HVB
HET VISSERIJBLAD

57 ste jaar - verschijnt maandelijks - 2 februari 1990 - nr 2 - 99,- B.F - Afgiftekantoor: Oostende X



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

HVB
HET VISSERIJBLAD
onafhankelijk magazine van de zee

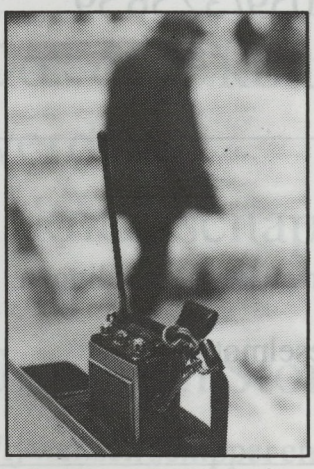
Colofon

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

fippb 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

editoriaal

...als uw machtige arm het wil

DE NEDERLANDSE beleidsverantwoordelijken werden rond de jaarwisseling onaangenaam verrast door een aktie van de Nederlandse vissers die, uit onvrede met de EEG-politiek, een heuse blokkade opzetten. Visserschepen sloten letterlijk de rangen en blokkeerden zowaar een haven.

Wij willen het hier niet hebben over het nut van dergelijke akties, maar één zaak is daarmee duidelijk gesteld: vissers beschikken over een macht die niet moet onderdoen voor deze waarover andere vitale sektoren in een land beschikken. Wie in staat is een haven te blokkeren, beantwoordt aan de bekende oude spreuk: 'heel dit land ligt stil als uw machtige arm het wil.'

Sommigen kunnen hierbij de schouders ophalen. De Vlaamse visserij is maar een heel kleine sektor en de vergelijking met de grote Nederlandse broer gaat— op het eerste gezicht — niet op. Maar dat is slechts op het eerste gezicht. Er zijn niet zoveel vaartuigen nodig om een sluis, of zelfs een havengeul, te blokkeren.

Maar nogmaals, we willen dergelijke akties niet verdedigen of aanvallen, het is aan de vissers zelf om te beslissen welke middelen ze gebruiken om hun eisen kracht bij te zetten.

Desalniettemin is het goed te weten dat zo'n akties mogelijk zijn. Nu de superstaat Europa langzaam maar zeker vorm krijgt is het voor de visserij goed te beseffen dat ze machtiger is dan sommigen hen willen doen geloven.

DeEuropese Ekonomische Gemeenschap is al jaren druk bezig de vrijheid van de vissers aan banden te leggen. Laat de aktie van de Nederlandse vissers een vingerwijzing zijn: de enige grenzen die zullen blijven bestaan zijn de grenzen van de lijdzaamheid en van het geduld. Als deze grenzen overschreden worden...

Flor Vandekerckhove

Nieuw !

bij scheepsdiesel Renaud



Kraanverhuur

Tot 22 ton, gieklengte 23 m

snelle service & voordelige tarieven

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

Eerste verkoop in Zeebrugge van grootste bokkentreiler van de vloot

BOU.319 "Zeldenrust" ingehuldigd

Enkele uren voor de storm zijn op donderdag 25 januari zijn orkaankracht over ons losliet liep de nieuwe bokkentreiler BOU.319 "Zeldenrust" Zeebrugge binnen. 's Anderendaags greep de eerste verkoop op Belgische bodem plaats. 2.700 kg tong en een aanzienlijke lading vis waren goed voor een besomming van bijna twee miljoen frank. De "Zeldenrust" heeft zijn naam sinds de eerste verkoop in Breskens eer aangedaan. In enkele weken tijd viste de Belgisch-Nederlandse bemanning al een besomming bijeen waar pakweg de helft van de vaartuigen van de Belgische vloot over een volledig jaar met moeite aan geraakt. De nieuwe bokkentreiler is met zijn 40,20 meter dan ook grootste schip van onze vloot.

Alhoewel de BOU.319 al enkele weken in bedrijf is kwam het pas vorige week voor het eerst naar Zeebrugge. Daags na de eerste verkoop in eigen land liet reder Dirk CLaeys (35) zijn vaartuig plechtig inzegenen. Het was Hubert Fraeyman, priester-leraar aan het VTI in Veurne en vriend van de Brugse familie Claeys, die de plechtigheid op zich nam. Na de inzegening volgde het traditioneel ritueel met de paasnagels. Reder, meter Helena Herpoel (echtgenote van Dirk Claeys) en peter Daniël Herpoel (schoonbroer) heiden deze keer koperen bouten in het dek. Het religieus gedeelte van de plechtigheid werd afgesloten met het ophangen van een kruisbeeld in het kombuis en de uitreiking van een verkleind model aan de bemanningsleden.

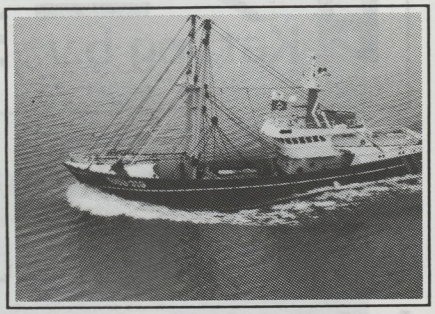


Een familiefoto van bouwer, reder en bemanning van de nieuwe BOU. 319.

VOGELENZANG DE JONG
ELEKTROTECHNIEK BV

2921 LE KRIMPEN AAN DEN IJSSEL, PARALLELWEG 13.
TEL: 01807-14244 FAX: 01807-11871

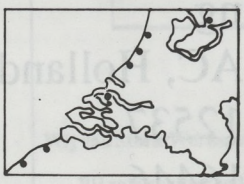
Electrische installaties voor visserijschepen
Nieuwbouw - reparatie - onderhoud



Wij wensen schipper en bemanning van de BOU 319 goede vangst en behouden vaart

Ook deze kotter werd met vakmanschap door IJmuiden Stores voorzien van tuigage

YMUIDEN STORES *Daar vist u nooit achter het net.*



U vindt ons in: **Ymuiden** (Trawlerkade 44, tel. 02550-19122).

Katwijk (Nettenfabriek 'De Noordzee', Haringkade 1, tel. 01718-27921), **Urk** (Bos Netten, Industrierondweg 10, tel. 05277-1494), **Scheveningen** ('Nautilus', Dr. Lelykade 62, tel. 070-500900), **Stellendam** (Deltahaven 14-15, tel. 01879-1411)



Wij wensen schipper en bemanning goede vangst en behouden vaart

Maaskantprimeur

Scheepsbouwer Maaskant had in ons vorig nummer (1) reeds laten verstaan dat de officiële overdracht niet onopgemerkt voorbij zou gaan. Hij had daar trouwens alle redenen toe. Voor het eerst in het bestaan van Maaskant Shipyards werd een vissersvaartuig voor de Belgische ("Schelde")vloot gebouwd. Dat baart enige verwondering aangezien het Stellendamse bedrijf (scheepswerf, reparatiebedrijf en lierenbouwer) een toonaangevende plaats bekleedt. Niet alleen in Nederland, ook op de internationale markt heeft het bedrijf een benijdenswaardige positie veroverd. Alle scheepstypen liepen er van stapel: van kleine sterntrawlers van tien meter, over purse seiners, boomkorvaartuigen, diepvriessterntrawlers, opleidings- en researchvaartuigen tot multi-purpose coasters van 84 meter. Kortom een gespecialiseerd scheepsbouwbedrijf dat een indrukwekkende referentielijst kan voorleggen waarop het kleine buurland België nog ontbrak. Recent wist het bedrijf zich te onderscheiden met een nieuwe multipurpose Noordzeekotter waarvan de BOU.319 een afgeleid model is. Van dit type zijn reeds 35 vaartuigen gebouwd. Wat dat betreft is de "Zeldenrust" geen primeur. Toch was de "opendeurdag" in



Ruime belangstelling voor de inhuldiging van de BOU 319 in Zeebrugge ☞

Zeebrugge een mijlpaal in de geschiedenis van het Nederlandse bedrijf. De heer Maaskant noemde zich een gelukkig man omdat hij er voor het eerst in geslaagd was op de Belgische markt te komen met een geavanceerd vaartuig. Naar Belgische normen overigens een ongewoon schip. Vissersvaartuigen met een bulbsteven, aangesloten op een ballast-trimsysteem waardoor de diepgang achteraan tot 50 cm wordt verminderd, zijn hier nog ongezien. Het schip is ook uitgerust met een boegschroefinstallatie van 120 pk, een indrukwekkende straalbuis (3.200 mm),

Atlas Copco
Ketting b.v.
• KOMPRESSOREN
• PERSLUCHTGEREEDSCHAPPEN
• LD, HD SLANGEN
• SERVICE
• ENGINEERING
• VERHUUR

H. Ketting BV wenst schipper en bemanning van de BOU 319 een behouden vaart en goede vangst.

Off 'Atlas Corpo' dealer H. Ketting
BVPostbus 112, IJmuiden 1970 AC, Holland
Tel: (vanuit België): 00 31 2550 12537
Fax:(vanuit België): 00 31 2550 16446

Voor al uw start- en luchtkompressoren.

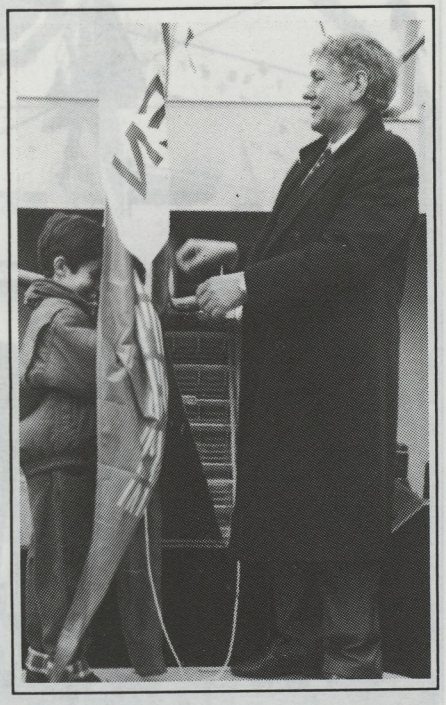


Foto g.w.



Reder Dirk Claeys en zijn echtgenote die het meterschap kreeg.

Het hoeft geen betoog dat met belangstelling werd uitgekeken naar het eerste bezoek van de BOU.319 die in normale omstandigheden - zoals de andere vaartuigen van de Scheldevloot - Breskens als thuishaven heeft. Hoeveel mensen precies op de uitnodiging ingingen is niet zo direkt duidelijk. In elk geval kwamen enkele honderden genodigden naar de aanlegsteiger. Voor de gelegenheid was ook de Beneluxboot afgehuurd waarop een uitgebreide receptie en het avondfeest plaats grepen. In de winderige omstandigheden van het feestelijk weekeinde was dit ongetwijfeld een goede keuze.
Ondertussen is de BOU.319 opnieuw vertrokken. De investering moet nu redenderen. Indien alles ter visserij verloop zoals tijdens de aanvangsfase staan er de Rederij N.V. Dirk en de bemanning nog mooie dagen te wachten. Nu de talrijke felicitaties wegebben wacht het harde labeur onder leiding van schipper William Neyts. Hij wordt bijgestaan door zijn zonen machinist Peter Neyts en matroos André Neyts. Ook stuurman Robby Van Belzen heeft met Kees en Jan Van Belzen familie aan boord. Piet Ryheul is ☞

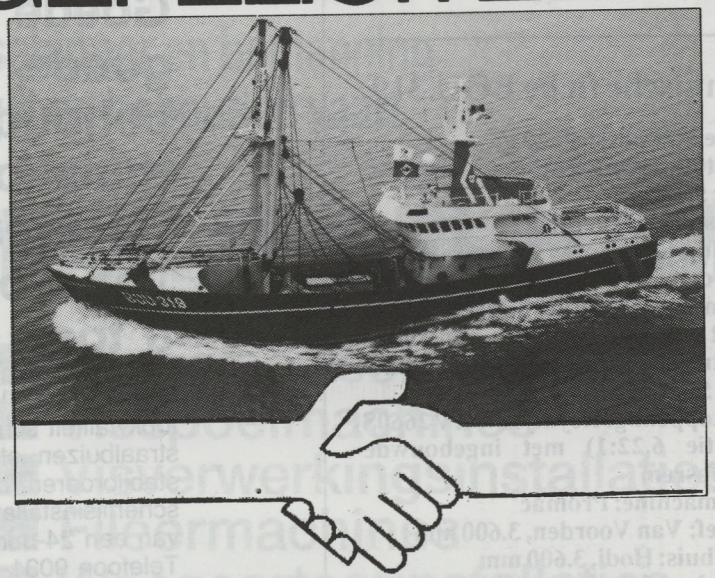


Zoon Dieter Claeys mag samen met scheepsbouwer Maaskant de vlag hijsen.

een achttrommelige vislier en een hoofdmotor die 1.200 pk op de schroef levert naast twee hulpmotoren. Voor de verdere technische gegevens verwijzen we naar een andere plaats, omdat dit ons te ver zou leiden.
De talrijke bezoekers konden zich overigens overtuigen van de doordachte indeling van het vaartuig. De bovendekse akkomodatie bestaat uit aparte ruimten voor het kombuis, de messroom, twee vierpersoonsslaaphutten, een tweepersoonshut in de stuurhut, douche, wasruimte en toiletten. Een opvallend groot visruim en een overzichtelijke machinekamer, ruime bergingsmogelijkheden en voldoende plaats voor diverse verwerkingsinstallaties. De visverwerkingsinstallatie naar ontwerp van Maaskant bestaat uit een stortput in het werkdek, een afvalafvoerkoker met onderdekse doorvoering, drie visstortkokers, een visruimingang onder de buiskap, drie opvoerbanden, een sorteer-afvoerband; een visspoelmachine en twee striptafels. De visruimvloer is voorzien van een speciale betegeling om het smeltwater onder de viskisten een goede afloop naar de lensput te bezorgen. Kenners waren overigens vol lof over de afwerking van alles wat zich aan boord bevindt. De Nederlandse werf heeft hier ongetwijfeld een stuk vakwerk afgeleverd waar velen bewonderend naar opkijken.

Veel belangstelling

GEFELICITEERD



Wij van Stork Werkspoor Diesel wensen de Rederij N.V. Dirk en zijn bemanning van de BOU 319 een goede vangst en een behouden vaart toe.
Bij zo'n schitterende kotter, die jaar in jaar uit zijn dienst moet doen, hoort een sterk hart.
Daarom is gekozen voor een SWDiesel, de 6 cilinder SW 280 motor.

"Een romp zonder betrouwbaar hart is als de nacht zonder licht."

SWDIESEL
Stork Werkspoor Diesel bv
Assendorperlure 5, Zwolle, Nederland. Telefoon: 038/253 (253)



De bemanning heeft er duidelijk de moed in.

hulpmachinist terwijl reder-eigenaar Dirk Claeys en Joop Meerman de rest van de bemanning uitmaken.

Tekst en foto's: Guido Walters

(1) Zie HVB, 57ste jaargang nr 1, januari 1990, p. 30-32 waarin de BOU.319 al uitvoerig aan bod kwam.

Technische fiche BOU.319

-Lengte over alles: 40,20 m
-Breedte op spant: 9 m
-Holte: 5,10 m
-Diepgang: 5,20 m
-Hoofdmotor: Stork, type 6 SW 280 BZI, 6-cylinder, 1.200 pk bij 625 tr.
-Hulpmotoren (2): Scania DS-11, 299 pk met 250 kVa, voorzien van Indar draaistroomgenerator 250 kVA (220/380 V - 50 Hz)
-Keerkoppeling: Reyntjes WAV 2660S (reduktie 6,22:1) met ingebouwde schroefasrem
-Stuurmachine: Promac
-Schroef: Van Voorden, 3.600 mm
-Straalbuis: Hodi, 3.600 mm
-Boegschroef: Jastram, 120 pk
-Ankerlier: elektrisch (Maaskant)
-Vislier: achtrommels met draadspoelgeleider (Maaskant), aandrijfvermogen 240 pk
-Aandrijving vislier: electropneumatisch (Bakker, Sliedrecht)
-Tuigage (Ijmuiden Stores)
-Netten (Van de Gruyter, Vlissingen)
-Visverwerkingsinstallatie: systeem Maaskant met komponenten Van Rijn
-Scherfijmachine: Promac (2 ton per 24 uur)
-Koeling visruim: Promac
-Noodkoelwater- en lenspompen (2)
-Electriciteit: Vogelzang-De Jong
-Stoomcleaner: Kärcher
-Waterseparator: Bilge
-Brandstofseparator: Westfalia
-Lasapparaat, 42 V (Norweld)
-Brandstoftank: 125 m3
-Watertank: 53.000 liter
-Inhoud visruim: 2.000 kisten (van 40 kg)
-Navigatie-instrumenten: Ines
-Radar (2): Ratheon en Racal Decca
-Kleurendieptemeter (2): Skipper CS115 en Ratheon YRC
-Navigator: Decca MK53 met papierplotter
-Zender-ontvanger: Sailor
-Marifoon: Sailor VHF
-Scrambler: Sailor
-Telefoon (2): Belgisch en Engels net
-VHF-Skipmate navigator (Minderhout, Brecht)
-Video-plotter
-Autopilot: Robertson
-Logge (Skipper)
-Draadtellers met alarm
-Camerabewaking machinekamer
-Pneumatisch bediende voorruit
-Intercom

Spijtig

Plaatsgebrek verplichtte ons ertoe een heleboel rubrieken en artikels te laten vallen: internationale nieuwsjes visserij, de rubrieken 'vaartuig van de maand', 'terzijde', 'een kunstenaar aan zee', 'Oostendse kapers' (Jan Jacobsen), 'van schepen, mensen en van de zee', een artikel over Oscar Bonnevalle, de rubriek 'E.H.B.O.', een uitgebried artikel over de reder Louis De Naeyer van de hand van Jef Klausing, een bladzijde met nieuws uit de bedrijven. Maar uitgesteld is niet verloren...

Schipper en bemanning van de nieuwe BOU 319 Zeldenrust
Goede vaart, goede vangst en behouden thuiskomst! Dat wenst de Van Voorden Groep u toe.
Ook voor uw nieuwbouw/ombouw levert de Van Voorden Groep topkwaliteit scheepsschroeven, straalbuizen, stuurmachines, stabiloroeren, boegschroeven, koel- en scherfijsinstallaties met de zekerheid van een 24-uurs servicedienst.
Telefoon 0031-4180-12654.
VAN VOORDEN GROEP
VAN VOORDEN GIETERIJ
VAN VOORDEN REPARATIE
PROMAC
HODI-ZALTBOMMEL

De door de Van Voorden Groep geleverde produkten aan de BOU 319 zijn de 4-bladschroef Vordap, de stuurmachinePromac MPS 2545, de koelinstallatie Promac AC-SK-95, 9500 kcal en de scherfijsmachine Promac AC-2000-WFC, cap 2 ton/24 u.

Vangstsorteerinstallatie



Wij wensen schipper en bemanning goede vangst en behouden vaart.

MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.

Installeert:

- Vangstsorteerinstallaties
- Visspoelmachines
- Visverwerkingsinstallaties
- Fileermachines
- Weegsorteerinstallaties
- Transportinstallaties

MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.

Scheepmakerstraat 13 - 2222 AB Katwijk aan Zee
Telefoon 01718 - 2 07 00 - Telex 39454 rijn nl - Telefax 01718 - 3 23 19

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



zee mans almanak 1990

In België:
Door storting van het bedrag van 1.500 fr.
plus 90 fr. BTW
plus 161 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. + 291 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. + 27 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust", H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Nieuwe motor voor Z.5

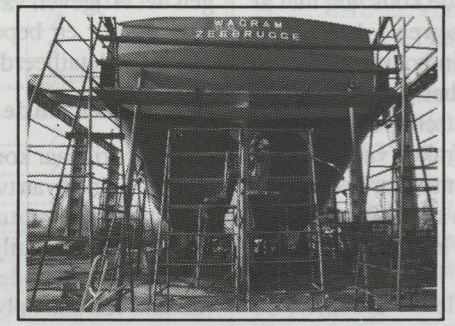
Bij de machinefabriek Luyt in Den Oever kreeg de bokkentreiler Z.5 Drakkar een nieuwe motor. De vorige ABC-diesel van 900 pk werd vervangen door een gelijkwaardige motor van de Gentse motorenfabrikant. Tevens werd de keerkoppeling gereviseerd en werd aan de generatoren en vislier gesleuteld. De Z.5 (ex-B.5 , bouwjaar 1957) kon na de technische proefvaart zijn visserij-aktiviteit hervatten.

Man overboord bij aanvaring tussen O.520 en N.73

Tijdens de eerste dagen van het nieuwe jaar deed zich ter hoogte van de Middelkerkebank een aanvaring voor tussen de Oostendse bokkentreiler O.520 Manuela en het Nieuwpoortse vaartuig N.73 Kotje. De O.520 was aan het vissen toen de aanvaring plaats greep. Het schip van André Bogaert liep bij het ongeval schade op aan de reling en de boomkor aan stuurboordzijde. Door de schok ging bemanningslid Emmanuel Desmidt overboord maar kon snel uit het ijskoude water opgepikt worden. De Manuela keerde onmiddellijk terug naar de thuishaven, terwijl het ongehavende Kotje zijn koers naar de visgrond kon voortzetten.

N.73 krijgt boomkorren

Reder Roger Calcoen heeft bij enkele bedrijven een prijsofferte gevraagd voor de ombouw van de N.73 Kotje tot boomkorvaartuig. Het nieuwste polyvalente Nieuwpoortse vissersvaartuig, pas in oktober vorig jaar in bedrijf genomen, is uitgerust voor de warrelnetvisserij en plankenvisserij. Volgens de reder ligt het rendement van het schip te laag, onder meer omdat er te weinig kabeljauw kan gevangen worden. Hij wil het schip met zijn 300 pk dan ook laten ombouwen voor de platvisvisserij.



Z.200 'Wagram' in aanbouw bij de West Vlaamse Scheepswerven (Oostkamp). (foto g.w.)



Z.30 'Westhinder' in aanbouw bij De Graeve (Zeebrugge). (Foto g.w.)

Veranderingen in de 'Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen" - maand december 1989

Verandering van eigendom: Z.582 'ASANNAT' - eigendom: bvba Versluys-Vantroye, Kapellestraat 167, 8401 Bredene. Tel: 059/ 32 17 23. Zeebrief: 13.12.1989.

Inbouw nieuwe motor: N.52 'SEA HUNTER' - Eigendom: pvba Rederij Jami, Meeuwenlaan 18 bus 4, 8400 Oostende. Motor Mitsubishi, 221 kW, 300 pk - bouwjaar 1989. Zeebrief: 12.12.1989.

Nieuw vaartuig: BOU 319 'ZELDENRUST' - roepnaam O P M G. L.0.A.: 40,25m - GT.469,00 (*) - bouwjaar 1989 - werf 67 (Maaskant, Shipyards bv, Stellendam NL.) - staal - motor Stork - 882 kW - 1 200 pk - bouwjaar 1989 - boomkorvisserij. Navigatie-instrumenten: RF-R-DN-DNP-GC-VHF-Aut.pol.-TF. Eigendom: nv Dirk, Monnikenwerve 25, 8000 Brugge. Tel: 050/ 31 68 25. Zeebrief: 12.12.1989.

Adresverandering: 0.100 'EMILIE' - Medeëigenaar: Vansteene Valère, Kwartelstraat 23, 8400 Oostende.

O.274 'LUCALI' - Eigendom: Lebluy cv, Tulpenlaan 17, 8401 Bredene. Tel: 059/32 24 09.

Z.573 'LA PALOMA' - Eigendom: Verbouw René, Kievitenstraat 5, 8300 Knokke-Heist.

Opdrijven pk + verandering benaming onderneming: Z.99 'TERRA NOVA' - Eigendom bvba Rederij Terra Nova, Heiststraat 217, 8380 Zeebrugge. 1197 pk - 880 kW. Zeebrief: 27.12.1989.

Medegedeeld door het hoofdwaterschoutskantoor.

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

De top-50 van de Belgische vissersvaartuigen

Het is ons niet bekend wie en wanneer voor het eerst werd uitgepakt met de publikatie van de individuele besommingen per vaartuig. In elk geval was het een jaarlijkse gewoonte in de vakpers om de opbrengsten zonder schroom te publiceren. Onvermijdelijk kwamen die cijfers ook bij een breed publiek terecht. Een openheid die men in geen enkele KMO-sektor terugvindt. Vaak werd het boekhoudkundig begrip "omzet" verward met "winst". Nochtans zijn de brutobesommingen niet meer dan het bedrijfinkomen van een familiale onderneming of vennootschap. Alle bedrijfskosten (lonen, brandstof, onderhoudskosten, herstellingen, verzekeringen, afschrijvingen) moeten nog in mindering gebracht worden vooraleer het "bedrijfsresultaat" bekend is. Na aftrek van de financiële lasten (afbetalingen) wordt het exploitatieresultaat pas zichtbaar. Maar daarmee is de kous nog niet af want er zijn mogelijks uitzonderlijke verliezen en ook de fiskus eist zijn part. Wat dan nog overblijft heet in boekhoudkundig jargon het "effektie resultaat" en slaat op het gedeelte dat de ondernemer voor zichzelf of voor de vennootschap overhoudt.
De uiteindelijke rederswinst is dan ook een fraktie van de brutobesomming. De jaarlijkse analyse van de Dienst voor Zeevisserij toont aan dat de rendabiliteit van de rederijen sterk afhankelijk is van het type schip waarover het beschikt. De laatste beschikbare cijfers hebben echter betrekking op 1987. Het besluit luidde toen dat het netto-exploitatieresultaat van alle BT-groepen (-35 BT, 35-70 BT, 70-180 BT en 180-400 BT) positief was. Dat betekende dat het **gemiddelde** netto-exploitatieresultaat voor alle vaartuigklassen na aftrek van de afschrijvingen nog een netto-overschot vertoonde. Per defintie zijn er ondernemingen die boven het gemiddelde uitkomen en ondernemingen die over een te laag bedrijfsinkomen beschikken om mettertijd in de vervanging van hun vaartuig te voorzien. In de analyse komen de onderzoekers dan ook tot het besluit dat het aantal echt rendabele bedrijven er als volgt uit ziet:

Groep -35 BT: 77%
Groep 35-70 BT: 55%
Groep 70-180 BT: 44%
Groep 180-400 BT: 76%

Met deze wetenschap voor ogen kan men de brutobesommingscijfers sterk relativeren. Maar toch rees er steeds meer verzet tegen het vrijgeven van de opbrengstcijfers. Wij hebben daar alle begrip voor en beperken ons dan ook tot een rangschikking zonder gedetailleerde omzetgegevens. (gw)

Kwart van de vloot goed voor meer dan 1 miljard

Net als vorig jaar kon geen enkel vaartuig de rekordbesomming van 55 miljoen van twee jaar terug ook maar enigzins benaderen. Slechts enkele vaartuigen geraakten boven een brutobesomming boven de veertig miljoen.
Toch waren er een dertigtal vaartuigen die een totale besomming (de som van hun opbrengst in de Belgische vismijnen) van meer dan dertig miljoen realizeerden. De totale opbrengst van de tien hoogst gekwoteerde vaartuigen lag 32 miljoen hoger dan vorig

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

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

jaar. De tien betrokken vaartuigen, stuk voor stuk bokkentreilers, zorgden samen voor 407 miljoen frank. Om begrijpelijke redenen kwam geen enkele van deze grote schepen naar Nieuwpoort. De meeste reders verkozen zelfs exclusief in hun thuishaven te veilen. Zelfs in de opsomming van de vijftig vaartuigen met de hoogste opbrengt komt geen enkel vaartuig voor dat in de kleinste visafslag van het land veilde. Deze vijftig vaartuigen waren goed voor een brutobesomming van 1,16 miljard of 38 procent van de totale omzet.

