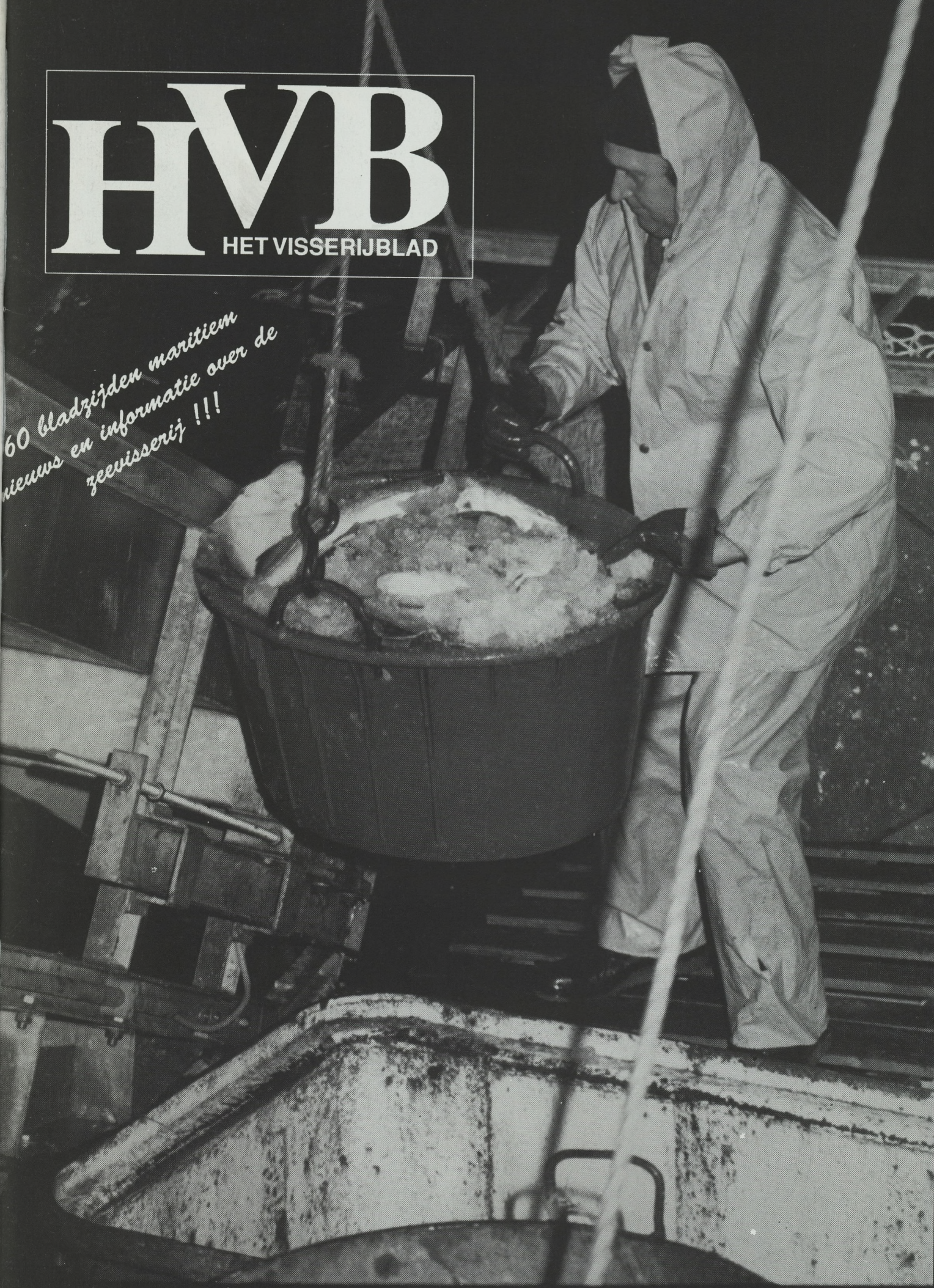
HVB

HET VISSERIJBLAD

60 bladzijden maritiem nieuws en informatie over de zeevisserij !!!



57 ste jaar - verschijnt maandelijks - 2 maart 1990 - nr 3 - 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

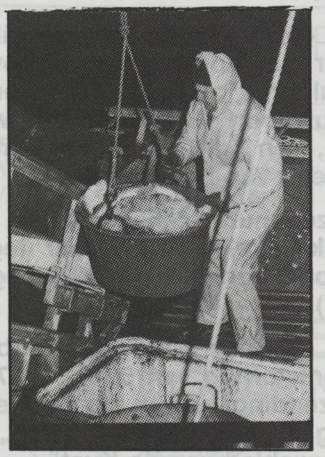
Colofon

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

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

SEAPRINT
H. BAELSKAAI 2
8400 OOSTENDE
Tel: 059/32 55 59
Fax: 059/32 17 52
is verantwoordelijk voor het werven van publiciteit, de verzending en de technische realisatie van HET VISSERIJBLAD.
Openingsuren: elke werkdag van 9 uur tot 12.30 uur.
Abonnementen: 1 jaar (12 nummers) door overschrijving van 1 200,- (Nederland 1 900,- B.F.) op rekening 738-5012774-30 van SEAPRINT c.v., met vermelding : abo HVB.
Steunabonnementen: 2 000,- B.F./jaar.
Subscriptions (one year) in other countries: Austria: S 676; Denmark Kr 375; Finland: MK 217; France: F 324; Germany DM 96; Greece Dr 8511; Ireland £ 36; Italy Lir 68 800; Norway: Kr 360; Portugal: Esc 8114; Spain: Pta 6000; Sweden: Kr 325; Switzerland: F 83; U.K. £32.



Omslagfoto: Guido Walters

editoriaal

Voorjaarsstormen

OP 5 MAART zal het exakt één jaar geleden zijn dat de Z.200 'Tijl Uilenspiegel' in de Ierse Zee vergaan is.
En elkeen die bij de visserij betrokken is heeft ook nu weer, tijdens de bijzonder harde voorjaarsstormen, zijn/haar hart vastgehouden. Gelukkig waren er tot vandaag geen katastrofes te melden.
Tijdens deze periode van voorjaarsstormen gaat onze aandacht ook uit naar de kleine visserij. Er zijn een heleboel boten en scheepjes die een hele tijd geen kans gezien hebben zee te kiezen. Reder en bemanning stonden werkloos toe te kijken en konden alleen maar hopen dat de wind ging liggen. Halverwege februari (als dit edito geschreven werd) had de ene storm de andere alleen maar opgevolgd.
Deze stilligperiode begon voor enkelen heel lang te duren. De banken wachten niet. Leningen dienen, storm of geen storm, afbetaald. Het stempelgeld waarop vissers recht hebben blijkt na enige tijd nauwelijks voldoende en ook de reders zien hun kapitaal smelten als sneeuw voor de zon. Voor sommigen zou deze langdurige stormperiode wel eens het begin van het einde kunnen betekenen.
Op zo'n momenten gaan zelfs de grootste liberalen staatssteun vragen. En geef toe... Als de oogst van de boeren mislukt staat zelfs het leger klaar om bij te springen, als steenkoolmijnen niet rendabel blijken dan kan er geen hulp genoeg geboden worden, maar de kleine visserij die staat er heel alleen voor. In heel dit land is er nergens iemand die eraan denkt dat ook dàt een sektor in nood zou kunnen zijn.

Flor Vandekerckhove

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.

Van Zeebrugs pakhuis naar modern komplex

Visbedrijf Christiaens onder nieuw dak

Over de belangstelling ter gelegenheid van de officiële opening van zijn nieuwe inplanting mocht zaakvoerder Franky Christiaens niet klagen. Naast een uitgebreide schare genodigden gingen twee ministriële excellenties op de fraaie uitnodiging in en ook burgemeester Frank Van Acker liet zich zien. BVBA Christiaens had de opening professioneel in de verf gezet, o.m. met de voorstelling van de eerste automatische fileerlijn, waardoor heel wat geïnteresseerden het bedrijf zaterdag 10 februari onder de voet liepen.

Zaakvoerder Franky Christiaens (foto gw)

AAN DE KRAAKWEG in de Zeebrugse Transportzone rees de nieuwe vestiging van het visverwerkende bedrijf Christiaens uit de poldergrond (1). Op een bedrijfsterrein van 1.100 m2 werd met een investering in gebouwen en machines ten belope van 35 miljoen een toekomstgerichte infrakstruktuur ingeplant. Hierbij werd in de mate van de beschikbare richtlijnen rekening gehouden met de EG-normen zoals die destijds ook voor de vleesverwerkende bedrijven werden uitgevaardigd. Het bedrijf Christiaens wil dus zeker de trein (en de EG-stempel) niet missen.

Pilootprojekt

Het bedrijf legt zich toe op de verwerking van verse vis ten behoeve van de groothandel en de grootverbruikers. Voorheen gebeurde dat in het pakhuis 34 van de Zeebrugse vismijn. Wekelijks gingen 15 tot 20 ton vis door de handen van de bewerkers. Binnen de beperkte ruimte was dit een onhoudbare toestand. De aktiviteiten zullen er in elk geval op maandag en woensdag behouden blijven. Het grootste deel van de werkzaamheden verhuist echter naar het nieuwe complex waar meer ruimte en een moderne fileerlijn beschikbaar is in de geklimatizeerde werkplaats (10°). De automatische band met overvloedige watervoorziening laat werken toe in betere hygiënische omstandigheden. De konstruktie is volledig vervaardigd uit roestvrij staal. Alle werktafels zijn wegneembaar en dus gemakkelijk te reinigen. Er is ook voorzien in de nodige was- en sterilisatiebakken voor het reinigen van de handen en de messen, de aandrijfkettingen van de transportband zijn uit plastic en lopen in geleiders met een desinfekterend produkt. In tegenstelling met andere transportbanden waar de vis op de transportband ligt worden de twaalf fileerders nu per kist bevoorraad. Na het manueel fileren en spoelen gaat de vis in PVC-bakken automatisch naar het weegstation. De visafval en het spoelwater komen langs een tweede kanaal in een afgesloten container terecht.

De automatische fileerlijn (het gaat hier ☞

TUIN & LANDSCHAPSARCHITEKT // BOOMCHIRURG
GHEKIERE LANDSCAPING
ADNIES & ONTWERPBUREAU
Aanleg • Onderhoud • Boomverz.
Zevekote 22 _ 8300 K.H. tel. (050) 60.77.46

Franky Christiaens had ook een attentie voor zijn vader Raf die 32 jaar geleden met een vishandel begon. (foto gw)

Het echtpaar Christiaens, minister Coens, burgemeester Van Acker, schepen Van den Broele en Raf Christiaens bekijken de werking van de automatische fileerlijn van nabij. (foto gw)

dus niet om een machine die zelf fileert) is van Brugse makelij, ontwikkeld door de Firma Dumon die ook de transportbanden in de Oostendse vismijn leverde. Het konstruktiebedrijf is dan ook gespecialiseerd in het ontwerpen en bouwen van transportsystemen voor de voedingsnijverheid. Het bedrijf voerde al heel wat projekten uit in de vleesindustrie waar al langer strenge normen gelden. Voor de bouw van de visfileerlijn stak het bedrijf zijn licht op in visverwerkende bedrijven in Vlissingen, Grimsby en Denemarken. Met die wijsheid op zak werd een pilootprojekt ontwikkeld voor Christiaens dat als eerste automatische visfileerlijn in ons land werd voorgesteld.

Produktieverhogend

Door de automatische aan- en afvoer van de vis wordt onbetwistbaar een tijdsbesparing geboekt. Het systeem heeft echter meer voordelen. De fileerders aan de twaalf werkposten (er werd ook rekening gehouden met linkshandigen) werken in elk geval in komfortabelere omstandigheden. Op elk marmeren werkblad is een watertoevoer aangesloten wat de kwaliteit van het afgewerkte produkt ten goede moet komen. Het systeem laat bovendien toe de produktie per man op te volgen. Het rendement en de geleverde kwaliteit kan met behulp van de gecomputeriseerde kontrole en weegstations voor elke fileerder afzonderlijk worden vastgesteld. De fileerlijn moet volgens de konstrukteur het rendement met dertig procent optillen zonder dat dit van het personeel een grotere fysische inzet vraagt.

Van vader op zoon

BVBA Christiaens is een bedrijf met zeventien werknemers en een omzet vorig jaar van 230 miljoen. In 1958, toen vader Raf Christiaens de zaak uit de grond stampte, werkten er twee man. In de verlopen dertig jaar is dus wel een en ander veranderd. De bescheiden groothandel aan de Vismijnstraat was gericht op de verkoop aan de groothandelaars en de plaatselijke vishandel. Het duurde wel enkele jaren voor de eerste lading pladijs naar het buitenland vertrok. Een zwaar ongeval waarvan Raf Christiaens het slachtoffer werd zette echter een domper op de verdere ontwikkeling van de vishandel. In 1977 kwam zoon Franky in de zaak en werd voor het eerst ook vis ingevoerd uit Duitsland en Denemarken. De stijgende vraag naar gereinigde en panklare produkten noopte het bedrijf ☞

Atelier Dumon nv

konstrukteur van

- inox transportinstallaties
- machines voor goederenbehandeling
- hydraulische liftinstallaties

feliciteert de firma
Franky Christiaens BVBA
met de ingebruikneming van
de eerste visfileerlijn in België

Eriestraat 6 — 8000 Brugge
Tel: 050/31 28 01 (3l.) Telefax: 050/31 28 04 — Telex: 82016

Er kwam heel wat volk kijken naar de pilootinstallatie. (foto gw)

Een beeld van de automatische fileerband met in het midden enkele werkposten. (foto gw)

ertoe om gefileerde verse vis te leveren. Voor de aanvoer werd steeds meer beroep gedaan op het buitenland. Wanneer Franky de zaak volledig in eigen handen heeft stelt hij zich tot doel om dagelijks over een uitgebreid gamma kwaliteitsprodukten te beschikken. Het lijkt de goede keuze want de eenmanszaak groeit uit zijn voegen. Christiaens wordt niet alleen een BVBA maar neemt ook zijn intrek in een nieuwe vestiging.

Diepvrieslijn

Naar schatting driehonderd personen woonden de officiële ingebruikneming bij. Staatssekretaris Paul De Keersmaeker en Gemeenschapsminister voor (visserij)onderwijs Daniël Coens kwamen om beurten op het spreegestoelte en hadden woorden van lof voor het ondernemersinitiatief. Minister Coens wees op de noodzaak om het visserijonderwijs op peil te houden en kondigde aan dat de beslissing over de vestigingsplaats van het nautisch centrum nakend was. Hij wees ook op het belang van de bijscholing van de leerkrachten waarbij bedrijfsstages zeker tot de mogelijkheden behoren. Staatssekretaris De Keersmaeker stelde tot zijn grote tevredenheid vast dat er ondernemers zijn die begrijpen voor welke uitdaging de visserij in Europees verband staat. Hij beklemtoonde dat ook de industriële visverwerking hierin een rol toebedeeld krijgt. "Wij moeten streven om de eigen vangsten met eigen volk te verwerken in plaats van uit te voeren. Op die manier kunnen bedrijven die voldoen aan de gestelde eisen hun toekomst en deze van de Vlaamse zeevisserij veilig stellen" gaf de staatssekretaris voor Europese Zaken de aanwezige bedrijfsleiders nog als richtlijn mee.

Voor Franky Christiaens betekent het nieuwe bedrijfsgebouw met bijhorende kantoorruimte niet het einde. Voorlopig houdt hij het bij de verwerking van verse vis, maar binnenkort wordt ook een automatische diepvriesband opgesteld. Met deze bijkomende aktiviteit betreedt het bedrijf een marktsegment dat nieuwe perspektieven opent. (gw)

(1) In HVB nr 11, 1989, blz 9, kwam het bedrijf in aanbouw reeds aan bod.

Problemen met
VLOEREN
Telefoneer of
schrijf
RESINIT
Kaleweg 9
9910 Mariakerke
Tel: 091 / 27 93 51
Fax: 091 / 27 01 95

De specialist in
kunststofvloeren
voor de visindustrie

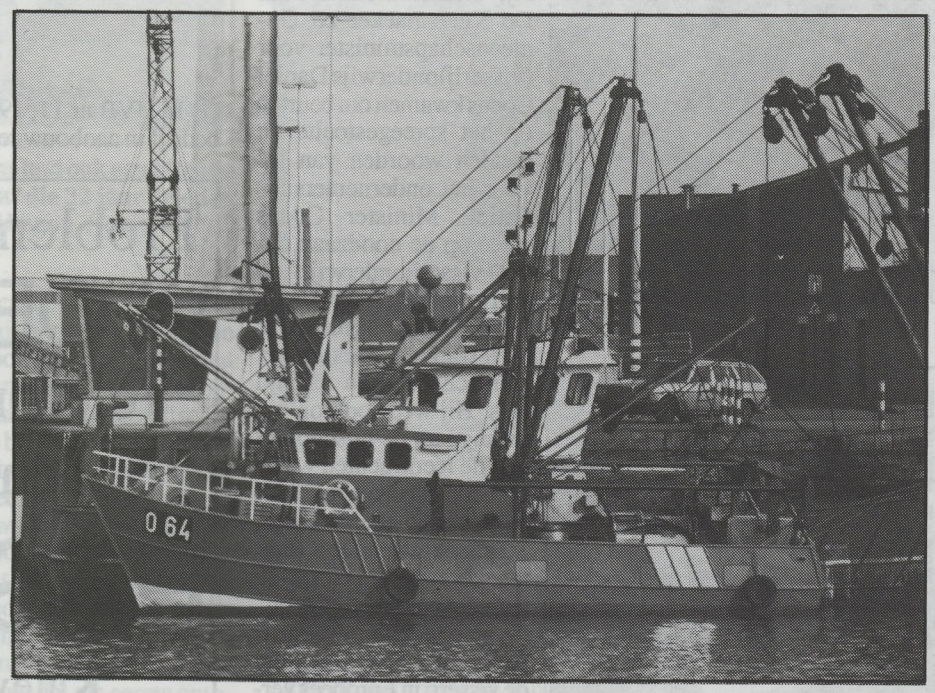
Zuurbestendig, anti-slip,
zonder voegen, gemakkelijk te
reinigen, ruime keuze.

depa Eeklo
aluminium, PVC, houten
ramen en deuren
Eigen plaatsingsdienst &
glaswerken
Kunstdal 8, 9900 Eeklo Tel: 091 / 77 38 72

Wij feliciteren Florent Sleuyter en Josephine Smessaert

met de inbouw van de nieuwe Scania-motor

in de O.64 Black-Jack



RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK

snelle service & voordelige tarieven

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**
- ***kraanverhuur***

Z.30 'Westhinder'

Supersnelle stapelloop

Zes vaartuigen lieten de vijf gebroeders Rappé reeds bouwen bij Roger De Graeve. Ze kenden stuk voor stuk een vlotte stapelloop. Maar nooit zo snel als het de nieuwe Z.30 op maandag 26 februari verging. Het was alsof de grootste bokkentreiler van de vloot naar het water smachtte.

Het schip kreeg het ongetwijfeld hard te verduren door de opeenvolgende stormen die op zijn hoge wanden inbeukten. Toen het moment van de watergang was aangebroken was er niet veel nodig om het gevaarte in beweging te brengen. De scheepsbouwers waren nog maar goed bezig met de laatste steunpunten te verwijderen toen het schip al in beweging kwam. Het doorslaan van een spanvijs maakte het traditionele hydraulische duwtje van de vijzel overbodig. Nog voor de talrijk opgekomen omstaanders het beseften gleed het schip het water in en dreef, gestuwd door een stormachtige wind, naar de steiger. Visserijaalmoezenier Corneillie ging onmiddellijk over tot de inzegening die in normale omstandigheden net voor de stapelloop plaats grijpt. Meter mevrouw Becaus, afgevaardigde-bestuurder van de Zeebrugse Visveiling, zag onder het goedkeurend oog van de peter, MBZ-voorzitter Fernand Traen, de champagnefles na de eerste poging al aan diggelen vliegen.

Grootste bokker

De Z.30 Westhinder van de gebroeders André, Hubert, Jacky, Eric en Willy Rappé is met zijn lengte over alles van 41 meter de grootste bokkentreiler van de vloot (breedte 9 m., diepgang 5,10 m). Het rekord van de BOU.319 Zeldenrust (40,25 m) heeft niet lang stand gehouden. Momenteel is de Westhinder echter niet het langste vaartuig van de Belgische zeevisserijvloot. In lengte wordt de Z.30 nog overtroffen door de IJslanders O.216 Henri-Jeanine (41,43 m., gebouwd in 1961 bij Beliard- Crighton in Oostende). De gesloopte IJslander O.81 John, jarenlang het vlaggeschip van de vloot, haalde zelfs 56,50 m.

De Z.30 is voorzien van een 1.200 MAK-motor, een boegschroef, trimtanks voor en achter, boomkorren met 14 m. reikwijdte, een hydraulisch aangedreven achttrommelwinch van Brusselle, een keerkoppeling van Reyntjes en een trekkabelkontrolesysteem van Marelec. Op de technische kenmerken komen we later terug ter gelegenheid van de officiële overdracht die binnen enkele weken voorzien is. (gw)

De bemanning van de nieuwe Z.30 met schipper-medeeigenaar André Rappé, stuurman en reserveschipper Gilbert Calus, machinist Patrick Rappé, hulpmachinist Chris Vandierendonck en de matrozen Patrick Walraevens, Ronny Meyers, Dirk Claes en Henri Vandierendonck. Scheepsjongen Frank Calus ontbreekt. (foto gw)

Een familiefoto van de gebroeders André, Hubert, Jacky, Eric en Willy in gezelschap van meter mevr. Becaus, scheepsbouwer Roger De Graeve en Armand Pien die peter was van het vorige schip. (foto gw)

Meter mevrouw Becaus en peter Fernand Traen voor het nieuwe schip. (foto gw)

De grootste bokkentreiler van de vloot na de tewaterlating. (foto gw)

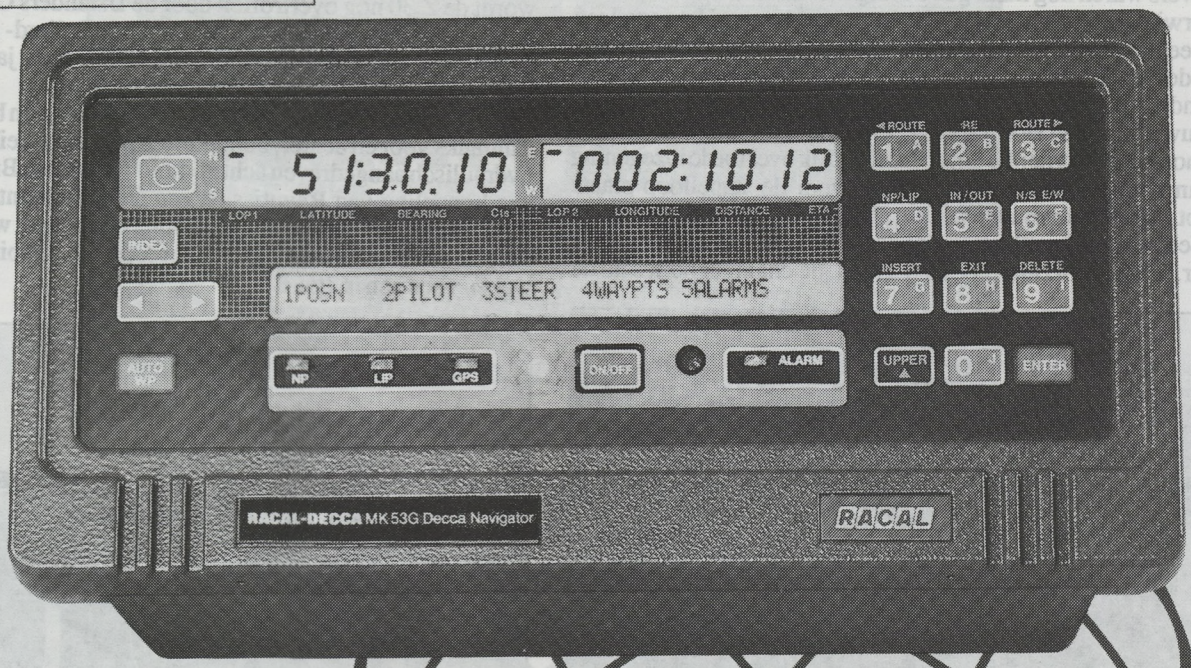
RACAL-DECCA

MK 53G

DECCA NAVIGATOR + GPS

TWEE IN EEN !

OMBOUWEN VAN UW MK 53 NAAR GPS + DECCA



INES N.V. S.A.

INES
telefoonnummers

050/ 54 47 55

059/ 32 34 01

Racal Marine Electronics — **RACAL**

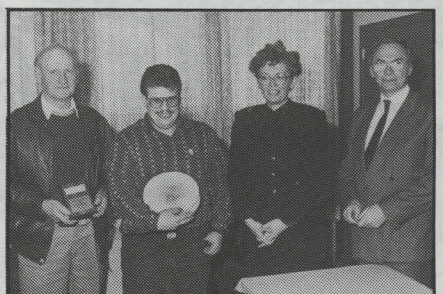
Z.V. huldigt verdienstelijkste reders en bemanningen

De groep gehuldigde reders, partners en bemanningsleden. (foto's gw)

De direktie van de Zeebrugse Visveiling heeft het niet bij een eenmalig initiatief laten zitten. Vorig jaar werd voor het eerst een huldiging georganizeerd waarbij de reders en de bemanningsleden van de vaartuigen met de beste besommingen in de bloemen werden gezet. Afgevaardigde-bestuurster mevrouw Becaus en haar echtgenoot-beheerder overhandigden op nieuw een herinneringsplaket aan de zaakvoerders die in 1989, het beste jaar sinds de privatisering van de Zeebrugse veiling, de hoogste besomming maakten. Vooraf herinnerde algemeen direkteur Freddy Pollet nog even aan het voorbije topjaar en liet de grootse toekomstplannen van de ZV niet onbesproken. Voor elk van de bemanningsleden was een herinneringsschaal voorzien.

In de verschillende kategoriën waren de beste besomminge voor de Z.12 Sabrina van Eric Dobbels uit Zeebrugge, de Z.554 Lucky Star II van de rederij Lucky Star uit Lissewege, de Z.41 Pieterjan van rederij Tornado uit Knokke-Heist, de Z.509 Telstar van rederij Telstar uit Knokke-Heist en de Z.69 De Kaper van rederij De Kaper eveneens uit Knokke-Heist.

Bij de gullevangers was de beste besomming gemaakt door de Z.554 Lucky Star II van reedster Christine Mestdag en haar zoon schipper Dirk Willemkens, bijgestaan door bemanningsleden Franky De Vriendt en Johnny Laseure.



De Z.41 Pieterjan van het redersduo Jozef Rappé en schipper Walter De Groote ontvingen de geschenken in de kategorie Kreefteputters.

De bokkentreiler Z.69 De Kaper van reder Bart Schiltz kaapte de prijs binnen in de hoogste kategorie. Schipper Remi Carton, bijgestaan door Rudi Schiltz, deelde in de eer.

Reder-schipper Eric Dobbels en zijn bemanningsleden Jan Baes en Jacky Van Torre hadden de hoogste besomming bij de garnaalvissers.

Bij de Eurokotters waren de herinneringsschalen voor reedster Nicole Pauwaert en haar schipper Georges Meyers van de Z.509 Telstar.

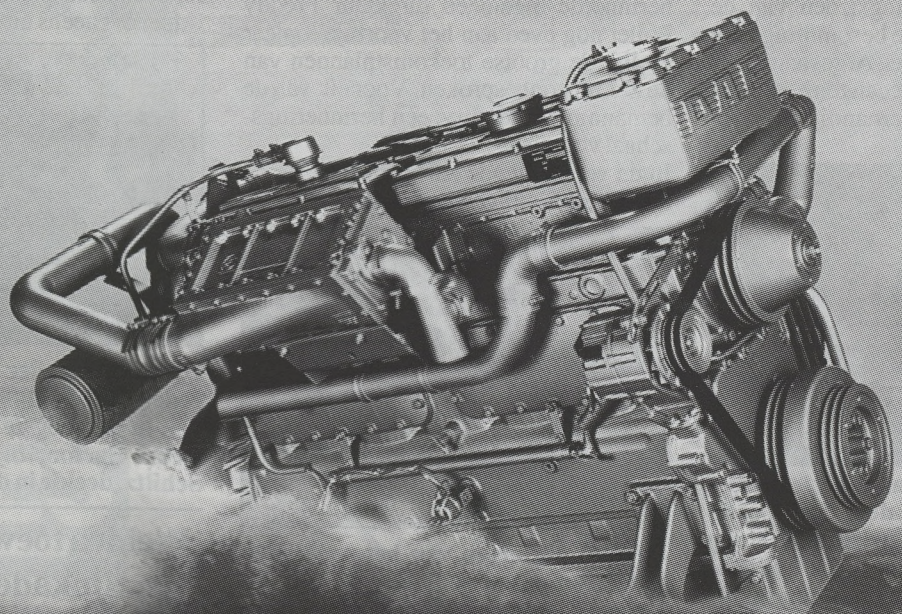
Weldra toewijzing nieuwe vismijnkade in Zeebrugge

Dit jaar wordt nog gestart met de aanleg van de nieuwe kade en de bouw van de nieuwe vismijn in Zeebrugge. De toewijzing van de bouwwerken voor de kade gebeurt op 26 april. De werken zullen nog dit jaar van start gaan. De ZV zal ook besprekingen voeren met de MBZ om de problematiek rond de oude zeesluis op te lossen zodat de vissers zo weinig mogelijk hinder ondervinden om de nieuwe ligplaatsen te bereiken.

Ook de bouw van de nieuwe veilingshal staat op het programma. De makettes zijn in de maak. De ZV wil dan ook zo snel mogelijk overgaan tot de realisatie van de bouwplannen op de Texaco-gronden in de achterhaven.

DAF DIESEL

STERK BETROUWBAAR EN VOORTVAREND



DAF

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

Seghers Oostende bouwt nieuwe Z.98

De Oostendse scheepswerf Seghers is gestart met de werkzaamheden voor een nieuwe bokkentreiler. Het betreft een vervangingsnieuwbouw voor de Z.98 'Op Hoop van Zegen' die naar het buitenland verhuisde. De nieuwe treiler voor Stanley Vantorre en zijn schoonbroer Dobbelaere wordt met een lengte van 33,58 m een stuk langer dan zijn voorganger. Het schip wordt 7,8 m breed met een holte van 4,17 m en krijgt een motor van 810 pk, wat een inlevering van tien procent aan vermogen betekent. Seghers bouwt het casco en neemt een groot gedeelte van het optuigen voor zijn rekening (plaatsing mast, roer, gieken) terwijl voor de ultieme fase voor het eerst samengewerkt wordt met de Zeebrugse Scheepswerf De Graeve (o.a. elektriciteit).
Voor de Scheepswerf Seghers betekent dit het eerste nieuwbouworder sinds de afwerking van de hektreiler O.154 Wilmar halfweg 1988. De laatste bokkentrieler die de werf verliet was de O.124 Fighter die eind oktober 1985 op proefvaart trok. (gw)

O.32 Vicky verkocht, O.35 Torbay te koop

Oud-basketbalspeler die, zoals in ons vorige nummer reeds gemeld, de O.500 'De Hoop' kocht heeft ondertussen het garnaalvaartuig O.32 'Vicky' van de hand gedaan. Niet eens een jaar geleden kocht hij de O.32 'Roland' van Arthur Lauwereins en bracht het voor rekening van de BVBA Alco onder de naam van zijn dochter in de vaart. De zakenman uit De Haan heeft ondertussen de zwaar getekende O.500 verworven en een flinke onderhoudsbeurt gegeven. De kleine O.32 werd van de hand gedaan aan Lorenzo Desmit, zoon van Oostendse reder Lucien Desmit die de O.29 Broodwinner en O.190 Renilde exploiteert.
Ondertussen is ook bekend dat Filip Corneillie uitkijkt naar een koper voor de O.35 Torbay die reeds een paar maand aan de kaai ligt. Het vaartuig stond enkele jaren geleden in de belangstelling. De O.35 werd samen met de O.83 Surveyer na het failliet van de rederij De Zeester in Spanje ingezet en ambtshalve van de officiële lijst geschrapt. De O.35 keerde anderhalf jaar later terug en werd opnieuw opgenomen in de Belgische zeevisserijvloot.

Nieuwe motor voor N.700

Op de Breskense Scheepswerf kreeg de Nieuwpoortse bokkentreiler N.700 'Alex' een nieuwe Cumminsmotor van 300 pk ingebouwd ter vervanging van de 240 pk-diesel. Tevens wordt het schip van Ronny Vanhoutte voorzien van een nieuwe schroefas en een Van Voorden-schroef. De onderhoudsbeurt gaat gepaard met een revisie van de winch en de vervanging van de keerkoppeling.

VLI.30 wordt Bounty 2

De Oostendse rederij voor sportvisserij heeft het Nederlandse vaartuig VLI.30 'Elisabeth Maria' overgenomen om het in te zetten als Bounty 2. De bokkentreiler met een casco uit 1971 en aangedreven met 1.800 pk werd op de scheepswerf Padmos in Stelledam aangepast voor het gebruik met 69 passagiers. De motor werd afgesteld op 750 pk en de eerste zeereisjes liggen al achter de rug.
De rederij Bounty beschikt nog over de Bounty 1 (ex-SCH.34), goed voor 47 gasten en de Bounty 4, die echter niet meer voor de sportvisserij in gebruik is.
Ook de ex-TH.29 die reeds bedrijvig is in de sportvisserij zou naar ons land komen. Na de nodige verbouwingen zou het vissersvaartuig naar Nieuwpoort komen.

Aanvoer en besommingen 1989

Visaanvoer op dieptepunt

Een blik op bijgaande grafiek (zie volgende bladzijde) maakt drie zaken duidelijk. Eerst en vooral het belang van de tongvisserij die meer dat veertig procent van de totale jaarbesomming oplevert. Secundo dat de scholaanvoer goed is voor vierendertig procent van de totale aanlandingen. Tertio leert de grafiek dat schol, kabeljauw en tong de zeevisserij overeind houden. Deze drie populaire vissoorten maken zestig procent van de aanvoer uit en tweederden van de totale opbrengst. De vaststelling is niet nieuw. Ook cijfers van de voorbije jaren weerspiegelen dezelfde verhoudingen.

