoff, de schrijver-bohemien van de zee. Zij hebben gepoogd de onuitsprekelijkheid van de zee naar de wal te brengen.
Dat het gevaarlijkste beroep dat van visser is, zij die leven op en van de onzekerheden van de grote vlakte wordt nog maar eens gemeld. Om tot die gedoemde vaststelling te komen hoeven we geen seminaries meer bij te wonen.
Even hebben we gebladerd in het te grauw verleden van het voorbije jaar, dat op haar beurt reeds verglijdt in 't moeras van 't Grote Vergeten.

Einde (3)

De noorderbries waaide guur.
We zijn naar de haven (lot of vrijheid?) gestapt. Het wordt dag, het wordt nacht, schepen vertrekken, komen terug, een wondere herhaling van alles. Weer een jaar visserijblad en 't gaat alsmaar voort, nieuwe vragen en nieuwe moeilijkheden. Met onze spreekwoordelijke belangstelling kijken wij uit naar renovaties en masterplannen, geraken ze niet opgelost, deze opgaven, dan worden ze vergeten. Er komen nieuwe schepen, jonge schippers en motoristen en ook zij zullen eens worden vergeten.
"In headaches and in worry
Vaguely life leaks away,
ant Time will have his fancy
To-morrow or to-day"
(Auden)
Doorheen het blad van ons hart een balans van het stervende jaar. Urenlang zijn wij daarmee zoet geweest.

Einde (4)

Maar we razen 1990 tegemoet, met ons allen, op de aardkluit. Weer hebben we ons geweten onderzocht en hebben we ons voorgenomen geen apetoeren meer uit te halen in de verkeersscheidings- ☞

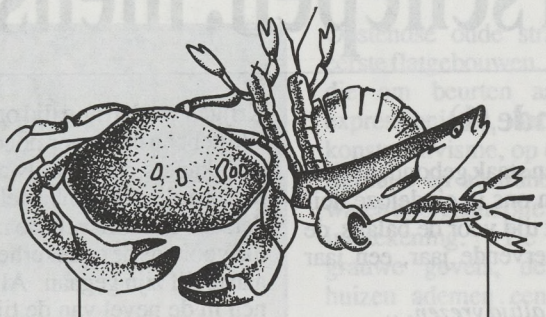
B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF
LOWYCK & ZOON
VICTORIALAAN 30 OOSTENDE – TEL. (059) 32 08 21
HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

stelsels, geen ondermaatse soorten meer binnen te brengen, steeds de juiste cijfers op te geven.
We hebben de man met de tandeloze mond en het grijze schedeldak recht tegenover ons in 't oude gelaat gekeken. Niet rond de pot gedraaid. "Wel, schipper," hebben we gezegd, "wie ben jij en wat heb je ervan gemaakt?" Het antwoord is uitgebleven, natuurlijk. Enkel de terugkaatsing van wat is overgebleven; de elegantie van de ondergang. Gegroefd als een zandhaai, een boetiek van misvormingen, zelfs met een koningsblauwe training. Maar een mens leeft verder, vanzelfsprekend, dat zal nooit ophouden en alle overlevenden weten dat, zoals Bellow zei.
We zullen in deze samenleving van alleen maar supersterren, crooners en junks toch de champagne sableren en de zalm degusteren, zelfs gaan we nog een poester drinken. Het lokkende, lachende leven. De pop-route hebben we gekozen, van twee kwaden nemen we (gewoonlijk) steeds de beste.
We hebben de helmstok weer te hand genomen en we richten de steven naar het nieuwe jaar, hopende van ellende en miserie te worden gespaard.

Lin

Lijst van de winnende nummers van de tombola, georganiseerd door de Oostendse visserijschool 'Paster Pype'. De prijzen kunnen afgehaald worden, iedere schooldag tot uiterlijk 31 januari.

1281	11030	18854
1389	11140	18865
1544	11583	19647
2008	12385	19858
2544	12432	20029
2600	12742	20120
2755	12816	20151
3779	12960	20325
4581	13294	20371
4740	13605	20556
5016	13684	20943
5055	13771	
5320	14313	
5357	14661	
5709	14753	
6073	14774	
6161	14930	
6278	14957	
6328	15226	
6710	15616	
6763	15715	
7248	15769	
7403		
7429	15885	
7586	15930	
8349	16046	
8837	16235	
8874	16559	
8879	16682	



We wensen U prettige kerstdagen en een voorspoedig nieuwjaar, met dank voor de aangename samenwerking in het voorbije jaar.

MORUBEL

import

export

H. Baelskaai 38
B-8400 Oostende - Belgium
Tel.: 059-32.28.68
Telex: 81391 Morubl.b
Fax nr.: 059-32.46.60

FORMALIS

De ondergang van de O.318 en de O.105

VOORALEER we de drama's beschrijven die de ondergang van de 0.318 en de O.105 veroorzaakt hebben, blijven we eerst stilstaan bij een toch wel zeer speciaal gegeven. Redelijkerwijze mogen we aannemen dat de meeste kinderen (dus ook de meeste visserskinderen) gedurende de NACHT verwekt worden. Hieronder zal de lezer merken dat zelfs dàt simpele gegeven, en de vele implikaties ervan, menig ONTIJ gebracht heeft binnen de visserij.

Van vader op zoon

We keren terug naar de tijd waarin heel veel vissersvaartuigen de namen kregen van kinderen (liefst zonen) van de reder: O.11 'Raymond-Maurice', O.12 'Jonge Ernest', O.19 'Joseph', O.27 'Désiré', O.32 'Gustaaf', O.50 'Victor', O.114 'Jules Henri, O.216 'Henri-Jeannine', O.282 'Andronie-Kamiel'...

Terloops wijzen we erop dat één van de oorzaken van de achteruitgang van de Oostendse visserij ongetwijfeld ligt in het feit dat, gedurende de periode 1965-1970, heel veel reders en kapiteins verkozen hun kinderen te laten studeren en ervoor zorgden dat hun zonen de visserij links lieten liggen. Zodoende ging er heel wat werklust, inzicht, ondernemingszin, kennis en kapitaal verloren voor de visserij.

Er is nochtans een tijd geweest waarin het streven om zonen te verwekken die zouden helpen bij het verder zetten van het bedrijf, diep geworteld zat. We geven daarvan twee voorbeelden:

Arthur Verhaeghe was visser. Vrouw Rosalie was in verwachting. Beiden waren er zeker van dat het kind een zoon zou zijn. Hij zou Marcel heten en later zou hij meehelpen op het vaartuig waarvoor het gezin aan het sparen was. Bij de geboorte op 4 juli 1926 bleek het kind echter een dochter te zijn, Simonne. Arthur kon zich daar niet helemaal bij neerleggen en Simonne kreeg als tweede naam Marcelle.

In 1927 liet Arthur een vaartuig bouwen en noemde het O.138 'Simonne-Marcelle'. Overigens bleef Arthur ervan overtuigd dat het gezin ooit nog gezegend zou worden met een zoon. Een tweede kind, geboren in 1936 bleek opnieuw een dochter te zijn, doch in september 1942 was het raak: zoon Marcel werd geboren. Hij zou vader helpen in het bedrijf... maar het noodlot sloeg toe. In 1948 liep het vaartuig op de klippen. Omdat Arthur nu reeds een gevorderde leeftijd bereikt had, zette hij een punt achter het vissersleven en werd vislosser. Zoon Arthur werd leraar en heeft nooit een voet op een vaartuig gezet.

Opmerkelijk is ook het verhaal over Henri Verhaeghe. Ook Henri was visser en ook zijn vrouw was in blijde verwachting. Henri werkte hard om een boot te verwerven, zijn toekomstige zoon zou hem helpen en ten gepaste tijde zijn taak overnemen. In 1930 werd het kind geboren. Het was — helaas — een dochter, Jaqueline.

In 1932 liet Henri een vissersboot bouwen en noemde deze O.105 'Jaqueline-Florimond'...want de volgende keer zou het geluk hem goedgezind zijn, hij zou ongetwijfeld gezegend worden met een zoon, deze zou Florimond heten en deze Florimond zou hem helpen bij de uitbating van het bedrijf.