1.	O.124	Fighter	1.200 pk	O*
2.	Z.69	De Kaper	1.200 pk	Z
3.	Z.60	Blue Angel	1.200 pk	Z
4.	Z.105	Atlas	1.197 pk	Z+O
5.	Z.596	De Zwerver	1.197 pk	Z+O
6.	N.36	Donia	1.200 pk	Z+O
7.	O.231	St.-Carolus	1.200 pk	O+Z
8.	Z.59	Gudrun	1.200 pk	Z
9.	Z.39	Zuiderzee	1.050 pk	Z
10.	Z.284	Vicky	1.065 pk	Z+0
11.	Z.67	Rubens	1.200 pk	Z
12.	Z.54	De Bounty	1.197 pk	Z
13.	Z.15	Stephanie	1.200 pk	Z
14.	Z.84	De Klauwaert	1.080 pk	Z
15.	Z.185	Emerald Star	1.200 pk	O
16.	Z.90	Oosthinder	1.200 pk	Z
17.	Z.46	Neptunus	1.200 pk	Z+O
18.	Z.96	Jan Van Gent	1.197 pk	O+Z
19.	O.137	Twilight	1.020 pk	O
20.	Z.576	Ostara	600 pk	Z
21.	Z.243	Drakkar	1.197 pk	Z
22.	Z.86	Surcouf	195 pk	Z+O
23.	Z.91	Noordhinder	1.200 pk	Z
24.	O.333	Marco	1.190 pk	O
25.	Z.92	Lundy Gannet	1.200 pk	Z+O
26.	Z.97	Cleopatra	1.200 pk	Z+O
27.	O.129	Amandine	510 pk	O
28.	Z.99	Terra Nova	1.000 pk	Z+O
29.	Z.510	Al. Rodenbach	1.200 pk	Z
30.	O.33	Marbi	1.200 pk	O+Z
31.	Z.162	Van Dyck	1.000 pk	Z
32.	Z.79	Zeejager	1.200 pk	Z
33.	Z.27	Mercurius	930 pk	Z
34.	Z.48	Wodan	1.200 pk	Z+O
35.	Z.121	Barentszee	900 pk	Z+O
36.	Z.47	Saturnus	810 pk	Z
37.	O.318	Belgian Sailor	600 pk	O
38.	Z.19	Sonja	700 pk	Z+O
39.	Z.78	Vertrouwen	1.230 pk	Z
40.	Z.526	Flamingo II	500 pk	Z
41.	Z.183	Christopher	750 pk	O
42.	O.216	Henri-Jeanine	750 pk	O
43.	Z.66	Nelson	900 pk	O+Z
44.	Z.583	Angelina	525 pk	O
45.	Z.196	Zeeduivel	800 pk	Z
46.	Z.50	Tijl	900 pk	Z+O
47.	Z.89	Sandra	1.200 pk	Z+O
48.	Z.16	Kon-Tiki II	900 pk	Z
49.	O.51	Stormvogel	900 pk	O+Z
50.	Z.30	Westhinder	600 pk	Z

* Haven(s) waar de besomming gemaakt werd, met voorrang aan de afslag waar de hoogste besomming werd geboekt.

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

ZV **ZEEBRUGSE VISVEILING** NV

SAMEN MIKKEN
OP DE MARKT
VAN MORGEN

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

Theophiel De Groote:

"De zee blijft mij altijd nabij"

Theophiel De Groote: visser, schipper, reder en handelaar is een boeiend spreker, met een geheugen dat een minutieus bijgehouden logboek kompleksen moet bezorgen. Feiten, vaartuigen en mensen situeert hij — uit het hoofd — op dag en uur nauwkeurig en hij gaat daarvoor tot meer dan een halve eeuw terug.
Een schippersleven van iemand zoals Theophiel mag je feitelijk niet in één artikel persen. Die mensen hebben zoveel meegemaakt, zoveel zien evolueren dat alleen een boek hun verhaal van durf en strijd, voor- en tegenspoed kan vatten.
Theophiel De Groote of een leven op zee. Toch eiste die zee — nu nog altijd het dekor van zijn luchtig en gezellig appartement drie hoog aan de Parkstraat te Heist — van hem een zware tol. Eén van zijn drie schepen strandde en werd door een storm tot wrakhout geslagen, zijn rechterbeen diende na een ongeval geamputeerd en zijn tweede zoon liet op zee het leven.
Wij vroegen het hem wel niet, maar mocht Theophiel De Groote zijn leven mogen overdoen, dan zou hij zeker weer voor de zee kiezen.

Meer nat dan droog

Omwille van de oorlogsomstandigheden staakt vader De Groote in 1914 definitief de visserij. Meteen hoort hij tot de laatste generatie Heistenaars die vanop het strand en onder zeil met de schuit het zeegat uittrok. Een jaar later wordt Theophiel als veertiende in een gezin van zeventien geboren.
Drie kinderen sterven zeer vroeg. Van de vijf zonen worden er vier visser en later ook reder. Drie daarvan zijn nu nog in leven: Maurice (87), Theophiel (74) en Felix (73).
Op weg naar de zusterschool moet de jonge Theophiel dagelijks langs de twee Heistse scheepswerven lopen. Hoe drukker de aktiviteit op die werven is, hoe minder punten hij overhoudt voor stiptheid. Vooral het 'verhalen' van de schuiten en scheepjes naar het strand was voor hem — en voor alle Heistenaars — een attraktie. Hijzelf zag ooit de H.47, H.50, H.55 en Z.3 de werf verlaten.
Ook het stranden van het vrachtschip de 'Midsland' in 1921 levert de bevolking maandenlang gesprekstof op en voor de kinderen een extra grote 'kelle', waarin kon gezwommen worden of met de 'kloefeschuute' op gespelevaren.
"Ik kwam dan ook meer nat dan droog, en ook meer laat dan vroeg thuis." Het feit dat de gemeenteschool, waar hij vanaf zijn zevende in terecht komt, maar op één steenworp van zijn huis af ligt laat nog maar weinig speelruimte open voor hageschool lopen. Thuis hoort moeder immers ook de schoolbel luiden...
Hij is er elf als hij naar de Ibis trekt. Een strenge, maar toffe tijd waar Theophiel zich ontpopt tot een leergierig baasje dat met glans slaagt in het examen van



Sinds Theophiel De Groote op 11-jarige leeftijd naar de Ibis trok, heeft de visserij zijn hele leven bepaald. (foto g.w.) ☞

leerling-schipper.
Op 28 augustus 1929 — hij is pas twee dagen uit de Ibis — monstert hij aan op de H.19, een elf meter lange garnaalboot die zowel op motor als onder zeil vaart. "Geen visserij om rijk van te worden," herinnert hij zich nog, wij hingen teveel van de garnaalopkoper af. In de zomer viel het nogal mee, maar vanaf september werkten we voor een 'fixe' ofte vast bedrag. Ik verdiende toen 72 frank per week. In de winter kon de sportvisserij dan wat soelaas brengen." Voor wat betreft die periode houdt hij de beste herinneringen over aan schipper Leopold Vantorre (Pol Kodde) van de H.19.

Jongste

Met zijn leeftijd van vijftien en een half jaar is hij meteen de jongst aangemonsterde matroos van de vloot. Om de inkomsten op te krikken stapt hij over naar de Z.8, waarop zijn broer Maurice motorist is. "Maar dat werd een flop. Door allerlei pech lagen we meer aan de kaai dan op zee Op dat ogenblik was ik één van de kostwinners thuis en mijn moeder zei me meer dan eens: 'je poosje is alweer opgegeten vòòr je naar zee gaat.'" Prettig is wel de herinnering aan een ontmoeting met een walvis. "Hij was langer dan ons schip en hij spoot zijn water hoger dan onze veertien meter hoge mast. Die mastodont spoelde later trouwens aan op het strand."
In die dagen wordt de Heistse vissersgemeenschap zwaar in rouw gedompeld door het met man en muis vergaan van de H.15, die door de Harwichboot in de grond wordt gelopen.
Omwille van de geringe inkomsten stapten Maurice (nu als schipper) en Theophiel over op de Z.7. Zijn broer Felix en Maurice Ameye vervolledigen de bemanning. Maar ook hier houdt motorpech hem veel aan de wal. Van de vele vrije tijd maakt hij gebruik om twee buren (Constant Vantorre, alias de Bels en Louis Vandierendonck ofte Kromme Mories) voor te bereiden op het schippersexamen. In 1933 krijgt Theophiel de kans om — voor één reis — schipper (alweer de jongste van de vloot) te worden aan boord van de H.43.
Eens ze op zee zijn vissen ze — samen met de Z.14 — meer kisten dan vis op. Het blijkt om kisten met pure alkohol te gaan. In Zeebrugge wacht de douane. "We mochten alle flessen (97°) houden mits betaling van 104 frank per liter. Van reder Haerinck mochten we de winst houden en onder de vier bemanningsleden verdelen. Naast de visvangst hielden we er elk 306 frank aan over. Een serieus bedrag was dat want om hetzelfde te verdienen hadden we zes dagen moeten vissen." De alkohol, zo bleek achteraf, was afkomstig van de O.218 van Jan de Hollander, die de smokkelwaar over boord had gekieperd op het ogenblik dat hij dreigde 'gesnapt' te worden.
Ondertussen brengt reder Haerinck de Z.4 in de vaart, een schip dat de reder van de gefailleerde Brugse scheepswerf De Jonghe overkoopt en verder afwerkt. "Mijn broer Maurice werd schipper, Felix en Gerard Deputter matroos en ikzelf matroos-motorist. Het betrof een zeventien meter lange boot met een ABC-motor van 100 pk. Het was veruit de mooiste boot van de Zeebrugse vloot. De visserij op de Oost was een succes en bij ons aan boord werd de 'wekker' geboren, een kittelaar om tong wakker te maken."
Omdat de schipper van de Z.7 ziek wordt krijgt Theophiel weer toestemming van zeecommissaris Carlier om op dat vaartuig schipper te zijn. Hij is dan negentien jaar. Na twee reizen houdt hij het echter voor bekeken want het blijkt dat bij een eventuele tegenslag met het vaartuig zijn ouders aansprakelijk kunnen gesteld worden. "Dat wilde ik niet. Die mensen hadden eindelijk hun eigen huisje en ik wilde het risico niet lopen dat ze alles zouden kwijtspelen. Ik stapte terug over op de Z.4 'Buffalo Bill'. Een schip met heel wat meer komfort dan de Z.7 of Z.8. Er was dekspoeling aanwezig, waardoor we de vis mooier konden wassen en dus beter bewaren. We hadden ook meer ruimte aan dek, een groter visruim, een juweeltje van een motorkamer en ook het logies was 'picco bello' afgewerkt. We konden ons wassen met warm water en dat was een luxe die we vroeger nooit gekend hadden. Er waren andere tijden — en dus andere en betere schepen — aan het komen.

Gered

Gehuwd in 1935 stapt Theo een jaar later als schipper weer over op de Z.7. "Want vanaf dat moment zouden mijn ouders er niet meer voor moeten 'opdraaien' mocht er iets mank lopen met het vaartuig."
Omdat zijn vrouw een zware bevalling (keizersnede) meemaakt blijft Theo thuis en bereidt ondertussen zijn schippersexamen voor. Hij slaagt grandioos. Briek Cattoor, een oom van zijn vrouw, vraagt hem op de H.75, het grootste vaartuig van Zeebrugge. Met de 150 pk sterke motor kan het schip zowat bij alle weer blijven vissen. Maar één storm werd hun bijna fataal. Theophiel: "'t was november 1936 en door de hevigheid van het stormweer gingen we 'bijliggen'. 's Avonds luwde de storm en we besloten om weer te gaan vissen. Opeens riep iemand mij toe: 'de matroos staat vis te bakken met zijn laarzen aan.' Het logies stond al erg onder water. Bij nazicht bleek de roerkas ingedrukt en stond hij op het punt uit elkaar te vallen. Met koorden, spieën en vet konden we de kas opkalfateren, zodat het onmiddellijke gevaar bezworen was. Voor alle zekerheid vroegen we, voor de vijfenzeventig mijl die ons van Zeebrugge scheidde, assistentie aan de O.225 van Pros 'Van Stokkens' die met ons meevoer tot in de haven. Wat was er gebeurd? Door de zware zee was een plank met nagels tussen de roerschacht en de roerkas terecht gekomen. De nagels hadden zich vastgezet in de duigen van zacht hout en bij het draaien van het roer was de roerkas, tot op twee centimeter na, ingedrukt. Gelukkig werd niet alles volledig doorboord, want dan waren we als een baksteen gezonken."
Voor wie ook alles goed afliep was voor Emiel (Miel) Knockaert, die 'peerder' was op de H.75. "'t Ventje was door een ongelukkige misstap op de kaailadder in 't dokwater terecht gekomen. Ik was aan boord, sprong hem achterna en kon hem



De Z. 542 tijdens de zeewijding op 15 augustus 1961.

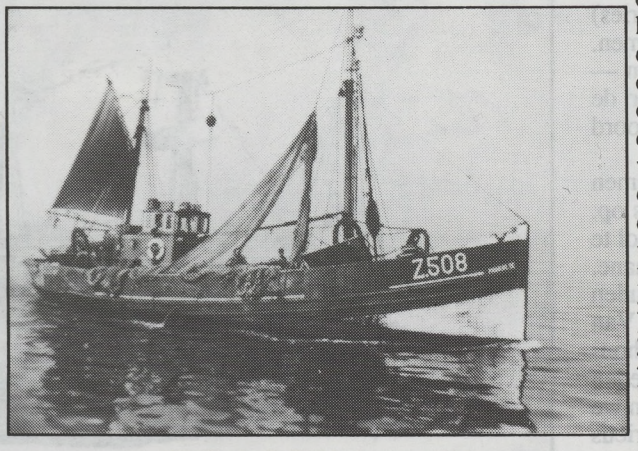
uit het water halen. Raph. Huysseune die alles had zien gebeuren riep ons binnen in zijn bureau om er een goede 'poester' te drinken. Hij wilde er onmiddellijk een reporter van de krant bijsleuren, maar ik kon hem van die idee afbrengen. Miel ging gewoon weer naar huis en ik ging aan boord om er verse kleren aan te trekken en verder te gaan met het lossen van de vis."
Peter Utterwulghe, die de H.49 op stapel had staan, wil Theophiel nog als schipper, maar zover zal het niet komen want... Onze schipper wil het zelf ook wel eens als reder proberen.

Op eigen benen

Het verhaal: "'Beste Mutse' (Frans Vandierendonck) had de H.42 te koop gesteld. Ik was eenentwintig jaar, twee jaar gehuwd en kon alleen maar ons huisje in pand geven. Maar Frans had vertrouwen in ons. Mijn echtgenote en mijn schoonouders wisten — toen ik op zee was — de nodige 215 000 frank bijeen te krijgen voor de aankoop van het schip en zo werd ik eigenaar-reder. Maar omdat dat dus niet met eigen geld gekocht was werd de boot verzekerd tegen totaal verlies. Alles verliep vlot tot 16 februari 1938. Bij het binnenlopen te Zeebrugge werden we aangevaren door de H.65. Ik kon — het was gelukkig nog hoog water — mijn boot nog op de dijk zetten, anders waren we gezonken. Na wat oplapwerk kon de boot 's anderendaags naar de kuisbank voor herstelling. De uitspraak van de onderzoeksraad oordeelde de H.65 volledig in fout. Schipper Desmidt kreeg vijftien dagen schorsing en moest de helft van de gerechtskosten betalen. Maar omdat zijn vaartuig niet verzekerd was mocht ik zelf de reparatiekosten betalen: 83 000 frank.
September 1939: Europa staat in brand, maar Theophiel blijft verder vissen, mijnen, duikboten en vliegtuigen ten spijt. De inkomsten zijn groot, maar de gevaren nog groter. De H.58, Z.47, O.67, B.24 en B.36 en nog vele anderen maken er hun laatste en fatale reis.
10 mei '40: Duitsland valt België binnen. Theophiel: Wij stonden op het punt af te varen na een zeer lonende vorige reis, maar op 17 mei wordt Heist gebombardeerd. Een dag later verlaten bijna alle boten Zeebrugge en de dag daarop vaart ook de H.42 af met zevenentwintig mensen aan boord, ook met vrouwen en kinderen van bemanningsleden. De vluchtroute gaat langs Boulogne en Dieppe, waar de O.288 op een mijn loopt en zinkt. Ook in Fecamp vallen bij een bombardement veel doden, waaronder veel heistenaars en Zeebruggelingen. Vandaar gaat het naar St.-Vaast. "De H.37 en de O.323 vluchtten er onder Frans geschut naar Engeland.
Wij bleven ter plaatse. Iedereen, met uitzondering van de bemanningsleden, moest van boord. De mensen werden overgebracht naar St.-Germain du Bel Air (Gourdon-Lot) en we zouden ze pas vijf jaar later terugzien.
Ook moest alle vistuig van boord en wij werden door de Franse marine gevorderd om te helpen bij de ontzetting van Duinkerke. We kregen een loods aan boord, in Dover werd nog acht ton munitie en brood gebunkerd en 's avonds werd er via Westdiep en Pas van Zuidcote koers gezet naar Duinkerke. In het konvooi bevonden zich ook nog de H.41, H.23, Z.48 en andere. Overal zagen we wrakken en lijken. Op het ogenblik dat we op vijftien meter afstand langs een destroyer langsvaren wordt die aangevallen door een Duits vliegtuig. Gelukkig missen de bommen doel en worden alle vaartuigen gespaard. In Duinkerke werd de lading gelost en namen we ter evakuatie driehonderd negentig soldaten aan boord. Tussen de mijnenvelden door vluchten we richting Engeland. De 'Brighton Queen' en de 'Scotia' werden zwaar getroffen. De vijfduizend soldaten springen over boord en ons konvooi pikt ze op tot de boot vol is. De H.42 heeft er honderd vijfentwintig kunnen redden. Nu werd koers gezet naar Ramsgate. 's Anderendaags ging het van daaruit naar Le Havre. Daar werden we 's avonds vanuit de lucht aangevallen, maar de mist die daar hing heeft ons gered. De volgende mor-gen bereikten we St.-Vaast en een paar dagen later voer de H.42 terug af naar Engeland. De reis duurde vijfenveertig uur en de vier bemanningsleden waren op één brood aangewezen. Van het Zeewezen kregen we — ondanks vele beloftes — niets en we gingen weer vissen vanuit het zwaar gebombardeerde Penzance en Newlyn, waar de H.42 als eerste sprot aanvoerde. In '43 brachten we een boot met tweeëntwintig vluchtelingen binnen."
Na tal van andere avonturen wordt de H.42 door de Navy opgeëist. Op 25 november '44 verlaat de H.42 in konvooi, samen met een lichte kruiser, drie cargo's, drie slepers en andere vissersboten Engeland, richting België. Een dag later bereiken ze, als eerste maar niet-erkend konvooi Antwerpen. Daar moeten ze 'dieptecharges' in de Schelde droppen om die rivier van de Vlaamse kaai tot het Noordkasteel van mijnen te zuiveren.
Enkele dagen vòòr kerstdag 1944 ziet hij, na vier jaar en zeven maanden, vrouw en zoon terug. Ze zijn er berooid aan toe, maar in goede gezondheid. Dan roept de plicht weer want Antwerpen wordt zwaar geteisterd door V1 en V2's: de bioskoop Rex, de Boerentoren en het Bonapartedok krijgen de volle lading.
Daarna kan er weer — zij het dan in erg gevaarlijke omstandigheden — worden gevist op zee. De inkomsten zijn goed. De H.42 wordt slechts begin '46 vrijgegeven en in afwachting monstert Theophiel aan op de Z.508, die ook veel mensen en schepen in nood helpt: dertien opslepingen in zestien maanden. Theophiel vindt het wel erg dat andere vissers zogezegd nooit 'hoorden' dat er schepen in nood waren. Er was nu eenmaal niets te verdienen aan die slepen.

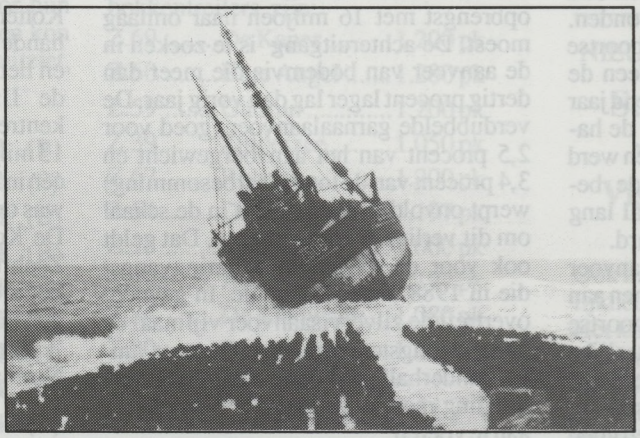
Noodlot

'n Paar jaar later koopt Theophiel De Groote de op stapel staande Z.542, die in oktober 1949 in de vaart komt. Bij de derde reis slaat het noodlot toe. Theophiel loopt een rugwervelbreuk op, ligt tweeëntwintig weken in de kliniek en is meer dan negen maanden thuis. Blij als geen ander trekt hij na die lange herstelperiode weer het zeegat uit, maar zijn geluk is slechts van korte duur.
Omwille van een potdikke mist beslist hij op 25 februari 1951 niet uit te varen met de Z.542. En voor de tweede keer keert het tij in Theophiels leven. Door de mist strandt, dezelfde dag omstreeks zeventien uur, zijn Z.508 op een golfbreker. Twee dagen na elkaar probeert een sleper het vaartuig weer vlot te krijgen. Als er de dag daarop een storm opsteekt worden de bemanningsleden en Theophiel van boord gehaald. Door een ongelukkige sprong geraakt de reder met zijn rechtervoet gekneld tussen beide scheepsrompen. Dokter Aerts uit Zeebrugge stelt een verkeerde diagnose. Hij denkt met een verstuiking te doen te hebben, terwijl alles erop wees dat de voet en het been aan het afsterven waren. Het gangreen wordt hem bijna fataal. Alleen een



1947: de Z.508 in betere tijden.

amputatie van het rechterbeen kan nog redding brengen. De behandelende dokter Maenhoudt zegde hem toen: "Ik maak weer een haas van u."
"En zo is 't ook gebeurd," zegt Theophiel De Groote, "ik ben nog vaak op zee geweest, maar àlle reizen meemaken viel mij toch te zwaar. Bij Van Waes ben ik dan aan de slag gegaan als vislosser en Albert Goutsmit werd mijn schipper. Toen deze laatste zelf een boot kocht werd hij opgevolgd door Marcel Lycke, de 'Pieroo' van de visserij. In 1963 maakte deze Marcel een wonderbare tongvangst mee en was de Z.542 qua aanvoer de topper van de vloot."
Op de vraag waarom hij bij de aanmonstering Oostendenaars verkoos geeft Theophiel een eerlijk antwoord: "Ik heb de Heistenaars een eerste kans gegeven. Pol Vandierendonck (Pol van Jains) en August Vlietinck (Stien Rape) hadden hun schip en bedankten voor de eer en tegen de anderen zegde ik: liever een goede Chinees dan een slechte Heistenaar."
In '62 geeft hij zijn baantje als vislosser op, neemt een toeleveringsbedrijf van brandstof over en verkoopt zijn Z.542 aan Frans Devoogt (Poot).
Hij houdt het welgeteld één jaar uit zonder eigen schip. En dus kwam er de Z.572 'Tornado', een drieënderig meter lange moderne stalen vaartuig, aangedreven door een 630 pk motor.
En weer gaat Theophiel als schipper op de brug staan. In juni '65 vist hij — ondanks tegenslagen met de netten — tijdens een twintigdaagse reis een rekordbesomming bijeen: 688 000 frank.
Na die reis besluit Theophiel het kalmer aan te doen. Elk van zijn drie zonen is zowel schipper als motorist. De twee jongsten varen bij hun schoonouders. Ondertussen wint de bokkenvisserij het op de bordenvisserij en Theophiel verkoopt zijn Z.572 aan een Nederlandse rederij. In 1981 tenslotte laat hij zijn bloeiende bevoorradingshandel over aan Dobbelaere van Fina en gaat zelf op terecht verdiende rust. Alhoewel. Sinds 1956 tot vandaag is Theophiel bijzitter van de Onderzoeksraad voor de Zeevisserij. Tevens is hij ondervoorzitter (én voorzitter Oostkust) van de Federatie van belgische Zeelieden. Maar toch schakelde Theophiel, die nu halverwege de zeventig is, op een kleinere versnelling over: "Vroeger was ik beroepshalve weinig thuis, nu haal ik mijn schade een beetje in. Knutselen kan ik niet, want geef me een boom en ik haal er nog geen 'kloefeschuute' uit. Vroeger luisterde ik graag naar de vissers op zee, ik deed dat dag en nacht. Zo bleef ik met de visserij mee leven en kwam ik nog veel te weten. Vandaag wordt dit — gezien de vele golflengten waarop afgestemd wordt — moeilijk om volgen. Ook was ik vroeger niet van de kaai weg te slaan, maar nu kom ik er nog maar zelden."



Z. 508 wordt misleid door de mist: De Groote verliest schip en rechterbeen.

Marc Loy

LE LIS
verto belgium

Verkrijgbaar bij :

ZEEBRUGGE STORES
Rederskaai 23/24
8380 Zeebrugge
050/54.48.87

FISHING EQUIPMENT
Tijdokstraat 34
8380 Zeebrugge
050/54.41.60

STAALKABEL & TOEBEHOREN



Na jaren van intensief testwerk langsheen de Atlantische kust wordt de nieuwe generatie visserijkabel **FORTRAL** eindelijk algemeen beschikbaar, zowel in **Linkse** als **Rechtse** uitvoering.