1989 leverde in eigen havens de laagste hoeveelheid vis op sinds vele jaren. Onmiddellijk na de oorlog voerde de Belgische zeevisserijvloot nog meer dan 70.000 ton vis aan (1946-47). Sindsdien ging het met het aanvoergewicht geleidelijk bergaf. De laatse jaren waren de slechtste op gebied van aanvoer. De cijfers liegen er niet om:

1950 53.180 ton
1960 47.569 ton
1970 46.392 ton
1975 38.317 ton
1980 32.763 ton
1985 35.556 ton
1986 31.317 ton
1987 32.079 ton
1988 32.311 ton
1989 30.292 ton

Vorig jaar werd een dieptepunt bereikt. De vangstvolumes per zeedag wijzen trouwens in dezelfde richting. De gemiddelde opbrengst per zeedag bedroeg 750 kg. De vissers mochten zich gelukkig prijzen dat het aandeel van de duurdere vissoorten verbeterde. Daardoor bleef de totale besomming in eigen havens boven de drie miljard, maar bleef nog 193 miljoen verwijderd van de rekordbesomming van 1987.

Per zeedag nam de aanvoerwaarde toe tot 75.500 frank. Tijdens het rekordjaar '87 was dat nog 82.500 frank . De opbrengst ligt dus hoger dan enkele jaren geleden (62.700 in '82; 68.700 in '83 en 64.500 in '84).

Toch goed jaar

Uit wat volgt blijkt dat 1989 al geen slecht visserijjaar was. De grote vrees dat het jaar niet zou uitgevist worden was weliswaar gegrond maar op de sluiting van enkele belangrijke visgronden na kon de visserij tot de jaarwisseling doorgaan. De tongaanvoer kon zich na de minderaanvoer in '88 naar het einde van het jaar toe opnieuw herstellen. Door de prijstoename was de tongopbrengst goed voor 1,26 miljard of 41 procent van de totale aanvoerwaarde.

Na de toegnomen scholvangsten van de laatste jaren moest vorig jaar wat terrein worden prijsgegeven. Hier was echter geen sprake van een prijstoename waardoor de tien miljoen kilogram pladijs (1 miljoen kg minder dan vorig jaar) een daling van de scholopbrengst van honderd miljoen frank veroorzaakten.

De kabeljauwvangsten vielen echter met dertig procent terug. Een kleine prijstoename maakte dat de besomming in mindere mate achteruit moest.

Tenslotte nog vermelden dat de duurdere soorten als tarbot en zeeduivel een meerbesomming opleverende die volstond om het verlies van de kabeljauw te kompenseren.

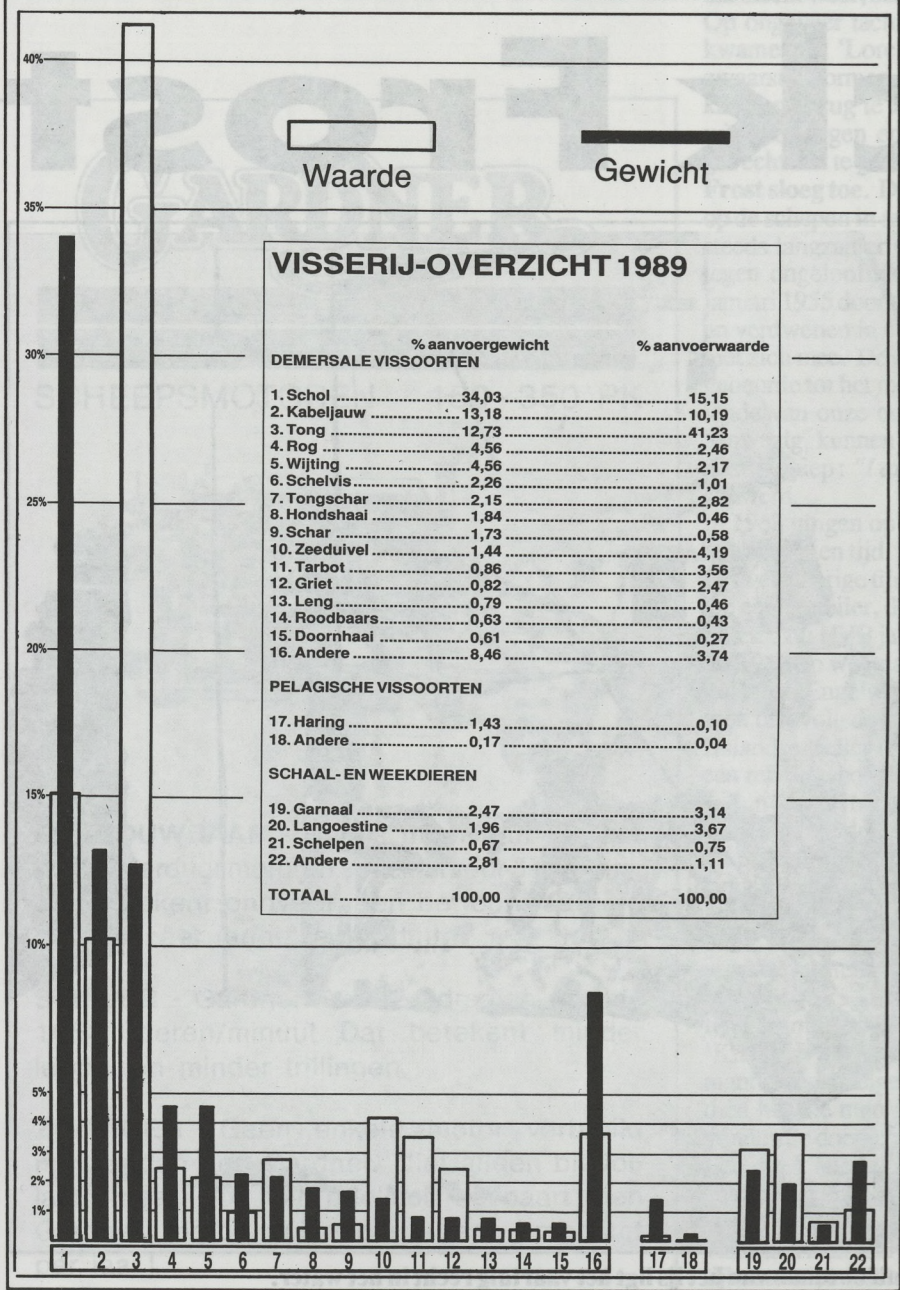
Op te merken valt dat de schijnbare enorme toenamen van de pelagische vangsten niet veel voorstellen. De haringvisserij werd opnieuw nog nauwelijks beoefend.

Wat de schaaldieren betreft kwamen er wel mooiere resultaten op het bord. Maar in het licht van de terugval vorig jaar betekent de stijging dat het peil van 1988 lichtjes overtroffen wordt.

Het vergelijkend overzicht van de vangsten vorig jaar ten opzichte van '88 ziet er als volgt uit:

	AANVOER (in ton)	VERSCHIL t.o.v. '88	BESOMMING (x 1.000 fr.)	VERSCHIL t.o.v. '88
DEMERSALE VIS				
1. Tong	3.857	+15%	1.255.292	+20%
2. Kabeljauw	3.991	-30%	310.189	-20%
3. Schol	10.307	-9%	461.381	-18%
4. Rog	1.383	-6%	74.992	-1%
5. Wijting	1.381	-24%	66.086	-11%
6. Schelvis	685	+48%	30.622	+40%
7. Tongschar	652	-15%	85.935	-2%
8. Hondshaai	557	+7%	13.899	+14%
9. Schar	3.523	-37%	17.685	-18%
10. Zeeduivel	435	+75%	127.557	+74%
11. Tarbot	260	+19%	108.598	+26%
12. Griet	249	-9%	75.316	+1%
13. Leng	239	-14%	13.924	-4%
14. Roodbaars	192	-49%	13.245	-43%
15. Doornhaai	185	+43%	8.159	+22%
16. Andere	2.563	+8%	113.725	+17%
Demersale vis	27.460	-9%	2.776.604	+4%
PELAGISCHE VIS				
17. Haring	432	+10.573%	3.125	+2.234%
18. Andere	51	+90%	1.059	+101%
Pelagische vis	483	+1.469%	4.184	+534%
SCHAAL- EN WEEKDIEREN				
19. Garnaal	750	+51%	95.652	+46%
20. Langoestine	483	+11%	111.626	+15%
21. Schelpen	263	-8%	22.792	-4%
22. Andere	851	-3%	33.805	+7%
Sch. en weekd.	2.348	+12%	263.875	+21%
TOTAAL	30.292	-6%	3.044.663	+6%

☞



VISSERIJ-OVERZICHT 1989

	% aanvoergewicht	% aanvoerwaarde
DEMERSALE VISSOORTEN		
1. Schol	34,03	15,15
2. Kabeljauw	13,18	10,19
3. Tong	12,73	41,23
4. Rog	4,56	2,46
5. Wijting	4,56	2,17
6. Schelvis	2,26	1,01
7. Tongschar	2,15	2,82
8. Hondshaai	1,84	0,46
9. Schar	1,73	0,58
10. Zeeduivel	1,44	4,19
11. Tarbot	0,86	3,56
12. Griet	0,82	2,47
13. Leng	0,79	0,46
14. Roodbaars	0,63	0,43
15. Doornhaai	0,61	0,27
16. Andere	8,46	3,74
PELAGISCHE VISSOORTEN		
17. Haring	1,43	0,10
18. Andere	0,17	0,04
SCHAAL- EN WEEKDIEREN		
19. Garnaal	2,47	3,14
20. Langoestine	1,96	3,67
21. Schelpen	0,67	0,75
22. Andere	2,81	1,11
TOTAAL	100,00	100,00

Te Koop
Eurokotter, bouwjaar 1986.
Nieuwe motor (1989).
Z.w.: 059 / 32 17 23

Te koop: frigotoog en inox tafeltoonbank met koeling
Tel: 058 / 23 50 84

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 hiebovenstaande rooster in te vullen. Indien ze alles gezegd krijgen in de bovenste regels dan is de advertentie gratis. Als ze méér willen meedelen dan moeten ze maar onze publiciteitstarieven aanvragen. Vul vandaag nog deze strook in, één letter per vak en één vakje tussen elk woord. Pas op, dit aanbod is éénmalig. Dus, haast u!

Stuur deze strook op naar de redaktie van Het Visserijblad, H. Baelskaai 2 te B-8400 Oostende. Doe het vòòr de 20ste van de maand en uw zoekertje verschijnt in de e.k. editie van Het Visserijblad.

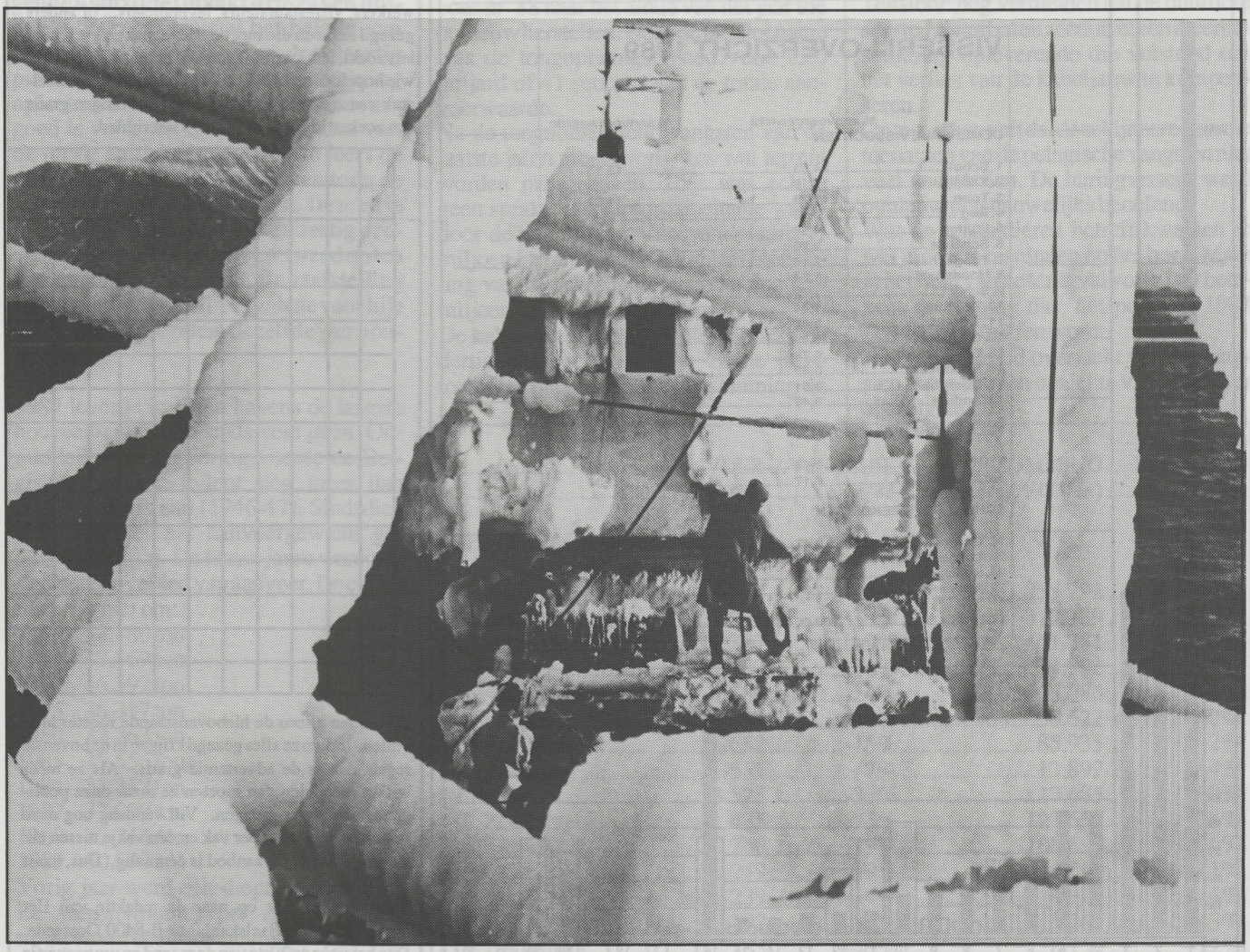
Naam :

Adres :

n.v. quintiens

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE
GROOTHANDEL ELECTRICITEIT
SIEMENS - BBC - TELEMECANIQUE - DANFOS - ELIN - RADIUM - BOSCH
KIELBANKSTRAAT 6, 8380 ZEEBRUGGE – (050) 54 41 72 „DAY AND NIGHT SERVICE"
INSTALLATIE / herstelling / onderhoud / electrische- en electronische schakelborden
overhaal en herwikkelen van motoren uit voorraad: el. motoren, kabel, onderdelen

Black Frost



De O.81 in de baai van Reykjavik. Reeds half ontdaan van het ijs ligt het vaartuig recht in het water.

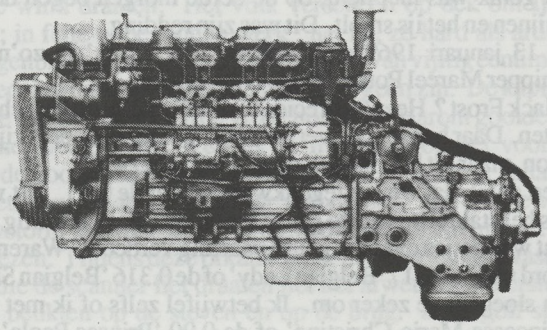
Deze maand wordt in onze rubriek een onderwerp behandeld dat bij heel wat oud-IJslandvissers sterke verhalen zal losweken. De vissers die er maar een schijntje van meemaakten zullen beamen dat we geen fabels vertellen. Het toont tevens het flegma van de toenmalige Engelse zeelieden.
Voorvallen met vaartuigen die door de Black Frost overvallen zijn, zijn bij ons minder bekend, doch in Hull en Grimsby (Groot-Brittannië) die traditioneel, tot aan de laatste kabeljouwoorlog met IJsland in 1975, een ontzaglijke IJslandvloot bezaten, zijn er veel ongevallen met dramatische gevolgen gebeurd.
Wat verstaat men eigenlijk onder 'Black Frost'?
'Black Frost' is de verzamelnaam voor het samengaan van orkanen, met ijzige temperaturen, die het zeewater opzwiepen en als ijs vastzetten op de vaartuigen. Als een orkaan twee tot drie dagen woedt kan de ijsvorming enkele tonnen op het vaartuig vastzetten, zodat het zwaartepunt te hoog komt te liggen waardoor het schip uit zijn evenwicht raakt en zinkt. Komende van over de Noordpool, razen de winden vanuit de Davies Straat langs de kusten van Groenland naar IJsland.

Hull

Zowel in 1955 als in 1968 woedde de Black Frost als een blizzard; op dergelijke wijze zond het een aantal vissersvaartuigen de dieperik in.
In de vroege morgen van 23 januari 1955 riep de H.106 'Kingston Garnet' over de radio dat hij gevangen zat in een vliegende storm, zo'n 100 mijlen ten noordoosten van de IJslandse North Cape, met zijn korre in zijn schroef. Alle vaartuigen die deze gronden bevisten waren gaan schuilen in een fjord te Riker Huk. De schipper van de schuilende treiler H.455 'Lorella' wou uitvaren om assistentie te verlenen, maar zijn kapotte radar vond hij een handicap om in dit weer zee te kiezen. Hij pleegde overleg met zijn vrienden, schippers van de hem omringende treilers. De schipper van de H.135 'Roderigo' besloot met hem mee te gaan. Beiden zouden op zijn radar opereren.
Zoals het dikwijls gebeurde in gevallen van nood werden ook hier de hulpbehoevenden gered en gingen de redders ten onder.
Op 24 januari kon de 'Kingston Garnet', na halsbrekende toeren, zijn schroef vrij krijgen en bereikte na een moeilijke vaart in

GARDNER

SCHEEPSMOTOREN 150 - 350 PK



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

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

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

WIE NU INVESTEERT KIEST GARDNER

SPECIAAL VOOR UW EUROKOTTER :

GARDNER YT 300

300 PK Continu bij slechts 1650 toeren/minuut

Hunter

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

VRAAG ONZE DOKUMENTATIE

bar slecht weer, een IJslandse fjord als onderkomen.
Op ongeveer tachtig mijlen ten noordoosten van North Cape kwamen de 'Lorella' en de 'Roderigo' terecht in één van de zwaarste stormen van deze eeuw. De vaartuigen zagen geen kans om terug te keren. De storm dwong hen de steven in de wind te leggen en zo, al rollend en stampend, het ongelijke gevecht aan te gaan om hun schepen recht te houden. **De Black Frost sloeg toe.** De ijsmassa's begonnen zwaarder en zwaarder op de schepen in te werken. Na overslaande golven kwamen ze steeds langzamer terug recht. Na een gevecht van drie dagen tegen ongelooflijk zwaar weer, sloegen beide treilers, op 26 januari 1955 door tonnen ijs overweldigd, de één na de ander om en verdwenen in de golven. Ze sleurden samen veertig vissers met zich mee. De marconist van de 'Roderigo' beschreef wat er gebeurde tot het moment dat zijn vaartuig kapseisde. Verschillende van onze oud-IJslandvissers, toen in IJslandse wateren aanwezig, kunnen met ons meegetuigen hoe de radioman over de radio riep : *"I am going over. I am going over"* ... waarna het stil werd.
In 1968 gingen op gelijkaardige wijze drie vaartuigen verloren in drie weken tijd. De eerste tijdens een windkracht-tien-storm; de twee overige tijdens black froststormen.
De eerste treiler, de H.223 'St. Romanus' (onze ex-0.298 'Van Dijck', zie HVB januari en februari 1989) verdween op 11 januari 1968 op weg naar zijn visgronden ter hoogte van de Noorse kust. De Engelse pers noemde hem de 'Silent Trawler' omdat men een volledige week niets van het vaartuig vernam, tot een IJslandse treiler (een bron zegt een Deense treiler) een vlot en een reddingsboei van het schip vond. Twintig vissers verloren er hun leven. Men nam aan dat het samengaan van de storm en een grondzee de ondergang van de treiler bewerkstelligde.
De trotse treiler H.591 'Kingston Peridot' verdween op 26 of 27 januari 1968. Het vaartuig toog huiswaarts. Het had afgesproken met een vaartuig van dezelfde rederij, de H.588 'Kingston Sardius', hem te vervoegen op de Kiolson Bank om dan samen op de markt te komen in de thuishaven Hull. De afspraak was gepland op 26 januari. Het vaartuig kwam echter terecht in een black frost storm. Op 25 januari seinde de 'Kingston Peridot' aan de 'Kingston Sardius' dat ze enkele uren stil lagen omdat de bemanning het aangevroren ijs van dek moest wegkappen. Sindsdien hoorde men niets meer van het vaartuig. Twintig zielen vonden de dood.
Een week later, op 4 februari 1968, zonk de H.61 'Ross Cleveland'; Het vaartuig viste ten noordwesten van North Cape. De weerdiensten hadden een storm voorspeld en alle vaartuigen vluchtten naar Isafjordur om er te schuilen voor een onbeschrijflijke storm, misschien wel de ergste uit de analen van de plaatselijke geschiedenis. Het vaartuig zwiepte op en neer op huizenhoge golven. De schipper probeerde een fjord te bereiken. Regelmatig moest hij zijn vaartuig voor de wind leggen om de bemanning de kans te bieden zoveel mogelijk ijs los te kappen en over boord te gooien.
Zo gebeurde het ook een vijftiental mijl buiten de IJslandse kust. De ene na de andere ging de bemanning wegens de te grote koude terug binnen. Alléén stuurman Harry Eddom bleef met de moed der wanhoop voortkappen. Toen ook hij echter naar binnen wou vond hij, door de massa ijs, alle deuren dichtgevroren. Hij geraakte er niet meer in. De rest van de bemanning zat opgesloten in het eigen vaartuig. Om zich tegen het weer te beschermen zocht hij een onderkomen in één van de reddingsboten die hoog op het achterdek in hun 'davits' hingen.
In Isafjord volgden de schuilgegane treilers de belevenissen van de 'Ross Cleveland' op hun radar. Ze wilden helpen maar geraakten door het uizonderlijke barre weer de fjord niet uit. Beeld uzelf eens in aan boord van de treiler. Het vaartuig legt zich regelmatig op zijn zij en blijft een paar sekonden liggen. Die sekonden duren ontzettend lang. Zal het vaartuig zich rechten of draait het om. Wat voelt de bemanning : berusting, paniek, kameraadschap? Worden er verwijten gestuurd naar de schipper,

slaan de zenuwen door, proberen ze aan niets te denken ? Wie zal het ons zeggen. De schippers zagen hun kollega ook van de radar verdwijnen. Toen schipper Phillip Gay ondervond dat zijn schip steeds meer moeite had om terug recht te komen, riep hij naar zijn kollega's : *"Ik ga onderste boven. Doe de groeten van mij en heel mijn bemanning aan onze vrouwen en familie's."* De H.61 kapseisde drie mijlen buiten de vuurtoren van Akranes Light. De stuurman had het onheil zien aankomen en had de reddingsboot losgesneden. De boot bleef drijven. De wind woei hem naar de kust. Hij werd gered. Zijn achttien vrienden zijn samen met hun vissersschip op zee gebleven.

In drie weken tijd verloren achtenvijftig Hullse vissers het leven. Heel wat vrouwen werden weduwe en kinderen bleven vaderloos achter. Dit bracht in de Hullse visserswijk 'Hessle Road" een paniekreaktie teweeg. De vissersvrouwen verzamelden zich de maandag na de ondergang van de 'Ross Cleveland' op de kaden van het (nu gedempte) St. Andrews Dock om te verhinderen dat hun mannen uitvoeren. Ze eisten meer veiligheid. Slechts twee vaartuigen van de acht geplande afvaarten kozen zee. Naast de belofte tot heel wat nieuwe veiligheidsmaatregelen, koelde het protest slechts nadat een maatregel werd uitgevaardigd die bepaalde dat alle treilers gedurende de wintermaanden dagelijks kontakt moesten opnemen met een visserijwachtschip (een soort moederschip) om hun toestand mede te delen en te melden dat het vaartuig ook daadwerkelijk afvoer.

Alle achtenvijftig vissers werden gezamenlijk herdacht tijdens een plechtigheid in de 'Holy Trinity Church' te Kingston-upon-Hull op 3 maart 1968.

Bij ons

Ook bij ons zijn er IJslandvissers die over Black Frost kunnen meepraten. In 1955 kwam de 0.236 'Henriette' in een black froststorm terecht. De storm manifesteerde zich in een mist vol ijsdeeltjes. In 'geen tijd' waren de stalen kabels zo dik als een arm. Er was een ijsmassa van aan de ramen van de brug over de lier tot aan de voorste luikdeksels. De lier was niet meer zichtbaar. Alle deuren waren dichtgevroren. Warm water over de dorpels gieten hielp niet. Het koelde te vlug af en de deuren vroren nog harder dicht. Men moest een ruit van een brugdeur kapotslaan om verse lucht in het vaartuig te krijgen. Om het schip van binnen warm te houden sloot men het potdicht af maar tijdens zijn eerst black frostervaring ondervond de schipper dat men best een deur van de brug openlaat zodat men nog naar buiten kan indien nodig. Wegens de ijsvorming werd het vaartuig zwaarder en zwaarder. Door het rollen ging het schip over bak- en stuurboord. Het bleef echter langer liggen dan gewoonlijk. De schipper voer met het vaartuig naar de rand van de cycloon. Het geluk was met hem; op de derde morgen begon de zon te schijnen en het ijs smolt. Dit was zijn redding.

Op 13 januari 1969 verzeilde de 0.81 'John' in zo'n storm. Schipper Marcel Pots vertelde zijn verhaal.

"Black Frost ? Het was precies een wolk die ze op het schip neerzetten. Daar heb je geen verweer tegen. De IJslanders zijn ijs gewoon, maar dit hadden ze ook nog nooit gezien."

"Een geluk dat we het tegenkwamen met de 0.81. Dit vaartuig was het stabielste van de ganse vloot. Honderdzeventig ton mazout was netjes over het ganse vaartuig verdeeld. Waren we aan boord van de 0.317 'Belgian Lady' of de 0.316 'Belgian Skipper', dan sloegen we zeker om. Ik betwijfel zelfs of ik met de 0.85 'Princesse Marie-Christine' of de 0.90 'Prinses Paola' zou teruggekeerd zijn."

In 1969 bevisten de Belgische treilers de noordwestelijke visgronden van IJsland. De 0.81 'maolde' ter hoogte van Stalberg,

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

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

een vijftigtal mijl in zee, op weg naar de visgrond Figural. Marcel had al over de Black Frost gehoord, maar nog nooit gezien. Hij luisterde iedere morgen naar het officiële weerbericht. Die ene morgen niet. Gewaarschuwd, zakten alle treilers af naar Isafjord; de O.81 voer NNW, onwetend het gevaar tegemoet. Halfweg de morgen kwam de 'John' in een orkaan van 11 tot 12 beaufort terecht, bij een temperatuur van -13° C. De Black froststorm manifesteerde zich als een potdikke mist. De lage temperatuur zette ijsdeeltjes vast. Op een tijdspanne van één uur was het gehele schip overdekt. Let wel, het ijs kwam niet van het buiswater, maar wel door de mist en het rondvliegend ijs. Daarbij beukte de ene golf na de andere over het vaartuig.

Door het oog van de naald

Zich bewust van de ernstige toestand liet Marcel het vaartuig voor de wind draaien. Het volk verscheen op dek om ijs te kappen; in feite onbegonnen werk : het ijs, zo hard als arduin, vroor ogenblikkelijk terug vast. Een laag ijs van vijftig centimeter dikte bedekte het voorschip. Kappen had geen zin. De kapitein beval de loospoorten open en vrij te houden. Daarom gooiden ze het visnet overboord. Wegens de massa ijs op het voordek vroren de voorste loospoorten vast; alléén de poorten vanaf de brug lieten water door. De radar verbrandde. Bij een gewone sneeuwstorm laat men de radar altijd draaien opdat hij niet zou vastvriezen. Tijdens deze orkaan vroor de radarvleugel vast; de motor die de scanner liet draaien liet het afweten. Metershoge golven beukten op de steven en op de brug. Zo'n golf sloeg zeven van de negen voorste brugvensters weg. De volgende had de bakboordbrugdeur mee. Nog een sloeg alle antennes en kleinere apparaten op de brug weg, een golf sloeg een matroos tegen de wand en verwondde hem zwaar, een andere matroos sloeg met zijn bil tegen de knop van een radiator wat hem een gapende wond van 15 cm opbracht. De achtermast brak door, binnenstromend water deed alle apparaten in de brug (diepmachine, radio, enz.) uitvallen. Centimeters water in de brug zocht zijn weg langs de trap naar beneden. Gelukkig bleef de elektrische stuurinstallatie werken. Marcel besefte dat de orkaan zijn vaartuig zou verslinden als hij vòòr de wind bleef zwalpen. Langzaam keerde hij zijn schip en vatte de terugtocht aan richting Reykjavik, een lange honderd en tien zeemijlen zuidoostelijke koers.

Hij kreeg nu de zee en de wind, die uit het Westen woei, dwarszee op stuurboordzijde. De scheepsjongen, een jongen uit Blankenberge die zijn eerste reis deed (Marcel heeft hem nadien niet meer teruggezien in de visserij), vroeg aan de schipper : *"Wat zal er nu gebeuren ?" "Lees je akte van berouw, de rest zullen we wel zien"*, was zijn antwoord. Na iedere 'zee' lag het vaartuig op zijn bakboordzijde en ging te ver over. Om bakboordzijde lichter te krijgen en stuurboordzijde als tegengewicht te laten funktioneren, pompte de motorist Charly ..... (een Canadees afkomstig uit Newfoundland) dertigduizend liter mazout in zee. Ondertussen liet de orkaan het vaartuig niet los. Regelmatig beukten de golven tegen de romp en de "skyline' en sloegen na verloop van tijd alle patrijspoorten aan stuurboord stuk. Om een paar windvrije plaatsen te kreëren in de brug nagelden matrozen een paar jutezakken voor de open gaten van een aantal vensters. Zo vocht Marcel tot in de baai van Reykjavik, waar hij om 20u00 's avonds aankwam. Al die tijd stond hij aan het roer. Zijn handen en voorarmen waren gezwollen van de kou. De 0.81 werd afgemeerd met meertouwen, 'weiers' en deklopers op vijf punten : het vaartuig lag immers zwaar en de wind had er vat op. Een paar uur later braken de vijf meertouwen door. De schipper richtte zijn vaartuig met zijn steven op de kade en sloeg licht vooruit om het vaartuig ter plekke te houden tot nieuwe touwen gesplitst waren om te kunnen aanmeren.

In de baai van Reykjavik lag een Brits fregat. De kommandant ervan zag de dramatische toestand van de 'John' in. Hij bood hulp aan. De gekwetsten bracht hij naar het ziekenhuis in de stad. Zeven Engelse matrozen hakten met speciale kapmessen het ijs los. Om het uur werden ze afgelost. Zo werd zestien uur gekapt. Toen het schip voor de tweede maal veilig en wel aangemeerd lag zakte de schipper in elkaar. De kommandant liet hem overbrengen naar de ziekenboeg van zijn oorlogsschip. De schipper werd er twee dagen verzorgd.

Toen iedereen bekomen was, het weer geluwd en het schip volledig vrij gemaakt dacht Marcel terug aan vissen. Zijn bemanning had nog geen frank verdiend. Het visserschip werd gelapt en getapt, de reservekorre aangeslagen en de rest van het tuig visklaar gemaakt. Door de afgeknapte achtermast had het vaartuig geen tweede toplicht en kreeg het van de IJslandse autoriteiten geen toelating uit te varen. Eigenaar Raymond Bauwens trof persoonlijk een regeling met de verzekering zodat de 'John' toch kon uitvaren. Na zes dagen Reykjavik voeren het Engelse fregatschip en de 0.81 samen uit. De eerste zette zijn missie verder, de tweede toog naar de visgronden. Jean-Pierre Vermeersch, de zwaar gekwetste matroos, werd per vliegtuig naar Oostende overgebracht. Na vijf dagen vissen sloeg zeewater door een kapotte patrijspoort en verbrandde de dynamo van de lier. Het vaartuig werd gedwongen zijn reis te onderbreken en naar huis terug te keren.

De rederij stuurde een plechtige dankbrief naar de Britse Admiraliteit. De IJslandse kranten 'Morgunbladid' en 'Timinn' besteedden bladzijden lang aandacht aan het uitzonderlijk gebeuren. Alles samengenomen kwam de vijftienkoppige bemanning, de meesten echte visbakratten, er nog goed vanaf.

Daniël Pots

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

De waarheid over het aangespoelde scheepswrak te De Haan

Als gevolg van de voorbije stormperiode spoelde een flinke homp scheepswrak aan iets voorbij Vosseslag te De Haan. Op dinsdag 6 februari werd het wrak bezocht door Marcel Vermoote en Willem Lanszweert, beiden verbonden aan het Nationaal Visserijmuseum, in gezelschap en op uitnodiging van de heer hoofdingenieur-direkteur Verslype van het Ministerie van Openbare werken, dienst der kust.

Houdt de dief!

Ondertussen was er van het wrak al een en ander ontvreemd. Men had er zowaar een traktor en zware kettingzagen gebruikt om stukken hout weg te zagen. Er werd ons tevens verteld dat een anker was meegenomen. Uit diverse bronnen vernamen we dat het een stokanker betrof.
Bij een stokanker kan de stok doorgehaald worden en naast de ankerschacht aangebracht. Hierdoor kan met het anker vrij gemakkelijk bergen. Het schip waarvan het wrakstuk aanspoelde dateert vrijwel zeker van een tijd toen dergelijke stokankers nog niet in gebruik waren. Te oordelen naar de grootte (naar inlichtingen van mensen die het anker hebben gezien) van het verdwenen anker kan dit anker ook niet tot het wrak hebben toebehoord. Daar was het te klein voor in verhouding tot de wrakstukken.

