HVB

HET VISSERIJBLAD



57 ste jaar - verschijnt maandelijks - 6 april 1990 - nr 4 - 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

Noordzeeministers

GRAAG OPENEN WIJ DIT EDITORIAAL MET het bericht dat de "atmosferische emissie van 17 stoffen met de helft beperkt moet worden tegen 1999..." Ook voor "dioxine, cadmium, kwik en lood wordt de vermindering opgetrokken tot 70%, dit tegen 1995". Verder is er nog het feit dat "voor de nutritiënvervuiling kwetsbare zones aangeduid worden, waar de vracht fosfaten en nitraten met 50% moet verminderen tegen 1995..." Deze woorden komen niet van ons en — wees gerust — wij begrijpen ze ook niet allemaal. 'Atmosferische emissie', 'de vermindering wordt opgetrokken', ' kwetsbare zones voor de nutritiënvervuiling'... Waar halen ze het?

Wij haalden deze zinnen uit verschillende kranten die verslag brachten van de Noordzeekonferentie en de (moeizaam tot stand gekomen) besluiten die de Noordzeeministers er formuleerden. Moeizaam, zeg dat wel.

En toch is het probleem erg nijpend. Het gaat erom dat de Noordzee beschermd moet worden tegen het vuil dat men op land kwijt wil.

Maar hoe komt het dàn dat een probleem dat zo belangrijk is, slechts zo traag een oplossing krijgt?

Daar zijn vele redenen woor.

Het gaat ten eerste niet over het over boord kieperen van een vuilnisemmer. Ware dàt het probleem dan zou iedereen weten waarover het gaat. Maar het gaat over (zie boven) dioxine, PCB's, nutritiënvervuiling ("Wablieft?")...

En dan zijn er nog de verschillende tegenstrijdige belangen. Het ene land verwijt het andere dat het de regels schendt (of de pot verwijt de ketel...), de machtige landbouwlobby heeft laten weten dat de bescherming van de Noordzee niet op haar rug zal gebeuren, de industrie antwoordt daarop dat zij eerst wil zien dat de landbouw over de brug komt. En...

In heel dit debat zijn slechts weinig stemmen uit de visserij te horen. Ook daar zijn veel redenen voor. Wij gebruiken niet zo graag die ingewikkelde woorden ('atmosferische emissie', je moet maar durven!). Maar, laat ons eerlijk zijn, de meesten onder ons hebben ook de neiging het probleem weg te moffelen.

Gelukkig zijn er ook verstandige vissers die weten dat het vraagstuk niet opgelost wordt door erover te zwijgen. Zij zullen hoe langer hoe meer hun stem verheffen en tot de ministers, landbouworganisaties, industriëlen en burgers zeggen: tot hier en niet verder!!!

Flor Vandekerckhove

Z.30 Westhinder wordt Z.321 Westhinder

Vlaamse kermissfeer op doop grootste bokkentreiler





DE PUBLIEKE belangstelling voor de officiële doopplechtigheid van de Z.30 'Westhinder' in Zeebrugge stond in elk geval in verhouding met de omvang van de Heistse redersfamilie Rappé. Naar schatting vijf- tot zeshonderd mensen woonden de inzegening op zaterdag 31 april onder een stralende lentezon bij. En omdat een en ander voorzien was om de genodigden niet met lege magen en droge kelen naar huis te sturen waren weinigen gehaast om weg te gaan.

Het 90ste schip van de Zeebrugse scheepswerf De Graeve, bij stormweer te water gelaten op 26 februari, zoals in ons vorig nummer gemeld, is dan ook geen alledaags schip. Het grootste schip dat op de werf tot stand kwam is meteen ook de grootste bokkentreiler van de Belgische zeevisserijvloot. Gedoopt als Z.30 'Westhinder' staat het zo goed als vast dat de treiler straks onder het nummer Z.321 vaart. De familiale rederij De Noordhinder deed immers de oude Z.30 (bouwjaar 1972) van de hand aan Marcel Claeys en kocht de Z.321 'Aurora' (bouwjaar 1961) in als vervangingsvaartuig. Omdat het nieuwe vaartuig nu eenmaal het nummer meekrijgt van het schip dat aan de visserij wordt onttrokken zal de 'Westhinder' weldra als Z.321 door het water klieven. Dat is trouwens geen alleenstaand geval. Trouwe lezers zullen zich herinneren dat twee jaar geleden ook de 'Asterias' als Z.12 te water ging en nadien het registratienummer Z.501 meekreeg. ☞

Foto boven: Massale belangstelling voor de doop. (foto gw)

Foto Links: Minister Sauwens tijdens zijn toespraak, omringd door volksvertegenwoordiger Desutter, scheepsbouwer De Graeve, meter mevrouw Becaus en MBZ-voorzitter Traen (foto gw)

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

Aan reder en bemanning van de Z.30 'Westhinder' onze beste wensen voor behouden vaart en rijke vangsten

BRUSSELLE: pionier in de toepassing van de meest verfijnde technieken op het gebied van:
VISLIEREN — met elektrische en hydraulische aandrijvingen
— het meest uitgebreide programma ter wereld in alle mogelijke uitvoeringen: gekombineerde, gesplitste, hoofd- en hulplieren, polyvalente.
NETTROMMEL-LIEREN — in alle grootten — elektrisch of hydraulisch gedreven.
HYDRAULISCHE STUURMACHINES — algemeen erkend als de veiligste en de meest bedrijfszekere.
Voor alle nieuwbouwprojekten of modernisatie staan wij met onze meer dan 60 jaren ervaring steeds gaarne ter Uwer beschikking.

Westendelaan 1, 8450 Nieuwpoort — Tel. 058 / 234.871 — Fax. 058 / 234 875



Gemeenschapsminister Sauwens, meter mevrouw Becaus en peter Fernand Traen omringd door de bemanningsleden en genodigden tijdens de inzegening door aalmoezenier Jan Corneillie. (foto gw)

Veilig

Het nieuwe vaartuig is uitgerust met het Marelec trekkrachtveiligheidsysteem Protec. Dat toestel meet elektronisch de trekkrachten op (en de lengte van) bak- en stuurboordkabel. Deze informatie wordt op de computer verwerkt en op een kleurenbeeldscherm aangeduid.
De registratie van de trekkrachten laat een voortdurende kontrole toe van het gedrag van de boomkor onder water. Het scheppen van zand, zeesterren of in de rafels vastlopen van de boomkor wordt onmiddellijk gedetekteerd, waardoor de schipper de schade kan beperken. Bij het bereiken van een vooraf ingestelde maximale trekkracht (of wanneer het net met een ruk vastslaat) viert de lier overigens automatisch uit. Tegelijkertijd kan het schroefvermogen automatisch teruggenomen worden zodat het vaartuig stopt. Het systeem is dus niet alleen zeer veilig, het zorgt er ook voor dat minder netschade voorkomt, er kan ook gemakkelijker gevist worden in moeilijke visgronden en onbekende onderzeese velden kunnen door dit systeem gemakkelijker onderzocht worden.
Volgens de konstrukteur zijn reeds een vijftiental Belgische en Nederlandse vaartuigen met dit systeem uitgerust. De familie Rappé is trouwensvan plan ook de Z.90 'Oosthinder' en de Z.91 'Noordhinder' met deze Marelecspecialiteit uit te rusten... Want de nieuwe 'Westhinder' is niet het enige vaartuig van de familie.

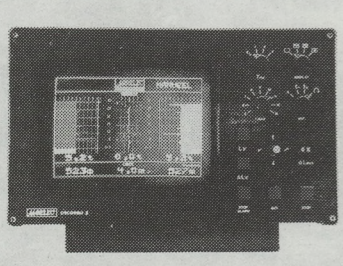
Nummer zeven

Voor de Rappéetjes, vijf broers en drie zusters die elk met een visser door het leven gaan, is dit het zevende schip dat ze bij De Graeve lieten bouwen. Vader Oscar Rappé zaliger ging in 1948 van start met het tweedehandsvaartuig O.30 'Charlotte Schreus' van Ed. en G. Pieters dat hij omdoopte tot Z.30 'Hubert-Elise'. Uit sentimentele overwegingen had de familie dan ook graag dit nummer behouden. In 1961 bestelde hij bij De Graeve de houten Z.590 'Horizon' (nu N.570), twee jaar later gevolgd door het zusterschip de Z.591 'Dageraad'. In 1971 kwam de Z.506 'Noordhinder' in de vaart en het jaar daarop de Z.30 'Westhinder'. In 1980 volgde de Z.90 'Oosthinder' en vijf jaar later de Z.91 'Noordhinder'. Beide laatste vaartuigen zijn nog in handen van de Rappés die er nu het nieuwe vlaggeschip aan toevoegden. De Rappés zitten blijkbaar nooit om een investering verlegen. Zij lopen dan ook in het spoor van moeder Maria Vandierendonck (alias *Maria van Ko van Jan de Rostens*) die hen meegaf dat vissers overal schulden mogen maken, maar het moet wel voor een vaartuig of een huis zijn. De rest komt er al werkend bij was haar stelregel.
Het baart dan ook geen verwondering dat de belangstelling voor de grote bokkentreiler groot was, niettegenstaande er nog links en rechts wat dient gesleuteld om het schip varensklaar te krijgen. Op de dag van de doopplechtigheid was het echter nog niet mogelijk om de 1.200 pk-motor te laten draaien. Eerstdaags komt alles in orde en kan de grote bokkentreiler zijn maidentrip maken.

PROTEC

HET TREKKRACHT- VEILIGHEIDSSYSTEEM

voor de BOOMKORVISSERIJ



Aan de reder en de bemanning van de Z.30 'Westhinder':
van harte gefeliciteerd.

- 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:

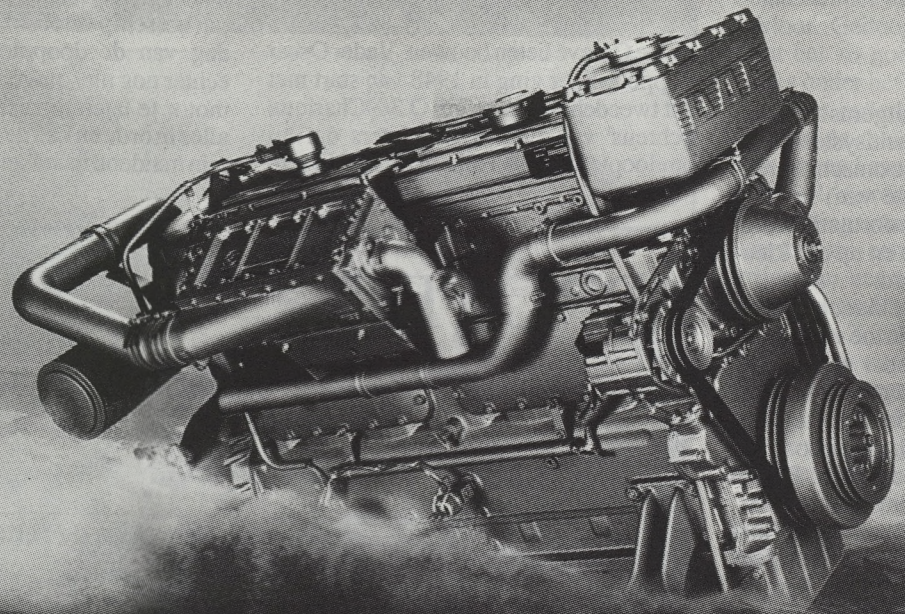
MARELEC

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

DAF DIESEL

STERK BETROUWBAAR EN VOORTVAREND



DAF

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

Wij wensen de Rederij Noordhinder en de bemanning van de Z 30 «Westhinder» een goede vangst en een behouden vaart en feliciteren de Scheepswerven De Graeve met de realisatie.



Op de werf De Graeve heerste de sfeer van een zomers openluchtfeest. (foto gw)

Openluchtfeest

Aan boord van het nochtans ruime dek was onvoldoende ruimte om alle genodigden op te vangen. De overrompeling was zo groot dat de visserij-aalmoezenier nauwelijks de ruimte kreeg om zijn kwispel te hanteren. Toch slaagde hij erin om met zijn gekende zwier te keer te gaan. Gemeenschapsminister van Openbare Werken Johan Sauwens kon dan ook met moeite een nat pak vermijden. Na het kloppen van de Paasnagels en het inzegeningsritueel nodigde Roger De Graeve iedereen uit naar de overbodige tent, want het weer was zo verkwikkend dat iedereen er de voorkeur aan gaf om onder de open hemel van het gerstennat (met kreefjes, sprot of garnaal) te genieten. Voor de sfeer zorgden niet minder dan drie muziekkorpsen. Het folkloristische gezelschap "Het Loze Vissertje" dat altijd van de partij is kreeg voor de gelegenheid versterking van de harmonie St.-Cecilia uit Heist en het muziekkorps van De Haan waarin ook burgemeester Yvan Cattrysse spelend lid is. Het werd dus een allesbehalve akademische bedoening. Alleen minister Sauwens nam even het woord.

Nieuwe kaaimuur

Minister Sauwens, vergezeld van VU-partijvoorzitter Jaak Gabriëls, kondigde aan dat de nieuwe kaaimuur aan het Boudewijnkanaal in de achterhaven er komt. De aanbesteding is voorzien voor 26 april. Het wordt een kaaimuur over een lengte van 440 meter met een aanlegsteiger van 120 meter. De beschikbare waterdiepte zal 7 meter bedragen, met de mogelijkheid tot verdieping tot 10,5 meter. Sauwens voegde er aan toe dat de basisinfrastruktuur met het oog op de uitbouw van een Europees viscentrum in Zeebrugge op 200 miljoen wordt geraamd. Tenslotte geven we u nog de samenstelling van de bemanning die onder de leiding van schipper André Rappé werd aangemonsterd: motorist Patrick Rappé, assistent-motorist Chris Vandierendonck, matrozen Henri Vandierendonck, Gilbert Calus, Patrick Walraevens en Ronny Meyers en scheepsjongen Frank Calus.
(gw)

Z.30 Westhinder had grotere voorgangers

Her en der verschenen berichten dat de Z.30 (462 BT) het grootste vissersvaartuig is dat ooit op een Belgische werf van stapel liep. Dat stemt geenszins overeen met de werkelijkheid. Dat doet niets af van de verdiensten van de zeer bedrijvige Zeebrugse Scheepswerf De Graeve die alle lof verdient voor het 90ste schip dat de werf verliet. Met een lengte over alles van 40,68 meter (volgens de meetbrief) is het onbetwistbaar de **langste** moderne bokkentreiler van de Belgische zeevis- ☞

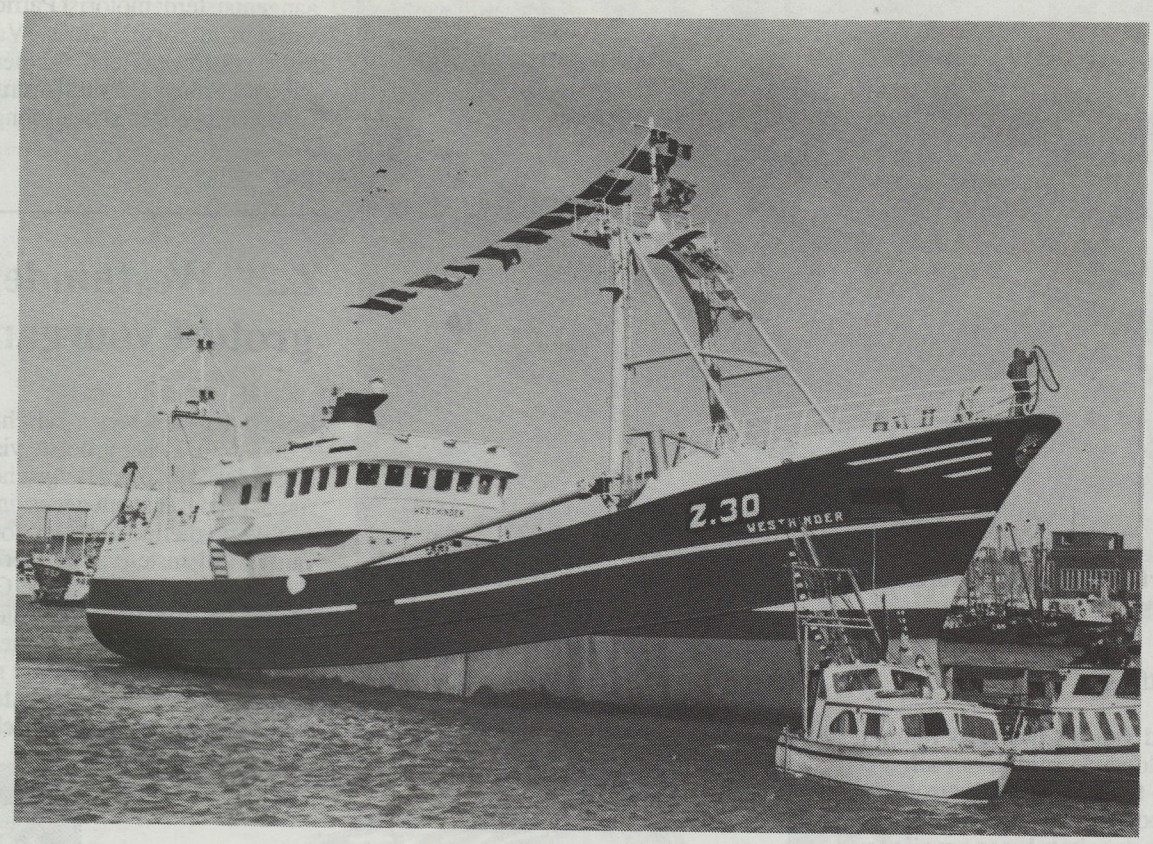
Schipper
en bemanning van de nieuwe Z30 'Westhinder'

Goede vaart,
goede vangst en
behouden thuiskomst!
Dat wenst de
Van Voorden Groep
u toe.

Ook voor uw nieuwbouw/ombouw
levert de Van Voorden Groep
topkwaliteit scheepsschroeven,
straalbuizen, stuurmachines,
stabiloroeren, boegschroeven, koel- en
scherfijsinstallaties met de zekerheid van een
24-uurs servicedienst.
Telefoon 0031-4180-12654

VAN VOORDEN GROEP
VAN VOORDEN GIETERIJ
VAN VOORDEN REPARATIE
PROMAC
HODI-ZALTBOMMEL

Van Voorden leverde aan de Z.30: een Bronial vierbladsschroef van 3m doorsnede, een Hodi-straalbuis van dezelfde diameter met roestvrijstalen binnenring en, verder een boegschroef (120 pk), de visruimkoeling, scherfijsmachines en een hogedruk warmwatrerreiniger



Mobil

wenst de Z30 "Westhinder" een goede vaart
en vele goed gesmeerde mijlen

Mobil Oil BV

03/2186400

Antwerpen

J. Godderis

059/321741

Oostende



Armand Pien, peter van het vorige schip Z.91 en ook bij de tewaterlating aanwezig, is een graag geziene gast en was dan ook opnieuw van de partij. (foto gw)

serijvloot. De *Westhinder* haalt enkele decimeter meer dan de onlangs in de vaart gebrachte en in Nederland gebouwde BOU.319 *Zeldenrust* (40,25 m) die dan weer een hogere brutotonnage opleverde (469 BT). Maar in lengte moet de Z.30 de duimen leggen voor de IJslanders die in de jaren vijftig en zestig bij Beliard-Crighton & Cie (later Beliard-Murdoch) in Oostende van de bouwhelling gleden. Een paar van deze zijtreilers (o.a. O.318 en O.216) zijn zelfs een tijdje als bokkenvisser aktief geweest. Beliard-Crighton heeft trouwens heel wat grotere vissersvaartuigen afgeleverd. Dat was onder meer het geval met de IJslander O.81 *John* die met zijn lengte van meer dan vijftig meter van 1952 tot in 1986 het onbetwistbare vlaggeschip van onze visserijvloot was. De O.85 *Princesse Marie-Christine* en de O.90 *Prinses Paola* van de "Pêcheries à Vapeur" haalden zelfs meer dan zestig meter. Het enige fabrieksschip, de vries-hektreiler Z.565 *Narwal*, die ooit tot de Belgische vloot behoorde en eveneens afkomstig van Beliard-Crighton (1962), was ook zelfs meer dan zestig meter. De brutotonnemaat (1.398) illustreert best dat de Z.565 geen alledaags vissersvaartuig was. Er was dan ook een 44-koppige bemanning aan boord tijdens de langdurige reizen naar het warmere gedeelte van de Atlantische Oceaan. De rederij "Maatschappij voor Hoogzeevisserij N.V." uit Brugge had echter moeite om een volwaardige bemanning op de been te houden en verkocht de treiler in 1973 aan een Zuidamerikaanse rederij uit Buenos-Aires. Tijdens de Falkland-oorlog op 9 mei 1982 werd het vriesschip bij een Britse luchtaanval zwaar getroffen en zonk 's anderendaags aan het sleeptouw tijdens een onweer. Nog even vermelden dat ook de "N.V. Motorvisserij" van *"Crops"* over grote diepzeetreilers beschikte (o.a. O.395 *Van der Weyden*) die weliswaar niet van Belgische scheepswerven afkomstig waren.

Kijken we even over de grens dat zien we bij onze Noorderburen tientallen vaartuigen die over de 40 metergrens zitten. Maar we voegen er onmiddellijk aan toe dat ze over een aanzienlijk grote vermogen beschikken. Zo heeft de grote bokkentreiler BR.57 *Maria Helena* van 45,54 m 4.460 pk op de schroef zitten net als de VLI.27 *Rosalia Clasina* van 45,68 m om het bij die voorbeelden te houden.

Onder de grootste Belgische vissersvaartuigen vinden we o.a. volgende schepen:

-GEBOUWD BIJ BELIARD-CRIGHTON & Cie in Oostende:

NR.	NAAM	JAAR	LENGTE	BT
O.80	Duchesse de Brabant	1924	52,71	574,00
O.81	John	1952	52,64	555,05
O.85	Princesse Marie-Christine	1960	61,22	693,57
O.90	Prinses Paola	1960	60,97	693,57
O.216	Henri-Jeanine (*)	1961	41,43	280,88
O.310	M'Bizi	1961	46,31	342,82
O.316	Belgian Skipper	1952	48,24	350,88
O.317	Belgian Lady	1959	50,02	414,42
O.318 (*)	Belgian Sailor	1946	40,00	183,47
Z.565	Narwal	1962	63,35	1.398,11

-GEBOUWD BIJ BELIARD-MURDOCH in Oostende:

O.288	Lans	1967	42,70	418,02
O.300	Nzadi	1969	46,31	316,99

(*) Nog in bedrijf.

Technische gegevens Z.30/Z.321 Westhinder

- Lengte over alles: 40,68 m
- Breedte op spant: 9,09 m
- Tonnage: 462 BT
- Staal casco: Centraalstaal Groningen
- Bouwwerf: De Graeve, Zeebrugge
- Hoofdmotor: MAK, type 6M452
- Hulpmotoren (3): Daf, 300pk (2) en 120 pk (1)
- Vermogen: 1.196 pk (880 kW) bij 440 tr./min.
- Smeersysteem: centraal vetsmeersysteem VDV met tijdklok (Verduyn, Ouddorp)
- Smering: Mobiloil
- Pneumatiek-hydrauliek: Sempress
- Navigatie-apparatuur: SAIT
- Kompas: giro-kompas Furuno

Isolatie: Deltaisolatie

- Kabelkontrolesysteem: Protec, Marelec

Koeling: Promac

- Schroef: Van Voorden 3.000 mm in Hodi-straalbuis
- Boegschroef 120 pk
- Centraal smeersysteem: Verduyn, Ouddorp
- Keerkoppeling: Reyntjes
- Vislier: 8-trommelwinch Brusselle
- Kabelkontrolesysteem: Marelec
- Ijsmachines (2): Promac
- Girokompas met Apra-radar: Sait

VDV
VERDUYN DOORSMEERSYSTEMEN VISSERIJSCHEPEN BV

Hans Verduyn
direkteur

Hazersweg 36, 3253 XG Ouddorp (Z-H), telefoon 01878-2032
Alleenvertegenwoordiging van Groeneveld doorsmeersystemen

DELTA B.V.
verwarmings- en geluidsisolatie

Marijkeweg 34
3253 BP Ouddorp
Telefoon 01878-1218

Een nieuwe schroefas of roeras nodig?
Hebt u al gedacht aan het opspuiten van de as
met een hoogwaardige metaalpoederlegering?
Aarzel niet en kom eens langs voor informatie,
want kosten drukken is uw zorg...
maar onze taak!

scheepsdiesel
RENAUD



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
- kraanverhuur
- schroefassen
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- plaatsen en herstellen van *alle* dieselmotoren
- scheepselektriciteit en -koeling
- inwisselen van punten voor beschermkledij
- *vakkundig reinigen van turbo's door geschoold en vakkundig personeel*

Z.54 'Bounty' vijf dagen gegijzeld in Saint-Nazaire

'Franse colère' leidt tot kaping in Golf van Biskaje

Vlaamse vissers laten zich niet afschrikken

Er heerst al langer dan vandaag onrust in de Franse visserijwereld. Sinds de invoering van de POP's (plan d'orientation pluriannuel), bij ons bekend als de meerjarige orientatieplannen van de Europese Gemeenschap, werd het alleen maar erger. De tewerkstelling in de Franse visserijsektor (zie hiervoor ook HVB 3, 1989 p.34) boert de laatste dertig jaar tegen een tempo van vijf procent per jaar achteruit. De vloothernieuwing was tot in 1987 nog goed voor 45 nieuwe artisanale vaartuigen van meer dan 16 meter per jaar. De volgende jaren liepen er zelfs meer dan zestig van stapel. De uitgevaardigde bouwstop kwam dan ook hard aan voor de talrijke kleine scheepswerven. De overkapaciteit betekende anderzijds een devaluatie van de al niet zo rendabele vloot. De Franse vissers voelden zich steeds meer bedreigd in hun bestaan. Zij keerden zich al tegen hun minister van de zee, tegen de EG, tegen de Britse vissers, tegen de enorme Spaanse vissersvloot en de jongste weken moesten de Belgische boomkorvissers het ontgelden. De Franse vissers zijn allergisch geworden voor "vreemden". Buitenlandse vissers werden voorheen ook al met een scheef oog bekeken, maar werden gedoogd. Nu krijgen de "bokkers" de schuld en moeten weg uit "hun" Golf. Onze zuiderburen bewandelen echter een gevaarlijk pad als ze menen hun interne problemen (en verdeeldheid) te kunnen oplossen met agressie en intimidatie.