Er is echter nooit een tweede kind gekomen en zoon Florimond heeft nooit bestaan.

De ondergang van de O.138

Op 25 juli 1948 kwam de O.138 'Simonne-Marcelle' aan zijn einde ter hoogte van Gurnard's Head, juist in het midden van St. Just en St. Ives, aan de zuidwestkust van Engeland.

Op dit punt zijn doorheen de jaren vele vaartuigen gebleven. Het was er gevaarlijk. Twee stromingen werkten er op elkaar in: één landwaarts en één zuidwaarts. De meeste schippers ontweken uit veiligheidsoverwegingen dit punt.

De O.138 voer in dichte mist vast op de kust. Het was halftij en de vijf bemanningsleden, onder leiding van schipper Albert Mylle, besloten zich met koorden aan elkaar te binden en een poging te ondernemen om, al klauterend over de rotsen en wadend door ondiepe geulen, de eigenlijke kust te bereiken. Bij deze poging verdronk de scheepsjongen A. Verstraete. Hij was veertien jaar en het was zijn eerste reis. (Zijn ouders, Arthur Verstraete en Germaine Dasseville, hielden café 't Visschertje open in de Kaaistraat. Veel zestig-plussers herinneren zich nog het prachtige accordeonspel van de jonge Verstraete tijdens tal van danspartijen.)

Tijdens het onderzoek, dat volgde op de dood van de jongen, kwam (beetje bij beetje) aan het licht dat er onregelmatigheden plaatsgevonden hadden. Is de jongen tijdens de klimtocht hysterisch geworden? Was hij onderweg een lastpost gebleken? Vorderde hij niet snel genoeg? In ieder geval werd bewezen dat iemand het touw, waaraan de jongen bevestigd was, doorsneed om hem achter te laten. Al roepende "Hei, jullie laten me in de steek", is de jongen verdronken. Alhoewel hijzelf de koord niet doorsneed, werd de schipper deze misdaad aangewreven en is hij ervoor gestraft.

In 1979 (en misschien ook vandaag nog wel) was de motor van de O.138, bij laag tij, nog zichtbaar tussen de rotsen.

Het verlies van de O.105

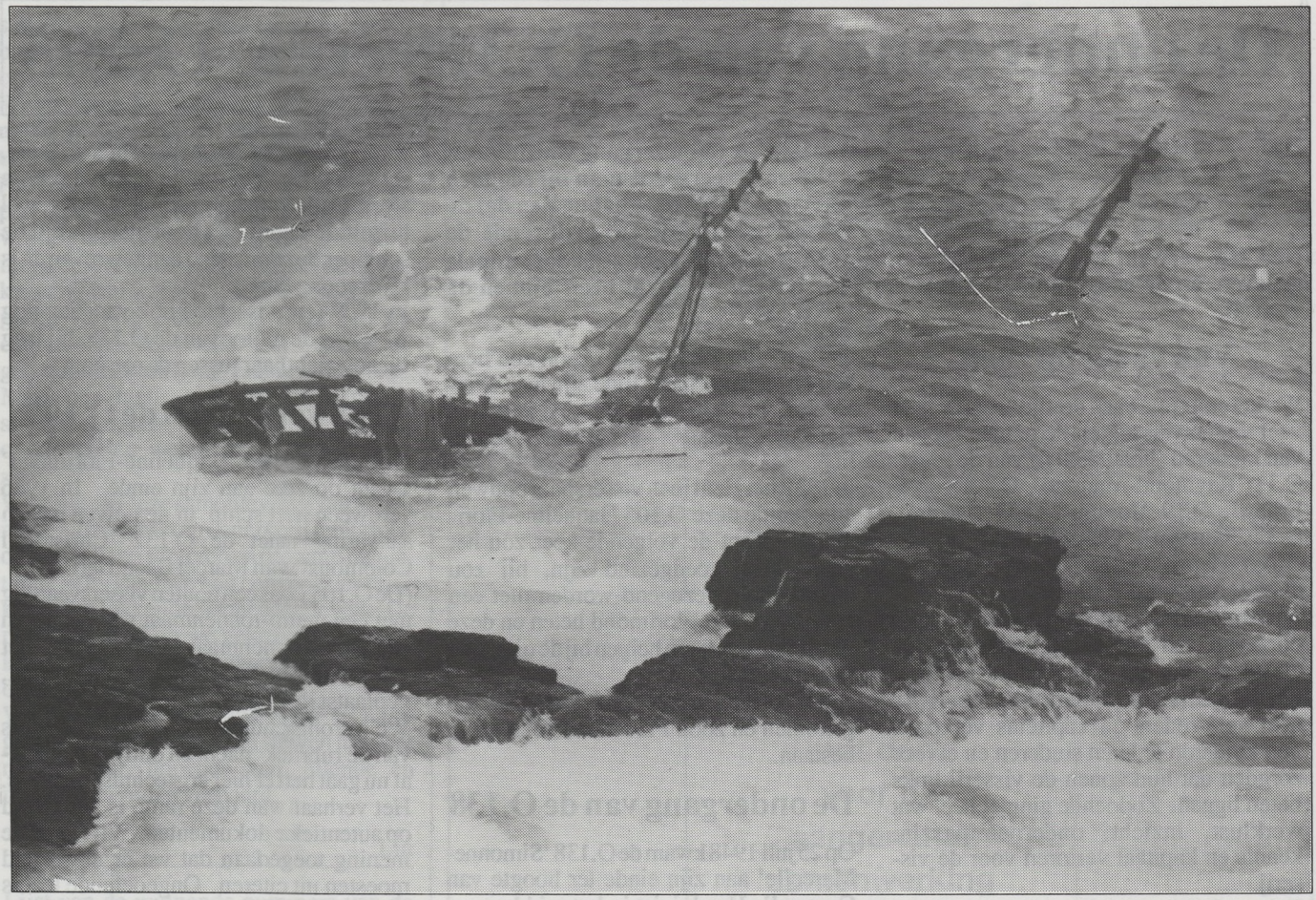
Ook de O.105 'Jaqueline-Florimond' kwam op zee aan zijn einde. In 1966 verdween het schip in de golven na een aanvaring met de O.132 'Christoffel Colombus' van Marcel Bacquaert.

(De O.105 was een houten vissersvaartuig met een netto-tonnenmaat van 28, 12 en een bruto-tonnenmaat van 88, 33 ton. Het schip had een MAK-motor van 240 pk, geplaatst in 1958.)

We verontschuldigen ons bij de lezers van de rubriek 'nacht en ontij', want vanaf nu gaat het er hier erg technisch aan toe. Het verhaal van deze ramp is gebaseerd op autentieke dokumenten. Wij waren de mening toegedaan dat we er uitgebreid moesten uit citeren. Ongeoefende lezers raden we aan eerst een stapeltje "verslagen van de 'onderzoeksraad'" van Robert Coelus door te nemen, daarna zal onderstaand verhaal veel gemakkelijker te verteren zijn.