Zonde

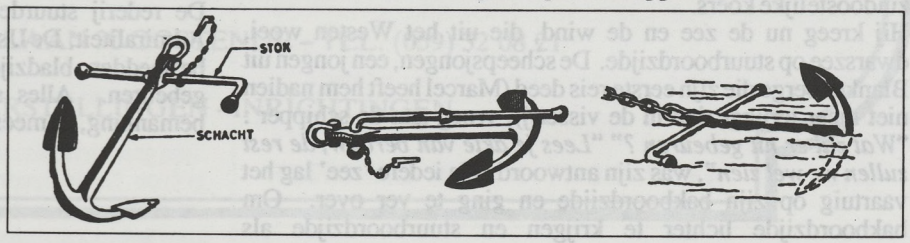
Doodzonde is het wanneer stukken door de zee prijsgegeven zomaar weggegraaid worden. Vondsten en restmateriaal kunnen ons immers heel wat bijbrengen in verband met de geschiedenis. Als voorbeeld kunnen we het *Schip van Brugge* vooropzetten. De wrakstukken van dit vaartuig werden blootgelegd in 1899 en bestudeerd. Het studiewerk resulteerde uiteindelijk in heel wat gegevens in verband met de scheepsbouw en de vaartuigtypes die rond het begin van onze tijdrekening werden gebruikt. Indien de vinders van het wrak het hout door de schoorsteen hadden gejaagd was een schat aan informatie verloren gegaan. Zo kunnen we als tweede voorbeeld het schedelstuk van een grijze walvis uit de verzameling van het Visserijmuseum voorstellen. Dank zij visser *Segher Lycke* van Nieuwpoort en de Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum kwam het stuk in het visserijmuseum terecht. Het been werd onderzocht en gedateerd. Het wordt nu aangezien als hét bewijsstuk dat de grijze walvis nog in de Noordzee voorkwam in het begin van onze tijdrekening. Visser *Lycke* had het been evengoed onmiddellijk in zee kunnen terugwerpen doch hij wist beter !

Vaststellingen voor beginners

Er werd vastgesteld dat het wrakstuk niet van een vissersvaartuig afkomstig is, wat aanvankelijk in de pers werd beweerd. Het betreft een uitermate zwaar en stevig gebouwd vaartuig.
Na kontakt met het gemeentebestuur van Koksijde, eigenaar-beheerder van het visserijmuseum, werd, om diverse redenen, afgezien van overbrenging van het wrak of een gedeelte daarvan naar het museum:
- In het visserijmuseum worden visserijgebonden stukken bewaard. Er wordt gepoogd om deze beleidsoptie zoveel mogelijk te volgen.
- Het wrakstuk is zeer groot, wat niet alleen moeilijkheden in verband met transport met zich meebrengt, maar ook het tentoonstellen ter plaatse moeilijk maakt. In het visserijmuseum is niet voldoende exportruimte voorhanden en het wrak kan onmogelijk buiten bewaard worden.
- De konserveringstechnieken van hout dat zeer lang op de zeebodem lag zijn zeer kostelijk en bijzonder groot voor een stuk van deze afmetingen.
Toch verdiende het wrak alle aandacht. Op vrijdag 9 februari werd het andermaal bezocht; dit keer door *Marcel Vermoote*, *Danny Pylyser* en *Willem Lanszweert*, allen verbonden aan het visserijmuseum.
Het wrak werd opgemeten en in tekening gebracht en er werden heel wat foto's gemaakt. Met behulp van een kettingzaag werd een stukje spant, met daaraan een stuk buitenhuidsplank, losgezaagd. Het materiaal werd voor verder onderzoek meegenomen.

Vaststellingen voor gevorderden

Het bodemvlak, zoals het op het strand werd teruggevonden, was volledig vlak. Het wordt gevormd door de huidbetimmering en door zware dwarsscheepse balken of liggers. We gebruiken het woord ligger omdat we menen met een platbodem te maken te hebben. Van een kiel werd geen spoor teruggevonden. Heel merk- ☞



Wil de ankerdief ons laten weten of het wel degelijk zo'n exemplaar betreft?

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

Te zwaar om in één keer mee te nemen. (foto gw)

waardig is de zeer stevige en zware konstruktie. De liggers bevinden zich vrijwel tegen elkaar. Ze liggen hooguit 1 tot 5 cm. uit elkaar. Er is geen vaste regelmaat in deze tussenafstanden. Op bepaalde plaatsen lagen ze zelfs helemaal tegen elkaar.
In het woordenboek van Scheepsbouw (B.J.Tidemans-1861) lezen we:
"Een over de kiel doorgaand spant heeft in het midden, waarmede het op de kiel staat twee wrangen. Deze wrangen zijn gewoonlijk uit krommerplaten van 28 of 26 Ned. duimen dikte gezaagd en voor en tegen elkander gebout; en een derzelve is met een bout aan de kiel bevestigd, terwijl de andere vastgemaakt wordt door een bout, die door zaathout en vrang tot in de kiel komt."
en verder:
"De ene vrang heeft dan de lange zijde aan stuurboord, de andere aan bakboord, en hierdoor ontstaat reeds dadelijk goede verscherving van de stuiken der houten, die een spant vormen. Op de lange zijde der vrangen volgen in het spant oplangers en de korte stut; op de korte zijde volgen buikstukken en de lange stut."
Volgens bovenstaande tekst bestaat een spant uit twee tegen elkaar geplaatste en aan elkaar vastgemaakte vrangen.
Het aangespoelde stuk scheepswrak heeft zeer duidelijk een kompleet andere konstruktie.
Er is een korte ligger met een lengte van 5,20 m. en er is een lange ligger die gevormd wordt door twee balken, elk met een lengte van 3,5 m. Het geheel van de uiteinden van korte en lange liggers vormen als het ware een kam waar de buikstukken in passen. Een soort vertanding die de stevigheid van het vaartuig zeer zeker ten goede komt.
Aan de hand van liggers, buikstukken en oplangers kunnen we de breedte van het vaartuig min of meer bepalen.
Het bovenzicht van de oplangers is 1 meter.
De langste ligger meet 2x3,5=7 meter.
We komen dus op een breedte van 7 + (2x1m.)-(de andere zijde van het vaartuig heeft uiteraard ook oplangers); of 9 meter.
Het bovenzicht van de buikstukken is 1,70 m. De korte ligger meet 5,20 m. De breedte wordt dus 5,20+(2x1,70)=8,60 m. Oplangers en buikstukken zijn evenwel allemaal afgebroken, zodat de breedte van het vaartuig op ongeveer 10 meter geschat mag worden. Een vaartuig met een breedte van 10 meter is niet bepaald een klein schip te noemen.
De uiteinden van de liggers zijn lichtjes gebogen.
In de smalle kieren tussen de liggers steken stenen of keien. (ballast?)
Vanuit het midden naar de zijkant toe tellen we 13 gangen.
De breedte van de beplanking is zeer verschillend.
De planken zijn maar liefst 7 cm. dik!
De beplanking is aan de liggers, aan de oplangers en aan de buikstukken vastgemaakt door middel van houten pennen die door voorgeboorde gaten gedreven zijn. Deze tappen hebben een diameter van 3,5 cm.
Verder werden in het wrak vierkante koperen nagels aangetroffen.
We konden een paar nagels loskrijgen; zij zijn 16,5 cm lang, hebben een zijde van 1 cm. en een vierkante kop met een zijde van 1,8 cm.
We hopen dat de aantekeningen, de foto's, de tekening, het stuk spant en buitenhuidplank, en wat restmateriaal dat we naar het museum meebrachten als basismateriaal voor verder studiewerk gebruikt kan worden. Wellicht kan aan de hand van het stukje spant de ouderdom van het schip bepaald worden. Alle hulp bij verdere determinering van het vaartuig is zeer welkom. Vanuit het museum zal alvast gezocht worden naar personen en/of instellingen, die een verder antwoord op de nog vele openstaande vragen kunnen vinden.
Vooralsnog blijven we veel antwoorden schuldig. Ouderdom en scheepstype durven we niet vooropstellen. Het is voorbarig om zomaar te stellen dat het om een oude barkentijn zou gaan.

Willem Lanszweert

LIFERAFT SERVICE CENTER

S.K.B.

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

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

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

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

ERKEND SERVICE STATION

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

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

De Kongovisserij IX

Emiel Rycx: 'Als ik geen baas meer ben aan boord, heb ik hier niets verloren.'

Onder het genot van een zelfgebakken taart, doorgespoeld met een paar kannen koffie doet Emiel zijn verhaal. R. Van den Bergen is er komen bijzitten om hier en daar het geheugen wat op te frissen of met een kwinkslag een verhaal volledig te maken. Het waren goede tijden. Soms werd er flink gelachen. Het was echter niet altijd 'suiker en zeem'. In 1952 had Emiel, varende ter koopvaardij, reeds kennis gemaakt met Pemarco toen zijn vaartuig 'CMB Gouverneur Galapin' te Matadi aanlegde. We laten Emiel 'Mile' Rycx aan het woord.

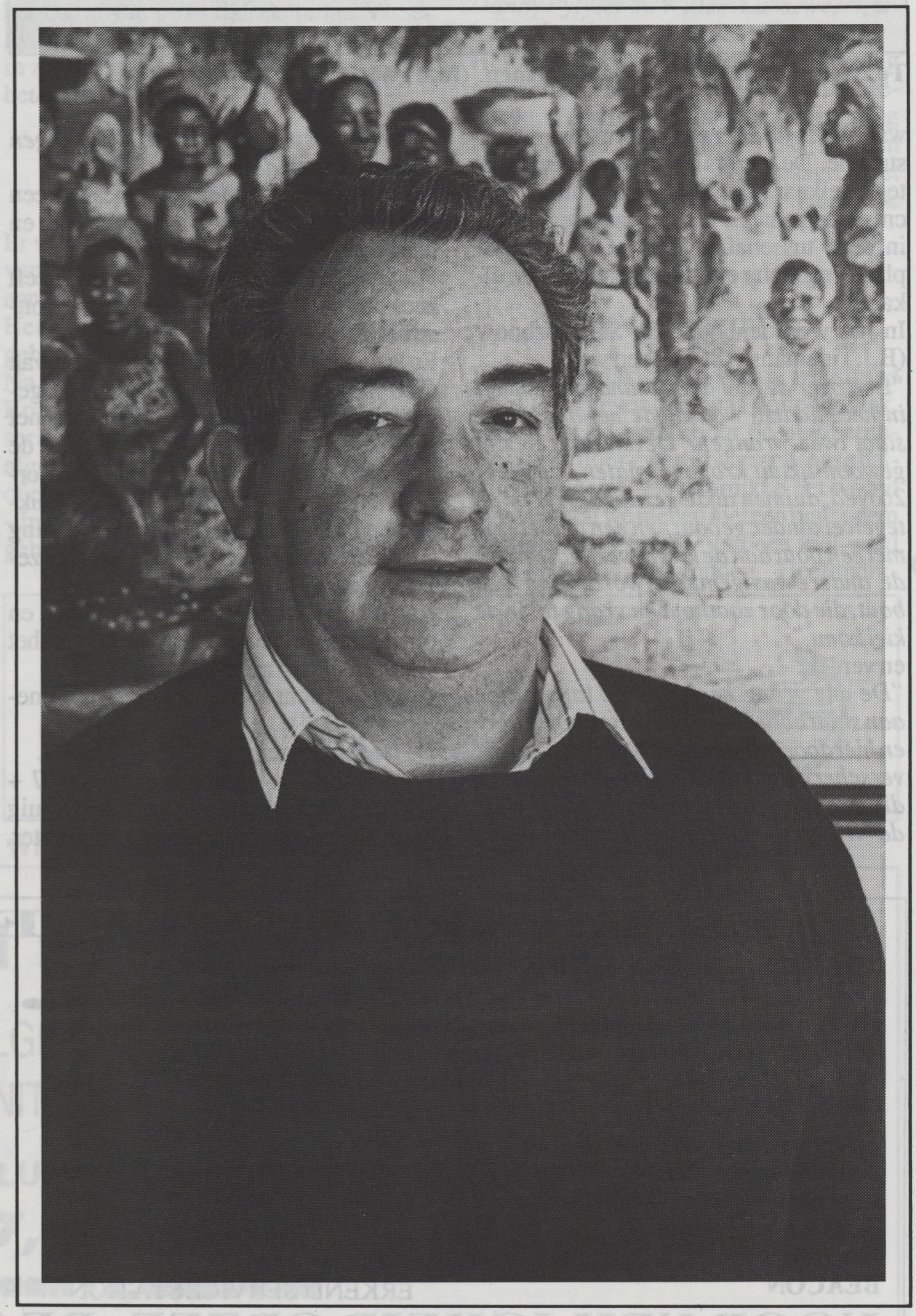
Begin 1964. Emiel Rycx stapte 't Fonteintje in de Kaaistraat te Oostende binnen om zijn 'drinkgeld' op te halen. Uitbater Gilbert Laforce vroeg hem : "Geen zin om naar Kongo te gaan ?" Omdat het één grap leek antwoordde Emiel : "Vanavond nog of morgenvroeg ?"

's Anderendaags stond Emiel in het bureau van de PV op de Hendrik Baelskaai en reed met de mercedes van dhr. Duquennes aan 160 km per uur naar Brussel. Er was haast bij. Pemarco had volk tekort. Na zijn aanvaarding door het APM verkoos Emiel toch maar met de trein terug te keren. Op IJsland voor niets vervaard, was hij toen toch bang in snelle auto's. Drie weken later stond Mile te Matadi.

Dood van een kollega

Tijd om kennis te maken of zich in te werken kreeg hij niet. Een vedette bracht Emiel naar Boma waar Milo Rouzée en de O.86 'Edison' in het droogdok op hem wachtten. Terwijl het schip een onderhoudsbeurt kreeg werkten ze aan het visgerief en sliepen twee dagen in een hotel. Na drie reizen stapte Emiel over op de O.310 'Mbizi' onder leiding van Raymond Duyck, de eerste pionier-visser die naar Kongo vertrok (Arthur Maekelberghe uitgezonderd; hij nam slechts deel aan de expeditie Mbizi in 1948-1949 met de O.320 'Noordende II'). De tweede of derde reis op de 'Mbizi' moet er gewonden worden en schipper Duyck kon niet uit zijn kooi wegens hevige buikpijnen. Emiel haalde een zak ijs uit het ruim om de pijn wat te verzachten. Met alle hens zetten ze de korre binnen en zetten koers naar Matadi. De Belgische machinisten liepen nu en dan wacht om de schipper en de stuurman te ontlasten. De Engelse motorist in funktie deed het niet. Zodoende stond Mile éénentwintig uur aan het rad. Ter hoogte van de Kongostroom stond Raymond erop zelf op de brug te komen om samen met de matroos-barreur het vaartuig naar Matadi te leiden. Wegens helse pijnen zat de schipper in een stoel. Na het aanmeren werd Raymond ogenblikkelijk overgebracht naar een ziekenhuis. Hij werd geopereerd aan een gesprongen blindedarm.

Emiel toog terug in zee met O.328 'Pierre Staner'. Na de reis hoorde hij dat zijn kollega 's morgens was gestorven aan verwikkelingen opgetreden tijdens de operatie. 's Namiddags werd hij begraven te Matadi. Raymond was met vrouw en kind pas uit verlof terug. Zijn andere kinderen verble-



Emiel Rycx: door het oog van de naald. (foto g.w.)

☞

ven in België op school. Hij had met een CMB-boot een splinternieuwe Volkswagen-kever laten overkomen uit Antwerpen. Raymond Duyck heeft er nooit mee kunnen rijden.
Zijn vrouw en kind zijn op korte termijn terug naar België vertrokken. De vrouw van Raymond heeft vier jaar later het stoffelijk overschot laten overbrengen naar België om het hier een gepast graf te geven. Bij de opgraving van de resten fungeerden L. De Corte en R. Bovenistier als getuigen.
Daarna is Emiel op de 0.310 gestapt onder schipper Isidoor Engelbrecht. De zwarten noemden Isidoor Papa Timba (=Vadertje Pijp). Normaal mocht Emiel na één jaar in verlof, maar de direktie vroeg hem hier nog een reis te maken en daar nog eens in te springen, tot hij na tweeëntwintig maanden zijn tanden toonde en naar huis vertrok.
Na zijn eerste verlof kwam Rycx terecht op de 0.333 'Johnny' onder het kommando van Marcel Vermoote. Marcel vertrok in verlof. Emiel nam het schip over en bleef verder als schipper funktioneren voor de rest van zijn Kongotermijn, hoofdzakelijk op de 'Johnny'.

Milo Rycx temidden van zijn bemanning op de O.310 'Mbizi.

Op zee

Op elektronisch gebied kon je niet veel verwachten. Afrika had onvoldoende servicestations. De apparatuur was dikwijls kapot en nooit voldoende hersteld. Steevast was er een tekort aan reservestukken. Onze schipper is de laatste om te beweren dat de techniekers aan de wal niet genoeg kenden, ze hadden gewoon niet genoeg materiaal om eraan te werken. Na verloop van tijd kregen alle vaartuigen radars. Dikwijls vertikten die het om te werken.
De 0.333 had een 'fishloupe' (voorloper van de sonar). Als hij werkte was je gelukkig; verder kon hij maandenlang defekt zijn. Met de dieptemeter was het hetzelfde. Deze werkte wel maar er was een tekort aan papierrollen. De schipper nam de papierrol mee naar huis. Vergat hij het, dan was de kans groot dat een kollega, die zelf zonder zat, de rol jatte. Na verloop van tijd waren de schippers de vaarroutes en de visgronden zo gewoon dat ze het zonder apparatuur konden stellen, juist zoals de IJslandvaarders hun visgronden door de jaren heen op hun duim kenden. Als een vaartuig uit Oostende vertrok werden de kompassen juist gezet. In Kongo kwam er in jaren niemand aan. Als de korre wegschoot moest de schipper dikwijls op het kompas tikken omdat de naald bleef staan. De schepen voeren, er werd veel vis gevangen, maar naar de veiligheid werd weinig omgezien. Het was dikwijls varen op Gods genade.
Het verbeterde slechts toen een specialist, Verdin, te werk gesteld werd.
"Onder de zwarte matrozen had je zowel goede als slechte. Eén opruier was dikwijls genoeg om heel de bende tegen u te krijgen. Als er een neger aan boord was die kon lezen en schrijven keek de rest van de bemanning naar die persoon op. Misbruikte die zwarte zijn kennis dan kon de schipper het moeilijk hebben. Ge moest leren met de mensen omgaan. Ge gaf iets. Ge nam iets af. Als de bemanning bij momenten het werk niet deed gooiden sommige schippers hun droogvissen (=drinkgeld) overboord. Dan schrokken ze en liepen ze terug in het gareel. Het was nodig een zeker gezag af te dwingen. Ge moest de bemanning korrekt doch met een zekere gestrengheid benaderen." aldus Emiel Rycx.

Anekdoten

Op de vaartuigen krioelde het soms van de ratten. Het monsterboek van Emiel is door ratten afgeknaagd. Een diploma, verkregen toen hij voor het eerst de evenaar passeerde, werd doorgebeten.
Er zijn heel wat anekdotes te vertellen over de Kongovisserij. Hieronder een tweetal voorbeelden. Emiel moest als stuurman mee met Victor Janssens. De schipper somde een tiental taken op die de stuurman als naar gewoonte bij hem diende te verrichten. Waarop Emiel antwoordde: *"En wat doet u dan nog ?"* Een periode later had onze Milo als schipper op de 0.333 de defekte 0.319 'Noordende III' onder bevel ☞

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

van schipper Victor Janssens opgesleept. Het vaartuig kwam een tijd stil te liggen en Victor voer mee met de 0.333 als stuurman. Emiel wou zijn plaats als schipper afstaan omdat Victor langer in dienst was. Victor weigerde. De dag dat de zeereis begon zei Emiel dat bij hem de stuurman een aantal extra taken te doen had en hij noemde dezelfde taken op die hij vroeger van Victor had gekregen.

Sommige vissers vertoonden eigenzinnige karakters. Op een dag van varen, hoorde hij een terugkerende klop in de motor van de 0.86 en deelde dit mee aan de walmachinist. Die was van mening dat het geen kwaad kon. Het was niet erg. Er werd aangedrongen te varen. Twintig minuten stroomafwaarts gaf de motor de pijp aan Maarten. Het anker zakte en Emiel wachtte op hulp. Te Ango-Ango wist men dat de 0.319 de stroom opvoer en de schipper kreeg opdracht de 0.86 mee te slepen. De schipper wilde echter op een bepaald uur thuis zijn en wou tijdens de sleep geen tijd verliezen. Emiel kreeg over de radio de melding dat hij zijn anker moest kappen. Milo weigerde en zegde dat hij zijn touw, volgens normaal zeemanschap, diende over te nemen om het anker van de O.86 binnenboord te winden. De 0.319 voer daarop de 0.86 gewoon voorbij. Te Ango-Ango mochten de zwarten de meertouwen van het vaartuig niet aannemen. De schipper kon niet anders dan terugkeren om 0.86 op te halen.

11 juni 1966 : Schipper Rycx, stuurman Devos en motorist Van den Bergen kregen te maken met een uitvinder van een net, nml. E. Meulenberg. Meulenberg bleek piloot op rust te zijn en in 1938 - 1939 als oud-universitair, vanuit de lucht, de meeste kaarten te hebben samengesteld van de Kongostroom en omgeving. Hij woonde te Boma, langs de stroom en het voortdurende voorbijvaren van de visserschepen van Pemarco fascineerde hem. Voortgaande op gegevens in buitenlandse visserijbladen had hij een net samengesteld dat korter maar breder was dan de gewone korren. Daarmee was volgens hem nog meer vis te vangen. Meulenberg had zijn net met kleine exemplaren uitgetest aan de oever van de rivier en dacht dat een groter exemplaar op zee identiek zou reageren. Hij wist direkteur Martin te overtuigen een proefreis te doen. Hij had zelfs het vaartuig uitgekozen waarmee het diende te gebeuren, nml. de 0.333, het vaartuig van Emiel. Milo had eerst bedongen dat, indien de reis mislukte, de bemanning toch betaald zou worden op basis van het vangen van 65 ton vis.

In zee werd proefgevist. Het net was zwaar en onhandelbaar. De 0.333 kon het bijna niet trekken. Gewichten van vijfentwintig kilogram hielden de korremond open. Onder water klapte het net dicht en kwam in een wirwar, zonder vis, naar boven. Om te bewijzen dat het systeem niet werkte 'sloeg' Emiel zijn net aan en ving wel vis. Maar volgens Meulenberg, die regelmatig proeven deed met flesjes zeewater, lag het aan de temperatuur, dan weer aan de bodem, zodat het vaartuig meermaals moest verlopen van visserij. Na een hele reis van 'rammelen en foefelen' zei Emiel 'foert' tegen het systeem, gooide het hele zootje in de hoek en maakte de reis af met zijn eigen korre.

De stroom opvarende vroeg de uitvinder of hij niet een paar grote kreeften meekreeg naar huis. Onze schipper zei dat hij ze netjes zou laten inpakken. Hij gaf een zwarte de opdracht samen met de kreeften twee van zijn gewichten van vijfentwintig kilogram in de valies te stoppen. Te Boma werd de valies vlot op de kade gezet en tijdens het wegvaren had iedereen natuurlijk het grootste plezier toen de vorser met zijn valies naar zijn auto zeulde.

Emiel dacht dat het een snoepreisje zou worden. Ze hadden echter meer gewerkt dan anders.

1967 : Na een zwempartij met Willy Lycke komt Emiel uit het water met een gebroken teen. Dokter Van Eeckhoutte (vader van de huidige kommandant van het opleidingsvaartuig 'Cdt. Fourcault') steekt de voet in het gips. Met een met gips omzwachtelde voet mocht hij niet varen. In Kongo was er echter geen plaats voor zieken. Telkens als een schip binnenkwam verving de ene visser de andere tot men na zeven dagen toch iemand te kort had. Emiel aanvaardde om met Jan Vermoote op de 0.319 mee te varen : hij moest niets doen, alleen zijn wacht zitten in de brug. Maar ge weet hoe dat gaat op zee : stilzitten kan niet. Op moeilijke momenten kwam Milo toch op dek en hinkte met zijn gipsen voet tussen de vis.

De O.333 aangemeerd te Ango-Ango. Op de achtergrond het Angolese dorp Noki.

Na enkele dagen leek het alsof zijn gipsverband aan het rotten was. Een zwarte matroos sneed het los en gooide het overboord. Zijn teen is nooit goed genezen.

Emiels schoonvader, Charles Crabeels, kwam in 1986 mee met de 0.90 'Prinses Paola' als motorist. Na vijf maanden varen vanuit Ango-Ango werd hij ziek. De plaatselijke dokter vermoedde iets ernstigs en gaf Crabeels de raad vlug naar België terug te keren om de juiste verzorging te krijgen. In Oostende konstateerden de dokters een maagzweer met verwikkelingen. Na de operatie is de machinist in het ziekenhuist gestorven.

1986 : Emiel zat vast met de 0.310 op een zandbank tussen Banana en Boma. Aan het roer stond een matroos-barreur die de Kongostroom kende als zijn broekzak. Emiel wees hem nog hoe hij zijn weg moest vervolgen tussen boei nr. 50 en nr. 52 vooraleer hij even de brug verliet. Terug op de brug gekomen zag de schipper dat ze een baken langs de verkeerde zijde passeerden. Hij draaide het roer over, te laat echter. Ze zaten muurvast. Voor- en achteruit slaan hielp niet. De bilges kwam vol zand. Door zijn roer heen en weer te zwaaien hoopte onze schipper een geul in het zand vrij te krijgen waarin het vaartuig, door de kracht van de stroming, achteruit zou schuiven en vrij komen. Ondertussen was Frans Pots onderweg met een sleepboot, de Vivi van Otraco, om assistentie te verlenen. Toen de sleepboot toekwam had Emiel het vaartuig bijna vrijgekregen. Met de hulp van de sleper volledig vrijgekomen, kon de 0.310 onbeschadigd zijn weg voortzetten naar Matadi.

'Gepakt'

Emiel viste hoofdzakelijk ter hoogte van ☞

Salinas en Grossa. Tijdens een bepaalde maand had Rycx veel vis binnengebracht. Hij kwam juist terug van een reis voor Lebito, waar hij in vijf dagen tijd zijn vaartuig volgevist had. Tijdens het binnen winden van een massa vis had hij zelfs een korre gescheurd langszij Directeur Martin zei: *"Als ge nog zo'n korte reis kunt maken dan hebt ge deze maand een flinke verdienste."* Ook de direkteur werd voor een gedeelte betaald met een percentage van de opbrengsten. Onze schipper voer terug naar Lobito. In die tijd lag de territoriale grens nog op drie zeemijlen vanuit de kust. Als je op de grens van de zone viste zag je de schepen in de haven liggen.

Plots kwam het Portugese visserijwachtschip 'Pegaso' naar buiten, naderde de 0.333 en riep door zijn megafoon dat het vaartuig al te dichtbij de grens viste. Emiel besloot voor de rest van de dag verder op zee te vissen en daarna terug te keren naar de visgrond Salinas. Charel Verhaeghe viste met de 0.86 in zijn nabijheid. Hij besloot mee te varen. Tijdens een pikdonkere nacht voeren de twee vaartuigen, met defekte radars, naar hun visgrond. 's Morgensvroeg sprak Emiel af met Charles dat hij zou vissen aan de binnenkant (slechts een halve mijl uit de kust) en 0.86 aan de buitenkant van de territoriale grens. De visserij begon. Emiel trok zich terug. Vijf minuten later stormde stuurman Romeo Rau naar beneden en riep: *"Het visserijwachtschip stoomt op ons af en seint voortdurend de letter K (=onmiddellijk stoppen)."* Emiel vloog naar de brug, begon te winden zodat zijn korre van de bodem weg kwam en liet het vaartuig langzaam naar open zee opschuiven. Een officier riep voortdurend dat hij moest stoppen. De schipper deed teken dat hij het niet begreep, met de bedoeling tijd te winnen en zijn vaartuig verder naar open zee te krijgen. Ondertussen ontdeden soldaten de kanonnen van de beschermkappen en richtte het wachtschip de lopen op de 0.333. Dit was voor Rycx het uiterste. Hij stopte.

Het portugese oorlogsschip zette een zodiak uit met twee officieren. Aan boord kreeg de schipper het bevel te winden. Er zaten ongeveer honderdvijftig bennen vis in het net. Terwijl Emiel de visplanken binnenzette keek hij naar de 0.86 om te zien wat Charles deed. Charles was gedraaid. Inplaats dat hij tegen zijn touw zwenkte, keerde hij met zijn touw mee en kwam op een achtste mijl binnen de wettelijke zone. Een tweede zodiak werd buitengezet en vloog naar de 0.86. Ook Charles Verhaeghe werd opgeleid.

Rycx vond het heel spijtig voor Charles, maar was blij niet alléén mee te moeten. De vaartuigen voeren onder begeleiding van de 'Pegaso' naar Lobito. Emiel nam het hele geval flegmatisch op, doch Charles ging als een razende te keer.

Technieker Verdin, bezoeker Maurits Glys (momenteel kommandant op een RMT-boot) en Emiel Rycx voor zijn villa te Matadi

's Avonds vroeg de kommandant van het oorlogsschip de beide schippers bij zich aan boord om het avondmaal te gebruiken. Charles wilde natuurlijk niet gaan, Emiel zat daarmee niet in. De kommandant verklaarde: *"Ik heb niets tegen u, ik heb louter mijn werk gedaan. Was ik er niet geweest dan had ge nu een mooie vangst. Ik ben er tussen gekomen en dit is pech. Het is goed dat ge gestopt zijt. Toen ik dienst verrichtte rond de Kaap Verdische eilanden (kolonie van Portugal) stopte een Franse treiler niet. Ik heb hem de grond ingeboord"*.

's Anderdaags kwam de Belgische consul (die tevens de belangen van de 'Compagnie Maritieme Belge' in Angola behartigde) met de Portugese kommandant aan boord van de 0.333. Hij verwachtte een verslag. Charles schreef het in 't Frans, Emiel in het Engels. Alle twee verklaarden ze onschuldig te zijn. De kommandant antwoordde op de verslagen: *"Als jullie alle twee aanhouden onschuldig te zijn, heeft het geen zin te discussiëren. Ik zal beide verslagen opsturen naar Lissabon. Omdat jullie maar kleine gevalletjes zijn vliegen de verslagen onderaan de hoop. Dit wil zeggen dat beide vaartuigen hier gemakkelijk zes maanden kunnen liggen"*.

De schippers informeerden hoeveel de boetes bedroegen. Deze zouden gemakkelijk honderdduizend frank bedragen. Emiel telefoneerde naar de rederij te Matadi en gaf alle gegevens door. Toen direkteur Martin hoorde dat ze eventueel lang zouden stilliggen gaf hij hen de opdracht schuldig te pleiten, de boetes te aanvaarden en te zorgen dat ze zo vlug mogelijk terug op zee waren.

De straf werd uitgesproken (tweehonderdduizend frank + alle vis aangeslagen) en Emiel sprak af met Charles dat ze samen hun reis zouden afwerken en samen binnenlopen in de hoop dat de direkteur tegen twee minder zou schelden dan tegen één. Buiten Lobito kwam de zwarte machinist van de 0.333 bij de schipper en zei dat de motor 'kufa' (= dood, kapot) was. Emiel kon niet anders dan naar Matadi te sukkelen en alléén voor Martin verschijnen. Twee dagen later kreeg hij een dienstnota waarin vermeld stond dat de schipper van nu af aan tien procent van de boete zou betalen als hij nog door visserijwachtschepen opgeleid werd.

Achteraf kwam Emiel te weten dat de visserijwacht strenger zou optreden omdat sommige Belgische treilers, zò dicht onder de kust visten dat ze regelmatig warrelnetten of staande netten van de plaatselijke vissers beschadigden.

Verhoest

In 1967 kon direkteur Martin het werk niet meer alléén aan, zeker met de grotere treilers op komst. De vissers hadden iemand nodig die hun werk kende, hun mentaliteit verstond, waarmee ze in hun eigen taal konden praten en die de typische benamingen van hun visgerief kende: een walkapitein die je niets meer wijs kon maken. Emiel dacht dat een aantal van de pionier-vissers werden aangesproken en dat die weigerden uit vrees minder te verdienen. Aan onze kust werd naar een geschikt persoon uitgekeken. Pemarco had een aantal mensen op het oog maar die weigerden de job aan te nemen. Toen vielen ze op de avontuurlijk aangelegde ingenieur Johan Verhoest. Johan (Jean?) had zijn ervaring opgedaan op scheepswerven. Verhoest werd dus 'directeur-naval' (= soort walkapitein). De vissersmentaliteit viel hem toch zwaar.

☞

Op de noordelijke visserijen verminderden de visstocks. Johan Verhoest riep Emiel bij zich : "*zou je niet meer zuidelijker willen vissen dan hetgeen ge nu gewoon zijt*". Emiel antwoordde : "*Kijk Johan, het is hier nog nooit geweest van willen maar van moeten. Ofwel moet het, ofwel niet.*" De walkapitein antwoordde : "*Ge moet willen.*"
Emiel vertrok met de 0.310 tot voorbij Rio Cunène. Hij was er niet op voorbereid. De radar werkte niet. Het was er mistig. Hij kende de gronden en de kusten niet. Al zoekende verloor hij drie volledige korren van de vier die hij meehad. Hij kwam met een pover resultaat te Ango-Ango terug. Direkteur Martin die veel van de reis verwachtte was gedesillusioneerd en wilde Emiel alléén nog als stuurman laten varen. Met een gevoel van onrecht weigerde Emiel en bleef tien dagen thuis.
Jean (of Johan) Verhoest kwam mededelen dat Emiel het nogmaals mocht proberen. Hij kreeg nu Hubert Cattoor mee als stuurman. Hubert had de volledige zuid (kust Namibië) afgevist met de grote hektreiler Z.565 'Narwal'. Hubert had de visserijen van de 'Narwal' opgetekend en doorgegeven.
Op bekende visserijen verloren de vissers geen materiaal. Ze scheurden zelfs heel weinig. Pas als ze nieuwe visgronden exploreerden verloren ze soms netten in koraalbedden, hoofdzakelijk te wijten aan gebrek aan aangepaste apparatuur. Voor Namibië ervoer Emiel dat de smaak van de vis en de krabben in frisser water onze smaak evenaarde in vergelijking met de species in warm water. Na vier dagen was het schip volgevist. Te Ango-Ango werd Rycx opnieuw een opperbeste schipper.
Meestal kwamen de Vlaamse vissers goed met elkaar overeen. Toch waren er wel eens spanningen. Een schipper bijv. vond dat hij recht had op dit of dat schip omdat hij langer in Kongo verbleef dan een kollega. Eerst wilde niemand naar het zuiden. Toen Milo veel vis ving, wilde iedereen gaan. De kleinere vaartuigen waren er echter niet voor geschikt en sommige kapiteins ambiëerden een groter vaartuig. Anderen wilden dan weer niet met de grootste treilers varen; zo was er regelmatig wel wat.
Verhoest kwam met zijn gezin terug naar België na een opmerkelijke inbraak in zijn villa te Matadi. Zijn verblijf bij Pemarco zal wel een dieptepunt in zijn carrière geweest zijn.