REEDS MEER DAN tien jaar zijn Belgische tongvissers aktief in de Golf van Biskaje (voor de Fransen de Golf van Gascogne). Omwille van de afstand en het niet bijster groot tongbestand had de visserij er aanvankelijk een experimenteel karakter. Met de jaren konden de Belgische platvissers er een rendabele aktiviteit ontwikkelen. Vorig jaar beschikte de Belgische vloot over een tongkwotum van 60 ton tegenover een totaal van 4.800 ton tong in EG-wateren. Na een kwotaruil met Frankrijk kon de hoeveelheid tot 370 ton opgedreven worden. Weinig, maar voldoende om er een twintigtal vaartuigen een tijdelijk alternatief, geschat op een marktwaarde van 150 miljoen, op de Noordzeevisserij te bieden. Het overgrote gedeelte van de tong in de Golf bleef echter voorbehouden aan de Franse vissers, maar ook Nederlandse, Spaanse en Portugese vissers lieten zich er sporadisch opmerken.

Voor de plaatselijke beroepsvisserij is de Golf de belangrijkste visgrond. In de eerste plaats voor de vloot kleine zij- en hektreilers die verder uit de kust vissen (30-90 m diepte) en het hele jaar door bedrijvig zijn. Daarnaast is er ook de sleepnetvisserij voor de kust die een kwart van de beschikbare hoeveelheid tong opneemt. In het gebied wordt ook steeds meer de passieve visserij met staande netten beoefend. Tenslotte is er nog de garnaalvloot die nauwmazige netten gebruikt waarin heel wat ondermaatse tongen uit de kweekgebieden verstrikt geraken.

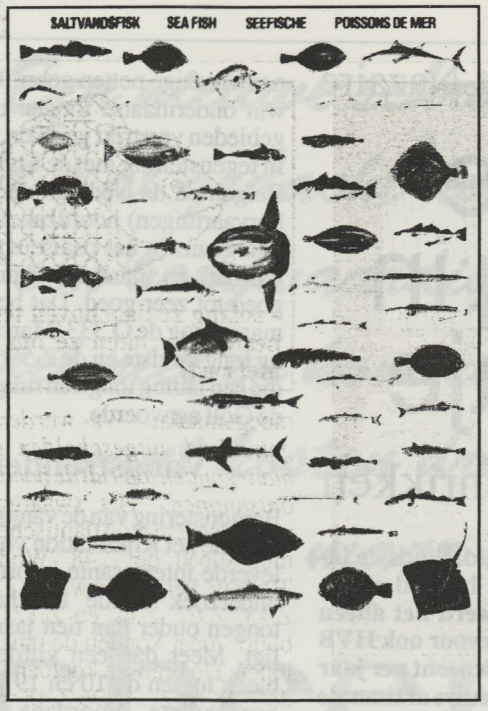
In tegenstelling met de Fransen vissen de Belgen en de Nederlanders (met boomkorvaartuigen) hoofdzakelijk op platvis, doorgaans in het paaiseizoen gedurende februari en maart. De vangsten zijn er goed tot zeer goed. Dat bewezen vorige maand nog de O.333 'Marco' die er 9.000 kg tong opviste en de Z.596 'De Zwerver' die een lading tong van ruim 12.000 kg uit de Golf aanvoerde.

Vangstrendement

Bemonstering van de vangsten uit de Golf door de het Rijksstation voor Zeevisserij leverde interessante informatie op. Het onderzoek leerde dat het percentage tongen ouder dan tien jaar er zeer hoog ligt. Meer dan een vijfde van de tong bleek tussen de 10 en 19 jaar oud. In de overbeviste Noordzee bedraagt dit percentage amper vier procent. Bovendien is zes procent van de tong in de Golf tussen de 17 en 19 jaar oud en dat is een zeer uitzonderlijk verschijnsel in een visserijzone waar duidelijk een trager groeiritme heerst. Onderzoek wees uit dat de tong nergens sneller groeit dan in de Noordzee. Dit is een gevolg van de geringe diepte en de grote hoeveelheid opbouwende stoffen die er jaarlijks ontwikkeld worden waardoor een grote voedselreserve ontstaat. Dat resulteert in een snelle groei, zowel in lengte als in gewicht. In de Golf evolueert de groei, vooral van de wijfjestong, trager. Na vijf jaar weegt een tong in de Noordzee 400 gram en in



De bemanning die in een nare situatie verzeild geraakt. Matroos Johan Savels, hulpmachinist Felix Despiegelaere, matroos Chris Deneweth, machinist Geert Geselle en scheepsjongen Tony Twiggett tonen enkele stenen die hen naar het hoofd gegooid werden. (foto gw)



TYPE C: Zeevissen.
62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans.
De grootte staat eveneens aangeduid



TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.
75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijns, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans.
De grootte staat eveneens aangeduid.

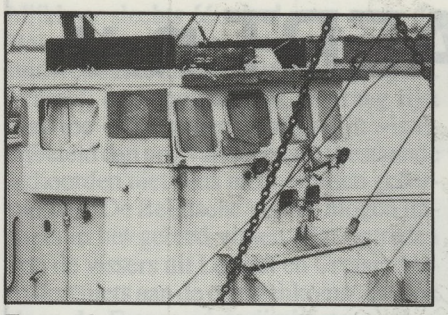
Deze vismappen in kleur zijn verkrijgbaar voor de prijs van 500 fr. 't stuk + 110 fr. verzendingskosten ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust", Hendrik Baelskaai 30, te 8400 Oostende - ✆ (059) 32 11 13



TYPE I: garnalen.
56 soorten garnalen van de hele wereld.
De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het IJslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans.
De grootte is eveneens aangeduid.



TYPE L: krabben en kreeften.
51 soorten krabben en kreeften met aanduiding van de grootte.
De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het IJslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans.



Zo zag de stuurhut van de N.22 Zeester er uit na de Franse aanval. Bijna alle ruiten op de brug moesten eraan geloven. (foto gw)

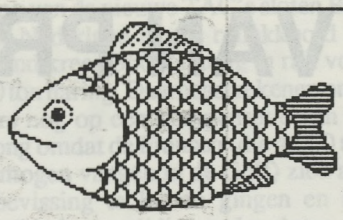
de Golf 288 gram. Na tien jaar is het verschil nog groter, respektievelijk 720 en 533 gram. Wat het rendement betreft (het aantal kilogram per uur vissen; ligt het hoogst in de paaitijd) zit het goed in de Golf. Met 30 kg per uur vissen wordt er het hoogste rendement in het Noord-Atlantisch gebied bereikt. Een duidelijke aanwijzing dat de lage visserijdruk in de Golf voor een gezonde bufferstock zorgde. Wil met er een blijvende rendabele visserij in stand houden dan mag een optimale bevissingsgraad niet worden overschreden, adviseren de biologen.

Franse colère

Ligt de vrees voor overbevissing aan de basis van de Franse agressie in de Golf of heerst er een algemene misnoegdheid in de visserijsektor? De akties op verschillende plaatsen wijzen vooral in de richting van het laatste. Het zijn immers niet alleen de Bretoenen die zich de voorbije weken in het nieuws werkten. Voor de Normandische kust van Duinkerke werd de N.22 'Zeester' belaagd. "*Een zevental Franse vissersvaartuigen omsingelden ons toen we op terugweg waren. De netten hingen buiten maar wij waren niet aan het vissen*" wist reder-schipper **William Puystiens** te vertellen. "*We werden gehinderd en bestookt met trossens, flessen en andere projektielen. Hierbij sneuvelden enkele ruiten op de brug. Met dregankers werd gepoogd om onze netten te vernietigen. Gelukkig kwam een Frans visserijwachtschip tussen en leidde ons naar de haven van Duinkerke.*" De Z.72 'Aquarius' en de O.187 'St.-Antonius' moesten het in de Seinebaai van de schelpenvissers ontgelden. Schipper **Jozef Bassens** had nooit eerder zoiets meegemaakt. "*We werden omsingeld, gehinderd, uitgescholden en bekogeld, maar konden toch uit de hachelijke situatie ontsnappen.*" Het zwaartepunt van de rellen lag aan de Atlantische kust waarbij niet alleen de Z.48 'Wodan' en Z.54 'Bounty' betrokken waren. De Z.39, Z.46, Z.48, Z.67, Z.89 en Z.121 lagen in de buurt, maar konden de omsingeling ontlopen. De Fransen koelden hun woede op de Z.48 en Z.54. De Z.48 werd urenlang belaagd, geënterd en keerde beschadigd terug naar de thuishaven. De Z.54 geraakte niet uit een omsingeling door 36 kleine vaartuigen. Om verdere moeilijkheden te voorkomen (en met twee gendarmen aan boord) liet schipper **Patrick Derudder** zijn vaartuig naar Saint-Nazaire leiden waar het vijf dagen geblokkeerd lag.
Met de aktie hebben de Franse vissers ☞



Rederszoon Peter Derudder van de Z.54 bij de schrale vangst na de terugkeer uit St.-Nazaire. Na een reis die in normale omstandigheden 200 tot 300 bennen oplevert bracht De Bounty slechts dit mee. (foto gw)



- zolang ze daarboven tegen elkaar bezig zijn, laten ze ons tenminste met rust.



De bemanning van de Z54 is terug thuis. De ZV zorgde voor een gulle ontvangst om de laatste spanningen weg te spoelen. (foto gw)

Voor alle herstellingen aan uw scheepsschroef

LIPS n.v.

ANTWERPEN

scheepsschroeven herstellingen

- alle voorkomende repaties en merken
- nieuwe schroeven
- deskundig advies
- eigen expeditie
- meer als 50 jaar ervaring

Werkplaats:
KERKSTRAAT 46,
2720 ZWIJNDRECHT-BURCHT

Tel. 03/252.73.42

Tel. privaat: 00 31 4165 1854
00 31 4163 73126

VAN PRAET - DANSAERT n.v.

BAASRODE

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

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

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

N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

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

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

Uw vertrouwen waard voor:

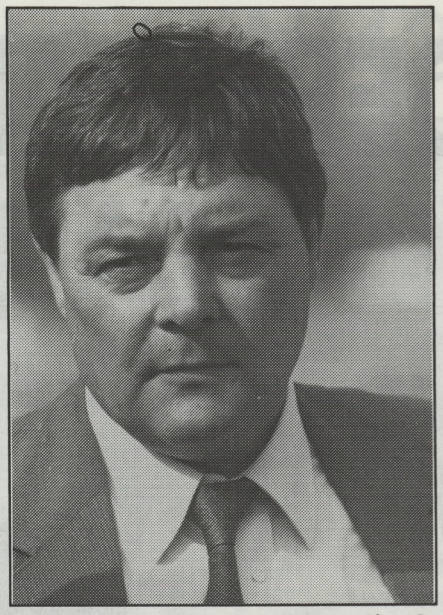
* **NETTEN VOOR DE ZEEVISSERIJ (BOKKENVISSERIJ - GULLEN - HARINGVANGST - EUROKOTTERS - GARNAALVISSERIJ)**
* **TOUWWERK - GARENS - BESPEKKINGEN (kwaliteit MONOFIL ORANJE O,50 mm)**
* **KORRETOUW EN STALEN KABELS**
* **ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN**

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

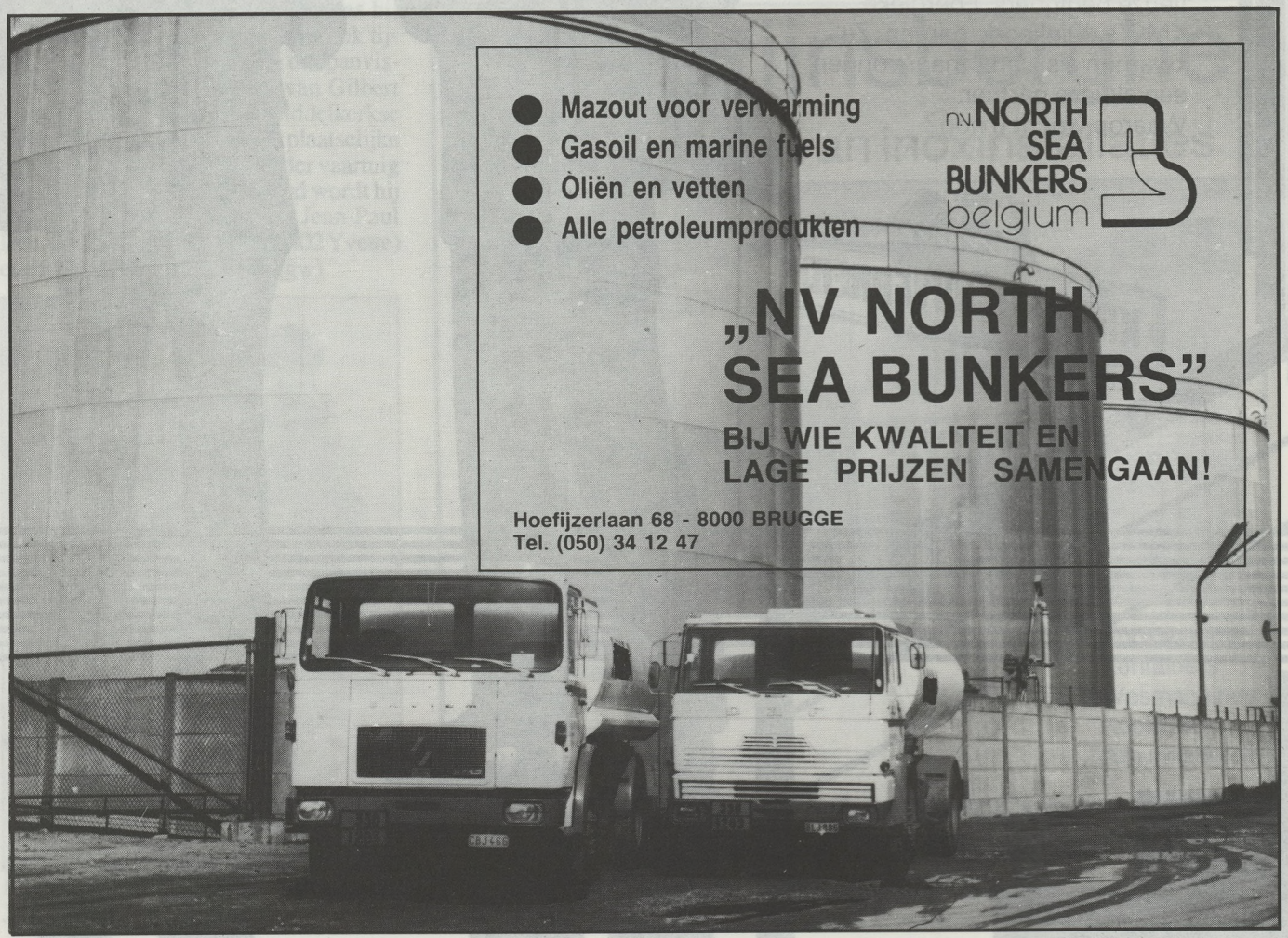
blijkbaar slechts één doel voor ogen: de Belgische boomkorvissers dermate intimideren dat ze uit hun wateren wegblijven. Waarbij dan onmiddellijk de vraag rijst waartoe een gemeenschappelijk visserijbeleid dan nog vandoen is als bestaande akkoorden niet eens meer worden geëerbiedigd. De Belgische vissers mogen immers in het gebied vissen. Het optreden van de vissers uit Lorient en Croisic verandert niets aan de overeenkomst die ook door de Franse visserijminister onderschreven werd. Met hun slogan "*Non aux charrues à soles qui chamboulent les fonds*" willen ze op de eerste plaats de *chaluts à perche* weghouden. "*Ze moeten maar onze metoden overnemen in plaats van met hun zware korijzers de bodem om te woelen, dan zijn er geen problemen meer*" liet **René Le Quellec**, voorzitter van de vissersvereniging in Lorient weten. De Bretoense vissers hebben hun klachten al overgemaakt aan minister **Mellick** op 2 november vorig jaar, maar ontvingen nog steeds geen antwoord. "*Il aura fallu bouger pour être entendu*" hebben ze gedacht. En inderdaad, na hun raid op de Belgische vissers werd toch een delegatie in Parijs ontvangen.

Kwotaruil

De Golfincidenten kregen ruime aandacht in de media. Er werd vaak op gewezen dat de bokkenvissers niets onwettelijks verrichten. Net als voorgaande jaren beschikt onze vloot over tongkwotum van 65 ton in de Golf. Onmiddellijk na de bekendmaking van de nieuwe TAC's sloten België en Nederland al een ruilakkoord af. Ons land kreeg 360 ton tong in ruil voor 4.900 ton haring. Daarnaast rekenen onze vissers nog op een kompensatie van 48 ton tong omdat de Fransen (die 4.000 ton tong mogen vangen in de Golf) zich aan overbevissing te buiten gingen en het Golfgebied vroegtijdig werd gesloten. De Vlamingen kregen hierdoor niet de kans hun deel op te vissen. Bovendien werd een oplossing gevonden voor het probleem van de bijvangsten. Dat kostte wel 100 ton tong, maar in ruil kregen wij een hoeveelheid zeeduivel (160 ton), schol (64 ton), Noorse kreeftjes (50 ton), vlaswijting (50 ton) en scharretong of *Schotse schullen* (5 ton) in de plaats. De onderhandelingen liepen niet van een leien dakje en het was duidelijk dat de Fransen met argusogen zouden toekijken op doen en laten van Belgische vissers. De Rederscentrale publiceerde trouwens een waarschuwing waarbij schippers aangeraden werd geen provokerende daden te stellen. Desondanks bleven de incidenten niet uit. Ondertussen is iedereen weer veilig thuis en moet de onenigheid worden bijgelegd. Er is immers geen sprake van dat de Belgische vissers aan hun rechten en broodwinning in de Golf van Biskaje zullen verzaken. (gw)



Reder Gilbert: Derudder diende schadeclaim in van 3,(miljoen: "Franse regering moet ons verlies en schade vergoeden".



ONDERNEMERS KIEZEN DE ONDERNEMENDE BANK.

De bank die meedenkt.
Voor boeiende ideeën nemen we graag de tijd. Om kreatief mee te denken. Om u onze ervaringen te vertellen. Om net zo enthoesiast te worden als uzelf...

De bank die informeert.
Kredietformules op maat. Een klare kijk op het juridische kluwen. Lonende tips inzake fiskaliteit en overheidstegemoetkomingen. De NMKN houdt u feilloos op de hoogte.

De bank die voor u opkomt.
Onze gespecialiseerde diensten gaan graag aan de slag. Zo vaak en zo lang het nodig is. Want uw problemen zijn meteen ook de onze.

De bank om op te bouwen.
Zoals duizenden anderen dat al eerder deden. Ambitieuze beginners. Energieke KMO's. Klinkende namen. Ze kwamen als klant, maar vonden een aktieve partner.
Waarop wacht u nog?

KREDIET A/D NIJVERHEID



McCANN-ERICKSON 1285/08/024

Eerste verkoop N.427 'Marjon'

De Midddelkerkse rederij Arnel Vanthuyne-Paye heeft opnieuw een schip nadat zij in september vorig jaar de N.88 Nova Cura aan de Zeebrugse reders Savels en Kesteloot verkocht. Het rederspaar kon de hand leggen op het Oostendse kustvaartuig O.427 Pascal dat een zestal jaren in handen zat van reedster Diana Belpaeme. Het in IJmuiden gebouw schip (1964) had voordien Zeebruggse bazen. De 23 meter lange (299 pk) bokkentreiler werd omgedoopt tot N.427 Marjon. Zoals vaker gebeurt berust de naamgeving op de samentrekking van de voornamen van de rederskinderen.

De opbrengst van de eerste driedaagse reis werd op maandag 12 maart verkocht in de Nieuwpoortse vismijn. Met de koop van een lot tarbot van negen kilogram tegen de prijs van 768 frank kreeg Wilfried Vanelverdinghe van de Nieuwpoortse vishandel "Gaëtane" het gebruikelijke peterschap van de nieuwkomer.

Arnel Vanthuyne is geen onbekende in Nieuwpoort. Hij leerde de vissersstiel aan boord van de N.700 Alex onder Tuur Vanhoutte (vader van de huidige eigenaar Ronny Vanhoutte) waarop hij 7 jaar voer tot hij in '78 met de N.88 over een eigen vaartuig beschikte. Al die jaren was hij een trouwe klant in Nieuwpoort, ook tijdens het gullenseizoen als hij de spanvisserij met de N.590 Horizon van Gilbert Desaever beoefende. De Middelkerkse schipper verdwijnt niet uit het plaatselijke visserijwereldje nu hij een ander vaartuig onder de hand heeft. Aan boord wordt hij bijgestaan door machinist Jean-Paul Deurinckx (ex-reder van de N.402 Yvette) en matroos Ivo Ryckewaert. (gw)



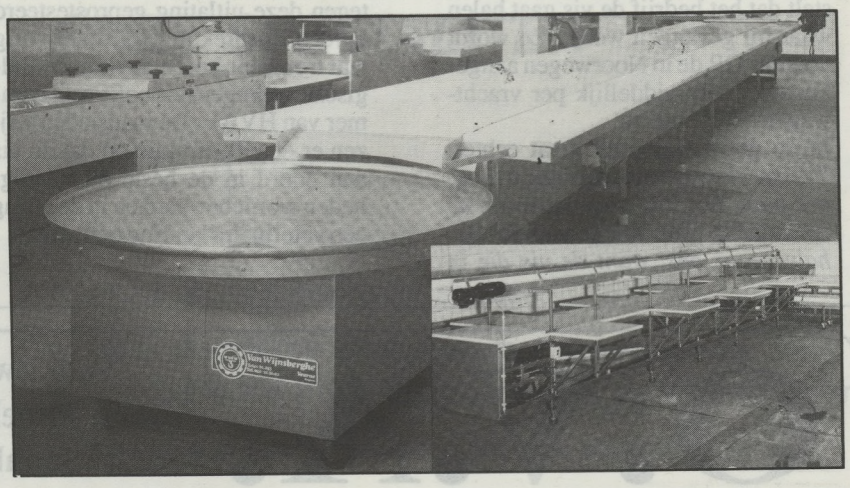
Het rederspaar Arnel Vanthuyne en Jovita Paye (foto gw)



De eerste verkoop is achter de rug. Peter Wilfried Vanelverdinghe wordt omringd door de eigenaars, familieleden, bemanning, schepen Vermote en visserij-aalmoezenier Corneillie. (foto gw)

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

Kleinere vaartuigen hadden meest te lijden van de storm

De vissersvaartuigen van minder dan 600 pk (ruim tweederden van de zeevisserijvloot dus) hadden het meest te lijden van de februaristormen. Volgens de becijfering van de Zeevisserijdienst presteerden zij slechts half zoveel zeedagen als in februari vorig jaar. De garnaalvloot werd echter het meest getroffen. Voor de hele vloot bleef het aantal zeedagen beperkt tot 2.149 of een kwart minder dan de 2.869 aktieve dagen in de vorige februarimaand.

In vergelijking met dezelfde periode vorig jaar lag de gemiddelde aanvoer per zeedag toch hoger dan vorig jaar (+17%) waardoor in februari slechts 355 ton (-13%) visserijprodukten minder werden aangevoerd. Vooral de aanlandingen van kabeljauw (-36%) en wijting (-24%) waren beperkt. De totale besomming lag 26 miljoen frank lager (-11%) en bedroeg 217 miljoen frank, waarvan de helft afkomstig was van de tongvangsten. De tongaanvoer bedroeg 258 ton en lag hiermee nauwelijks hoger dan vorig jaar.

Bovendien hadden de diverse tongsorteringen met een prijsdaling af te rekenen die het meest uitgesproken was voor de kleinste kategorie.

De scholprijzen zaten dan weer in de lift en werden tien procent duurder. Tarbot en griet werden eveneens duur gemijnd terwijl het schaarse aanbod van zeeduivel, slechts 8 ton tegenover 32 ton vorig jaar, de staartvis uitzonderlijk duur maakte.

De grote boomkorvaartuigen konden zich echter beter schrap zetten. De 1200 pk-ers zorgden zelfs voor een meeraanvoer maar de waarde van hun vangsten liep enigszins terug. Per zeedag betekende dat een opbrengst van 168.000 frank, terwijl de 900-1100 pk-ers vrede moesten nemen met 133.000 frank. In de kategorie 300-600 pk lag de opbrengst op 96.000 frank per zeedag en de Eurokotters besomden nog 64.500 frank. De kreeftenputters haalden toch 44.000 frank voor hun flauwe maar goedbetaalde vangsten (395 fr./kg) terwijl de garnaalvissers het met een brutoopbrengst van amper 20.000 frank per schaarse zeedag moesten stellen.