Vanaf Maart 1990

POLY-NETWERK - SPEKKEN



TOUWEN & GARENS & STRAPPING

Baantje 12 - B-9160 Hamme
Tel. : 052/47.83.21 - Fax : 052/47.39.79 - Telex : 21829
Bijhuis : 2030 Antwerpen - Zomerweg 30B - Tel. 03/541.65.94 - Fax 541.83.92

Nieuwpoort: lagere aanvoer en minder opbrengst

Goed jaar voor garnaalvissers maar minder vis in Nieuwpoortse vismijn

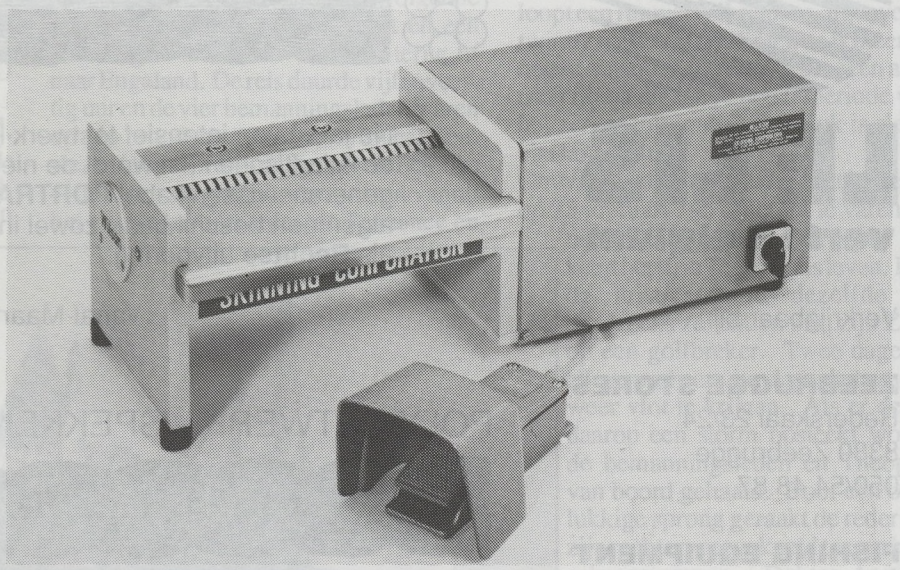
Na de forse vooruitgang in 1987 kende de Nieuwpoortse vismijn het jaar daarop een minder spektakulaire groei. Dat er minder vis te vangen is en de diverse beperkende maatregelen sporen nalaten, hebben ook de Nieuwpoortse vissers ondervonden. Bovendien kwamen enkele Nieuwpoortse vaartuigen in andere handen. Alleen de garnaalvissers hebben een schitterend jaar achter de rug. Dat geldt niet voor de haringvisserij omdat die wellicht alleen werd beoefend ter kompensatie van de beperkingen op rondvis. Haring is al lang zijn gewicht in goud niet meer waard.
Met ongeveer vijf procent van de aanvoer en de opbrengst van de drie vismijnen aan de kust is de omzet in de Nieuwpoortse vismijn bescheiden. Voor de plaatselijke handel en tewerkstelling echter is de kleine vloot niet onbelangrijk. In tegenstelling met Oostende en Zeebrugge - samen goed voor vijfennegentig procent van aanvoer en besomming - kon de Nieuwpoortse vismijndirektie geen betere cijfers voorleggen. Zij kan het ook niet helpen dat er 429 ton minder vis aan wal kwam en de opbrengst met 16 miljoen naar omlaag moest. De achteruitgang is te zoeken in de aanvoer van bodemvis die meer dan dertig procent lager lag dan vorig jaar. De verdubbelde garnaalaanvoer (goed voor 2,5 procent van het aanvoergewicht en 3,4 procent van de totale jaarbesomming) werpt onvoldoende gewicht in de schaal om dit verlies te kompenseren. Dat geldt ook voor de toegenomen haringvangst die in 1988 niets voorstelde. In gewicht overtreft de zilvervisaanvoer vijfmaal de garnaalvangsten, maar de opbrengst, amper anderhalf miljoen, staat niet verhouding met de inspanningen om de vis aan te voeren.

De oorzaak van het minder goede jaar in de Nieuwpoortse vismijn werden reeds gedeeltelijk aangehaald. Nog een toelichting bij de verminderde vlootkapaciteit. Door verkoop van de N.52 De Kottens II kwam het vaartuig in Oostendse handen als Seahunter (maar bleef N.52) en liet zich sindsdien veel minder zien in de IJzerhaven. In 1988 was deze bokkentreiler met een brutobesomming van 13 miljoen nog de onbetwistbare nummer één in Nieuwpoort. Een ernstige aderlating was ongetwijfeld het vertrek van de N.15 De Kottens die als Z.15 Stephanie naar Zeebrugge verhuisde en zich niet meer liet zien. Het verlies werd onvoldoende gekompeseerd door de nieuwkomers N.73 't Kotje en de gemoderniseerde N.402 Norma.

☞

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

SC 211

PIETER KEES STEEN SR.
CONSTRUCTEUR EN TECHNISCH ADVISEUR.

Tien Nieuwpoortse vaartuigen goed voor 52 procent opbrengst

De hoogste individuele besomming lag dit jaar een stuk lager dan vorig jaar. Toch waren de tien beste vaartuigen goed voor 52 procent van de totale brutobesomming. Samen verkochten zij voor ruim 82 miljoen in Nieuwpoort, terwijl de zeventien andere Nieuwpoortse vaartuigen voor 68 miljoen zorgden. Twee in Oostende en vier in Zeebrugge geregistreerde vaartuigen namen dertien miljoen voor hun rekening. Geen van deze vaartuigen kon zich in de "toptien", die er als volgt uitziet, opwerken:

1. ..N.75 ...Sarvy .....297 pk .(B)
2. ..N.738 .Johan .....300 pk .(P)
3. ..N.350 .Colette .....260 pk .(B)
4. ..N.575 .Francine .....295 pk .(B)
5. ..N.58 ...Pascin .....300 pk .(B)
6. ..N.736 .Lucky .....300 pk .(B)
7. ..N.720 .André-Jeanine .297 pk .(B)
8. ..N.563 .Zee-Adelt .....294 pk .(P)
9. ..N.126 .Skylight .....600 pk .(B)
10. N.95 ...Jonas II .....640 pk .(S)

* (B): boomkorvisserij; (P): plankenvisserij: (S): visserij met staande netten.

Oostendse "toptien" haalt bijna één derde van de totale besomming

De tien vaartuigen die meest aanliepen in Oostende realizeerden een gezamelijke brutobesomming van 330 miljoen. Het aandeel van deze tien vaartuigen (waaronder twee IJslanders) was goed van 31 procent of bijna één derde van de totale opbrengst in de Oostendse vismijn. Drie vaartuigen varen weliswaar onder een Zeebrugs registratienummer maar zijn ofwel eigendom van een Oostendse rederij of een in Oostende wonende reder. De tien beste verkopers op een rijtje:

O.124 .....Fighter .....1.200 pk
O.231 .....St.-Carolus .....1.200 pk
Z.185 .....Emerald Star ....1.200 pk
Z.596 .....De Zwerver .....1.200 pk
O.137 .....Twilight .....1.020 pk
O.333 .....Marco .....1.190 pk
O.129 .....Amandine .....510 pk
O.33 .....Marbi .....1.200 pk
O.318 .....Belgian Sailer .....600 pk
Z.96 .....Jan Van Gent ....1.197 pk

Zeebrugse "toptien" goed voor één vijfde van de totale besomming

De gezamelijke brutobesomming van de tien vaartuigen die meest in Zeebrugge verkochten bedraagt circa 380 miljoen of één vijfde van de het totale verkoopcijfer in Zeebrugge. Deze vaartuigen maakten in het totaal 188 reizen waarvan de gemiddelde opbrengst twee miljoen bedraagt. De beste klanten voor de Zeebrugse Visveiling, stuk voor stuk grote bokkentreilers, zijn:

Z.69 .....De Kaper .....1.200 pk
Z.60 .....Blue Angel .....1.200 pk
Z.59 .....Gudrun .....1.200 pk
Z.39 .....Zuiderzee .....1.050 pk
Z.67 .....Rubens .....1.200 pk
Z.54 .....De Bounty .....1.197 pk
Z.15 .....Stephanie .....1.000 pk
Z.105 .....Atlas .....1.197 pk
Z.84 .....De Klauwaert ...1.080 pk
Z.90 .....Oosthinder .....1.200 pk

Ignace Feys weg bij ZV

Kommercieel direkteur Ignace Feys verlaat de Zeebrugse Visveiling voor een andere kaderfunktie binnen de groep Pieters-De Gelder. Feys maakte zijn intrede in Zeebrugge samen met algemeen direkteur Freddy Pollet (in opvolging van Dirk Neyts) begin april '88. Hij was belast met het kommercieel beleid binnen de ZV. Om Zeebrugge te promoveren tot een van de belangrijkste visveilingen in West-Europa maakte hij talrijke buitenlandse reizen en bracht heel wat containertransporten op gang.
Zijn funktie wordt voorlopig waargenomen door marketingassistent Jan Buisseret.

NIEUWPOORT

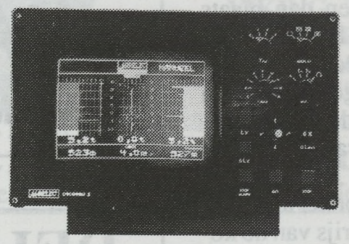
Schepen Vermote geen voorzitter meer van Vissershavenkommissie

Ook in Nieuwpoort zijn de bestuursmoeilijkheden nog niet van de baan
Het kollege van burgemeester en schepenen wordt immers niet gesteund door een meerderheid in de gemeenteraad. Van de 19 raadsleden vormen er 15 een CVP-SP meerderheid die zich tegen burgemeester Mommerency keerde. Drie schepenen, ☞

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

waaronder Willy Vermote die de o.a. de visserij onder zijn bevoegheid kreeg, zochten geen aansluiting met de nieuwe meerderheid. Hij staat dus machteloos tegenover de beslissingen waarvoor hij als schepen en voorzitter van de Vissershavenkommissie verantwoordelijkheid draagt. Tijdens een vorige raadszitting is daar een mouw aangepast. De meerderheid heeft het statuut van de Vissershavenkommissie aangepast waardoor Willy Vermote uit zijn voorzittersfunktie wordt ontheven. De voorzitter en een van de ondervoorzitters moet door de gemeenteraad worden aangesteld terwijl de de 21 leden van de kommissie (reders, handelaars, vissers en vislossers) de andere ondervoorzitter voordragen. Willy Vermote is dus voorzitter af maar het nieuwe reglement geeft aan ieder gemeenteraadslid een raadgevende stem waardoor hij alsnog de vergaderingen kan bijwonen.

5.000 frank voor koperskaart in Nieuwpoortse vismijn

Met de gebruikelijke nieuwjaarswensen opende schepen Willy Vermote en (tot op dat moment nog steeds) voorzitter van de vergadering de eerste bijeenkomst van de Nieuwpoortse Vissershavenkommissie van het nieuwe jaar. Dertien leden waren aanwezig terwijl een achttal kommissieleden zich lieten verontschuldigen. Na de zitting bood het stadsbestuur aan de aanwezige leden een nieuwjaarsreceptie aan.
De Vissershavenkommissie was unaniem akkoord om geen ligplaatsen toe te kennen aan plezier- en lijnvissersvaartuigen aan de Visserskaai en de Handelskaai, waar de aanlegruimte beperkt is. Alleen visserssvaartuigen die verkopen mogen voor de vismijn afmeren en moeten dan plaats maken voor vaartuigen die hun vangst de volgende dag willen aanbieden. Niet-vissersvaartuigen mogen wel gebruik maken van de aanlegplaatsen aan de Noorderhavenoever aan de overkant van de vismijn.
De vergadering ging met éénparigheid van stemmen in om het voorstel tot geleidelijke verhoging van de prijs van de koperskaarten toe te passen. Tot vorig jaar moesten de handelaars 2.000 frank neertellen voor een koperskaart, terwijl de prijs in andere vismijnen beduidend hoger ligt. Voor het nieuwe dienstjaar werd de prijs van de koperskaart dan ook verhoogd tot 5.000 frank.
De vergadering besliste verder dat alle vissoorten voortaan per kilogram en per frank worden geveild zoals dat trouwens in de andere vismijnen gebruikelijk is.
Tijdens de gedachtenwisseling over de verbetering van de infrastruktuur van de vismijn werden diverse onderwerpen aangesneden. Ondermeer een verbetering van de afwatering aan de Oesterput omdat de huidige oplossing te wensen overlaat en een betere bereikbaarheid van de elektrische veiligheidskast, die opgesteld staat tussen de oude en de nieuwe vleugel. Bij defekt aan de veiligheidskast moet er een ladder bijgehaald worden om het euvel op te lossen. Door de elektrische veiligheidskast te verlagen kan de bediening van de schakelaars vanop de grond gebeuren. Gevraagd werd ook om de elektrische kasten aan de oost- en westkant van de vismijn grondig na te kijken. Bij het inschakelen treedt blijkbaar een verliesstroom op waardoor de veiligheidsschakelaar onmiddellijk voor een stroomonderbreking zorgt.

Voordrachten visserij in Nieuwpoort

De Nieuwpoortse evenementenkalender omvat deze maand twee voordrachten rond de visserij. Op dinsdag 6 februari om 14 u. 30 is de gepensioneerde schipper van het opleidingsschip O.29 Broodwinner André Vancraeynest aan het woord. Tijdens een informatieve namiddag, georganizeerd door de Kulturele Raad, zal de ervaren Nieuwpoortse zeeman een beeld ophangen over de visserij.
Donderdag 15 februari om 20 uur is Roland Desnerck te gast op uitnodiging van het Willemsfonds met zijn voordracht over "Bijgeloof in de visserij". Beide aktiviteiten grijpen plaats in 't Kasteeltje in Nieuwpoort-Stad.

Uit de Oostendse raad

De Oostendse gemeenteraad keurde in de zitting van vorige vrijdag volgende leningen goed:
- 3.928.000 frank voor herstellen van havenkraan.
- 3.592.000 frank voor herstelling sluisdeur in de vissershaven, herstelling en schilderwerken aan de slipway en vernieuwen van rolpoorten aan de slipway.
- 1.519.000 frank voor het plaatsen van stroomrails aan de Diepwaterkaai.
- 292.000 frank voor vernieuwing van de toiletten in de kantine van de vismijn.
- 180.000 frank voor buitenschilderwerken aan het bestuursgebouw van de vismijn.
-162.000 frank voor aankoop van meubilair voor de stedelijke Visserijschool.

☞

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

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

Koelvloer in Oostendse vismijn afgevoerd

De aanleg van een (dure) koelvloer werd onder druk van de gebruikers van de Oostendse vismijn uit het renovatiedossier gelicht. Het betwiste prototype komt er dus niet. Ook in Nieuwpoort wordt trouwens met geen woord meer gerept over de aangekondigde grondkoeling. In de plaats krijgt de Oostendse vismijn een koelruimte waar de aangevoerde vis in afwachting van de verkoop kan ondergebracht worden. De NV Pakhuizen besprak de inplanting van een koelcel reeds met de vertegenwoordigers van de toekomstige gebruikers. De installatie van een geïsoleerde koelruimte is in elk geval goedkoper dan de aanleg van een experimentele koelvloer waarvan de voordelen niet onmiddellijk duidelijk zijn.

De algemene technische dienst bij het Provinciebestuur heeft ondertussen het dossier zonder koelvloer goed bevonden. Zoals in ons vorig nummer aangekondigd heeft het Oostendse stadsbestuur een onderhandse offerte gevraagd voor het lot "algemene bouwwerken" (ruwbouw). De prijsofferte lag iets hoger dan de toegelaten afwijking van de raming. Blijkbaar heeft het hoger bestuur daar weinig graten in gevonden zodat in de komende weken kan overgegaan worden tot de toewijzing van diverse loten van de eerste fase. De gemeenteraad keurde vorige vrijdag in elk geval een lening van 48,5 miljoen goed om de aanpassingswerken te financieren.

Oude wijf

Door Robert Marnhout uit Nieuwpoort werd op 5 december op het St. Laureinsstrand te Westende een BRAAM gevangen in een warrelnet, gezet tussen twee golfbrekers op de laagwaterlijn.

De zeebrasem of braam (Brama Raïï, Bloch 1791), bij de vissers ook soms 'oude wijf' genoemd is een zeldzame verschijning op onze kust. De zeebrasem is een pelagische vissoort die bewoner is van de warme zeeën en leeft op een diepte tussen de honderd en negenhonderd meter.

Trekkervis

Eveneens in december werd door de Z.92 in de nabijheid van de Westhinder een grijze trekkervis (Balistes capriscus, L.1758) gevangen. Voor de Noordzee is het een uitzonderlijke verschijning. Het dier is eerder agressief en valt steeds diepzeeduikers aan. Bij zijn verdediging richt hij een stekel op en deze wordt vastgezet of vergrendeld door een tweede kleinere stekel erachter te plaatsen. Hierbij kan je de vergelijking maken met het vergrendelen van een geweer en het is ook daarvan dat de naam trekkervis voortkomt. Alhoewel de vis eetbaar is wordt hij dikwijls als giftig beschouwd.

Container Marokkaanse tong in Oostende

De aangekondigde aanvoer 900 kg Marokkaanse tong voor de veiling van maandag 22 januari bleken uiteindelijk slechts 422 kg ongegutte platvissen te zijn die de vergelijking met onze Noordzeetong niet konden doorstaan. Kopers betaalden dan ook slechts 126 frank per kilogram, of ongeveer de helft van de prijs voor gelijkaardige "Dover Sole" (Solea vulgaris), de bekendste en duurste platvis. Er zijn nu eenmaal heel wat tongvariëteiten die inzake smaak en konsistentie van het vlees grote verschillen vertonen.

LIFERAFT SERVICE CENTER

S.K.B.

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL
ROYERSSLUIS KAAI 48
B-2030 ANTWERPEN
TEL: 03/231 36 48
FAX: 03/231 5765

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 OP ZEE: 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)

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

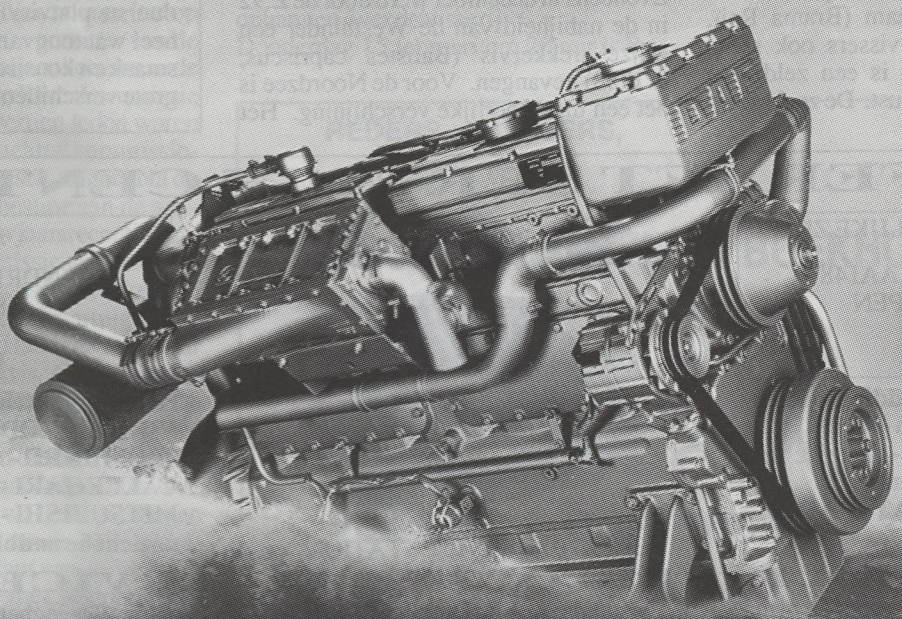
LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

DAF DIESEL

STERK BETROUWBAAR EN VOORTVAREND



DAF

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

Schatten van de zee

De mysterieuze paling

De paling of aal (anguilla anguilla, linneaeus 1758) behoort tot de beenvissen en is een uitstekend gerecht voor onze tafel.
Het is nog maar driekwart eeuw dat men het voortplantingsgedrag van de paling kent.
De Deense viskundige Johannes Schmidt (1877-1933) had in de jaren na de eerste wereldoorlog veel aallarven gevangen in de omgeving van de Europese kusten en verwonderde er zich over dat de larven allemaal minstens 7 cm lengte hadden. Kleinere exemplaren kon hij niet bemachtigen. Hij verlegde zijn onderzoeksterrein naar het westen in de open zee en ontdekte hoe westelijker de larven gevangen werden, hoe kleiner ze waren. Uiteindelijk kon hij in 1922 ontdekken dat de paaiplaats voor de paling de Sargassozee was. Deze zee is gelegen in het westelijk deel van de Atlantische Oceaan, bij de Bermudaeilanden. Het water is zeer warm, het zoutgehalte is tamelijk hoog en de zeewieren groeien er rijkelijk. Het paaien van de alen gebeurt op een diepte van ongeveer driehonderd meter. Na het paaien sterven de vissen, want er is gezorgd voor de nieuwe generatie. De kleinste gevangen larven meten een zestal milimeter en leven op een diepte van honderd tot driehonderd meter.

Op reis

De aallarven zijn glashelder en daarom noemt men ze ook glasaaltjes. Na een reis van ongeveer drie jaar bereiken die glasaaltjes de Europese kust. Ondertussen zijn ze gegroeid en hebben een lengte van ongeveer zeven centimeter en langzaam begint een gedaanteverandering.
Jaren leven deze vissen in de brakke en zoete waters van gans Europa. De mannetjes houden meer van brakwater en bereiken ongeveer een lengte van zeventig centimeter. De vrouwtjes zwemmen de rivieren op en verkiezen de meren, beken, vijvers en poelen als woonplaats. Hun voedsel bestaat uit wormen, kreeftjes en vissen. Na verloop van ongeveer acht jaren bij de mannetjes en tien tot twaalf jaren bij de wijfjes is de tijd gekomen om Europa te verlaten voor een lange reis van ongeveer vierduizend kilometer.
De paringsdrang ontstaat bij de paling in de nazomer. Eenmaal de trek begonnen is, wordt er niet meer gegeten. De dieren hebben vooraf een rijke vetvoorraad opgebouwd. De zwemblaas en het darmstelsel krimpen in, terwijl de voortplantingsorganen zich ontwikkelen. De snuit wordt spitser, de vinnen worden groter en de buik wordt zilverwit. Men noemt die paling, die zeer geëerd is bij de vissers ook wel zilverpaling of schieraal. De rug van de schieraal wordt donkerbruin, terwijl de gewone rivierpaling eerder een olijfgroene rug heeft.
Niets kan de paling tegenhouden om de weg naar de Sargassozee te vinden. Ze bewegen zich zelfs over het land vanuit afgelegen poeltjes, naar beekjes, zo naar de rivieren en uiteindelijk naar de open zee.
Tot 1922 tastte men in het duister over de voortplanting van de aal. De Grieken meenden dat palingen voortkwamen uit aardwormen en Europese onderzoekers veronderstelden dat de aal voortgebracht werd door een levendbarende vis, de "puitaal". De Duitsers noemen deze vis nog steeds "Aalmutter".
Gezien de paling voor ons een lekkernij is moet het ons niet verwonderen dat de mensen pogingen hebben ondernomen om de paling zelf te kweken. In 1975 lukte het. Twee Deense biologen — Inge en Jan Boëtius — konden door hormoontoedieningen palingen geslachtsrijp maken en aldus een bevruchting laten plaatsgrijpen.

Lekker

Gebakken paling, gerookte paling of paling in het groen, met roomsaus of "à la provençale", allemaal fijne lekkernijen, maar niet om dagelijks op je eetmenu te zetten. De verteerbaarheid van paling is moeilijker dan van de meeste andere vissen. Ook beweren onderzoekers dat niet-afbreekbare stoffen zich vasthechten aan het vetweefsel van de paling. In de zwemblazen van de palingen leeft sinds enkele jaren een Aziatische visparasiet, die voor de mens echter niet schadelijk is en bij het schoonmaken wordt de zwemblaas ook verwijderd.
Wonderlijk gaat het eraan toe in de palingwereld en tot nu toe is het nog onbekend hoe de paling eigenlijk naar de Sargassozee trekt. Men kan nooit weten waar de paling kruipt en ons aller Guido Gezelle zei eens: "Wie weet waar men paling vangt, zei Pa en hij zette zijn fuik in een wagenslag."

Robert Coelus

Boeken



Misschien zijn we met deze bespreking een beetje te laat, misschien heb je je geld al uitgegeven aan één of ander nieuwjaarskado. Indien dat niet het geval is dan hebben we voor de sportvissers een aanrader.
Bij uitgeverij 'Het Spectrum' verscheen een 'Praktijkboek Zeevissen' van Peter Lobs. Het boekje, dat in België verdeeld wordt door de Standaard Uitgeverij, is bestemd voor lijnvissers die de zoete waters achter zich laten en hun hobby op of aan zee uitoefenen.
Uiteraard bevat het boekje heel wat informatie bestemd voor beginners, maar ook de geoefende sportvisser komt ruimschoots aan zijn trekken.
Naast het ABC van de zeevisserij worden ook relatief nieuwe technieken door de auteur besproken. Hij heeft het over 'light tackle technieken', over de wrakvisserij en over nieuwe materiaalontwikkelingen. En om het allemaal nog aanschouwelijker te maken staan er wel honderd tekeningen, tientallen zwart-witfoto's en ook wel enkele kleurenfoto's afgebeeld.
Waar vinden we de gul? Welke vis lust welk aas (of omgekeerd)? Welke hengel gebruik je om te vissen vanop de golfbreker of vanop een klein bootje? Wanneer vis je op geep? Deze en veel meer andere vragen worden in het 'Praktijkboek Zeevissen' op een intelligente manier besproken.
Auteur Peter Lobs weet overigens waarover hij spreekt. Hij stond aan de wieg van het Nederlandse maandblad 'Hengelsport', waarvoor hij maandelijks een bijdrage schrijft.
Eén punt van kritiek op het boekje kunnen we alvast formuleren. Het is geschreven voor de Nederlandse hengelaar. Vlamingen die het boekje kopen om te weten bij welke vereniging ze kunnen aansluiten of wat ze moeten doen als ze een rekordvis gevangen hebben, vangen in het boekje bot. Voor de rest kunnen we het werkje alleen maar aanbevelen. Terwijl het toch te koud is om nu vlak in de wind te gaan staan, doen sportvissers er goed aan dit boekje te lezen.

Het boek telt 142 bladzijden, kost 695 frank en is in België te koop (of te bestellen) in alle boekwinkels.

EEG & België

Het visserijbeleid en zijn doelstellingen

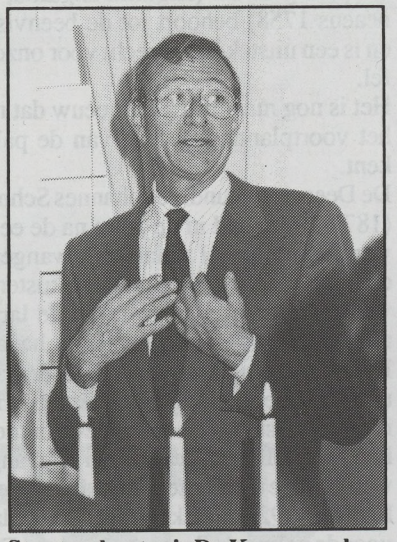
Op de jaarlijkse perslunch van staatssekretaris voor Europese Zaken en Landbouw Paul De Keersmaeker verspreidde het kabinet een uitvoerige nota over het landbouwbeleid. Een van de hoofdstukken handelt over het gevoerde visserijbeleid. De staatssekretaris beperkte zich tijdens zijn tafelrede in "De Plezanten Hof" in Kobbegem tot een toelichting over de ekonomische, sociale en politieke aspekten van het gevoerde landbouwbeleid. Over de visserijsektor werd nauwelijks met een woord gerept. Tijdens het vragenkwartiertje kwam de visserij evenmin aan bod. Wij houden ons dan ook aan de gepubliceerde tekst die hierbij integraal wordt afgedrukt.

Zeevisserijbeleid

Het Belgische visserijbeleid kan niet los gezien worden van het Europese visserijbeleid. Op 25 januari 1983 kwam dit E.G.-visserijbeleid tot stand. Het is gebaseerd op een stelsel dat de toegang tot de visgronden en de verdeling van de kwota tussen de lidstaten regelt. Daarnaast is er een struktuurpolitiek, een politiek ten opzichte van derde landen, een beleid van technische maatregelen (bv. netmazen) en een kontrole-verordening.
Samen met het reeds bestaande visserijmarktbeleid vormt dit de hoeksteen van het Europese visserijbeleid.
De eerste doelstelling van het zeevisserijbeleid is het bevorderen van de leefbaarheid van de sektor, in ekonomisch en sociaal verantwoorde omstandigheden en de interne (nationale) en externe (binnen de E.G. en in relatie tot derde landen) evenwichten in acht genomen. In het bijzonder wordt er gestreefd naar een evenwicht tussen produktiekapaciteit en vangstkwota, waarbij gepoogd wordt een operationele vissersvloot van circa 200 vaartuigen in stand te houden.