Schipper Henri Verstraete van de O.105 vertelde over het gebeuren:

"De O.105 viste met de stuurboordboel, de O.132 met de bakboordboel. Stuurman Provost had reeds sedert 19.30 u alléén de wacht op de brug en was bijgevolg verantwoordelijk voor de navigatie en de visserij. De stuurman had van de schipper geschreven opdracht gekregen omtrent de te volgen route. Hij moest namelijk de deccalijn 9 1/2 I volgen over een zuidelijke koers tot aan het punt 64 E-9 1/2 I; vervolgens over stuurboord zwaaiend een noordelijke koers varen tot aan positie 67 E-9 1/2 I. De O.132 was toen op ca. 200 tot 250 meter van de O.105 verwijderd, en volgde nagenoeg een evenwijdige koers. Rond 20.50 u werd de O.105 door de O.132 geramd aan stuurboordzijde, achterlijker dan dwars. Even voor de aanvaring voelde de schipper dat de schroef werd afgetrokken. De stuurman van de O.105, Provost, beweerde t.a.v. de schipper dat de O.132 hem had opgelopen en dan naar bakboord uitweek. De O.132 zou bij het beginnen van zijn zwaaimaneuver tot op een paar scheepslengten van de O.105 genaderd zijn, tot even voorlijker dan dwars. Teneinde de O.132 te ontwijken zou stuurman Provost ook ☞



De O.138 'Simonne-Marcelle', kapotgeslagen op de rotsen van Guinards Head.

naar bakboord zijn uitgeweken. Toen hij zag dat de aanvaring onvermijdelijk was, heeft hij de schroef afgetrokken.
Na de botsing liep de machinekamer vol water en terwijl het vaartuig langzaam zonk, stapte de bemanning over op de O.132."
Schipper Robert Bacquaert (zoon van de reder) van de O.132 vertelde ook zijn verhaal. Uit het verslag halen we volgende passage:
"Rond 19.30 u had hij de wacht overgedragen aan matroos Yvan Jolly en hem een geschreven opdracht (op het bord in de brug) gegeven. De visserij werd bedreven op deccalijn 9.70 I tot 66 E en dan over bakboord zwaaiend tot op 9.60 I tot 64 1/2 E. Na enkele minuten is de matroos komen vragen met welke boel de O.105 viste, waarop hij antwoordde dat het de stuurboordboel was. Op een gegeven moment voelde Robert een hevige schok, hij liep naar de brug en konstateerde dat zijn vaartuig de O.105 aan stuurboordzijde had aangevaren; de motor was in toerental verminderd en de schroef op achteruit ingesteld. Toen de schipper van de O.105 duidelijk maakte dat zijn schip verloren leek en de intentie toonde over te stappen, is de O.132 langszij gekomen en heeft de bemanning de noodlottigen aan boord geholpen.

De O.105 ging ten onder in de Noordzee op 6 december 1966. Kort nadien overleed stuurman Provost. De wachtsman van de O.132, die toen pas 17 jaar was en in het visserstehuis 'De Bolle' te Oostende verbleef werd pas op 15 januari 1969 ondervraagd. Alhoewel de matroos beweerde zich van de hele aanvaring niet veel te herinneren ging hij akkoord met de vier hieronder gestelde besluiten:
1. De matroos beweerde eerst dat de reglementaire lichten van de O.105 niet bijstonden (o.a. groen visserijtoplicht). Anderzijds gaf hij toe dat dit weinig belang had, omdat hij goed wist waar en met welke korre de O.105 aan 't vissen was. Hij wist ook dat ze praktisch evenwijdig koersten en dat ze relatief dicht bij elkaar voeren.
2. Na een zuidelijke 'trek' te hebben gedaan (de O.132 was aan bakboord van de O.105) is de O.105 eerst beginnen zwenken (over stuurboord) om een noordelijke 'trek' aan te vangen, daarna slechts is de 0.132 aan bakboord zijn zwaaimaneuver begonnen. Beide schepen waren toen ongeveer twee tot drie scheepslengten van elkaar verwijderd.
3. De O.132 deed, na in noordelijke richting te hebben gevaren, en op de door de schipper aangegeven positie te zijn gekomen, een bakboordmaneuver om opnieuw een zuidelijke 'trek' aan te vangen. Op dit ogenblik was, volgens de matroos, de O.105 even achterlijker dan dwars en zeer kort nadien, even voorlijker dan dwars.
4. De wachtsman wist, gezien de kleine afstand tussen beide schepen, dat de O.105 moest maneuvreren om uit de weg te blijven. Hij gaf geen enkel fonetisch of visueel sein om de O.105 van zijn maneuver te waarschuwen. De O.105 zou dan even naar stuurboord uitgeweken zijn om dan, tegen de korre in, een bakboordmaneuver uit te voeren. De aanvaring was toen ondermijdelijk en greep plaats met de voorsteven van de O.132 op de stuurboordzijde van de O.105, achterlijker dan dwars.
Het onderzoek naar fouten en verantwoordelijkheden werd geleid door deskundige Jean Carlier. De onderzoeker kwam tot de slotsom dat er inbreuk werd gepleegd tegenover twee artikels van het internationaal zeevaartrecht, namelijk:
Art. 24 a, b en c:
a. Elk vaartuig dat een ander oploopt moet uitwijken voor het opgelopen vaartuig.
b. Elk vaartuig, dat een ander vaartuig uit een richting van meer dan twee kompasstreken achterlijker dan dwars nadert, wordt geacht een oplopend vaartuig te ☞

zijn.
c. Indien het naderend vaartuig niet met zekerheid kan vaststellen of het zich voor, dan wel achter bovengenoemde richting van het ander vaartuig bevindt, moet het zich als oplopend vaartuig beschouwen en uit de weg blijven.
Art. 29:
Niets ontheft de kapitein van een vaartuig, van de gevolgen van elke veronachtzaamheid in het nakomen van om het even welke voorzorgsmaatregel die door de bijzondere omstandigheden geboden zijn, waarin het vaartuig zich bevindt.
Daarom besloot Carlier dat de schipper van de O.132, wetende dat de O.105 dichtbij viste, in deze omstandigheden niet het nodige gedaan had om op de brug een wachtsoverste in te schakelen die ervaren was en hij, in dit geval, zelf had moeten op de brug komen telkens een maneuver diende uitgevoerd.
Ook de O.105 was fout door eerst een bakboordroerzwenking uit te voeren.
Tot besluit werd aangenomen dat de O.132 'Christoffel Colombus' 90% en de O.105 'Jaqueline-Florimond' voor 10% fout waren.
Voor de O.105 werd het volledig verzekerde bedrag uitbetaald door de verzekering omdat het verzekerd was voor de reële waarde van het schip met vistuig), alsook:
- een vergoeding voor het verlies van het zeegoed van de bemanning
- een vergoeding voor het gereedschap, persoonlijk bezit van de motorist
- een vergoeding voor de bemanning voor verloren visdagen
- de RSZ op de hierboven vermelde visdagen
- een ekonomisch verlies van negen maanden voor de reder.

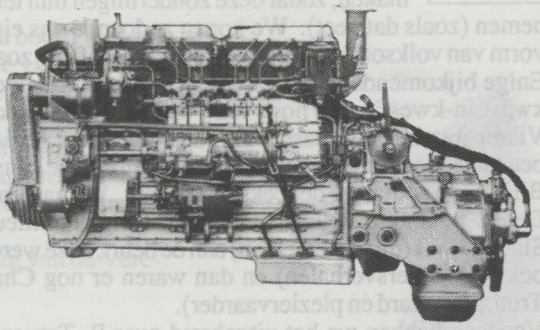
Dit laatste werd beslist omdat het toen acht tot tien maanden zou duren om een nieuw vaartuig te bouwen. Om dit ekonomisch verlies te berekenen werd nagegaan hoeveel twee gelijkaardige schepen met ongeveer hetzelfde motorvermogen, met motorbouwjaar 1956 en 1962) gedurende 1967 verdienden. Zoals hoger vermeld heeft reder Henri Verhaeghe, omdat hij geen opvolger had, geen nieuw vaartuig laten bouwen.
De O.132 had relatief weinig schade en werd in vier dagen hersteld. Na een verlet van zeven dagen kon het terug zee kiezen.
Enkele jaren later is ook de O.132 op zee gebleven, maar dat is een verhaal voor een andere keer.

Daniël Pots

In voorbereiding in deze reeks "nacht en ontij": de teloorgang van de O.340, O.195, O.265, een artikel over 'black Frost', het zinken van de 'Rubens' en het vastlopen van de 'Van der Weyden'.

GARDNER

SCHEEPSMOTOREN 150 - 350 PK



BETROUWBAAR - Reeds meer dan 60 jaar bouwt Gardner motoren speciaal voor de visserij. Dat betekent onovertroffen betrouwbaarheid en een zeer lange levensduur.

STILLER - Gardner motoren draaien slechts 1650 toeren/minuut. Dat betekent minder lawaai en minder trillingen.

ZUINIGER - Geen enkele motor verbruikt minder dan een Gardner. Niet alleen bij vollast, maar ook bij deellast bespaart een Gardner motor duizenden liters brandstof per jaar!