Dure Engelse kreeften

De kleine Engelse vissersboot SY.86 Diana uit Bridlington (South-Yorkshire) liet zich weer eens in Oostende zien met een lading levende kreeften. Vorig jaar op 4 mei zorgde schipper Collinson reeds voor de primeur. Zijn grote levende kreeften haalden toen prijzen van 450 tot 890 frank het kilogram, wat er hem toe aanzette de overtocht nog enkele keren over te doen. Dit jaar was hij er in elk geval vroeger bij want op maandag 12 maart bood hij opnieuw 400 kg Noordzeekreeften die duur aan de man werden gebracht.

Vorig maand werden ook al enkele keren containers uit Engeland met kabeljauw en vlaswijting aangeboden.

GB-visreklame lokt boze reakties uit

De promotiekampagne van de warenhuisketen GB om het visverbruik te stimuleren heeft enkele boze reakties uitgelokt. In een tekst die over het hele land werd verspreid wordt de versheid van de aangevoerde vis in een verkeerd daglicht gesteld. GB stelt dat het bedrijf de vis gaat halen waar hij gevangen wordt. Zo wordt volgens GB de in Noorwegen aangekochte vis onmiddellijk per vrachtwagen overgebracht.

In de gewraakte tekst staat echter: *"Vissers komen met hun vangst terug per boot. Dit lijkt voor iedereen de normaalste zaak van de wereld. Behalve voor ons, want de vis die in Oostende aankomt, heeft al een 15-tal dagen in de vrieskamer van de boot doorgebracht."* De Oostendse gemeenteraadsleden vinden dit een lasterlijke reklamekampagne t.v.v. buitenlandse vis. In een door alle raadsleden ondertekende brief werd tegen deze uitlating geprostesteerd bij de GB-direktie. GB kocht vorig jaar trouwens heel wat vis in de Belgische veilingen (zie ook vorig nummer van HVB). De raadsleden wijzen er de GB-direktie op dat de vis aan boord in de beste omstandigheden wordt bewaard en in de afslag een veterinaire keuring ondergaat.

Nieuwe huurovereenkomsten voor Oostendse pakhuizen

De N.V. Pakhuizen Oostende heeft de bestaande huurovereenkomsten voor de pakhuizen in de vismijn opgezegd. De pakhuisgebruikers kunnen vanaf 1 juni een nieuwe maar ook duurdere huurovereenkomst aangaan voor een periode van negen jaar, maar om de drie jaar opzegbaar door beide partijen.

Zoals bekend heeft het Oostendse stadsbestuur in september vorig jaar de huurkontrakten voor de vismijnpakhuizen overgedragen aan de N.V. Pakhuizen Oostende, ingevolge een erfpachtovereenkomst die op 1 juli 2034 verstrijkt. Alle pakhuisgebruikers ontvingen reeds een vooropzeg van drie maanden die op 1 maart inging. Zij kunnen wel een nieuwe private huurovereenkomst afsluiten tegen andere voorwaarden. De maandelijkse basishuurprijs wordt van 7.000 naar 9.000 frank opgetrokken en nogmaals verhoogd tot 12.000 frank vanaf de uitvoering van de externe renovatie (o.a. herstelling en vernieuwing van daken, ramen en poorten). Voor de aanpassingswerken in het pakhuis kunnen de huurders nu zelf instaan. Met het ver-

☞

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

bond van pakhuisgebruikers werd immers een akkoord bereikt waarbij de gebruikers zich wel moeten houden aan de bestekken opgemaakt door het studiebureau Belcoplan en aan de nationale en Europese normen terzake. De aanpassing moet klaar zijn voor 1 januari 1991.
Wat de bestemming van de pakhuizen betreft stelt het nieuwe kontrakt dat de ruimte enkel mag aangewend worden voor groothandel en/of visverwerkende bedrijvigheden, met uitsluiting van elke detailhandel. Een bestaand politiereglement verbood trouwens reeds de kleinhandel, maar tot op heden werd veel door de vingers gezien. Een belangrijke clausule in de nieuwe huurovereenkomst stelt echter duidelijk: "de huurder zal op straffe van contraktbreuk geen activiteiten mogen uitoefenen die ressorteren onder de wetgeving op de handelshuur". Dit betekent met andere worden dat het onroerend goed door de huurder niet mag aangewend worden voor het uitoefenen van een *kleinhandel* of het bedrijf van een *ambachtsman* die in *rechtstreeks* in kontakt staat met het publiek (wet 30.4.51).
Herinneren wij er overigens aan dat één en ander aanleiding gegeven heeft tot boze interpellaties in de Oostendse gemeenteraad waarbij visserijspecialist Victor de burgemeester opriep het kontrakt met de betrokken firma NV Pakhuizen Oostende te verbreken en tot protesten van betrokken handelaars en de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars van België die in een brief de leden vroeg tot nader order het voorgestelde huurkontrakt niet te ondertekenen.

Op 6 en 7 oktober gaan in het Knokse Casino de 'eerste zeevisserijdagen' door. Uit dat casino worden die dagen bussen ingelegd naar de Zeebrugse vismijn om belangstellenden kennis te laten maken met de visserij. Daarom organiseert de Z.V. die dagen een fiktieve veiling, ter lering van de bezoekers.

Onfrisse praktijken in Oostendse vismijn

Sommige handelaars nemen het blijkbaar niet zo nauw met de volksgezondheid. Dat bleek toen de Opsporingsdienst van Doeane en Accijnzen uit Brugge beslag legde op een partij ongemijnde vis. In een pakhuis werden maandagmorgen 26 maart twaalf kisten ongekeurde en aan de veiling ontrokken kabeljauw aangetroffen. De veterinaire keurders lichtten 140 kg voor menselijke konsumptie ongeschikte kabeljauw uit het lot. De rest van de verbeurd verklaarde partij vis leverde op de veiling nog circa 50.000 frank op voor de consignatiekas.

Nieuw dagrekord in Oostendse vismijn

Op maandag 19 maart werd in de Oostendse vismijn een nieuw omzetrekord geboekt. De aanvoer van veertien vaartuigen bedroeg 292.967 kg en was goed voor een dagbesomming van 22.139.674 frank. Meteen was de vorige rekordopbrengst (21.505.886 fr. voor 266 ton vis) van maandag 8 december 1986 overtroffen. De hoge opbrengst is vooral te danken aan de grote tongaanvoer. De Z.96 'Jan Van Gent' bracht 6.500 kg edele platvis mee van een 15-daagse reis naar de West. De Z.105 Atlas en een container van de O.127 Okeanos zorgden elk voor 3.000 kg tong uit het Kanaal, de O.33 Marbi loste nog eens 2.500 kg, de Eurokotter Z.63 Thalassa 2.000 kg en de Nieuwpoortse kotter N.57 Terry voegde er nog 1.600 kg tong aan toe. De markt kreeg ook nog 60.833 kg schol en 89.907 kg kabeljauw te verwerken.
De grote aanvoer zorgde wel voor enige problemen om alle vaartuigen te lossen en te sorteren. De visrapers waren dan ook tot laat in de voormiddag bezig om het allemaal voor elkaar te krijgen.
Ondertussen maakte het Oostendse stadsbestuur cijfers bekend over de periode van 1 januari tot 21 maart. Hieruit blijkt dat ondanks de barre weersomstandigheden goede resultaten werden geboekt. In vergelijking met dezelfde periode vorig jaar lag de aanvoer 14 procent en de besomming zelfs 17 procent hoger. Deze stijging is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de toegenomen tongvangsten en de betere prijzen die voor bepaalde soorten werden betaald.
Ter illustratie geven we u de resultaten van de Oostendse vismijn tot 21 maart:

1990	**Aanvoer**	3.256.263 kg
	Besomming	276.206.588 fr
1989	**Aanvoer**	2.856.285 kg
	Besomming	236.116.070 fr
	Verschil	+399.978 kg (+14%)
		+40.090.488 fr (+17%)

INVESTERINGSKREDIETEN: ONZE SPECIALITEIT

PROFITEER VAN

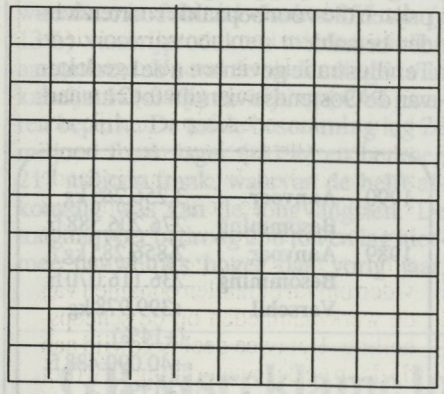
★ ons deskundig advies
★ onze gespecialiseerde service
★ onze dagelijkse kontakten met reders en de verschillende belangengroepen uit de visserijsektor
★ onze jarenlange ervaring inzake visserij

DE G-BANK. UW VUURTOREN.

Generale Bank

Gratis adverteren in Het Visserijblad !!!

Vissers, sportvissers, kapiteins, matrozen, scheepsjongens, visgroothandelaars, dekzwabbers, marineofficieren, reders, yachtsmen, kaailopers, 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 hierbovenstaande rooster in te vullen. Indien ze alles gezegd krijgen in de bovenste vijf regels dan is de advertentie gratis. Vul vandaag nog deze strook in, één letter per vak en één vakje tussen elk woord.
Stuur deze strook op naar de redaktie van Het Visserijblad, H. Baelskaai 2 te B-8400 Oostende Doe het vòòr de 20ste van de maand en uw zoekertje verschijnt in de e.k. editie van Het Visserijblad.

Te koop : vlot 6 personen. dreg 100 kg. man overboord. Ferido v winch. Tel: 050/41.48.72

Te koop :Luxe vissersboot 8,80x3m volvo penta 62 PK ook voor hengelaars
tel.:058/23.77.07

Te koop : 1 navstar 601 D + videoplotter Furino tel. : 050/51.33.59

Te koop : shuntdinamo 15 kW, 110 v tel : 058/51.27.39

Te koop : houten visserbootje 8 m, 13 pk in zeer goede staat tel. :050/51.54.04

Te koop : eurokotter, bouwjaar 1986. Nieuwe motor (1989). Z.w.:059/32.17.23

Te koop : koelkasttoonbank en inox tafeltoonbank eveneens met koeling tel.:058/23.50.84

Te koop : motor volvo penta, 150 pk, BD 85, 5000 werkuren, keerkoppeling Twin. Disk 3-1 uit O.64. prijs : 350.000 , tel. : 059/50.31.94

Te koop : stalen catamaran , lengte : 7,7 meter, breedte : 4 meter, BB motor, mariner = 45 pk, tel. : 059/32 31 052

TE KOOP: Sportvissersboot 8 meter in hout. Motor Lister 13 pk. In zeer goede staat. De motor is totaal hernieuwd. Prijs 220 000 frank. Tel: (050) 51 54 04, na 18 uur.

Zoekt oude medicijnkasten, oude scheepslog en het boek 'van boom tot schip' van auteur R. Borrey: z.w. St.-Walburgastraat 8, 8000 Brugge.

Wie kan er mij helpen de opzoekingen omtrent het leven van Cpt. Arsène Blondé te voltooien. Wie foto's, dokumenten of artikels heeft, richt zich tot Johnny Blondé, Werkzaamheidstraat 97 te Oostende.

Zoekt te koop: 2de handskruisnet (net + ophaalinstallatie). Tel: 091 / 23 43 70.

Seminarie voor Nederlandse Taalkunde en Vlaamse Dialektologie zoekt boeken, brieven en andere geschriften waarin dialektische woorden voorkomen: 091/ 25.75.71. (toestel 4104 of 4516 vragen.).

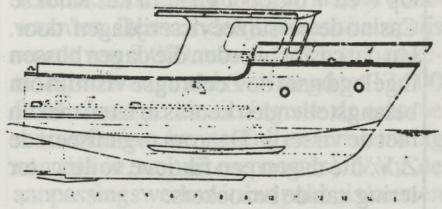
Te Koop: grote stock 1ste klas scheepsverven e.a. Meer dan 20 ton: rode menie, epoxyteer, antiroestverven, zink- en loodverven, gewone en twee compoundverven, grond- en eindlagen... Tel: 050 / 31 45 54.

Gevraagd : Gebreveteerde schipper of motorist om in de weekends mee te varen. (mag ook gepensioneerde zijn). Tel.: 059/70 32 89

Huis met zes pakhuizen te koop op de H. Baelskaai te Oostende. Voor inlichtingen: 059 / 32 59 73.

Icelandic Fish Export Co., zoekt handelskontakten met Belg. visbedrijven die verse IJslandse vis (aangevoerd via luchttransport) wensen aan te kopen. Deze firma speurt tevens naar bedrijven die geïnteresseerd zijn in de aankoop van een containerlot verse vis (vervoerd per schip), diepgevroren vis en overige visprodukten. Kontakt: Hinrik Jonasson & Kristjan Stefansson, Hafnarstraat 5, 101 Reykjavik, tel. 354 1 622811 - fax 354 1 686014.

Te koop : sportvissersvaartuig in staal, bj '78 l: 7.95, br: 35 m, motor 125 pk, Daf 6 cylinder D, hydrolische lier met 4 trommels, V.H.F., automatische piloot, radar-dieptemeter, fishfinder, alles voor zeevisvangst- automatische inox garnaalzeef, inox kookketel, enz. Het werkdek van 24 m2 is eveneens uitgerust voor sportvissers, 18 hengels. Ligplaats Zeebrugge.
Inlichtingen : Van Cailliedreef 3, Knokke, tel. : 050/513214



R.K.D.— REM- EN KOPPELINGS DIENST

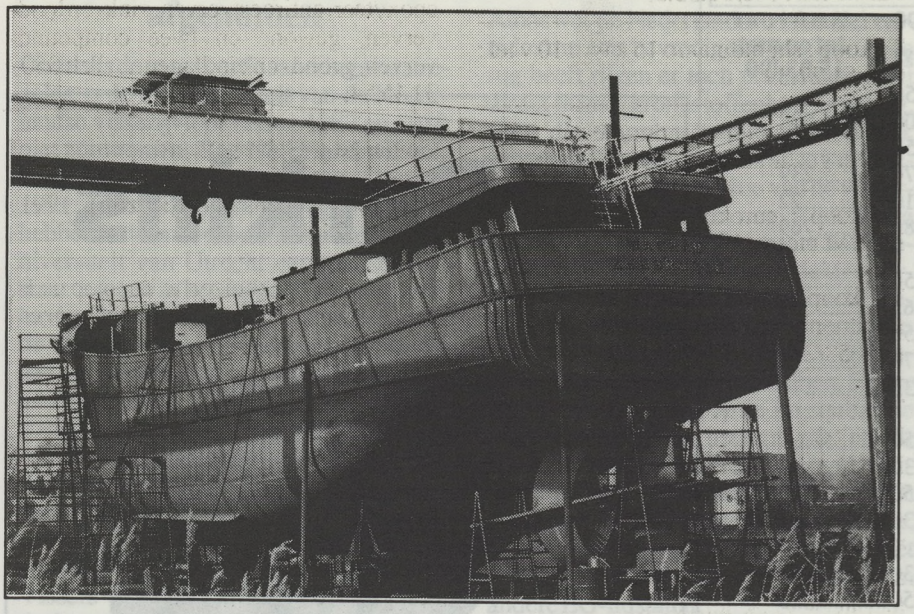
* FRIKTIE- EN GLIJLAGERMATERIALEN VOOR ALLE INDUSTRIELE TOEPASSINGEN

* 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

Z.200 'Wagram' Weldra in Zeebrugge



Deze maand wordt het casco van de nieuwe bokkentreiler Z.200 Wagram op de West-Vlaamse Scheepswerven in Oostkamp te water gelaten. De Zeebrugse Scheepswerven NV, een kombinatie van Joël Verheye NV en Padmos uit Stellendam, zal de 33 meter lange bokkentreiler verder afwerken, voorzien van een motor van 750 pk en optuigen. Ondertussen ligt ook de stuurhut, mast, keerkoppeling en vislier klaar in Stellendam om naar Zeebrugge overgebracht te worden. Er is dus nog een paar maanden werk vooraleer de rederij Carpe Diem van François Bonny een nieuw vaartuig in bedrijf neemt ter vervanging van de Z.200 Tijl Uilenspiegel die in maart vorig jaar verloren ging en waarbij vijf opvarenden het leven lieten. (foto gw)

Matroos Z.583 overboord

Aan boord van de bokkentreiler Z.583 'Angelina' van de rederij Hertsens uit Knokke-Heist deed zich in de Seinebaai een ongeval waarbij matroos Robert De Waegenaere (24) in het water terecht kwam. Bij het binnenhalen van de visboel liep de jonge matroos uit Heist zware verwondongen op aan de schouder op. en werd overboord geslingerd. De bemanning bood onmiddellijk hulp en liet de gekweste door een helikopter overbrengen naar het ziekenhuis van Cherbourg. Het ongeval gebeurde op vrijdag 2 maart op 17 mijl ten noordoosten van Pointe de Barfleur.

Nieuwe motor voor N.350,

Het Nieuwpoortse vaartuig N.350 Colette is teruggekeerd uit Nederland met een nieuwe motor. Bij Padmos in Stellendam werd een nieuwe Mitsubishi van 300 pk ingebouwd ter vervanging van de oorspronkelijke Mitsubishi 260 pk-motor. De bokkentreiler van Noël Kiekens kreeg tevens een onderhoudsbeurt in het droogdok.

Rederij Kiekens-Byloo kijkt ook al een tijdje uit naar een koper voor het bokkenvaartuig N.408 Speranza, maar een geschikte koper heeft zich nog niet gemeld.

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

Video-montage over bouw O.154 Wilmar

Wie van dichtbij betrokken is bij de bouw van een vaartuig bekleedt een bevoorrechte positie om alle fasen op pellicule en beeldband vast te leggen. Dat gebeurde in elk geval ook voor de kleine en modernste hektreiler (26 m.) O.154 'Wilmar' op de Oostendse scheepswerf Seghers. Tussen de geboorte van het schip op de tekenplank, het traceren in juli 1987 en de kiellegging tot de bijna dramatisch geëindigde proefvaart verliep meer dan een jaar. Alle beelden werden verwerkt in een overzichtelijke en van kommentaar voorziene videoband. Het is een goed gedokumenteerde montage geworden waarbij de kijker het schip letterlijk ziet groeien. Alle aspekten van de bouw komen aan bod. Interessant is dat de kommentator de geijkte termen uit het scheepsbouwersjargon niet schuwt. Het eerste gedeelte van de video omvat tientallen opnamen van de werkzaamheden op de scheepshelling. Het twee deel is gewijd aan de doop en de tewaterlating en wordt afgesloten met de proefvaart. Op de zomerse 19 juli 1988 kreeg de nagelnieuwe treiler bij het ledigen van de kuil een twee ton wegende zeemijn aan dek. De ontmijningsdienst liet het schip onmiddellijk ontruimen en kon het explosieve oorlogstuig onschadelijk maken.

Van de mooie video-reportage zijn een beperkt aantal kopieën beschikbaar, verkrijgbaar tegen de prijs van 2.000 frank. Voor inlichtingen bel 059-50.09.13 (na 18 uur).

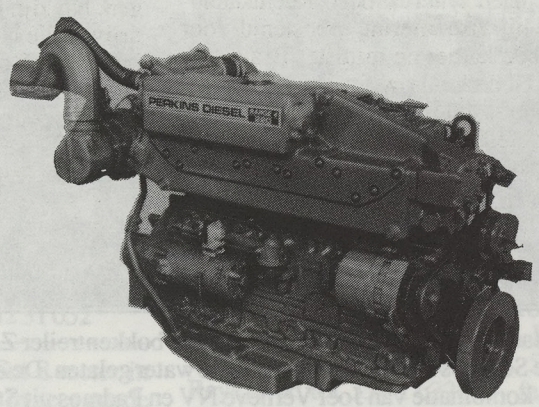
N.73 Kotje omgebouwd tot boomkorvaartuig

De Nieuwpoortse treiler N.73 Kotje ligt voor verbouwingswerken in Den Oever. De nieuwe polyvalente treiler (uitgerust voor de warrelnet- en plankenvisserij) van reder Roger Calcoen en zoon Gino wordt in het Nederlandse bedrijf Machinefabriek J. Luyt B.V. tot bokkentreiler omgebouwd. Het kustvaartuig (19,60 m, 299 pk) kwam pas op in oktober vorig jaar in bedrijf ter vervanging van de kleine plankenvisser L'Etaplois. Na enkele maanden was reeds duidelijk dat het rendement van het nieuwe vaartuig beneden de verwachtingen lag. Zoals reeds gemeld in ons vorig nummer stelden de reders een verbouwing in het vooruitzicht. Na prijsaanvraag bij verschillende scheepskonstruktiebedrijven werd de opdracht uiteindelijk toevertrouwd aan het bedrijf in Den Oever.

Stand der vangsten

Visbestand		Quotum 90 (uitwis. inbegr.)	Aanvoer tot en met. 15.03.'90
Kabeljauw	IIIa (SKagerrak)	50	-
	IIa,IV (Noordzee)	3 500	508
	Vb, VI, XII, XIV	50	-
	VII-VIIa, VIII, IX, X	1 070	239
	VIIa(Ierse Zee)	410	22
	Totaal	5 080	769
Schelvis	IIIa, b, c, d(Skagerrak)	50	-
	IIa, IV (Noordzee)	265	3
	Vb, VI, XII, XIV(W. Schotl)	50	-
	VII, VIII, IX, X (Kanaal)	70	13
	Totaal	435	16
Zwarte koolvis	IIa, IIIa, b, c, d; IV	50	-
	VII, VIII, IX, X	30	1
	IIa, IVa, V, VI (Faroër)	50	-
	Totaal	130	1
Pollak	VII	430	47
	VIIIa,b	50	3
	Totaal	480	50
Wijting	IIa, IV	1 700	257
	VIIa	75	6
	VII-VIIa	230	55
	Totaal	2 005	318
Schol	IIIa SKagerrak	145	-
	IIa, IV	10 965	2 727
	VIIa	260	19
	VIId, e	1 750	759
	VIIf, g	470	168
	VIIh, j, k	70	4
	VIII, IX, X	64	23
	Totaal	13 724	3 700
Tong	IIa, IV	2 085	471
	VIIa	520	50
	VIId	1 035	185
	VIIe	30	3
	VIIf, g	750	101
	VIIh, j, k	60	18
	VIIIa,b	325	128
	Totaal	4 805	956
Makreel	IIa, IIIa, b, c, d; IV	340	1
Sprot	VIId, e	60	-
	IIa, IV	1 500	5
	Totaal:	1 560	5
Heek	IIa; IV	40	-
	Vb, VI, VII, XII, XIV	350	5
	VIII behalve VIIIc	10	2
	Totaal	400	7
Zeeduivel	Vb, VI, XII, XIV	285	-
	VII	3 035	55
	VIIIa,b,d	160	6
	Totaal	3 480	61
Schartong	VII	430	12
	VIIIa,b,d,e	5	-
	Totaal	435	12
Haring	IVc, VIId	3 940	75
Roodbaars	IIa, IVa, V, VI (Faroër)	50	-

Perkins



EEN VOLLEDIG GAMMA MOTOREN VOOR DE BEROEPSVAART

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

TEVENS LEVEREN WIJ MOTOREN VOOR GENERATORSETS 22 - 700 kVA

Hunter

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

VRAAG ONZE UITGEBREIDE BROCHURE!

Overkapaciteit niet afgenomen

Ondanks de ingevoerde saneringsmaatregelen is de overkapaciteit van de Nederlandse visserijvloot tussen 1987 en 1989 niet afgenomen. Hoe Nederland wil voldoen aan de EG-verplichtingen om eind 1991 de overkapaciteit weggewerkt te hebben is de onderzoekers van de Rijksuniversiteit van Utrecht een raadsel. Dit staat te lezen in het rapport "Rechtshandhaving bij visquotering", bestemd voor de tweede kamer en minister Braks. De aan het Nederlands Instituut voor Sociaal en Ekonomisch Recht verbonden onderzoekers stellen dat zolang de huidige wanverhouding tussen de vangstkapaciteit van de Nederlandse vissersvloot en de toegestane vangsthoeveelheden blijft bestaan een doeltreffende handhaving van de visserijregels nauwelijks te verwachten is. Vissers vinden steeds nieuwe wegen om de kontroles te omzeilen, waardoor de verstandhouding tussen overheid en vissers verder zal verslechteren. Het geld dat uitgegeven wordt om de naleving te handhaven kan dan ook beter worden aangewend voor een ekonomisch en sociaal verantwoorde sanering van de vissersvloot, aldus het rapport.

Urkse vissers beboet

De ekonomische politierechter van Zwolle organizeerde een speciale zitting om de eigenaars van twintig Urkse vissersvaartuigen en enkele vishandelaren te vonnissen. Bij de aanvang van de zitting werden al zes vissers buiten vervolging gesteld terwijl de andere gedagvaarden boetes van 100 tot 5.000 gulden opliepen voor kwota-overschrijdingen, illegaal lossen, aanvoer van ondermaatse vis, gebruik van te lange boomkorren, onvolledig ingevulde logboeken, vissen in verboden vangstgebieden en teveel motorvermogen. In totaal werd voor een bedrag van 42.500 gulden (bijna 800.000 frank) boetes uitgedeeld. Ook een aantal vangsten werden verbeurd verklaard.

Britten op overnamepad

Alhoewel de Nederlandse vishandel en -industrie een bevredigend jaar achter de rug heeft rijzen er toch problemen. Niet direkt inzake grondstoffenbevoorrading, want die tekorten kunnen gemakkelijk aangevuld worden door meer te importeren. Maar vooral de positie van de visverwerkende sektor, na het wegvallen van de Europese binnengrenzen baart het Produktschap voor Vis en Visprodukten zorgen. Nu zijn het vooral buitenlandse bedrijven die Nederlandse ondernemingen inpalmen. Vooral de Britten (o.a. de voedings- en distributiegroep Albert Fisher die zelfs een notering op de Amsterdamse en Brusselse beurs beoogt) zijn op dit vlak zeer aktief. Tien Nederlandse ondernemingen uit de visserijsektor gingen vorig jaar in buitenlandse handen over, terwijl de Nederlandse bedrijven er niet in slaagden hun posities te versterken in andere EG-lidstaten.