Vlootbeleid

Beperking van het motorvermogen: België heeft zeer vlug begrepen dat het motorvermogen van de vaartuigen in relatie moest staan tot de totale kapaciteit waarvoor in het kader van het instandhoudingsbeleid van de visstocks ruimte was.
Een eerste maatregel was de beperking van het vermogen per vaartuig tot 1.200 pk. Op deze wijze kon de pk-race, die in sommige lidstaten geleid heeft tot vaartuigen van meer dan 4.000 pk per eenheid, een halt toegeroepen worden.
Ondertussen werd het meer en meer duidelijk dat het de E.G.-Kommissie ernst was met het visserijbeleid. De meerjarige oriëntatieprogramma's en de daarbijgaande beschikkingen van de Kommissie zijn daarvan een overtuigend bewijs.
De beschikking van de Kommissie van 11 december 1987, gewijzigd door die van 23 december 1988, betreffende het door België overeenkomstig Verordening (E.E.G.) nr. 4028/86 ingediende meerjarige oriëntatieprogramma van de visserijvloot 1987-1991, legt ons land op tegen 31 december 1991 zijn vloot in te krimpen van 25.165 BT tot 21.340 BT en van 78.506 kW motorvermogen tot 69.242 kW. (1)
Beperkingen op het niveau van het scheepskrediet: teneinde binnen de ons opgelegde vlootkapaciteit te blijven, werden in overleg met de Minister van Verkeerswezen, die bevoegd is voor het scheepskrediet, en in overleg met het georganizeerde bedrijfsleven, vertegenwoordigd door de Rederscentrale, maatregelen uitgevaardigd. Zo wordt momenteel alleen nog steun verleend in het kader van het scheepskrediet bij vervangingsnieuwbouw, waarbij tien procent vermogen ingeleverd wordt.
Instelling van een machtigingsstelsel: vermits het in de visserijsektor goed ging en de enige beperking op nieuwbouw via het scheepskrediet (wet van augustus 1948) liep, bleek al vlug dat heel wat reders zelfs zonder scheepskrediet wensten en konden bouwen; een bevriezing van het aantal vaartuigen drong zich dan ook op.
Hiermee rekening houdend, werd met het oog op de uitvoering van het meerjarig programma een systeem van machtigingen ingesteld om de vlootkapaciteit onder kontrole te houden. Dit gebeurde door middel van het Koninklijk Besluit van 28 januari 1988 houdende aanvullende maatregelen inzake de instandhouding en het beheer van visbestanden. Aan alle op 4 februari 1988 bestaande Belgische vaartuigen, alsook aan de te bouwen of in aanbouw zijnde vaartuigen waarvan het scheepskrediet voor 4 februari 1988 was goedgekeurd, werd intussen een machtiging afgeleverd.
Aanvankelijk werden twee soorten vergunningen afgeleverd: één voor vaartuigen van minder dan 300 pk, en één voor vaartuigen tussen 300 en 1.200 pk. Binnen deze kategorieën mochten oude vaartuigen worden vervangen door nieuwe. Later werden hieraan beperkingen opgelegd, om te vermijden dat deze vervangingsnieuwbouw toch een uitbreiding van de vloot zou teweeggebracht hebben. Deze beperking bestaat erin dat een nieuw vaartuig een kapaciteit mag hebben die slechts tien procent hoger ligt dan deze van het oude vaartuig.
Bovenvermelde maatregelen zijn dus bedoeld om een ongewenste uitbouw van de vloot tegen te gaan.
Optrekken van de beëindigingspremie: de uitbouw tegengaan was niet voldoende, er moest afgebouwd worden. Daartoe werd door het Ministerie van Verkeerswezen de beëindigingspremie fors opgetrokken tot de bedragen vermeld in de E.G.-Verordening nr. 4028/86, nl. ongeveer 90.000 frank/BT naargelang de grootte van het vaartuig (2). Op deze wijze wordt gepoogd het ontrekken van de vaartuigen aan te moedigen, om tegen 1 januari 1992 in overeenstemming te zijn met het Belgisch meerjarig oriëntatieprogramma.
Modernisering van de vaartuigen: vermits de uitbouw niet meer mogelijk is moet dan ook gezocht worden naar een modernisering van de bestaande vaartuigen. Daartoe wordt zowel nationale steun voorzien in het kader van het scheepskrediet als in het kader van het Koninklijk Besluit van 1956.
Op deze wijze hopen we de doelstellingen van het meerjarig oriëntatieprogramma te kunnen verwezenlijken.



Staatssekretaris De Keersmaeker, tijdens de jaarlijkse perslunch. (Foto g.w.)

☞

Technische maatregelen

Teneinde te vermijden dat het kwotum vroegtijdig uitgeput geraakt, worden maatregelen genomen op het vlak van het maximum toegelaten aantal zeedagen, van de minimummaat van de aangevoerde vis en van het maximum bijvangstpercentage. Tevens worden kwantitatieve vangstbeperkingen ingesteld en wordt de toegang tot bepaalde visgronden voor bepaalde schepen verboden. Dit alles om te beletten dat een zone vroegtijdig zou moeten worden gesloten.
Het spreekt vanzelf dat hiermee een nogal ingewikkelde en misschien weinig overzichtelijke situatie voor de vissers geschapen is, doch in de gegeven omstandigheden van beperkingen moeten we daarmee leren leven en er het beste proberen van te maken.

Kwota-ruilen

Er wordt maximaal gebruik gemaakt van de mogelijkheid die de E.G.-reglementering ons biedt op het vlak van de kwota-ruil. Zo werden ook in 1989 meerdere malen kwota geruild met andere lidstaten. Dit alles is het resultaat geweest van zeer intensief overleg tussen enerzijds de diensten van het Ministerie in Oostende, die hierbij aktief gesteund werden door de Rederscentrale, en anderzijds de buitenlandse vertegenwoordigers.

Andere maatregelen

Naast de reeds gemelde maatregelen, die zich eerder situeren in het kader van het E.G.-visserijbeleid, zijn er ook nog zuiver nationale maatregelen. Bijvoorbeeld het "Fonds voor Scheepsjongens" dat een belangrijke bijdrage geleverd heeft om gaandeweg het dreigend bemanningstekort in te dijken.
Teneinde het visverbruik te stimuleren werden afzetfondsen opgericht die, naast de dotatie van het Ministerie van Landbouw, bijdragen ontvangen uit de visserijsektor.
In het vooruitzicht van 1992 en teneinde de verbruiker zo korrekt mogelijk in te lichten nopens het soort vis dat hij koopt, is het wenselijk dat meer éénvormigheid wordt gekreëerd op het gebied van de visbenamingen. Momenteel is een wetgeving in voorbereiding, die ertoe moet leiden dat voortaan in de detailhandel de juiste benamingen worden gebruikt.
Met het oog op de verbetering van de kontrole, ons opgelegd door de E.G.-Verordeningen, van de visserij-aktiviteiten van de eigen vissers en deze van andere lidstaten, wordt de zeevisserijinspektiedienst verder uitgebouwd.
Tevens wordt in overleg met andere departementen (Landsverdediging, Leefmilieu, Begroting, ...) nagegaan hoe op korte termijn kan overgegaan worden tot de bouw van een aangepast patrouillevaartuig. De principiële beslissing tot de aanschaf van een dergelijk vaartuig werd reeds door een vorige regering genomen, doch de uitvoering werd om budgettaire redenen verdaagd.
Wat tenslotte de aankoop van Belgische schepen door buitenlandse schippers betreft, pogen bepaalde reders die het in hun land niet meer zien zitten Belgische schepen te kopen, om dan op Belgische kwota te vissen. De middelen om dit tegen te gaan zijn beperkt, en berusten op de wetgeving waarvoor de Minister van Verkeerswezen bevoegd is, ertoe strekkend dat de kapitein van het vaartuig de Belgische nationaliteit moet bezitten.
De Europese Kommissie heeft deze problematiek aan een onderzoek onderworpen en neemt een standpunt in dat volgens het departement niet in overeenstemming is met de basisfilosofie waaraan de basisverordening 170/83 ten grondslag ligt. Een en ander zal aan een diepgaand onderzoek moeten worden onderworpen.

Bereikte resultaten

Spijts alle moeilijkheden en sluitingen van belangrijke visserijen hebben onze vissers ook in 1989 praktisch het gehele jaar door kunnen vissen, en dit dankzij een met het bedrijfsleven overlegd kwotabeheer.
Nogmaals is aan het licht gekomen dat de vangstkapaciteit van vooral de boomkorvloot heel groot is. De grote vangstkapaciteit van de vloot heeft immers tot gevolg dat de aanwezige vis zeer snel kan gevangen worden.
De E.G.-Raad van Ministers van Visserij heeft tijdens zijn vergadering van 18 en 19 december 1989 de totaal toegestane vangsten (TAC's of Total Allowed Catch) en de vangstkwota voor 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 kwota, hoewel wij er tijdens de onderhandelingen in geslaagd zijn de oorspronkelijke kommissievoorstellen merkelijk te verbeteren.
De Belgische vangstkwota voor kabeljauw zijn vastgesteld op 5.080 ton tegen 5.800 ton in 1989 en voor wijting op 2.005 ton tegen 2.840 ton in 1989. Voor schelvis, waarvan het bestand er al sinds jaren zeer slecht voor staat, is het Belgisch vangstkwotum teruggevallen van 595 ton in 1989 op 435 ton in 1990.
Voor tong in de Noordzee is de TAC verhoogd en voor sommige zones konden de voorstellen van de Kommissie eveneens in het voordeel van België worden verbeterd. Daardoor werd aan België voor schol een vangstkwotum van 13.510 ton toegewezen tegen 14.240 ton in 1989. Voor tong, voor onze vissers de belangrijkste soort, stijgt het Belgisch vangstkwotum van 3.710 in 1989 tot 4.545 ton in 1990. Bovendien kon worden bekomen dat de TAC 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 Kommissie bereid de TAC daar te verhogen.
Ik ben ervan overtuigd dat 1990 voor de boomkorvaartuigen een goed jaar wordt wat de vangst betreft, maar dat betekent nog niet dat onze visserijvloot tot het einde van het jaar zal kunnen doorvissen: ik meen dan ook dat de vangsten van heel dichtbij moeten gevolgd worden en dat we bijkomende nationale visserijregelende maatregelen zullen moeten treffen. Ik denk hier vooral aan maatregelen die de visserij tot eind 1990 mogelijk maken en daarbij eveneens een gunstig effekt op de prijsvorming hebben.
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 kwota 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 zowel de overheid als het georganizeerd bedrijfsleven toe aanzetten om zich samen verder in te zetten, zodat ook 1990 voor onze reders en vissers uiteindelijk een gunstig jaar wordt.

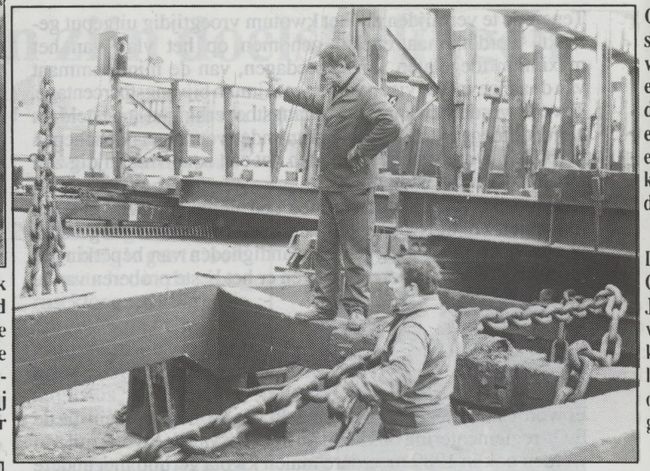
N.V.D.R.

(1) Op 1 januari bedroeg de kapaciteit van de zeevisserijvloot (205 vaartuigen) 25.445 BT en 106.589 pk (78.449 kW).
(2) In 1988 was hiervoor een budget van 18 miljoen beschikbaar dat onaangeroerd bleef. In 1989 werd 40 miljoen uitgetrokken voor de "sloopremie". Toch maakten slechts twee vaartuigen van deze mogelijkheid gebruik.

De maand in beeld



De regionalisering van sommige staatsdiensten heeft ook gevolgen bij het Bestuur van het Zeewezen. Raymond Blomme, distrikthoofd van de Zeevaartinspektie en de Scheepmeetdienst in Oostende, verhuisde naar het Vlaamse Gewest als hoofd van de technische direktie van het Loodswezen. Bij de nationaal gebleven Zeevaartinspektie werd hij begin dit jaar vervangen door hoofdingenieur-direkteur Roland De Lembre.

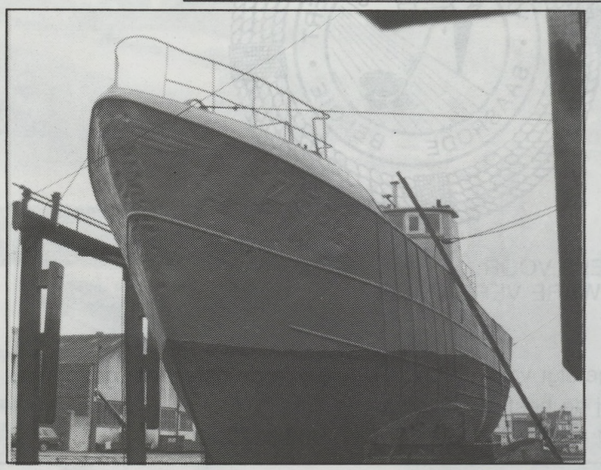


Oostende heeft opnieuw problemen met zijn grote slipway. Enkele weken geleden brak een schakel van de onlangs vernieuwde ketting, welgeteld een paar dagen voor de garantie verviel. Omdat de Nederlandse leverancier niet onmiddellijk tot een kosteloze vervanging wilde overgaan werden enkele schakels aan een gespecialiseerd labo voor kwaliteitsonderzoek overgemaakt. Stadsarbeiders hebben de schakels losgemaakt.



De raad van bestuur van het Vissertehuis Godtschalck en het personeel werden op een nieuwjaarsreceptie vergast. Voorzitter Deman en de leden mevr. Six, deken Loncke, dhr Claeys, De Saegher, Hennaert danken direkteur De Cloedt en zijn personeel voor hun inzet en toewijding.

De nieuwe eigenaar van de O.500, oud-basketbalspeler Jack Verdeyen (ook al reder van de O.32) heeft het afgetakelde vaartuig laten zandstralen, silderen en volledig weer opgezet. "De Hoop" werd omgedoopt tot "Viking".





Nadat de N.36 Donia iets te omstuimig de vissersluis invoer kwam de grote bokkentreiler tot stilstand tegen de sasdeur. Bij de aanvaring die eind december plaats greep (ons vorig nummer was reeds in druk) werd de 80 ton zware deur ernstig beschadigd. Er kwam zwaar meteriaal bij te pas om de deur te lichten. (foto's onder en boven.)

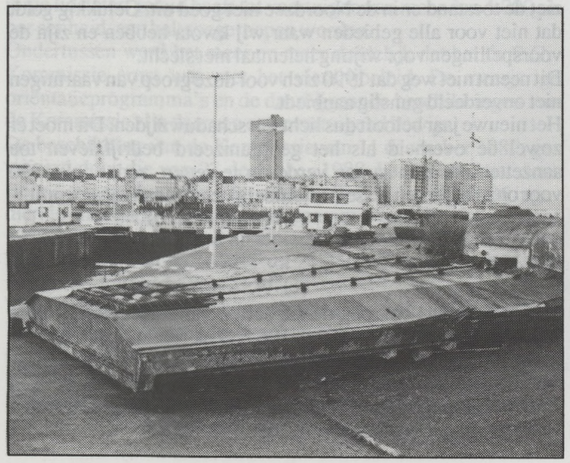


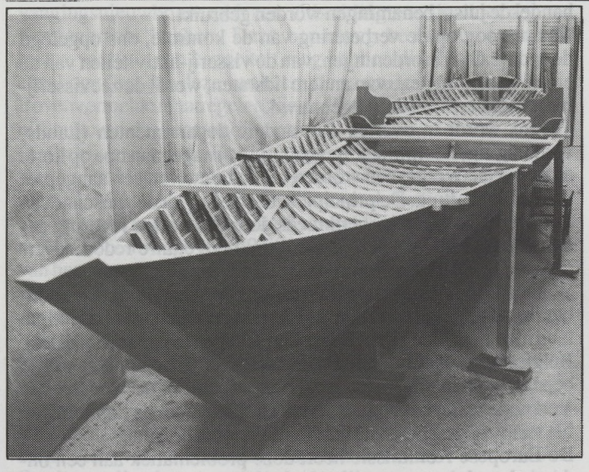


Een ongewoon zicht: een Schiaffinoschip (de Saint Charles, geregisteerd in Nassau) in het RMT-droogdok. Voor de RMT is het drijvend dok nog van weinig nut omdat de meeste ferries er niet meer in kunnen. De konstruktie is dan ook te koop.



Het garnaalvaartuig O.64 Black Jack van reedster Josephine Smessaert moest de (kleine) slipway op wegens motorpech en vervanging van ee schroef.





Staf Versluys heeft een nieuw kolfje naar zijn hand. Samen met zijn zoon bouwt hij een staatsieboot in het vooruitzicht van de feestelijkheden in de Zeebrugse haven. De 13,5 lange mahoniehouten boot is een kopie van een 15de eeuwse luxe-roeiboot van de Britse koningen.

Ook de Oostendse vismijn bleef niet van stormschade gespaard. De grootste schade werd aangericht in de haringhal waar enkele vensters onder de druk van de krachtige windstoten bezweken.

De nationale pers werd naar jaarlijkse gewoonte ontvangen door Paul De Keersmaeker, staatssekretaris voor landbouw (en visserij) in zijn woonplaats Kobbegem. De Brabantse politicus zette er nogmaals zijn beleid uiteen, met de nadruk op landbouw. Er kwam wel vis op tafel





De oude Z.243 Shark (ondertussen vervangen door de nieuwe Z.243 Drakkar) werd vorige week overgedragen aan de Rederij Marcella uit Oostende. Na aanpassingswerken zal het schip als sportvisser varen ter vervanging van de afgekeurde Marcella I.

VAN PRAET - DANSAERT n.v.

BAASRODE

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

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

✆ (052) 33.24.66 – B.T.W. 400.332.559

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

Pieters Visbedrijf bedrijft aquacultuur in Bretagne

Tarbot uit de kinderkamer



Paul Le Roux, voorzitter van Marijaud en afgevaardigde-beheerder van de coöperatieve Aquaturbot in Trédarzec.

Verscholen in de groene oevers aan de monding van de Jaudy ligt een stukje van het Brugse Visbedrijf Pieters. Ik was verwittigd dat het maricultuurbedrijf moeilijk te vinden was, maar gewapend met de gepaste Michelinkaart was het zeker geen onmogelijke opdracht. Eenmaal in de historische havenstad Tréguier (Côtes du Nord) beland, amfiteatersgewijs gebouwd op de helling boven de samenvloeiïng van de Jaudy en de Guindy, lag het doel vlakbij. "De brug over en de helling oprijden" had een vrachtwagenbestuurder ons gezegd. Van "Aquaturbot" had hij weliswaar nog nooit gehoord, maar toen ik informeerde of er soms geen viskwekerij in de buurt was ging in het Bretonse hoofd een lichtje aan.

"Je vindt wel ergens een wegwijzer naar SODAP. Die volg je tot je niet verder meer geraakt. Dan ben je er." Zijn beschrijving klopte verbazend goed met wat Pieters' PR-man ons voor het vertrek had voorgehouden. "Als je denkt op het einde van de wereld te zitten ben je er ongeveer" luidde zijn omschrijving toen. Tréguier liet ik dan ook voor wat het was. Een oude bisschopsstad met een der mooiste gotische kerken van Bretagne, de voormalige katedraal St.-Tugdual uit de 15de eeuw. In schril kontrast met dit monument kreeg de Bretonse schrijver Renan in zijn geboortestad een lachwekkend monument. De jaarlijkse "Pardon des Pauvres" op 19 mei in het nabijgelegen Minihy-Tréguier heeft blijkbaar niets te maken met de armen van geest die het monument in het hart van de stad lieten oprichten. De toeristische informatie leert immers dat het een processie is voor advokaten en andere juristen ter ere van St.-Yves, schutspatroon van de armen en van de rechtsgeleerden. Exit Tréguier. Een smalle weg van zand en keien leidt naar Trédarzec en het schiereiland Pleubian met het panorama dat vanop de wilde rotsformatie Sillon du Talbert te zien is. De beloofde wegwijzer verschijnt vroeger dan verwacht. Toeristisch genot is nu voor later. Eerst en vooral recht op het doel af. Langs een eenzaam met groen omzoomd kronkelpad wordt dit bereikt.

SODAP ligt plots voor mijn voeten. Het ☞

letterwoord verwijst naar een van de drie aquacultuurbedrijven die hier bedrijvig zijn. Ook de kweekvis van "Aquaturbot" en "Marijaud", waarin NV Pieters een minderheidsparticipatie bezit, komt hier vandaan. Aanvankelijk was Pieters een afnemer van de forel en zalmforel die hier werd gekweekt. Drie jaar geleden stapte Pieters in de boot. Het Brugse bedrijf nam een participatie in de coöperatie die als eerste in Frankrijk met de tarbotkweek en -produktie van wal stak. Tijdens de inloopperiode werd het procédé op punt gesteld. De kweek van tarbot, een koudbloedige vis waarvan de vleesaanwas afhankelijk is van de temperatuur, is immers een delikaat proces. Eenmaal de eerste levensfase overwonnen ontpopt de tarbot zich als een sterke vis die zich met weinig zuurstof in een aangepaste omgeving volwaardig ontwikkelt. Onderzoek wees uit dat de klimatologische omstandigheden en de watervoorraad in de buurt van Trédarzec gunstig lagen.

Aquacultuur in de lift

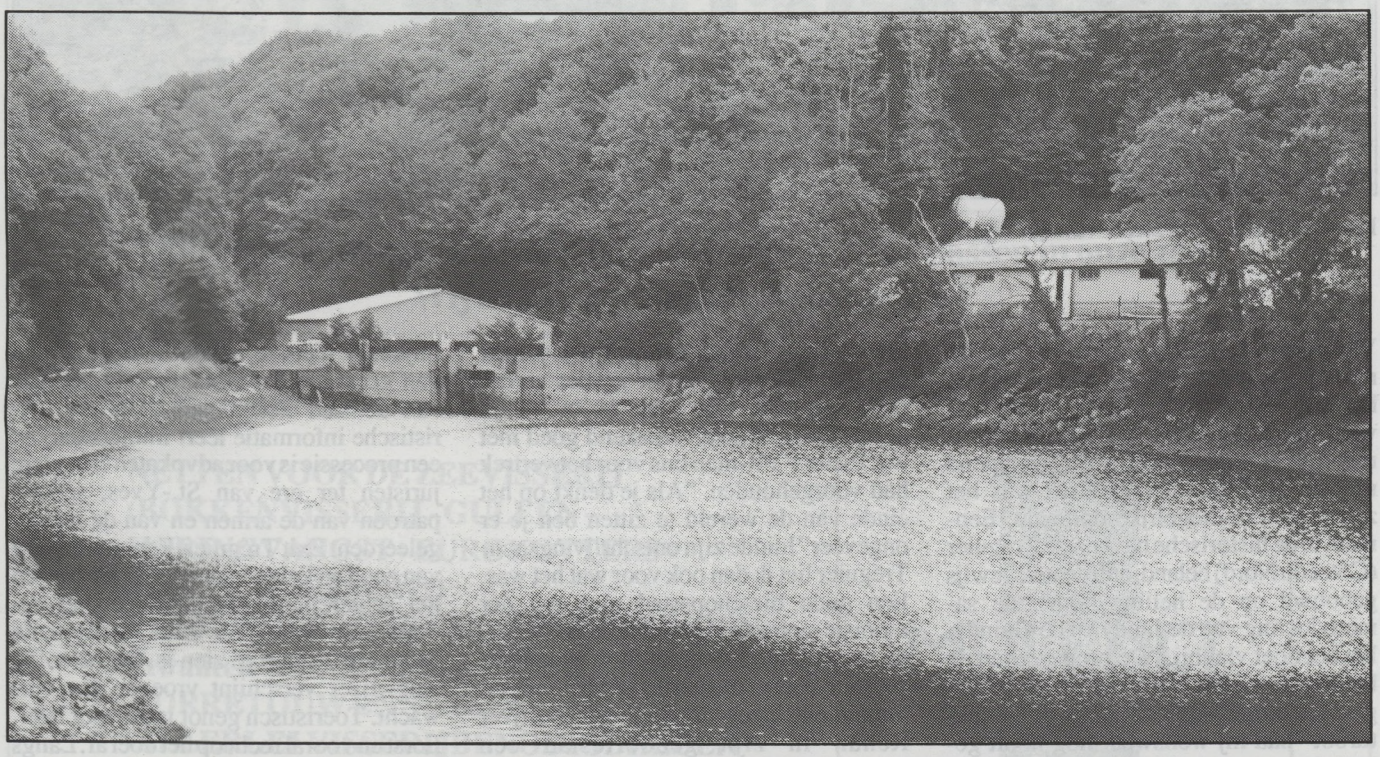
Pieters zag hierin de kans om de voordelen van de kweker en de verkoper te verenigen. De aquacultuur was in volle ontplooiïng. In minder dan twintig jaar ontwikkelde zich binnen de visserijbedrijvigheid een suksesrijke industriële bedrijvigheid: aquacultuur. De nieuwe technologieën vonden veelzijdige toepassingen. Zelfs met moeilijk te kweken vissoorten werd geëxperimenteerd tot er een rendabele kommerciële exploitatie mogelijk was. Ook tarbot kwam in het aquacultuurcircuit terecht. De hoge marktprijs van deze edele vissoort ontging ook de fishfarmers niet. Zij lieten het moeizame jagen op vis achterwege en werden industriële visboeren. De industriële teelt kwam in de jaren zeventig in Europa van de grond. Echter niet zonder problemen, waarbij de beschikbaarheid en de eerste levensfase van de pootvis de grootste hindernissen vormden. Deze problemen zijn ondertussen grotendeels van de baan waardoor produktiebedrijven in diverse landen zich op de winstgevende tarbotteelt konden werpen.
Op Europees vlak zijn tarbotkwekerijen ontstaan in Noorwegen, Engeland, West-Duitsland, Frankrijk, Spanje en wellicht ook nog op andere plaatsen waar initiatief en geschikte zeewatertemperaturen een rendabele teelt mogelijk maakten.