WIE NU INVESTEERT KIEST GARDNER

SPECIAAL VOOR UW EUROKOTTER :

GARDNER YT 300

300 PK Continu bij slechts 1650 toeren/minuut

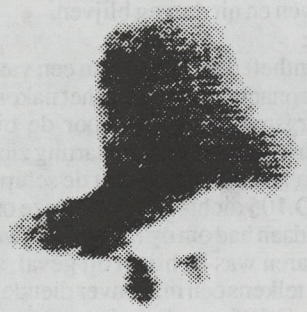
Hunter

St.-Bernardsesteenweg 858 - 864
2710 HOBOKEN - ANTWERP
Tel. 03 - 827 39 70
Telex 31.958
Telefax 03 - 828 49 23

VRAAG ONZE DOKUMENTATIE

In onze bekende serie 'rare kwasten':

leven en streven van... B. Traven



OMDAT HET nieuwe jaar volop de plaats aan het oude aan het innemen is, houden we eraan de lezers nogmaals deze relatief nieuwe rubriek voor te stellen.
Bedoeling is het leven en streven van allerhande rare kwasten bekend te maken, zodat deze zonderlingen hun terechte plaats in de geschiedenis innemen (zoals dat heet). We hopen zodoende ons eigen steentje bij te dragen tot enige vorm van volksontwikkeling (of volksverheffing zoals dat eveneens heet).
Enige bijkomende voorwaarde om in deze rubriek een plaats te krijgen is dat de rare-kwast-in-kwestie ook nog "iets" met de zee te maken heeft, want dit is tenslotte Het Visserijblad. Rare kwasten die nog nooit de zee gezien hebben, nooit gezwommen hebben of geen vis lusten maken bij ons geen enkele kans.
Blijgezind zetten we de reeks dus verder. We namen reeds het leven en streven van ene Detert (mislukte volksmenner in het vissersmilieu) onder de loupe, daarna kwam Slauwerhoff (dichter-zeeman) aan de beurt, deze werd gevolgd door Simenon (schrijver, ook van vissersverhalen) en dan waren er nog Chackleton (ontdekkingsreiziger) en Trump (rijkaard en pleziervaarder).
Vandaag hebben we het uitgebreid over B. Traven, de schrijver van een meesterlijk boek over het leven aan boord van een "dodenschip". Als u echt niet weet wie die Traven is, dan is dat nog geen reden om daar met rode kaken te zitten, want... Tot voor enkele jaren WIST NIEMAND WIE B. TRAVEN WAS. En toch was hij toen al wereldberoemd ! Wie dat allemaal begrepen heeft is een genie, maar voor de gewone lezer leggen wij het hieronder allemaal nog eens uit.



Van schepen, van schrijvers en van de zee

ER ZIJN nogal wat schrijvers die prachtige stukken over de zee en over zeevarenden geschreven hebben. Velen zullen reeds één of meer romans van de Nederlandse schrijver Jan de Hartog gelezen hebben. Internationaal bekend zijn ook de schrijvers London en Conrad. Dichter bij huis zijn er de boeken (en het televisiewerk) van Libera Carlier en heel dicht bij huis — in dit blad zelve — is er de rubriek van loods Inghelbrecht 'van schepen, mensen en van de zee'.
Het leven aan boord van een schip is natuurlijk een dankbaar gegeven. Grote schrijvers gebruiken hun verhalen veelal als kapstok om daar grote ideeën aan op te hangen: de konflikten tussen individu en maatschappij, de mens en de dood,... zo'n dingen. Het spreekt daarbij vanzelf dat het zeer moeilijk is een verhaal te schrijven dat wereldomvattend is. Dus, wat doen die schrijvers ? Zij brengen de wereld terug tot aanvaard-

☛

LIFERAFT SERVICE CENTER

S.K.B.

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL
ROYERSSLUIS KAAI 48
B-2030 ANTWERPEN
TEL: 03/231 36 48
FAX: 03/231 57 65

AFDELING KUST
HENDRIK BAELSKAAI 6
8400 OOSTENDE
TEL: 059/32 28 25
FAX: 059/33 01 48



reddingsvasten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man. o. boordlichten noodzenders LOCAT - RADIO BEACON

reddingsvlotten: R.F.D. - ELLIOT - VIKING - ZODIAC - AUTOFLUG - BOMBARD - AVON - CALLEGARI - SERVAUX - MITSUBISHI - SONIFORM nazicht brandblusapparaten

ERKEND SERVICE STATION

VOOR VEILIGHEID OPZEE: DE SERVICE S.K.B.

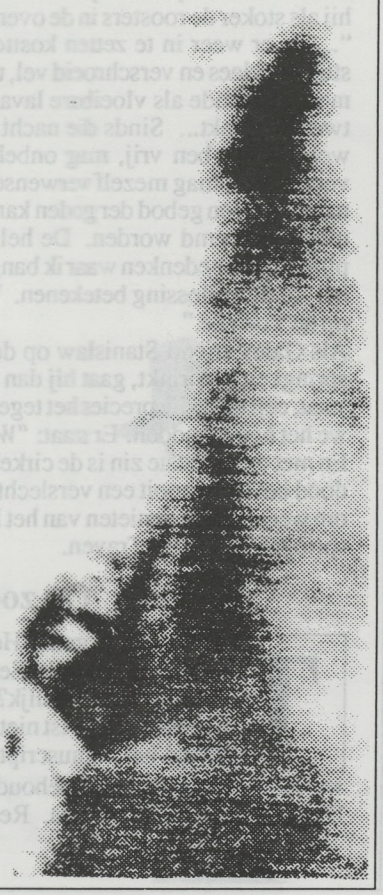
Verantwoordelijke voor de firma S.K.B. Oostende: A. Van Durme (059/70 58 79) & J.P. Van Waeleghem (058/23 69 70)

bare afmetingen, zodat het verhaal voor henzelf en voor de lezers overzichtelijk blijft. Ze beperken zich tot een familie, een dorp of... een schip. En wees gerust, binnen die perken slagen goeie schrijvers er ook wel in heel wat menselijk leed samen te persen. Neem nu zo'n schip; wat zich daar allemaal niet op kan afspelen: eenzaamheid, dood, gevaar, konflikten tussen hogeren en lageren in rang, uitbuiting, kameraadschap, het lot, het toeval... Het schip is "een wereld apart", waarin alle menselijke passies ruimschoots en verhevigd, gekoncentreerd aan bod kunnen komen.
Er zijn dan ook veel wereldberoemde boeken waarin het leven aan boord van het schip centraal staat: Van "De Vliegende Hollander" heeft iedereen al gehoord, maar er is ook "Das Holzschiff" van Hans Henny Jahn, "Le bateau ivre" van Rimbaud, het "Narrenschiff" van Sebastian Brant, "Het Fregatschip Johanna Maria" van Arthur van Schendel en... "Het dodenschip" van onze B. Traven



Het dodenschip

DE EERSTE grote roman van Traven ging over het leven aan boord van een schip (de 'Yorikke') dat nog één maal moet uitvaren. Deze vaart moet de laatste zijn, want het is de bedoeling het schip op zee te laten zinken, zodat de rederij de vette verzekering kan binnenrijven.
Aan boord van zo'n schip bevinden zich geen gewone matrozen. Er werd een bemanning geselekteerd van vaderlandslozen, mensen zonder papieren, zonder thuis. Mensen die voor de bureaukratie eigenlijk al niet meer bestaan, die voor de maatschappij reeds dood zijn.
De hoofdfiguur (Gale) heeft bijvoorbeeld volgend gesprek met de consul van de Verenigde Staten. De consul wil van Gale een geboorte-uittreksel krijgen.
"Hoe moet ik dat nou bewijzen als de geboorte niet is geregistreerd."
"Mijn schuld is het zeker niet."
"Wilt u misschien ontkennen dat ik ooit geboren ben?"
"Juist. Dat ontken ik. Het feit dat u hier voor mij staat vormt voor mij niet het bewijs dat u geboren bent."
Geef toe, dat zo'n situaties een mens op het randje van de waanzin kunnen brengen. Geen geboortebewijs, betekent geen paspoort, geen identiteitspapieren, geen werk, geen inkomen... Tenzij je aan boord geraakt van een schip, zoals de 'Yorikke' er een is. Je monstert aan omdat je denkt dat het niet erger meer kan. Alles lijkt beter dan het leven dat je zojuist achter je hebt gelaten, maar... Dat blijkt een vergissing te zijn.
Gale heeft het reeds vlug begrepen:
"... en terwijl ik nog met sentimentele ogen naar het in de verte verdwijnende Spanje stond te kijken had ik het gevoel dat ik de bekende poort was doorgegaan waarboven in sinistere woorden geschreven staat:
Wie hier binnengaat
diens naam wordt door de wind verwaaid.
Hij is niet meer..."
Traven verwijst hier naar een vers van een andere schrijver (Dante), die de hel beschreven heeft. Gale is dus niet minder dan de poort van de hel binnengegaan.
Hoe kan het — zo vraagt de schrijver zich af — dat een mens zo dom kan zijn?
De mens kenmerkt zich precies omdat hij een *"niet aflatende hoop koestert dat iedere*



ATS N.V.