Visserijmuseum in Breskens

Vorige zaterdag 31 maart werd in de bovenzaal van de vismijn in Breskens een nieuw visserijmuseum geopend. Het museum is een rechtstreeks gevolg van het sukses dat de tentoonstelling tijdens de visserijdagen vorig jaar kende. Enkele inwoners wilden het initiatief bestendigen door het uitbouwen van een permanente expositie. Die is er nu gekomen. Het museum toont een grote makette van de haven van Breskens, scheepsmodellen van oude en moderne kotters, gebruiksvoorwerpen, apparatuur en andere zaken uit de visserij. In een aparte ruimte krijgen de bezoekers een videofilm te zien over de werking van de visserij en er is ook een afdeling met opgeviste botten en een gedeelte van een mammoetskelet.

Visafslagen onder water

De hoge waterstanden hebben enkele visafslagen parten gespeeld. In Breskens stond het water tijdens de stormdagen op sommige ogenblikken zo hoog dat ondanks de voorzorgsmaatregelen heel wat schade werd aangericht. In de hal steeg het water tot ruim een meter boven de vloer. Al wat los stond dreef dan ook vrij rond. Ook Bruinisse kreeg het hard te verduren. Het water zette er niet alleen de kaden blank, ook de werkhuizen van Padmos, Van Duyvendijk en Maaskant liepen onder water.

Vissers betalen niet voor satellietkontrole

De Nederlandse vissers zijn niet bereid bij te dragen voor het kontrolesysteem via satellietverbindingen dat minister Braks wil invoeren. De zeshonderd vaartuigen zouden hiervoor speciale apparatuur moeten aanschaffen. Braks wilde het systeem invoeren om een beter zicht te krijgen op illegale visserijpraktijken. De invoering van het systeem zou het mogelijk maken om de vaartuigen op de voet te volgen. Het systeem zou ook toelaten de aanlandingen te kontroleren. Er bestaat immers een "aanlandingsregeling" die bepaalt waar en op welk tijdstip vissers hun vangsten mogen lossen. Er zijn echter aanwijzingen dat grote partijen buiten de officiële havens aangevoerd worden en rechtstreeks in de handel terecht komt.

CERA
SPAARBANK

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

van schepen, mensen en van de zee

Visneus

Op om het even welk moment kunnen er vangstbeperkingen, minimumaanvoermaten, vangsthoeveelheden of quota bekend gemaakt worden, uitgekiend en gedikteerd door de mannen met de witte schorten. Onze grote vraag blijft evenwel nog, vooraleer we door de sluis varen, bestemming de grote vlakte, op welke visgrond we vlug, liefst zo rap mogelijk, het visruim zullen kunnen vullen?

Tong vangen we in mei aan Schouwen, tarbot op Borkum, vanaf oktober bestaat er een kansje schone haring te vangen aan de Galloper, rode knorhaan vinden we in de West en rond augustus zit de haring op de Fladen. We zijn er ook van op de hoogte dat de garnaal spoorloos is op de Vlaamse Banken wanneer een koude bries uit "de oost" begint te waaien. Zou ze diep in 't zand kruipen, zo diep ze kan?

Door de getijdenwerking ontstaan op het schepenkerkhof die de Noordzee is, woelingen rond de wrakken die aantrekkelijke verblijfplaatsen zijn voor vele vissoorten. Staande netten met kennis van zaken en met behulp van de dieptemeter recht boven de wrakken gevierd, kunnen goede vangsten opleveren. Zovele gegevens die we door ervaring — een harde leerschool — hebben ontdekt. We kunnen ze niet ontleden, deze gegevens, of verklaren, maar het is zeker dat onze visneus meestal de goede koers aangeeft. We hebben povere kennis van visserijprognoses of wetenschappelijke vis-voorspellingen. Onze visneus, samen met de gegeven visgebieden, is de beste computer.

Ondoorgrondelijk is de zee waar alle gebeurtenissen voor het oog verborgen blijven. Wie van ons heeft het (nog) niet ondervonden: schoon weer en geen haring! Lang deden we rijke vangsten bvb in riviermonden, vissen was eenvoudig met alle technieken, maar dan kwam de grote ontgoocheling: zelfde weer, zelfde positie, temperatuur, tijd, konduktiviteit, enz... maar geen staart te vangen. Vis verdwijnt en verschijnt zonder enige verklaarbare reden. Wellicht zijn we nog ver verwijderd van een "vangstbericht" in de zin van: "op 51°14' N en 02°56 E zijn 2 000 bennen gul te vangen!" Met alle eerbied voor de inspannende, wetenschappelijke arbeid van de witte schorten.

Het uitblijven van rijke vangst is niet steeds het gevolg van overbevissing. Pelagische soorten spelen graag verstoppertje en we kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat demersale soorten slimmer geworden zijn nadat ze doorheen de tijden onverbiddelijk opgejaagd werden. Ze verlaten de drukbeviste gronden en trekken naar veiliger oorden. Moeilijk te bewijzen, dat wel, maar het blijft een feit dat alsmaar moet worden gezocht en... gevist. Het volstaat niet zwaardere wekkers aan te slaan of langere pezen te gebruiken, wat trouwens toch steeds beperkt blijft door het motorvermogen. Nochtans, biologen zeggen: "er kan meer worden gevangen..." maar ze voegen er nooit aan toe in welke positie.

Betere video-plotters, dieptemeters, trakkers zijn de hulpmiddelen die onmisbaar geworden zijn, maar als er geen vis zit zal er ook geen gesignaliseerd worden, zelfs niet met de meest gesofistikeerde apparatuur, dat is duidelijk.

Tussen de toestellen, tussen het korren en het vangen staan wij, de waarnemers, tegenwoordig met belangrijke hulpmiddelen. De doelmatigheid van deze apparaten, die om allerlei redenen niet altijd het volle rendement geven, moet aangevuld worden door de bekwaamheid, de "feeling" van de waarnemer.

Was vroeger het succes van het vissen alleen maar gesteund op de verbondenheid met de natuur, thans hangt een vruchtbare reis af van de juiste interpretatie van de data-gegevens die het schip spoedig op het juiste spoor moeten brengen, daar waar geen andere faktoren op de aanwezigheid van vis duiden.

Ooit volstond het een net of een speer te werpen, een fuik te plaatsen om vis te vangen. Naargelang de aantasting van het kapitaal-vis werd het onontbeerlijk gerichter te werk te gaan, waardoor dan de specialisering is ontstaan. Verdere visgronden, grotere schepen, ingewikkelder vistuigen, vergden mannen met baarden, schippers niet alleen bekwaam de visgronden te vervoegen, maar tevens vruchtbaar te vissen. Zij moesten beschikken over een uitstekend observatievermogen; de kleur van 't water, de zeevogels, de getijden, temperaturen, turbulentie, seizoenen, waren belangrijk. Atmosferische toestanden, invloeden van het maanlicht op de sardine- en sprotvangst, aanwezigheid van zeegras en plankton spelen mee in de kombinatie.

Wij weten wel — en met ons de freaks die met hun bootjes de kust bevissen — dat als het water petrol is er geen staart te vangen is. En wat dan niet gezegd van de "bloei" als 't water danig dik is en we de boel niet boven krijgen. Uit het samenspel van heel wat elementen kunnen we besluiten of er kans is een visje mee te pikken.

Iedere schipper heeft zijn persoonlijke manier om achter de vis aan te zitten. De echten — zij die het ruisen van de zee in hun oren hebben — beschikken over een visneus, gegroeid uit een bestaan afhankelijk van de grillen van de natuur. Hun besluiten zijn dikwijls raak, vaak beter dan geleerde aanwijzingen, al heeft de moderne wereld ook het vissersvaartuig volgeplaatst met slimme tuigen.

Kurieus dat de verworven gegevens omtrent reis en vangst angstvallig worden bewaard. Wat zei Saul Bellow (in Herzog): "als ge een beetje geluk hebt, verberg het dan. En wanneer je hart vol is, houdt dan ook je mond gesloten". Als wij aan de kor liggen en onze maat vraagt ons hoe het bij ons staat met de vangst dan hebben wij nooit meer dan een paar bennetjes! "Neen maat, neen, hier is niets te vangen. 't Is allemaal afgevist!" Ook als we verschillende "zakken" moeten binnen zetten...! Wij houden onze mond over ons beetje geluk.

Intuïtie, empirisme, atavisme — 't zijn grote woorden — spelen een rol bij de opsporing. Maar toch blijft een onsje geluk zoveel belangrijker dan een pond wijsheid, òp de grote vlakte en eronder.

De prominenten van de Vlaamse visserij, die reeds lang geleden het laatste zeil hebben gehesen: Berten Rycx, Free Wolle, Theodoor Asseloos, de grote en de kleine "Apple" e.a. hadden als enige hulpmiddel een eenvoudige echo-dieptemeter, maar zij waren de onbetwiste Koningen van de Zee. Er was maar heel weinig verschil tussen hen en de anderen, maar 't was precies dat kleine beetje dat het deed!

(Lin)

Oprichting Nautische Commissie in het verschiet?

In ons land werkt slechts één Nautische Commissie nauw samen met de rechtbank van koophandel. Deze commissie werd in het leven geroepen tijdens het Franse bewind in 1802 te Antwerpen. Sindsdien is de samenwerking tussen de plaatselijke Rechtbank van Koophandel en de Nautische Commissie in de Metropool een diep ingeburgerd begrip geworden in scheepvaartkringen. De experts van de Nautische Commissie worden bij elk geschil om advies gevraagd, doen vaststellingen bij ongevallen, houden toezicht op laden, lossen en alles wat in verband staat met de veiligheid van de bemanningen, ladingen en scheepvaartinstallaties.

Konferentie

APZI, de groepering voor zeehavenbelangen van Brugge-Zeebrugge (Association of the Port of Zeebrugge Interests), nam dan ook het initiatief om dit onderwerp of een konferentie te behandelen. Hierbij stond de vraag centraal of er interesse bestaat voor de oprichting van een Nautische Commissie verbonden aan de Rechtbank van Koophandel te Brugge. APZI-voorzitter Dubois stelde vast dat heel wat vertegenwoordigers uit gerechtelijke en maritieme kringen interesse betoonden voor het onderwerp dat in het onthaalcentrum van de BBL op de Brugse markt aan bod kwam.
Het is maar een kleine stap om bij de bespreking van dit onderwerp de oprichting van een Nautische Commissie in overweging te nemen. Dubois (tevens dir.-gen. van Ferry-Boats N.V. in Zeebrugge) is goed geplaatst om te beseffen dat de explosieve groei van de haven van Zeebrugge voor juridische problemen zorgt in het rechtsgebied Brugge. In zijn inleidende toespraak wees hij op het groot aantal scheepsbewegingen voor de kust. Vorig jaar deden meer dan 16.000 schepen de havens van Zeebrugge en Oostende aan. Dat is amper enkele honderden eenheden minder dan Antwerpen te verwerken krijgt. In 1990 zullen beide kusthavens voor het eerst in de geschiedenis meer trafieken te verwerken krijgen dan Antwerpen. Deze cijfers tonen aan dat in het nautische gebied van de kust nood is aan deskundigen ten behoeve van de Rechtbank van Koophandel die zich vaak moet uitspreken over moeilijke geschillen. Hij wees dan ook op het balang van de oprichting van een Nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel te Brugge. Op te merken valt dat dit gebeurde in aanwezigheid van de heel wat magistraten, ambtenaren, bedrijfsleiders en maritieme deskundigen.

Nautische adviseurs

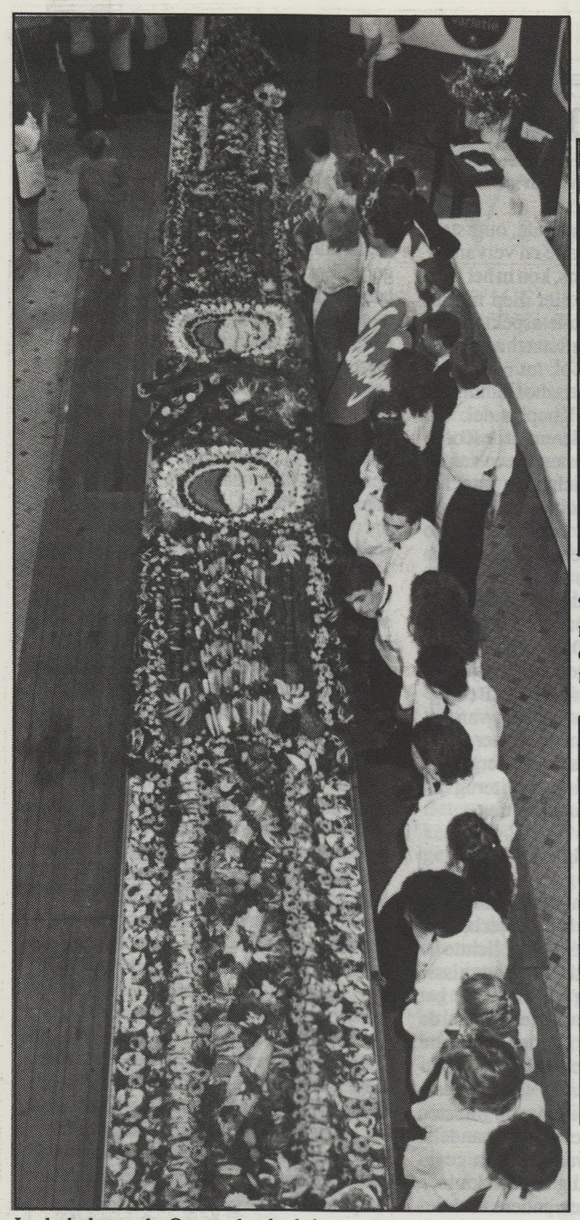
Meester T'Jonck uit Oostende, oud-stafhouder van de Brugse balie en vervanger van stafhouder Moeykens, kon in het hem toegemeten tijdsbestek niet diep ingaan op de juridische en fiskale aspekten van het nationaal en internationaal zeerecht. Hij beperkte zich dan ook tot een historische schets van de Nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel. Uit zijn uiteenzetting viel te leren dat de Koophandelsrechtbank in Oostende een van de oudste consultatieve lichamen van het land is, maar de aktiviteit in de haven is niet meer van die aard om er een grote ontplooiing aan te geven. In Antwerpen was dit wel het geval, terwijl de haven van Zeebrugge in een stadium getreden is waarin er ontbetwistbaar nood is aan nautische adviseurs. Dat de havenaktiviteiten van oudsher gebonden zijn aan wet-ten en besluiten is duidelijk. Belangrijk hierbij is dat de toepassing van het ingewikkelde scheepvaartrecht zeer snelle tussenkomsten en beslissingen vergt. Dat kan alleen als de rechters kunnen terugvallen op competent en integer advies.

Onpartijdigheid

Kapitein M. Van Clemen, deken van de Nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel in Antwerpen, lichtte de werking van de Nautische Commissie toe. Sinds de stichting in 1802 was het gebruikelijk dat de zeven leden van de Nautische Commissie werden benoemd door de scheepvaartrechter bij de Rechtbank van Koophandel. Ze worden gerekruteerd onder de kapiteins die minsten vijf jaar als gezagvoerder op handelsschepen ter lange omvaart hebben gevaren. Opdat ze onpartijdig zouden kunnen optreden mogen ze geen andere funkties bekleden en in elk geval mogen ze nooit als privé-expert optreden. Ze worden pas volwaardig lid na een driejarige stage. Ze beschikken over een eigen kantoor en personeel.
De opdracht van de leden van de Nautische Commissie is niet eenvoudig. Vooreerst moeten ze 24 uur op 24 ter beschikking zijn en bij elke oproep onmiddellijk ter plaatse komen. Bij ongevallen of schadekwesties zijn zij bevoegd om getuigen te onderhoren van alle partijen. Zij maken een deskundig verslag op en verstrekken (niet-bindend) advies aan de rechtbank. Hun werkterrein bestrijkt het onderzoek bij schadegavllen, kontrole en toezicht bij stouwen en lossen van ladingen (vooral bij gevaarlijke goederen zijn zij verantwoordelijk voor het opstellen van het stouwplan) enz. Na onderzoek leveren zij een officiëel certifikaat af en slechts op hun advies krijgen beschadigde schepen toegang tot de haveninstallaties. Hun deskundig optreden verschaft de havengebruiker een hoge graad van betrouwbaarheid. Dat toezicht op de ladingen niet overbodig is illustreerde kapitein Van Clemen met talrijke dia's van scheepruimen waarin een ware ravage heerste na een ruwe zeereis. Onvermijdenlijk vloeien hieruit schadeclaims voort. In verband met containertransport leerde een onderzoek dat een derde van de containers op een of andere manier niet aan de voorschriften voldoen. Het hoeft geen betoog dat ook hieruit heel wat juridische betwistingen voortspruiten. Kortom, de werking van de Nautische Commissie is van een niet te onderschatten belang voor een vlotte afhandeling van het havenverkeer.
De konferentie leerde alvast dat het optreden van de leden van de Nautische Commissie de veiligheid bevordert, snelle uitvoering van de richtlijnen garandeert en eindeloze juridische geschillen worden vermeden. De bal ligt nu in het gerechtelijk kamp dat moet oordelen over de wenselijkheid van een Nautische Commissie. De enorm toegenomen aktiviteiten rond de haven van Zeebrugge verschaft de rechtbank van Brugge ongetwijfeld heel wat bijkomend incasso-werk en af te handelen betwistingen. Het is bekend dat de Rechtbanken van Koophandel de grootste toename kenden van burgerlijke zaken. In veel gevallen gaat het om *repeat players* (kommerciële bedrijven, verzekeringsmaatschappijen en banken voor wie het voeren van processen een dagelijkse bezigheid is). De vraag die nu de betrokken instanties bezig houdt is of de oprichting van een Nautische een betere doorstroming van de dossiers in de hand zal werken zonder afbreuk te doen aan de rechtszekerheid? (gw)

Roest verwoest, zink bewaart en ... bespaart
Uw verzinkerij
GALVA BOCHER nv
Rederskaai 44
8380 Zeebrugge
Tel: 050/54 44 72

de maand in beeld



In de hal van de Oostendse luchthaven werd in het kader van de "Aktie Levenslijn" een rekordvisschotel bereid. 1.500 kg visserijprodukten waren nodig om de grootste visschotel ter wereld op te zetten op initiatief van de Jonge Ekonomische Kamer. Leerlingen van het Vormingsinstituut en de Oostendse Hotelschool werkten mee aan de schotel die 14,30 m lang was en 1,06 m breed. Premier Wilfried Martens, die toevalling in Oostende landde, mocht de schotel eerst aanspreken.



Naar jaarlijkse gewoonte werd op het Oostendse stadhuis opnieuw de "Garnaaltrofee" uitgereikt aan de bemanning die voor de hoogste garnaalaanvoer zorgde. De eer viel dit jaar te beurt aan de gebroeders Viaene en Gilbert Barbaix van de O.101 Benny die 28.900 kilogram garnalen naar de Oostendse vismijn brachten.

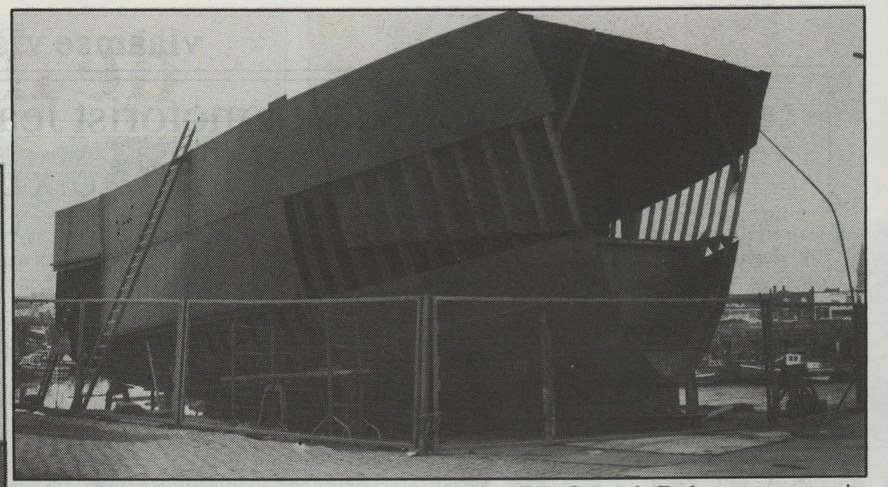


Zoals elders in dit nummer te lezen kreeg Nieuwpoort er een schip bij. De O.427 Pascal veranderde van eigenaar en vaart nu als N.427 Marjon voor rekening van Arnel Vanthuyne die vorige maand opnieuw van wal stak.



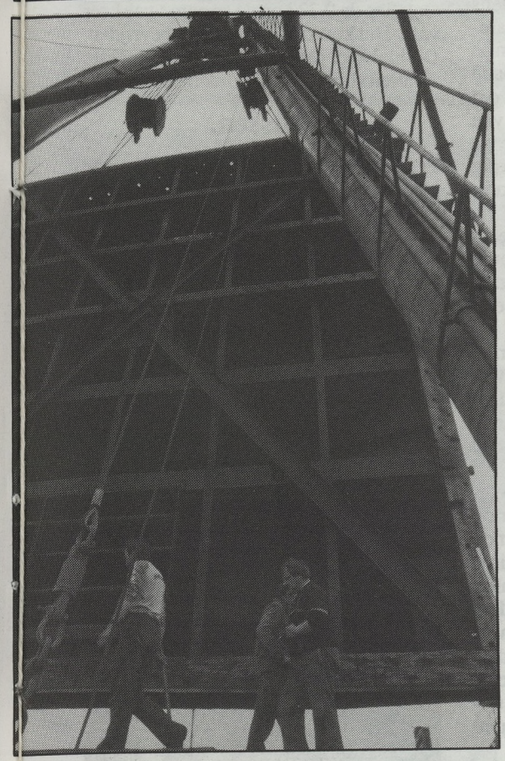
Sealink-British Ferries nam met de Fantasia de eerste van haar twee jumbo-ferries in gebruik op de lijn Dover-Calais. De Fantasia is echter geen nieuw schip, maar een Bulgaars roro-vaartuig dat in Bremen grondig verbouwd werd. De luxueus ingerichte ferryboot biedt plaats aan 1.800 passagiers en 650 voertuigen.



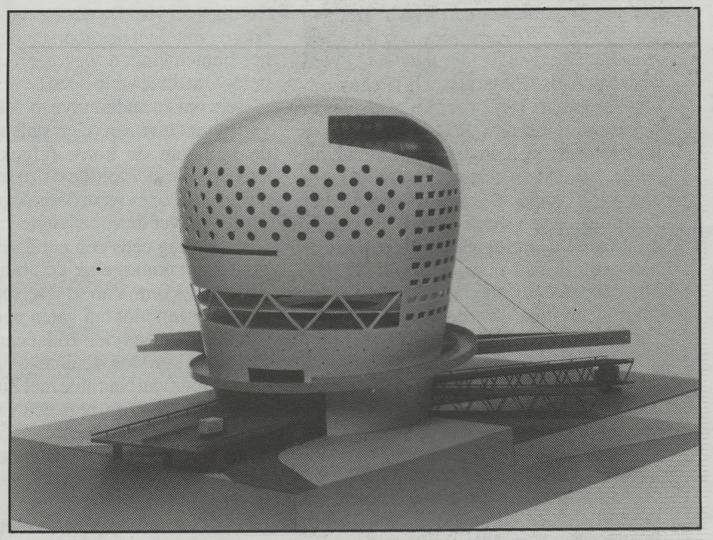


Alhoewel de O.229 Roger-Jeanine als eigendom van een Nederlander meestal in de haven van Colijnsplaat te vinden is behield het vissersvaartuig zijn Belgisch registratienummer. De rederij is immers in Antwerpen gevestigd. De plankenvisser lag bij IdP in Oostende op voor een herstelling aan de schroef.

De werf De Graeve in Zeebrugge was nog niet helemaal klaar met de bouw van de grootste bokkentreiler van de vloot of de sekties van een nieuw schip van 39 meter waren al in de maak. Ondertussen zijn de werken aan de Z.162 Van Dyck voor de rederij Bunkers-Dobbelaere uit Knokke-Heist al flink opgeschoten.

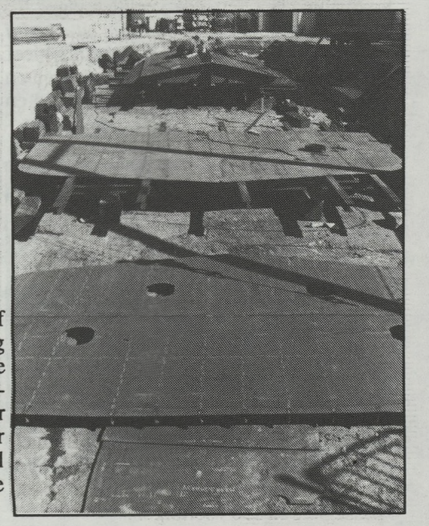


Hopelijk ligt de miserie aan de vissershavensluis in Oostende nu voorgoed achter de rug. Nadat de binnensluisdeuren zware schade opliepen door een aanvaring van de N.36 'Donia' vergde het heel wat tijd om alles terug in goede staat te brengen. Het havenbestuur maakte van de gelegenheid gebruik om enkele hoogdringende herstellingswerken uit te voeren. Uiteindelijk kon de laatste sluisdeur weer in de hengsels worden geplaats waardoor het scheepvaartverkeer opnieuw normaal verloopt.