Pootvis essentieel

Voorzitter en afgevaardigde-beheerder van de coöperatie "Marijaud" Paul Le Roux volgt de kweek en de produktie op de voet. In zijn bureel, gewoon een caravan aan de oever van de Jaudy, geeft hij tekst en uitleg over het bedrijf dat een jaarlijks groeiende tarbotproduktie van 30 tot 40 ton bereikt. Het streefdoel voor de eerstvolgende jaren is 200 ton. Maar zo vanzelfsprekend is dat niet. Het bedrijf heeft een lange weg afgelegd. Zwaar geïnvesteerd in experimenteel onderzoek waarover hij weinig kwijt wil.
Gespecialiseerde bedrijven in de kweek van jonge tarbot hebben de grootste problemen met produktie van pootvis. In gevangenschap plant tarbot zich nochtans vrij gemakkelijk voort. De produktie van larven wordt in fishfarms geaktiveerd om het hele jaar door over broedsel te beschikken. Door het lichtregime (donker en klaar) en de seizoenen kunstmatig in te korten leveren oudere tarbotexemplaren een grotere eierproduktie. De kleine larven (3mm wanneer ze het ei verlaten) voeden zich met minuscuul zoöplankton. Precies deze fase in de kweek is zeer precair.

Bedrijfsgeheim

De opkweek van de larven gebeurt volgens verschillende metoden. Tarbotkwekers maken onderscheid tussen de "intensieve metode" en de "extensieve metode". Het verschil tussen beide is te zoeken in de wijze waarop de voedselvoorziening voor de larven berust.
Bij de **intensieve metode** wordt gewerkt met in gespecialiseerde laboratoria gekweekte planktonorganismen. Het is een vrij ingewikkelde en dure bezigheid waarbij niet bij voorbaat vaststaat dat de metode pootvis van de gewenste kwaliteit oplevert. Zoals bij de kweek van andere vissoorten (o.a. een van de grote problemen bij tong) treden ook hier misvormingen van het lichaam op. Een ander nadeel zijn de pigmentale afwijkingen die ontstaan wanneer het voedsel van onvoldoende

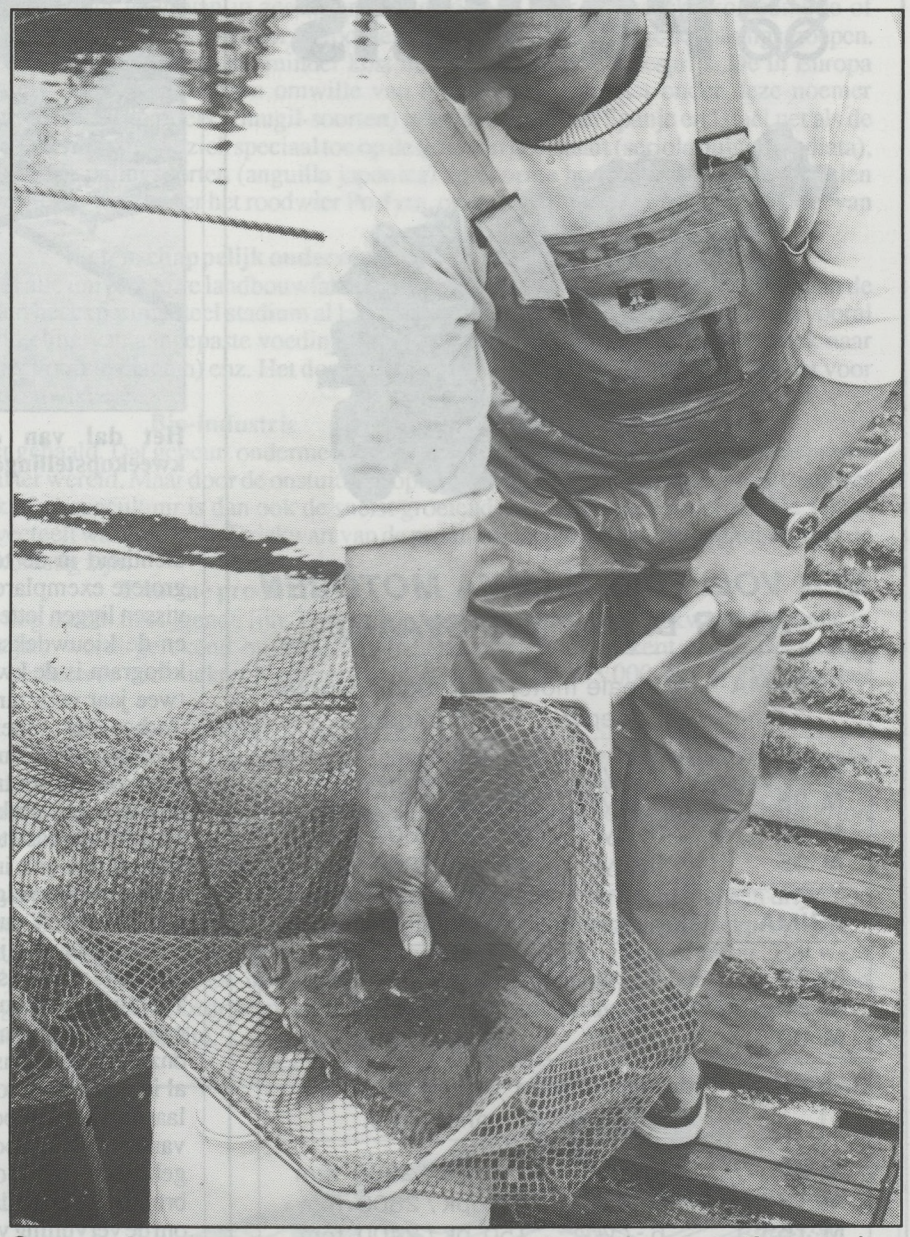


In deze bedrijfsgebouwen geraakt niemand binnen. In deze loodsen worden de larven gekweekt die zich tot volwaardige tarbot ontwikkelen.

kwaliteit is. Naast de nadelen op estetisch vlak biedt deze metode het voordeel dat de produktie niet seizoengebonden is en dus het hele jaar doorgaat.
De zaken liggen echter anders bij toepassing van de **extensieve metode**. Hier wordt het plankton uit al dan niet met voedingsstoffen verrijkt water gezeefd. Tarbotlarven krijgen het plankton in gekoncentreerde vorm toegediend. Deze metode vergt geringe investeringen die toch aanzienlijke hoeveelheden pootvis van degelijke kwaliteit oplevert. De afhankelijkheid van natuurlijk plankton laat echter alleen tijdens de zomermaanden de produktie van pootvis toe.
Over de produktie van hun pootvis laten de bedrijven weinig los. Ze hebben zich vaak grote inspanningen getroost om dit stadium te bereiken en koesteren het produktieproces als het grootste bedrijfsgeheim. De kweekbekkens blijven dan ook hermetisch gesloten. Evenzo bij het Bretonse bedrijf. In de afgezonderde kweekruimten kon onder geen enkel beding bezoek toegelaten worden.

Twee jarig proces

De ontwikkelde larven zien er na een maand al uit als kleine platvisjes die amper twee gram wegen. In dit stadium krijgen ze geleidelijk aan kunstmatig droogvoer toegediend. De visjes zijn dan een kostbare handelswaar waarvoor veel geld wordt betaald. Per exemplaar zijn ze 70 tot 90 frank waard. Vooral bedrijven uit Noorwegen houden zich met de produktie van pootvis volgens de extensieve metode bezig. Bij "Aquaturbot" is de pootvisproduktie bestemd voor eigen gebruik. In kwekerijen waar een watertemperatuur van 15 tot 18 graden konstant aanwezig is groeit de jonge tarbot sneller dan zijn soortgenoten in de vrije natuur. Na vijf maanden ontwikkelen de larven zich tot visjes van tien gram. In dit stadium ligt de mortaliteit van de kweekvis zeer laag. De moeilijkste fase is dan ook achter de rug. De kweek ontwikkelt zich verder in openluchtwaterbekkens waarin grote hoeveelheden jonge tarbot zich verdringen. Omwille van de ekonomische haalbaarheid en groeisnelheid is een grote



Om een volwassen tarbot van deze omvang te bekomen is anderhalf tot twee jaar nodig.

ATS N.V.

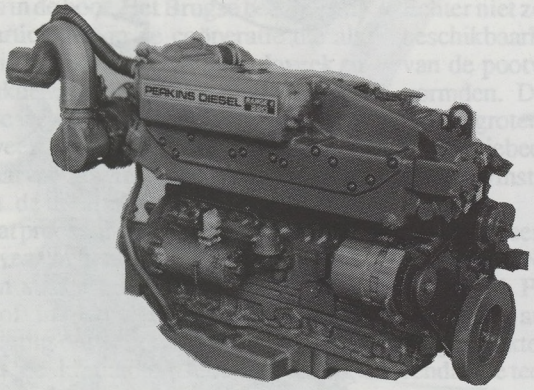
VOOR DE VISSERIJ

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

Perkins



EEN VOLLEDIG GAMMA MOTOREN VOOR DE BEROEPSVAART

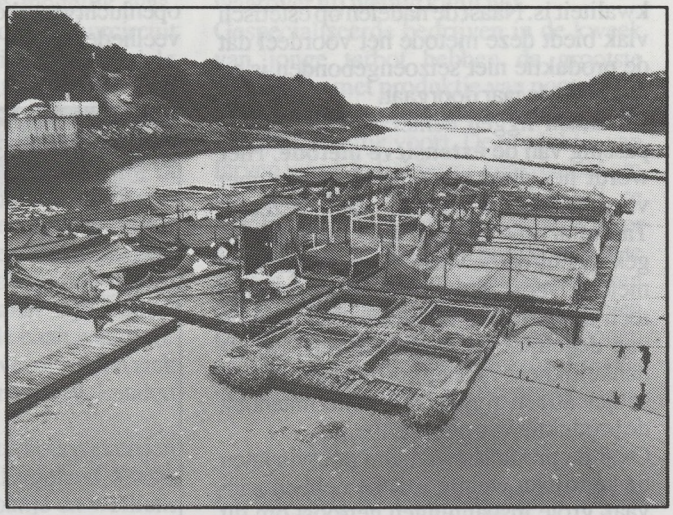
PERAMA - de ideale motor voor reddingsboten en sloepen. Rustige loop		
M 20	3 - cyl	18 pk / 3600 tpm
M 25	3 - cyl	26 pk / 3600 tpm
M 30	3 - cyl	29 pk / 3600 tpm
M 35	3 - cyl	34 pk / 2800 tpm
PRIMA - sterk, compact en zuinig.		
M 50	4 - cyl	49 pk / 3000 tpm
M 60	4 - cyl	58 pk / 4000 tpm
M 80	4 - cyl	78 pk / 4500 tpm
RANGE 4 - ideale motoren voor werkboten. Zeer degelijke constructie.		
M 90	4 - cyl	82 pk / 2800 tpm
M 135	6 - cyl	120 pk / 2800 tpm
M 165 T	6 - cyl	150 pk / 2400 tpm

TEVENS LEVEREN WIJ MOTOREN VOOR GENERATORSETS 22 - 700 kVA

Hunter

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

VRAAG ONZE UITGEBREIDE BROCHURE !



Het dal van de Jaudy met op de voorgrond de kweekopstellingen voor tarbot.

dichtheid in de teeltbassins van belang. De densiteit kan bij grotere exemplaren oplopen tot 50 kg per vierkante meter. De vissen liggen letterlijk op elkaar gestapeld waarbij alleen de kop en de kieuwdeksels vrij blijven. Vanaf een gewicht van 1,2 kilogram is de kweektarbot verkoopbaar. Het duurt echter wel twee jaar voor tarbot van anderhalve kilogram beschikbaar is. Tarbot die moeilijk te onderscheiden is van zijn wilde soortgenoten. Paul Le Roux verzekert dat de pigmentatie steeds beter onder kontrole wordt gehouden. Hij verwijst naar een blinde test waarbij ervaren gastronomen nauwelijks smaakverschillen vaststelden tussen gekweekte en wilde tarbot. Hij gelooft dan ook in de toekomst van de teelt, een opvatting die steeds meer navolging vindt. Tarbot is een lucratief exportprodukt waarvoor een ruime markt bestaat. Bovendien kunnen de fishfarmers de fijne vis ook leveren op momenten dat de traditionele visserij slechts voor een geringe aanvoer kan instaan.
Technisch gezien zou de tarbotkweek volgens de extensieve metode ook bij ons kunnen. De planktonconcentraties zijn voor onze kust trouwens hoger dan in Noorwegen waar de tarbotcultuur al in een ver gevorderd stadium verkeert. Zonder verwarming laat de watertemperatuur dit echter niet toe. Direkte verwarming van het "doorstroomsysteem" op stookolie of gas van éénmalig gebruikt water is onbetaalbaar. Houdt men het water in een herbruikbaar circuit dan is een dure zuiveringinstallatie noodzakelijk om de vervuiling veroorzaakt door de vissen uit recirculatiewater te halen. In Nederland is een dergelijk experiment reeds gestart door het Rijksinstituut voor Visserij Onderzoek (RIVO) in IJmuiden. Het is er in de eerste plaats om te doen om de ekonomische haalbaarheid van de teelt van pootvis uit te testen.
Daarnaast bestaat ook de mogelijkheid om gebruik te maken van recuperatiewarmte uit energiecentrales. De aanleg van een dergelijke infrastruktuur brengt echter zware kosten mee die de rentabiliteit van een aquacultuurbedrijf in het gedrang brengen. Dit systeem lijkt meer weggelegd voor de kweek van zoetwatervis. In Nederland worden hiermee recirculatiesystemen op temperatuur gehouden waarin aal en meerval wordt geteeld. Bij ons zullen eind dit jaar in Meer en Doel industriële warmwaterkwekerijen voor zeebaars operationeel zijn die hun warmte krijgen van de plaatselijke kerncentrale.

Reportage en foto's: Guido WALTERS

Maricultuur & aquacultuur

Maricultuur en aquacultuur is het in monocultuur telen van in zee levende organismen voor menselijke komsumptie of industriële verwerking. Deze bedrijvigheid is van grote betekenis voor de voedselvoorziening van sommige bevolkingsgroepen. De kweek levert enorme hoeveelheden eiwitrijk voedsel op die minder kost dan de gemiddelde vleesprijs. De in Europa beperkt gekweekte forellen, zalm, mossels en oesters kunnen omwille van hun hogere prijs niet onder deze noemer ondergebracht worden. Wel worden op grote schaal "harders" (mugil-soorten) gekweekt in Italië, Spanje en Israël net als de "bandeng" (chanos-chanos) in zuid-oost Azië. Japan legde zich speciaal toe op de teelt van geelstaart (seriola quinqueradiata), rode zeebrasem (chrysophrys major), bepaalde palingsoorten (anguilla japonica) en enorme hoeveelheden grote garnalen (penaeus japonicus). Japanners telen ook wieren waaronder het roodwier Porfyra, ondanks de geringe voedingswaarde, van ekonomische betekenis is.

Wetenschappelijk onderzoek

De mari- en aquacultuur houdt momenteel alle universitaire landbouwfakulteiten bezig. Staat dit onderzoek bij ons nog in de kinderschoenen, dan hebben andere landen het experimenteel stadium al lang achter de rug. Het onderzoek spitst zich vooral toe op de selektie van de soorten, ontwikkeling van aangepaste voedingsprodukten en kweektechnieken, onderzoek naar sterilisatiemetoden (pootvis hoeft zich niet voort te planten) enz. Het doel van dit alles is een maximale aanwas van het voor menselijke konsumptie geschikte vlees te ontwikkelen.

Bio-industrie

Er wordt enorm veel voedsel uit het water gehaald. Dat gebeurt ondermeer door miljoenen vissers, met de primitiefste prauw tot de meest gesofistikeerde treiler, overal ter wereld. Maar door de onstuitbare opmars van de bio-industrie neemt het aandeel van de konventionele visserij geleidelijk af. Aquacultuur is dan ook de snelst groeiende voedselbron ter wereld. De sektor evolueert sneller dan de landbouw en de veeteelt waar dan ook. Driekwart van de produktietoename van zee-organismen in de komende tien jaar zal van fishfarming afkomstig zijn.

Enorme produktie

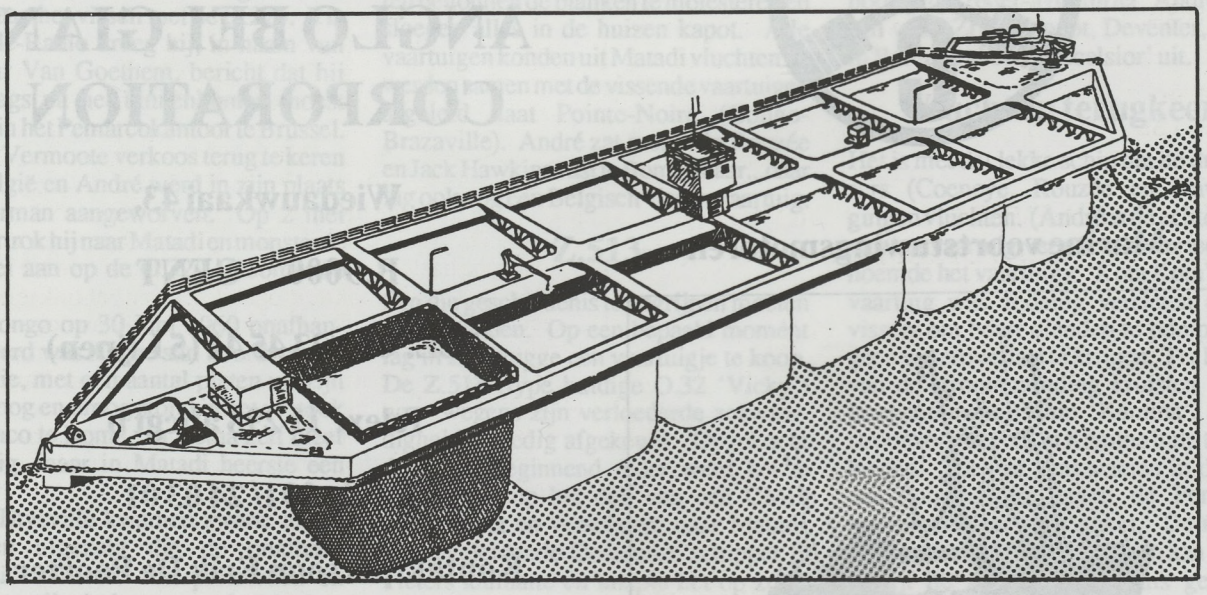
De produktie van de viskwekerijen gaat nog steeds in stijgende lijn. Zo werd de wereldproduktie van gekweekte garnaal in 1982 op 84.000 ton geraamd. Voor dit jaar wordt gerekend op 490.000 ton. De zalmproduktie kent een gelijkaardige explosieve groei. Door toepassing van verbeterde technieken evolueerde de opbrengst van 33.000 ton in 1982 tot het tienvoudige vorig jaar.

Grootste fishfarm in India

De grootste fishfarm wordt met financiële hulp van Japan gebouwd in West-Bengalen. Op het 14 km lange eiland Haldia gaan de werken dit jaar van start. Op het eiland is onder meer de bouw van verschillende dorpen voorzien waar de 10.000 vissers die op de fishfarm zullen werken kunnen wonen. Het aquacultuurbedrijf zou instaan voor een jaarlijkse produktie van 3.500 ton steurgarnaal voor export naar Japan en de Verenigde Staten.

Ierse drijvende fishfarm

In de baai van Galway nabij het kleinste van de Aran-eilanden aan de Ierse westkust loopt een experiment met een drijvende zalmfishfarm. Een vlot met een lengte van 126 meter en 32 meter breed omvat 12 kweekkooien voor zalm. Het prototype is van Noorse makelij en is gesteund op de overtuiging dat de kwaliteit van in open zee gekweekte vis superieur is. Het werd gerealiseerd met Ierse ontwikkelingshulp en Feoga-steun. De investering bedroeg bijna honderd miljoen frank, waarvan tweederde werd ingebracht door Noorse gespecialiseerde bedrijven. De "Bradan Feasa" biedt plaats aan 150.000 zalmen. De produktie wordt geraamd op 500 tot 700 ton Atlantische zalm.



De laatste vuurtorenwachter

HET VISSERIJBLAD is, vind ik, toch een raar fenomeen. Waar bemoeien die gasten zich mee? Ware het nu nog dat Het Visserijblad het lijfblad van één of andere beroepsvereniging zou zijn, dan kon ik daar niets op tegen hebben, maar zomaar een blad: onafhankelijk, zelfstandig, vrij, ongebonden... Dat gaat mij toch een beetje te ver. In welk land leven wij hier nu eigenlijk? En, zo heb ik me reeds afgevraagd, waar halen die mannen hun informatie vandaan? Al die dingen die zij schrijven, dat kan toch niet 'uit de eerste hand' komen, zo denk ik dan. Die quotatabellen, die berichten uit de mijnen, die verslagen van de onderzoeksraad... Dat moet toch ergens vandaan komen. Van tipgevers misschien? Van lekken in het apparaat wellicht? En dan zijn er nog die reportages... Neem nu dat januarinummer van Het Visserijblad. Daarin stond een reportage over de nieuwe BOU 319 'Zeldenrust'. Waar halen ze het, zo vraag ik me dan af. Dat kan toch niet 'uit de eerste hand' komen. Ze moeten daarvoor toch informatie verzameld hebben, bij de reder, de werf...
Neen, op de redaktie mogen ze me vertellen wat ze willen, ik vind het toch allemaal maar eigenaardig. Een laakbare vorm van nieuwsgaring heet ik dat!
Zo'n onafhankelijk blad heeft ook andere nadelen. Het is duidelijk dat de initiatiefnemers daar zo vlug mogelijk rijk van willen worden. Ik weet dat dit een zware beschuldiging is, maar ik kan het bewijzen want sommigen van die



gasten waren al rijk vòòr ze het blad onder hun hoede namen, voilà! Overigens weet iedereen die de zaak een beetje van nabij gevolgd heeft dat de hoofdredakteur nu ook al met een auto (weliswaar een Lada, maar zo begint het) rijdt, daar waar hij deze zomer nog fietsend over de kaaien trok!
En wat doen ze dan om geld binnen te rijven? Ze laten toe dat bedrijven publiciteit plaatsen in het blad, zodat niemand nog het verschil ziet tussen informatie en kommersie. En dat terwijl er zoveel andere bladen op de markt zijn die het zonder al die advertenties doen.
Er zijn trouwens al veel te veel bladen, vind ik. Ik zeg altijd: één volk, één staat, één visserij, één blad en zes regeringen.

De redaktie laat weten dat ze zich volledig distantieert van deze bijdrage van De Laatste Vuurtorenwachter

EEN NAAM MET FAAM

ANGLO BELGIAN CORPORATION

Wiedauwkaai 43,

B. 9000 GENT

TEL. 091/23 45 41 (5 Lijnen)

Telex: 11 298 abcgt b

FAX: 091/24 03 01

Kontaktpersoon Erik De Poorter

Privé tel: 091/24 43 90

Marine voortstuwingsmotoren



De kongovisserij VIII

Stuurman André Coenye: herinneringen en... sierschelpen

André Coenye voer op IJsland, maar als hij kon deelnemen aan iets speciaals liet hij het niet liggen.
Toen in september 1956 de O.322 'René Goeman' in de vaart kwam monsterde hij aan als matroos om deel te nemen aan de proefreizen. Op 12 oktober 1956 vertrok hij met het vaartuig onder bevel van Isidoor Engelbrecht naar Matadi. André kwam, als werkend passagier, terug met de CMB-cargo 'Gouverneur Galapin'.
Begin 1959 deed hij de reis nog eens op dezelfde manier over. Als matroos monsterde hij aan op de O.328 'Pierre Staner' en maakte de nodige proefreizen mee. Voor de afvaart werd het vaartuig vol gestapeld met materiaal voor Pemarco. De werklui moesten deskundig te werk gaan om alles erin te krijgen. Na één maand en zeventien dagen voorbereiding vertrok André op 17 februari opnieuw onder het kommando van Isidoor Engelbrecht. Ondertussen liet André zich op de wachtlijst plaatsen om in vaste dienst van Pemarco te gaan. Hij kwam opnieuw terug naar Antwerpen als werkend passagier, maar deze keer op de 'Albertville'.



1956: De O.322 'René Goeman' vertrekt naar Matadi (foto D.P.)

Onafhankelijkheid

Eind april 1960 was André ergens rond IJsland aan het vissen met de O.224. Via Oostende-Radio kreeg hij, in naam van direkteur Van Goethem, bericht dat hij zich daags na het binnenkomen moest melden in het Pemarcokantoor te Brussel. Maurits Vermoote verkoos terug te keren naar België en André werd in zijn plaats als stuurman aangeworven. Op 2 mei 1960 vertrok hij naar Matadi en monsterde op 9 mei aan op de O.320 'Noordende III'.
Toen Kongo op 30 juni 1960 onafhankelijk werd was André aan boord van de O.320 die, met een aantal platen uit zijn romp, hoog en droog stond in het vlotdok van Otraco te Boma. In Boma zelf bleef het rustig, maar in Matadi heerste een furie.
Vanuit Thysville kwamen zwarte legereenheden afgezakt die de onafhankelijkheid verkeerd interpreteerden en onderweg alle huizen van de blanken binnenvielen op zoek naar drank en waardevolle voorwerpen.
Overigens, zo zegt André, heeft de Belgische Zeemacht daar toen een fout begaan. Vanop de stroom begon de zeemacht Matadi te beschieten. Toen daarbij een jeep getroffen werd, waarbij vier zwarte militairen gedood werden, brak de hel los. De woede van de militairen keerde zich nu echt tegen de blanken: de zwarten begonnen de blanken te molesteren en sloegen alles in de huizen kapot. Alle vaartuigen konden uit Matadi vluchten en werden samen met de vissende vaartuigen afgeleid naat Pointe-Noire (Congo-Brazaville). André zat met Milo Rouzée en Jack Hawkins vast te Boma, maar...daar lag ook nog een Belgisch vissersvaartuig.

Z.513

Om die geschiedenis te begrijpen moeten we uitweiden. Op een bepaald moment lag in Zeebrugge een vaartuigje te koop. De Z.513 (type huidige O.32 'Vicky') was wegens zijn verloederde zeewaardigheid volledig afgekeurd. Opgekocht door een beginnend reder werd het te Antwerpen op het dek van een CMB-cargo gezet en verscheept naar Matadi. De begeleidende Oostendse schipper E. Pieters kalfaatte en knapte het op zodat het schip terug zeewaardig werd. De Z.513 voer vanuit Boma met Pieters als schipper en voorzag Boma en omgeving van vis. Het vaartuig kwam aan zijn einde toen het aan de kade te Boma zonk. Op een morgen zag men alleen nog de meertouwen. De reder van het schip werkte eerst bij de zeemacht te Banana en baatte achteraf te Boma een goed draaiende frituur uit. Ingewijden zullen reeds begrepen hebben dat de eigenaar van het vissersbootje de reder-avonturier André Van Lul was. Zijn vennoot, Deventer, baatte in Boma het hotel 'Excelsior' uit.