Plaatselijke gebruiken

De taal was gemakkelijk te leren. Ze bestond uit weinig woorden en de werkwoorden hadden geen vervoegingen. Praatten de zwarten te vlug dan verstonden de vissers er toch geen snars van. De naam van de expeditie in 1948, zo ook die van de 0.310 was 'Mbizi'. Deze naam duidde op het feit dat men voeding zocht voor de bevolking van Neder-Kongo. Mbizi betekende vlees. In het Kikongo had men twee soorten vlees : mbizi nmaso = vlees uit het water, vis dus en mbizi nankombe = vlees van dieren.
Pemarco haalde de zwarte bemanningen in hun dorpen af met een open vrachtwagen. Soms kreeg je te maken met typische situaties. Een zwarte matroos, Albert Tit-teca, had melaatsheid gehad en diende zich iedere maand in Kinpessa in een leprozerie aan te bieden om zich te laten kontroleren. Een andere rookte zijn sigaret steeds met het vuur in zijn mond. De zwarten poetsten aan boord hun tanden met een wilgestokje afkomstig van een vismand. Ze maakten van het uiteinde van de houtvezels een borsteltje en wreven dan wel een uur over hun tanden. Sommigen vijlden hun tanden nog in punten volgens oude stamgebruiken.
Als ze weinig vis vingen staken gelovige vissers de schuld op hun zondig leven. Als ze geen vis vingen zeiden ze : "*Le bon Dieu est faché à nous, on a trop bu et trop 'kotjimba' (.....).*" Als ze 's anderendaags veel vis vingen zeiden ze : "*Ah chef, Dieu est tout oublié.*" De protestanten waren strenger en eerlijker. Ze dronken geen bier en hadden slechts één vrouw. Als de Vlaamse vissers praatten over een zondig leven zeiden ze : "*Ik ben een goede protestant, ik ben geen katholiek, hé.*" Die mochten zondigen.
Als sommige vissers de intentie hadden naar België in verlof te komen nodigden de zwarte bemanningsleden hen uit in hun dorp. Als aandenken kregen ze bijv. twee opgezette antiloopkoppen. De zwarten wisten dat de vissers een paar bakken bier meebrachten en tevens kregen de blanke vissers een lijstje mee met produkten om mee te brengen vanuit België.
De bedienden probeerden te profiteren van hun werkgevers. Als ze een boete kregen kwamen ze ermee naar de huisvrouw en zeiden dat als zij het niet betaalde, de boy in de gevangenis zou vliegen en niet meer kon werken. Emiel heeft een briefje bewaard waarop de kommissaris verklaarde dat zijn boy vier zaires moest betalen of enkele dagen zou brommen. De huisvrouw betaalde de boete. Of ze kwamen naar hun werkgeefster met een ziek kind of zieke vrouw. De bazin trok er dan mee naar een dokter, om medikamenten, enz. en betaalde alle rekeningen. Deze rekeningen kwamen meestal in mindering van hun loon zodat ze op het einde van de maand nog weinig ontvingen en terug op voorschotten leefden.
De bedienden waren goede koks. Ze durfden echter stelen. Nooit een massa per keer, maar bijv. vier suikerklontjes per dag. Na verloop van tijd was uw doos leeg. Ze wasten ook goed. Kregen ze de boorden van een hemd niet proper dan wreven ze die met een steen. De boord werd proper, maar sleet snel. Een versleten hemd gaf je weg aan je boy. Had die er te veel dan verkocht hij ze op de markt. Zo kon je tijdens een wandeling in een omliggend dorp je eigen hemden te koop zien aangeboden liggen.
De gevangen vis was onderverdeeld in drie categorieën : A, B en C, naargelang de waarde van de soort. Tijdens het lossen werd de vis gesorteerd. Een kontroleur schreef op hoeveel bakken van deze of gene soort de arbeiders in de treinwagons schoven. De percentages op de verschillende kategorieën lagen hoger of lager : A hoogste, B middelste en C laagste procent. Kreeften werden apart betaald. Dit systeem moedigde de vissers aan om niet louter en alleen op goedkopere of mindere soorten maar ook op de betere te jagen. De schippers kregen een uittreksel waarop het vaartuig en de maand vermeld stond samen met de hoeveelheid ton per kategorie per reis. Een voorbeeld toont ons dat Rycx in februari 1965 met 0.86,41 ton vis van A meehad, 31 ton vis van B en 79 kilogram 'crustacées' (langousten).
Tussen het werk door had Emiel ook zijn guitige perioden. Valse tanden waren onder de negerbevolking niet bekend. Als een negerin of kinderen hem passeerden durfde hij zijn vals gebit los in zijn mond op een neer te laten wippen. Meer dan eens zette een negerin haar fruitmand op de stoep en liep weg of barstte een kind uit in een huilbui menende dat hij een soort tovenaar was.
Wat Emiel wel fout vond bij Pemarco was dat, toen zwarten regelmatig binnenbraken, de huizen van de gezinnen waarvan de mannen aan wal werkten, van tralies werden voorzien terwijl de huizen waarvan de mannen op zee verbleven geen afschrikkingsmiddelen kregen.
Rycx en Van den Bergen werden graag gezien door de plaatselijke leraars. Als ambtenaren van de staat kregen ze hun lonen maanden te laat. Ze zaten dikwijls op droog zaad. Veel vissers gaven hen regelmatig een paar pinten, blij met iemand te kunnen praten. Beide vissers, bekend als plezanterikken, worden veel gevraagd op feesten. Het eindigde steevast met het zingen van oude Oostendse liedjes in het sappige dialekt.
De vissers die in verlof vertrokken betaalden voor hun vrienden die binnen waren gewoonlijk een 'sjerasko'. De maaltijd bestond uit kip (meestal hard en taai; de vissers zeiden dat het een gestoofde papegaai was), met opengesneden borstkas, opgevuld met een pate van look, ajuin en pili-pili. De kip, ook aan de buitenkant ingesmeerd met pili-pili, bereidde men op houtskool. Een verrukkelijk maal.
Als de vissers kleine inktvisjes

☞

(intespugertjes) vingen, brachten ze die naar portugezen in het dorp Noki. Deze maakten ze op een eigen manier klaar; een streling voor de tong. Op visgrond Amorro visten er grote Japanse hektreilers, in diep water, op niets anders. Ook te Matadi kon men goed eten in de Boule Rouge, Kabral, Central en Métropole.
Verder herinnerde Emiel zich nog een avontuurlijke vliegreis van Brussel naar Kinshasa. Opgestegen te Brussel viel er boven Spanje een motor uit. Het vliegtuig landde te Madrid. Na herstelling van de motor stapte een Spaanse kabaretgroep in. Te Nairobi, Kenia, landden ze om te tanken. Wegens spanningen in het land werden de passagiers onder begeleiding van soldaten met mitrailletten voor kontrole weggebracht. Een spannend moment. De autoriteiten brachten de inzittenden met busjes terug naar hun vliegtuig. Goed en wel in de lucht, herademde iedereen. Opgewekt begonnen de danseressen een stuk van hun show weg te geven. Ook een pater van het Oostendse Hazegras, die meereisde, klapte lustig in zijn handen.

Ontslag

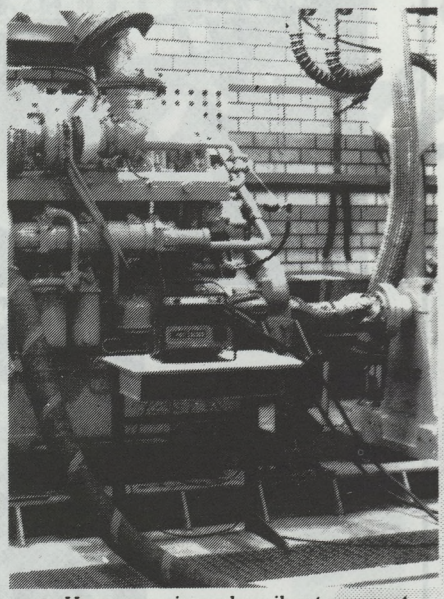
1968 : Als schipper op de 0.310 viste hij ter hoogte van Namibië. Een korre moest gekaptworden. De zwarte bemanning werd aan 't werk gezet om 's morgens opnieuw te kunnen vissen. De zwarten waren nachtwerk niet gewoon en weigerden. De zwarte motorist, Julius Mackay, die in België gestudeerd had en het zeerecht goed kende, zei dat ze moesten werken. De weigering bleef. Emiel maakte een rapport op voor het 'Commissariat-Maritime' (het waterschoutsambt) te Matadi. Na de reis wilde hij het eerst scheuren en weggooien, maar omdat hij vond dat de bemanning een zekere druk nodig had om bewuster te zijn van hun plichten diende hij het toch in. Het lag zeker niet in zijn bedoeling hen te laten straffen.
Een beambte handelde de zaak af volgens het reglement en gaf de werkweigeraars een geldelijke boete als sanktie. De zwarten, geërgerd, viseerden Emiel.
Op het einde van een reis, wanneer Emiel ziet dat hij nog wat tijd over heeft, doet hij een paar trekken ter hoogte van de stroommonding op kreeften en langousten. De CMB uit Antwerpen was zich ook aan het aanpassen en had één van hun schepen de naam gegeven van een vermoorde vrijheidsstrijder, Patrice Lumumba. Toen het vaartuig uitvoer passeerde het de0.310. Een aantal matrozen maakten de schipper attent op het feit dat Lumumba het toch maar gemaakt had. De schipper maakte toen de fout door op het gestelde te reageren met te zeggen dat als ze goed keken, er nog altijd een blanke op de brug stond en het vaartuig zonder blanke niet

De familie Dirk Claeys houdt eraan langs deze weg allen te danken die hun sympathie hebben laten blijken ter gelegenheid van de doopplechtigheid van de BOU 319 Zeldenrust

VAN GEBRUIKT TOT ZO GOED ALS NIEUW

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

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



• *Voor gereviseerde ruilmotoren met Padmos-zekerheid.*

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

voor een ruilmotor met Padmos-zekerheid.

MITSUBISHI DIESELMOTOREN

MACHINEFABRIEK PADMOS BV HOLLAND

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.

zou varen, met kritiek op de beleidsmensen die dieven waren, op de overheid, op Mobutu, enz. De zwarte bevolking werd stilaan zelfbewuster. De matrozen namen de reaktie van hun schipper niet. Ze stelden een tegenrapport op.

's Anderendaags reed onze schipper met een busje naar de bedrijfsgebouwen. Drie gewapende militairen hielden het voertuig tegen. Hij werd weggevoerd naar een legerkamp. Van de kazerne bracht men hem over naar het kommissariaat van Matadi. Ook de vervangende walkapitein werd opgepakt maar kort nadien terug vrijgelaten.

De bediende van Charles Verhaeghe had gezien wat er gebeurde. Gebeurtenissen met de blanken waren direkt groot nieuws. Het werd snel doorgegeven bij middel van (geloof het of niet) tam-tams. Het nieuws verspreidde zich zodoende sneller dan met de telefoon. Charles was gehuwd met een zwarte, Rosie. Haar oom was hoofdpolitiekommissaris van heel de Beneden-Kongo. Emiel had geluk dat zij de hulp van haar verwante inriep.

Zijn superieur zorgde ervoor dat Rycx naar huis kon. Hij bleef echter onder huisarrest. Tijdens zijn arrestatie vroeg Milo de bemiddeling van de Belgische consul van Matadi. Hij kreeg als antwoord dat hij op een feest met zijn Panja aan 't dansen was van 'Mamajéééé' en 'Kelembotéééé'.

Ondertussen kwam de vrouw van Emiel, hoogzwanger naar Oostende. De termijn van de walkapitein was afgelopen en hij wachtte een tweetal dagen om haar te begeleiden. Op een moment dacht ze in het vliegtuig te zullen bevallen; de begeleider kreeg alle kleuren van de regenboog.

Het huisarrest duurde een hele maand. Op een dag komt direkteur Martin bij hem en zegt : "*Alles is in kannen en kruiken, ge kunt terug varen.*" "*Alles wat ik moet hebben is een vliegtuigticket om naar huis te gaan. Als ik geen baas meer ben aan boord, heb ik hier niets meer verloren*", was de repliek. De direkteur drong aan door te beweren dat zijn kontrakt nog niet ten einde was. Emiel antwoordde daarop, dat als hij verplicht werd te varen, hij het vaartuig in Lobito zou leggen en de plaatselijke consul wel zou zorgen dat hij in België geraakte. Hij kreeg zijn ticket.

In Oostende werd hij ontboden door de heren Duquennes en Lombard die erop aandrongen terug te gaan. Met de woorden : " *'k Ben door het oog van de naald gekropen en ik wil niet terug*", eindigde de Kongocarriere van Milo Rycx.

Daniël Pots

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

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten

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

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

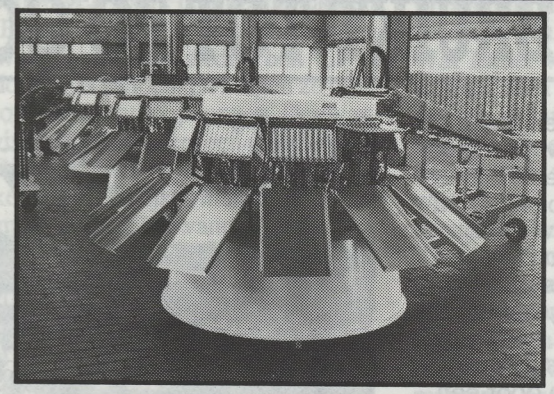
Zaakvoerders :

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

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

Ploegbaas-sorteerders:

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



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

Seaprint: 059 / 32 55 59

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Op de agenda van de zittingen van 31 januari en 21 februari waren de behandelingen gepland van niet minder dan 17 zaken. Daarvan konden er tien behandeld worden. Zeven zaken moesten onbepaald uitgesteld worden omdat betrokkenen en getuigen niet aanwezig waren. De moeilijkheid ligt hier natuurlijk in het feit dat de opgeroepenen niet aanwezig kunnen zijn omdat ze het zeegat kozen.

Er was maar één uitspraak en misschien loont het even de moeite bij deze uitspraak stil te staan omdat het gaat om een overtreding op de voorschriften van het verkeersscheidingsstelsel waarbij betrokkene werd vrijgesproken en dat is een zeldzame keer...

Op 5 mei 1988 werd de 0,232 "Luc Peter" tussen 08.01 en 08.53 u GMT door de bevoegde Franse overheid in overtreding genomen wegens een inbreuk op voorschrift 10 b) i) van het Internationaal Reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee (IAR).

Het vaartuig dat onder bevel stond van **Quintens Lorenzo** werd door een vliegtuig geïdentificeerd in positie 51°08'30" N en 01°42'15" E.

Schipper **Quintens** gaf toe een koers gestuurd te hebben zoals opgegeven door de Franse Overheid, maar dacht dat hij zich nog in de SW-lane bevond.

Volgens de schipper moet hij tijdens het winden afgedreven zijn. Op het ogenblik van de feiten kwam de stroming uit het NNE en blies de wind uit de richting 220°, met een kracht van 3 beaufort.

Het is dus aannemelijk dat de 0.232 tijdens het winden tot in de NE-lane is afgedreven.

Het binnenvaren van een verkeersbaan aan de zijkant moet bovendien volgens voorschrift 10 b i i i) van het IAR onder een zo klein mogelijke hoek ten opzichte van de algemene richting van de verkeersbaan geschieden.

De Raadwas dan ook van mening dat gelet op de geringe mate waarin voorschrift 10 b) i) van het IAR werd geschonden, de omstandigheden waaronder het gebeurde en het ontbreken van vroegere veroordelingen, **Quitens Lorenzo** geen tuchtstraf wordt opgelegd en buiten de zaak wordt gesteld.

Tijdens de zittingen van 21 februari werd door de Rijkskommissaris in drie zaken gevorderd telkens met een schorsing van drie dagen.

1. Wachtoverste **Ronny Soete** van de N 525 had op 23 oktober '88 tijdens het beoefenen van de spanvisserij de meetpaal MOW4 nabij de Bol van Knokke geraakt. De schade zou 2,5 miljoen bedragen (???)
2. Schipper **Devos Danny** van de Z.14 stuurde op 26 september '88 een koers waarbij hij de gasttanker Methania te dicht naderde
3. Schipper **Jean Duyck** van de Z.324 werd eveneens bedacht met drie dagen schorsing om de Methania te dicht te naderen op 26 december '88.

De LNG Methania en de LNW Mourad Didoucke zijn twee gastankers die regelmatig de haven van Zeebrugge aandoen. Deze schepen worden telkens begeleid door twee boten van de zeevaartpolitie.

Een bericht aan zeevarenden vermeldt dat alle andere schepen op minstens vijf kabels (12 zeemijl) van de gastankers moeten blijven.

De Z.67 "Rubens" onder het bevel van schipper **Robert Gheselle** had eveneens de LNG Mourad Didoucke op minder dan vijf kabels genaderd en dit op 24 november '88.

De Rijkskommissaris heeft op 21 februari **Hendrik Degruytere** en **Filip Deplae**, beiden agent van de zeevaartpolitie, opgeroepen om te getuigen in dit geval.

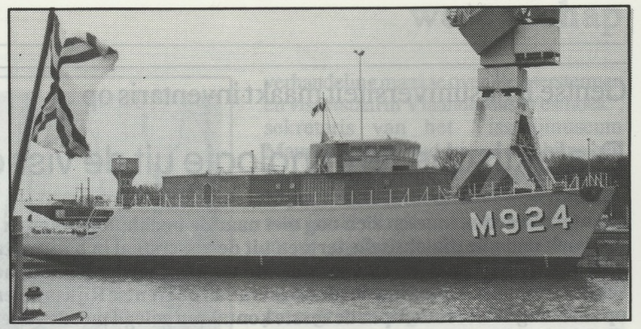
Er zal gevorderd worden op een latere datum. (rc)

Zeevisgroothandel
bvba Joël Meersman
Ankerstraat 30, 8400 Oostende Tel: 059/32 39 37
nieuwe vestiging !

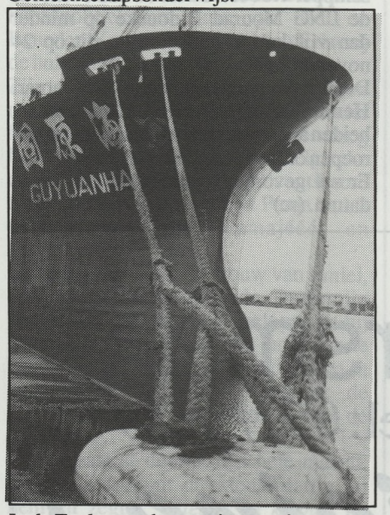
De maand in beeld

(foto boven en rechtsboven) Naar jaarlijkse gewoonte greep op zondag 25 februari de traditionele vissersmis plaats in de St.-Antoniuskerk in Heist, gevolgd door de bloemenhulde aan het Vissersdedenkteken. Na de neerlegging van tientallen bloemenkransen volgde nog een ontvangst voor de genodigden in de plaatselijke Zeevisserijschool van het Gemeenschapsonderwijs.

De "nieuwe" O.500 Viking van Jack Verdeyen ligt klaar voor de visserij. Alleen het stormweer gooide roet in het eten. Voor de rest ziet de oude "De Hoop" er na 27 jaar labeur opnieuw stralend uit. ☛

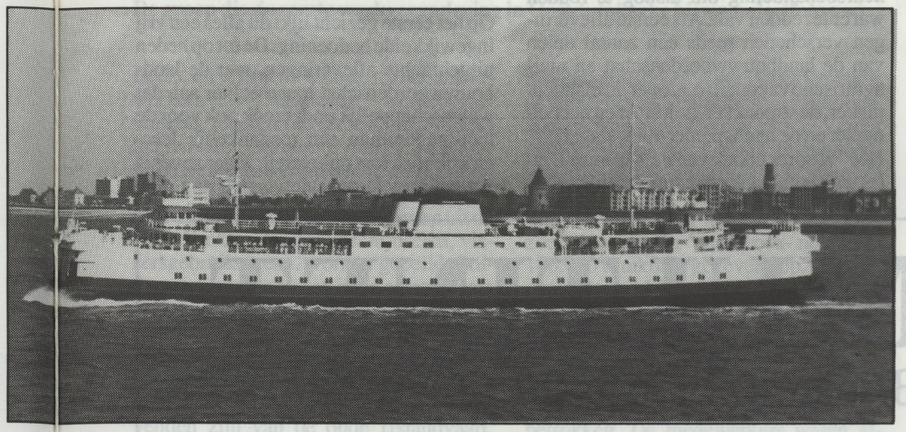


(boven) De laatste van de tien nieuwe tripartite mijnejagers heeft de werf van Beliard Polyship in Oostende verlaten. De M.924 Primula ligt klaar voor versleping naar de werd van Rupelmonder waar de verdere afwerking gebeurt. Het wordt nu uitkijken naar de opdracht voor de nieuwe mijnenvegers die voor de volgende jaren op het programma staan.

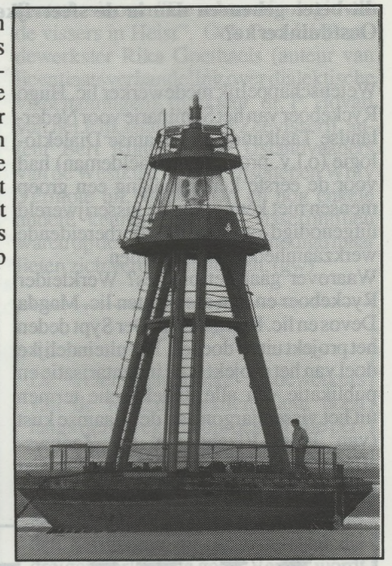


In de Zeebrugse haven zit men niet om een schip verlegen. Een ongewone verschijning was wel het Chinese kolenschip Guyuanha met thuishaven Quingdao dat een lading cokes afleverde.

Een beeld dat het altijd doet. Een spektakel dat steeds heel wat kijkers lokt en intussen al ontelbare keren op de gevoelige plaat werd vastgelegd.



Verdwijnt de veerdienst Breskens-Vlissingen? Na meer dan honderd jaar dienst zit de kans er dik in als de vaste oeververbinding met de Westerschelde er komt. Maar dat kan nog wel tien jaar duren. Ondertussen kan de dubbeldekse Prinses Juliana die pas bij windkracht twaalf moet inbinden nog een tijdje doorgaan.



De aanhoudende stormen zorgen soms voor verrassingen. Zo belandde op het strand van Zeebrugge de losgeslagen ronde Franse lichttorenboei uit het Nauw van Calais. Het gevaarte weegt honderd ton en. Hoeft het gezegd dat de boei die nog steeds op het strand ligt heel wat bekijks krijgt in afwachting dat de torenboei terug naar zee gaat.

Zoals elders in dit nummer te lezen heeft de RMT haar reserveschip Prince Laurent uitgeleend. Het schip lag toch werkloos aan de kaai en werd alleen ingezet tijdens de toeristische piekperioden.

De tongaanvoer is groot. De aanvoer heeft dan ook een prijsdaling tot gevolg. Eind januari was reeds dertien procent van het gevoelig verhoogde kwotum uit de Noordzee opgevist. Ook onze Noorderburen vlogen er onmiddellijk in en dat laat zich zelfs op onze markt voelen.

De Oostende vismijn kreeg vorige maand een partij Baltische kabeljauw te verwerken. De veertig kisten opvallend lichtblauwe kisten kabeljauw werden verkocht tegen iets meer dan honderd frank per kilogram.

De Nieuwpoortse visserij verloor een van zijn belangrijkste ambassadeurs. Op 57-jarige leeftijd is Noël Lowie overleden. Als stichtend lid van de "Nieuwpoortse Visbakkers" was hij een bekend figuur. Voor de folkloristische groep is dit een verlies dat hard aankomt in het jaar dat de vereniging haar vijftienjarig bestaan zou vieren.

Gentse Rijksuniversiteit maakt inventaris op

Dialektische terminologie uit de visserij in woordenboek

Geïnteresseerden moeten zich nog niet naar de boekhandel reppen om het woordenboek met alle dialektische termen uit de visserstaal in handen te krijgen. Het kan nog wel vijf jaar duren vooraleer de visserswoordenschat in boekvorm verschijnt. Wetenschappelijke medewerkers van de Gentse Rijksuniversiteit hebben op zaterdag 17 december pas de eerste kontakten gelegd met de visserij. Waar kon dit beter gebeuren dan in de sfeerrijke omgeving van het Visserijmuseum in Oostduinkerke?

Wetenschappelijk medewerker lic. Hugo Ryckeboer van het Seminarie voor Nederlandse Taalkunde en Vlaamse Dialektologie (o.l.v. prof. Johan Taeldeman) had voor de eerste kennismaking een groep mensen met kennis van de visserijwereld uitgenodigd om aan de voorbereidende werkzaamheden deel te nemen.
Waarover gaat het precies? Werkleider Ryckeboer en zijn assistenten lic. Magda Devos en lic. Kristien Van Der Sypt deden het projekt uit de doeken. Het uiteindelijke doel van het projekt is de inventarisatie en publikatie van alle dialektische termen uit het vissersjargon aan de Vlaamse kust (van Frans-Vlaanderen tot Zeeuws-Vlaanderen). Dit soort onderzoek is niet nieuw. Universitaire medewerkers zijn sinds 1972 systematisch bezig met het opvragen van de dialektische woordenschat bij de oudere generatie. Met behulp van honderden plaatselijke medewerkers wordt gewerkt aan de samenstelling van het "Woordenboek van de Vlaamse Dialekten" dat in afleveringen verschijnt. De terminologie van de oude of met verdwijning bedreigde beroepen krijgen een voorkeursbehandeling om alsnog te redden wat er te redden valt. Als eerste afleveringen verschenen reeds een aantal delen van de landbouwwoordenschat en niet-agrarische vaktalen (o.a. over de mandenmaker, de strodekker, de kuiper en hoepelmaker en de handspinner-touwslager).
Het "Woordenboek van de Vlaamse Dialekten" is dan ook een aantrekkelijk voorgestelde wetenschappelijke taalinventarisatie. Iedere aflevering is op een vast stramien geschoeid. Eerst een zakelijke beschrijving van de behandelde begrippen, gevolgd door een alfabetisch gerangschikte reeks dialektwoorden, met aanduiding van de plaats of streek waar ze voorkomen en de uitspraak. Tekeningen, foto's en woordkaarten die de verspreiding illustreren ontbreken hierbij niet. Ten behoeve van de taalkundigen bestaat bij elke aflevering een "wetenschappelijk apparaat" met daarin de gebruikte vragenlijsten en per woord een nauwkeurige lokalisatie van de uitspraakvarianten door middel van kodenummers.

Zegslieden

Op het eerste gezicht lijkt dit alles een vrij ingewikkelde bedoening. De tot op heden uitgebrachte afleveringen over de landbouwwoordenschat tonen echter aan dat wetenschappelijk onderzoek ook voor de niet-taalkundige een toegankelijk lees- en kijkboek kan opleveren. Maar zover is het taalprojekt over de visserij nog niet. ☞

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

De groep die de eerste werkvergadering in Oostduinkerke bijwoonde. (foto gw)

Eerste en vooral moeten geschikte medewerkers en "zegslieden" worden gevonden. Iederen die dit leest kan hierbij helpen (zie "Oproep"). Aan de hand van uitgebreide vragenlijsten, tekeningen en andere afbeelden zal bij een aantal mensen naar de volksnaam van voorwerpen uit de visserijsektor, natuurverschijnselen, vissersgebruiken enz. worden gepeild. Studenten filologie zullen in de eerste plaats oudere mensen benaderen in lokaliteiten waar het oude taalgebruik het meest met vedwijning bedreigd is. Dat is in de eerste plaats in Frans-Vlaanderen en de Westhoek waar nog slechts een handvol overlevenden zijn van de oude IJslandvaart. Systematisch zal de hele kuststreek aan de beurt komen. Gesprekken worden op band opgenomen, de woorden genoteerd, de uitspraak in fonetisch schrift vastgelegd. Een werk van lange adem. Werkleider Ryckeboer, die op dit terrein over heel wat ervaring beschikt (o.a. taalsociologisch onderzoek in Frans-Vlaanderen), stelt dat het een werk van jaren wordt. Men heeft er nog niet eens een idee van op hoeveel woorden men zal stuiten. In elk geval meer dan het onderzoek bij de 64 opgespoorde oud-kuipers opleverde, maar wellicht minder dan het onderzoek naar de landbouwwoordenschat. Dit onderzoek in 215 plaatsen leverde 320.000 gegevens op, rechtstreeks afkomstig uit de gevoerde enquête.

Andere bronnen

Filologen die de socio-linguistiek beoefenen raadplegen ook andere bronnen. Op de eerste plaats wordt nagegaan of er reeds onderzoek gebeurde door andere instellingen (de Leuvense Dialektcentrale, de Nederlandse Dialektatlassen, idiotica, licentiaatsverhandelingen enz.). Verder zijn er nog tal van verzamelingen, tijdschriften en andere bronnen die dienstig zijn voor het opstellen van de vragenlijsten. Voor het landbouwonderzoek leverde dit onderzoek nog eens 180.000 bruikbare gegevens op. Het tijdrovendste werk is echter de veldprospektie zelf. Bij het naspeuren van de landbouwwoordenschap werden 1.450 personen als medewerker of informant ingeschakeld. Velen daarvan waren weliswaar toevallig of kortstondig bij het onderzoek betrokken. De medewerkers waren afkomstig uit niet minder dan 473 verschillende lokaliteiten.

De visserstaal

De wetenschappelijke medewerkers willen het onderzoek naar de visserstaal op dezelfde wijze aanpakken. Tijdens een eerste bijeenkomst werd het projekt voorgesteld en de eerste oriënterende gesprekken gevoerd. Uitgenodigd waren een aantal mensen uit de visserijsektor en mensen van wie verwacht wordt dat zij voor het onderzoek inlichtingen kunnen verstrekken, bronnen kunnen aanwijzen en vooral "zegslieden" aanbrengen. De nestor van het gezelschap was Miel Becue en zijn echtgenote uit Zuydcoote die als 19-jarige reeds betrokken was bij taalonderzoek in Frans-Vlaanderen. Verder gewezen vismijndirekteur Jef Verbanck uit Nieuwpoort, konservator Willem Lanszweert van het Visserijmuseum, samensteller van het "Oostends Woordenboek" Roland Desnerck, oud-taalleraar Leopold Persoone die 50 jaar geleden zijn licentiaatsverhandeling maakte over "Visserstermen en visserstaal in Vlaanderens Westhoek", sekretaris van het Visserijmuseum Maurits Siffert, oud-visser met bijna een kwarteeuw ervaring in de Kongovisserij Marcel Vermote en de uitgeweken Pannenaar Freddy Rigaux, auteur van "Bijdrage tot de studie van de visserstaal in De Panne". De jongere generatie was vertegenwoordigd door Katia Stes, enkele jaren geleden afgestudeerd met de licentiaatsthesis over "De vakterminologie van de vissers in Heist". Ook Oud-HVB medewerkster Rika Goethaels (auteur van licentiaatsverhandeling over dialektische visbenamingen), direkteur dr. P. Hovart van het Rijksstation voor Zeevisserij, auteur Bert Bijnens ("De IJslandvaaders van de Westkust"), visserijschepen Willy Vermote uit Nieuwpoort en nog enkele andere kenners van het visserijmilieu waren op de vergadering uitgenodigd maar lieten zich verontschuldigen. (gw)

"Oproep"

De wetenschappelijke medewerkers van de Rijksuniversiteit Gent doen langs deze weg een oproep tot alle personen die kunnen bijdragen tot het welslagen van het projekt. In de eerste plaats wordt gezocht naar personen uit de oudere generatie die zich nog woorden herinneren uit de visserstaal die dreigen verloren te gaan. Verder wordt gezocht naar brieven, dagboeken en andere geschriften waarin dialektische woorden voorkomen. Wie aan het projekt wil meewerken kan zich kenbaar bij:

-Het Visserijblad (elke werkdag tussen 9 en 12 u. 30), tel. 059-32.55.59

-Het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke (10-12/14-18 u.), tel. 058-51.24.68

-Het Seminarie voor Nederlandse Taalkunde en Vlaamse Dialektologie, Blandijnberg 2, 9000 Gent, tel. 091-25.75.71 (toestel 4104 of 4516)

TE KOOP
Citroen D special 1972
90 000 KM.
In zeer goede staat
tel.: 059/70.21.01

Te Koop: Vlot GP DREG 100 KG-Man over boord Ferido. Voor inl: 050 / 41 48 72

Te Koop: 1 navstar 601 D + videoplotter Furino.
Tel: 050 / 51 33 59

Te Koop: SHUNT DINAMO, 15 kW, 110 V. 058 / 51 27 39

GB verkoopt (soms) tacaud, mérou, pagre, sander, bogue en epinoche

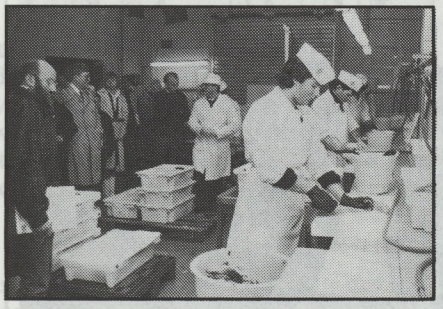
OKKASIONEEL zijn bovenstaande vissoorten in een van de GB-visafdelingen te verkrijgen. U kent ze niet? Op de pagre (pargo) na zijn het nochtans geen zeldzame vissoorten. Het zijn echter wel de Franse benamingen voor respektievelijk steenbolk, bruine tandbaars, een weinig voorkomende zeebaars, snoekbaars, bokvis en stekelbaarsje.

De opsomming komt uit de persmap van het GB-visdepartement Gibsea dat er vier pakhuizen op na houdt in de Oostendse vismijn. Op maandag 19 februari, op een wellicht ontiegelijk vroeg uur voor journalisten, werd een persbijeenkomst met ontbijt belegd. GB stelde er zijn visafdeling voor en maakte de resultaten van een beperkt konsumentenonderzoek bekend.