Het Sea Trade Center in Zeebrugge zal er zo uitzien. Dat heeft een jury beslist die de architekturale ontwerpen moest beoordelen. Het ontwerp voor de terminalbuilding van de Nederlander Rem Koolhaas werd bekroond
omdat de vormgeving van een "werkende toren van Babel" het meest aansprak en praktisch het best uitvoerbaar is. De uitvoering ervan tegen 1992 zou 1,5 tot 2 miljard kosten.

Ook op de Oostendse scheepswerf Seghers is opnieuw een vissersvaartuig in aanbouw. De eerste stukken voor de nieuwe Z.98 'Op Hoop van Zegen' liggen reeds klaar. Het casco van de treiler van 33,58 meter wordt gebouwd voor de reders Vantorre-Dobbelaere, terwijl De Graeve uit Zeebrugge voor de afwerking instaat.



Schipper Romeo Rau en motorist Jean Michiels: ervaringen op de O.323 'Croix du Sud'

Jean en Romeo verbleven respektievelijk vier en vijf jaar te Matadi. Men voelt in de getuigenissen Pemarza (voorheen Pemarco) op de terugweg. De firma geraakt steeds meer gekneld tussen de beperkende Zairese wetgeving en het Belgische APM, dat niet meer in het bedrijf investeerde.
We blijven vandaag hoofdzakelijk stilstaan bij 0.323 en de Russische aanwezigheid voor de kust van Namibië.

Jean Michiels

1969 : Jean liep nors langs de kaai. Hij had ruzie met reder **Van Lul**. Er was in de visserij geen frank te verdienen. Met deze gemoedsgesteltenis liep hij **Frans Pots** tegen het lijf. "*Jean, ik zoek een motorist om mee te gaan naar Kongo*". Door te antwoorden : "*Frans, ge moet dit geen tweemaal zeggen, ik ben uw man*", werd Jean Michiels Kongovisser bij Pemarco.
Op 28 februari 1969 voer hij af als werktuigkundige op de 0.300 "Nzadi". Ter hoogte van de Kongostroom stond hij reeds 'gekuist en gekamd' op de bak om aan wal te stappen. Hij wist niet dat het vaartuig nog een slordige honderdtwintig kilometer stroomopwaarts moest. Jean bleef een drietal maanden op de 0.300. Hij voer een periode op 0.85 'Princesse Marie-Christine'. Verder was de hekvriezer 0.323 'Croix du Sud' zijn vast schip.

Croix du Sud

Het schip bleek onkomfortabel gebouwd. Het lag veel te hoog op het water. Het voer altijd met gevulde ballasttanks. Een eerste romp van een zusterschip was gekanteld tijdens zijn stapelloop te Vigo, Spanje. Het liep ook veel te traag : "*Bij slecht weer kwam het niet vooruit ... en bij goed weer ook niet.*" Het vaartuig bleef vierentwintig tot achtentwintig dagen op zee, had eenendertig man aan boord en twee katten. Drie blanken vertegenwoordigden de leiding; hoofdzakelijk schipper **Marcel Vermoote**, stuurman **Pol Arnoys** en motorist en/of frigorist **Jean**. Voor hem was 0.323 het strafschip. Degenen die op de kaai 'teveel van hun neus maakten' werden, volgens hem, naar dit schip verwezen : het bleef lang op zee en lag weinig binnen.



Michiels: bij slecht weer kwam de O.323 niet vooruit. Bij goedweer trouwens ook niet. (foto gw)

De Kongovisserij X

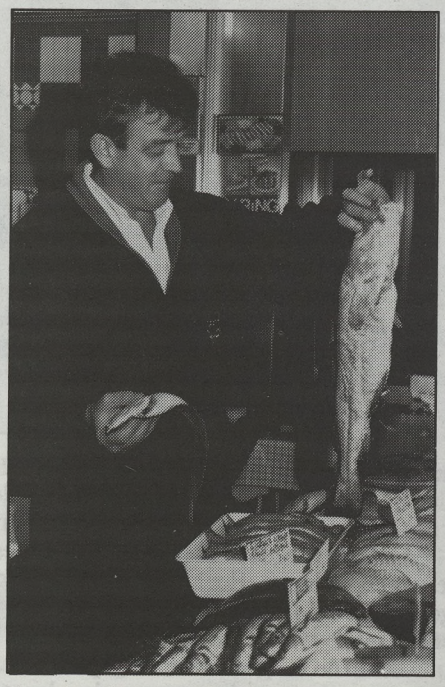
Was komfort ver te zoeken, het ving geweldig veel vis. De netten zaten dikwijls boordevol. Een openbarstend net tijdens het binnenwinden was geen zeldzaamheid. Om dit te vermijden bevestigden de vissers om de anderhalve meter een band van gevlochten koord en stalen kabel om de kuil van de korre (afgekeken van Russen). Op dergelijke wijze zakte de vis niet meer door en werd de druk gelijkmatig verdeeld over de volle lengte van de kuil. Michiels zag eens een net dat zo vol vis zat dat het onmogelijk kon binnen gezet worden. **Aimé Van Hyfte** sprong over boord op een vlot om gaten in de zijkant van het net te snijden zodat een gedeelte van de vis kon wegvloeien.
Op de grens van Namibië met Zuid-Afrika vond **Marcel Vermoote** een visrijke visserij. In een lange geul in de zeebodem kon maar één schip tegelijk vissen. Marcel markeerde het begin van de geul met een boei en beviste het heen en terug.
De 0.323 viste een periode met een pelagisch vissysteem. Er stond één sonar op het vaartuig en één bevestigd aan het net. De planken en het net kon men mechanisch laten zakken of doen stijgen onder water, naargelang er obstakels op de zeebodem voorkwamen of scholen vis hoger of lager zwommen. De zwarte matrozen ondervonden het als een ingewikkelde visserij. De 0.323 was er in feite niet echt voor uitgerust. De resultaten bleven beneden peil en het systeem werd afgevoerd.
Jean heeft er nooit een aktiviteit rond zeevaartinspektie gezien. Op het vlak van onderhoud gingen de schepen na 1971 snel achteruit. De 0.323 had een luchtverversingssysteem dat na verloop van tijd defekt was; Oorspronkelijk openden of sloten bepaalde luiken en deuren hydrolisch. Na defekten deden de vissers die handelingen met de lier. Vlotten, brandblussers en noodsignalen kwamen nieuw aan boord maar werden nooit vervangen of nagezien. De witte deksels en het rubber van de vlotten waren aangevreten door ratten.
Zoals vroeger reeds gesteld moest men 'goed zijn plan kunnen trekken'. Ettelijke keren hielp Jean de diepvriesinstallatie op zee te herstellen. Wanneer de bemanning vroeg wanneer er nu eindelijk iemand naar de radar kon kijken kreeg Jean twee stuks mee waarvan hij één goede in elkaar knutselde. Toen het achterdek te donker bleek als er 's avonds gewonden werd, maakte onze motorist van en diepvriesplateau een heklicht met lamp van 1000 watt. Op een keer was al het werkgereedschap verdwenen. Voor Jean zat er niets anders op dan zelf een hamer en de basissleutels te maken.

Ook liep de 0.323 op de stroom twee keer vast. Het kon zichzelf telkens bevrijden. De blanken waren ongerust, de meeste zwarten sliepen telkens rustig door.

Russen.

Er ontstond nogal wat konkurrentie op de zuidelijke visgronden. Er visten een aantal ex-Hull- en Grimsbytreilers vanuit Zuid-Afrika. Ze kwamen dikwijls tegenboord om te zwaaien of een praatje te maken. De grootste dwarsliggers waren de ☞

Foto hiernaast: de O.323 'Croix du Sud', ver van de thuishaven Oostende.



Rau: "méér verdienen kan, minder niet!" (foto gw)


OOSTENDE

Russen. Ze gingen als volgt te werk : een tweetal vaartuigen kwamen peilen op de visgronden. De volgende morgen zag je een bos masten naar je toe stomen : een moederschip met zijn vloot. De Vlaamse vissers zeiden tegen elkaar : *"De stroatevagers zien doa"*. Op een rij schuimden ze heel de visgrond af.
De viskapaciteit van de aanwezige Russische vloot was, maar onze normen, ongelooflijk. Het is interessant om eens bij twee voorbeelden stil te staan en de cijfers te laten spreken.
In een krant, 'The Namib Times', van september 1966 bekijken we foto's en lezen we over drie Russische zusterschepen, de 'Natalia Konshova', de 'Maria Polivanova' en de 'Anatolii Khaline', met thuishaven Sevastopol (gebouwd op de Ateliers et Chantiers de Nantes (Bretagne - Frankrijk)), die de ene na de andere ter hoogte van Walvisbaai toekwamen om hun ruimen vol te vissen. Cijfers doen ons hoofd duizelen.
De fabriekhektreilers maten 128 meter lengte, 19 meter breedte en hadden 240 man aan boord. Uitgerust met een elektrische installatie op de netten trokken ze vis aan en verhoogden en versnelden daardoor de vangst. Voor de Namibische kust visten ze hoofdzakelijk op pilchards. Een vangst van 20 ton werd in 20 minuten binnengezet. Op zee kon het verwerkingsbedrijf, als het nodig was, tot 100000 blikjes vis per dag produceren.
Een tweede voorbeeld komt uit 'Fishing News International' van november 1966. In de serie B.69 liep in Gdansk (Polen) een Russisch moederschip (fabriekvrachtschip), de 'Professor Baranov', van stapel. Het mat 164 meter met een breedte van 21 meter. Het lag in de bedoeling het moedervaartuig te laten opereren in samenwerking met een vloot treilers in de Zuidatlantische Oceaan. Er was plaats voor 254 man. Met een topsnelheid van 15 knopen liet de uitrusting het vaartuig toe 75 dagen op zee te blijven. Het vaartuig had de mogelijkheid om 400 ton vis per dag te behandelen. De installatie van een evaporator zorgde voor 100 ton vers water per dag.
Vermeldenswaard is dat er tijdens perioden, zowel op de west- als oostkust van zuidelijk Afrika, zo'n 4000 schepen bedrijvig waren.

Afscheid

Jean Michiels was heel graag in Kongo/Zaire. Het was er aangenaam werken en je verdiende er goed je brood. Iedere maand kwam er een hoofdzakelijk taksvrij bedrag op je rekening in België. De firma betaalde Jean nog 5000 frank uit in Zaires. Omdat hij vrijgezel was en meestal op zee had hij daarmee genoeg. Elke zes maanden betaalde Pemarco een retour vliegreis naar het moederland (wat toen 36.000 frank kostte).
Soms kon je (achteraf) lachen met typsiche situaties, zoals : Jean was in Boma op een vaartuig in het droogdok. De 0.80 'Duchesse de Brabant' had een motorist te kort en moest Jean oppikken. Het droogseizoen zorgde voor zo'n lage waterstand dat het visserschip de haven van Boma niet kon naderen. Jean werd overgeroeid in een traditionele prauw : hij zat, stijf van de schrik, in 't midden van de uitgeholde boomstam, bang dat het zou kantelen.
Ware Pemarco gezond gebleven dan zou Jean nooit meer teruggekomen zijn. Doch, eens Pemarco Pemarza geworden was, en naarmate er meer zwarte kaderleden en direktieleden funktioneerden verslechterde de toestand zienderogen. Zeker onder het Mobuturegime ging het voor de visserij snel achteruit : voor 1971 lag de kaai van Matadi vol schepen en goederen, erna was de kaai leeg.
De financiële vooruitzichten waren slecht en Jean zag het niet meer zitten. Hij kwam eind 1973 terug naar Oostende. Pemarza liep langzaam leeg. Kort na hem kwamen **Julien Engelbrecht** terug, een jaar later **Marcel Vermoote** en ook de Oostendse vissers zakten één voor één af.

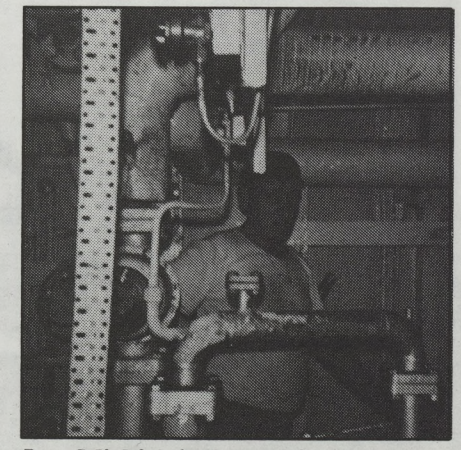
Romeo Rau

Alhoewel Romeo het vissersberoep sinds een tiental jaar niet meer uitoefent, zit de IJslandvissermentaliteit nog in hart en nieren. Nadat de stoomschepen van de rederij Crop's naar Engeland verdwenen, de grote PV-treilers naar Kongo vertrokken en hij niet wilde varen op de kleine treilers die achterbleven, trok Romeo Rau naar Ango-Ango om er op de grote treilers zijn beroep uit te oefenen. Het avontuur sprak hem aan.
Romeo begon als stuurman op de de 0.333. Toen **Marcel Vermoote** een been brak voer hij als schipper op de 0.323. Daarna kreeg hij het bevel over de 0.90, 0.85, 0.310 en de 0.300. De 'Croix du Sud' viste hij verschillende keren vol, zowel de ruimen als de vriestunnels zaten dan vol vis (= 210 ton diepgevroren vis).
Hij vond het er aangenaam werken. Leven aan wal ging hem echter niet. *"Ik heb daardoor nooit mijn vrouw laten overkomen."* Zijn devies was : zo veel moglijk op zee, zo weinig mogelijk aan land.
Toen hij de eerste keer om vier uu 's morgens te Kinshasa uit het vliegtuig stapte, dacht hij dat ze met een brander op zijn lichaam zaten, zò warm was het. Van Kinshasa vloog hij met een oude DC 6 naar Matadi. Het vliegtuig was net een vliegend cirkus : vooraan zat een nest kippen en Romeo zat tussen een groep zwarten in alle geuren en kleuren. Daarna ging het met een vrachtwagen de berg af en tenslotte trok hij de stroom over in een bootje waar hij zich alles behalve op zijn gemak in voelde. Al zwetend liep hij tenslotte de kaai op en het eerste wat de verwelkomende vissers hem vroegen was : "Moei'gin poester èn" (koffie met rum).

Namibië

Romeo maakte de eerste reizen mee naar de Namibische kust met de 0.310 'Mbizi'.

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



Jean Michiels in de machinekamer van de O.323

Ze hadden alleen koopvaardij- en geen visserijkaarten. Plaatsbepaling gebeurde hoofdzakelijk met de sextant; was er geen zon dan 'trok ge uw plan'. Ze verloren er veel korren, tot ze begonnen te vissen in het kielzog van de Russen en zo de beste visserijen leerden kennen.
Men viste er hoofdzakelijk op heek op 160 tot 180 vadem diep (1 vadem = 1m83) vanaf Rio Cunene, Angola tot de Zuid-Afrikaanse grens. Om de zwarten de vis te leren eten deelde men gebraden heek uit op de markten.
Sommige vissers probeerden hun gevonden visgronden voor zich te houden. Op een dag hoorde hij twee broers tegen elkaar praten over een visrijk gebied. Romeo riep over de radio om gegevens. Niemand antwoordde. Door hen te peilen met de 'direction-finder' heeft hij hen toch gevonden.

Nieuwe visgronden exploreren moest gebeuren met vijftig procent inzicht en vijftig procent geluk. Het zoeken gebeurde op een primitieve manier. De kapiteins zochten diepere geulen op. In de ene zat vis, in de andere niet. De visrijkste zeebodems bestonden nogal dikwijls uit leisteen. Visgebieden vonden de vissers op een volgende reis terug door bijv. vanaf een herkenningspunt op de kust recht in zee te stomen, twee geulen te passeren en in de derde te vissen omdat je wist dat daar veel vis aanwezig was. Toen Romeo op de 0.85 voer heeft hij veel samengewerkt met **Leo De Leye** die de 0.90 kommandeerde. Ze visten samen, kruisten elkaar en peilden 's middags op de zon. Zo brachten ze heel was visgronden op kaart.
Alhoewel zeeduivel weggegooid werd, bracht Romeo toch elke reis een partij mee voor het Hotel Métropole te Matadi. De patroon verwerkte ze en plaatste ze op het menu als 'coquilles St.-Jacques'.

Russen

Meestal bezorgden de Russische vissers je geen last. Het waren wel grote treilers die je uit de weg moest blijven. Bijna nooit kreeg je er kontakt mee. Eénmaal vroeg een Russische kapitein, tijdens slecht weer, of hij in de loefzijde van de 0.85 zijn bilges mocht leegpompen. Romeo had de indruk dat hij eerder kwam kijken hoeveel vis er op zijn dek lag. Alléén met het Russische vissersvaartuig de 'Pelikaan' had hij een vriendelijke verstandhouding : de schippers hielpen elkaar door het aanwijzen van vislokaties. Soms moest ge toch van u kunnen afbijten. Een voorbeeld : een aantal treilers probeerden hem weg te pesten. Hij was met de 0.85 alléén aan het korren toen een viertal Russische treilers hem insloten. Romeo liet zich niet doen en treilde verder aan dezelfde snelheid. Hij kwam zò dicht bij de treiler dat zijn achterste touwen die het net vasthielden tegen de boeg van de 0.85 botsten. De beide schippers keken elkaar aan vanuit hun brugvensters; net een duel. Romeo was toen vast besloten zijn tegenstander te rammen als het nodig bleek. De Rus voelde waarschijnlijk dat hij aan Romeo geen partij had. Op een teken wonden alle vaartuigen hun net binnen en vertrokken.

Typisch

Om de zaken te laten ronddraaien moest je van alle hout pijlen kunnen maken. Op de 0.323 waren de twee diepmachines kapot. Een vaartuig bracht een derde mee. Ook die werkte niet. Jean Michiels maakte van de drie één goede.
Tijdens de traverse terug naar huis werden de vaartuigen proper gemaakt. Elke zwarte kreeg zijn taak. De emmer zeepsop werd klaargemaakt onder toezicht van de schipperdie erop toekeek of er niets gejat werd. Tijdens een kontrole op de 0.85 ging Romeo af op een mazoutgeur. In de mess ontving een zwarte matroos de schipper met een brede glimlacht : "*Kapitein, het blinkt, hé.*" En of het blonk. De matroos had gezien dat zijn schipper vol lof was over blinkende wanden. Hij had de mess volledig gepoetst met mazout.
Alhoewel er bakpannen aan boord waren



Romeo Rau en Marcel Vermoote, de nestor van de Kongovisserij, op de O.323

hadden veel zwarten daar nooit mee leren omgaan. Om vis te bakken namen ze ijzeren kastdeurtjes en gebruiken deze als bakplaten.
Anderzijds waren ze zeer spitsvondig. Als de mazoutkachel, waarop het eten werd klaargemaakt, defekt was en de blanke vissers koffie en 'spek en eiers' aan hun neus zagen voorbijgaan, werden ze onverwacht toch bediend. Op het achterdek installeerden de negers een ijzeren vat met kapotte visplanken en een rooster en kregen het op die manier toch voor elkaar eten te bereiden. De technologie ging dikwijls boven hun petje, maar met simpele middelen kregen ze alles voor elkaar.
Op ht einde van zijn verblijf werd visgerief schaars. Hele stukken net moesten ze zelf maken. Eens probeerde de direktie hem zelfs in zee te zenden zonder kuils.
Toen Romeo, eind 1972, een Zairees kontrakt aangeboden kreeg waarbij hij slechts de helft van zijn loon mocht overbrengen naar België, was voor hem de kous af. "*Meer verdienen kan, minder niet.*" Romeo Rau kwam terug naar Oostende om er te varen met de 0.324 'Raphaëlle-Gabriëlle'.

Daniel Pots

LIFERAFT SERVICE CENTER

S.K.B.

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

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



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

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

ERKEND SERVICE STATION

VOOR VEILIGHEID 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)

Het worden (alweer) zeer drukke dagen

Aktiviteitenkalender voor de vissers

APRIL
1-30 Bredene en de middenkust in oude kaarten, tentoonstelling in Turkeyenhof, Zegelaan te Bredene
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
24-26 'Sasmex '90', safety at sea & marine electronics exhibition & conference in Londen.

MEI
7-9 'Salmon '90' in Trondheim (N), interantionale konferentie over marktontwikkeling voor zalmproducenten.
11-19 Herdenkingsreis van Belgische vissersfamilies naar Fleetwood.
12 Visserijdag in Lauwersoog.
13 Bedevaart naar visserskapelletjeBredene.
18 Viering '50 jaar verzekeringsmaatschappij/ rederscooperatieve Hulp in Nood' in Kursaal Oostende
19 Vlaggetjesdag in Scheveningen.
23 Eerste verkoop 'Hollandse Nieuwe'
24-27 International Fishing Fair, Mariculture Exposition and Sea Products Show in Ancona (Italië)
31 Opening 'Week van de landbouw en de visserij' in Nieuwpoort.

JUNI
1-6 Week van de landbouw en de visserij in Nieuwpoort
2 Tweejaarlijkse "Visserijdag in IJmuiden
2 Opendeurdag Stedelijke Visserijschool 'John Bauwens' te Oostende.
4 Vissershulde in Nieuwpoort en huldiging verdienstelijke reders.
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
9 Folkloristisch vissersfeest in Koksijde (18 uur).
10 5de Festival van het Visserslied in Heist ('t Boerenhof)
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)
23 Brixham trawlerrace.
23-24 41ste garnaalfeesten in Oostduinkerke.
24 'Garnaalstoet' in Oostduinkerke (vertrek 16 uur).
30 Verkiezing 'Ambassadrice van de Zeebrugse vis' in het Gemeenschapshuis te Zeebrugge.

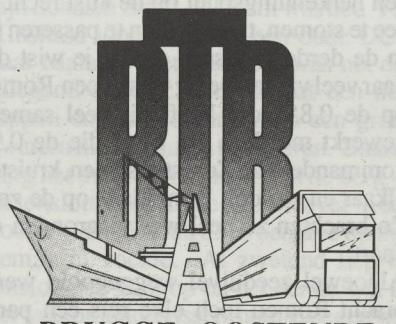
JULI
1 Zeewijding in Oostende
6 Folkloremarkt op het binnenpark van het Visserijmuseum te Oostduinkerke (elke vrijdagavond in juli en augustus).
8 Zeewijding in Zeebrugge en de 'dag van de Zeebrugse vis'
13 Folkloremarkt Oostduinkerke
15-30 Tentoonstelling in het visserijmuseum Oostduinkerke over '15 jaar visserijmuseum.'
17 Vissersmis en bloemenhuldehulde in St.-Antoniuskerk, Vuurtorenwijk Oostende (10 uur)

AUGUSTUS
3 Aankomst "Cutty Sark Tall Ship Race" in Zeebrugge
3 Folkloremarkt Oostduinkerke (elke vrijdagavond in augustus).
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 (met O.-L.-Vrouweprocessie) in Heist.
21-24 'Seafood Asia' in Singapore.

SEPTEMBER
4-7 'Aquaculture International', internationaal kongres en tentoonstelling in Vancouver, Canada
4-7 'Baltexpo', internationale scheepvaarttentoonstelling in Danzig (Polen).
10-15 World Fishing Exhibition in Vigo (Spanje)
11-12 'Vis 90', visserijvakbeurs in de Stanehal, Den Haag (Nl)
12-15 'Deutcher Fischereitag' in Coburg. Jaarlijkse bijeenkomst van de Duitse visserijverenigingen.
19-23 "Icelandic Fisheries Exhibition 1990" in Reykjavik (Ijsland)

OKTOBER
7 Vissersbedevaart van Blankenberge naar Meetkerke
10-15 'Agrifish' in Muscat (Oman), vakbeurs.
11-14 "Acquacoltura", 5de tweejaarlijkse vakbeurs voor viskultuur in Verona (Italië)
17-18 'Engineering for Offshore Cage Farming' in Glasgow (GB), installaties voor viskwekerijen.

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.)

WEST VLAANDEREN

Meer ferry-verkeer in "Euro-region"

De toeristische diensten van West-Vlaanderen (Westtoerisme), de Franse departementen Nord en Pas-de-Calais en het Britse graafschap Kent hebben de handen in elkaar geslagen om de toeristische industrie in de "Euro-regio" nieuwe impulsen te geven. Bij dit grensoverschrijdend toeristisch verkeer zijn onvermijdelijk de Kanaalferries betrokken. Een eerste initiatief was alvast de toeristische workshop aan boord van de nieuwste Sealink-jumbo "Fantasia". Reisbureaus, touroperators, toeristische diensten uit binnen- en buitenland konden er kennis maken met de teoristische troeven van de "Euro-regio". Dat de ferry-maatschappijen de zaak van nabij volgen is duidelijk. Zij willen de Kanaaltunnel duidelijk een slag voor zijn door nu reeds aan klantenbinding te doen in afwachting dat de konkurrentieslag definitief wordt ingezet.

Rekordseizoen voor Kanaalferries?

Het passagiersverkeer op de Kanaalroutes belooft tijdens de Paasdagen en de komende zomermaanden bijzonder druk te worden. Nu reeds kregen de boekingskantoren bij de RMT in Oostende, Dover en P&O in Zeebrugge heel wat reservaties te verwerken. Voor de Paasvakantie liggen de boekingen nu reeds aanzienlijk hoger dan vorig jaar en de reservaties voor juli en vooral voor augustus lopen nog hoger op. Waarnemers menen over voldoende aanwijzingen te beschikken om nu reeds te voorspellen dat het toeristisch Kanaalverkeer dit jaar nieuwe rekordcijfers zal opleveren.

HEIST

In 1991 opnieuw een Visserijbeurs

In de jaren 60 pakte Heist enkele keren uit met een jaarlijkse visserijbeurs. Het initiatief hield echter geen stand. Bij de plaatselijke NCMV-afdeling gingen echter opnieuw stemmen op om de oude draad weer op te nemen. De middenstandsorganizatie wil nagaan of het doenbaar is om in maart 1991 opnieuw met een visserijsalon uit te pakken.