Vlucht en terugkeer

Het is met dat lekke schip dat de drie vissers (Coeneye, Rouzée en Hawkins) gingen vluchten. (André is de echte naam van het vaartuig vergeten, maar iedereen noemde het vaartuigje 'Kota Kota'). Het vaartuig was zodanig versleten dat de vissers om beurt dienden te pompen om geen wateroverlast te krijgen. Ter hoogte van de stroommonding kruisten ze het troepentransportschip 'Kamina', dat de stroom opvoer om in Kamina hulp te gaan bieden. Toen ze aankwamen in de baai van Pointe-Noire lagen de Pemarco-vaartuigen daar voor anker. De meeste blanke personeelsleden bleven aan boord, terwijl de zwarten naar huis gestuurd werden.
Omdat de Z.513 klein was en gemakkelijk wendbaar promoveerde het tot bevoorradingsschip en was zodoende de schakel tussen de wal en de vissersschepen. De ☞

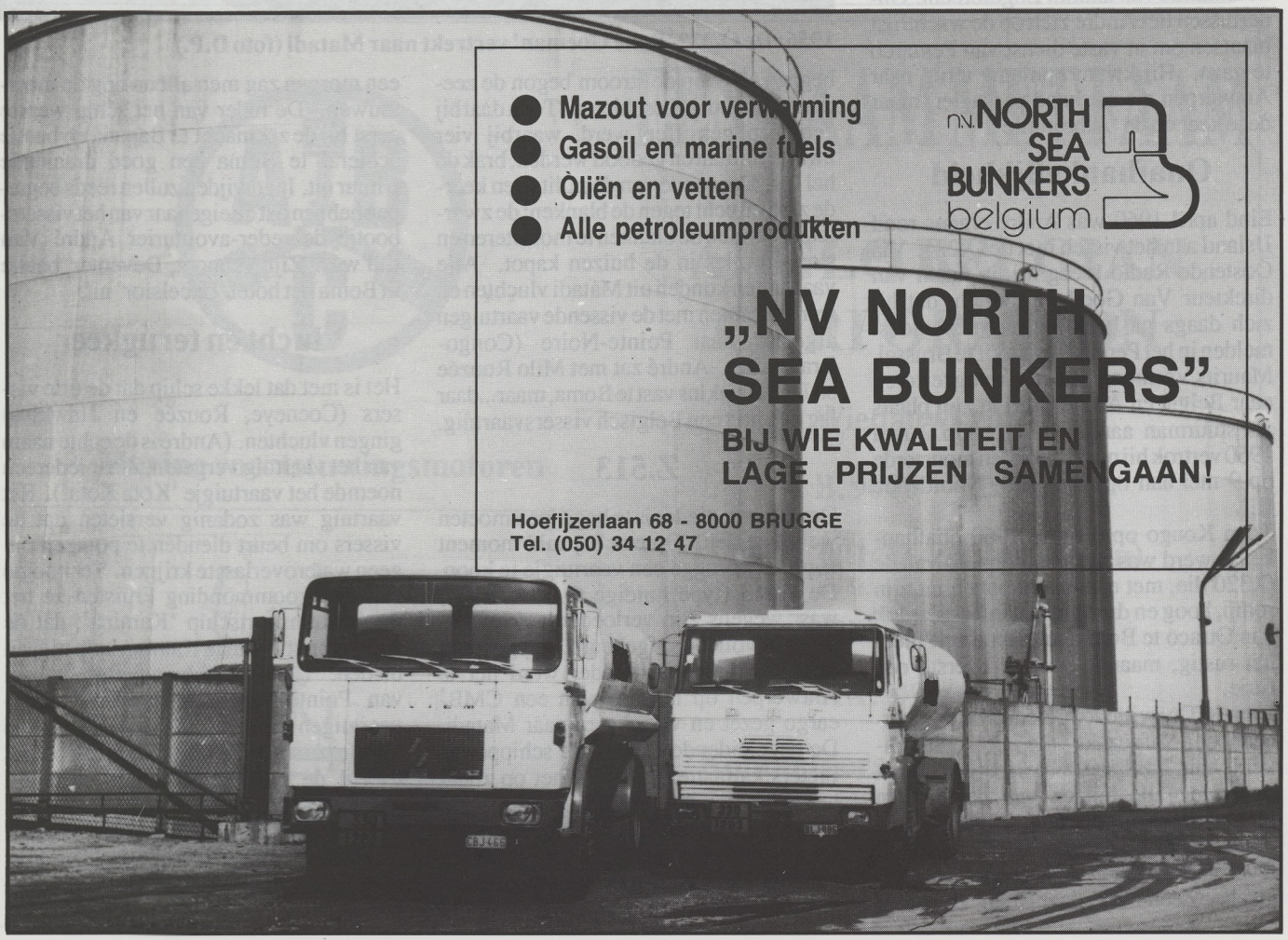
schepen hebben er een maand gelegen.
Na die periode kwam het nieuws dat vaartuigen geladen met vis (de inlandse bevolking leed honger) de werkzaamheden te Ango-Ango mochten hervatten.
Een blanke bemanning werd samengesteld en Julien Engelbrecht voer op de O.311 'Victor Billet' met de stuurlui van de andere vaartuigen (waaronder André) ter visvangst. Nadat het schip zijn vangst had gelost mochten alle vaartuigen terugkomen. Het blank personeel was te Matadi achtergebleven en had zich al die tijd in de bedrijfsgebouwen te Ango-Ango schuilgehouden en waren ongemoeid gelaten. Te Boma hadden de zwarte arbeiders de O.320 afgewerkt en aan de kade gelegd.

De stroom

In de winter van 1961 voer André nog vijf maanden vanuit Oostende met de 0.282 'Adronie Kamiel' naar IJsland, waarna hij opnieuw een kontrakt met Pemarco tekende. Hij zou er dertien jaar werkzaam blijven. Hij heeft op praktisch alle vaartuigen van de Pemarcovloot gevaren, in 1970 ook op de O.80 'Duchesse de Brabant', samen met Donald Rijckewaert (schipper) en Paul Jolyt (machinist).
In 1965 voer hij mee met Pol Arnoys om de O.330 'Sanzala' over te brengen. Alhoewel veel vissers er lange jaren gevaren hebben, is er eigenlijk niemand die ons kan zeggen hoever Matadi stroomopwaarts gelegen was. Het was er moeilijk varen. Van Matadi tot Boma was de stroom ongeveer 500 meter breed en geweldig diep. Tussen Boma en Banana was ze twee tot drie kilometer breed, maar er lagen enorm veel boeien. De vaargeul was er soms zo nauw dat, wanneer een tegenliggend vaartuig afkwam, je juist tussen twee boeien moest liggen om het schip te laten langsvaren. De



30 juni 1960; Een staatsiefoto van de pioniers van Pemarco, ter gelegenheid van de onafhankelijkheid. De gebeurtenissen na de onafhankelijkheid zouden een aantal onder hen blijvende frustraties bezorgen.
Van L. naar R.: C. Van Goethem (direkteur), Marcel Vermoote (schipper), D. Goeman (zoon van de president), René Goeman (president van Pemarco), Raymond Duyck (schipper), Emiel Rouzée (schipper), Julien Engelbrecht (schipper), Isidoor Engelbrecht (schipper), Victor Janssens (schipper).



betonning was niet altijd te vertrouwen. Omdat de oevers op het einde van de Kongostroom geweldig moerassig waren, dreven er dikwijls stukken grond met lis tegen de boeien die zodoende onherkenbaar gemaakt werden.
Van Boma tot aan het moerassig gebied waren veel eilanden. (Op één ervan was een Portugees legerkamp, op een ander heeft lange tijd een minister gevangen gezeten.).

Zwarte matrozen

André vond dat de zwarte matrozen redelijk goed hun job kenden. Hijzelf had in feite weinig kontakt met hen. Ze sliepen in het vooronder, ze aten op dek rond de voormast. Het is pas op de grote schepen dat ze achteraan kamers kregen of binnen aten in de beschikbare grotere eetruimtes.
André heeft nooit moeilijkheden gehad met de zwarte bemanningsleden, wel herinnert hij zich dat vissers van verschillende stammen onder elkaar ruzieden of elkaar negeerden.
Uit noodzaak gaf de Pemarcoleiding stilaan meer verantwoordelijkheid aan zwarte bemanningsleden. Na 1965, wanneer er een tekort kwam aan stuurlui, kregen zwarte capita's de kans om op de kleine PV-treilertjes als stuurman te varen.

Sierschelpen

In Kongo is André zich beginnen interesseren in het verzamelen van schelpen. Voor de Angolese kust waren er veel soorten te vangen. Hij verzamelde ze allemaal. Gaandeweg groeide deze interesse uit tot een passie. Momenteel heeft hij er hele kasten vol van en neemt hij deel aan tentoonstellingen.
Vraag André niet op welke diepten de verschillende vissoorten gevangen werden, maar vanop een zeekaart kan hij tot op de meter nauwkeurig bepalen waar deze of gene soort schelpen te vangen was. Pronkstuk daarbij is een bed van gevulkaniseerde schelpen, waarvan de leeftijd op vijf miljoen jaar bepaald werd.

Pech

Er was maar weinig apparatuur voor handen op de vissersschepen en men moest altijd goed 'zijn plan kunnen trekken'. De radio's waren Deens en hadden slechts vier kanalen. Dikwijls was het door de weersomstandigheden moeilijk om boodschappen door te geven. Alhoewel de schepen goed onderhouden werden, viel het schip toch eens in panne. Als de radio werkte kon je het dichtst bijzijnde Pemarcovaartuig oproepen om je te slepen of je riep de basis te Ango-Ango op die een vaartuig naar je toestuurde. Als de radio niet funktioneerde moest je gewoon blijven wachten tot je iemand zag. Zo



1971: André Coenye tussen zijn bemanningsladen aan boord van de O.85 'Princesse Marie-Christine'. (foto D.P.)

kon je het vaartuig laten afdrijven naar de honderd-vadem-lijn omdat je bijvoorbeeld wist dat een kollega daar aan het vissen was.

Portugezen

Toen in 1967 de territoriale wateren voor Angola van drie op twaalf mijl werden gebracht verloren de vissers drievierden van hun traditionele visgronden.
Alhoewel de Portugese visserijwachtschepen niet altijd nauwgezet te werk gingen, de vliegtuigen boven de toppen van de masten scheerden en de piloten naar de bemanningen zwaaiden, konden ze op andere momenten extra streng te werk gaan. Zo werden eens op twee maanden tijd vier vaartuigen in overtreding bevonden. Zo ook de O.86, waarop André als stuurman voer. Ze waren onder de kust gelopen om een nieuwe kuil aan hun korre te zetten. Na de klus schoten ze reeds de korre weg binnen de territoriale wateren, vooraleer ze dus de open zee bereikten. Plots verscheen er een visserijwachtschip. Ze werden gepraaid en de kommandant verklaarde dat hij hen reeds een hele tijd op de radar volgde. Er was niets tegenin te brengen en de O.86 moest mee naar Lobito (Angola). Het vaartuig mocht niet aan de kade, wel voor anker in de haven liggen. Als bewakers kwamen er Portugese militairen aan boord. De O.86 werd opgebracht op het einde van de reis en er was geen eten meer aan boord. In afwachting dat de boete betaald werd aten de bemanningsleden drie keer per dag vis.
Na twee dagen braken er in de omgeving onlusten uit en de Portugese autoriteiten hadden alle beschikbare militairen nodig. Opdat het vaartuig er niet vandoor zou gaan haalden de havendiensten de 'injekteurs' uit de motor. Omdat de toestand aan boord onhoudbaar werd vroeg en kreeg de schipper de toelating om iemand van boord te laten en bij de Belgische consul hulp te halen. Onder begeleiding van vier gewapende militairen werd André Coenye tot bij deze consul gevoerd, die... alle hulp weigerde.
Uiteindelijk kwam er redding omdat de bemanning van een CMB-boot emmertjes vis wilde ruilen tegen andere eetwaren.

Verder op zee

Doordat de territoriale wateren zover uitgebreid waren moesten de vissers nu verder op zee. Dat ging gepaard met moeilijkheden, want de dieptes verschilden er sterk. André herinnert zich nog dat ze met de O.328, op zoek naar visgronden, de trommels met vierhonderd meter kabel met 'dalidots' eraan vierden tot aan de laatste slag. Door de druk van het water kwamen ze volledig platgedrukt terug naar boven.
Vanaf Moite Seca tot Lobito hadden de vissers veel last van haaien. Korren werden stukgebeten, terwijl die binnengewonden werd zag je, door een gat, soms hele stromen vissen uit de kuil wegvloeien. Soms moest je andere visplaatsen opzoeken omdat die haaien teveel schade aanrichtten en moest je er weg terwijl er ter plekke goed gevist werd. Als je dan elders begon te vissen kwamen de haaien ook daar weer achter en zat je met hetzelfde probleem.
Soms probeerden de vissers de haaien te bestrijden door kleine visjes met stukken 'carbeur' over boord te gooien. De haaien aten de visjes op, ze werden door de 'carbeur' vergiftigd en werden enige tijd later door de vissers dood opgevist. De dode haaien werden aan Portugezen verkocht, die ze in stukken hakten, ze droogden en er vissoep van bereidden.
Langzamerhand leerden de vissers de natuur kennen. Als er haaien zaten zat er ook veel vis, als er dolfijnen gezien werden dan betekende dat dat je in een veranderende stroming zat en dat er geen vis meer zou te vangen zijn.

André vatte zijn laatste reis aan op 23 mei 1973. Zijn kontrakt liep ten einde. Omdat zijn loon niet meer regelmatig uitbetaald werd, omdat het bedrijf ook geen stortingen doorvoerde aan de Belgische kassen en omdat hij het in het geheel niet meer zag zitten bij Pemarza (voorheen Pemarco) liet hij Zaïre voor wat het was en kwam terug varen in België.

André Coenye werd een paar weken geleden betrekkelijk ernstig gewond in een auto-ongeval. We bieden hem langs deze weg onze steun aan en wensen hem beterschap toe.

Daniël Pots

Zilveren jubileumjaar levert rekordcijfers op

25 jaar North Sea Ferries

"880.000 passagiers moet je verdienen, elke dag" is een parafrase op de gekende publicitaire slogan van een populaire distributieketen. De Nederlands-Britse ferrylijnen van North Sea Ferries (NSF) Zeebrugge-Hull en Rotterdam-Hull zou de rekordcijfers over het voorbije jaar zo aan het publiek kunnen slijten. Het aantal passagiers kende het voorbije jaar een in het ferryverkeer ongekende groei van 26 procent. Een historische piek die in het 17de eeuwse kasteel van Groot-Bijgaarden - de in een omwald domein gelegen zetel van de voormalige heerlijkheid Bijgaarden - aan de verzamelde maritieme verslaggevers werd voorgeschoteld.
Afgevaardigde-bestuurder Remi Speld schetste de evolutie van NSF. In 1965 ontving NSF de eerste passagiers voor de overzet tussen Hull en Rotterdam met de 'Norwave', een schip voor 250 passagiers. Het jaar werd afgesloten met 43.000 reizigers. Acht jaar later kwam er ook een terminal in Zeebrugge waar op 30 november vorig jaar de 300.000ste passagierster de bloemen kreeg. Voor beide Kanaalverbindingen kreeg NSF met haar acht schepen vorig jaar 880.000 passagiers te verwerken. Ondertussen is er ook een dagelijkse vrachtverbinding op Middlesbourgh-Zeebrugge bijgekomen. Er zit dus een konstante groei in de onderneming die wel enkele grijze wolken op zich ziet afkomen. Het zwakke Britse pond en straks de ingebruikneming van de Chunnel zullen het Kanaalverkeer geen goed doen. Speld verwacht daar niet al te veel hinder van. "Daarvoor liggen onze bestemmingen te ver van de tunnel weg. Wij zijn dan ook niet bang" zei de direkteur, die er aan toevoegde dat hij er van overtuigd is dat het intereuropees verkeer, zowel passagiers als vracht, vanaf 1993 in elk geval zal toenemen. Ook de Europese eenmaking zal niet zonder gevolgen blijven. De Noordzee wordt dan een binnenzee van de EG. Dat kan tot de afschaffing van de taksvrije winkels aan boord leiden. Komt dit er door dan zullen de ferry-maatschappijen hun tarieven twintig tot vijfentwitig procent moeten optrekken voorspelt Speld. Maar naar verluidt wort in Brussel druk gelobbyd om de duty free shops minsten gedeeltelijk te kunnen behouden.



Managing director Remi Speld omringd door direkteur Martin Storme en sales-manager Christian Berkein. (foto gw)

Met Jumbo's

NSF is sinds enkele jaren in Zeebrugge de derde belangrijkste klant. De doorbraak kwam er in 1987 toen de jumboferries Norland en Norstar naar Zeebrugge verhuisden. In die drie jaar werd het aantal passagiers verdrievoudigd en nam ook het vrachtvervoer aanzienlijk toe. Op korte termijn is de direktie optimistisch gestemd alhoewel 1993 talrijke vraagtekens oproept. NSF denkt minder te lijden onder de konkurrentie van de Kanaaltunnel omdat haar lijnen op het verkeer naar Noord-Engeland en Schotland gericht zijn. Bovendien is de vakantieganger de "Poort naar Schotland" nu pas aan het ontdekken. Volgens de Scottish Tourist Board brachten vorig jaar 12.000 Belgen hun vakantie of een deel ervan in Schotland door. President Alan Devereux ziet echter een groeiende markt door talrijke nieuwe attraktiepolen. De rechtstreekse verbinding van NSF Hull-Edinburgh en binnenkort ook Zeebrugge-Parijs moet een nieuwe toeristenstroom op gang brengen. Niet te vergeten dat Glasgouw dit jaar uitgeroepen is als kulturele hoofdstad van Europa. Marketing director Katie Rutherford verwacht dan ook dat meer van de massa Belgen (jaarlijks 600.000) die het Kanaal oversteken voor een bezoek aan Engeland ook de Schotse Highlands niet over het hoofd zullen zien.

Vrachtverkeer

NSF kon de laatste jaren ook haar vrachtkapaciteit verdubbelen. Naast verbindingen vanuit Rotterdam naar Ipswich met de 'Norcape' en de 'Norsky' werd door het toenemend vrachtaanbod ook vanuit Zee- ☞

Smederij
Sint Martin
Werkplaats: H. Baelskaai 4, 8400 Oostende. Tel: 059/32 25 23
Zetel: Schelpenlaan 12, 8401 Bredene. Tel: 059/32 17 69

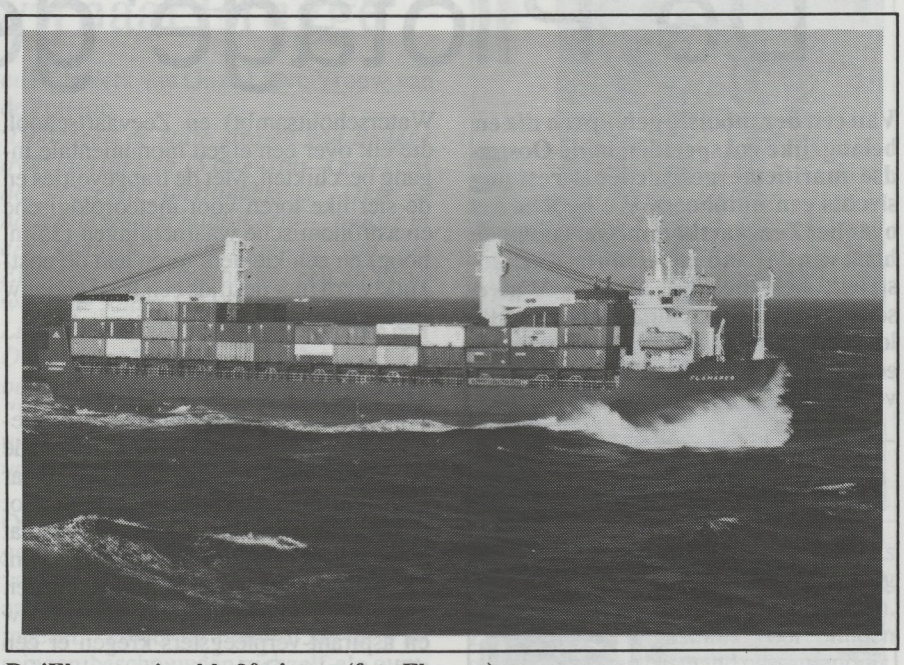


De Norland, een van de zusterschepen waarmee NSF vanuit Zeebrugge opereert. (foto gw)

brugge naar de Britse oostkust gevaren. De uitbreiding kwam er in 1988 met een lijn op Middlesbrough. Het volgende jaar was een twee schip al onontbeerlijk. De Brits-Nederlandse rederij verzorgt nu dagelijkse afvaarten uit Zeebrugge naar Hull en zes verbindingen met de 'Beaverdale' en de 'Wesertal' op Middlesbrough.
De huidige vloot omvat acht schepen, waaronder de vier komfortabele passagiersvaartuigen 'Norsea', 'Norsun' (varende op Rotterdam) en 'Norstar' en 'Norland'. Laatstgenoemde schepen werden in 1987 gejumboïseerd en kunnen elk 881 passagiers en 500 personenwagens vervoeren. Er zijn 342 hutten voor twee tot vier personen beschikbaar. De zusterschepen hebben een laadvermogen van 27.000 ton, zijn 173 meterlang en 25 meter breed, halen een snelheid van 18,5 knopen en varen met een 97-koppige bemanning.
NSF verzorgt nachtelijke verbindingen met vertrek in beide richtingen om 18 uur en aankomst omstreeks 8 uur in Hull en 8 u. 30 in Zeebrugge. (gw)

INFO: North Sea Ferries, Leopold II-dam 13, 8380 Zeebrugge, tel. 050-50.34.30.

Zeebrugs vrachtschip redt 80 Russische vissers van brandend schip



De 'Flamares' redde 80 vissers (foto Flamar)

Op vrijdag 8 december ll. heeft de bemanning van het Zeebrugse vrachtschip 'Flamares' tachtig vissers gered van het brandend Russisch fabrieksschip 'Vitautus Putna', op 400 kilometer ten noorden van La Coruna in de Golf van Biskaje. De 'Flamares', onder het bevel van de Oostendse kapitein Willy Van Stichelman, was als eerste bij het 85 meter lange en 2 407 ton metende vissersvaartuig en sloeg onmiddellijk alarm.
De 'Flamares' is een multipurpose RO-RO/LO-LO-schip, hetgeen betekent dat het zowel op konventionele manier kan geladen en gelost worden via de luiken en met de kranen, alsook door het neerlaten van de ramp achteraan, waarbij de goederen in en uit het schip gereden worden. Het totale draagvermogen bedraagt 4 205 ton. Het schip heeft een lengte van 107 meter en kan 401 x 20' containers vervoeren. De twee kranen hebben elk een hefvermogen van 60 ton. In kombinatie kunnen ze lasten tot 120 ton lichten.
De 'Flamares' wordt door de Zeebrugse firma Flamar ingezet op haar regelmatige lijndienst tussen Noord-Europa enerzijds en Algerië en Libië anderzijds.

Dirk Neyts

Gratis adverteren in Het Visserijblad !!!

Vissers, sportvissers, kapiteins, matrozen, , scheepsjongens, marineofficieren, reders, yachtsmen, onderhoudsmecaniciens, vishandelaars, -lossers, dokwerkers, visrestaurateurs, leveranciers... of anders gezegd: elkeen die met de zee te maken heeft en...iets zoekt, iets kwijt wil, iets wil kopen of wil ruilen, wie hopeloos op zoek is naar het onvindbare wisselstuk van zijn motor... Al die mensen mogen *gratis* een zoekertje plaatsen in Het Visserijblad.
Zij dienen alleen de hiernaaststaande rooster in te vullen. Indien ze alles gezegd krijgen in de bovenste vijf regels dan is de andvertentie *gratis*. Als ze méér willen meedelen dan betalen ze het bedrag dat naast het vakje staat waarop de laatste letter geschreven staat.

										Gratis
										Gratis
										Gratis
										Gratis
										Gratis
										400,-
										500,-
										600,-
										700,-
										800,-
										900,-
										1 000,-
										1 100,-
										1 200,-

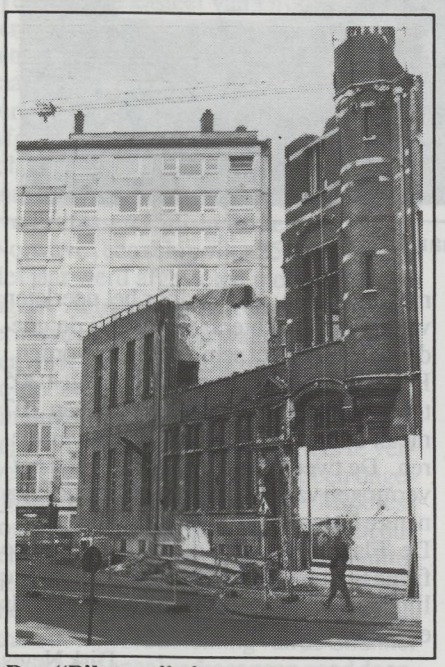
Vul vandaag nog deze strook in, één letter per vak en één vakje tussen elk woord.
Stuur deze strook op naar de redaktie van Het Visserijblad, H. Baelskaai 2 te B-8400 Oostende en voeg er (alleen maar als je méér dan vijf lijnen volgeschreven hebt) een gekruiste cheque bij met het bedrag dat vermeld staat op de lijn waarop u de laatste letter ingevuld hebt. Indien u slechts vijf lijnen of minder nodig had, dan betaalt u ***niets***.
Doe het vóór de 20ste van de maand en uw zoekertje verschijnt in de e.k. editie van Het Visserijblad.

Naam:
Adres:

Oostende

De 'Pilotage' gesloopt

Van een der mooiste gebouwen die een belangrijke rol speelden in de Oostendse maritieme geschiedenis rest nog slechts een puinhoop. We hebben het over het Zeevaartkommissariaat op de hoek van de Vindictivelaan en de Zuidstraat, ook bekend als het Waterschoutsambt, Stuurmanshuis of de "Pilotage". Het vervallen gebouw uit de eeuwwisseling moet nu de plaats ruimen voor een riant appartementsblok.

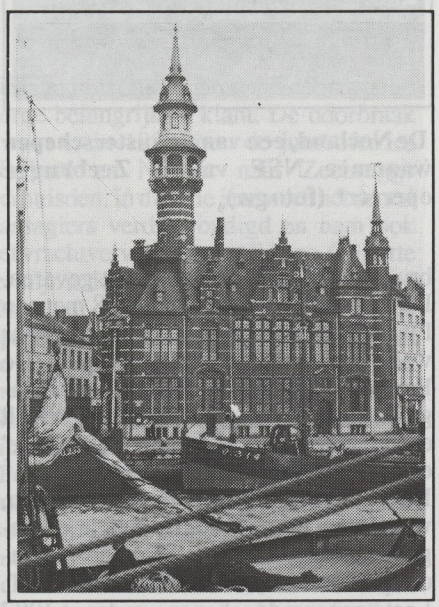


De "Pilotage" is reeds grotendeels afgebroken (foto gw).

De "Pilotage" werd gebouwd door aannemer Gebr. Demeyer uit Gent naar de plannen van de Brugse architekt Charles Dewulf, leraar aan de 'Ecole Industrielle' te Oostende in 1898-1899, toen de Vindictivelaan nog de Keizerskaai was. Op die plaats stonden voordien drie hotels of herbergen (Hotel des Brasseurs, Hoek van Holland en Windsor Castle). De Brugse stadsarchitekt zette een opmerkelijk gebouw in Vlaamse renaissancestijl neer dat samen met de tussen 1901 en 1909 opgerichte logementshuizen aan het Feysplein (ex-Van der Sweepplein) een homogeen architekturaal geheel vormde. Opgetrokken in Boomse bakstenen, morleystenen en "pierres d'Ecaussines" in opdracht van het Ministerie van Spoorwegen, Post, Telegrafie en Marine was het "monument" bestemd voor Loodsdienst, Zeevaartkommissariaat (onderzoeksraad, griffie, archieven van het Waterschoutsambt) en Zeevaartschool, die elk over een eigen monumentale ingang beschikten. Met de trapgeveltjes en de sierlijke toren voor meteorologische en astronomische waarnemingen (35 m. hoog) en een kleinere toren aan de oostzijde werd hier destijds een fraai gebouw ingeplant.