Groot assortiment

Er komen steeds meer visafdelingen in de GB-vestigingen. Op 142 verkoopspunten zijn er nu reeds 72 plaatsen waar de konsument teoretisch de keuze heeft uit meer dan 60 soorten vis en schaaldieren. In de praktijk loop het niet zo'n vaart, want niet alle soorten zijn steeds beschikbaar op de markt. GB heeft de soorten dan ook opgesplitst in een "basisassortiment" dat een dertigtal dagelijks beschikbare soorten omvat en een even lange lijst "opportuniteiten" waarop minder courante soorten voorkomen.

De hele GB-vishandel is al twintig jaar gekoncentreerd in Oostende waar een bedrijfsoppervlakte van duizend vierkante meter beschikbaar is. De permanente tewerkstelling bedraagt 35 personen die al voor het krieken van de dag aan de slag gaan. Jaarlijks koopt Gibsea 2.400 ton verse vis. Een groot deel van de aankopen gebeurt in Oostende en Zeebrugge. Visaankoper-produktiechef Gijsbert Baas koopt ook in Nederland (22%), Frankrijk



De journalisten mochten een kijkje nemen in de verwerkingsafdeling waar de vis versneden en verpakt wordt. (foto gw)

(8%), Engeland (11%), Denemarken (35%), Noorwegen (6%), Ierland (2%), Portugal (0,5%), IJsland (0,5%) en als het niet anders kan komen de staartvis en de roggevleugels ook al eens uit de Verenigde Staten. Verwerkt levert dat 40 ton vis per week op of een daggemiddelde van 90 kg. per winkel. De sterkste verkooppunten liggen in de Brusselse vestigingen Oudergem, Sint-Agatha-Berchem en Evere waar tot 1.500 kg verse vis per week over de toonbank gaat. Binnen de 24 uren moet de vis in de verkoopsafdeling zijn. Snel en vers luidt het devies. Gibsea is niet alleen kieskeurig bij de aankoop, maar ook voor de verwerking. De behandeling gebeurt in een ononderbroken koudeketen en in de meest hygiënische omstandigheden onder toezicht van dierenarts Luc Van Damme. Vis die niet aan de kwaliteitsnormen voldoet gaat terug naar de leverancier. Dat was onlangs nog het geval met drie ton dorade die zonder discussie het etiket "return to sender" kreeg.

Eén keer per week

Over het algemeen eet één op twee landgenoten eens per week verse vis. Een telefonische enquête bij 403 personen (gezinsverantwoordelijken voor de aankopen) wees uit dat de vrijdag nog steeds de traditionele visdag is. Niet voor alle Belgen, want één op vier eet geen verse vis. Het profiel van de niet-viseter: hij woont in Luik, Namen of Luxemburg en is tussen de 15 en 34 jaar oud. Dat is een van de meest opvallende besluiten van de enquête waaruit ook blijkt dat naarmate de konsument verder van de zee woont hij ook minder vis verbruikt. Als reden wordt hiervoor opgegeven: de angst dat de vis niet vers is, afkeer voor graten of twijfel aan de smaak.

Op het visaankooplijstje van de doorsnee verbruiker staat kabeljauw bovenaan. Vervolgens koopt de Belg tong, forel en zalm, waaruit blijkt dat de aankopen in een vast patroon zitten. Jongeren geven bovendien de voorkeur aan filets omdat die geen graten bevatten.

De traditionele en gespecialiseerde visverkoper geniet de voorkeur van de konsument. Slechts een derde van de visaankopen gebeuren in de grootwarenhuizen omwille van de voordelige prijzen en het gemak. De verbruiker is over het algemeen tevreden over de hygiënische omstandigheden in de vishandel maar vermoedt dat in de grootwarenhuizen vaker kwaliteitskontroles worden uitgevoerd.

Er is een trend naar afwisseling vast te stellen, hoofdzakelijk jongeren (tot 35 jaar) durven al eens ongewone vissoorten uitproberen.

De verkoopsstrategie van de GB-viswinkels zal zich op die resultaten enten. Het visverbruik zit in de lift en de GB wil daaraan meewerken door meer viswinkels te creëren waar de konsument dagelijks een ruime keus krijgt aan vis en schaaldieren. (gw)

Gevraagd: zeecontainer 20 of 40 voet. Tel: 050 / 31 45 54

R.K.D.— REM- EN KOPPELINGS DIENST

* FRIKTIE- EN GLIJLAGERMATERIALEN VOOR ALLE INDUSTRIELE TOEPASSINGEN

* Kwaliteitsmerken - Gamma asbest- en asbestvrije voeringen - Olie- en zeewaterbestendig - Rollen - Platen - Segmenten - Remblokken - Koppelingsschijven - Herbekleden van remschoenen en rembanden voor lieren - koud- en warmlijmen (oven) - Klinknagelverbinding.

Raymark Tufcot BREMSKERL FERODO Valeo

R.K.D. IJzerlaan 14, 8430 Middelkerke. Tel: 059 / 30 35 31

Morubel opent nieuw labo, proefkeuken en showroom

Er waait een nieuwe wind door het Oostends visverwerkend bedrijf Morubel. Zoals bekend nam de Amerikaanse voedingsgigant Campbell Soup Co (wereldwijd 48.000 werknemers) op 8 oktober "La Morue Belge" over (1). Sinds begin dit jaar is de officiële benaming van Morubel en het zusterbedrijf Frigobel omgedoopt tot de N.V. Campell Seafoods.
Intussen deden zich bij het bedrijf enkele opvallende veranderingen voor. De partikuliere verkoop verdween. Het wagenpark werd overgedragen aan een gespecialiseerde transporteur en de verwerking van verse vis wordt afgebouwd. De produktie en de tewerkstelling gingen er echter niet op achteruit. Met 180 vaste en tijdelijke werknemers is het in 1954 opgerichte bedrijf opgeklommen tot een van de grooste visverwerkende bedrijven van het land. De omzet kende de laatste jaren een steil verloop die vooral is toe schrijven aan de diepvriesaktiviteiten. Dat moet ook een multinational-op-overnamepad als Campbell niet ontgaan zijn. Na de pralinenfabrikant Godiva, Delacre Biscuits en Continental Foods uit Puurs werd ook de Oostendse vis- en zeevruchtenverwerker, met een jaarproduktie van 8.000 ton afgewerkt produkt en een omzet van twee miljard, ingelijfd.

Drieledig initiatief

Door het wegvallen van de detailverkoop aan de Victorialaan kwam er ruimte vrij voor nieuwe intiatieven. Direkteur Paul Gerard heeft duidelijk aangegeven welke richting het uitgaat. "Meer inspelen op de vraag van de klant is noodzakelijk. De vraag naar niet-vette, gezonde en voedzame visprodukte is groot. Om in een zeer kompetitieve markt te overleven zijn twee aspekten van levensbelang. Vitaal is een selektief aankoopbeleid. Je kunt niet om het even wat op de markt gooien. Vroeg of laat loopt dat slecht af. Dan is er ook de onvermijdelijke produktie-expertise en kwaliteitsbeheersing. Voor een exportgericht bedrijf - momenteel is 85 procent van de produktie voor export bestemd - kunnen tekorten op dit vlak zware gevolgen hebben. Een voorbeeld. De gezondheidsdiensten in de Scandinavische landen werken uiterst sekuur. Als ondernemer kun je het risico niet lopen dat je produkten worden geweigerd. Om op die markt door te dringen moet je zwaar investeren in kwaliteitskontrole om alle risico's uit te schakelen."
De uitbouw van de vrijgekomen ruimte staat dan ook grotendeels in het teken van de kwaliteitsbeheersing. Op de eerste plaats wordt het laboratorium gevoelig uitgebreid. Twee laboranten voeren naast de routine-analysen, bakteriologische testen en versheidsonderzoeken ook specifieke kontroles uit. Nieuwe apparatuur biedt meer mogelijkheden om om de gevreesde salmonella- en lysteriabakteriën, bronnen van mogelijke voedselvergiftiging, op te sporen. Een 'quality insurance manager' werd aan het personeelsbestand toegevoegd.
Het tweede luik omvat een proefkeuken voor fysische kontrole van de in- en uitgaande produkten (kleur, grootte, gewicht, smaak, struktuur). Voor het aanmaken van stalen beschikt het bedrijf nu over een pilootinstallatie voor diepvriezen in vloeibare stikstof. De proefkeuken is tevens de plaats voor het uittesten van nieuwe grondstoffen, het ontwikkelen van verwerkingsmetoden en rendementsonderzoek. Tenslotte biedt de keuken de mogelijkheid om "proevertjes" te bereiden. Hier kunnen potentiële klanten terecht met suggesties om alle mogelijke kombinaties uit te testen. De proevers zijn hier aankopers van grote distributiebedrijven, koks van grootkeukens e.a. die op hun vraag zwaardvissteaks of andere exotische bereidingen voorgeschoteld krijgen.
Het derde aspekt is van kommerciële aard. In de nieuwe showroom ligt een assortiment van alle bereidingen van het bedrijf.

Doorstroming

Los van het voorgaande heeft Morubel ook plannen klaar voor een nieuwe personeelsrefter in het complex aan de Baelskaai die plaats biedt aan 175 mensen. Hiervoor werd zeven miljoen uitgetrokken. "Schijnbaar heeft dit geen uitstaans met de kwaliteitszorg" merkt bedrijfsmanager Gerard op. " Niets is minder waar. De ultieme bedoeling is om alle onnodige personeelstromen in de verwerkingsplaatsen uit te schakelen door een betere indeling van de ruimten. Uiteindelijk moeten we ertoe komen dan de goederenstroom van onverwerkte produkten en die van de afgewerkte produkten volledig gescheiden is. (gw)

(1) Zie ook HVB nr. 10 dd. 1 nov. 1988 p. 14 "Campbell Soup legt hand op Morubel"

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

Zeemacht start MOST-training in mijnenbestrijdingsschool Oostende

Op de Zeemachtbasis Oostende werd gestart met een nieuw trainingsprogramma op kleinere marineschepen. De bedoeling is de bemanningen vertrouwd te maken met de veiligheidsprocedures bij ongevallen aan boord en de algemene staat van paraatheid van de mijnenvegers en -jagers te verzekeren.
Het letterwoord "M.O.S.T." staat voor het gestandaardizeerde en intensieve trainingsprogramma "Mine Countermeasures vessels Operational Sea Training" dat in Navo-verband werd ontwikkeld. De officiële voorstelling in aanwezigheid van de Britse geallieerde opperbevelhebber van de Kanaalvloot, admiraal sir Benjamin Bathurst, en de vice-admiraals De Wilde en Van Renesse in de Belgische-Nederlandse Mijnenbestrijdingsschool "Eguermin" ging gepaard met een demonstratie in brandbestrijding. Het MOST-programma is dan ook praktijkgericht. Akkuraat optreden bij brand, granaatinslagschade, luchtaanvallen en andere averij kan mensenlevens en materiaal redden. Dat is nu precies de bedoeling van de doorgedreven training zowel aan wal als op zee gesimuleerde gevechtsomstandigheden. Alle bemanningen van 27 Belgische en Nederlandse mijnenbestrijdingsschepen zullen de intensieve training doormaken. Dat betekent dat jaarlijks twaalfhonderd militairen aan de beurt komen. De Nederlandse direkteur van de Mijnenbestrijdingsschool, kapitein ter Zee Dick Sluijter (om de achttien maanden wordt de funktie afwisselend aan een Belgische en een Nederlandse officier toegewezen) verduidelijkte een en ander tijdens de voorstelling van het trainingsprogramma dat voor de grotere fregatten al langer bestaat. "Ondanks het feit dat de 'Standing Naval Force Channel' gedurende bijna twee decennia suksesvol heeft bijgedragen tot de Navo werd het belang van een gestandaardizeerd en doeltreffend programma inzake persoonlijke veiligheid en gevechtsparaatheid slechts ten volle ingeschat op het einde van de jaren tachtig. Aan de basis lagen een aantal rapporten waarin tot uiting kwam dat de toestand aan boord van sommige schepen in bepaalde omstandigheden te wensen overliet. Dit had tot gevolg dat in 1986 de beslissing viel om ook een trainingsprogramma voor de mijnenbestrijdingsschepen uit te werken. " Als vestigingsplaats viel de keuze op Oostende waar de training onder het bevel van de direkteur van de Mijnenbestrijdingsschool kwam te staan. Na twee jaar voorbereiding staat het programma op punt. "MOST" werd uitgebouwd tot een agressieve en twee weken durende bijscholing onder leiding van een achtkoppig gespecialiseerd team "seariders". Een mijnenbestrijdingsschip met een MOST-getrainde bemanning moet voldoen aan de strenge operationele vereisten die door de Navo werden voorgschreven. Direkteur Sluijter denkt dat jaarlijks een twaalftal schepen aan het "examen" kunnen deelnemen.

(gw)

Voor de brandbestrijding beschikken de manschappen over vuurbestendige wollen pakken. (foto gw)

Oostendse reder Hennaert gemeenteraadslid?

De kans is groot dat Norbert Hennaert, reder van de O.231 en O.187, binnen een paar maanden zijn intrede doet in de Oostendse gemeenteraad. Tijdens de vorige gemeenteraadsverkiezingen stond hij op de 8ste plaats op de Volkunie-lijst maar werd ondanks 1.243 voorkeursstemmen niet verkozen. Nu een mandataris om beroepsredenen noodgedwongen verhuist en de eerste plaatsvervanger afziet van het mandaat ligt de politieke weg open voor de Vuurtorenaar. De voorzitter van de rederscoöperatieve Hand in Hand en ondervoorzitter van de OVA zal wel vrede moeten nemen met een oppositierol.

Het Visserijbladwordt groter...en groter

Regelmatig ziet de redaktie van Het Visserijblad zich genoodzaakt kopij te verplaatsen naar latere datum. Dat is ook nu weer het geval. Trouwe lezers zullen verschillende vaste rubrieken missen. Alles heeft natuurlijk te maken met de grote bloei die dit blad sedert enige maanden kent. De editie die nu voor je ligt is zelfs acht bladzijden dikker dan gewoonlijk en nòg hebben wij een aantal (niet-tijdsgebonden) onderwerpen naar latere datum moeten verplaatsen. Sorry.

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

Neem eerst je agenda's van 1990, 1991 en 1992

Aktiviteitenkalender voor de vissers

MAART
3-8 "Alimentaria 90", internationale voedingsvakbeurs in Barcelona (Sp.)
10 Prijskaarting Manillen in de Stedelijke Visserijschool John Bauwens te Oostende (inschrijven vanaf 19.30 u).
11-14 "Seafood '90" in Kyoto (Japan), internationale konferentie over hoogwaardige zeevisserijprodukten.

APRIL
5-7 "Fishing 90" en "Seafood '90 Exhibition" in Glasgow (Schotland)
7 Om 16 uur. Jozef Vantorre presenteert zijn nieuwste roman in garage Remi te Blankenberge
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 (Nl)
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
FEBRUARI
25-28 Canary Islands Fisheries Exhibition '91, Las Palmas de Gran Canaria

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.

1992
MEI
26-30 World Fishing Exhibition 1992, Bella Center, Copenhagen, Denmark.

SEPTEMBER
Nantes: Salon International des Professionnels de la Mer, parc de la Beaujoire, Nantes, France.

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

BREDENE

Gemeenteraad stemt motie

Er is al een hele tijd heel wat te doen omtrent de vestiging van het 'nautisch centrum' waarin simulatoren opgesteld zullen worden ten behoeve van het visserijonderwijs. Wat onderwijsminister Coens betreft is het een uitgemaakte zaak. De simulatoren komen in een VDAB-gebouw te Zeebrugge.
Dat belet niet dat andere instanties nog steeds deze plaats betwisten. Op de vergadering van de provinciale zeevisserijkommissie (5 februari '90) kwam men alvast niet tot een eensluidend advies en ook de gemeente Bredene heeft onlangs nog unaniem een motie gestemd waarin gesteld wordt dat "Oostende de aangewezen plaats is voor dit Nautisch Centrum."

WESTERSCHELDE

Zeer zeldzame gehoornde slijmvis

In de Westerschelde hebben Nederlandse onderzoekers een gehoornde slijmvis gevangen. Dit is een zeer zeldzame vondst waarvan sinds tientallen jaren geen melding meer werd gemaakt. In het Natuurhistorisch Museum bevindinden zich slechts enkele exemplaren waarvan de laatste op 9 november 1937 werd gevangen.
Naast de sporadisch gevonden kleinere gewone slijmvis (Lipophrys pholis), een rotskusbewoner met slijmerige naakte huid, bestaat er ook de uiterst zeldzame gehoornde slijmvis (Parablennius gattorugine). De geel- tot roodbruine vis met donkere dwarsstroken bereikt een lengte van 30 cm en is herkenbaar aan de vertakte tentakel boven ieder oog.
Medewerkers van het Delta Instituut voor Hydrobiologisch Onderzoek in Yerseke vonden het de zeldzame vis in de Pas van Terneuzen. De niet-eetbare vis is meestal terug te vinden langs ondiepe rotskusten.

Wij vernamen het overlijden van De Heer Jules LOWYCK, vislosser op rust, weduwnaar van Mevrouw Albertina YDENS. Geboren te Oostende op 18 april 1909 en er overleden in het H. Hartziekenhuis op 29 januari 1990.
Het Visserijblad houdt eraan langs deze weg de familie zijn oprechte gevoelens van medeleven over te maken.

Te koop: houten visbootje 8 m, 13 pk. In zeer goede staat. Tel: 050 / 51 54 04

Jan Jacobsen

Michiel Jacobsen, wegens zijn sluwheid, de "Zeevos" geheten, afstammeling van een katholieke familie van Den Briel, die uitgeweken was naar Duinkerke om godsdienstige redenen, werd een roemruchte admiraal van de Spaanse oorlogsvloot. Wegens de grote diensten die hij bewees aan de Spaanse kroon werd hij, als blijk van een uitzonderlijke hulde, na zijn dood bijgezet in de kathedraal van Sevilla, naast het praalgraf van de beroemde en beruchte conquistador Fernando Cortes.

Het zeemansbloed zat in de familie en onder zijn talrijke kroost vinden we een Jan Jacobsen, zoals zijn vader zeekapitein op de Spaanse vloot. Jan Jacobsen zal, na het Twaalfjarig Bestand, de bekende wapenstilstand van twaalf jaren tussen de Hollandse rebellen en de Spaanse kroon, van 1609 tot 1621, gestationeerd worden met zijn schip, de "Sint-Vincent", te Oostende.

Op de lijst van de stamfamilies van Oostende van de heer Joseph Jacquart vinden we een naam Jac*obs*, in 1622 opgegeven bij een eerste geboorte van een familie van die naam. Is het de naam van onze Jacobsen? Bovendien meldde destijds de archivaris van Oostende, de heer Loontiens, aan Maurits Sabbe, bij het ontdekken door deze van een lied over Jan Jacobsen in het archief van de Rijksuniversiteit Gent, dat een notariële akte van staat van goederen, in 1650, een pakhuis op de Grote Markt van Oostende vermeldt op naam van wijlen Jan Jacob*sens*.

Wellicht wijzen deze twee gegevens erop dat Jan Jacobsen (de eigennamen worden in die tijd nogal fantasierijk gespeld) inderdaad een tijd te Oostende heeft doorgebracht, hoewel de ganse familie, ook zijn echtgenote Marie de Meulenaere, steeds te Duinkerke bleef gevestigd. Dit zou dan betekenen dat Oostende én Duinkerke samen de eer genieten de heldendaad, waarover we het straks zullen hebben te mogen opeisen.

Wat er ook van zij, Jan Jacobsen zal zich in oktober 1622 beroemd maken door liever met schip, man en muis de lucht in te vliegen dan zich over te geven aan de vijand.

Hoe weten we dat en wat gebeurde er in waarheid?

Wel, Marie de Meulenaere, echtgenote van Jan Jacobsen, liet na de gebeurtenissen waarvan sprake, de twee overlevende getuigen van het gebeuren onder ede verhoren over de feiten door de magistraat van Duinkerke. De bekende Duinkerker historicus Faulconnier gaf dit verhoor in zijn bijzonderheden weer in zijn

Oostende houdt de naam van zijn kapers in ere. (foto Seaprint)

"*description historique de Dunkerque*", verschenen in 1730 te Brugge.

Deze twee getuigen zijn Cornil (Cornelis) Jacobsen, geboortig van Duinkerke en neef van kapitein Jan, en Gaspard Bart, zoon van Antoon Bart, grootoom van de latere beroemde Jan Bart.

Cornil Jacobsen was aangeworven als matroos op de 'Sint-Vincent' en is dus rechtstreekse getuige evenals Gaspard Bart, eveneens lid van de bemanning.

Het verhaal van beide jongelui loopt vlot en waarachtig en werd trouwens later bevestigd door de bekende Hollandse maritieme historicus J.C. De Jonge, in zijn merkwaardige studie over "*Het Nederlandsche Zeewezen*", met bovendien het citeren van diverse andere bronnen. En onze eigen Oostendse kronijkschrijver, Bowens, liet zich ter zake ook niet onbetuigd met een analoge versie van de feiten.

Wat is nu het verhaal?

Op 2 oktober 1622, rond 23 uur, verliet een smaldeel van drie eenheden van de Spaanse vloot de haven van Oostende, om de Hollandse blokkade te doorbreken. De admiraal van het eskader is een Spanjaard, Pedro de la Plesa, vergezeld van Jan Jacobsen en een andere Spanjaard, Juan Garcia.

Na enkele uren zeilen ontmoette het drietal de vloot van de Hollandse vice-admiraal Herman Kleuter, bestaande uit negen zware oorlogsbodems, bestemd om de Vlaamse kust te blokkeren.

Het schip van Jan Jacobsen wordt duchtig beschoten, maar weert zich even duchtig met al zijn vuurkracht en zijn 140 tot 180 man aan boord. Over het cijfer van de bemanning is twijfel tussen die twee getallen.

De Spaanse kapiteins, in plaats van de Vlaming ter hulp te snellen en bij te staan, zetten alle zeilen bij en vluchten tot onder de kust van Engeland.

Een Vlaams volkslied ter zake, waarover we het nog zullen hebben, bezingt dit als volgt in een van zijn talrijke strofen:

"Dus lieten zij alleene,
den nederlandschen leeuw,
voorwaar hun eer is kleene
verdienden wel een geschreeuw,
fa, fa, die flauwe hennen,
die dus waeren gevlucht,
schuddende haere pennen,
uyt dit geschots gerucht."

Jan Jacobsen, hoewel zich verlaten ziende door zijn bondgenoten, besluit te strijden tot het bittere einde. Hij weet immers dat het de gewoonte is van de Hollanders hun Vlaamse gevangenen over boord te gooien wat toen heette: de "voeten te spoelen", of hen mee te voeren naar de wal om te bekeren en vervolgens op te hangen. Sinds 1587 werden de Vlamingen behandeld als zeerovers door de Hollanders en op de hiervoren vermelde wijze behandeld.

Jan Jacobsen zal dan ook de strijd totterdood verkiezen boven een roemloos einde, al betekent dit een verlenging van het leven.

Hij stelt zijn mannen op ten aanval, de sabel in de vuist, en na een laatste toespraak tot zijn mannen, waarna ze allen beloven te strijden tot de laatste man, zeilt hij op de Hollanders los, lost twee volle lagen, entert het naastbijzijnde schip dat onder het bevel van de Hollandse kapitein Kleuter staat en boort dit bijna onmiddellijk in de grond.

De overige acht Hollanders concentreren al hun vuur op de 'Sint-Vincent', die ze geheel ontmantelen en waarvan de helft van de bemanning buiten gevecht wordt gesteld. De moedige kapitein zet echter zijn overblijvende manschappen tot verder verzet aan en herinnert ze aan hun gedane belofte, die ze opnieuw bevestigen. Daarop roept hij de Hollanders toe aan boord te springen indien ze daartoe de moed hebben. Het gevecht duurde toen reeds dertien uur en Jacobsen staat bijna alleen op dek. Het achterschip is vermorzeld door de kanonschoten en staat onder water. Masten en zeilen zijn aan flarden geschoten. Het kan niet lang meer duren... Hij voorziet dat hij in handen van de Hollanders zal vallen en beveelt het vuur in het buskruit te steken.

De Hollanders, bij het vernemen van dit bevel, beloven hem en zijn resterende manschappen goed kwartier en behouden leven, en dit bij monde van hun admiraal zelf, Mooi Lambert.

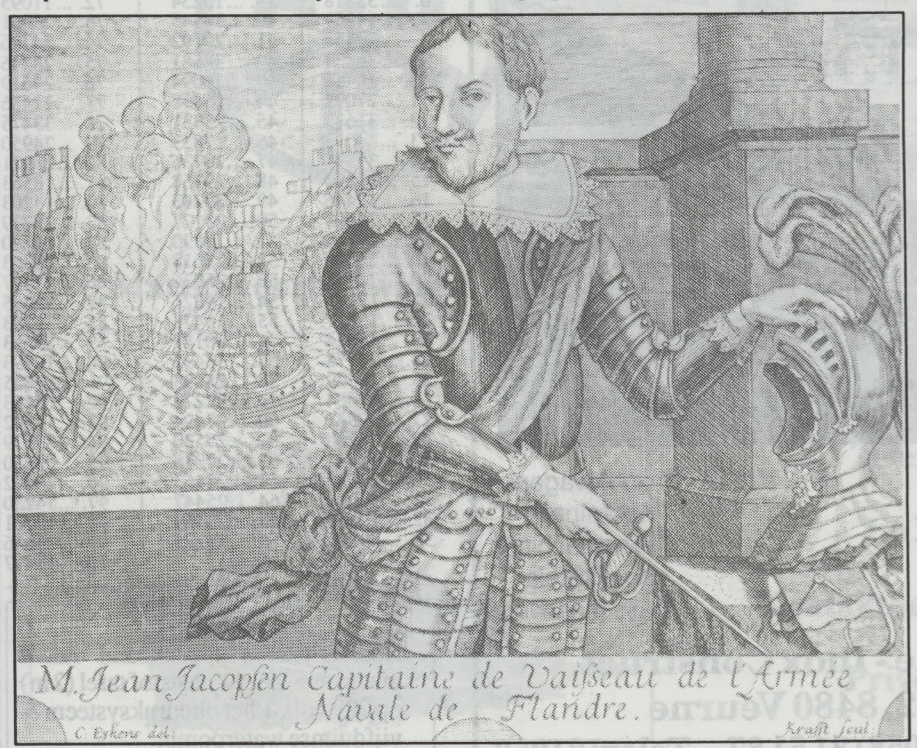
Drieëndertig man, waaronder Cornil Jacobsen zelf, zijn neef, weerstaan niet aan de lokstem en springen overboord om door de Hollanders te worden opgepikt. Dit gebeurde rond 14 uur, op 23 oktober.

Jan Jacobsen blijft echter met tien à twaalf

getrouwen aan boord van de 'Sint-Vincent" en richt nog een echt bloedbad aan onder een vijftigtal Hollanders die aan boord waren gesprongen.
Doch eindelijk, zwaar gekwetst en afgemat, met nog twee of drie man naast zich, had hij nog de moed luidop te roepen tot zijn geredde makkers aan boord van de Hollanders: *"Vrienden, indien iemand onder u ontsnapt en nog ooit in Duinkerke terugkomt, dat hij dan zegge hoe we ons verdedigd hebben en ons bloed vergoten voor God en Koning."*
Op zijn bevel steekt dan een Antwerpse matroos, die vroeger op Oost-Indië gevaren had, de vuurlont in het kruit en de 'Sint-Vincent' vliegt met vriend en vijand de lucht in, midden een rode vuurkolk.
Het geweld was zo groot dat een Hollands schip volledig onttakeld werd en een in het water gevallen kanon een ander kanon meesleepte en alles in het water zonk.
Getuige Gaspard Bart verklaarde ook uitgebreid hoe hij, bij het in de lucht springen van de 'St. Vincent', in zee werd geslingerd.
Zijn lichaam had zware brandwonden opgelopen *("avec une partie du corps brulé")* en zijn rechterwang droeg nog de sporen van de brandwonden, wat de verhoorders de visu konden konstateren. Hoewel hij niet kon zwemmen, had hij zich zo flink te water geweerd *("il ne laissa pas de se débattre")* dat hij een drijvende plank van zijn schip kon bemeesteren. Een Hollandse matroos, die hem had opgemerkt, wierp hem een touw toe, dat hij wegens zijn brandwonden niet kon vastgrijpen met zijn handen, zodat hij verplicht was het touw met zijn tanden te nemen en vast te houden. Bijna werd hij op die wijze aan boord van de Hollander gehesen, maar door een plotseling voorbijzeilend schip had hij het touw moeten lossen en was hij opnieuw in zee gevallen. Hij kon echter het touw opnieuw met de tanden vastnemen en kwam aldus toch aan boord van de Hollander, waarop enkel de schrijver, de chirurg en enkele matrozen nog in leven waren, alle andere opvarenden waren gesneuveld gedurende de veldslag. Het was bovendien dank zij de chirurg dat hij achteraf niet werd gehangen met zijn lotgenoten, terwijl ook vele andere personen uit medelijden met zijn jeugdige leeftijd tussenkwamen om hem te sparen en hij kon uitgewisseld worden met een Hollandse zeeman die gevangen zat te Duinkerke.
Dit authentieke verhaal wijst op de nijd van het gevecht en het moorddadige van de slag.
Mooi Lambert in eigen persoon oordeelde nadien dat het niet mogelijk was nog een kapitein van de uitzonderlijke waarde van Jacobsen te vinden en dat de koning van Spanje met hem een zijner waardevolste onderdanen had verloren. De Hollanders hadden vierhonderd man en twee schepen verloren, terwijl de andere schepen deerlijk toegetakeld waren. Mooi Lambert voegde eraan toe dat, indien de twee Spanjaarden Jacobsen niet hadden verlaten, hij het moeilijk zou gehad hebben uit hun handen te blijven.
De gevangen genomen Vlamingen werden, ondanks de gedane beloften, naar Holland gebracht en opgehangen, met uitzondering van getuige Cornil Jacobsen, die gespaard bleef wegens zijn jeugdige leeftijd, zoals Gaspard Bart die dus werd uitgewisseld tegen een Hollandse matroos, ook wegens zijn jeugd.
Toen de aartshertogin Isabella de schandelijke terechtstelling van de mannen van Jacobsen vernam, liet ze als wraakneming evenveel Hollandse gevangenen ter dood brengen. Ja, de tijden waren wreedaardig...
De daad van Jacobsen werd bewonderd en bezongen.
In Valerius *"Neder-landtsche gedenckklanck"* (1626) werd het feit het vermelden waard gevonden. De auteur is zelfs de mening toegedaan dat de *"medelijdende ende menschlievende Godt"* ervoor gezorgd had dat op die wijze de Spaanse macht die opereerde vanuit Oostende met *"verscheydene groote wel gemonteerde oorlogschepen"* werd gebroken, terwijl de Vlamingen nog maar eens "doot weerdige Zeerovers" werden geheten...
Een andere klok luidt in een volksliedje, waaraan onze kollega Klausing ook aandacht wijdde. Het werd, zoals reeds gezegd, ontdekt door Maurits Sabbe. Het werd gezongen op de wijze van *"Maestricht gij schoone stede"* en het verheerlijkt de dappere daad van Jan Jacobsen onder de titel: *"Kapitein Jacobus. Liedeken van den kloekmoedigen Kapiteyn Jan Jacobsen; die alleen met zijn volk vegte tegen zeven Hollandsche schepen."*
Typisch voor de beweegreden die Jacobsen dreef tot de uiterste strijd, blijkt uit de volgende verzen:

"Laet ons vromelijk vechten,
o soldaten valiand,
als vrome krijgsche knechten,
tegen onze vijand,
hij zal ons veel beloven
en daer toe luttel doen,
't is beter eens gevlogen
als 't hangen boven 't groen."

Maurits Sabbe oordeelde dat de Zuid-Nederlanders in de lofzang op de heldendaad van Jan Jacobsen een gelegenheid vonden om, in een tijd van nationale vernedering, "met vreugde en met een gevoel van groeiende vaderlandsliefde over eigen helden en krijgsroem te zingen".
Het lied moet lang nageleefd hebben, ook te Duinkerke.
Op een familiefeest van de Jacobsen, te Duinkerke, op 7 juli 1785, dichtte E.P. Laurent Baligan, van de Miniemen te Duinkerke, het lied van Jacobsen in Franse verzen en voegde er nog drie strofen aan toe, ter ere van ene Jean-Cornil Jacobsen de la Crosnière! De titel heette toen *"Chanson du magnanime et du courageux capitaine Jean Jacobsen"*. Ja, toen was reeds alles in het Frans in die eens zo Vlaamse stad.



Reproduktie van een portret van Jan Jacobsen, uit het boek van Faulconnier.