OOSTENDE

Kunsttentoonstelling in John Bauwens

Naar aanleiding van de open-deur-dag wordt op 2 juni in de Stedelijke Visserijschool "John Bauwens" een eendagstentoonstelling gehouden. Dit jaar wordt een groepexpositie op touw gezet voor leerkrachten van het stedelijk onderwijs. Het spreekt vanzelf dat gepensioneerde kollega's ook kunnen deelnemen. Kunstenaars die hieraan willen deelnemen kunnen contact opnemen met Decerf F.: 059/508574 of met het sekretariaat van de school : 059/704019. Aan de deelname zijn geen kosten verbonden. Om organisatorische redenen moeten geïnteresseerden hun deelname kenbaar maken voor 20 april 1990.

Grootste visschotel ter wereld

Leraar Eric Dekeyser en vishandelaar Ludwig De Dauw slaagden erin met hun echtgenotes en de steun van de cursisten visdetailhandel en vistraiteur het wereldrekord "grootste visschotel" te breken. Plaats van het gebeuren voor de bereiding in het Vormingsinstituut te Oostende, voor de uitstalling de grote hall van het vliegveld te Oostende.

HEIST

Diploma's



Op het einde van de maand februari werden opnieuw 5 nieuwe schippers ter visserij gediplomeerd aan de Zeevisserijschool te Herst. Acht kandidaten hadden zich ingeschreven. Eén diende voortijdig af te haken en twee slaagden niet in het examen.
Volgende leerlingen slaagden als schipper ter visserij : De cuypere Stefaan, Desmidt Jan, Derudder peter, Vantorre Chris en Dewulf Wim.

KNOKKE

Zeevisserijdagen

In Knokke staken de heren Pollet, Derudder, Desutter, De Vocht en Pieters de voeten onder tafel en kwamen nadien op de proppen met het idee er op 6 en 7 oktober de eerste zeevisserijdagen te organiseren.
In het Knokse casino kunnen alle bedrijven die rechtstreeks of onrechtstreeks met de visserij te maken hebben deelnemen aan een tentoonstelling. Tijdens dezelfde dagen zullen bussen naar de Zeebrugse vismijn worden ingelegd waar alvast een resem attrakties gepland worden. Er wordt gedacht aan een heuse namaakveiling, het konsumeren van terplaatse gefileerde vis, het bezoek aan een vissersvaartuig en een tentoonstelling van levend-verse exemplaren Noordzeevis.
Wijzen we er tenslotte nog op dat de Visserijschool van Heist haar opendeurdagen op dezelfde dagen houdt.
Wie daarover meer wil weten kan telefoneren naar 050/51 16 05.

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

HEIST

Platina bruiloft van visserspaar

Gewezen reder-visser Theodoor Neyts (96) en Germaine Haesebrouck (91) uit de Pannestraat 62 in Heist vierden vorige maand de 70ste verjaardag van hun huwelijk dat op 12 maart 1920 plaats greep. De jubilaris zat op 12-jarige leeftijd als *"lavertje"* samen met zijn vader Louis aan boord van het zeilschip H.17 van Jan Vantorre. Later kwam hij terecht op de H.6, H.57, H.40 en enkele andere vaartuigen. In 1927 verwierf hij de H.29 Franciscus-Xaverius van de weduwe Bernard als eerste vaartuig. Als reder bezat hij na de oorlog de houten vaartuigen Z.465, Z.501 en Z.526. Later de Z.547 Saturnus. Tot in 1972 beschikte hij met de stalen Z.527 Mercurius over een eigen vaartuig.

ZEEBRUGGE

"Ambassadrice van de Zeebrugse vis"

Het "Feestkomitee Zeebrugge" organiseert op zaterdag 30 juni de eerste verkiezing van de "Ambassadrice van de Zeebrugse vis" in het Gemeenschapshuis te Zeebrugge. Belangstellenden kunnen uiterlijk tot 15 mei hun kandidatuur indienen. De verkiezing, waaraan waardevolle prijzen verbonden zijn, staat open voor leden van het vrouwelijk geslacht die op 30 juni de leeftijd van 18 jaar hebben bereikt. Zij moeten de Belgische nationaliteit bezitten, in de provincie West-Vlaanderen wonen, Nederlandstalig zijn (met notities van de Franse taal) en bereid zijn aan een eventuele preselektie op zaterdag 26 mei deel te nemen. Inschrijvingen vergezeld van een kopie van de identiteitskaart worden ingewacht bij Mr. D. De Ketelaere, Evendijk Oost 103, 8380 Zeebrugge.

OOSTENDE

Geen boatshow in "docklands"

De verlaten werkhuizen rond het Houten Vlotdok, vorig jaar verworven door het Media Center, zullen niet als kader dienen voor de "Ostend International Boat Show '90" die in september was gepland. Concessiehouder Jean-Pierre Cobbaert heeft nu officieel toegegeven dat de eerste grote watersportbeurs in Oostende er niet komt. Als reden wordt opgegeven dat medewerking van de overheidsinstanties uitblijft en dat de gebouwen fel te lijden hadden onder de aanhoudende stormen van de voorbije weken. De loodsen blijven voorlopig dienen als opslagplaatsen voor het materiaal van het Media Center, dat trouwens grote waterschade opliep door de geteisterde daken.

MARIAKERKE (BIJ GENT)

"Kunstmap over de zee"

Naar aanleiding van het verschijnen van de film over de kunstenaar Oscar Bonnevalle : "Verbeelding zonder Grenzen" heeft het Willemsfonds Mariakerke-Wondelgem een map uitgegeven onder het thema "de zee".
Bonnnevalle vertoeft als rasecht Gentenaar zeer vaak in Oostende. Niet verwonderlijk overigens : de zee speelt in zijn werken een zeer belangrijke rol. De oerkracht van de zee, het dansen van de vissersschuiten op de golven, het harde bestaan aan boord van die vaartuigen, dat alles inspireert de kunstenaar de laatste jaren meer en meer. Twee jaar geleden tekende hij als gerenommeerd postregelontwerper zes zegels met de zee als thema.
De map bestaat uit 15 zwart/wit tekeningen met beelden uit het leven langs de visserskaai, vissersschepen, paardevissers, het Oostendse staketsel, standrekreatie...
Een maritiem gedicht van Paul Snoek en Emile Verhaeren openen de map waarvoor Bert Peleman het voorwoord schreef.
Deze map kan besteld worden door storting van 300 fr. (+ 50 fr. verzendingskosten) op rekeningen. 890 - 3640409 - 30 van het Willemsfonds Mariakerke-Wondelgem, 9000 Gent.

DE PANNE

Cousinage De Panne-Duinkerke-Dover

Vorige maand ondertekenden drie historisch verbonden D-kustplaatsen een grensoverschrijdend charter over een toeristisch-kulturele *"cousinage"*. Het initiatief kadert in het Europees jaar van het toerisme waarbij de gemeenten De Panne, Duinkerke en Dover toenadering beogen. Tussen De Panne en Duinkerke ontstond enkele jaren terug al een vorm van samenwerking. De uitbreiding van de *"cousinage"* heeft veel te maken met de jaarlijkse herdenking van de *Dunkirk Veterans* die dit jaar voor de vijftigste keer plaats grijpt. De samenwerking zal op diverse vlakken tot uiting komen, onder meer door de uitgave van een gemeenschappelijke toeristische brochure. Volgende zomer kunnen de vakantiegangers aan de kust gebruik maken van gegidste uitstappen naar Dover en Kent terwijl de Britten volgende maand naar de shoppingweek in De Panne worden gelokt. De veerdiensten van Sally Line (Duinkerke-Ramsgate) spelen in op de initiatieven van de cousinage-gemeenten.

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

Jan Corneillie : "vissers zijn eerlijke mensen met een enorme werkkracht."

Vissers die een pastoor op de kaaimuur troffen op het moment dat ze het zeegat kozen, vertikten het uit te varen want rampspoed kon nu niet meer uitblijven. (Wij laten het in het midden of dit inderdaad het geval is. Op de redaktie denken sommigen van wel en anderen dan weer van niet.) Uitzondering werd in elk geval gemaakt als Jan Corneillie op staketsel of kaai toefde bij de afvaart naar de visgronden. Dat deze "binnenlander" door onze Vlaamse kustvissers aanvaard werd hoeft geen verder betoog. Trouwens wie Corneillie in zuidwester verpakt, inclusief grijsgeruite sjaal en oorring, plant meteen een waterproof visserstype neer. Korte benen schragen een geblokte romp en vanonder de wegebbende witte borstelkuif observeren, in het bolronde gelaat, goedlachse fonkeloogjes de menselijke bedrijvigheid. De zee, de vissers en Jan. Een gezouten verhaal.
Als alle spreekwoordelijke wegen dan al naar Rome lopen, dan leiden Gods wegen voor sommigen toch naar zee.
Verder is het duidelijk dat de grote rol die visserijaalmoezeniers gespeeld hebben nu toch wel aan het verminderen is. De tijden zijn veranderd, de mensen zijn veranderd.
Vandaag krijgt u van ons een interview met de laatste der grote visserijaalmoezeniers.

Driemaal is scheepsrecht

Jan Corneillie, een raszuivere Roeselarenaar, snoof voor het eerst het jodium in zijn kinderjaren tijdens de jaarlijkse familieuitstapjes. De zee als dekor van spaarzaam toebedeeld vooroorlogs kindergeluk. Een speels kabbelende zee, altijd vlak, altijd zon. Zo herinnert zich Corneillie zich de ééndagstrips naar de kust. *"Tijdens de oorlog was het natuurlijk afgelopen met die uitstappen en het enige kontakt met de zee waren nu de kilo's haring die op het dagelijks menu prijkten. Wij hebben er gegeten, veel gegeten, zonder dat wij ook maar beseften welke zware arbeid het anderen kostte om die vis aan land te brengen en hoe gevaarlijk hun job in die oorlogsperiode was toen de zee letterlijk bezaaid lag met mijnen. Velen hebben daar de strijd voor de dagelijkse vis met hun leven moeten bekopen. Pas later echter ben ik dat maar bewuster beginnen te beseffen."*
Als ovenvers priester gaat het in 1854 voor de twee keer zeewaarts. Jan Corneillie staat nu zeven jaar als "Boule" voor de 4de moderne in het O.L. Vrouwecollege te Oostende. En hoewel de zee-uit-zijn-jeugd in eindeloze deining verder klotst, komt hij nu een paar zeldzame keren geweldig onder de indruk van die brok natuurgeweld. *"Ik herinner het mij nog zeer goed, het was een paar dagen*



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)

voor kerstdag 1954, ik was pas een paar maand op het college, toen ik samen met een paar collega-priesters naar de storm ging kijken op de zeedijk. Ik was er echt geweldig van onder de indruk. Zo had ik de zee nog nooit meegemaakt."

Onverwacht

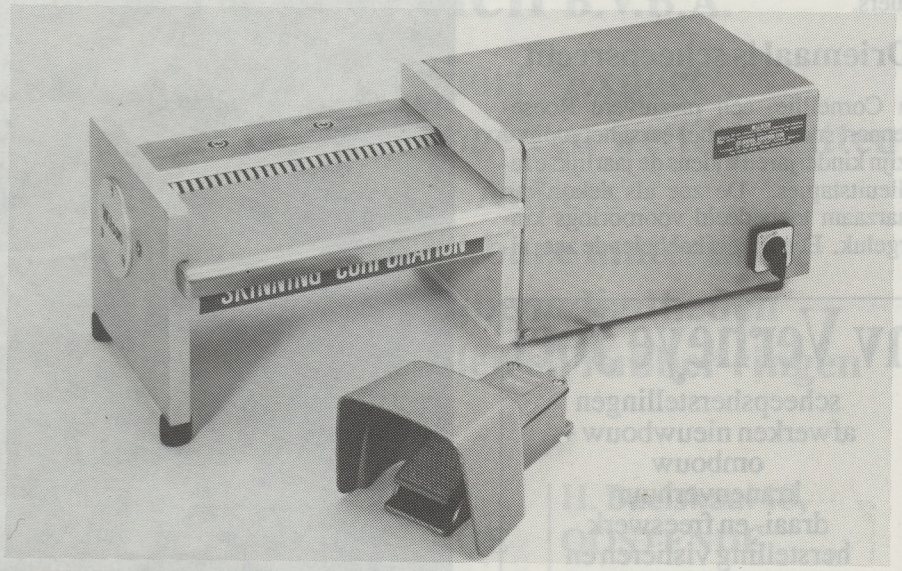
En van dan af gaat die zee meer en meer binnensijpelen in zijn leven. "Zo herinner ik mij nog goed de jaarlijkse zeewijdingen waar wij met de oudste collegeleerlingen de "groep der apostelen" vormden. Een ander beeld dat uit die dagen blijven hangen is, was het doordringend schrille schreeuwen, tot binnen de beslotenheid van het klaslokaal, van de viswijven die met hun stootkarren door de straten trokken." "*De garnaal kostte toen 20 fr.*", weet de nuchtere Corneillie nog. "*Tijdens de vrije middagen wandelden wij ook veel langs strand en zee en staken dan met een jol, geroeid door een oud-visser, de havengeul richting Bredene over. En als K.S.A-proost kwam ik wel eens met de groep in de bedrijvigheid van de vismijn terecht. Ook de jaarlijkse schoolbedevaart naar het Visserskapelletje van Bredene maakte op mij een diepe indruk.*"
Toch komt zijn benoeming, in 1962, tot aalmoezenier van de visserij verrassend onverwacht. Maar na een paar keer slikken aanvaardt hij zijn nieuwe herderlijke opdracht en bouwt hij voor de derde keer (nu aan een direkte) konfrontatie met de zee en zij die er moeten van leven. De school wisselt hij voor de kaaimuur; de jolige en overmoedige jeugd voor de realistisch en hard zwoegende volwassenen. Wiskunde, fysika en godsdienst moeten plaats ruimen voor het ongekruid en krachtig visserslatijn waarin het makkelijker vloeken dan bidden is. Hij vindt nu onderdak in "El Mar" aan het St.-Petrus en Paulusplein. Naast de visserij krijgt hij er tot in 1978 ook nog het direkteurschap van de Vrije Visserijschool Paster Pype bij. "*Ik heb daar als bleu in het vak altijd de onbevooroordeelde steun van de leerkrachten gekregen*" herinnert Corneille zich nog. Maar het direkte kontakt met de vissers blijft de hoofdmoot van zijn opdracht. Hij trekt meteen kaaiwaarts en presenteert zich op de aangemeerde visserschepen. Pas is het eerste bezoek afgehaspeld of men wist aan het andere klaaieind al dat de nieuwe "paster" in aantocht was. "*Ik ben door die mensen, hoewel de visserij mij tamelijk vreemd was, op een joviale manier ontvangen geweest. Vissers zijn vertelgrage luiden en je moet tijd maken om naar hen te luisteren, achter hun robuuste en ongezuiten taal schuilt een diepe levenservaring en wijsheid.*"

Onheilsbode

Pas een paar weken in funktie ervaart Corneillie dat de zee niet alleen geeft maar ook neemt. Het zoveelste vissersdrame laat alleen weduwen en wezen achter.
Weer eens waren vissers "op zee gebleven". Het vluchtige van een krantebericht krijgt in het vissersmilieu de proporties van bodemloos verdriet en oprecht meegeleefde tragiek. "*Die rampen gebeuren telkens zo onverwacht hé. Soms midden in de zomer bij windstil en helder weer. Bij storm en ontij gebeurt er dan (gelukkig maar) niets.*"
Jan, die wel beseft dat hij veelal als onheilsbode de droeve mare bij de familie brengen moet, regelt zijn huisbezoeken nu meestal zo dat hij aan de bel hangt als de visser zelf thuis is; anders slaat bij de familie de schrikt direkt om het hart als ze hem voor de deur zien en denken zij meteen het ergste. "*Eens kon ik een familie melden dat hun vader en man als enige het vergaan van het vaartuig had overleefd. Welnu ik heb hemel en aarde moeten bewegen om hen daarvan te overtuigen. Ze zagen mij komen en dus moest er wel iets ergs gebeurt zijn.*"
"*Als aalmoezenier breng je niet alleen*

SKINNING CORPORATION

DE BETERE VISONTHUIDMACHINE



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

Vraag vrijblijvend een demonstratie

SC 211

PIETER KEES STEEN SR.
CONSTRUCTEUR EN TECHNISCH ADVISEUR.

het droeve nieuws bij die mensen, je helpt en troost ze ook zoveel mogelijk en je begeleidt ze ook in het zakelijke : de paperassen, de verzekeringen, de voogdij over de kinderen, de begrafenisdienst. Ook al kennen die mensen de risiko's van het vak, het blijft toch telkens een ongelofelijke klap als een vader, een zoon, broer, verloofde of man op zee gebleven is... Komt daarbij nog de soms martelende onzekerheid als ze vermist zijn."

Druipende doop

Maar ook voor de blije scharniermomenten in het leven zoals geboorten en huwelijken weten ze Corneillies deur aan de De Smet de Naeyerlaan open en wie met problemen zit loopt er nooit tevergeefs langs. Niet zeldzaam zijn de keren dat hij 's nachts uit bed wordt gebeld door een visser die nog wat wil "klapn".
Maar vooral tijdens het "fieldwork" wordt het onderling vertrouwen en wederzijds respekt aangekweekt. Hij slaat het zelden over, dat dagelijkse babbeltje tussen wal en schip, tussen net en benne, tussen pot en pint, in de vismijn of in de belendende cafés. En vooral de doop van een nieuw vaartuig blijft een feestelijke piekgebeurtenis waarbij de aalmoezenier zich niet onbetuigd laat. Hij kwijt zich dan met zoveel wild enthousiasme van zijn taak dat menig aanwezige aan het overvloedig gekwispel een met de wijwaterkwast volwassen verkoudheid overhoudt en meer dan eens trokken zelfs de pas ingeslagen paasnagels krom toen Jan met windkracht-6 stem aan het zegenen sloeg. Voorwaar, er zullen zware stormen mogen aanzetten voor het scheepsdek nog zoveel water zal proeven als bij de doop.

De visser wordt ondergewaardeerd

"Vissers zijn vooral eerlijke mensen met een enorme werkkracht", bejubelt Corneillie zijn mensen, *"hun solidariteitsgevoel, hun durf en vakbekwaamheid zijn bijna spreekwoordelijk en wij moeten de zaken ook niet overtrekken als ze dan eens een pintje meer drinken voor de luttele tijd dat ze aan wal zijn."*
"Meermaals is Jan het zeegat met hen uitgevaren. *"maar, ik heb dat gestopt omdat"*... en hij verpakt met aanééngebreid uitvluchten meesterlijk de ware reden"... *omdat je dan zo lang weg bent van huis. Ik ben ook parochieherder van Onze-Lieve-Vrouw-Onbevlekt-Ontvangen (Hazegras, Oostende), ofwel loop je toch maar in de weg aan boord en daarbij... (er volgt een geladen stilte, alsof hij op het punt staat een biechtgeheim prijs te geven)... ik ben altijd zeeziek."*
"Hoe belangrijk de visserij wel is ? De visser is de meestal ongekende en ondergewaardeerde leverancier van een erg gezond voedsel. In ekonomische termen uitgedrukt kunnen wij stellen dat wij hier te doen hebben met een exclusief Westvlaamse onderneming van zo'n duizend man die hun produkten aan wal brengen ten koste van zware arbeid, tegenslag en soms ook menselevens."
Bijgeloof in de visserij, er zijn boeken over te schrijven.
Corneillie : *"Je treft het veel minder aan bij de jonge generatie en zelfs bij de ouderen slijt het weg. Maar het is volgens mij wel eigen aan de job. Het direkte kontakt met de natuurelementen, de lange tijd dicht op elkaar leven : angsten en gevoelens kregen hun neeerslag in allerlei spreuken en zo kregen veel dagelijkse gebruiken en voorvalletjes na verloop van tijd een bijna transcendente waarde. Bij de ouderen tref je ook wel een diepere geloofsovertuiging; de jongere vissers leven in dat opzicht oppervlakkiger maar dat is een fenomeen dat eigen is aan onze hedendaagse jeugd, denk ik."*

Jonge bemanning

Het bezwaarde ons al lang, de vraag brandde al weken op onze tong. Nu of nooit dus :*"Kan de aalmoezenier zwemmen ?"*, een tegelijk begrijpende en smakelijke lach. Corneillie : *"Jazeker maar ik begrijp uw vraag. Veel oudere vissers kunnen niet zwemmen omdat ze van oordeel zijn dat als je over boord gaat je toch gedoemd bent om te verdrinken en dat je dit stervensproces dus niet nodeloos moet rekken door doelloos rond te zwemmen. Gelukkig leert de nieuwe lichting nu wel zwemmen in de visserijscholen"*.
Een trend waar je niet naast kunt kijken in 25 jaar visserijleven. Corneillie : *"Da's de sterke verjonging van de bemanning. Het is opmerkelijk maar er zijn nog weinig oude vissers. Men verdient nu meer dan vroeger en men kan dus vroeger beginnen genieten van de bijeengespaarde centen of eventueel een rustiger job aan wal zoeken. En gelukkig zijn de schepen in de laatste jaren technologisch zo verfijnd gebouwd dat het werk en het komfort aan boord er met grote sprongen op vooruit gegaan is. Maar hoe je het ook draait of keert een groot deel van de vissers kiezen voor de stiel omdat het hen "in "t bloed zit". Ze moeten varen. Komt daarbij natuurlijk de drang naar avontuur en het waarderen van de vrijheid en volle natuur en ook, die wil werken kan uiteindelijk een mooie frank verdienen."*
Over 2 jaar lonkt de pensioenleeftijd. Maar pensioensparen is kennelijk aan hem niet besteed. Hij investeerde in vissers en in de geborgenheid en gezelligheid die hij vooral bij de vissersfamilies aantreft.