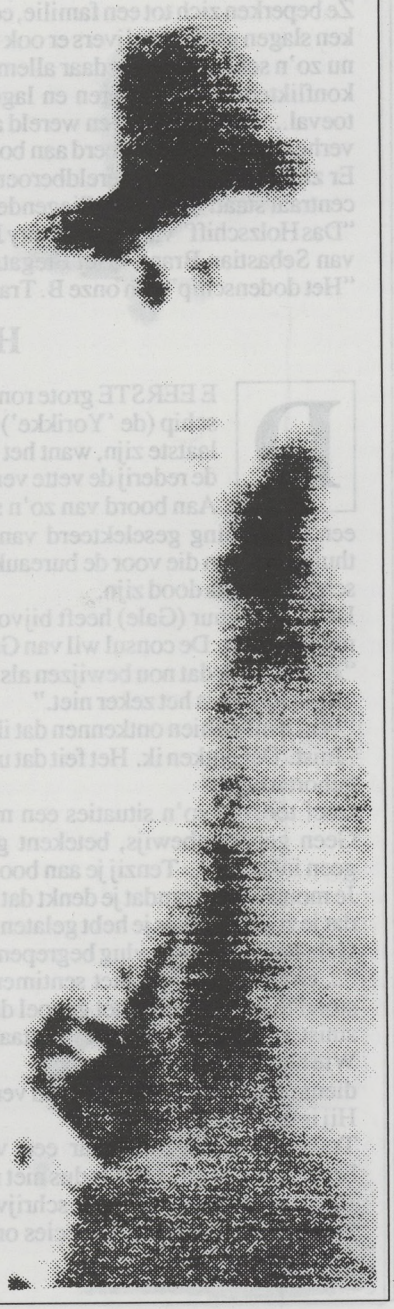
VOOR DE VISSERIJ

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

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

Bezoek onze toonzaal
Verkoop elektrisch materiaal

verandering tot iets beters môet leiden." Die hoop koestert Gale ook en daarom verlaat hij het zonnige Spanje om op het dodenschip aan te monsteren. Het is de 'hoop' die het ons telkens weer lapt, aldus B. Traven.
"In de tijd voordat ze me lieten sterven en voordat ik dode onder de doden werd, heb ik vaak niet begrepen hoe slavernij mogelijk kan zijn... Sinds ik bij de doden was, nu ik zelf een dode ben, nu ik op een dodenschip vaar, is ook dat geheim opgelost, gelijk alle geheimenissen ons pas na de dood worden geopenbaard."
Doordat de mens de hoop kent is hij dommer dan een dier, aldus Traven. Ezels, lama's, muilezels en kamelen vertikken het ook maar één poot te verzetten als ze te zwaar beladen worden, maar de mens niet:
"... En de mens? De heer der schepping? Hij vindt het fijn slaaf te zijn... Waarom? Omdat hij denken kan. Omdat hij aan betere tijden denken kan. Omdat hij hoopt dat het ook weer bergop zal gaan..."
Ook Gale blijft leven omdat hij blijft hopen. Hij verdraagt het slavenleven aan boord van de 'Yorikke', maar dan komt er een moment dat zelfs die hoop verdwijnt. Dan komt er iets anders in de plaats: cynisme en doodsverachting. Gale ervaart dat op het moment dat hij als stoker de roosters in de oven terug op hun plaats moet zetten:
"...Die er weer in te zetten kostte niet alleen maar bloed en niet alleen afgeschaafde stukken vlees en verschroeid vel, nee, dat kostte bloedend sperma, uitgerukte spieren, je merg stroomde als vloeibare lava uit je knoken, je gewrichten kraakten als hout dat in tweeën breekt... Sinds die nacht sta ik boven de goden. Ik kan niet meer verdoemd worden. Ik ben vrij, mag onbekommerd doen en laten wat ik wil. Ik mag goden vervloeken, mag mezelf verwensen, mag handelen zoals het me uitkomt. Geen wet der mensen, geen gebod der goden kan mijn handelingen meer beïnvloeden, want ik kan niet meer verdoemd worden. De hel is een paradijs. Geen menselijk monster kan helse pijnigingen bedenken waar ik bang van zou kunnen zijn. Hoe de hel er ook moge uitzien, het zal de verlossing betekenen. Verlossing van het inzetten van de ingezakte roosters op de Yorikke."
Als Gales vriend Stanislaw op de laatste bladzijde van het boek hallucinerend in zee springt en verdrinkt, gaat hij dan ook door een poort waarboven een heel andere tekst staat, een tekst die precies het tegenovergestelde zegt dan deze boven de poort waarover we het hoger hadden. Er staat: *"Wie hier binnengaat, is vrij van alle smarten."*
En met deze laatste zin is de cirkel rond. Hoop, smart, leven, dood. De onvermijdelijke dood betekent nooit een verslechtering. Als je dat doorgrond hebt, is het zelfs mogelijk om weer te gaan genieten van het leven... En ten gepaste tijde glimlachend over boord te springen. Aldus B. Traven.

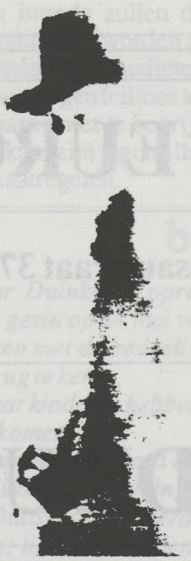


Op zoek naar de schrijver

TOEN DE roman "Het dodenschip" in 1926 verscheen, was iedereen zwaar onder de indruk. Een meesterwerk, zo klonk het in koor. Maar wie was die schrijver eigenlijk? Niemand wist het. Ook de uitgever moest forfait geven. Hij wist niet eens waarvoor die B. stond: Bruno? Ben? Bert?... Hij had het manuscript uit Mexico toegestuurd gekregen, maar de schrijver wenste zijn anonimiteit te behouden.
Dan begonnen de gissingen. Reporters trokken het Mexicaanse binnenland in om de