Walter Debrock

Het kruis der vissers

kavijak Jozef vantorre is er weer. Op 7 april stelt hij in Blankenberge zijn nieuwste roman 'Het kruis der vissers' voor.
Vantorre verbaasde zo'n kleine twintig jaar geleden schrijvend en lezend Vlaanderen met zijn autobiografische roman 'De Kavijaks', waarin hij de lotgevallen van een arme Heistse familie tekent. Jozef vertelt er over zijn broers en zussen, zijn moeder en over zijn vader (de generaal) die het kroostrijk gezin op veel vlakken terroriseerde. Het boek werd een bestseller en werd overigens twee jaar geleden herontdekt door de Amsterdamse uitgeverij 'De Bezige Bij' die het opnieuw uitgaf.
In 1987 schreef de Kavijak 'waar de meeuwen schreeuwen', een kijk- en leesboek waarin hij op zoek gaat naar de ziel van de Zeebrugse visserij.
Dit werk vormde de verre aanloop voor de nieuwste roman. Bepaalde themata uit de 'meeuwen' worden hier verder uitgewerkt. De auteur neemt de lezer mee aan boord van een houten vissersbootje, 'De Morgenster', samen met de bijgelovige schipper Marcel, met Sjef de motorist en Stiffe de journaliste. Volgens Vantorre gaat het om een rauw, ruw, emotioneel en soms hartverscheurend vissersverhaal, waarin de auteur zijn lezers leert vloeken en bidden.
Het boek wordt aan pers en publiek voorgesteld op 7 april om 16 uur in de showroom van de garage Remi, Weststraat 125 te Blankenberge. Zoals dat bij de Vantorres de gewoonte is wordt het weer een familiehappening waarbij bijna elke telg uit het geslacht wel één of ander te tonen, te presenteren of te demonstreren heeft. (ML)

OOSTENDE

Nieuwe haventarieven

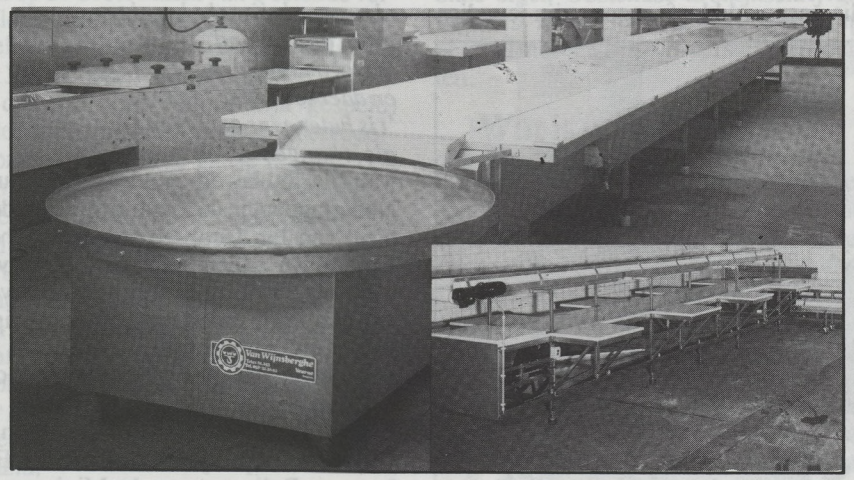
Wij wensen de vissers er nogmaals op te wijzen dat vanaf 1 januari 1990 nieuwe tarieven van kracht zijn voor het gebruik van de diensten in de Oostendse haven.
Voor vissersvaartuigen en sportvissersvaartuigen is het maandelijks dokrecht vanaf die datum vastgesteld op 5,20 fr/BT tot 200 BT, vanaf de 201ste ton wordt dat 2,60 fr/BT. Het sluisgeld bedraagt per invaart 7,5 fr/BT tot 200 BT en vanaf de 201ste BT wordt dat 3,75 fr/BT. Wijzen we er nog op dat het minimumbedrag voor het maandelijks dokrecht werd vastgesteld op 260 frank en 500 frank voor het sluisgeld per invaart.
Het dokrecht wordt overigens verdubbeld voor vaartuigen die langer dan drie maanden opgelegd worden en zelfs verviervoudigd voor alle opgelegde vaartuigen die in vervallen toestand verkeren alsook voor deze die geen enkele aktiviteit meer uitoefenen.
Interessant om weten is ook dat de elektriciteit die op de kaaien aan vaartuigen geleverd wordt 6 frank per kilowatt kost, met een minimum van 300 frank per dag en per aansluiting.

TOMBOLA VISSERIJSCHOOL HEIST

1. 11626	34. ...24057	67. ...26667
2. 27592	35. ...39779	68. ...24682
3. 19626	36. ...25104	69. ...10364
4. 28899	37. ...20678	70. ...35447
5. 20274	38. ...30977	71. ...26552
6. 33518	39. ...15254	72. ...11095
7. 14259	40. ...36145	73. ...23001
8. 29458	41. ...20192	74. ...34796
9. 36437	42. ...38681	75. ...28246
10. ...15446	43. ...32094	76. ...24619
11. 27092	44. ...16458	77. ...11486
12. ...31613	45. ...25331	78. ...33475
13. ...24013	46. ...17833	79. ...24950
14. ...31317	47. ...10736	80. ...23921
15. ...33554	48. ...19154	81. ...18563
16. ...17446	49. ...39203	82. ...14203
17. ...38409	50. ...23177	83. ...25779
18. ...19704	51. ...11890	84. ...16690
19. ...25007	52. ...22618	85. ...25303
20. ...30975	53. ...36936	86. ...17387
21. ...15146	54. ...19321	87. ...35305
22. ...15617	55. ...13476	88. ...19293
23. ...17524	56. ...30181	89. ...39553
24. ...24578	57. ...33492	90. ...13093
25. ...16429	58. ...28193	91. ...19035
26. ...37664	59. ...32278	92. ...25623
27. ...39341	60. ...37494	93. ...11742
28. ...26230	61. ...25530	94. ...33529
29. ...18441	62. ...27218	95. ...32250
30. ...29887	63. ...28453	96. ...20622
31. ...37018	64. ...25447	97. ...14250
32. ...10566	65. ...23459	98. ...13731
33. ...39580	66. ...39275	99. ...25246
		100. .18477

Van Wijnsberghe

Konstrukteur van inoxinstallaties



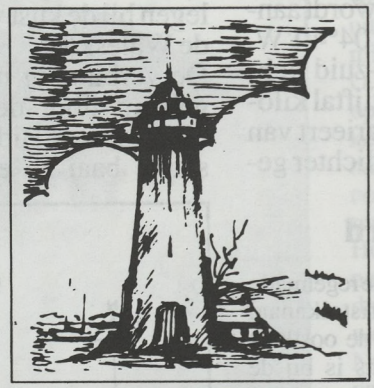
* Transportbanden
* Wasbakken met kniebediening
* Inox deuren
* Inox rioleringen
* Rekken en tafels op maat
* Rookwagens
* Kontainers
* Wasmachines
* Kookketels
* Alle maatwerk

nv Van Wijnsberghe - Inox Construct,
Albert I- laan 52, 8480 Veurne
Tel: (058) 31 51 95 — Fax: (058) 31 51 87 — Telex: 81253

TE KOOP
Roestvrijstalen opzoekband van 4 meter, een lange kunststof tafel (2 m) op 220 volt, + het oliedruksysteem & vijfduimse waterpomp.
Vanuit België : 00331 2230 23342

De laatste vuurtorenwachter

IK ZAL HET kort houden. Deze rubriek heeft vele kwaliteiten en één daarvan is dat ze doordringt tot het wezen zelf van de dingen, tot de essentie, tot de ziel, tot de kern. We bespreken alleen het hoogstnoodzakelijke. De rest laten we aan de redaktie over.
Deze rubriek heeft het kort en kernachtig over de écht grote problemen van deze tijd, zoals (ook nu weer) over de exakte leeftijd van redakteur Guido Walters.
Sommige lezers maken me het verwijt dat ik alsmaar andere cijfers terzake geef. Ze wijzen me erop dat de betrokken redakteur onmogelijk 48, 52, 56 en 38 jaar tegelijkertijd kan zijn.
Welnu, niets is minder waar. Het probleem is veel ingewikkelder dan de doorsnee lezer vermoedt. De niet gespecialiseerde lezer denkt zelfs nog steeds dat Guido Walters, g.w., G.W., en Foto gw één en dezelfde mens zijn. In werkelijkheid is dat (uiteraard) niet het geval. Niemand kan in één maand tijd zoveel artikels schrijven en zoveel foto's nemen. Niemand kan dat, dus ook Guido Walters niet.
Achter de afkortingen g.w., G.W. en Foto gw, gaan dus anderen schuil. En daar begint de grote moeilijkheid. Eerst moet je erin slagen de ware identiteit van de schrijver(s) te achterhalen en dan pas kan je iets zinnigs over de leeftijd zeggen.
Uit een grondig tekstonderzoek heb ik kunnen afleiden dat



G.W. niet voor Guido Walters staat, maar wel voor Geestige Willy en dat is niets minder dan het pseudoniem van de direkteur van dit blad, die op die manier de redaktionele autonomie een hak zet en zijn artikels toch geplaatst krijgt.
Moeilijker is het gesteld met de afkorting g.w. De teksten die onder deze letters geschreven worden, vertonen namelijk geen eenheid van stijl en het zou dus kunnen dat daar een schrijverskollektief aan het werk is. Voor het ogenblik vermoed ik dat dit kollektief geleid wordt door de oud-medewerker 'guitige Walter' (g.w. Corveleyn) en bestaat uit ex-medewerkers (Hugo Brutin, Roland Desnerck...) van Het Visserijblad, die op deze manier toch nog een voet tussen de deur proberen te houden.
U ziet dat het allemaal nog zo simpel niet is. En wat de leeftijd van Guido Walters betreft: daar komen we later zeker nog op terug.

(dlv)

EEN NAAM MET FAAM

ANGLO BELGIAN CORPORATION

Wiedauwkaai 43,

B. 9000 GENT

TEL. 091/23 45 41 (5 Lijnen)

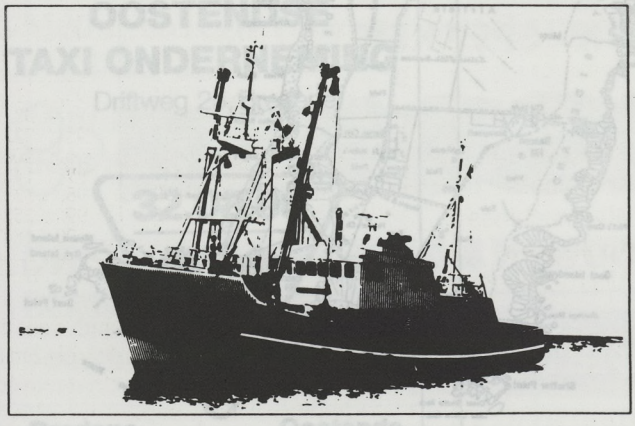
Telex: 11 298 abcgt b

FAX: 091/24 03 01

Kontaktpersoon Erik De Poorter

Privé tel: 091/24 43 90

Marine voortstuwingsmotoren



Lundy

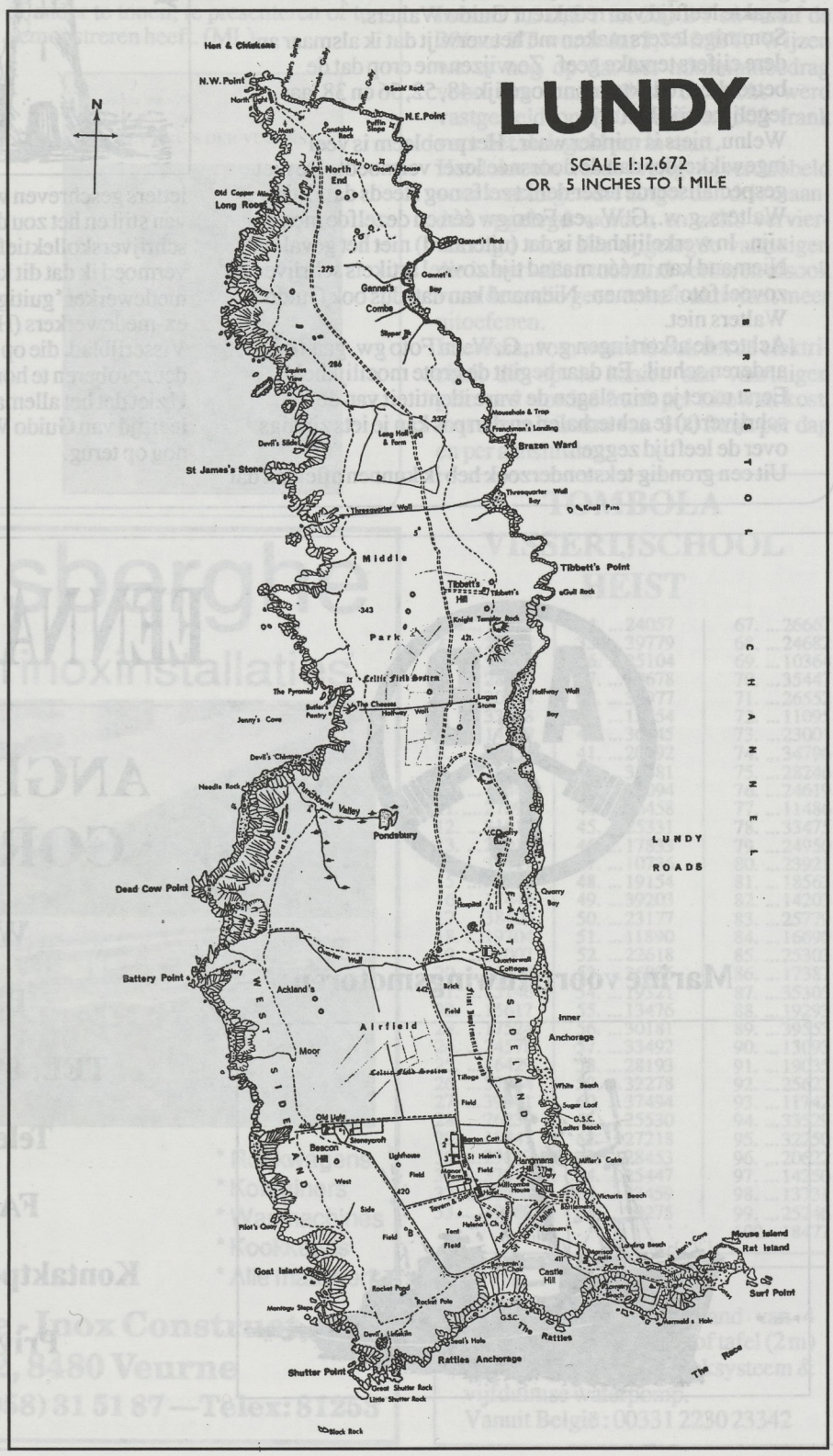
Als een kleine wereld van volslagen rust ligt het Lundy-eiland aan het begin van het Bristolkanaal op een twintigtal kilometer van het dichtste vasteland.
De geografische ligging wordt aangegeven met 51°10'N en 04°40'W. Lundy ligt in een noord-zuid richting en is ongeveer een vijftal kilometer lang, de breedte varieert van 500 m tot 800 m. Het is dichter gelegen bij de kust van Devon dan bij de Waleskust.
De verbinding met het vasteland gebeurt door de boot de "Polar Bear" vanuit Bideford in de Barnstaple baai zo een twee tot drie keer per week. In de zomermaanden zijn er dagelijkse overtochten voor toeristen. Jaarlijks wordt Lundy bezocht door zo'n 30.000 mensen, die aangetrokken zijn door de ongerepte natuur en de vele herinneringen aan een romantisch verleden. De meeste toeristen zijn maar dagjesmensen, want er is maar één hotel op het eiland en voertuigen zijn er niet.

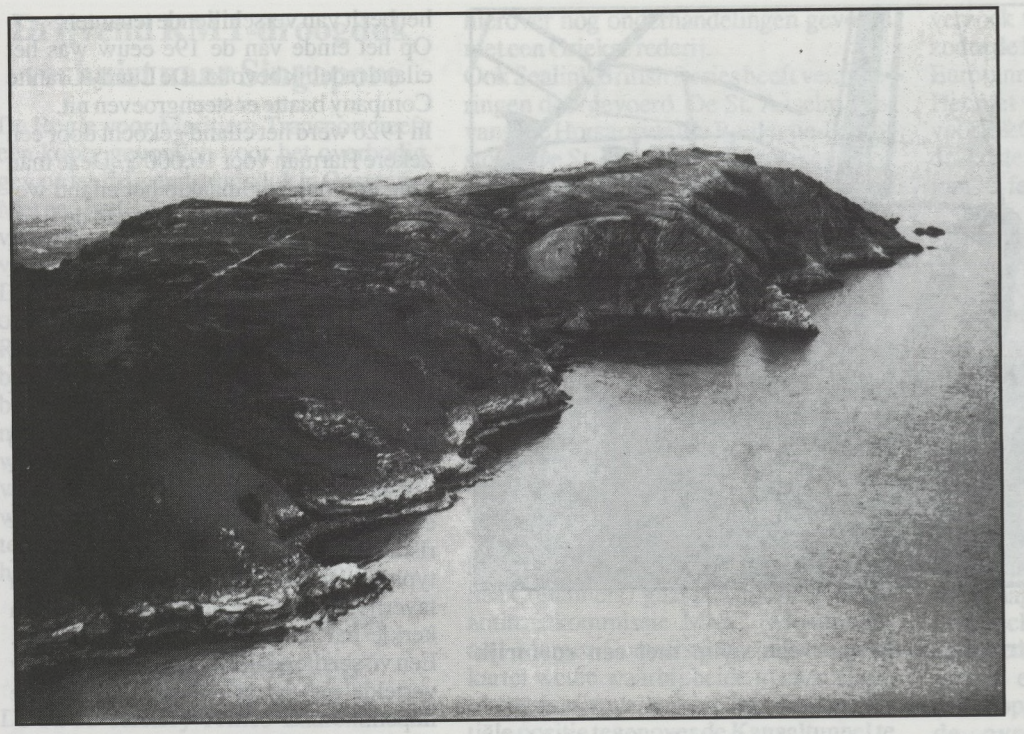
Een schuiloord

Het eiland is bij onze vissers die regelmatig de visgronden van het Bristolkanaal aandoen wel bekend omdat de oostkust ervan een goede schuilplaats is bij de hevige westelijke stormen die van over de Atlantische Oceaan komen. Het is wel merkwaardig dat onze vissers niet spreken van het Lundy eiland maar wel van de <<Lundy's>> alsof er daar een groep eilanden ligt. Misschien bedoelen ze meer de twee lichtbakens, waarvan er één staat bij de zuidpunt en één bij de noordpunt.
De westkust van Lundy bestaat hoofdzakelijk uit hoge steile granietrotsen waar de golven tegen te pletter slaan. De oostkust heeft een zachtere glooiïng en in het zuidoostelijk baaitje bij het rateilandje en het muiseilandje kan men aan wal komen. Het is daar ook dat onze vissers meestal gaan schuilen en er ankeren. De oostelijke kust biedt immers bescherming voor de stormen van ZZW tot NW en er kan geschuild worden van Tibbett's Point tot Mouse Island.

Lundy-Gannet

Eén van de sierlijkste zeevogels is wel de Jan van Gent of in het engels "gannet".
In de vlucht vormen de zwarte driehoeken van de vleugelpunten een scherp kontrast met het witte lichaam. De kop is wat gelig en de ogen zijn blauw. De gannet is geen meeuw maar eerder een pelikaanachtige. De opening van de lange sterke snavel komt tot achter de ogen, de romp is zeer aerodynamisch gebouwd en bij het stootduiken trekt het dier de vleugels in en schiet als een raket in het water om een vis te snappen. 's Nachts vliegen ze niet maar slapen op de golven met de kop tussen de vleugels.
De gannet broedt in kolonies op ontoegankelijke rotsen van de kusten van Engeland, IJsland en Noorwegen. Eertijds heeft deze zeevogel op Lundy in kolonies genesteld maar menselijke verstoring heeft ze verdreven van de Gannet's Rock. Toch ziet men nog tijdens de winterperiode veel gannets in de omgeving van het Lundy eiland.
Gefascineerd door deze zeevogel en ook door het eiland zelf heeft een Zeebrugse





Luchtfoto van het noordeinde van Lundy

reder, die daar dikwijls gaat vissen de twee met elkaar verbonden in de naam van zijn schip de Z.92 of de "Lundy Gannet".

"Der Heilige Familje"

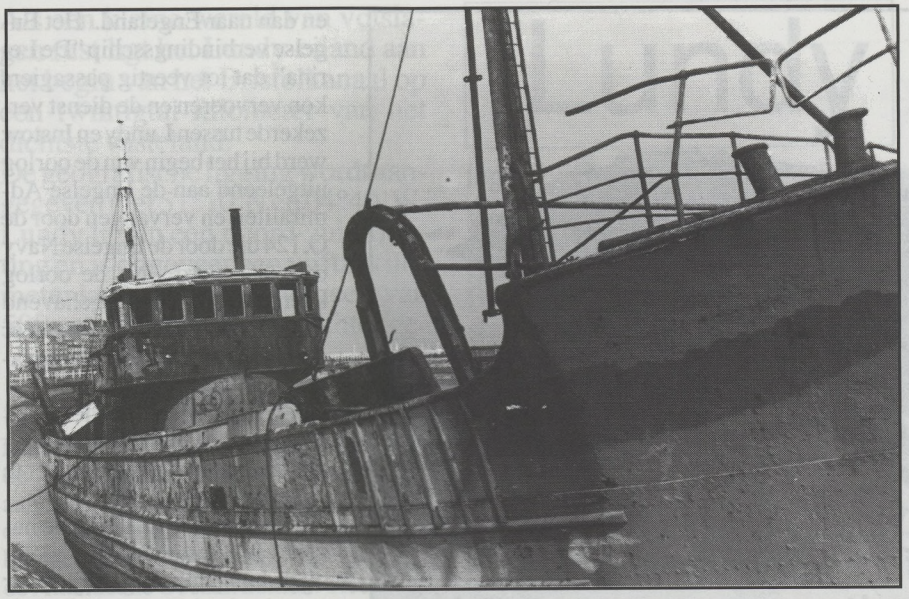
Het boek van M. Langham over het Lundy eiland vermeldt het volgende :
"During the war, a Belgian trawler, Der Helige Familje, was used to supply the island".
Het gaat hier wel om de O.124 "De Heilige Familie".
De O.124 was een stalen vaartuig dat in 1936 gebouwd was te Temse en oorspronkelijk voorzien met een Carelsmotor van 250 PK. Het schip was eigendom van de rederij Boels te Oostende (de gebroeders Boels Pierre en Benjamin).
Zoals vele andere Belgische vissersschepen vluchtte de O.124 tijdens de meidagen van 1940 voor de Duitse bezetting. Volgens de nabestaanden van de eigenaars Boels vluchtte het schip eerst naar Dieppe en dan naar Engeland. Het Engelse verbindingsschip "De Lerina" dat tot veertig passagiers kon vervoeren en de dienst verzekerde tussen Lundy en Instow werd bij het begin van de oorlog uitgeleend aan de Engelse Admiraliteit en vervangen door de O.124 die door de Engelse Navy opgeëist werd. Na de oorlog keerde de O.124 erg gehavend naar Oostende terug en heeft er nog lange tijd ter visserij gevaren.
Hoeveel mensen door de O.124 naar Lundy overgebracht werden zullen we wel nooit meer te weten komen.
Nu ligt de oude O.124 in de haven van Oostende daar zielig bij de kuisbank. Eigenlijk maar een triestig einde voor een schip met een roemrijk verleden.

De Lundy-Story

Archeologische vondsten hebben aangetoond dat het eiland reeds bewoond was in de voorhistorische tijd. In het noorden van het eiland heeft men zelfs een tumulus (grafheuvel) gevonden. De Romeinen, de Vi- ☞

OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene
32.08.08
TAXI
Bredene Oostende

BBL



O.124 ' De Heilige Familie', triestig einde voor een schip met een roemrijk verleden. (foto g.w.)

kingen en zelfs de Turken hebben er sporen nagelaten. In de 16e en 17e eeuw was het een echt piratennest. De piraten opereerden vanuit Lundy en plunderden de schepen die voeren naar de havens van het Bristolkanaal. In 1610 was er een zekere Salkeld, een piraten kapitein, die zichzelf kroonde tot koning van Lundy.

Vanaf 1700 was Lundy eigendom van de Engelse adellijke familie Grenville en vanaf deze periode werd het eiland herhaalde keren verkocht en kwam aldus in het bezit van verschillende tenanten.

Op het einde van de 19e eeuw was het eiland redelijk bevolkt. De Lundy Granite Company baatte er steengroeven uit.

In 1926 werd het eiland gekocht door een zekere Harman voor 16.000 $. Deze man ging er wonen en maakte het eiland wereldberoemd door de uitgifte van de Lundy-postzegels en het Lundy-geld of de puffincoins. Een puffincoin was een geldstukje waarop een papegaaiduiker stond afgebeeld.

Op 11 mei 1958 bezocht "the queen mothe" het eiland en in 1969 kwam het onder de Engelse Landmark Trust.

In 1870 was het eiland bevolkt door 150 mensen. Thans zijn er nog een vijftal families. De eilandbewoners zelf leven er een beetje van de landbouw en het toerisme. Er zijn wat koeien, schapen en ook typische ponny's. Er is één hotel en een taverne. Het kleine dorpje heeft ook een kerkje dat toegewijd is aan St Helena. Een visser die eens aan wal ging op Lundy vertelde me dat er geiten in het kerkje liepen.

Er zijn geen piraten meer, de steengroeven liggen stil en het is niet langer van strategisch belang, maar Lundy blijft een toevluchtsoord bij storm voor onze vissers en een paradijs voor natuurliefhebbers.

Robert COELUS

STAALKABEL & TOEBEHOREN

LE LIS
verto belgium

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

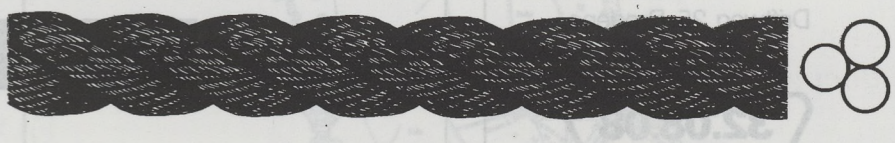
vanaf maart 1990

Verkrijgbaar bij:

ZEEBRUGGE STORES
Rederskaai 23/24
8380 Zeebrugge
050/54.48.87

FISHING EQUIPMENT
Tijdokstraat 34
8380 Zeebrugge
050/54.41.60

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 - 03/541.65.94 - Fax 541.83.92

Drijvend RMT-droogdok verhuist naar Singapore

De Regie voor Maritiem Transport heeft een koper gevonden voor het overbodig geworden drijvend droogdok in Oostende. Met een bedrijf uit Singapore werd een overeenkomst bereikt onder voorbehoud van goedkeuring door voogdijminister Dehaene. De konstruktie aan de Oosteroever dateert uit de jaren zestig toen de RMT nog over minder omvangrijke ferries beschikte. Intussen zijn vaartuigen gejumboïseerd en grote schepen in gebruik genomen waarvoor het droogdok te klein geworden is. Noodgedwongen moeten zij voor een onderhoudsbeurt naar andere werven uitwijken. Eenmaal alle formaliteiten achter de rug zal het droogdok naar het Verre Oosten worden gesleept.

'Prince Laurent' vaart Dieppe-Newhaven

De RMT-carferry Prince Laurent werd tijdelijk verhuurd aan de Franse rederij Armement Navale en ingezet op de lijn Dieppe-Newhaven. De Prince Laurent vervangt voor een periode van twee maanden de Franse carferry Chartres die in een storm zware averij opliep. Het schip is trouwens te koop en kort geleden werden hierover nog onderhandelingen gevoerd met een Griekse rederij.
Ook Sealink British ferries heeft veranderingen doorgevoerd. De St. Anselm vervangt de Horsa op de lijn Boulogne-Folkestone. De St. Anselm deed voordien de overzet Dover-Calais maar werd nu vervangen door de grotere Fantasia die in de lente nog versterking krijgt van de Fiesta. De Horsa wordt na een opknapbeurt ingezet op de Ierze Zee. Sealink voorziet ook een herschikking op de ferrylijn Dieppe-Newhaven.

Geen kartel P&O-Sealink

De kartelvorming tussen de Peninsular and Oriental Steam Navigation-dochtermaatschappij "P&O European ferries" en "British Ferries Sealink" (afhankelijk van het op Bermuda gevestigde moederbedrijf Sea Containers) gaat niet door. De Britse antitrustkommissie MMC (Monopolies and Merger Commission) wil van geen kartel weten waarbij beide maatschappij intens samenwerken om hun konkurrentiële positie tegenover de Kanaaltunnel te verstevigen. De MMC acht de schaalvergroting, waarbij gezamelijke dienstverlening, gemeenschappelijke biljettenverkoop en gelijke prijzen worden ingevoerd, in strijd met de openbare belangen. Beide ferry-maatschappijen kunnen een nieuw verzoek tot kartelvorming indienen van zodra de Brits-Franse Kanaaltunnelgroep Eurotunnel operationeel is.
Het njet van de MMC is een tegenvaller voor P&O dat nu alleen moet instaan voor de kosten van de aangekondigde twee jumbo-ferries.

Stene Line schenkt tickets

Het Zweede cruiseconcern Stene Line onderhoudt een vaste verbinding tussen Hoek van Holland en Harwich. Nadat de veerbootonderneming vorig jaar de Stoomvaart Maatschappij Zeeland (SMZ) overnam (voor zeventig procent eigendom van de Nederlandse staat) wil de onderneming zich beter bekend maken bij de Nederlandse bevolking. De 8.000 inwoners van Hoek van Holland kregen een gratis ticket aangeboden voor een tweedaagse reis aan boord van het cruiseschip Koningin Beatrix. 2.500 inwoners die op de uitnodiging ingingen kregen een overnachting aan boord en een shopping-trip in Harwich. Gedurende de overtocht stelde de Zweedse maatschappij ook zichzelf voor.

Ook Cast naar Zeebrugge

Nadat het Chinese containertransportbedrijf OOCL in november vorig jaar reeds voor Zeebrugge koos wordt dit voorbeeld nu gevolgd door de Canadese containerrederij Cast. Tot eind volgend jaar blijft Cast nog in Antwerpen, maar vanaf begin 1992 moet het bedrijf over een eigen terminal in Zeebrugge beschikken. De Antwerpse Hessenatie (in handen van de CMB) behandelt jaarlijks 180.000 blauwe Cast-containers, goed voor 6% van de omzet van de natie. De op de Bermuden geregistreerde rederij investeert 1,5 miljard voor de bouw van de terminal en een montagefabriek voor containers, terwijl de MBZ nog 440 miljoen bijpast voor de aanleg van de kade van 600 m.
In beide (Cast en OOCL) gevallen kreeg Zeebrugge de voorkeur op Rotterdam.

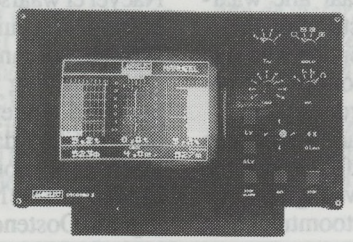
Nog 69 Belgische koopvaardijschepen

Per 31 december vorig jaar bestond de Belgische koopvaardijvloot nog uit 69 eenheden voor een totaal van 1,9 miljoen BT. Deze vaartuigen zijn goed voor 3,3 miljoen ton laadvermogen. Vijf jaar geleden telde de vloot nog 111 schepen (laadvermogen 3,6 miljoen ton). De daling van het aantal schepen staat niet in verhouding tot het beschikbare laadvermogen dat sinds 1984 slechts met 0,3 miljoen ton verminderde. Dit is te verklaren door het afstoten van kleinere eenheden terwijl steeds grotere schepen in gebruik werden genomen. Deze evolutie had wel een negatieve weerslag op de tewerkstelling.

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

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

Louis De Naeyer

Bij wijze van inleiding

In 1987, naar aanleiding van de 100ste verjaardag van de vissersopstand te Oostende, vond ik stukken in verband met deze gebeurtenis, waarop de naam van een man, "DE NAEYER, industrieel uit WILLEBROECK" die toen interessante voorstellen deed aan Oostendse vissers om hun sociale toestand te verbeteren, maar eveneens belangrijke bijdragen had geleverd bij de ontwikkeling van twee zaken die medegeholpen hebben bij de evolutie van het visserijbedrijf: de "donkey", stoommachine voor het aandrijven van de spil die diende om de netten binnen te halen en het gebruik van ijs voor het bewaren van vis aan boord van vissersvaartuigen.

Volgens de berichten uit die tijd was Louis De Naeyer een bekend filantroop uit Willebroek. Wat bezielde die man om ook de vissers van onze kust te helpen?

Maar in dezelfde periode (1986/1987) meldden de media dat de papierfabriek De Naeyer uit Willebroek op 3 februari 1986 failliet zou zijn verklaard en dat De Naeyer Thermal Industries, een "rendabele dochtermaatschappij" uit dezelfde gemeente, gespecialiseerd in de bouw van ketels op zoek was naar een overnemer.

Enkele maanden geleden, tijdens een verkeersopstopping aan de brug van Willebroek werd ik opgehouden voor het standbeeld van de man die ik al zolang zocht: Louis De Naeyer. Een brief aan het gemeentebestuur bracht mij tot bij Karel De Decker, auteur van de studie "Louis De Naeyer, grondlegger van de industrialisatie in het vaartland", in 1985 verschenen in de Willebroekse Kronieken. Uit dit werk kon ik gegevens halen die ontbraken om het beeld volledig te maken.

Opzoekingen naar officiële registers van vissersvaartuigen uit die periode brachten weinig resultaat, enkel de officiële lijst van 1907 was nog te vinden. Overige gegevens vond ik in de monsterrollen van de vissersvaartuigen die in het Rijksarchief te Beveren Waas berusten. Deze zijn — zoals bleek uit allerlei ontbrekende gegevens — niet volledig, maar dit alles stelde me toch in staat een idee te krijgen van datgene dat Louis De Naeyer voor onze vissers wilde doen, welke zijn bedoelingen waren en wat er tenslotte van in huis gekomen is.

Die geschiedenis is nauw verbonden met een belangrijk stuk sociaal-ekonomische ontwikkeling van ons visserijbedrijf en als dusdanig, naar mijn mening de moeite waard om gepubliceerd te worden.

Het bedrijf De Naeyer te Willebroek

Louis De Naeyer werd op 23 december 1827 geboren te Lebbeke in Oost-Vlaanderen waar zijn vader, Jan Frans De Naeyer gevestigd was als schrijnwerker-handelaar. Er waren vijf kinderen, waarvan Louis de jongste was. Vader De Naeyer overleed in 1843, toen Louis zeventien jaar oud was. Naar alle waarschijnlijkheid heeft de oudste broer, Pieter Frans, die veertien jaar ouder was dan Louis, zijn jongste broer onder zijn bescherming genomen en verder geleid.

Pieter Frans De Naeyer had in 1850 een magazijn voor lompenuitrafeling bestemd voor de papierindustrie gevestigd te Lebbeke en begon in 1854 stoomtuigen te bouwen in zijn fabriek.

Louis De Naeyer, die in 1858 te Brussel een handel in lompen voor de papierfabrikatie had opgezet en een aankoopkantoor voor de Belgische papierfabrieken, vroeg en kreeg na 1860 de toelating van de gemeente om te Willebroek een fabriek met stoommachine voor de bewerking van papier op te richten, onder de naam "N.V. Louis De Naeyer & C°".

In 1865 kon de fabriek reeds uitgebreid worden met drie stoommachines, en telde er in totaal dus zes.

In 1867 werd toelating gevraagd om een eigen gasfabriek te bouwen ten behoeve van de fabriek en eventueel voor de gemeente Willebroek.

In 1871 werd toelating gekregen om twaalf ketels op te stellen in de fabriek van papierstof. De firma begon in 1874 zelf papier te maken. In 1876 werd zelf de eerste stoomketel met buizen gebouwd, eerst voor de eigen fabriek, later voor uitvoer over de gehele wereld. (1)

De papierfabriek en de ketelmakerij De Naeyer waren de eerste industrieën die in de XIXde eeuw te Willebroek gevestigd werden.