Vernield in '40

Tijdens de meidagen van de tweede wereldoorlog liep het gebouw zware schade op. Vooral het hoekgedeelte werd zwaar getroffen door een inslaande bom. Tot restauratie is het nooit gekomen omdat niemand voor de kosten wilde opdraaien. Na een voorlopig herstelling nam een jeugdvereniging haar intrek in het gebouw en aspirant-verpleegsters kregen er een tijdje turnles. Ondertussen zette het aftakelingsproces zich ongestoord door. De gracieuze toren stond reeds op instorten toen dit gedeelte in het begin van de jaren tachtig werd afgebroken. Uit verschillende hoeken rees protest op tegen de verkoop of afbraak van het gebouw toen een bestemmingswijziging van het BPA aan de orde was. Het pand met bijhorende grond zou een partikuliere bestemming krijgen toen duidelijk werd dat geen enkele overheidsinstantie zich als koper meldde bij de Regie der Gebouwen. Met zijn aantrekkelijke ligging was de 365 vierkante meter grond best geschikt voor bouwpromotoren. De Regie der Gebouwen bood het complex aan voor 4,7 miljoen. Immobiliënmakelaars boden tegen elkaar op tot er een hoogste bod van 10,6 miljoen uit de bus kwam. Uiteindelijk moest Immo Ostendia 12 miljoen neertellen om het perceel in handen te krijgen. Binnenkort staat geen steen meer over-



Het Waterschoutsambts zoals het er destijds in volle glorie bijstond. (Archieffoto).

eind. Als schrale troost trachtte de Oostendse heemkundige kring "De Plate" nog een en ander te redden. Na een tussenkomst bij de bevoegde diensten kon de vereniging enkele gunsten bekomen. Ondermeer een wapenschild van Oostende in hardsteen. De overkapping met tekst "Zeevaartschool" boven de ingang in de Zuidstraat zal overgemaakt worden aan de Zeevaartschool (die het gebouw in 1934 ruilde voor een nieuw complex). Op het flatgebouw zal ook een herinneringsplaat worden aangebracht ter herinnering aan de plaats waar eens de fraaie "Pilotage" stond. (gw)

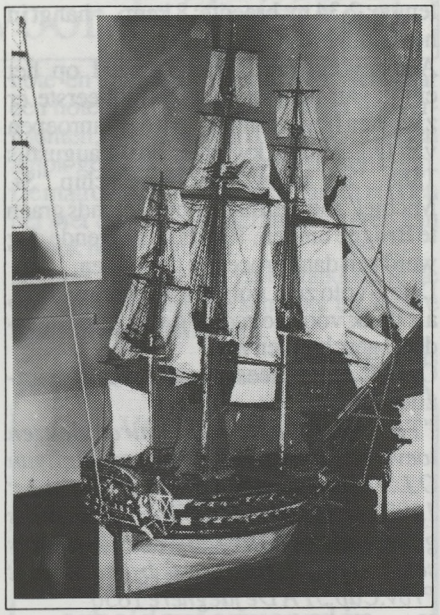
SPAARKREDIET n.v.
Kantoor Dirk Laga,
Aartshertoginnestraat 45, 8400 Oostende.
Tel: 059 / 70 37 46. Fax: 059 / 80 81 45. Privé tel: 059 / 32 59 08
Beleggingen: 7, 75% en méér netto, zonder muntrisico
Kredieten - S-verzekeringen - S-lease - vermogensbeheer - S-portfolio - Giro-2000

Aflevering XIV:
Vervolgens togen wij naar Brugge

Op het eerste gezicht kan het wel bevreemdend lijken maritieme ex-voto's te Brugge aan te treffen. Toch moet dit ons niet verbazen. Brugge heeft immers een groot maritiem verleden. Ook op visserijvlak was Brugge niet zonder betekenis en dat is blijkbaar niet van gisteren!
"Reeds in de 10de eeuw kwamen nabij de Vlaamse zeeboezems en op de kusteilandjes, rondom de aldaar opgerichte grafelijke burchten, handelsnederzettingen als Oostburg, Brugge, Oudenburg, Gistel, Veurne, Winoksbergen en Burburg tot stand, maar, *uitzondering gemaakt voor Brugge*, zonder ontstaan te geven aan blijvende vissershavens." (R. Degryse-Vlaanderens haringbedrijf in de middeleeuwen-1944)
In de 17de en de 18de eeuw werden herhaaldelijk walvisjachten vanuit Brugge georganiseerd. (1)

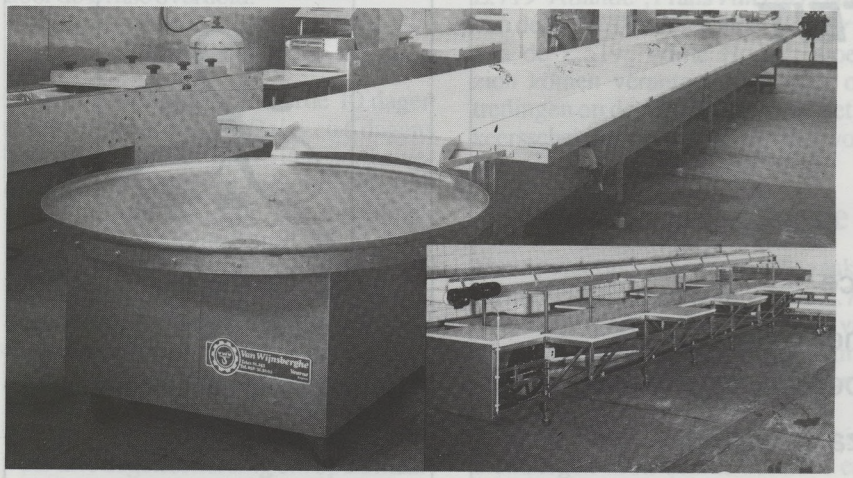
Brugge is rijk aan ex-voto's welke in twee plaatsen in de stad te zien zijn en bewaard worden. Men treft ze aan in de kapel van Onze Lieve Vrouw van Blindekens en in de kerk van Onze Lieve Vrouw van de Potterie.
'Doorheen de stille straten van Brugge trekt jaarlijks op 15 augustus 's morgens de "processie van Blindekens". Deze — naar alle waarschijnlijkheid — oudste in eer gehouden belofte-uiting van het Europese vasteland brengt een 36 pond wegende kaars van de kapel van Onze Lieve Vrouw van Blindekens naar die van Onze Lieve Vrouw van de Potterie.' Zo begint het woord vooraf van het boek "Van Blindekens naar de Potterie" een uitgave van het Jong Kristen Onthaal voor Toerisme v.z.w. Brugge - 1980.

Op 18 augustus 1304 stonden de Vlamingen in slagorde voor de Fransen op de Pevelenberg op 18 km van Rijsel. De grote aanval werd 's avonds door de Vlamingen ingezet. Zowel de Fransen als de Vlamingen beschouwden zichzelf als overwinnaars.
Volgens de overlevering werd door de Vlamingen een gelofte gedaan op het slagveld. Als dank voor hun (?) overwinning zouden de Bruggelingen jaarlijks een grote kaars op 15 augustus in offergang van Blindekens naar de Potterie brengen. Zij zouden een gasthuis voor blinden oprichten op een bestaand passantenhuis. Deze gelofte is evenwel niet geschiedkundig bewezen.
In het kerkarchief van de Potterie wordt een kopie bewaard van het oudste dokument van 1418 in verband met deze belofte.



"Na vijf eeuwen genezing der ogen en verlossing der blindheid"; zo schrijft P. Clarys in 1815; "werd zij (O.L.Vrouw van Blindekens) in alle nood niet zonder troost aanroepen. Dit blijkt uit schenkingen van goud, zilver en juwelen. Uit opgehangen "SCHEEPKENS", afbeeldingen, ...enz."
Van dit zilverwerk wordt gewag gemaakt in de inventaris der zilver en goude werken, juwelen en diamanten, toebehorende de kapel van Blindekens opgemaakt door de proost H. Pirard op 24 juni 1868. "Twee honderd en drie ex vota zilver oogen en zilver hertjens en hangende op drij offerande planken in de kapel."
Uit het archief van het O.C.M.W.: losse notities in verband met de restauratie van een schilderij: een marine-voorstelling (1884).
In de inventaris van de schilderijen en andere kunstwerken opgemaakt op 23 juni 1869: *"Tusschen de twee vensters nevens de hoogzaal, een schip in allergrootste gevaar van vergaan, zeer wel geschilderd."* Dit kunstwerk zou geschonken zijn door de neef van wijlen Mr. Beervoet omdat hij met zijne scheepsgezellen aan de gevaren des doods bij de hulp Maria ontkomen was.
Maar heel opvallend en bijzonder merkwaardig is het scheepsmodel "St.Michiel". Deze grote maquette — hoogte: 2,40 m; ☞

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

lengte: 2,34 m; breedte: 81 cm — hangt in het midden van de kapelbeuk.
Als gevolg van oorlogsgeweld op het einde van de zestiende eeuw heerste er ziekte en hongersnood. Na het aanroepen van O.L.Vrouw kwam er op 14 augustus 1588, "als bij wonder" een schip "St. Michiel" met een lading buitenlands graan te Brugge binnen. Reeds de volgende dag werd een dankprocessie gehouden.
De ex-voto zou, volgens de overlevering, als dank voor de redding van de hongerdood geschonken zijn.
Op het model leest men aan bakboordzijde:
"Ter gedagtenis der miraculeuzen toevloed graen op d'aenroeping van O.L.Vrouwe van Blindekens den 14 ougst 1588" en langs stuurboordzijde: "Zij is geworden -(Maria)- als een koopmans schip 't welk van verre brood brengt Prov.Cap.31 A De jaeghere 1836"
Het model is niet van 1588, maar van veel recentere datum. Het betreft een voorstelling van een scheepstype uit de tweede helft van de 18de eeuw. (2)
In 1836 werd door A. Dejaeghere aan het model gewerkt. Ondermeer ook de tekst op het model werd herschilderd. Het model dateert evenwel van voor 1836.
In het archief van het O.C.M.W. van Brugge wordt het in een inventaris van 1822 vermeld: *"1 houte schip hangende in de kapelle"*.
In 1981 werd de "St.Michiel" in de tentoonstelling "ex-voto marins dans le monde" te Parijs geëxposeerd. Ter gelegenheid van de konservatie- en reinigingsbeurt kwam naast het St. Michielsfiguurtje", op de achterspiegel, het jaartal 1805 onder de overschildering zichtbaar.
Na de Franse revolutie werd de kapel in 1805 opnieuw in gebruik genomen. We mogen aannemen dat het model in 1805, ter gelegenheid van de inhuldiging van de kapel, gebouwd werd.
Er zijn verschillende gevallen bekend waar verdwenen scheepsmodellen vervangen werden, zo o.m. te Wenduine en veel recenter te Oostduinkerke waar door de 'vrienden van het nationaal visserijmuseum' in 1988 twee scheepsmodellen in de kerk werden geplaatst ter vervanging van de verdwenen (verbrande) ex-voto's die behoorden tot de inboedel van de tijdens de tweede wereldoorlog verwoeste parochiekerk van Oostduinkerke.
Op de kuip van de preekstoel daterend van 1695 staat een zeilschip, de "St. Michiel", gebeeldhouwd.
In een inventaris opgemaakt door J. Maerten en L. Van Gierdegom, aangehaald door Duclos, daterend van 22/9/1797 wordt de inboedel van de kapel geschat. In de opsomming wordt een schip vermeld.
We mogen dus aannemen dat de mooie ex-voto, het scheepsmodel "St.-Michiel" gebouwd werd ter vervanging van het vroegere exemplaar.
Zowel het mirakel op de Pevelenberg als dit in verband met de toevloed van het graan door de "St.Michiel" wordt op twee glasramen in het koor van de kapel vereeuwigd. De glasramen dateren van 1881.

(Vervolgt)

Willem Lanszweert

1. -Vlaamsche Walvischvaarders; een artikel uit de Vlaamsche Zeevisscher,
-Bijdrage Biekorf met als bron: Uit het handschrift (Rare Geschriften) van Jacques Ibona,
-Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen; G & R Desnerck.
2. Volgens J. van Beylen in Scheepsportretten en scheepsmodellen in de Volkskunst, Nederlands Volksleven, 13de jrg, 1963.
Bronnen:
- Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen: G & R Desnerck
- Vlaanderens haringbedrijf in de middeleeuwen; R. Degryse - 1944
- Vlaamsche walvischvaarders
- Scheepsportretten en scheepsmodellen in de Volkskunst, J. van Beylen; Nederlands Volksleven, 13de jrg, 1963
- Een datum voor de "boot van Blindekens", H. Lobelle-Caluwe, Het Brugs Ommeland, 1983
- Van Blindekens naar de Potterie
- Ex-voto marins dans le monde
Met bijzondere dank aan mevrouw Lobelle, konservator OCMW-musea Brugge.

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

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

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Tijdens de zittingen van 17 en 24 januari '90 werden door de Onderzoeksraad voor de Zeevaart maar twee uitspraken gedaan.
In vier gevallen werd door de Rijkskommissaris een vordering uitgesproken en in twee gevallen een advies uitgebracht. Niet minder dan zeventien personen moesten voor de raad verschijnen tijdens deze zittingen. Er waren echter maar acht opgeroepenen die lijfelijk aanwezig waren, negen anderen stuurden hun kat.
Gewoonlijk is het zo dat betrokkenen drie keer opgeroepen worden en indien ze bij de derde oproep nog niet aanwezig zijn, wordt de vordering bij verstek uitgesproken.
Dat was het geval voor Patrick *Vandenberghe* van de Z.89 en zal er vermoedelijk in één van de volgende zittingen eveneens bij verstek gevorderd worden in zaken be-treffende overtredingen van de Z.99, Z,97 en Z.85.

Verkeersscheidingsstelsel

Jan *Coudijzer*, schipper van de Z.84 'De Klauwaert' werd bestraft met één dag schorsing om op 14 maart '88 de verkeerslanes onder een schuine hoek gekruist te hebben, hetgeen een inbreuk betekent op voorschrift 10c van het IAR. Vaststelling werd gedaan door de Franse overheid.
William *Neyts*, schipper van de Z.319 'Philadelphian' kreeg eveneens één dag schorsing om op 15 december '88. de SW-lane niet onder een rechte hoek te hebben gekruist. Vaststelling werd gedaan door de Britse overheid.

Vorderingen

De rijkskommissaris vorderde 10 dagen schorsing voor Johnny *Deley* en 6 dagens chorsing voor Jean-Pierre *Vercnocke* wegens dronkenschap en verzuim van werk aan boord van de O.216 'Henri Jeanine'. De feiten dateren van 8 april '88.
Marc *Vlietinck*, schipper van de Z.408 'Speranza' kreeg een vordering van drie dagen schorsing voor een overtreding van de voorschriften van het verkeersscheidingsstelsel en dit op 25 oktober '88.
Patrick *Vandenberghe*, schipper van de Z.89 'Sandra' werd bij verstek gevorderd voor drie dagen schorsing om op 22 maart '88 zijn dagmerk van vissend vaartuig te hebben laten staan, terwijl het vaartuig helemaal niet aan het vissen was.
Een vermaning werd gevorderd voor schipper Erwin *Maes* van de O.349 'The Lady' om op 21 februari '89 tijdens het vissen geen dagmerk gevoerd te hebben.

Adviezen

De rijkskommissaris heeft geen beroepsfouten vastgesteld voor de brand die uitbrak in de machinekamer van de O.137 'Twilight' en dit op 27 februari '88.
Eveneens worden schipper en bemanning van de O.500 geen beroepsfouten aangewreven voor de aanvaring met de Liberiaanse tanker 'Petros' op 18 december '88.

Verhoren

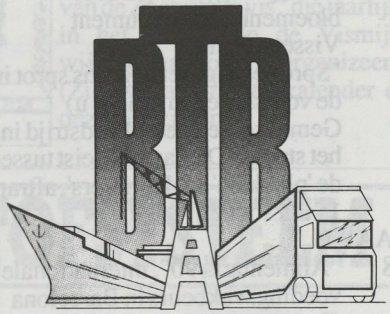
Schipper Frank *De Paep* van de Z.321 'Aurora' moest zich verantwoorden om in januari '88 een zeereis gemaakt te hebben met een verlopen monsterrol aan boord. De rijkskommissaris vorderde de lichtste straf — een vermaning — omdat hij rekening hield met het onberispelijk verleden van de betrokkene.
Willy *Lauwers*, gewezen zaakvoerder van de PVBA Nelson werd als getuige opgeroepen inzake het aanmonsteren van schipper Robert *Dewaele*. De schipper zou daarvoor een vergoeding opstrijken, alhoewel hij verondersteld werd geen voet aan boord te zetten.
De PVBA 'Nelson' was indertijd opgericht met de bedoeling de Z.66 aan te kopen. Voor die verkoop werden duistere plannen gesmeed in café Nelson te Zeebrugge, waarbij de Nederlandse reder Jan *Korf* zou betrokken zijn.
De voorzitter stelde dat de raad niet bevoegd is omtrent een zaak van valsheid in geschrifte en de zaak wordt doorgespeeld naar de Procureur-generaal.
Drie schippers, Roland lambrecht van de Z.719 'Atlantic', Frans *Van Dierendonck* van de Z.79 'Thorn' en Noël *Vanderveen* van de Z.519 'White Horse', moesten zich komen verantwoorden voor overtredingen op de reglementen van het verkeersscheidingsstelsel. Uitspraken volgen later.

Op hotel in Boulogne

Van de vier opgeroepenen in de zaak van tuchteloosheid aan boord van de Z.70 ''t Westdiep' gedurende de periode van 3 maart tot 14 maart ll. kwamen stuurman Georges *Vanhove* en matroos Peter *Van Boven* opdagen.
Schipper Julien *Lowyck* had klacht ingediend tegen voornoemde *Vanhove* en tevens tegen Dirk *Samijn* en P. *Van Cleven* omwille van tuchteloosheid aan boord.
Georges *Vanhove* beweerde dat alles fel overdreven is en te zoeken in het feit dat de schipper niet al teveel zin had om het zeegat te kiezen. Toen de Z.70 tijdens die periode de haven van Boulogne binnenliep, niet zozeer omwille van het slechte weer, maar wel omdat schipper *Lowyck* er zijn vrouw verwachtte, ging de bemanning aan wal.
Nadat de schipper samen met zijn echtgenote en stiefzoon *Van Boven* zich naar een hotel begeven hadden om er te overnachten, werd volgens *Lowyck* nadien amok gemaakt aan boord van het schip. De matrozen *Van Cleven* en *Samyn* zouden het met de schipper herhaalde keren aan de stok hebben gehad.
De zaak loopt verder en de raad zal in de toekomst ook nog de schipper en andere bemanningsleden horen.

Robert Coelus

VOOR AL UW PROBLEMEN
met betrekking tot kinderbijslag, pensioen, belastingen, loon en arbeidsvoorwaarden,
WENDT U TOT DE
BELGISCHE TRANSPORTARBEIDERS- EN ZEEMANSBOND



BRUGGE - OOSTENDE
SEKRETARIS: IVAN VICTOR

Jules Peurquaetstraat 27,
8400 Oostende.
059 / 70 27 41

Tijdokstraat 36A,
8380 Zeebrugge.
050 / 54 47 15

Aangesloten bij het Algemeen Belgisch Vakverbond (A.B.V.V.) en bij de Internationale Transportarbeiders Federatie (I.T.F.)

De enige, echte, alomvattende, internationale, ultieme...

Aktiviteitenkalender voor de vissers

(...en als er dan nòg tijd rest, gaan we ook nog vissen!)

FEBRUARI
6 Informatieve middag over de visserij (door A. Vancraeynest, in t kasteeltje te Nieuwpoort, 14.30 u (org. Kulturele Raad)
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)
15 Roland Desnerck over 'bijgeloof in de visserij' in 't kasteeltje, Nieuwpoort, 20 u (org. Willemsfonds)
22 'De Oostendse walvisvaart 1727-1734', door S. Kirchner, VFF-lokaal, Dr. Colenstraat Oostende (20 u, toegang vrij)
25 Vissersmis in St.-Antoniusstraat Heist (10u), gevolgd door bloemenhulde monument Vissersplein
26 "Sprotjesdag Heist: gratis sprot in de volkskroegen (16-19 u)
27 Gemaskerde voetbalwedstrijd in het stadion De Taye te Heist tussen de 'plakkers' en de 'vissers', aftrap 15 uur

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

MEI
18 Viering '50 jaar Hulp in Nood' in Kursaal Oostende
23 Eerste verkoop 'Hollandse Nieuwe'

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
8 Zeewijding in Zeebrugge en de 'dag van de Zeebrugse vis'
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.

SEPTEMBER
10-15 World Fishing Exhibition in Vigo (Spanje)
11-12 'Vis 90', visserijvakbeurs in de Stanehal, Den Haag (NI)
19-23 "Icelandic Fisheries Exhibition 1990" in Reykjavik (IJsland)

OKTOBER
7 Vissersbedevaart van Blankenberge naar Meetkerke
11-14 "Acquacoltura", 5de tweejaarlijkse vakbeurs voor viskultuur in Verona (Italië)
19-23 "Sea-Mer 90", eerste internationale zeetentoonstelling in Casablanca (Marokko)

1991
MEI
5-7 2de Belgische Vakbeurs voor de internationale vishandel in Hasselt (Grenslandhallen)
28 Tweede internationale visserij en seafoodvakbeurs in Boulogne-sur-Mer (Fr.) tot 1 juni.

'Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke' kiest nieuwe beheerraad

Voor de nieuwe beheerraad van de 'Vrienden...' waren dertien plaatsen te begeven en daarvoor hadden zich zestien kandidaten aangemeld. Na verkiezing werden volgende kandidaten in de raad van beheer opgenomen: Marcel Cloet (voorzitter), Jan Loones en Jef Verbanck (ondervoorzitters), Maurits Siffer (sekretaris), Marcel Vermoote (penningmeester) en verder nog de leden André Cavijn, Roger Cornette, Maurice Denecker, Eddy D'Hulster, Jeroom Hiele, Beatrice Loones, Raymond Van Duüren en Johan Termoote.
Van ambtswege werden ook nog schepen Herman Bogaert en konservator Willem Lanszweert in het bestuur opgenomen.
Herinneren we eraan lidmaatschap van de vernoemde vereniging 200,- bedraagt. Wie geïnteresseerd is neemt kontakt op met het Nationaal Visserijmuseum, Pastoor Schmitzstraat 5 te 8458 Oostduinkerke. (Tel: 058/51 24 68).

HEIST

Opnieuw processie op Zeewijding in Heist

De jaarlijkse "Zeewijding" op woensdag 15 augustus in Heist zal opnieuw voorafgegaan worden door de processie ter ere van O.-L.-Vrouw Ster der Zee. De traditionele processie bleef sinds de liturgische vernieuwingen in het begin der jaren zestig achterwege. De folkloristische en heemkundige vereniging "Heyst Leeft" wil samen met pastoor Arnold Van de Sompele opnieuw aanknopen met de eeuwenoude uiting van volksdevotie. Ter gelegenheid van de hernieuwde uitgave van de processie willen de initiatiefnemers ook een retrospektieve fototentoonstelling organizeren rond de vroegere processies. Inwoners die fotomateriaal in bruikleen willen



afstaan kunnen zich tot de initiatiefnemers wenden.

Medepastoor Ben Gryson verlaat Sint-Antonius

Na negentien jaar verlaat medepastoor Ben Gryson de Heistse Sint-Antoniusparochie. De geestelijke was in Heist een graaggeziene herder. Vooral voor de vissersgemeenschap had hij een boontje. De talrijke keren dat hij de kwispel hanteerde op doopplechtigheden van nieuwe vissersvaartuigen in Zeebrugge zijn daar een getuigenis van.
Het afscheid van Ben Gryson viel ook samen met het vertrek van medepastoor Jan Lavaert die ook al negen jaar in Heist was. Zij werden respektievelijk tot pastoor benoemd in Menen en Westkapelle. De joviale pastoor Van de Sompele, overgeplaatst uit het volkse Oostendse Westerkwartier, staat er in Heist voorlopig alleen voor.

ZEEBRUGGE

EG steunt visverwerkende bedrijven

De Europese Kommissie keurde subsidies toe voor 102 projekten voor de verwerking en kommercializering van visserijprodukten. Via de oriëntatie-afdeling van het Europees Landbouwfonds wordt bijna 35 miljoen Ecu uitgekeerd (circa 1,5 miljard B. F.) als tweede schijf voor 1989. Van dit bedrag gaat 329.150 Ecu naar twee Zeebrugse projekten. Voor de oprichting van een visverwerkend bedrijf, een investering van 43 miljoen, werd 9,27 miljoen frank EG-steun toegekend. Voor de modernizering en uitbreiding van een ander visverwerkend bedrijf ten belope van 28 miljoen trok de EG 4,7 miljoen frank uit.

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

Zeebrugge kiest visambassadrice



Tijdens de festiviteiten van het Feestkomitee Zeebrugge volgende zomer staat voor het eerst een verkiezing van de "Ambassadrice van de Zeebrugse vis" op het programma. De verkiezing zou gebeuren op zondag 8 juli, dag van de Zeewijding en tevens de "Dag van de Zeebrugse vis" die jaarlijks in het kader van de Vismijnwijkfeesten wordt georganizeerd. (Zie ook aktiviteitenkalender op deze bladzijden.)

VAN BORGVEER TOT BRANDSTOFSYSTEEM

Een snelle reparatie en revisie van uw Mitsubishi scheepsdiesel, staat of valt met de levertijd van de onderdelen. De Mitsubishi magazijn-service van Padmos is speciaal opgezet om levertijd-problemen te voorkomen. Het magazijn levert uit voorraad maar liefst 120.000 Mitsubishi-onderdelen, nieuw of gereviseerd, voor de motortypes: DQ/SE/DS/DB/DE/D-14, D-16, D-20/SB/SA/SN. De service is gebaseerd op een computer-controle die de voorraad bijhoudt en automatisch nieuwe bestellingen uitschrijft. Lange levertijden zijn hiermee dus verleden tijd geworden; de magazijnvoorraad is altijd toereikend.

Machinefabriek Padmos heeft bovendien een uitgebreid leveringsprogramma met: Mitsubishi hoofd- en hulpmotoren, aggregaten, generator- en havensets.



• Ruim 120.000 Mitsubishi-onderdelen direct uit voorraad leverbaar.

MITSUBISHI DIESELMOTOREN

Uniek is de Padmos ruilservice; uw onderdelen of gehele Mitsubishi dieselmotoren worden vervangen door volledig gereviseerde exemplaren; een systeem dat geld en tijd bespaart.

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

zekerheid uit voorraad leverbaar.

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.

In onze bekende serie 'rare kwasten': leven en streven van...

Jean Genet

"Wie moord denkt, denkt vaak zee en zeelui..."

ER ZIJN zo van die redakteurs die de rubriek "rare kwasten" in Het Visserijblad gewoon misbruiken om hele stukken wereldliteratuur door de strot van de nietsvermoedende lezer te duwen.
Maar je moet toegeven dat een boek dat begint met de hiernavolgende zinnen onze nieuwgierigheid alleen maar kan opwekken.
"Wie moord denkt, denkt vaak zee en zeelui. Zee en zeelui hebben dan niet de scherpheid van een beeld, maar wel laat moord in ons de emotie breken als golven. Havens worden telkens opnieuw het toneel van misdaad en dat is makkelijk te verklaren wat wij hier niet zullen doen, maar talrijk zijn de kronieken waaruit we vernemen dat de moordenaar zeeman was..."
Het zijn de openingszinnen van een roman die 'Querelle uit Brest' heet en die geschreven werd door de Franse schrijver Jean Genet.