C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap
DE ZAAK LANGS DE BELGISCHE KUST WAAR DE VISSERIJ TERECHT KAN VOOR HUN SANITAIRE EN VERWARMINGSPROBLEMEN.
VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:
Fortstraat 27, OOSTENDE ☎(059) 32 31 80
Bruggelaan 12, BREDENE

schrijver te ontdekken. Sommigen dachten dat hij de president van Mexico was, anderen dachten dat het niemand minder was dan de romanschrijver Jack London, die op mysterieuze wijze nog in leven zou zijn, nog anderen waren er rotsvast van overtuigd dat hij een Amerikaanse miljonair was, of een negerslaaf of een Duitse prins...
Gaandeweg kwamen er meer boeken van B. Traven op de markt. Allemaal meesterwerken. "De schat van de Sierra Madre", "De ossekar", "Regering", "De mars naar het oerwoud", "De mahonieslaven", "De opstand der gehangenen"... Allemaal geschreven door de illustere onbekende B. Traven.
Toen veel van die boeken ook nog aan verfilming toe waren dook er opeens ene Hal Croves op. Hij was de man die de zakelijke belangen van de schrijver verdedigde. Bij het verfilmen bleek hij echter zo'n bemoeizucht aan de dag te leggen dat men hem ervan ging verdenken de eigenlijke schrijver te zijn. Croves ontkende dat echter in alle toonaarden.
Maar een pientere journalist gelooft hem niet. Zonder scrupules gaat hij op zoek. Via allerlei slinkse wegen (schenden van het bankgeheim, het openen van andermans post) ontdekte hij dat Croves een rekening had op naam van B. Traven Torsvan. En de journalist konkludeerde: B. Traven=Croves=Torsvan. Bingo!
Ondertussen waren weer andere journalisten en onderzoekers zich in het werk van Traven gaan verdiepen en ze probeerden op deze manier zijn levensloop te achterhalen. De stelling was: iemand die op deze manier over het leven aan boord van een schip schrijft moet ook in het werkelijke leven gevaren hebben. En ja hoor, een matroos van een kolenstoker leest op een goeie dag "Het dodenschip" en herkent daar zoveel van zichzelf in dat hij er rotsvast van overtuigd is ooit met de schrijver gesproken te hebben. Hij schreef naar de uitgever en zijn getuigenis werd gepubliceerd, maar Traven liet nog steeds niets van zich horen. Tientallen jaren later liet hij schriftelijk weten dat iedereen er maar het zijne moest van denken.
Nu waren er dus twee belangrijke aanknopingspunten. Enerzijds was er de geheimzinnige agent Croves en anderzijds was er het verhaal van de zeeman.
De beweringen van die zeeman zouden wel eens kunnen kloppen, zo zegden weer anderen, want ze dachten belangrijke overeenkomsten te zien tussen de romanschrijver Traven en de verdwenen Duitse anarchist Ret Marut, die deelnam aan de Duitse revolutie van 1919. In die tijd gaf hij een blad uit waarin bij wijze van colofon geschreven stond: *"Wij ontvangen geen bezoek. Er is nooit iemand aanwezig; we hebben geen telefoon."* Die kerel had dus ook al zo'n Traven-manieren. Toen hij, na het mislukken van die revolutie, ter dood veroordeeld werd, vluchtte hij Duitsland uit. Naar een vriend schreef hij: *"Binnen een paar uur stap ik op een schip dat me de oceaan overbrengt en dan besta ik niet meer."*
Zo! Die Marut is ook al mensenschuw en in dat ene kattebelletje aan die vriend ligt eigenlijk heel het verhaal van "Het dodenschip" al samengevat. De matroos had dus misschien wel gelijk. Ooit had hij met Traven-Marut gesproken.
Maar zekerheid was er niet. Tot één van de meer snuggere onderzoekers op het idee komt de familie van deze Marut op te sporen. Hij vindt nog twee oude zusters in leven en toont hen foto's van de literaire agent Hal Croves. De zusters beamen het: dat zou hun broer kunnen zijn. En alle stukken van de puzzel vallen opeens samen.
Hetgeen hier in het kort werd samengevat heeft echter jaren onderzoekswerk gevraagd.



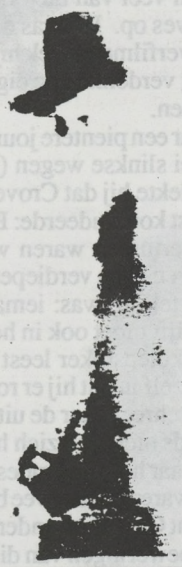
Kuwait Petroleum (Belgium)

Q8

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

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

Vooraleer men de link Traven-Croves-Torsvan-Marut had kunnen leggen waren al tientallen boeken verschenen met de meest wilde veronderstellingen. Nog in 1967 kwam het blad "Stern" uit met een pakkend hoofdartikel, waarin gesteld werd dat Traven inderdaad de zoon van een Duitse keizer zou zijn.
Bij de dood van de schrijver, in 1969, ontving de wereldpers volgend bericht:
"In Mexico-City is op de leeftijd van negenenzeventig jaar B. Traven overleden. Of beter gezegd: de schrijver die onder de naam B. Traven bekendheid heeft gekregen. Niets over hem kan met zekerheid gezegd worden..."
Korte tijd nadien werd door mevrouw Luján de Torsvan, de weduwe, een korte levensloop van haar gestorven man weergegeven:
"... Hij is in Chicago geboren als kind van Noors-Engelse ouders, maar sinds zijn vroege kinderjaren woonde hij in Duitsland... Als jong kind al werd hij gedwongen zijn eigen weg te gaan, hij ging naar zee, werd minstens één keer gesjanghaaid en kwam in de Bocht van Tampico terecht. Hij keerde naar Duitsland terug en gaf later als Ret Marut... het radikale tijdschrift Der Ziegelbrenner uit..."
En juist op het moment waar iedereen denkt dat het mysterie voorgoed is opgelost verklaart diezelfde weduwe in een interview in juli 1970:
"Zijn burgerlijke naam luidde B. Traven Torsvan; zijn echte naam blijft een geheim."



"Het dodenschip" werd in het Nederlands door de uitgeverij Meulenhoff op de markt gebracht. Afgezien van de grote ideeën die erin verscholen zitten leest het boek ook als een goeie avonturenroman. Eigenlijk zou het op geen enkele boekenplank mogen ontbreken.
Van deze gelegenheid maak ik trouwens gebruik om mijn exemplaar terug te vragen aan degene, die het uit mijn boekenkast meenam.

Flor Vandekerckhove

EURO DIESEL (ANTWERP) N.V.

Nassaustraat 37, 2000 Antwerpen Tel: 03/231 06 90 Fax: 03/231 06 96 Tlx: 31167

(v/h Valcke Frères Antwerpen N.V.)

Alleenvertegenwoordiger voor

DEUTZ - MWM - MOTOREN

Wenst U prettige Feestdagen
en
een Voorspoedig 1990

DEUTZ MWM KHD

KHD DEUTZ

EG legt visprijzen vast

De EG-visserijministers hebben de oriëntatieprijzen voor visserijprodukten voor volgend jaar vastgelegd. De prijzen voor de meeste vissoorten blijven ongewijzigd in vergelijking met de ophoudprijzen van dit jaar. Voor garnaal gaat de prijs twee procent omhoog en één procent voor schelvis en heek, terwijl voor haring en tonijn een vermindering met één procent werd bedongen. De ophoudprijs voor schol verandert zoals elk jaar pas in mei (+ 1%) en voor haring volgt nog een verlaging voor de maanden augustus en september.
De ministers besloten ook dat de Europese Gemeenschap een gedeelte van de uitgaven van de lidstaten voor het behoud en het beheer van de visstand op zich neemt. Van begin 1991 tot eind 1995 zal de EG hiervoor 110 miljoen ECU (4,7 miljard B. fr.) op zich nemen. De EG-tussenkomst zal per lidstaat en per jaar minimum 35 procent en maximum de helft bedragen.
De visserijministers verwierpen (ondanks de goede vooruitzichten) het Belgisch verzoek om het vangstkwotum (TAC) voor tong te verhogen met een hoeveelheid die van het kwotum 1990 in mindering zou worden gebracht.