De Naeyer Thermal Industry (D.T.I.) was een opgesplitste dochtermaatschappij die zich niet met papier, maar wel met ketelbouw (en alles wat daarmee samenhangt) bezighoudt. D.T.I. was het paradepaardje van het DeNaeyerconcern, een rendabele dochter ook.(2)

Interesse in het visserijbedrijf

De bouw van stoomketels moet L. De Naeyer er waarschijnlijk toe aangezet hebben zijn afzet uit te breiden tot de zeevisserij en stoommachines te bouwen voor de aandrijving van de lier, waarmee het net werd binnengehaald. Het was rond deze periode dat de interesse voor deze machine ontstond in onze gewesten.

In 1887 had De Naeyer een vertegenwoordiger in Oostende, een zekere Clasen, die in de St. Niklaasstraat woonde. En toen De Naeyer ertoe overging in hetzelfde jaar — nog vòòr de vissersopstand — vissersvaartuigen over te nemen van andere reders, kan het zijn bedoeling geweest zijn er zijn stoomketels in te bouwen en deze vaartuigen verder te verkopen, wellicht als demonstratie en tevens als intrede in het visserijbedrijf. In ieder geval was het voorzien dat andere, nieuwe vaartuigen die hij op de werven had besteld, uitgerust zouden zijn met een "donkey", zoals deze stoomtuigen toen genoemd werden.

Louis De Naeyer was in zijn streek zeer bekend om zijn menslievendheid. Getroffen bij de bloedige gebeurtenissen te Oostende (Vissersopstand, einde augustus

1887) door de grote ellende van de vissers wilde hij ook voor hen iets doen, zoals hij o.m. door het bouwen van goedkope werkmanswoningen gedaan had voor de werklieden in zijn gemeente. Onmiddellijk na de bloedige gebeurtenissen te Oostende, begin september 1887, richtte hij een brief aan alle dagbladen en liet te Oostende affiches verspreiden met de volgende inhoud:

"Hij heeft reeds vier schepen gekocht, en wil er nog andere kopen en laten bouwen. Hij biedt deze schepen aan op te richten groepen vissers aan tegen een aflossing die in verhouding staat tegenover de gemaakte winst op de uitbating.

Zullen de eersten in aanmerking komen de vissers die zich hebben laten opmerken door hun goed gedrag, hun geest van orde en hun spaarzaamheid.

Alle schepen zullen uitgerust worden met een "donkey".

De belangstellenden kunnen zich richten tot: Mr. De Naeyer te Willebroek of Mr. Clasen, Sint Niklaasstraat, te Oostende."

(L'Echo d'Ostende op 15 sept. 1887)

Op dit aanbod kwam een schriftelijke reaktie uit De Panne bij de Oostendse krant 'L'Echo d'Ostende'. Deze brief wijst op wat Pieter Bortier gedaan heeft te De Panne, waar de vissers door zijn optreden eigen huisjes bezitten en een eigen boot. Volgens dit schrijven waren het ongeveer 90 schepen, wat sterk overdreven was. Deze brief bevatte verder nog enkele onnauwkeurigheden over de toestand in De Panne, bovendien werd de nadruk gelegd op het feit dat reeds 25 vissers uit Oostende eigenaar zijn van het vaartuig dat ze aan voordelige (?) voorwaarden hebben kunnen kopen aan hun reder, mededeling die later nog eens zal herhaald worden, zodat men de indruk krijgt dat de redaktie van 'L'Echo d'Ostende' wel zelf deze brief zou kunnen opgesteld hebben. Hierbij dient opgemerkt dat deze krant de spreekbuis was van de 'Association Commerciale d'Ostende' waarbij alle grote reders aangesloten waren bij de afdeling 'zeevisserij'.

Vloot vissersvaartuigen rederij De Naeyer

08.07.1887: O.9 'Zeevogel', werd aangekocht bij Muylaert en verkocht aan Pieter Ghys (1898) die het schip St. Pieter noemde.
04.08.1887: O.175 'St. Joseph' werd aangekocht bij Muylaert.
04.09.1887: O.99 'Zeelust' werd aangekocht bij Muylaert en verkocht aan Ed. De Gruyter (1896).
18.10.1887: O.56 'Hortense Van Der Straeten' werd aangekocht bij Heinderson en verkocht aan L. De La Ruye (1902).
28.12.1887: O.100 'Spaarzaamheid' werd aangekocht bij E. Frutsaert (Mère Frutsaert) en verkocht aan Pieter Labbeke (1903). Het schip heette vanaf toen 'De Jonge Charles Edouard'.
28.09.1888: O.117 'Waakzaamheid' werd aangekocht bij G. Maseur ('Adolphe') en verkocht aan G. Perier (1902).
15.10.1888: O.218 'Eerlijkheid' was een nieuwgebouwd schip en werd later verkocht aan Jean Corveleyn in 1902.
10.11.1888: O.33 'Mathilde' werd gekocht van J. Muylaert en is vergaan einde maart 1898 (?).
05.12.1888: O.49 'Getrouwheid' komt van Jean Hagers en werd aan G. Perrier verkocht in 1903.
21.01.1889: O.221 'Standvastigheid' is een nieuwbouw die later werd verkocht aan Alphonse Sleuter (jaartal onbekend).
17.05.1889: O.224 'Wijsheid' is eveneens een nieuwbouw en werd verkocht aan Charles Neyts (1902). Het vaartuig werd dan 'Moeder Neyts' gedoopt.
14.11.1889: O.223 'Matigheid' is een nieuwbouw die in 1903 aan G. Perier verkocht werd.
29.11.1889: O.225 'Deugdzaamheid' is een nieuwbouw die eveneens in 1903 aan dezelfde Perier werd verkocht.
(zie voetnoten 4 & 5)

"L'Echo d'Ostende (15.09.1887) publiceerde dit schrijven samen met volgende kommentaar:

Het doel van De Naeyer was op grote schaal te doen wat reeds lang te Oostende bestaat. Al onze reders hebben steeds aan de vissers faciliteiten toegestaan, zo niet om eigenaar te worden van hun vaartuig, dan toch ten minste een gedeelte er van.

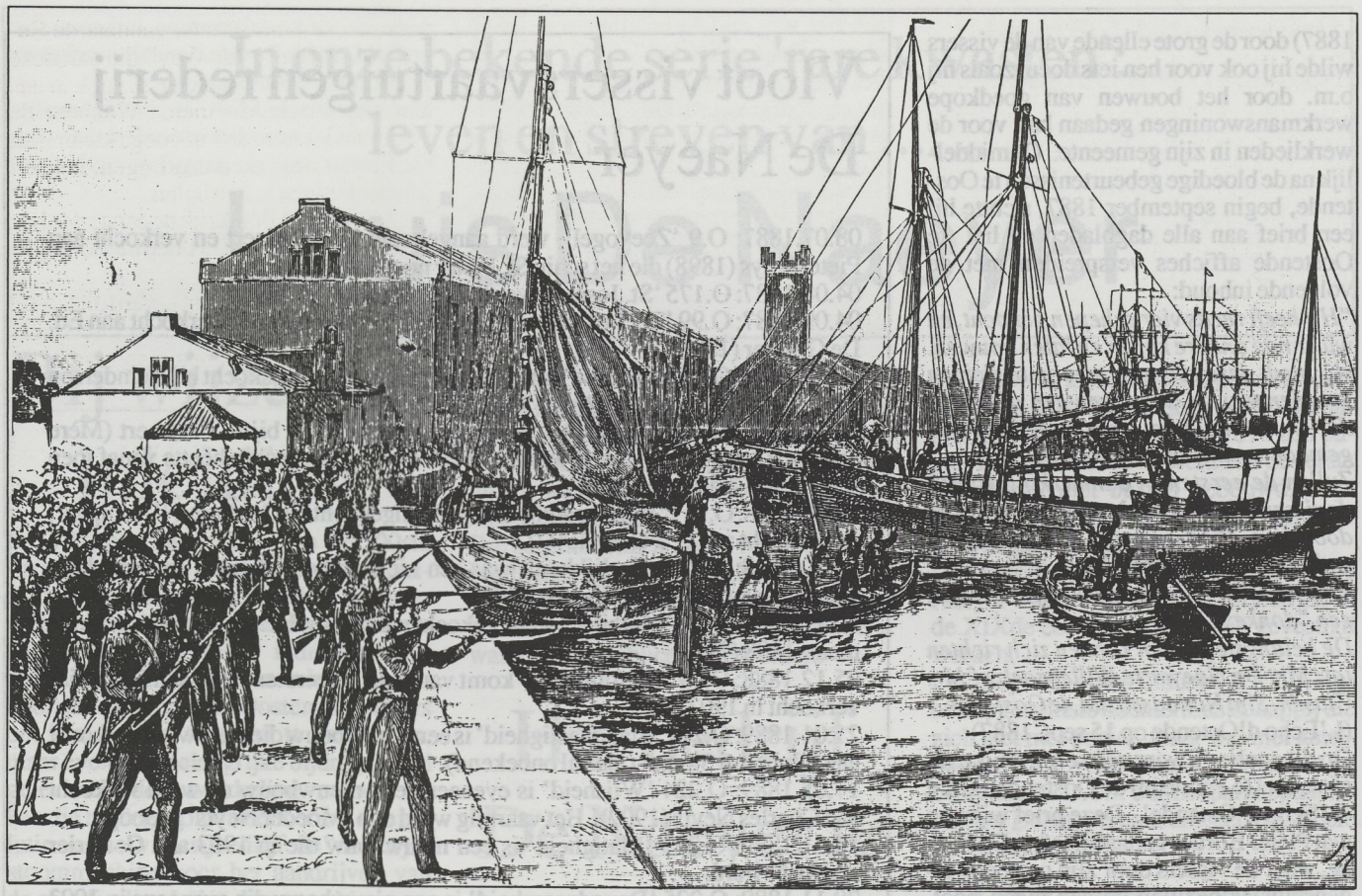
Voor het ogenblik, en tengevolge hiervan zijn reeds ongeveer 25 schippers die eigenaar zijn van het vaartuig waarop ze varen.

De meest intelligente en werkzame stuurlui zijn aldus eigenaar kunnen worden. Maar het grootste gedeelte der vissers zal verder blijven in de "erements" (dwalingen) die spijtig genoeg in onze visserijbevolking voortleven.

Het is tijd dat een einde komt aan het fabeltje dat onze vissers maar 1,50 fr. per dag verdienen en de reders alles opslokken. (Dit was onder meer het onderwerp dat de socialisten naar voor hadden gebracht in hun dagblad "DE VOORUIT" en op strooibrieven die onder ☞

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

nv Verheye Joël
scheepsherstellingen
afwerken nieuwbouw + ombouw
kranenverhuur
draai- en freeswerk
herstelling vislieren en onderhoud
leveren en plaatsen van vangstsorteerbanden
Vissersstraat 44 & Werfkaai 9-11
8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 45 41 (atelier en burelen)
& 050 / 54 69 89 (D. Verscheure)



De vissersopstand te Oostende (hier uitgebeeld op de tekening die ontelbare keren nageschilderd en -getekend werd) was voor De Naeyer wellicht de aanleiding om zich intensief met de visserij te gaan bezighouden.

de vissers verspreid werden).
Wij zullen niet beweren dat hervormingen niet mogelijk zijn, maar deze kwestie is te delikaat omdat ze aan verschillende belangen raakt.
Wat DE PANNE betreft, aldus nog steeds "L'Echo d'Ostende", *de schepen kosten er veel minder dan te Oostende, de vissers gaan er enkel in zee als 't schoon weer is en voor het overige zijn ze landbouwers.*
Te Oostende kosten de boten wel 6 x duurder dan te De Panne. Wanneer vissers door slecht weder niet kunnen uitvaren, hebben ze geen andere verstrooiing dan het "cabaret" vermits ze geen grond bezitten om te bebouwen en slecht weer is bijgevolg verloren tijd voor hen (3).
En op 22 september van hetzelfde jaar merkt "L'Echo d'Ostende" op dat, volgens de "GAZETTE" (een dagblad waarvan de uitgever van de Echo d'Ostende korrespondent was!) de Oostendse vissers weinig genegen zijn om in te gaan op het voorstel van De Naeyer.
Het Gentse (socialistische) dagblad "VOORUIT" van 8 september 1887 bespreekt eveneens het voorstel De Naeyer, maar voegt eraan toe dat het niet de particulieren zijn die moeten tussenkomen om de sociale toestand van de zeevissers te verbeteren, maar wel de staat... Wat terzelfder tijd een gelegenheid was voor die krant om uit te halen naar de regering die alles doet voor de rijken en niets om de werkman te helpen zichzelf op te werken.
In het jaarverslag van de "ASSOCIATION COMMERCIALE d'OSTENDE" over het jaar 1888 lezen we dat de firma De Naeyer & C° uit Willebroek in dat jaar zeven nieuwe schepen liet bouwen: 2 te Baasrode, 2 te Leuven, 2 te Brugge en 1 te Boom. Alle vaartuigen zijn uitgerust met een donkey.
Op de officiële lijsten van vaartuigen die nog konden geraadpleegd worden zijn slechts *vijf* nieuwbouwvaartuigen terug te vinden op naam van de rederij L. De Naeyer. Wat er met de resterende twee gebeurd is, is niet meer na te gaan: werden ze onmiddellijk doorverkocht aan geïnteresseerde vissers? Of bleef de nieuwbouw, wegens gebrek aan belangstelling beperkt tot deze vijf? Het is praktisch onmogelijk nauwkeurig na te gaan in hoeverre de Oostendse vissers op het voorstel van De Naeyer zijn ingegaan: andere en meer gedetailleerde gegevens ontbreken in het rijksarchief. De rederij De Naeyer had wel enkele oude vaartuigen gekocht en ze naderhand doorverkocht aan reders die hun eigen schip voerden, maar het voorstel van De Naeyer ging hoofzakelijk over nieuwe schepen.
Hieromtrent verwijzen we naar de tabel op het einde van deze bijdrage, alsmeer naar het bijvoegsel III met een meer gedetailleerd overzicht over de herkomst en de verder bestemming van de vaartuigen van de rederij De Naeyer.

Hoe het verder verliep

In het nummer van 22 november 1888 van "L'Echo d'Ostende" lezen we: *"Als gevolg van de vissersopstand in augustus 1887 had De Naeyer uit Willebroek schepen laten bouwen die hij aan zeer voordelige voorwaarden aan de vissers overliet. Het resultaat van deze actie was zodanig goed dat De Naeyer 7 nieuwe, modern uitgeruste sloepen heeft laten bouwen om ze aan dezelfde voorwaarden aan de vissers over te maken. Twee ervan werden maandag 19 november te Leuven te water gelaten".*
Nadat De Naeyer aanvankelijk door dezelfde krant voorgesteld werd als een soort spelbreker kan men zich afvragen waarvan die plotse ommekeer komt in de

kommentaar van "L'Echo d'Ostende".
De gegevens van de "ASSOCIATION COMMERCIALE" en van de hierboven vermelde krant komen niet overeen met de data die voorkomen op de monsterrollen. Volgens deze monsterrollen zou Louis De Naeyer in totaal 13 vaartuigen uitgereed hebben. Acht hiervan werden overgenomen van andere reders (waarbij drie van J. Muylaert). Slechts vijf van deze vaartuigen waren nieuw gebouwd. Enkel drie van dit totale aantal werden verder verkocht aan vissers/reders. Eén vaartuig zou op zee gebleven zijn.
Bij het overlijden van Louis De Naeyer in 1902 bezat de rederij nog negen vaartuigen. Voortgaande op de gegevens die we konden vinden, heeft de firma De Naeyer zich toen geleidelijk teruggetrokken uit het zeevisserijbedrijf. Aanvankelijk werd als reder vermeld: We. De Nayer, naderhand werden vier van de vaartuigen overgenomen door een zekere Perier G., die ze later ook van de hand zou doen aan vissers, de overige vijf werden rechtstreeks verkocht aan vissers die ze zelf zouden voeren. In 1907 werd de firma De Naeyer niet meer vermeld in de officiële lijst van de vissersvaartuigen.
Vermelden we volledigheidshalve dat het dezelfde firma De Naeyer was die reeds in 1888 de eerste ijsfabriek van de Belgische kust langs de vaart Oostende-Brugge nabij Sas Slijkens had opgericht. Deze fabriek werd in 1908 overgenomen door Dr. Hamesse. Dat wijst erop dat de firma De Naeyer zich omtrent die periode volledig uit de visserij had teruggetrokken, behalve voor hét leveren van "donkey's" aan de visserij die nog tot in de jaren twintig zou doorgaan, periode waarop de vissersvloot van motoren werd voorzien, zodat het gebruik van stoommachines om de netten op te halen overbodig werd.
Over de toepassing van de donkey voor de zeevisserij en de evolutie van het gebruik van ijs voor het bewaren van vis, verwijzen we naar de bijvoegsels I en II, die hierna gepubliceerd worden.

Jef Klausing

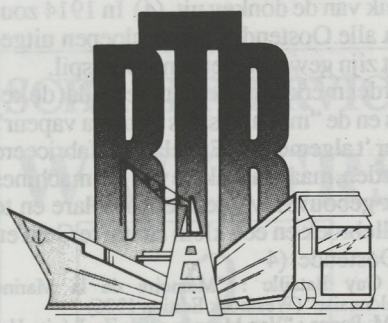
(1) "Louis De Naeyer, grondlegger van de industrialisatie in het vaartland" door Karel De Decker in "Willebroekse kronieken 1985-2".
(2) Karel Cambien in "KNACK" van 12.02.1986: "De drie wankele poten van Willebroek".
(3) Het is enkel een sterk vermoeden dat moeilijk kan bewezen worden dat de reders, evenals dat in Nederland het geval was (zie het toneelstuk "Op hoop van zegen" (1900) van Herman Heijermans dat over een gelijkaardig geval handelt), hun oude vaartuigen (een houten schip ging ongeveer 20 jaar mee) zodra ze afgeschreven en minder veilig waren, in plaats van ze voor afbraak te verkopen, aan "gunstige" voorwaarden overlieten aan hun stuurlieden tegen een jaarlijkse afbetaling en vanzelfsprekend blijvend kliënteel in de vele nevenbedrijven van de reders. In dit verband ware het zeker interessant de ouderdom te kunnen nagaan van de vaartuigen die op zee gebleven zijn en wie de eigenaars en de vorige eigenaars waren.
(4) Opmerking: het kwam regelmatig voor dat het vaartuig bij het wisselen van eigenaar ofwel van naam veranderde en nog meer zelfs van naam en van registatienummer.
(5) Asaert: "Analytische lijst van de monsterrollen van vissersvaartuigen in het Rijksarchief te Beveren Waas" en "Officiële lijst van Belgische vaartuigen op 31.12.1907".

Bijvoegsel I: de donkey

In de zeilvisserij was het inhalen van het net steeds een bijzonder lastig werk, dit gebeurde met de gangspil of kaapstander. In de tweede helft van de 19e eeuw waren aan boord van sommige zeilsloepen zelfs boomtreilnetten met een boom van meer dan 10 meter lengte in gebruik. Het was bijgevolg een zeer zwaar werk om dit net, gevuld met de vangst en van op enkele tientallen meters diepte met de kaapstander binnen te halen.
De "donkey" is een stoommachine die aan boord van de vissersvaartuigen gebruikt werd om de vislier in beweging te brengen en zo het buitengewoon lastige werk van het inhalen der netten te vergemakkelijken en te bespoedigen.
Het was in Engeland dat men het eerst op het idee kwam om de vislier aan te drijven door een stoommachine, vandaar de Engelse benaming : "donkey" die aan deze uitrusting gegeven werd en die ook in ons land werd overgenomen. Wanneer de donkey voor het eerst in voege kwam aan boord van de vissersvaartuigen, hebben we niet kunnen achterhalen.
In 1869 werd in Frankrijk de eerste donkey geplaatst op een visserssloep uit Boulogne (1)
Volgens Ch. Dezuttere (4), werd dit toestel tussen 1880 en 1885 voor het eerst aan boord van een Oostends vissersvaartuig

☞

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.)

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

gebruikt. Volgens M. Poppe (3) werd de eerste donkey geplaatst aan boord van de sloep 0.14 "Naar mijn Genoegen" van de reders Vandewalle en John Bauwens. Volgens G. Devent (3) gebeurde dit in 1887. Volgens het jaarverslag over 1890 van de sectie zeevisserij van de "Association Commerciale d'Ostende" was er in dat jaar slechts één reder die het systeem van de stoomspil op zijn vaartuig had geplaatst. De aanschaf en de kosten voor werking (kolen, onderhoud, herstel alsmede de afschrijving over 10 jaar) waren gevoelig hoog zodat in het begin de voorkeur gegeven werd om het zware werk verder te laten uitvoeren door de vissers zelf. (voor een klein scheepje raamde men de kosten per jaar : 325 fr. kolen, herstel en onderhoud : 250 fr. per jaar over 10 jaar). En hierbij dient er mede rekening gehouden dat de vissers financïeel moesten tussenkomen in de uitbatingskosten van het vaartuig.

Een ander nadeel van het gebruik van de donkey was, dat, wanneer het net op de zeebodem vastraakte, niet altijd aanstonds kon gestopt worden met winden zoals met de handlier, vandaar beschadiging en zelfs verlies van vistuig, waar de visser ook moest in tussenkomen.

Geleidelijk breidde zich evenwel het gebruik van de donkey uit. (4) In 1914 zouden alle Oostendse zeilvissloepen uitgerust zijn geweest met een stoomspil.

Verder merkt Ch. De Zuttere op dat de ketels en de "machines des treuils a vapeur" over 't algemeen in Engeland gefabriceerd worden, maar dat enkele van die machines ook gebouwd werden te Roeselare en te Willebroek en een klein aantal te Gent en te Oostende. (4

(1) Guy Bataille : "Mémoire de la Marine Boulonnaise" (Westhoek Edition 1986)
(2) M. Poppe : "Van Mannen en de Zee" (uitg.Het Nieuwsblad van de Kust 1977)
(3) G. Devent : "DE VLAAMSE ZEEVISSERIJ" p.14 (uitg. Van de Wiele BRUGGE,1989)
(4) Ch. De Zuttere : Enquête sur la Pêche Maritime en Belgique" I (1909) bldz. 325 en 458.
(5) Frans BLY, die "donkey" vertaalt als "stoomspil", geeft in zijn werk : ONZE ZEILVISCHSLOEPEN (De nederlandsche Boekhandel Antwerpen 1920) schetsen weer van een donkey "uit de bekende fabriek der naamloze vennootschap Louis de Naeyer uit Willebroeck"

Bijvoegsel II: ijs voor het bewaren van vis

1. Evolutie van het gebruik van ijs in de visserijnijverheid

In 1805 werd het eerste ijs dat gebruikt werd om voedsel te bewaren per schip naar Londen gevoerd. Dit ijs kwam uit het meer Wenham (Boston), later werd ijs ingevoerd uit het meer Oppegaard (Noorwegen). (7)

In de jaren 1820 werd de vis aan boord van de vissersvaartuigen levend bewaard in zogenaamde "beunen" of zwembakken. Dit liet toe de duur van de reizen voor de grote sloepen van 4 à 5 dagen op 8 à 9 dagen te brengen (4).

Maar naderhand ondervond men evenwel dat ijs een beter middel was om vis in verse staat te bewaren.

In 1840 bestond er te Plymouth reeds een handel in ijs voor de visserij. Te Grimsby voerde men in 1860 ijs voor de visserij in uit Noorwegen. Dit gebeurde te Hull reeds op het einde der jaren vijftig toen een groter type vissersvaartuig in voege was gekomen (7).

De eerste machine om ijs te maken werd vertoond op de wereldtentoonstelling te Londen in 1862. In 1892 waren er 2 ijsfabrieken te Londen die 150 T. ijs per dag konden maken. De ijsfabriek te Grimsby die bestemd was voor de vissersvloot werd in 1900 opgericht en kon 600 T. ijs per dag maken . (7)

In 1874 werd ijs als bewaarmiddel aan boord van de vissersvaartuigen ingevoerd te Oostende. Tevens werd de gewoonte aangenomen om de vis gedurende de reis te gutten. Dit leidde tot de afschaffing van de hinderlijke beun, tevens werd het overschakelen naar de zomervisserij te zoute (op gezouten) kabeljauw), niet meer nodig. (4)

In dat jaar ging een Oostendse reder, die gewoonlijk gedurende de zomermaanden de kabeljauwvisserij (te zoute) uitoefende, over naar de aanvoer van verse vis en gebruikte hierbij ijs om de vis te bewaren. Hij viste slechts één zomer, maar dit leverde 12.000 fr. op als opbrengst van de verkoop der vangst. Deze uitslag was veel beter dan wat de aanvoer van gezouten kabeljauw had kunnen opleveren en had als gevolg dat verscheidene vissers de aanvoer van gezouten kabeljauw opgaven en zich uitsluitend op de aanvoer van verse vis toelegden. (6)

Het eerste ijs dat te Oostende in de visserij gebruikt werd, was natuurijs dat uit Noorwegen ingevoerd werd. Deze invoer gaf spoedig aanleiding tot het ontstaan van een bloeiende handel in ingevoerd ijs. Enkele firma's specialiseerden zich in de afzet van dit product. Zo bestonden te Oostende, tot voor 1914, datum waarop het natuurijs volledig verdrongen was door het kunstmatig ijs, een drietal grote ijshandelaars die ijs uit Noorwegen betrokken : Casteels-Decoene, Hamman en Delforge die over ruime magazijnen beschikten waar ijs werd opgeslagen om het nadien aan de reders en de vishandelaars af te zetten; De eerste ijsfabriek te Oostende, in 1888 opgericht, betekende een nieuwe stap die zou leiden tot het moderne beeld van de zeevisserij. (4)

Volgens Ch. De Zuttere (9) werd er zeer weinig natuurlijk ijs gebruikt dat afkomstig was van onze kust, het meeste natuurlijke ijs werd bij ons ingevoerd uit de meren van Noorwegen. De mooiste ijsblok-

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

ken van zuiver en doorschijnend ijs komen evenwel uit de heldere rivieren en de grote meren van Canada en de deelstaat Maine uit de Verenigde Staten;
Het meeste ijs dat in die tijd bij ons gebruikt werd, werd ingevoerd via Oostende.

2. De handel in ijs te Oostende tussen 1874 en 1914

Te Oostende kende men rond de eeuwwisseling volgende handelaars in ijs :1. Maurice DELFORGE
Deze was gevestigd op de hoek van de Visserskaai en de Paulusstraat (de huidige garage Istamboel) (2)
"Mijnheertje Sanders" (°1867) vertelde hierover het volgende (3) :
" In Oostende deed ik ook kommersie met de ijsmarsjang de Forse (sic.), zijn ijspit lag in de vismijn.
" Hoe dat bewaarde ? Wel in de ijskelder mocht er geen lucht komen, alles was er potdicht en helledonker.
" Vroeger als het stijf vroos, in harde winters, haalden twintig, dertig mannen het ijs uit de vaart, ze kapten het los, haalden de klompen met haken op scherpe pinnen uit om op de wagen te laden en seffens naar de ijskelder te voeren (die ijsput was wel vijf meters diepe) om het ijs op dikke planken te bewaren. De Forse had ook een ijsplein rondom in muren afgesloten : in vorsttijd stak hij een vingertje water met een keer aan om te vriezen, alzo was het werk lichter voor de mannen, want in het ijs werken is lastige, zware arbeid. Bij de ijsmarsjang leverde ik haver, hooi en strooi voor de peerden."
2 August HAMMAN
August HAMMAN was eveneens reder. Zijn ijsput lag langs de Zuidlaan (nu : Alfons Pieterslaan), tussen de (huidige) L. Coolenstraat en de Ieperstraat, aan de zijde waar vroeger het café van de S.E.O. gelegen was en waar thans een groot magazijn van kledingstukken gevestigd is. Nadien werd de ijsput overgebracht naar de hoek van de Slachthuiskaai en de Vaartstraat (2). Dit gebouw werd pas in 1989 afgebroken.
3. CASTEELS - DE COENE
Op de plaats van de huidige H . Hartkerk lag een uitgegraven diepte in een vroegere steenbakkerij waarrond een gemetselde muur. Bij strenge vorst werd hier ijs gewonnen voor de visserij. Dat ijs werd uitgebroken en een tijdje bewaard in donkere barakken aan de kant van het Wezengesticht (de huidige St. Jozefskliniek). Vandaar werd het ijs naar de klanten in de stad gebracht door Charles VERMEERSCH (°1859 + 1925) die een transportdienst had.
De uitbater van deze "ijsput" was Henri CASTEELS (°1841 + 1899). Deze woonde op de Oude Mijnplaats, N°6 en was terzelfdertijd reder, viskeurder en handelaar in zeilen en touwwerk, ijs en vis. Nadien zou de ijsput nog verscheidene jaren uitgebaat geweest zijn door Filip DECOENE, schoonbroer van H. Casteels. (1)
Dit ijs werd opgeslagen op een oud zeilschip dat gemeerd lag in het 2° handelsdok, langs de kant van het oud station (2), (waar nu het warenhuis Delhaize gevestigd is).
4. DE NAEYER
De firma Denaeyer van Willebroek vestigde in 1888 een ijsfabriek te Oostende, op het Sas Slijkens, waar voor het eerst kunstmatig ijs voor de Belgische visserij geproduceerd werd. De ijsfabriek Denaeyer ging in 1908 over in handen van Dr. Hamesse. Deze firma werd op 1 november 1921 door de beheerders van de "Froid Industriel" overgenomen. (5)
Deze fabriek was in 1909 nog de enige op onze kust. Ze gebruikte enkel gedistileerd water, had een dagproductie van 50.000 Kgr. ijs en werkte volgens het procédé "sulfureux anhydre". (zwaveligzuur anhydride). Ze leverde ijs over gans de kust. (9)
5. BAELS - MAURICX (8)
OSTEND-BELGIUM
Jules BAELS - MAURICX
established 1868
STEAM TRAWLER OWNER
and
LICENSED FISH SALESMAN
IMPORTER OF ICE IMPORTER OF SALTED COD
offices :
Fish Market N°4
rue de la Chapelle n° 56

J.K.

(1) G. Billiet in : OSTENDIANA V : "OMTRENT DE OPRICHTING VAN DE H. HARTPAROCHIE EN DE H. HARTKERK"
(2) Frans VERBANCK in DE PLATE oktober 1973 "IJSHANDELAARS TE OOSTENDE IN 1890"
(3) Magda CAFMEYER : "MIJNHEERTJE SANDERS VAN DE HOGE DIJKEN TE ROKSEM" (geboren in 1879) (BIEKORF 1974 p. 166)
(4) M. Poppe in : "VAN MANNEN EN DE ZEE", een eeuw Vlaamse Zeevisserij 1875/1975 (Nieuwsblad van de Kust Oostende 1877)
(5) J.P. De Kersmaeker, directeur van de "Froid Industriel" IN HET NIEUW VISSCHERIJBLAD" van 10 oktober 1947.
(6) Leonce VERBRUGGHE "DIE BELGISCHE SEEFISCHEREI" (Handbuch der Seefischerei Nordeuropas Band VII Heft 3 Stuttgart 1932) p. 14
(7) Fish Trades Gazette / Jubilee Issue 1933
(8) AANKONDIGING (1/2 bladzijde) IN "THE FISHERMAN'S NAUTICAL ALMANAK 1904"
(9) Ch. Dezuttere "Enquête sur la pêche maritime en Belgique ("I" bldz. 156/458)

en tenslotte.... ☞

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

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

VAARTUIGEN VAN DE REDERIJ DE NAEYER L.

Op deze tabel (bijlage III) komen voor :
1. Nummer en naam van het vaartuig
2. Per reder, de eerste en laatste data van aanmonstering zoals deze voorkomen op de "analytische lijst van monsterrollen" uit het Rijksarchief te Beveren Waas.
3. Het nummer en de naam van het vaartuig op de vermelde data
4. Naam van de reder op het ogenblik van de aanmonstering
5. Welke gegevens al of niet verder te vinden zijn

O.9 ZEEVOGEL

01.01.1875	0.9 ZEEVOGEL	MUYLAERT &C°
08.07.1887	0.9 ZEEVOGEL	DENAEYER L.
15.12.1898	0.9 ST. PIETER	GHYS Jules (REDER/SCHIPPER)

geen verdere gegevens gevonden.

0.175 ST. JOSEPH

24.03.1875	0.175 ST. JOSEPH	MUYLAERT & C°
16.10.1886	0.175 ST. JOSEPH	MUYLAERT J.
04.08.1887	0.175 ST. JOSEPH	DENAEYER

1889 geen vermelding meer
nummer komt ook niet meer voor op officiële lijst 1907

0.99 ZEELUST

11.11.1875	0.99 ZEELUST	MUYLAERT J.
04.09.1887	0.99 ZEELUST	DE NAEYER L.
21.10.1895	0.99 ZEELUST	DE NAEYER L.
12.10.1896	0.99 EVELYNE MARIE	DE GRUYTER Ed. (REDER/SCHIPPER)

1897/1898 : geen vermelding gevonden
het nummer komt niet meer voor op de officiële lijst 1907

0.56 HORTENSE VAN DER STRAETEN

08.10.1886	0.56 HORTENSE	VANDER STRAETEN HEINDERSON Jean (REDER/SCHIPPER)
18.10.1887	0.56 HORTENSE	VANDER STRAETEN/ DENAEYER L.
18.04.1901	0.56 HORTENSE	VANDER STRAETEN DENAEYER L.
31.10.1902	0.56 STEPHANIE	DE LA RUYE Louis
24.04.1908	0.56 STEPHANIE	We. DE LA RUYE

0.100 SPAARZAAMHEID

26.03.1875	0.100 Mére Frutsaert	FRUTSAERT Emiel
04.02.1887	0.100 Mére Frutsaert	FRUTSAERT Emiel
28.12.1887	0.100 SPAARZAAMHEID	DENAEYER L.
03.04.1902	0.100 SPAARZAAMHEID	Wed. DENAEYER L.
22.10.1903	0.100 DE JONGE CHARLES EDUARD	LABBEKE Pieter (REDER/SCHIPPER)

komt nog voor in 1908

0.117 WAAKZAAMHEID

20.08.1879	0.117 ADOLPHE	FRUTSAERT Charles
13.06.1888	0.117 ADOLPHE	MASEUR G.
28.09.1888	0.117 WAAKZAAMHEID	DENAEYER L.
03.04.1902	0.117 WAAKZAAMHEID	DENAEYER L.
20.10.1902	0.117 WAAKZAAMHEID	PERIER G.
04.05.1905	0.117 WAAKZAAMHEID	DE GROOTE François (REDER/SCHIPPER)
30.03.1910	0.117 WAAKZAAMHEID	DE GROOTE François

0.218 EERLIJKHEID
NIEUWBOUW

15.10.1888	0.218 EERLIJKHEID	DE NAEYER L.
17.04.1900	0.218 EERLIJKHEID	DE NAEYER L.

niet vermeld in 1901

10.09.1902	0.218 EERLIJKHEID	CORVELEYN Jean
28.09.1909	0.218 EERLIJKHEID	CORVELEYN Jean

nadien geen gegevens meer gevonden.