EN DAN begin je te lezen. Je wordt opgenomen in de (onder)wereld van de hoofdfiguur Querelle, een jonge matroos die met het schip de 'Vengeur' in de haven van Brest aangemeerd ligt.
Het is een mannenwereld die hier beschreven wordt. Er komen maar heel weinig vrouwen voor in het verhaal en als er dan al eens een bij te pas komt dan is het de uitbaatster van een bordeel. Je mag daar geen verkeerde konklusies uit trekken, want de personages uit deze roman zijn helemaal geen hoerenlopers. De liefde wordt er bij voorkeur tussen mannen bedreven, maar het bordeel van hoerenwaardin Lysiane is het duistere ontmoetingsoord van drugsmokkelaars, korrupte politiemannen, verklikkers en moordenaars.
De wereld waarin de jonge matroos Querelle vertoeft is duidelijk geen thuishaven voor 'softies'. Mensen met een teer hart, idealisten en brave inborsten kom je er, één uitzondering daargelaten, niet tegen. Sommige personages mogen dan nog jong zijn, onschuldig zijn ze zeker niet; ze zijn van alle markten thuis. Querelle: *"'wat zou ik me druk maken,' dacht hij al lopend. 'Het enige wat me ten slotte kan gebeuren is de guillotine. Zo'n ramp is dat ook weer niet. Ze zullen me niet elke dag om het leven brengen.'"*
Naast de hoofdfiguur, Querelle — duidelijk de slechtste mens ter wereld, daarbij komt nog dat hij het moorden niet kan laten — figureren er nog een aantal andere personages in het boek. En er zijn er maar weinigen die ik 's nachts zou willen tegen het lijf lopen. Er is de broer van het hoofdpersonage, Robert, die zich door de matrone van het bordeel laat onderhouden en bijna even pervers is als Querelle zelf. Beiden hebben trouwens het nadeel dat ze erg goed op elkaar

☞

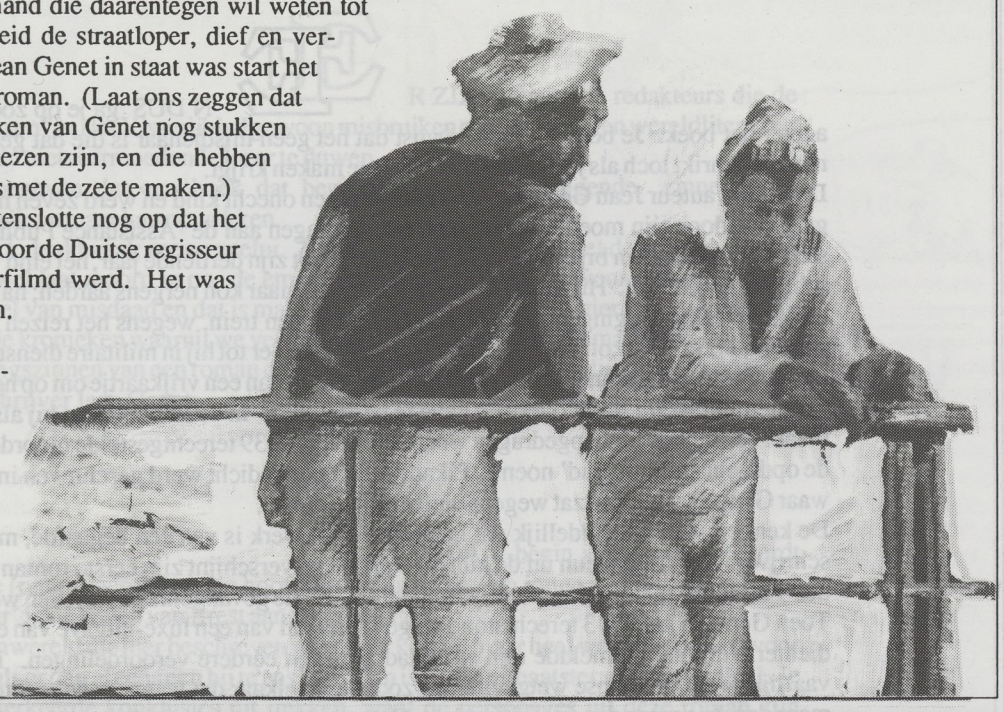
lijken. Het zijn twee beeldschone jongens... met de moraal van varkens. Deze gelijkenis wekt wederzijdse ergernis op. De ene kan maar moeilijk verdragen dat de andere even slecht zou zijn als hijzelf. Eén en ander geeft aanleiding tot een haat-liefdeverhouding tussen de twee broers.
Laat ons eens kijken: wie is er dan nog?
Er is Gil, een jonge metselaar. Hij is een heel jonge knaap die het toch ook al voor elkaar gekregen heeft iemand te vermoorden. Om aan het gerecht te ontsnappen zoekt hij kontakt op met Querelle, die hem — ondanks het feit dat zij vrienden worden — toch uitlevert aan de perverse politieman Mario.
Heel apart in het boek staat de marineluitenant Seblon. Hij is al even homoseksueel als al de rest, maar door zijn maatschappelijke positie en zijn familiale afkomst slaagt hij er niet in even laag te vallen als de rest van de personages, en — in tegenstelling tot hetgeen je zou denken — dat speelt duidelijk in zijn nadeel. Hij blijft alleen achter op het schip en zijn eenzaamheid is enorm.
De moraal van het verhaal is duidelijk: je moet dòòr en dòòr slecht zijn om het in deze wereld te redden. Braverikken komen er niet aan de slag en mensen die maar een heel klein beetje slecht zijn, die vallen door de mand; het zijn maar de écht slechten die het redden. En het zijn ook maar deze laatsten die — juist omdat ze zo slecht zijn — tot enige tederheid in staat zijn. Als Querelle uiteindelijk afscheid neemt van de hoerenmadam Lysiane "*...trok hij haar tegen zich aan, en hij kuste haar op haar wangen.*"
Als je de laatste bladzijde van het boek omslaat heb je over al het slechte in de mens gelezen. Het verhaal van de matroos in de havenstad Brest laat je achter met een ongemakkelijk gevoel. Je weet dat je een verschrikkelijke roman gelezen hebt en toch heb je ervan genoten. Het is alsof je iemand hebt zien in de stront roeren en dat je ontroerd geraakt bent door de manier waarop dat gebeurde.

EN DUS ga je op zoek naar de man achter het boek. Je bent je ervan bewust dat het geen misdienaar is die dat geschreven heeft, maar je schrikt toch als je dan ziet met wie je te maken krijgt.
De Franse auteur Jean Genet (1910-1986) was een onecht kind en werd zeven maanden na zijn geboorte door zijn moeder verlaten en overgedragen aan de 'Assistance Publique'. Deze instelling plaatste hem bij een pleeggezin, waar hij tot zijn dertiende jaar, het eind van zijn lagere-schooltijd, verbleef. Hij moest toen een vak leren, maar kon nergens aarden; na bij een van zijn talrijke weglooppogingen aangehouden te zijn in een trein, wegens het reizen zonder kaartje, werd hij in een strafkolonie geplaatst. Genet verbleef er tot hij in militaire dienst kon treden.
De jeugd van deze man was dus noch min noch meer dan een vrijkaartje om op het slechte pad te geraken. Maar hij blijkt over een gave te beschikken. In 1939 debuteert hij als schrijver. Hij maakt een gedicht dat opgedragen wordt aan een in 1939 terechtgestelde moordenaar, die hij in de opdracht 'mijn vriend' noemt. Pikant detail: het gedicht werd geschreven in de gevangenis waar Genet een straf uitzat wegens diefstal van boeken.
De kenners zien onmiddellijk dat het gedicht het werk is van een begaafde, maar onbekende schrijver. Hij krijgt steun uit de kunstwereld en zo verschijnt zijn eerste roman ('Notre-dame-des-Fleurs'), een werk dat eveneens gedeeltelijk in de gevangenis geschreven wordt.
Toen Genet in juli 1943 terechtstond wegens diefstal van een luxe-uitgave van een boek van de dichter Verlaine vermeldde zijn strafblad al negen eerdere veroordelingen. En dat was gevaarlijk, want de Franse wetgeving zat zodanig in elkaar dat wanneer de rechter een straf van meer dan drie maanden zou uitspreken, Genet in aanmerking zou komen voor 'relegatie', ofte levenslange opsluiting. Het is o.m. dank zij de massale steun uit kunstenaarsmiddens dat Genet dat lot niet beschoren werd.
Stilaan maar zeker komt deze jonge schrijver in het brandpunt van de belangstelling te staan.
Niemand minder dan de Franse filosoof Jean-Paul Sartre maakte een studie over het werk van Genet, een studie die uiteindelijk zou uitgroeien tot een boek van meer dan zeshonderd bladzijden. Van een verschoppeling en een gevangene was Genet een coryfee van de Parijse avant-garde geworden.
Genet zelf was ontdaan door deze grote belangstelling vanuit het literaire wereldje en van de weersomstuit kon hij bijna niet meer schrijven. Het duurde van 1949 tot 1956 vooraleer er weer enig serieus werk van hem gepubliceerd werd.
Dat alles belette niet dat de botsingen met het gerecht verder gingen. In 1956 nog werd Genet tot acht maanden gevangenisstraf veroordeeld wegens de publikatie, acht jaar eerder, van twee boeken die strijdig met de goede zeden bevonden waren. En schrik niet: één van die twee boeken was het hier besproken 'Querelle uit Brest'.

☞

Het boek verscheen dus een eerste maal in 1947. Het betrof een zeer beperkte uitgave ('strictement hors commerce'), hetgeen er kan op wijzen dat de uitgevers al moeilijkheden met het gerecht verwachtten.
Strijdig met de goede zeden dus. En alhoewel we geen puriteinen zijn begrijpen we waarom het gerecht tot die konklusie kwam. Terzelfder tijd echter is het boek een absoluut meesterwerk.
Afgezien van het feit dat de auteur over de dingen schrijft die hij kent (en met zijn jeugdervaringen kan dat moeilijk over de bloemetjes in het veld gaan) bevat het avonturenboek ook een *onderliggende* laag die heel merkwaardig is. De stelling van de auteur is — zo zegt Sartre in zijn studie — dat hij alleen maar 'goed' (Sartre zelf zegt heilig) kan worden door de zonden van de mensheid op zich te nemen. Hoe kan hij dat doen? Moet dat zoals Kristus het deed; door ervoor te boeten? Neen, zo luidt het. Genet kan die zonden maar op zich nemen door ze zelf te begaan. Bang! Sartre bedoelt helemaal niet dat Genet effektief al de misdaden begaan heeft die hij in zijn boeken beschrijft (alhoewel het ons niet helemaal zou verwonderen dat Genet er toch wel een heel pak van op zijn geweten heeft). Het kwaad dat Genet begaat is in de eerste plaats verbaal. Wat hij schrijft, schrijft hij tegen de maatschappij, tegen wat hij 'votre monde' (ùw wereld) noemt; tegelijk neemt hij door deze manier om het kwade te doen, door en in zijn geschriften, de zonden van de mensheid op zich. Schrijven is daarmee een werk om heiligheid te bereiken, het streven naar heiligheid een drijfveer om te schrijven.
Veel valt daar niet meer aan toe te voegen. Toch moeten we er nog bij zeggen dat dit 'matrozenboek' geen lichte kost is. Degenen die uit deze bespreking zouden afleiden dat het hier om een stationsromannetje gaat zullen toch naar iets anders moeten uitkijken. Iemand die daarentegen wil weten tot welke grootsheid de straatloper, dief en verschoppeling Jean Genet in staat was start het best met deze roman. (Laat ons zeggen dat de andere boeken van Genet nog stukken moeilijker te lezen zijn, en die hebben overigens niets met de zee te maken.)
Wijzen we er tenslotte nog op dat het boek in 1982 door de Duitse regisseur Fassbinder verfilmd werd. Het was zijn laatste film.

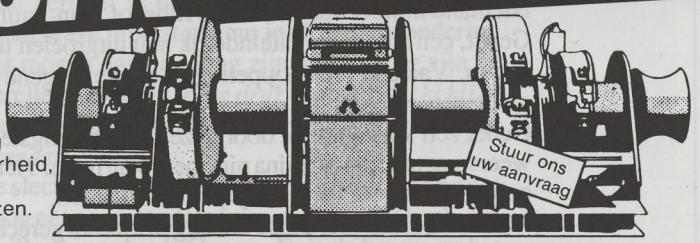
Flor Vandekerckhove



Taai en Sterk

Multiwinch vislieren

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





MULTI WINCH

Ridderinkhof b.v.
Industrieweg 7, 8061 RB Hasselt (Nederland), telefoon (05209) 2021, telefax (05209) 3392, telex 42341 rhnl.

Gevaert participeert in Stork

De holding Gevaert uit Mortsel heeft een participatie van vier procent genomen in het kapitaal van de Nederlandse machinefabrikant Stork. Gevaert, sinds de verkoop van Agfa-Gevaert in 1981 aan het Duitse chemieconcern Bayer een zuiver financiële houdstermaatschappij, kwam in het bezit van de Stork-aandelen met de goedkeuring van het bestuur van het Nederlandse bedrijf. In scheepvaartmiddens is Stork bekend voor zijn motoren maar tot de kernaktiviteiten van het bedrijf behoren ook de fabrikage van drukapparatuur voor de textiel- en aanverwante sektoren en de konstruktie van verwerkings- en verpakkingsapparatuur voor de voedingnijverheid. De toetreding van Gevaert kadert in de aktieve expansiepolitiek van Stork.

Nieuwe top bij Dredging

Dredging International uit Zwijndrecht wordt geleid door een nieuw direktieteam. Sinds 1 januari leidt direkteur-generaal Ir Marc Stordiau het baggerbedrijf. Als financieel en administratief direkteur krijgt hij Christian Van Meerbeeck als rechterhand terwijl Alain Bernard belast werd met de Benelux Divisie. Daarmee kreeg Dredging een volledig nieuwe direktietop. Het bedrijf stelt 450 arbeiders te werk en 160 bedienden, waarvan de helft houder is van een ingenieursdiploma. Op buitenlandse werven werken nog 50 tot 300 werkkrachten voor het in bagger- en waterbouwkundige werken gespecialiseerde bedrijf met een jaaromzet van 4 miljard.

Ford-terminal in Zeebrugge

In Zeebrugge nam Sea-Ro een nieuwe terminal in gebruik in het Brittanniadok. De terminal is bestemd voor het verschepen van Ford-wagens naar Groot-Brittannië en andere Europese bestemmingen. Sea-Ro beschikt over een parkeerterrein van vijf hektaren.
De maatschappij wil ook een nieuwe terminal aan de Hermeskaai in gebruik nemen voor overslag van auto-onderdelen voor de verbinding Zeebrugge-Dagenham. Voor Sea-Ro betekent dit een investering van 150 miljoen in Zeebrugge.

Aandacht voor korrosie

Wesmar (Western Marine Electronics) stuurde ons uit de USA het bericht dat de firma bijzondere aandacht besteedt aan het voorkomen van korrosie in haar gamma boegschroeven. Om elektrolyse en dus ook korrosie te voorkomen biedt de firma geëigende materialen, aangepast aan de materialen waaruit het schip gemaakt is, ook werd één en ander gerealiseerd op het gebied van de toegankelijkheid van de onderdelen; alle werkzame onderdelen (uiteraard met uitzondering van de schroef zelf) worden in de scheepsromp aangebracht. De boegschoeven van Wesmar zijn geschikt voor vaartuigen tussen de 25' en de 130'.

Morubel

Vanaf 1 januari 1990 zijn de bedrijven N.V. Morubel en N.V. Frigobel gefusioneerd in een nieuwe firma. Het nieuwe bedrijf heet N.V. Campbell Seafoods.

Daf



Rederij Benelux, die in diverse Vlaamse havens toeristische rondvaarten organiseert, heeft op Europort te Amsterdam een order geplaatst van niet minder dan tien Daf-motoren.
De rederij beschikt over vijfentwintig vaartuigen, waarvan er vijftien met Daf-motoren zijn uitgerust.
Op de foto herkent u (van L. naar R.) de heren Sanders (direkteur Daf Diesel België), Van den Bosch (Daf-dealer in Gent), De Backer (eigenaar Benelux-rederij) en Posthumus (direkteur Daf Diesel Headquarters) bij het vieren van de bestelling.

Zalmkwekerijen

In het Noorse Trondheim gaat van 6 t.e.m. 8 mei de eerste mondiale marketingkonferentie door geweid aan de zalmkweek. Herinneren we eraan dat amper tien jaar geleden de Atlantische zalm nog uitsluitend op zee gevangen werd en dat die produktie goed was voor 10 000 ton per jaar. Tegenwoordig wordt er in de zalmkwekerijen niet minder dan 200 000 ton van dezelfde zalmsoort gekweekt. Overigens zet die ontwikkeling zich door, zodat nu reeds kan gesproken worden over een totale produktie van 300 000 ton tegen het einde van deze eeuw.

Deltaflex

Hofland Pakking Groep, de grootste konkurrent van Deltaflex, werd door deze laatste overgenomen. Beide bedrijven waren ook op de Belgische markt aanwezig (Antwerpen, Zeebrugge). Bij de nieuwe Deltaflexgroep werken ongeveer 350 mensen, waarvan een dertigtal in België. De omzet wordt voor 1990 geraamd op bijna 2 miljard B.F.

Perkins

Zopas heeft Perkins een nieuwe kleine motor geïntroduceerd. De motor die slechts 193 kg weegt levert 34 pk (25,5 Kw) bij 2 800 toeren/min. en is bedoeld voor pleziervaartuigen en sloepen.

Antiek

Uit Londen kregen we bericht dat twee van de grootste verkopers van antiek vismateriaal gefusioneerd zijn. Vermeldenswaard is dat de nieuwe firma regelmatig gratis catalogi uitgeeft. Wie interesse heeft schrijft naar Jess Miller, Antique Fishing Tackle, P.O. Box 1461, London W6 OSL U.K.

John Bauwens

In de Oostendse Stedelijke Visserijschool John Bauwens werd een nieuwe pneumatische leereenheid aangekocht. Deze is uitgerust met een hydraulische lier en een roereenheid.
De lesunit kreeg ondertussen een plaats in de motorenwerkplaats.

Internationale Week van de Landbouw

In de week van 12 februari wordt in Brussel (Heizel) een grote landbouwtentoonstelling georganiseerd. In een Belgisch dorp, opgezet door de Nationale Dienst voor de Afzet van de Land- en de Tuinbouwprodukten is ook een plaats voor de zeevisserij voorzien. Er is o.m. gebruik gemaakt van een didaktische display van de tien Noordzeevissen die aan bod komen in de nieuwe brochure "Vis, een zee van mogelijkheden". Tevens is er een tentoonstelling van oud scheepsalaam.

AMRC

Antwerp Marine Radio Company meldt ons het bestaan van een nieuwe uiterst kompakte radiotelefoon die kan wedijveren met de prestaties van de duurdere en grotere VHF's.
De radiotelefoon is zo klein dat hij op om het even welk schip kan geplaatst worden. Naast uitluistering van alle 55 kanalen (voor zover toegelaten) bezit de 'RAY 200' tevens een 2-kanaalsuitluistermogelijkheid, waarbij afwisselend noodkanaal 16 en om het even welk ander kanaal uitgeluisterd kan worden.
De fabrikant biedt twee jaar waarborg op onderdelen en 1 jaar gratis werkuren.

Samenwerking visafslagen

De besturen van de visafslagen van Urk en Lauwersoog zijn een onderzoek gestart in de vraag, in hoeverre beide zouden kunnen samenwerken. Nog dit jaar zou men tot een besluit komen omtrent de vorm van een samenwerkingsverband. Mogelijk zou ook een Noordhollandse visafslag zich hierbij aansluiten.
Volgens R. Vos, voorzitter van de visafslag van Lauwersoog zou het initiatief tot samenwerking genomen zijn door het gemeentebestuur van Urk. De Urker vismijn is eigendom van de gemeente, de afslag van Lauwersoog wordt gezamenlijk beheerd door de provincies Groningen en Friesland.
Een en ander houdt verband met een verklaring van het ministerie van landbouw en visserij dat in een zogenaamde memorie van toelichting op zijn begroting stelt dat het aantal Nederlandse vismijnen van elf naar vijf of zes moet teruggebracht worden.
De vangstquoteringen die de totale omzet van de Nederlandse visafslagen zullen doen afnemen, zal wel niet vreemd zijn aan dit verlangen tot samenwerking.
Niet duidelijk is welke rol de visafslag van Harlingen in de toekomst zal vervullen. Enkele jaren geleden werd de toen noodlijdende vismijn van Harlingen overgenomen door een aantal Urker vissers, die sindsdien daar hun vangsten laten afslaan.

Kapaciteit Nederlandse vissersvloot

Door het streven de kapaciteit van de Nederlandse vissersvloot tegen eind volgend jaar terug te brengen tot 456 000 pk, berekent men op heden een overkapaciteit van nog meer dan 40 000 pk. Naar de mening van de bevoegde minister Braks loopt de vrijwillige saneringsregeling echter zo goed, dat een verplichte regeling niet noodzakelijk geacht wordt.
De Nederlandse minister sluit de mogelijkheid niet uit dat Nederlandse vissers, door het afsluiten van akkoorden tussen de E.E.G. en derde landen, recht op vissen zouden kunnen verkrijgen in Zuidamerikaanse landen — zoals Peru — en Afrikaanse landen zoals Sierra Leone en Senegal.

Zeldzame krab gevangen

Texelse vissers hebben in het westelijke deel van de Waddenzee een opvallend blauw en geel gekleurde zwemkrab gevangen. Het gaat om de *"callinectes sapides"*, een soort waarvoor geen Nederlandstalige benaming bestaat. De aanwezigheid van het dertig centimeter lange dier is zeer ongewoon omdat het zich in de koude Noordzee onmogelijk kan handhaven. De krab hoort thuis aan de Amerikaanse oostkust waar ze onder de benaming *"blue crab"* als een lekkernij wordt beschouwd. Vermoedelijk is de blauwgele krab met een schip meegereisd.

Akkoord met nederland

De Belgische regering sloot een tijdelijke overeenkomst met de Nederlandse Rijkswaterstaat om met behulp van vliegtuigen olielozingen in de Belgische territoriale wateren en het kontinentaal plat op te sporen. De overeenkomst geldt voor een periode van acht maanden en voorziet honderd vlieguren, wat de Belgische staat 3,4 miljoen frank zal kosten. Overtredingen worden op videotapes opgenomen en onmiddellijk ter beschikking gesteld van de Belgische autoriteiten.

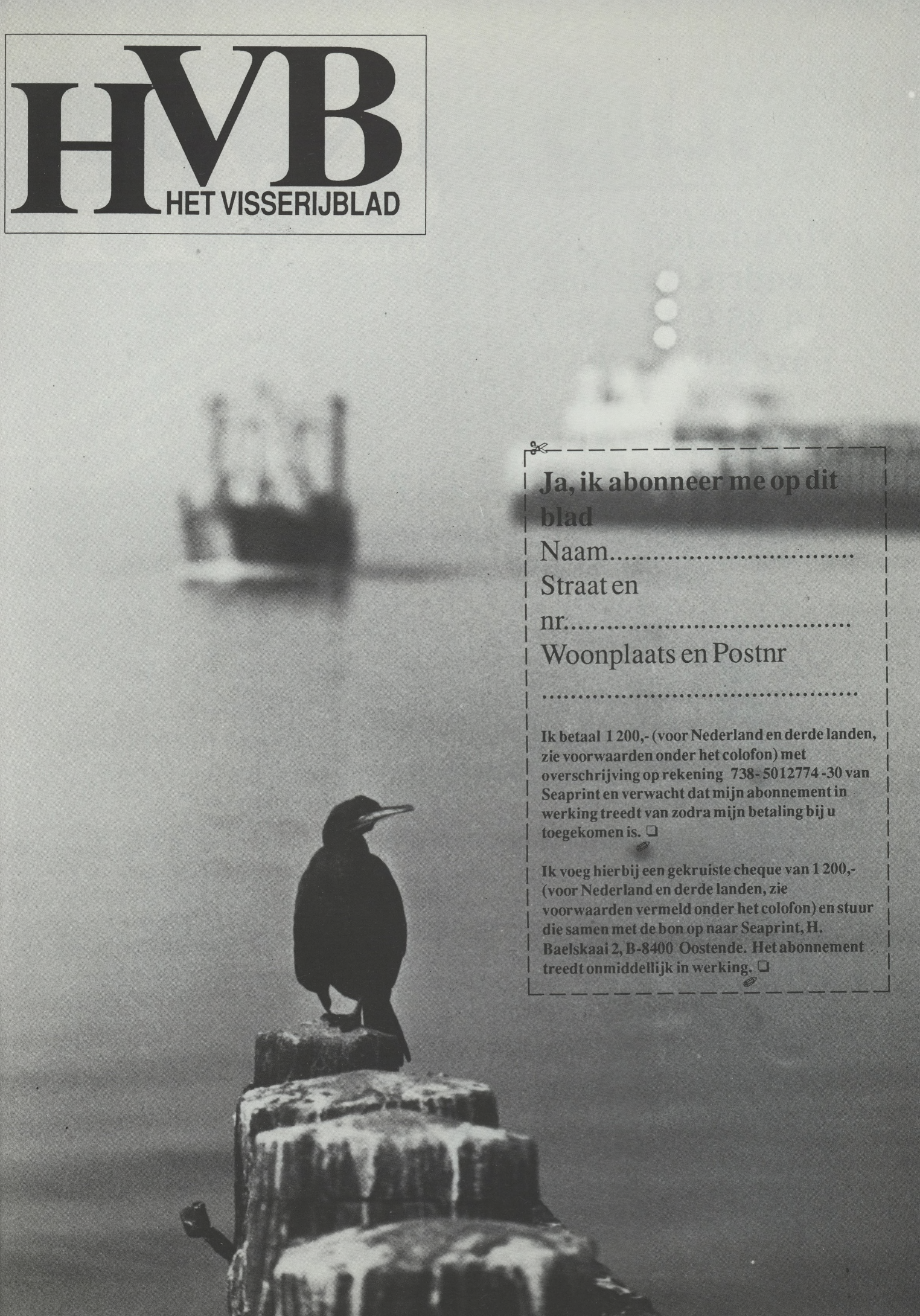
1989: ruim 1 100 processen-verbaal tegen Nederlandse vissers

In 1989 werden in Nederland ongeveer 450 vissers geverbaliseerd voor het onjuist opgeven van de vangst. In ongeveer honderd gevallen werd opgetreden tegen overtredingen tijdens aanlandingen, zoals aanvoer buiten de aangewezen havens en tijden. In een 150-tal gevallen werden processen-verbaal uitgeschreven voor te kleine maaswijdten en aanvoer van ondermaatse vis.
Het overtreden van vangstbeperkende maatregelen was goed voor ongeveer 120 bekeuringen.
Volgens minister Braks is de samenwerking tussen de Nederlandse veiligheidsdienst en de ambtenaren van zijn ministerie goed verlopen.

BBL

OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene
32.08.08
TO TAXI
Bredene Oostende

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