Naar verbod op "muren des doods"

Afgevaardigden van twintig landen ondertekenden vorige maand een konventie die het gebruik van drijfnetten verbiedt. Kilometer lange drijfnetten vormen een bedreiging voor sommige vissoorten. Omdat alle dieren die erin verstrikt geraken omkomen worden de drijfnetten omschreven als "muren des doods". Het gebruik van fijnmazige sleepnetten wordt steeds meer beschouwd als ekologisch onverantwoord en in strijd met de wetten van de zee.
De kritiek op de niets ontziende visserijmetode is niet nieuw. De fijnmazige nylonnnetten worden vooral gebruik door Japanse, Taiwanese en Zuid-Koreaanse vissers in de Stille Oceaan. De netten kunnen tientallen kilometers lang zijn en enkele kilometers diep. Ze worden voortgesleept door twee vaartuigen. Alles wat ze onderweg ontmoeten, van garnaal tot dolfijn, is ten dode opgeschreven. De gevolgen van de drastische visserijmetode zijn katastrofaal voor de visstand in het gebied waar talrijke landen hun inkomsten grotendeels uit de visserij halen.
Op de onlangs gehouden konferentie van de Stille Zuidzee Kommissie op het eiland Guam werd een motie verspreid waarin werd opgeroepen tot een verbod op het gebruik van drijfnetten. Op de konferentie van Wellington in Nieuw-Zeeland hebben uiteindelijk twintig landen uit het zuiden van de Stille Oceaan een konventie ondertekend die de visvangst met grote drijfnetten verbiedt. De landen vrezen dat de enorme drijfnetten het tonijnbestand binnen de twee jaar uitputten. De ondertekenaars zullen het gebruik van dergelijke drijfnetten binnen teritoriale wateren niet meer toelaten. De maatregel is vooral gericht op de Japanse en Taiwanese visserschepen.
De konventie raakt echter de drijvende fabrieksschepen niet die in internationale wateren opereren, een immens gebied dat zich uitstrekt van Frans Polynesië tot Australië en van de Marshall-eilanden tot Nieuw-Zeeland. Toch lijkt het erop dat de grootste boosdoeners enigzins tot inkeer te brengen zijn. Afgevaardigden van Japan en Taiwan waren dan ook in de Nieuw-Zeelandse hoofdstad aanwezig, maar hebben alsnog de konventie niet ondertekend. Kontrole is volle zee is echter niet mogelijk, maar de ondertekenaars van de konventie rekenen alvast op westerse landen om druk uit te oefenen op de overtreders. Een stap in de goede richting is alvast de beslissing van de Amerikaanse senaat die de invoer verbiedt van met drijfnetten gevangen tonijn. Voor de ekonomie van Japan en Taiwan is dit een rake klap aangezien beide landen jaarlijks meer dan tien miljard verdienen aan tonijn voor de Amerikaanse markt.

Zeepipe toegewezen

European Marine Contractors (EMC) zal in samenwerking met de offshorebedrijven Brown & Root en Saipem de Zeepipe aanleggen. De opdracht vloeit voort uit het Belgisch-Noors akkoord over de aanleg van een 800 km lange aardgaspijpleiding van Noorwegen naar Zeebrugge met een transportkapaciteit van tien miljoen kubieke meter per jaar. In de eerste fase loopt de pijpleiding van Zeebrugge over het Nederlandse kontinentaal plat naar het Noorse Sleipnerveld. In een latere fase wordt ook het Trollveld aangesloten. Opdrachtgever is de Noorse staatsoliemaatschappij Staoil die vanaf 1993 via Zeebrugge Noors aardgas wil leveren aan een zestal Europese landen. De kostprijs van Zeepipe wordt op elf miljard geraamd.

Vlootbewegingen in het oog gehouden door sateliet?

EG-visserijkommissaris Manuel Marin kondigde onlangs tijdens een werkbezoek in Grimsby aan dat nieuwe kontroletechnieken om de visserijvloot in de gaten te houden hun intrede zullen doen. In Brussel zou momenteel worden gewerkt aan het inschakelen van satelieten waarmee de vlootbewegingen feilloos te volgen zijn. Hij verklaarde niet te begrijpen dat de vissers zo gekant zijn tegen alle mogelijke kontrolemaatregelen.

Groeten uit...

brief

De aanleiding tot dit schrijven is het artikel "Groeten uit Brixham" in HVB 11,1989.
Ik ben een Nieuwpoortenaar die sinds vijfenveertig jaar in Gent woont.
In 1940 is ons gezin, bestaande uit mijn ouders, grootmoeder en acht kinderen tussen één en zestien jaar, van Nieuwpoort te voet naar Frankrijk gevlucht. Ik was toen dertien jaar.
In OYE-PLAGE, tussen Gravelines en Calais, hebben wij in een vakantiekolonie voor kinderen, dat als opvangcentrum voor vluchtelingen diende, een Oostendse vrouw met drie kinderen van ongeveer 13 jaar en minder ontmoet, ik meen dat het drie meisjes waren. Ze waren te voet op weg naar een Franse haven (Dieppe?), waar ze hun man en vader zouden ontmoeten, die met een vissersboot uit Oostende zou vertrekken en die zijn gezin in die Franse haven aan boord zou nemen, om dan samen naar Engeland te varen.
Onze twee gezinnen hebben daar enkele dagen elkaars onfortuinlijke lot gedeeld en vriendschap gesloten.
Toen mijn ouders vernamen dat wij ingesloten zaten door een omsingeling van de uit Calais naar Duinkerke oprukkende Duitsers is ons gezin op 24 mei van Oye-Plage vertrokken met de bedoeling naar Nieuwpoort terug te keren.
De vrouw en haar kinderen hebben verkozen niet mee te komen.
Slechts enkele uren later werd ons gezin in een verschrikkelijke slachting betrokken tussen de Duitsers en de verdedigers van Gravelines: tientallen doden, waaronder onze moeder, honderden gewonden, waaronder drie uit ons gezin.
Wij zijn na drie helse dagen teruggekeerd naar Oye-Plage. Van de Oostendse vrouw en haar kinderen hebben wij nooit meer iets gehoord. De vakantiekolonie was door de Duitsers bezet. Die mensen zullen zeker die Franse haven niet meer bereikt hebben. Ik zou graag nog eens iets van die mensen vernemen, ik hoop dat zij het er levend afgebracht hebben. Mochten zij dit lezen, of mocht iemand me verder op weg kunnen helpen, neem dan kontakt met me op.
Roland Osaer,
A. Rodenbachstraat 27,
9110 St.-Amandsberg.
Tel: 091/51 20 56.

SOVJETUNIE

Glasnost op Inrybprom-90

Gorbachov's glasnost heeft ook invloed in de Sovjetrussische visserij-industrie. Dat komt reeds tot uiting bij de voorbereiding van de jaarlijkse vakbeurs in augustus te Leningrad. Heel wat aspekten van deze belangrijke industrietak (de SU is na Japan de grootste visserijnatie ter wereld) kunnen nu openlijk besproken en bekritiseerd worden. De jongste ontwikkelingen zorgen nu ook voor een levendige konkurrentie tussen de industrieleiders die voor de voordelen van een exportgerichte ekonomie gewonnen zijn en de konservatieven die alles bij het oude willen laten. De komende visserijvakbeurs in Leningrad is in deze optiek dan ook van uitzonderlijke betekenis.

GROOT-BRITTANNIE

Licentie voor 10m-vaartuigen

De totale tonnenmaat van de Britse zeevisserijvloot zal ongetwijfeld toenemen wanneer ook een groot aantal kleinere vaartuigen geregistreerd worden. Alle vaartuigen met één lengte van 10 meter-overalles moeten zich laten inschrijven en over een geldige licentie beschikken wanneer ze hun vis te koop willen aanbieden. Onder de duizenden dergelijke vissersvaartuigen zijn er heel wat sport- en lijnvissers die niet onder deze regel vallen. Toch heeft de maatregel voor heel wat beroering gezorgd omdat hij van toepassing is op alle vaartuigen die de gevangen vis verhandelen. De reglementering zou van toepassing zijn op circa negenhonderd vaartuigen die zich op het terrein van de beroepsvisserij bewegen.

Vierkante netmazen

De Janet M uit Bridlington mag experimenteel vissen met vierkante netmazen van 75 mm op 80 mm. Georges Traves, voorzitter van de National Federation of Fishermen's Organisations en eigenaar van het 50-voet lange vaartuig, kreeg hiervoor de officiële toestemming niettegenstaande de netopening niet aan het Noordzeeminimum van 90 mm voldoet. De reglementering maakt trouwens geen onderscheid tussen vierkante en ruitvormige netopeningen. De toestemming werd verleend nadat voorafgaandelijk onderzoek uitwees dat de ontsnappingskans voor kleine vis met het 90 mm-net overeenstemt. In januari zal een onderzoeksschip, uitgerust met onderwater videocamara's het effekt nagaan terwijl het experimenteel onderzoek ook met grotere vaartuigen zal voortgezet worden.