0.33 MATHILDE

15.04.1879	0.33 POLKA	DECOENE Philip
09.05.1879	0.33 CAPORAL	PASSCHIJN Gustave
23.07.1880	0.33 ALINE	VANDENBROUCKE August
06.06.1882	0.33 MATHILDE	MUYLAERT J.
10.11.1888	0.33 MATHILDE	DENAEYER L.

nog gegevens op naam DENAYER tot in 1898,
het schip zou met man en muis vergaan zijn in de storm van einde maart 1898

0.49 GETROUWHEID

26.03.1975	0.49 28 DECEMBER	CLAEYS Leopold
24.10.1879	0.49 28 DECEMBER	CLAEYS Leopold
04.04.1888	0.49 28 DECEMBER	HAGERS Jean
05.12.1888	0.49 GETROUWHEID	DENAEYER L.
10.04.1903	0.49 GETROUWHEID	PERIER G.
21.04.1905	0.49 GETROUWHEID	PEERE August
19.04.1906	0.49 GETROUWHEID	PEERE August

daarna niets meer, ook niet op officiële lijst 31.12.1907

0.221 STANDVASTIGHEID
NIEUWBOUW

21.10.1889	0.221 STANDVASTIGHEID	DENAEYER L.
02.04.1902	0.221 STANDVASTIGHEID	DENAEYER L.

niets meer op monsterrollen, maar op officiële lijst vaartuigen 1907 :

31.12.1907	0.221 STANDVASTIGHEID	SLEUYTER Alphonse (REDER/SCHIPPER)

0.224 WIJSHEID
NIEUWBOUW

17.05.1889	0.224 WIJSHEID	DENAEYER L.

na 1894 en later niets meer gevonden.

28.03.1902	0.224 MOEDER NEYTS	NEYTS Charles

0.223 MATIGHEID
NIEUWBOUW

14.11.1889	0.223 MATIGHEID	DENAEYER L.
04.04.1902	0.223 MATIGHEID	We. DENAEYER
26.04.1903	0.223 MATIGHEID	PERIER G.
..... 1904	0.223 MATIGHEID	DE GROOTE Rudolphe (REDER/SCHIPPER)

met man en muis vergaan op 12.03.1906

0.225 DEUGDZAAMHEID
NIEUWBOUW

29.11.1889	0.225 DEUGDZAAMHEID	DENAEYER L.
04.11.1903	0.225 DEUGDZAAMHEID	PERIER G.
27.04.1905	0.225 DEUGDZAAMHEID	PERIER G.

1906 Niets meer gevonden

opmerkingen :
(1)
het kwam regelmatig voor dat het vaartuig bij het wisselen van eigenaar ofwel van naam veranderde of zelfs van naam en nummer.
(2)
gegevens komen uit :
a. Asaert : Analytische lijst van de Monsterrollen van de zeevisserij uit het Rijksarchief te Beveren Waas en,
b. Officiële lijst van de Belgische vaartuigen op 31.12.1907
(3)
Bovenstaande gegevens zijn als volgt weergegeven
Datum met het nummer en de naam van het vaartuig en de naam van de reder zoals deze voorkomen op deze datum op de analytische lijst van de monsterrollen.

Jef KLAUSING

TE LAND...

Valcke overgenomen door Imop

De ateliers van Valcke Frères N.V. in Oostende en Zeebrugge zijn onlangs overgenomen door het Antwerpse metaalkonstruktiebedrijf Imop.
Het gerucht van de overname van de werkhuizen Valcke liep al enige tijd. Afgevaardigde-beheerder Jacques Bonnevie ontkende enkele weken geleden nog dat er overnamebesprekingen werden gevoerd. Tot op de dag dat de werknemers vernamen dat zij voortaan voor een nieuwe baas werkten die 95 procent van de aandelen in de wacht sleepte. De Zeebrugse vestiging telt 25 werknemers terwijl aan de Oostendse Baelskaai een zestigtal personeelsleden verbonden zijn.
IMOP is een bedrijf met meer dan 700 werknemers met vertakkingen aan de kust. Ondermeer met de Tijdelijke Vereniging Maritec (gevormd door Esco, Imop en Sait) dat de zeemachtschepen onderhoudt Met Polyship-Beliard sloot IMOP een overeenkomst af om de scheepswerf Perfecta in Zeebrugge over te nemen.
Valcke Frères is een oud familiebedrijf dat al meer dan tweehonderd jaar bestaat in Oostende. Enkele jaren terug werd de algemene ijzerwarenwinkel in de Oostendse Kapellestraat opgedoekt om plaats te ruimen voor een winkelcentrum. Valcke Service in Zeebrugge werd opgericht in 1959. De filiaal in Antwerpsen (opgericht in 1955) werd vorig jaar reeds overgelaten aan Eurodiesel. Ook de Franse maatschappijen werden van de hand gedaan. Alleen de aktiviteiten in Burundi en Rwanda waarmee in 1983 werd gestart en de onderneming in Zaïre blijven bestaan.

TE WATER...

N.599 en O.154 krijgen bom in de netten

De bemanning van het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.599 'Zeevogel' kreeg tijdens de visserij zondagmorgen 18 februari een oorlogstuig in de netten. De bokkentreiler lag een drietal mijlen buiten de kust van Nieuwpoort. De ontmijningsdienst van de Zeemacht herkende een zware Amerikaanse bom uit de tweede wereldoorlog waarvan het ontstekingsmechanisme nog intakt was. Om veiligheidsredenen werd de bom van enkele honderden kilo's niet aan wal gebracht. De ontmijners achtten het veiliger het tuig op zee tot ontploffing te brengen.
Een paar dagen later, dinsdag 20 februari, was het de beurt aan de O.154 Wilmar om een oorlogstuig op te vissen. De hektreiler kreeg te maken met een zware Duitse bom die door ontmijningsdienst op de Wenduine Bank tot ontploffing werd gebracht. De enorme knal even voor 19 uur was hoor- en voelbaar aan de kust.

...EN IN DE LUCHT

Stormwinden van 300 kilometer per uur vanaf 2015?

Deze voorspelling is niet uit onze duim gezogen. Ze is volledig voor rekening van een amateur-weervoorspeller uit de Nederlandse havenstad Den Helder. Volgens zijn vooruitzichten breekt vanaf het jaar 2015 een periode aan met superstormen, waarbij windsnelheden van 200 tot 300 km per uur de wereld zullen teisteren. De man die de angstwekkende weersvoorspelling de wereld instuurt is Peter Cruyff, een weerman die al twintig jaar het gedrag van stormen bestudeert. Hij bedient zich van zelf ontwikkelde apparatuur om zijn voorspellingsmodellen op te maken. Cruyff meent ook te weten dat weerdeskundigen de laatste jaren hun vooruitzichten in ongunstige zin moesten bijsturen. Zijn bevindingen wil hij overigens niet voor zich houden. Daarom zocht hij toenadering tot de professionele meteorologen van het KNMI in Den Bilt dat ondertussen reeds een bijeenkomst voor weermannen en instellingen die zich met weervoorspellingen inlaten heeft belegd. Bedoeling van de samenkomst was afspraken te maken rond het centraliseren van alle metingen op Nederlands grondgebied. Het resultaat van de uitwisselingen zou tot betere weersvoorspellingen moeten leiden.

Schipper opgelet: deel I

Indien U gebruikt maakt van de Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak 1990, weet dan dat er een fout staat op blz. L.39. De minimummaaswijdte in het Kanaal (ICES-sector VIId,e) bedraagt vanaf 1 januari 1989 80 mm en niet 75 mm zoals vermeld.

Schipper opgelet: deel II

Vanaf 20 februari zijn volgende maatregelen van kracht:
- de aanvoer van schol met een lengte van minder dan 27 cm is verboden;
- in het ICES-gebied VIIe mag de vangst uit niet meer dan 10% tong bestaan t.o.v. het totale gewicht van de vangst uit dat gebied;
- in het ICES-gebied VIId,e mag de vangst uit niet meer dan 50% schol bestaan t.o.v. het totale gewicht van de vangst uit dat gebied. Deze beperking geldt enkel voor de vissersvaartuigen waarvan het motorvermogen meer dan 300 pk bedraagt;
- vaardagenregeling: maximaal 95 dagen vòòr 1 mei 1990 voor de vissersvaartuigen waarvan het motorvermogen meer dan 300 pk bedraagt.
Te noteren valt dat de vaardagenregeling niet van toepassing is op de vissersvaartuigen die toelating hebben om in de IJslandse wateren te vissen. Deze laatste hebben dan weer verbod te vissen in de wateren van de Europese visserijzone.

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

Photographs at the seafront (zeg maar foto's van Mike Louagie)

MET DEZE fotoreeks bevestigt Mike Louagie (° Oostende, 21 juli 1961) zich in de roemrijke reeks fotografen in en om Oostende.
De populaire fotografie "ontstond" precies 150 jaar en een paar maand geleden. Niet meteen als volwaardige snapshot, maar vooreerst als binnenhuis zwoeg- en zweetwerk, leuren met toestellen, verbaasd toekijkende passanten, geleide bezoeken aan dit heksenwerk en omslachtig vechten om de titel van "uitvinder van ..." de fotografie te veroveren.
We trekken de geschiedenis verder door. We snuffelden wat in een ruwschetsbundel van conservator Norbert Hostyn.
Nauwgezet onderzoek toont dat er vòòr 1862 geen fotografen zich gevestigd hebben in Oostende. Pas na die datum vindt men in 'Feuille d'Ostende' de eerste publicitaire aankondiging.
Cesar Mitkiewicz & Cie zou wel eens de eerste geweest kunnen zijn die met zijn "Succursales à Ostende, Hôtel de Flandre" de koningin der badsteden en haar badende gasten vereeuwigde. Hij hield er in ieder geval een fotocabine op na op het Klein Strand.
Met het succes van de stad groeide het nu nog onbekend aantal kiekjesmakers, met of zonder verplaatsbaar decorum en fraai versierde 'paspartous'.
Met de komst van Maurice Antony(1919) opende fotografie haar poortje naar de kunst, een muizenval waarin heel wat amateurs trapten en die van de projektie van een negatief op fotopapier een kunstgreep maakten (maken) waarbij techniek roemde over de echte foto.
En nu ter zake.
De Aanloop
Mike Louagie studeerde fotografie aan het Hoger Sint-Lukas Instituut te Brussel tot 1987. Na zijn legerdienst begon hij als zelfstandig fotograaf, gespecialiseerd in "maritieme fotografie en industriële reportagewerk."
In 1984 hield hij zijn eerste tentoonstelling in Huize Louise-Marie, Langestraat Oostende. Daarna in 1987 een in het Brusselse rondtoerende expositie 'Zeeschappen' en als toemaatje een mini-gebeurtenis in Carmina-burana-zaliger te Oostende. Tenslotte de eerste volwaardige expositie in De Peperbusse begin dit jaar.
We vonden daar Abrahams mosterd en hielden een babbel over de zee
"Van jongs af aan ben ik er op verschillende manieren in contact mee gekomen. Een groot punt is het zeilen. In feite ben ik er mee begonnen toen ik acht was, maar de grote passie kwam pas enkele jaren later. Men gaf mij de kans om een maand mee te zeilen naar Engeland. Van toen af verbeterde geleidelijk mijn techniek, en kreeg ik meer de kans om zo'n reizen mee te maken. Dit heeft echt de doorslag gegeven. In die mate dat mijn beroepskeuze erdoor bepaald was. Ik zou na mijn 'middelbaar' naar de Hogere Zeevaartschool gaan. Helaas... reeds bij een voorafgaandelijk medisch onderzoek bleek dat mijn ogen niet voldeden aan de strenge toelatingsnormen. In die periode had ik al wat hobby-ervaring met fotografie (fotograferen op zee) en dat leek me dan wel een alternatief. Blijkbaar zijn goeie ogen niet noodzakelijk voor fotografie... Ik moet wel toegeven dat ik bij de aanvang van die studies absoluut niet wist wat ik later als beroep zou hebben. Een ding stond vast : geen trouwreportages !"
"Gedurende al die jaren Sint Lukas hadden we heel wat foto's te maken. Enorm veel technisch werk (studio, portret, architektuur...) maar eveneens een behoorlijke hoeveelheid "vrij werk". Vooral in het eerste jaar kwam dit erop neer dat je tijdens wandelingen rond je keek en zoveel mogelijk fotografeerde. Aangezien ik aan zee woonde, enz...

Telkens kwam dit basis-onderwerp terug, maar dan onder verschillende thema's : bv. het strand 's nachts, de kabientjes, het water, het zand, enz... Het verbaast me trouwens nog steeds hoe dit onderwerp onuitputtelijk is. En gelukkig maar. Van deze tentoonstelling zou anders geen sprake zijn."
"Er was wel wat kritiek. "Ben je daar weeral met je zeezichten ?" Maar de variatie in het onderwerp was groot genoeg om het te verantwoorden. En nog steeds doe ik naast mijn beroepsfotografie verder met dit onbegrensde onderwerp."
"De naam 'Seafront' is natuurlijk Engels en omvat zoiets als 'Zeezicht' of "Aan de rand van de zee". De zee hoeft dus niet expliciet deel uit te maken van de foto. Het kan evengoed een blok beton van een havendam zijn, of een schaduwspel, of zoveel anders. Maar alle foto's zijn gemaakt op de kustlijn of op zee zelf. Personen komen bijna nooit voor op die foto's. Ze kunnen eerder gekatalogeerd worden onder de naam "landschap", maar dan in de ruime zin van het woord."

Professionele aspekten
Het merendeel van de foto's gaan over de schepen zelf, maar soms zijn er opdrachten in aanverwante 'maritieme' sectoren zoals havens (Zeebrugge), waterbouwkundige architectuur (de nieuwe golfbrekers van Ballast-Nedam Holland te Koksijde) en watersport- en toerisme (Boat Belgium, Kodak)
Mike Louagie probeert daarbij een zo dynamisch mogelijk beeld te geven van het schip in kwestie via AKTIE, golven, zwaar weer, hellen van het schip, spatten van het water, en LICHT, bewolking, dramatische luchten.
1989 was een bijzonder druk jaar.
Voor Sealinck Trainferry maakte hij 10 reizen mee voor een reportage over de Franse "Nord-Pas-de-Calais."
"Eén van de beste opnames uit die reeks was een nachtfoto opgenomen vanuit het hoogst bereikbare punt van het schip, tijdens het varen. Van zeeziekte heb ik nooit last, maar hoogtevrees..." Sealinck verwerkte die opnames in een stand.
Ongeveer 50 maal moest Mike Louagie het kanaal over om de ferries te fotograferen.
Heel wat opnames werden opgenomen in het jaarboek.
Voor een Zweedse uitgeverij is hij korrespondent, en dat betekent dat alle schepen op de sektor Vlissingen tot Plymouth door Mike Louagie op de gevoelige plaat vastgelegd worden. Met merkbaar resultaat, want zijn foto's vind je in Guide, Designs, Car Ferry Info, Ships Monthly, Marine News,of wanneer het marineschepen betreft, in Combat Fleets of the World, Naval Proceedings en Warships International (Verenigde Staten), Navy International en Warship World (Engeland) en Flottes de Combat (Frankrijk).
Elk schip dat gefotografeerd werd komt op een computer-inventaris. Deze lijst bevat na al die jaren duizenden opnames. Zo kan hij heel gemakkelijk op vraag een foto leveren om een artikel te illustreren. Zoals bij het uit de vaart halen van een schip, een viering, een speciale gebeurtenis.
Tenslotte is er nog zijn passie voor de zeilvaartuigen.
"Vanaf dit jaar zal ik alle grote zeilwedstrijden en - evenementen fotografisch volgen. Zowel jachteigenaars als sponsors hebben een nood aan kwaliteitsfoto's van hun boot. Mijn troef is dat ik zelf weet wat varen is. Enerzijds begrijp ik wat er gebeurt en hoe de beste opnames gemaakt moeten worden. Dit is enkel mogelijk door jaren eigen ervaring in de zeilerij. Anderzijds heb ik ooit het examen 'jachtman' aan de Zeevaartschool afgelegd. Zo kan ik zelf een boot besturen om op volle zee te fotograferen. Tevens ben ik op de hoogte van de reglementen zodat er 100 % veilig gewerkt wordt."

"Voor de grote vlootparade van Zeebrugge, de Tall Ships Races in augustus, zal ik bijvoorbeeld een ex-loodsboot afhuren om de driemasters onder volle zeil te kunnen fotograferen. Trouwens, voor alle opdrachten waar een opname in volle zee nodig is kan ik vanaf april 1990 beschikken over die boot. Het laat me toe om bij alle weer unieke foto's te maken van schepen in volle actie.

Techniek

Meestal gebruikt Mike Louagie een middenformaatkamera (4,5 x 6 cm). Deze toestellen zijn nog steeds zeer handig in het gebruik, maar de negatieven zijn driemaal groter dan een kleinbeeld toestel. Dit is nodig voor een zo hoog mogelijke kwaliteit van het beeld. Zo zijn vergrotingen tot 75 x 100 cm mogelijk.

Of een Technische Kamera voor alle 'statische' opdrachten waar een extreme kwaliteit nodig is, of waar een bepaalde kamerakorrektie moet uitgevoerd worden. De omvang van deze kamera laat niet toe bewegende onderwerpen te fotograferen. Men heeft veel meer tijd nodig om de opname voor te bereiden.

Alle zwart-wit werk wordt in eigen labo ontwikkeld. Het afdrukken gebeurt volledig manueel, de processing machinaal. Hij beschikt namelijk over een ontwikkelmachine voor zwart-wit. Het werkt veel vlugger - een afdruk is klaar in 80 sec. - je kleren stinken niet meer naar de chemicaliën, de ontwikkeling is veel konstanter...

Enkel voor artistiek werk zoals de tentoonstelling in de Peperbusse gebruikt hij barytpapier dat niet machinaal kan verwerkt worden. Het voordeel van het barytpapier is de enorme rijke toonweergave in zwart-wit. Het is echter een zeer omslachtig procédé.

Voor het kommercieel werk tenslotte gebruikt hij meestal kleurendiafilm, of zwart-wit, maar bijna nooit kleurennegatieffilm.

Je treft Mike Louagie aan in de Nachtegalenlaan 27 te Oostende (059/70.60.95)

André BAERT

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**

NEDERLAND

Groepskontingenten verboden en strenge kontrole op gebruik van binnenkuil

Minister van Visserij Braks treedt dit jaar harder op tegen vissers die zich in het verleden niet aan de toegestane vangsthoeveelheden voor tong en schol hebben gehouden. Net als andere jaren komen de overtreders niet meer in aanmerking voor een kwotum tong of schol. Voor 1990 is echter bepaald dat deze vissers ook geen tong- of scholkwotum bij kollega's mogen lenen of afkopen. Minister Braks heeft immers de vorming van groepskontingenten verboden. Vorig jaar werden een tiental groepskontingenten (vooral voor schol en tong) gevormd. Een producentenorganizatie of een vereniging van vissers beheerde het kontingent en moest erop toezien dat de totale vangsthoeveelheid niet werd opverschreden. In negen van de tien gevallen is dit wat tong betreft wel gebeurd. Om de vangsten binnen de opgelegde beperkingen te houden voerde Braks het verbod op vorming van groepskontingenten in waarmee hij de vissers totaal verraste. Het Produktschap voor Vis noemde het besluit aanvaardbaar omdat het een betere bescherming biedt aan de individuele kwota. Er wordt alleen gehoopt dat de beslissing slechts voor één jaar geldt.

De Nederlandse visserijminister maakte ook bekend dat hij andere maatregelen wil nemen tegen bepaalde misbruiken. Een van de aanleidingen daartoe zijn de aanwijzingen over het misbruik van de binnenkuil, een binnennet met kleinere maaswijdte die kleinere vissen geen ontsnappingskansen meer biedt. Ook de kontrole op de aanvoer van te kleine vis wordt verscherpt en de prijsvorming wordt eveneens in het oog gehouden.

Gerechtelijke uitspraken hinder voor visserijbeleid?

Nadat de rechtbank van Groningen de visafslag Lauwersoog eerder had veroordeeld omdat er vis werd verhandeld waarvan de herkomst niet te achterhalen was werd deze uitspraak door een nieuw vonnis van het Hof in Leeuwarden ongedaan gemaakt. Volgens minister Braks kan de opsporing van strafbare feiten door de uitspraak bemoeilijkt worden.

Lauwersoog handelde in strijd met de afspraak dat afslagen alleen nog partijen vis verhandelen waarvan inspekteurs de omvang hadden vastgesteld. In Lauwersoog werden echter ook partijen vis geveild die door de tussenhandel per vrachtwagen (uit Noorwegen, Denemarken en Noord-Duitsland) werden aangevoerd en waarbij niet werd vermeld van welk schip de vis afkomstig was of waarbij een fiktief registratienummer werd gebruikt. In eerste aanleg kreeg Lauwersoog hiervoor van de ekonomische politierechter in Groningen een boete van 5.000 gulden. Het gerechtshof van Leeuwarden heeft de visafslag nu ontslagen van rechtsvervolging. De verdediging stelde dat zij niet verantwoordelijk is voor het achterhalen van de registratiegegevens. Het vermoeden bestaat evenwel dat de vis afkomstig is van Nederlandse vaartuigen die op die manier de kwotaregeling trachten te ontlopen. De prokureur-generaal gaat trouwens in kassatie bij de Hoge Raad tegen de uitspraak.

Ook de afslag van Urk is voor gelijkaardige feiten veroordeeld tot een boete van 55.000 gulden en terugbetaling van 325.000 gulden genoten financieel voordeel. Ook Urk ging tegen deze uitspraak in beroep. Volgens Braks bemoeilijken dergelijke rechterlijke uitspraken de kontrole op de visserij omdat de inspektie geen houvast meer heeft aan een belangrijke administratieve kontrolesckakel. Braks bekloeg zich al eerder over de lage boetes bij overtredingen op de kwotaregeling en over het doorschuiven van zaken naar het Europese Hof van Justitie waardoor veel vertraging ontstond bij de afhandeling van overtredingen.

HET VISSERIJBLAD

En dat we perfektionisten zijn...

Het Kongointerview met Gerard Devos in HVB 11 van 1989 eindigde met de vermelding dat de O.333 'Johnny', nadat het ontoereikend bleek als elite-ondersteuningsschip, naar Nederland verhuisde, dienst deed als klondyker, waarna het uit Scheveningen als lijnvisser uitvoer.

Ondertussen zijn we op nieuwe gegevens gestoten. De O.333 vaart nog steeds als klondyker (overslagschip) als Sch.333. Het vaartuig werd gefotografeerd in november 1989 op de slipway te Scheveningen. Het vaart voor de vis- en haringhandel Roeleveld uit Scheveningen en staat bekend als Nederlands kleinste klondyker. Het schip, volledig overdekt en dichtgebouwd, is uitgerust om voor de kust van Denemarken maatjesharing te verwerken. Onze vroegere 'Johnny' is tevens regelmatig te zien rond Ierland en het eiland Man om er haring en makreel te kopen, te verwerken en te diepvriezen. Aldus **Daniël Pots.**

Overigens liet **Walter Debrock** ons weten dat één last gelijk is aan twee ton, en niet één ton zoals dat oorspronkelijk stond in het artikel over de Oostendse kaper Jacob Besage (HVB 1, 1990, p. 52)

Visexport 2% achteruit

In 1988 bedroeg de Nederlandse export van vis- en visserijprodukten 1,821 miljard gulden (ca 33 miljard B.F.). Tegenover 1987 betekent dit een lichte achteruitgang met twee procent. De hoeveelheid uitgevoerde zeeprodukten lag meer dan vijf procent lager. De terugval is hoofdzakelijk te zoeken in de gedaalde hoeveelheid verse vis die zestig procent van de uitvoer vertegenwoordigt.

E.H.B.O.

Vervallen geneesmiddelen

Iedereen heeft zowaar ergens zijn of haar apotheekkist of E.H.B.O.-kastje hangen.

Probleem nummer één is de geneesmiddelen die zich in het kastje bevinden, regelmatig te kontroleren of die nog up-to-date zijn. Vervallen genees- of verzorgingsmiddelen kunnen giftig zijn, zodat we even uitleg verschaffen over de manier waarop we zelf kontrole kunnen uitoefenen:

- soms wordt de *vervaldatum* op de verpakking gedrukt, meestal voorafgegaan door het woord EXP. Wanneer we dus het volgende zien staan: EXP. 30.06.1990, dan wil dat zeggen dat het middel op 30 juni vervalt.
- meestal wordt de *produktiedatum* vermeld met het woord LOT. Zien we het volgende: LOT 85F30 (de eerste twee cijfers slaan op het jaartal, de letter duidt de maand aan, waarbij A staat voor januari, B voor februari, enz... De laatste twee cijfers staan voor de dag in die betreffende maand), dan is het produkt houdbaar tot 30 juni 1990, want we rekenen vijf jaar bij de produktiedatum van het medikament. Deze regel is alleen maar geldig wanneer er in de bijsluiter van het produkt geen andere vervaldatum vermeld staat.

Overtijdse geneesmiddelen geven we best af aan de apotheker. Die weet er dan wel raad mee en zal er ongetwijfeld een milieuvriendelijke oplossing voor vinden.

Edward Brouckxon
Ondervoorzitter Rode Kruis

CANADA

Slechte vooruitzichten

Eugène Gonzales meldt ons uit Vancouver, Canada: na vijf goede jaren ziet het er momenteel slecht uit voor de visserij in Canada. Wetenschappers ondervonden dat de reservestocks in de wateren aan de oostkust snel slonken. Het quotum werd er voor 1990 verlaagd van 260 000 ton tot 125 000 ton. Veel kleine stadjes op de oostkust leven van visaanvoer en -verwerking. Een aantal visfabrieken dreigen hun deuren te sluiten. Dit brengt sociale onrust te weeg. Een voorbeeld: in een bepaalde kuststreek werken er duizend van de twaalfhonderd plaatselijke werknemers in een visfabriek, die zijn aktiviteiten wenst stop te zetten. De Canadese regering heeft echter hulp beloofd om de nijverheid draaiende te houden.

De autoriteiten verwijten de Spaanse en Portugese fabriekstreilers dat ze gedurende bepaalde periodes tot zevenmaal hun toegestane quotum zouden hebben opgevist. Canada vraagt de EEG mee te helpen deze treilers hun afspraken te doen naleven.

De westkust krijgt van hetzelfde laken een broek. Veel westkusttreilers verkopen hun vis in Amerikaanse havens, want de afname gebeurt daar aan een hogere prijs dan in Canada. De visvererkingsnijverheid wil nu ook verhuizen naar de omgeving van Seattle (V.S.). De lonen zijn er immers lager en er is te weinig aanvoer van verse vis in Canadese havens.

In Seattle zelf gaat het momenteel zeer goed. Vroeger was men er honderd jaar achter in vergelijking met België. Nu beschikt Seattle over een grote vloot imposante moderne hektreilers en purse-seiners. Nochtans zijn de vooruitzichten voor deze vloot niet rooskleurig. De vissers verdienen hun brood door op visgronden van Alaska hun schepen vol te vissen en de vangst aan hoge prijzen over te dragen aan klondykers uit de Soviet Unie, Japan en Korea. Alaska — die tot de V.S. behoort, maar wel over een eigen regering beschikt die het reilen en zeilen mag bepalen — heeft echter besloten zijn visgronden voor deze schepen te sluiten, tenzij ze bereid zijn hun vis (tegen lagere prijzen) aan te voeren in Alaska-havens, dit om de eigen visverwerkingsnijverheid op gang te houden. (dp)

BSM
Breskense Scheepsbouw en Machinefabriek bv

Postbus 25, 4510 AA Breskens (Holland)
Tel. 01172-1765 - 's avonds 01172 - 1590
Telex 55332 - Telefax 01172 - 2421

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

B.S.M. GEEFT SERVICE TER PLAATSE

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

Belt U no. 1172-1765.

WEST-DUITSLAND

Meer Groenlandse kabeljauw

De Duitse kustvisserij mag dit jaar minder kabeljauw en koolvis opvissen terwijl de hoogzeevloot meer kabeljauw en minder roodbaars mag aanvoeren. De hoogzeevloot mag nu 25.300 ton kabeljauw, of 5.100 ton meer dan vorig jaar, in Groenlandse wateren halen. Voor roodbaars moet de aanvoer beperkt blijven tot 46.000 ton. Het Duitse Noordzeekwotum voor kabeljauw werd van 15.400 ton naar 12.500 ton teruggebracht. De hoeveelheid tong werd van 900 ton opgevoerd tot 1.700 ton, terwijl de kwota voor schelvis, schol en wijting onveranderd bleven. Het weinig benutte haringkwotum daalde van 52.000 ton tot 43.000 ton.

95 miljoen EG-steun

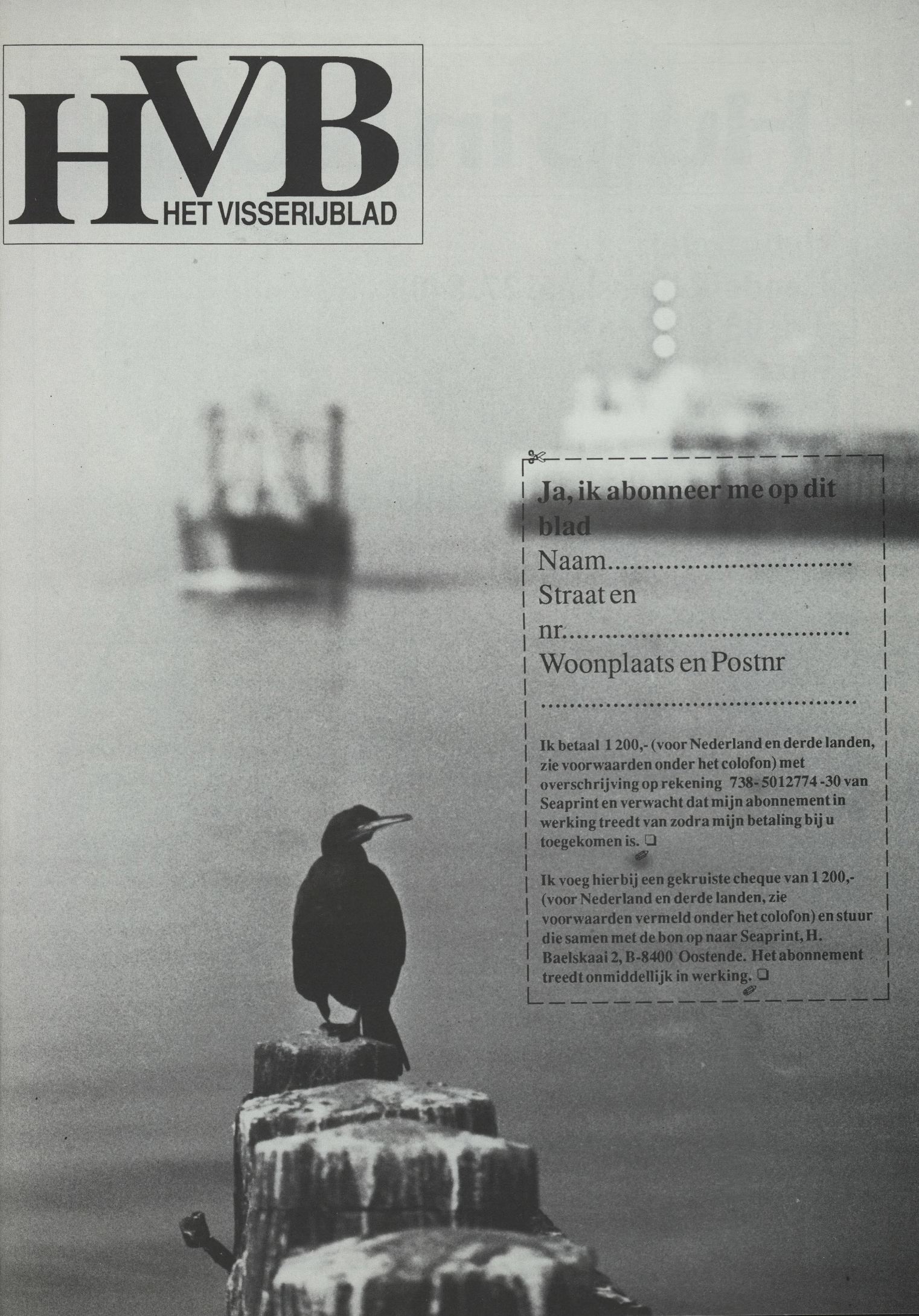
Voor nieuwe en modernisering van de Duitse kottervloot heeft de EG-kommissie de tweede schijf van 2,2 miljoen Ecu (95 miljoen frank) uitbetaald. Het geld is bestemd voor zeven nieuwbouwprojekten en zestien verbouwingen. Duitsland heeft in elk geval niet te klagen over de EG-betoelaging. Met een vloot die slechts twee procent van de EG-vlootkapaciteit bedraagt kreeg Duitse visserijsektor vorig jaar bijna vier procent van de gelden die de EG in het kader van de vlootvernieuwing uitbetaalt.

NEDERLAND

Samenwerking tussen visserij-koöperaties

Onder de naam "Verenigde Nederlandse Visserij-koöperaties" met zetel in Urk gaan een aantal zelfstandigde koöperaties hun krachten bundelen. De zelfstandigheid van de aangesloten organizaties blijft echter gewaarborgd, maar het samenwerkingsverband slaat vooral op de inkooptechnische mogelijkheden. Hierbij wordt ondermeer gedacht aan koördinatie van de brandstof- en smeermiddelbestellingen en aankoop van uiteenlopende visserijbenodigheden. In eerste instantie werd vorige maand een akkoord ondertekend door de koöperatiebesturen van Urk, Den Helder en Lauwersoog, samen goed voor 370 vissersvaartuigen. De VNV wil voor de aangesloten leden wereldwijd leveranciers opsporen zonder evenwel de Nederlandse industrie over het hoofd te zien. Verwacht wordt dat de koncentratie zowel voordelen oplevert voor de aangesloten organizaties als voor de aangesloten leden.

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