Marc Loy

OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene
32.08.08
TAXI
Bredene Oostende

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

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

Getijden April (1)

datum	hoog water uur(3)	hoogte in m. (2)	laag water uur(3)	hoogte in m. (2)
V rijdag 6	12.00	457	06.01	100
	------	----	18.31	112
zaterdag 7	00.20	446	06.54	077
	12.43	494	19.11	095
zondag 8	01.00	469	07.33	062
	13.20	494	19.43	081
maandag 9	01.33	487	08.05	052
	13.54	504	20.15	067
dinsdag 10	02.09	501	08.39	043
	14.30	510	20.50	055
woensdag 11	02.45	508	09.13	039
	15.01	509	21.26	051
donderdag 12	03.18	508	09.48	042
	15.33	502	22.03	057
vrijdag 13	03.46	501	10.20	054
	16.01	490	22.37	071
zaterdag 14	04.15	492	10.48	071
	16.30	476	23.03	088
zondag 15	04.41	482	11.15	089
	17.00	460	23.30	104
maandag 16	05.13	468	11.45	108
	17.35	439	-------	-----
dinsdag 17	05.52	446	00.05	120
	18.20	412	12.28	128
woensdag 18	06.45	416	00.58	137
	19.30	384	13.30	148
donderdag 19	08.20	392	02.26	147
	21.11	378	15.07	154
vrijdag 20	10.01	401	03.50	137
	22.30	403	16.26	139
zaterdag 21	11.05	434	05.09	112
	23.28	441	17.37	114
zondag 22	11.52	468	06.15	078
	------	----	18.30	085
maandag 23	00.11	478	07.01	048
	12.35	497	19.15	061
dinsdag 24	00.52	508	07.45	025
	13.15	518	19.58	041
woensdag 25	01.31	532	08.26	011
	13.56	530	20.43	028
donderdag 26	02.13	545	09.09	009
	14.37	531	21.28	024
vrijdag 27	02.56	547	09.54	018
	15.22	522	22.13	030
zaterdag 28	03.39	538	10.37	040
	16.09	503	23.00	045
zondag 29	04.30	519	11.22	068
	17.05	480	23.50	065
maandag 30	05.33	495	12.09	100
	18.15	457	-------	----

(1) Op basis van de waterstanden te **Oostende**. Benaderend uur van **hoogwater** te **Nieuwpoort** : 0h12 vòòr Oostende; te **Zeebrugge** : 0h19 na Oostende

Benaderend uur na **laagwater** te **Nieuwpoort** : 0h02 vòòr Oostende; **Zeebrugge** : 0h08 na Oostende

(2) t.a.v gemiddelde laagwaterspring te Oostende

(3) Zomertijd & MET (Midden Europese Tijd)

Vlootwijzigingen

Verandering van eigendom:
O.20 GOEWIND, eigendom BVBA Goewind, Vismijn 71, 8400 Oostende, tel. 059-80.85.84.
Zeebrief: 9.1.90
Inbouw andere motor + wijziging tonnemaat:
Z.5 Drakkar, eigendom NV Suzy, Burg. Kapellestraat 54, 8340 Damme.
Motor ABC, 662 kW, 900 pk, bouwjaar 1982, Bt. 210,87.
Zeebrief: 15.1.90
Verandering van eigendom
O.211 CHRISTOPH, eigedom BVBA Christoph, Langestraat 6, 8400 Oostende, tel. 059-80.46.85.
Zeebrief: 2.2.90
- Verandering van eigendom en naam:
O.32 VICKY wordt O.32 JESSICA, eigedom Desmit Lorenzo, Langestraat 108, 8400 Oostende.
Zeebrief: 12.2.90
Z.30 WESTHINDER wordt Z.30 EOS, eigendom BVBA Rederij Aurora, Kapellaan 24, 8390 Knokke-Heist, tel. 050-60.94.52.
O.500 DE HOOP wordt O.500 VIKING, eigendom BVBA Alco, Ringlaan Noord 65, 8420 De Haan, tel. 059-23.49.34.
Zeebrief: 20.2.90
- Adresverandering:
Z.63 THALASSA, eigendom BVBA Moby Dick, Acht Meilaan 17, 8390 Konkke-Heist, tel. 050-51.49.05.
- Verandering benaming onderneming:
Z.186 SHANNON, eigendom BVBA Firma Crevits Louis en Zonen, Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege.
Z.97 CLEOPATRA, eigendom BVBA Jakoba, Heiststraat 217, 8380 Zeebrugge.
- Inbouw nieuwe motor:
N.575 FRANCINE, eigendom Beuckels Charles, Nieuwpoortsesteenweg 165, 8460 Koksijde.
Motor Cummins 300 pk - 221 kW, bouwjaar 1988.
Zeebrief: 15.2.90
O.64 BLACK-JACK, eigendom Smessaert Josephine, Visserskaai 31, bus 4, 8400 Oostende.
Motor Scania 195 pk - 143 kW, bouwjaar 1990.
Zeebrief: 23.2.90

Samenstelling van de Belgische visserijvloot
Cijfers per 1 januari 1990 (1)

A. ZEEVISSERIJ

Kategorie (4)	aantal	EPK	BT
OOSTENDE			
I	12	2.461	338
II	17	4.197	876
III	20	8.230	2.107
IV	11	10.074	2.728
V	0	0	0
TOTAAL	60	24.962	6.049
% vloot	29	23.42	23.77
ZEEBRUGGE			
I	1	195	31
II	27	7.001	1.519
III	41	19.595	5.044
IV	37	40.920	9.472
V	0	0	0
TOTAAL	106	67.711	16.066
% vloot	52	63.52	63.14
NIEUWPOORT			
I	6	1.669	162
II	14	3.879	854
III	13	4.962	1.348
IV	1	1.200	264
V	0	0	0
TOTAAL	34	11.710	2.628
% vloot	16.5	10.99	10.33
BLANKENBERGE			
I	1	135	29
II	1	300	69
III	0	0	0
IV	0	0	0
V	0	0	0
TOTAAL	2	435	98
% vloot	1	0.41	0.39
ANDERE (2)			
I	0	0	0
II	1	275	41
III	1	296	94
IV	0	0	0
V	1	1.200	469
TOTAAL	3	1.771	604
% vloot	1.5	1.66	2.37
TOTAAL ZEEVISSERIJVLOOT			
I	20	4.60	560
II	60	15.652	3.359
III	75	33.083	8.593
IV	49	52.194	12.464
V	1	1.200	469
TOTAAL	205	106.589	25.445
% vloot	100	100	100

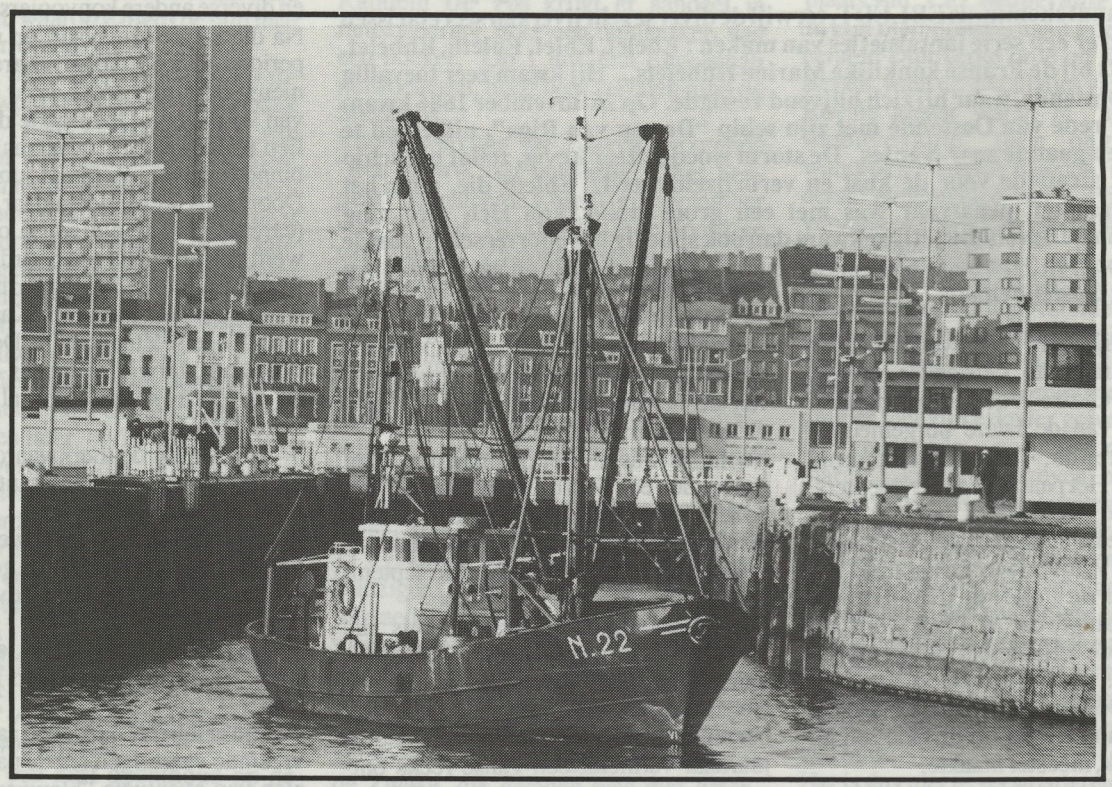
B. SCHELDEVISSERIJ (3)

I	7	848	143
II	4	1.187	229
III	1	300	96
IV	0	0	0
V	0	0	0
TOTAAL	12	2.335	464

(1) Ondertussen zijn al enkele veranderingen ingetreden die terug te vinden zijn in de "Maandelijkse Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen" van januari en februari die hierboven (vlootwijzigingen) terug te vinden zijn.
(2) BOU.24, BOU.319 en K.13
(3) Vaartuigen die tot aan de oude buitengaatslijn (Schelde estuarium) of alleen binnengaats mogen vissen: A.2, A.9, A.18, BOU.4, BOU.6, BOU.7, BOU.10, BOU.11, BOU.28, BOU.119, K.8 en R.21
(4) I = -35 BT; II = 35-70 BT; III = 70-180 BT; IV = 180-400 BT; V = + 400 BT

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

N.22 'Zeester'



Slecht gullenseizoen achter de rug

BOUWJAAR: 1963

WERF: Van de Sande (Breskens)

TYPE: stalen kusttreiler

UITRUSTING: boomkor— en spanvisserij

TONNAGE: 34,13 BT

LENGTE: 19,00 m

MOTOR: Cummins, bj 1987

VERMOGEN: 294 pk (216kW)

EIG.: Rathé en Puystiens PVBA (Nieuwpoort)

Na een korte onderbreking wordt deze reeks hervat. Voor de vierde keer sinds deze serie loopt komt een Nieuwpoorts vaartuig aan bod. Aangezien de ouderdom van de schepen een logisch uitgangspunt is baart het geen verwondering dat de keuze nu op de N.22 'Zeester' viel. Nog vier andere Nieuwpoortse vaartuigen hebben een bouwjaar dat voor 1964 ligt (N.45, N.88 - ondertussen Z.88 -, N.590 en de ex-O.555). Behalve de "nieuweling" kwamen zij reeds aan de beurt.

De Zeester is van Nederlandse oorsprong. Het vaartuig werd gebouwd in 1963 bij de Gebroeders Van de Sande in Breskens. De kotter kwam in de vaart als BR.24 'Annie' van de rederij A. Fenijn uit Breskens. Na zeven jaar kocht Oostendenaar Edgard Eerebout (toen eigenaar van de O.19 'Norbert' en tot eind vorig jaar van de O.20, nu nog reder van de O.100) het vaartuig ter vervanging van zijn houten schuit van 75 pk. De verkoop greep plaats op 5 maart 1970 en eenmaal de zeebrief in orde kon het schip met zijn 150 pk als O.22 'Norbert' aan de slag. Na negen jaar deed Edgard Eerebout het vaartuig van de hand aan de PVBA Rathé en Puystiens uit Nieuwpoort. Omgedoopt tot N.22 'Zeester' moest het schip nu instaan voor de broodwinning van de nieuwe eigenaars Alain Rathé en William Puystiens. Vader Jules Rathé zaliger trad op als zaakvoerder van de vennootschap. Toen Jules en zijn zoon in juli 1986 de kleine Eurokotter N.75 'Sarvy' in de vaart brachten (voor de rederij Cardijn) deden de Rathés afstand van hun aandeel in de N.22 die nu volledig aan het echtpaar William Puystiens toebehoort.

De 36-jarige Nieuwpoortenaar vaart nu tien jaar met de Zeester. Als 15-jarige verliet hij de Nieuwpoortse visserijschool om zijn eerste reis als scheepsjongen aan boord van de N.728 O.-L.-Vrouw van Lombardzijde van schipper-reder Roger Hoornaert mee te maken. Sindsdien is er niet alleen veel water door de Nieuwpoortse havengeul gestroomd maar werd William aangemonsterd op heel wat vissersvaartuigen. Leerschool als aspirant-schipper liep hij op talrijke Nieuwpoortse vaartuigen tot hij na bijscholing met zijn brevet van schipper-motorist op de N.715 Marcel van Maurits Depotter aanmonsterde. Vooraleer voor eigen rekening te varen zat William voor korte of langere periode op een achttiental Nieuwpoortse vaartuigen. Hij gaat er prat op dat hij nooit aan de deur werd gezet.

Als reder wordt hij uiteraard gekonfronteerd met de problemen waarvoor een bemanningslid zijn slaap niet hoeft te laten. Kustvissers hadden de laatste stormachtige weken nogal wat kopbrekens naast de vangstbeperkingen die voor iedereen gelden. De talrijke dagen visverlet bij zwaar weer, het slechte gullenseizoen en de zorg die een ouder schip met zich meebrengt houden iedere eigenaar bezig. Zo was de oorspronkelijke motor reeds tweemaal aan vervanging toen. In '83 kreeg de N.22 een Cummins van 270 pk en vijf jaar later een diesel van 294 pk. Wat de vissers het meest ergert is de aanwezigheid van de grote Nederlandse bokkentreilers voor onze kust. *"Terwijl wij bij acht beaufort moeten afhaken vissen zij er met hun 4.000 pk rustig op los. Als de storm is gaan liggen blijft er voor ons nauwelijks nog iets over. In deze toestand komt geen verbetering omdat er geen enkele vorm van kontrole is. Is die er toch eens dan zijn die snelle jongens al lang uit de twaalfmijlszone verdwenen"* is de bittere kommentaar die we al zo dikwijls te horen kregen. Ook William Puystiens is er van overtuigd dat de kustvisserij er niet zo goed voor staat. Ondertussen tracht hij er met zijn bemanning het beste van te maken. Als schipper is hij immers ook verantwoordelijk voor zijn matrozen Fernand Mussche en Robert Lavit en scheepsjongen Christof Vanhoutte. (gw)

Laurens Ebledt

Laurens Ebledt is een Duitser, geboren te Lübeck rond 1657. Hij spelt zelf zijn naam bij handtekening als EBLEDT, terwijl de diverse schrijvers en secretarissen van zijn tijd er een serie fantaisietjes van maken : Ebelet, Eblet, Ebleth, Ebbelet, Iblet en zelfs bij de Franse konklijke Marine Hubelets... Hij kwam zeer toevallig terecht te Oostende, waar hij zich blijvend vestigde. Op 26 november 1686 kwam hij vòòr de rede van Oostende met zijn schip "De zon van Riga", uitgereed te Hamburg en gaande naar Nantes. De storm woedde zeer hevig, zodat het schip van Ebledt strandde vòòr de kust en verbrijzeld werd. Ebledt die, naar het schijnt, nogal een praatvaar was met een grote mond, kon zich zeer vlug integreren in de bevolking. Hij bekwam dan ook spoedig het poorterschap van de stad Oostende, op 3 januari 1689, op tweeëndertigjarige leeftijd en werd aldus een volwaardig Oostendenaar.

Hij trad in het huwelijk met een rasechte Oostendse vrouw, **Claire Woelaerts**, familielid van de latere burgemeester van Oostende, **Pierre-François Woelaerts**. Het paar kreeg vier dochters, waarvan ene **Pétronille-Claire** in 1717 de beroemde kapitein **Jacques De Winter** huwde. **De Winter** was de kapitein van de "**Marqui de Prié**", de avontuurlijke oostindiëvaarder, die in 1719 werd gekaapt door de Hollanders op de kusten van Guinea. **De Winter** werd teruggevoerd naar Oostende door het kapersschip, de "**Commany**", waarvan hij zich zelf later, uit wraak, meester maakte.

We weten tamelijk weinig over de détails van de taken die Ebledt vervulde, maar de berichten uit die tijd laten wel veronderstellen dat hij een fameuze reputatie had, ook als compagnon van de beroemde **Paulus Bestenbustel**, met wie hij diende onder het bevel van Ridder **Forbin** in diens berucht Duinkerks eskader, na de val van Oostende in 1706.

Als goede zeeman waarschijnlijk werd hij in 1696 kapitein van een konvooischip van de Staten van Vlaanderen, wier archieven hem vermelden als kapitein van het konvooischip "**St. Jozef**", in de jaren 1696-1697, dus op het einde van de toenmalige oorlog met Frankrijk.

De vredestijd die volgde verklaart waarom we niet veel waardevols vernemen over hem op het vlak van de oorlog ter zee, tot in de jaren 1705, waar hij optreedt tegen de Anglo-Bataven die trouwens Oostende zullen belegeren, onder het opperbevel van de hertog van Marlborough, voorvader van onze **Churchill**.

Nochtans was het lot ons gunstig, want we vonden een boordjournaal van de "**St. Jozef**", dat destijds gepubliceerd door archivaris **Jos. De Smet** in "Neptunus", tijdschrift van de Zeemacht, van september 1971.

Dit boordjournaal verhaalt de reis van **Ebledt** met zijn fregat, de "**St. Jozef**", van 8 mei 1697, het schip zijnde een fregat met 10 stukken geschut 70 koppen bemanning. Het verhaal van het boordjournaal vermeldt een ganse reeks ontmoetingen op zee met andere Vlaamse kapiteins, zo konvooiers als gewone kapers.

Aldus signaleert het de aanwezigheid van de konvooiers **Paulus Bestenbustel** met zijn "**Coninginne van Spaengien**", **Antoon Cornelissen** op de "**Saint-Robert**", **Jakob Gerrebrantz** op de "**OLVrouw van Scherpenheuvel**", **Nicolaes Vercruysse** op de snauw "**Ste Anna**", **Michiel Mansvelt** op de "**Prince Electorael**", en van de kapers **Joannes Lindersen, Pieter De Mey, Norbert Terryn en Joannes Verhaeghe**.

Nog vòòr de kruistocht, waarover het ons bekende boordjournaal spreekt, was de "**St.Jozef**" reeds op kruisvaart vertrokken op 29 oktober 1696 om op 24 februari 1697 terug te Oostende binnen te lopen. De inventarissen van de konvooidienst meldden ter zake de aankomst van een veroverde prijs, twee dagen na de aankomst, op 26 februari 1697, terwijl reeds tussen juli 1696 en oktober 1696 nog verschillende prijzen werden genoteerd, genomen in compagnie met **Gerrebrantz** en diverse andere konvooiers.

Na die eerste kruisvaart en na een rustperiode van 65 dagen vertrok men opnieuw op 8 mei 1697, voor een periode van 94 dagen. Gedurende deze periode liep **Ebledt** slechts tweemaal een ‚haven binnen, Dover, nl. op 23 juni en 20 juli. Doorgaans werd toen aldaar "gecreynd" (caréné), d.i. gereinigd en opgefrist, en werd ook proviand aan boord genomen.

Er werd hoofdzakelijk gekruist tussen de Franse Kanaalkust (Kales, Kaap Gris Nez) en de Engelse Zuidkust (de Downs, North Foreland), terwijl eveneens de Vlaamse en de Zeeuwse kust vooral in het oog werd gehouden.

Welke zijn nu de merkwaardigste feiten die op de voor ons interessante kruistocht werden opgetekend ?

In de eerste plaats krijgen we het verhaal van herhaaldelijk jagen en gejaagd worden, zonder veel tastbaar gevolg voor de een of de ander.

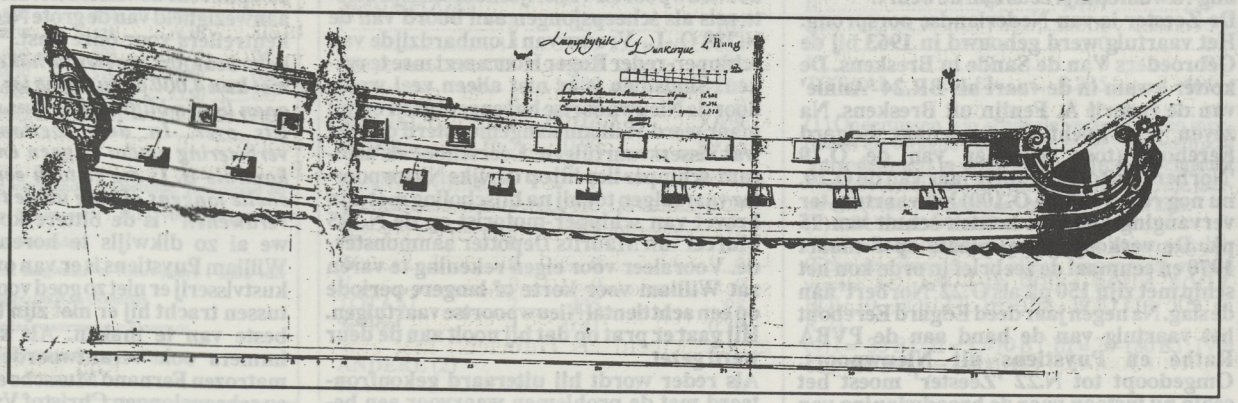
We krijgen wel details te lezen van de wijze waarop de konvooiers te werk gingen.

Zo zijn er talrijke bezoeken aan boord van vreemde vaartuigen om de papieren na te zien van eventuele "blauwers". **Ebledt** zelf begeleidt Oostendse kapers naar de haven van Oostende wanneer ze hun buit willen brengen. Herhaaldelijk blijven Vlaamse konvooiers en kapers enkele dagen samen wanneer ze mekaar ontmoeten op zee; zo blijft **Ebledt** samen met collega konvooiers **Vercruysse** op 3 en 4 juli en worden ze zelfs vervoegd door de kapers **De Mey** en **Joannes Lindersen**.

De "**St. Jozef**" kon op zijn reis nogal wat buit maken.

Op 3 juni, samen met kapitein **Pieter De Mey**, maakte **Ebledt** jacht op een Deen, geladen met Noors hout (deylen) en teer, die eerst gekaapt was geworden door de Duinkerker **Bommelaer**, en dus legaal als goede prijs kon beschouwd worden.

Het zal echter duren tot 7 juli, vooraleer nog een vijand kon aangepakt worden.



Romp van een 'Amphytrite', een schip met veertig kanonnen, gebouwd in 1700 te Duinkerke. (Ets uit het bouwdossier).

De "St. Jozef" had namelijk een vuurgevecht met een Duinkerker kaper, kapitein **Ferdinand Deilenbergh**. De Franse kaper werd veroverd en er werd een wacht van een Oostendse officier en negen matrozen op gezet, terwijl de Franse bemanning aan boord van de Oostendenaar werd overgebracht, waarop **Ebledt** de buit naar de thuishaven opbracht.

Ebledt ging dan kruisen vòòr Blankenberge, Nieuwpoort en op de Broersbank en kwam op 11 juli even op de rede van Oostende om volk aan boord te nemen. Vandaar voer men naar Blankenberge om er binnenlanders te vervoegen die naar Vlissingen moesten, waar ze goed aankwamen volgens het bericht dat een visser aan **Ebledt** mededeelde.

Enkele dagen later, op 16 juli werd een Engelse snauw, gekaapt door de Duinkerker **Andries Massy**, heroverd door de Oostendenaars en naar Oostende gesleept. En twee dagen later, op 18 juli, werd nog een snauw veroverd die, in gezelschap van konvooier **Vercruysse**, ook naar Oostende werd opgebracht.

Nicolaes Vercruysse en **Joannes Lindersen** werden toen gesignaleerd rond Grevelingen en vòòr Dover.

Op 21 juli - dat lijkt een goede kapersmaand te zijn geweest - is er een nieuwe buit uit Duinkerke en drie "rantsoenen" van resp. 100 pond sterling, en 1600 en 1400 gulden.

Na opnieuw een kort oponthoud op de Oostendse rede, werd op 27 juli, bij Heist, al schietend een "dipo" uit Duinkerke, bewapend met acht stukken, veroverd en naar Oostende opgestuurd.

Evenzeer **Vercruysse** als **Ebledt** konvooieren herhaaldelijk binnenlanders en koopvaardijschepen en vaak doen ze dat samen.

Zo voeren beiden op 8 augustus, in gezelschap van **Mansvelt**, mee met een Engelse vloot van 64 schepen, tot bij North Foreland en op 10 augustus was **Ebledt** weer thuis, na de beide anderen verlaten te hebben. De oorlog met Frankrijk liep stilaan ten einde en onze konvooiers zullen hun normale taak kunnen verder zetten, nl. konvooieren van de koopvaardij en transport van goederen.

Het moest weer oorlog worden vooraleer we **Ebledt** opnieuw zien verschijnen op het toneel van de maritieme oorlog, dit keer tegen de Engelse en Hollandse schepen, de Anglo-Bataven, en samen met Fransen en Spanjaarden.

Wellicht werd in de eerste jaren van de oorlog - vanaf 1702 - **Ebledt** belast met verre konvooitaken, bvb. vaart op Cadix en Biscayen, want slechts zeer laat wordt hij gesignaleerd in de Noordzee. Op 1 mei 1705 verliet hij met **Anthone Lefebvre** de rede van Oostende en staken ze samen in zee.

Kapitein **Joannes De Vos**, op het fregat "**St. Francisco**" ontmoette **Ebledt** op 30 juni 1705 in de buurt van de Shetlands. Wegens de drukke Frans-Vlaamse overmacht in het Kanaal gaat heel wat zeevervoer van de vijand via het hoge Noorden, vnl. het noorden van Schotland. Kapitein **De Vos** krijgt er aandeel in rantsoenering, door een duinkerker, van een hoeker. Op 1 juli, een Engelsman rantsoeneren, maar hem verlaten rond de Shetlands.

Kapitein **Frans De Klerck**, voerende "**den snauw van oorloghe**", "**het Serpent**", signaleerde **Ebledt** op 8 september vòòr de Maas. Het krioelde in de Noordzee van Denen, Zweden, Noren en zelfs Hollanders met Frans paspoort of Spaanse papieren, zodat ze niet gekaapt mogen worden. Kortom, georganiseerde en legale blauwerij.....met gekochte "legale" papieren. Men kontroleert wel degelijk en bestendig de paspoorten van dergelijke schepen, maar de blauwers zijn goed "gedekt"...

Op 9 september voer **Anthone Lefebvre** opnieuw met **Ebledt** uit Oostende en op 11 september zagen ze een Zweed en een Danziger. **Ebledt** "liet een gues van syn baysaeneroe (bezaansmast) wayen ende schoet een schoete". **Ebledt** heeft namelijk vanwege de Staten van Vlaanderen de opdracht om alle schepen met rogge of graan, die naar een vijandelijke haven gaan, op te brengen. Hij wilde dus de Zweed, die geladen was met graan, rogge, lood en staal en naar Lissabon ging, opbrengen; Hij zet er zes man in terwijl **Lefebvre** er twee inzet. Ze namen nog een tweede Zweed met graan, ijzer, staal en pek, die naar Portugal ging.

Ook daar zetten ze bewakers in, maar helaas, worden ze beiden gejaagd door een fregat met 30 stukken, zodat ze maar liever hun mannen uit de prijzen halen en op de vlucht slaan. Rond Yarmouth liet Ebledt Lefebvre alleen verder varen.

Ebledt voer bovendien vaak in klein eskader met collega's **Gerrebrantz** en **Franck**, zo leert ons een boordjournaal van **Joannes Lindersen**, die dit drietal herhaaldelijk ontmoette in oktober 1705 in de buurt van de Zuidkust van Noorwegen, alwaar hun gemeld werd dat **Willem Bestenbustel** werd dood geschoten "wiens ziele Godt almaghtigh genadig wil wesen"...

En dan is er weer een gat in het nieuws, tot we kunnen vernemen dat de twee konvooiers **Paulus Bestenbustel** en Elbledt, op 27 mei, juist vòòr de val van Oostende, dat belegerd was door de Anglo-Bataven, het Duinkerker eskader van de beroemde Forbin hebben vervoegd. Dit eskader bestond uit acht Franse schepen en de twee Vlaamse konvooiers: Ebledt (bij de Fransen werd zijn naam gemassacreerd als **Hubelets**) met zijn schip de "**Arend**", die verkeerdelijk vertaald werd als "**l'Agile**" in de plaats van **aigle**, met 10 stukken geschut en 6 steenstukken, en **Bestenbustel**, met zijn schip "d'Overwinnaeresse", die de Fransen als la"Concurrence" vertaalden...in plaats van "**La Conquérante**"

In zijn mémoires verhaalt **Forbin** hoe hij eerst te Duinkerke orde op zaken moest stellen, want de installaties van de Marine Royale aldaar waren in "un désordre inconcevable" (een ongelooflijke wanorde). Tussen haakjes, een van de eerste maatregelen van **Forbin** was het vervangen aan boord van de schepen van het bier door wijn!