Spanvissers veroordeeld

Twee Schotse vissers werden vorige maand veroordeeld tot betaling van een boete van elk 15.000 pond (meer dan 900.000 fr.) voor het vissen op schelvis in de Noordzee. Bovendien werd hun gezamenlijke vangst verbeurd verklaard. De spanvissers werden betrapt ten oosten van de Shetlands door een Brits kontrolevaartuig en opgeleid. Voor de rechter verklaarden zij dat zij in de mening verkeerden dat ten westen van de vierde breedtegraad maandelijks 400 kisten schelvis mochten gevangen worden. De rechter had daar geen oren naar. In werkelijkheid ging het om een krachtmeeting om de sluiting van het gebied ongedaan te maken. Het Schotse visserijdepartement heeft alvast duidelijk gemaakt dat dergelijke akties alleen ten nadele van de vissers uitvallen.

Vissers op onderzeeër

Veertien vissers op de Schotse rivier Clyde werden uitgenodigd aan boord van een Britse duikboot van de nabijgelegen Faslana Naval Base. De marine wil de vissers in de gelegenheid stellen om de problemen waarmee de onderzeeërs die tussen de vissersvaartuigen (o.a. in de Ierse Zee) opereren, te maken krijgen. De uitnodiging is een gevolg van de groeiende ongerustheid na de talrijke incidenten met duikboten en vissersvaartuigen.

FALKLANDS

Britse 12-mijlszone

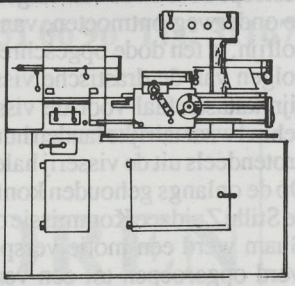
Groot-Brittannië heeft rond de Falklandeilanden een voorbehouden visserijzone van twaalf zeemijlen uitgevaardigd. De wateren rond de Malvinas zijn belangrijk voor de Britse visserijvloot, in het bijzonder voor de inktvisbevoorrading. Het gebied ten zuidoosten van Argentinië levert de Britten ook andere inkomsten op. Licenties toegekend aan vreemde vaartuigen brachten vorig jaar 50 miljoen dollar op. De uitbreiding van de voorbehouden visserijzone versterkt ook de Britse kontrole over de scheepvaartbewegingen in het betwiste gebied en het toezicht over de minerale rijkdommen.

SPANJE

Visserij-inspektie geweigerd

De EG heeft Spanje voor het Europees Hof gedaagd na een reeks incidenten met visserij-inspekteur. Ze kregen geen toegang tot de havens waardoor zij hun taak niet naar behoren konden vervullen.

COECKE
MACHINES
Tweedehands & nieuw



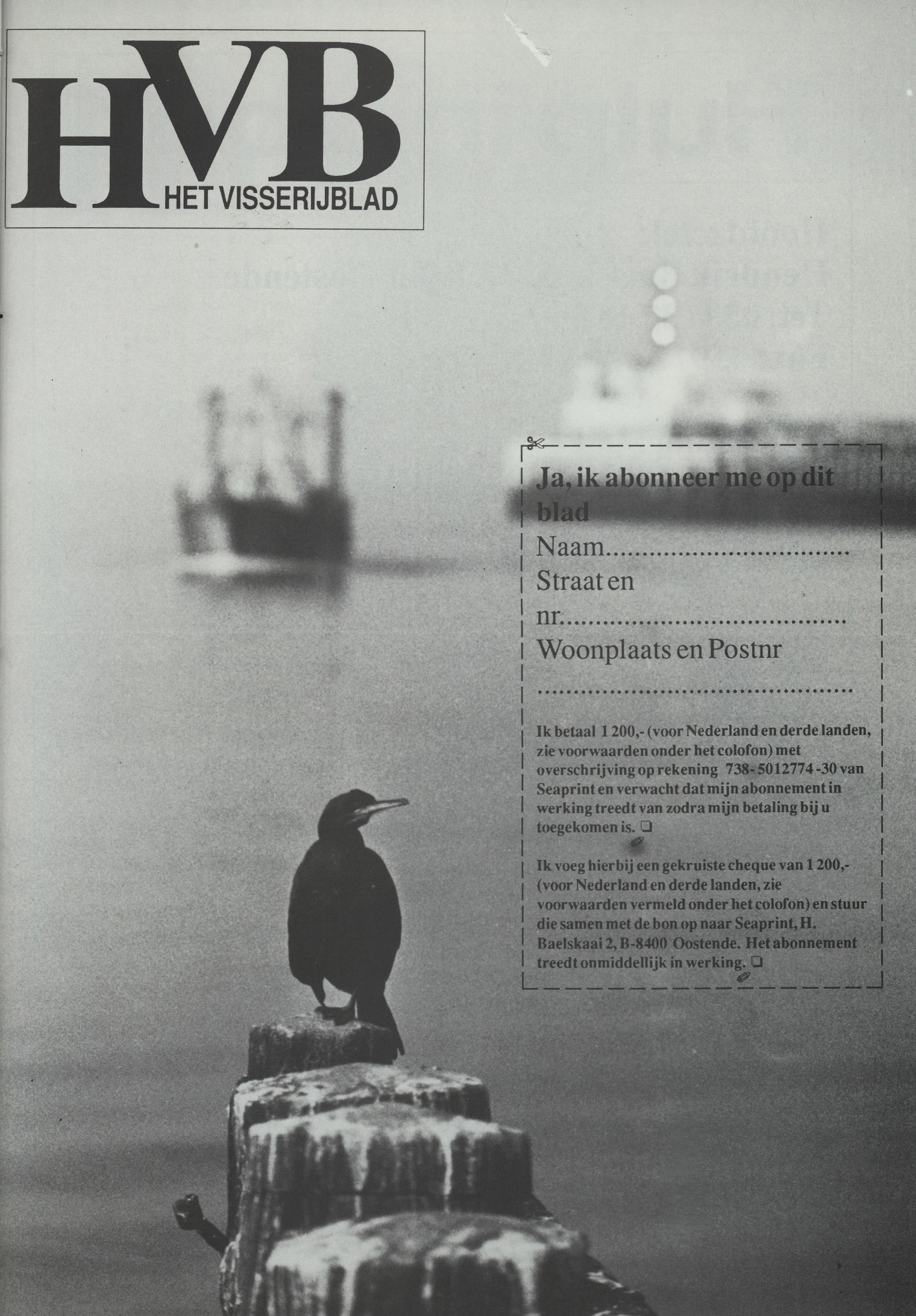
Poortakkerstraat 27
9820 GENT
(St. Denijs-Westrem)
E40 uitrit Expo–Deinze
TEL : (091) 21 78 70 FAX : (091) 22 85 40

N.V. DELANGHE

★ Rolbruggen en alle hijstoestellen tot 100 ton
★ Portaalkranen en galgkranen
★ Naverkoopdienst „UNELEC" takels
★ Algemene metaalkonstruktie

PATHOEKEWEG 106, 8000 BRUGGE
TEL. (050) 31.71.81 - FAX (050) 31 33 89
Telex: 81.141

HVB
HET VISSERIJBLAD



Ja, ik abonneer me op dit blad

Naam.....

Straat en nr.....

Woonplaats en Postnr .....

Ik betaal 1 200,- (voor Nederland en derde landen, zie voorwaarden onder het colofon) met overschrijving op rekening 738-5012774-30 van Seaprint en verwacht dat mijn abonnement in werking treedt van zodra mijn betaling bij u toegekomen is. ❑

Ik voeg hierbij een gekruiste cheque van 1 200,- (voor Nederland en derde landen, zie voorwaarden vermeld onder het colofon) en stuur die samen met de bon op naar Seaprint, H. Baelskaai 2, B-8400 Oostende. Het abonnement treedt onmiddellijk in werking. ❑

Hulp in Nood

Hoofdzetel:
Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende
Tel: 059 / 32 16 89
Fax: 059 / 32 26 17

Bijkantoor:
Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 55 27

Kantooruren: dinsdag - woensdag - donderdag tussen 9 en 12 uur



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;
- scheepskrediet voor nieuwbouw of inbouw nieuwe motor