Forbin verliet Duinkerke op 2 juni 1706 met zijn aldus samengestelde eskader en ontmoette vòòr de Maas achttien Engelse schepen die van Holland kwamen, begeleid door drie konvooiers. **Forbin** ging er met zijn eskader geweldig op los en veroverde, volgens de Franse marinedokumenten, zeven bodems die hij door twee Franse kapiteins en onze Oostendse Ebledt gevankelijk naar Duinkerke deed opbrengen; volgens **Forbin** waren het er tien prijzen, doch we betrouwen meer de officiële documenten dan de bekende grootspraak van Forbin.

Forbin zette zijn kruistocht voort tot Denemarken, Schotland, Ierland, bezaaide zijn weg met vernielingen en maakte heel wat buit.

Het is dus niet te verwonderen dat echo's daarvan doordrongen tot in Oostende en men daar vernam hoe onze beide Oostendenaren hun best hadden gedaan om moedig mede te strijden met Forbin. We moeten er wel aan toevoegen dat er deerlijk werd geplunderd en gestolen op die reis en het verhaal daarvan een apart hoofdstuk uitmaakte in de annalen van de Franse Marine.

Maar over onze twee Oostendenaars oordeelde kronijkschrijver **Bowens** met gerechtigde fierheid als over "twee vroome en hervaerene Zee-mannen... dewelke in hunnen togten dikwils verscheyde Pryzen namen, die zy tot Duynkerke opbragten".

Na die tocht met Forbin vernamen we verder geen nieuws meer over Ebledt; Is hij gesneuveld ? Kwam hij terug naar Oostende ?

In elk geval was zijn makker **Bestenbustel** in 1707 te Nieuwpoort, van waaruit hij met zijn collega **Contales** de strijd voortzette aan Franse zijde. Men kan daarover in een vorige bijdrage over **Bestenbustel** enkele détails terugvinden.

Walter DEBROCK
Erevoorzitter
Kon. Marine Academie

Laat, maar boeiend verslag van een al even boeiende zitting van de Onderzoeksraad

De aanvaring tussen de N.36 'Donia' en de O.137 'Twilight'

Het HVB was reeds ter perse toen de Onderzoeksraad uitspraak deed op 28 februari '90 in deze zaak waar er juridisch wel wat aan te kluiven was.

Op 20 december '89 had de Rijkskommissaris in zijn vordering een schorsing van vijf weken gevraagd voor schipper **Donald Vantorre** van de N.36, terwijl schipper **Marcel Desaever** van de 0.137 buiten zaak werd gesteld.
De aanvaring is gebeurd op 5 december '87 toen beide vaartuigen aan het vissen waren op de grens van de twaalfmijlszone van de Britse territoriale wateren. Tijdens het vissen zou het ene vaartuig (?) het andere vaartuig (?) gedwongen hebben binnen de territoriale wateren te varen. Na herhaalde intimidaties tussen beide schepen is het dan tot een aanvaring gekomen waarbij 0.137 schade opliep.
Op 31 januari '90 kwam meester **Lino Verbeke**, de verdediger van **D. Vantorre**, vragen de debatten te heropenen en de ganse bemanning van de N.36 op te roepen als getuigen. Volgens de raadsman had men in het onderzoek niet alle mogelijke middelen aangewend om de waarheid te achterhalen. De Raad kon niet voorbijgaan aan het goed recht van de advokaat en besliste dat de gevraagde getuigenissen zouden afgenomen worden door de Zeevaartpolitie.
Met dit manoeuver had de verdediger ook kennelijk de bedoeling tijd te winnen zodanig dat de zaak voor zijn cliënt zou verjaren.
Op 21 februari '90 was de bemanning van de N.36 op zee zodat de opgeroepen getuigen **Quintens P, Bovenister P, Preem E, De Backer P, Vandevelde A, en Vantorre P**, er niet waren. Raadsman **L. Verbeke** nam geen genoegen met de verklaringen die aan de Zeevaartpolitie werden afgelegd en eiste dat de bemanning van de N.36 door de Raad zelf zou gehoord worden, zoals dat gebruikelijk is. Dit was een tweede manoeuver om de verjaring in het zicht te krijgen.
De Rijkskommissaris bleef op 21 februari bij zijn eis van vijf weken schorsing voor **D. Vantorre** en het arrest zou een week later volgen.
Ter gelegenheid van de konfrontatie van schipper **M. Desaever** met meester **L. Verbeke** werd er gewag gemaakt van een zekere naijver tussen beide schippers. **M Desaever** was eertijds schipper van de N.36 en tevens voor een gedeelte eigenaar van het vaartuig. Meester **Verbeke** wilde laten uitschrijven dat **Desaever** het niet neemt dat **Vantorre** nu schipper is in zijn plaats. **Desaever** replikeerde daarop dat dit een aparte zaak is en de Raad ging niet in op wat eventueel de "background" zou kunnen vormen voor een letterlijk treffen tussen beide schepen.
Op 28 februari '90 kwam meester **Michel Baranydi**, tweede verdediger van **D. Vantorre** aandraven met de Franse tekst van de Wet van 30 juli 1926 tot instelling van de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart. Daarbij haalde hij artikel 46 aan dat zegt: "*Aucun décision ne peut être rendue plus de deux ans après que l'enquête aur été ouverte par la convocation du conseil*"
De Nederlandse wettekst zegt, "**Generlei uitpsraak mag meer dan twee jaar nadat het onderzoek door de bijeenroeping van de Raad werd ingesteld, gewezen worden**".
Meester **M. Baranydi** wist te vertellen dat de Rijkskommissaris op 26 februari 1988 de Raad bijeengeroepen had terwijl de Raad maar in de zitting van 4 maart '88 de zaak aanpakte. Aangezien de wet spreekt van de bijeenroeping en niet van de eerste zitting stelde meester **Baranydi** dat de zaak op 28 februari '90 verjaard was en er geen straf meer kon toegepast worden. Dit was dus het derde manoeuver (en het stokje achter de deur) van de verdediging om de vrijspraak te verkrijgen. Niemand in de Raad was in het bezit van de wettekst en de Voorzitter schorste de zitting om te beraadslagen over de spitsvondigheid van de advokaat. Na een half uur kwam de Raad terug in openbare zitting bijeen en het arrest werd door de Voorzitter voorgelezen. Daarin werd gesteld dat de verklaring van beide partijen totaal tegenstrijdig waren en er niet kon uitgemaakt worden wie de eigenlijke schuldige was. Beide schippers werden buiten zaak gesteld en dus vrij gesproken.

Aanvaring

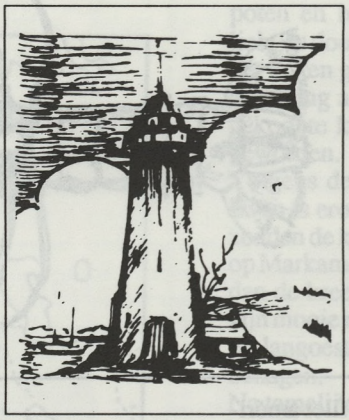
Wachtoverste **Steven Savels** van de Z.53 "Van Eyck" moest op 28 februari '90 komen uitleg verschaffen over de aanvaring met het Ierse vissersvaartuig SO.713 "QUHLOCHALLA". **S. Savels** had het vaartuig eerst opgemerkt als een werktuigelijk voortbewogen vaartuig en niet als een vissend vaartuig omdat het geen dagmerk droeg van vissend vaartuig. Tijdens het verhoor was er nog wel wat te doen om dat onderscheid. De tussenkomst van raadslid **S. Savels** was daarom ook gegrond, want in het reglement wordt geen vaartuig beschouwd in de omstandigheid waarin het zich bevindt. Het reglement spreekt niet van een vissersvaartuig maar wel over een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij. Het doel waarvoor het vaartuig is gebouwd is in het reglement niet het belangrijkste maar wel de situatie waarin het zich bevindt of de werkzaamheden die het op een bepaald ogenblik uitoefent. Zo kan een sleepboot vissen en een vissersvaartuig slepen.
Tijdens dit verhoor werd verder niet veel verduidelijkt en het onderzoek zal worden verder gezet.

Robert Coelus

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

De Laatste Vuurtorenwachter

Een collega-vuurtorenwachter uit Amelant (NL) schrijft ons:
Proficiat met uw rubriek 'de laatste vuurtorenwachter' die ik steeds van A tot Z lees. Toch zou ik iets willen zeggen over het tijdschrift waarin deze prachtrubriek verschijnt. Dat blad mag dan al vele jaren bestaan en diensten bewezen hebben, nu is het toch veel te dik aan het worden. Hetgeen wij vuurtorenwachters nodig hebben is een eerder dun blad waarin alleen maar rechten en plichten staan, en waar-in, zoals gij zelf zo goed (en mooi en onnavolgbaar) zegt, de maatregelen die anderen moeten naleven, op een overzichtelijke wijze worden weergegeven.
Wij hebben natuurlijk een enorme steun aan uw rubriek. Geloof me, iedere vuurtorenwachter leest met aandacht dit cursiefje tijdens het werk, sakkert er soms op, maar bejubelt evenzeer de wijze waarop hij als geen ander wordt ingelicht. De Laatste (Belgische) Vuurtorenwachter kan echter niet heel het betreffende blad vullen, dat begrijpen wij. Het zou daarom goed zijn dat uw cursiefjes gebundeld worden, zodat ze eindelijk de plaats krijgen die ze verdienen en ten eeuwige dage voor het nageslacht bewaard blijven.
Het Visserijblad zoals dat nu bestaat en dat gij naar mij opstuurt is dan overbodig, tenzij de wet ons verplicht zo'n blad in onze toren te hebben.
Is dat geen goed idee?



Getekend: een vuurtorenwachter (Naam en adres op mijn vuurtoren bekend).

Antwoord van DLV:
Beslist een goed idee. Zo goed zelfs dat de gedachte ook reeds bij ons is opgekomen. Er wordt dus ernstig nagedacht om dit te verwezenlijken. Het is fout te beweren als zou de Wet voorschrijven dat HVB op iedere toren aanwezig moet zijn. Dit werd misschien vroeger beweerd om de verkoop van het blad te stimuleren. Wél moeten er bepaalde cursiefjes in de toren zijn, maar het doet niets ter zake, of die voorgeschreven stukken in HVB dan wel in eender welke andere uitgave — al dan niet in verzamelde vorm — zijn opgenomen. Het wordt tijd dat dit oude foefje uit de wereld wordt geholpen. Tenslotte merken wij nog op dat de brief van deze gelegenheidskorrespondent op taalkundig gebied enigszins werd aangepast, want het broebeltaaltje dat die Amelantse vuurtorenwachter schrijft kunt gij niet verstaan.

LE LIS
verto belgium

STAALKABEL & TOEBEHOREN

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

Vanaf Maart 1990

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 - Tel. 03/541.65.94 - Fax 541.83.92

stuk afgerukt en alleen het achterlijf behouden. Zo zien we in de vismijn dat er naast de kisten met volledige kreeftjes ook kisten op de markt komen met enkel de achterlijfjes of liever de "gatjes". Bij de gatjes behoren ook de gevangen exemplaren waarvan de schaal na de vervelling nog week is. Om het zwart worden of de melanose van de kreeftjes tegen te gaan gebruikte men boorzuur. Omdat de behandeling met boorzuur zekere gevaren inhield werd het vervangen door salfiet, hetzelfde produkt dat soms gebruikt wordt om "filet américain" mooi rood te houden. In Frankrijk werden proeven gedaan aan boord van vissersschepen om bij het bewaarijs van de kreeftjes salfiet te voegen. Er werd eveneens gezocht naar een machine die de kreeftjes zou wassen in een salfietoplossing. Het kreeftje is naar men beweert het enige zeeprodukt dat zonder gevaar kan behandeld worden met dit chemisch produkt.

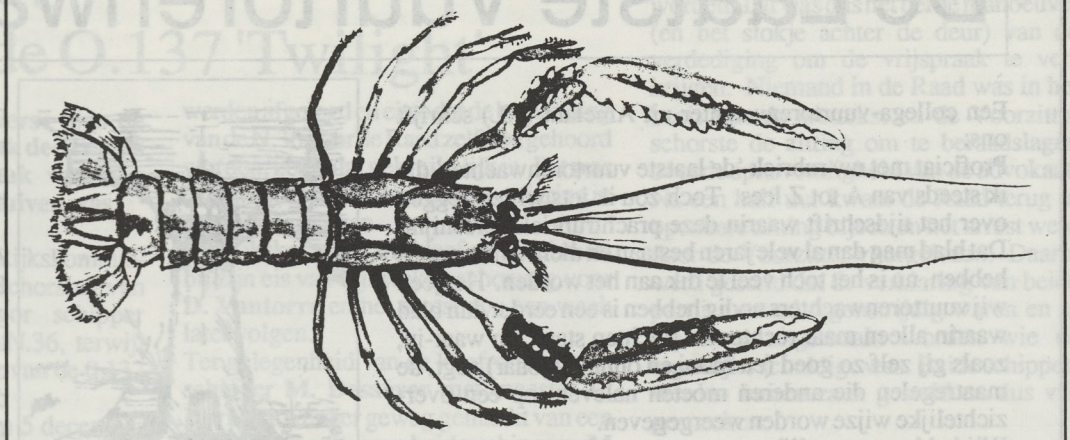
Alhoewel het zwart worden de smaakkwaliteit van het kreeftje niet aantast is het oog van de Franse kreeftjeseter er niet mee gediend. Bij ons is men over het algemeen niet zo kieskeurig en worden de kreeftjes ook niet behandeld, maar zo vers als mogelijk gegeten.

Voortplanting

Het wijfje van de langoestine is geslachtsrijp wanneer het twee jaar oud is en ongeveer een lengte heeft van 8 cm. De mannetjes zijn maar geslachtsrijp bij het derde levensjaar. Volgens de leeftijd en de grootte draagt het wijfje van 500 to 1500 eitjes. De kuit wordt geschoten ieder jaar van eind augustus tot november. Het wijfje draagt de eitjes gedurende ongeveer negen maanden. Het uitkomen van de eitjes loopt van eind april tot augustus. Het jonge diertje doorloopt een larvaal stadium en bereikt na een veertigtal dagen de kreeftengedaante en is dan 16 mm lang. De larven voeden zich met organismen uit het plankton. In het eerste levensjaar groeit het dier tamelijk snel en kruipt wel tot tien keer uit zijn schaal. Een uit de schaal gekropen kreeftje is dan erg week en dat duurt ongeveer een tiental dagen. Vanaf het tweede jaar gebeurt het ruien heel wat trager van twee tot één keer per jaar. Het ruien van de schaal kan in de loop van gans het jaar gebeuren maar het meest in de perioden van maart tot april en van juli tot november;

De paring gebeurt ook meestal wanneer de schaal van het wijfje nog zacht is terwijl de mannetjes in harde schaal konditie zijn of liever: de harde mannetjes pakken de zachte wijfjes (sic).

Nephrops norvegicus



Leefwijze

De langoestine graaft in de slikbodem een tunneltje van ongeveer een halve meter diep. Daarin kan het dier zich verbergen om te ontsnappen aan zijn belagers. Het kreeftje dat buiten zijn holletje komt is zeer kwetsbaar want niet alleen de mens is er verlekkerd op maar ook de kabeljauw, de schelvis, de hondshaai en de octopus.

In een etmaal komt de langoestine op bepaalde tijdstippen uit zijn tunneltje om voedsel te zoeken en dan kan hij ook gevangen worden.

Kreeftenvangers weten bij ervaring dat het ochtendgloren en de avonddeemstering de beste tijden zijn om de beestjes in de netten te krijgen. Volgens wetenschapslui speelt de lichtintensiteit een grote rol in het leven van het kreeftje; ook zou het verlaten van de schuilplaats samenhangen met de maanstanden en de getijden.

Visserij

Vissen op kreeftjes is specialistenwerk. De huidige Belgische kreeftenvisserij in de centrale Noordzee concentreert zich rond de visgronden van de Botneycut en de Guter Silver pit op ongeveer 540 N en 2° tot 3° E in diepten van 40 tot 70 m.

De schepen die op kreeftenvangst gaan zijn middenklastrawlers die vissen met borden netten (50 à 100 BRT motor 200 à 305 PK)

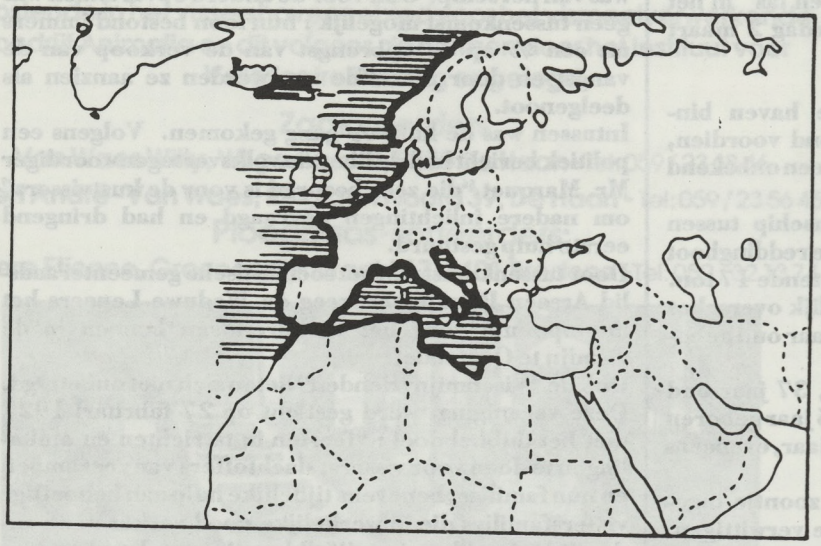
De vloot bestaat uit een twaalftal eenheden die er gans het jaar vissen en in het zomerseizoen komen er nog een zestal bij. De meeste eenheden hebben Zeebrugge als thuishaven. (In het volgend nummer van HVB meer daar over)

Stippen we nog aan dat van 21 tot 27 maart de internationale werkgroep "Mephrops Stocks" bijeenkomt teNantes (Fr) en ons land daar vertegenwoordigd wordt door dr. Frank Redant van het zeevisserijproefstation te Oostende. F. Radant is tevens voorzitter van die werkgroep en specialist in de studie en het beheer van geëxploiteerde schaaldierpopulaties.

Robert Coelus

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

'Kriftjsje'



Verspreidingsgebied van de langoestine in de Europese wateren.

Het Noorse kreeftje (Nephrops norvegicus L.) of langoestine is een schaaldier dat behoort tot de orde van de tienpotigen en dat leeft op slikbodems van de zee vanaf 15 tot op een diepte van meer dan 800 m. maar meestal tussen 50 tot 120 m.
De langoestine heeft vele namen en naast de naam in verschillende landstalen zijn er nog plaatselijke namen. Daarvan een greep:
Frankrijk : langoustine (te Parijs : néphrose; te Boulogne : cacahouète; te Alger : crevette à grande pince; te Gran : scampo, boga avant,
Groot Brittannië : norway lobster; te Dublin : bay prawn, bérdog
Duitsland : Norvegischerkrebs, Buchstabenkrebs, Kaisergranat, Tiefseekrebs
Goland : Leterhummer
Finland : Kaisarihummeri
Noorwegen : Tollhummer, Sjøkreps, Bokstavhummer
Denemarken : Gulhummer, Bogstarhummer, Jomfruhummer
Spanje : langostino (te Galicië : Camaron; Middel. Zeekust : cigala maganto; te Catalonië : escamarlanch
Portugal : lagostim
Italië : scampolo (Te Napels : alifante; te Tarenti : astracio
Griekenland : Karavida
Japan : Yoroppa
U.S.A. : lobsterette, babylobster
Onze Vlaamse benaming "kriftsje" staat het dichtst bij de Amerikaanse "lobsterette". De wetenschappelijke naam "Nephrops" is afgeleid van het Grieks wat zoveel als nieroog betekent.
Ons kriftsje of zeekreeftje komt voor van de zuidoostelijke kusten van IJsland tot de westelijke kusten van Noorwegen, in de Noordzee, rond de Britse eilanden, de Atlantische kusten van Frankrijk, Spanje en Portugal tot Marocco en in het westelijk deel van de Middellandse Zee tot de oostkust van Griekenland.

Lichaam

Zoals bij alle kreeftachtigen bestaat het lichaam uit twee grote delen : nl. het kopborststuk en het achterlijf. Het kopborststuk eindigt op een puntig uitsteeksel tussen de zwarte niervormige ogen. Dat uitsteeksel is langs beide zijden getand.
De schaarpoten die verschillend van grootte zijn, zijn lang en smal en met twee rijen tanden bezet. Van de vier paar looppoten hebben het tweede en het derde paar ook kleine scharen.
Van de kop heeft het kreeftje ook nog twee lange voelsprieten of antennen en twee paar kleine voelsprieten.
Het rugschild is uit één stuk terwijl het achterlijf gesegmenteerd is in een zestal stukken. De staart wordt gevormd door vijf waaiervormige aanhangsels, die aan de boorden behaard zijn. Het middenste staartaanhangsel is de telson, waarvan langs weerszijden de twee uropoden liggen. Onderaan het achterlijf bij ieder segment zijn er nog kleinere zwempootjes paarsgewijs geplaatst. Aan het eerste paar het dichtst bij het kopborststuk kan men het geslacht bepalen van de langoestine. Dit paar is bij de mannetjes strak en puntig samengevoegd en doet dienst als transportkanaal voor het sperma, terwijl ze bij de wijfjes flexibel en vederachtig zijn.

Kleur

Een levend kreeftje is mooi zalmkleurig met wat donkerder vlekken op de schaarpoten en het achterlijf en de schaal is lichtjes doorschijnend en blinkend. Door het koken gebeurt geen zo'n grote kleurwisseling als bij de blauwe kreeft, maar gekookte kreeftjes zijn toch wel doffer geworden.
Volgens de bodem waarop de kreeftjes leven is erook wel een kleurverschil. Zo zouden de kreeftjes die gevangen worden op Markamshole donkerder gekleurd zijn dan de kreeftjes van de Botneycut. Met zijn mooie rose-oranjeachtige kleur heeft de langoestine alles om de smulpaap te behagen.
Na tamelijk korte tijd begint bij het dode kreeftje het kopborststuk zwart te worden en is het mooie aantrekkelijke uitzicht verdwenen. Dit zwart worden gebeurt door een degradatie van de enzymen waarbij melanine vrijkomt. Melanine is een pigment dat ook voorkomt in de huid van de zwarten en deze medemens kleurt. Tijdens de late zomer is bij de vrouwelijke kreeftjes (door de ontwikkeling van de eitjes) de kop ook zwartachtig gekleurd. In dit geval wordt aan boord het kopborst- ☞

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

'GEEN MENSCH TE ZIEN' of hoe het noodlot de treiler 'Simone' trof

In verband met de bijdrage onder deze titel in HVB van oktober 1989 deden we een oproep tot de lezers om meer informatie omtrent deze scheepsramp op te sturen. Jef Klausing toog aan het werk en las in het blad "L'ECHO D'OSTENDE" van zaterdag 2 maart 1929 het volgende bericht.

"De vissers die donderdagmorgen de haven binnenliepen, deelden mede dat ze de avond voordien, rond 23 u. noodseinen hebben gezien van een onbekend vaartuig.
Enkele uren later ontdekte een stoomschip tussen Grevelingen en Duinkerken, een driftende reddingboot van de Oostendse motorsloep 0.172, metende 17 ton.
In het vaartuigje bevond zicht het stoffelijk overschot van een bemanningslid, J. Ponjaert, 22 jaar oud geboren te Oostende.
De andere slachtoffers zijn R. Lenaers, 37 jaar oud geboren te Adinkerke; F. Bailleul, oud 45 jaar geboren te Oostende; Oscar Vandendriessche, 37 jaar, eveneens uit Oostende.
De schipper had ook zijn 10 jaar oud zoontje ingescheept zonder de Maritieme diensten te verwittigen.
Van de jongen is men ook zonder nieuws.
De 0.172 was op haringvangst aan de ingang van het Nauw van kales, op gevaarlijke plaatsen wegens de aanwezigheid van meerdere zandbanken.
De vrouw van de eigenaar van de boot had reeds haar eerste man verloren op de zee. De 0.172 had een waarde van 100.000 fr. en was belast met een hypotheek; een tweede hypotheek rustte op een klein eigendom van de eigenaar.
Jammer genoeg was de motorsloep niet verzekerd en dit is de komplete bedelstaf voor de vrouw.
Er werd reeds een actie op touw gezet om de naastbestaanden hulp te bieden.
Op Paasmaandag, 2 april wordt in de kerk van SS. Petrus en Paulus een dienst opgedragen voor de overledenen die op die jacht jammerlijk verongelukten." Tot daar het krantebericht.
Reder-schipper René Lenaers was volgens getuigenis van een tijdgenoot een "goeie blok van een vent, doodbraaf en steeds welgeluimd" voor deze reis had hij zijn zoontje Armand (geboren op 15 november 1919) meegenomen op zee omdat de andere kinderen thuis ziek waren.
De weduwe, die reeds haar eerste man op de zee verloren had en nu met zes kleine kinderen overbleef, kon ingevolge de wet van 24 december 1902 van geen enkele vergoeding genieten omdat Lenaers eigenaar was van het schip. Ook voor de andere opvarenden was geen tussenkomst mogelijk : hun loon bestond immers uit een % op de opbrengst van de verkoop van de vangst en door diezelfde wet werden ze aanzien als deelgenoot.
Intussen was de hulp op gang gekomen. Volgens een politiek bericht had de liberale volksvertegenwoordiger Mr. Marquet "die zeer bezorgd is voor de kustvissers" om nadere inlichtingen gevraagd en had dringend eerste hulp gestuurd.
Door tussenkomst van het socialistische gemeenteraadslid Arseen Blondé verkreeg de Weduwe Lenaers het monopolium voor het verhuren van bennen in de vismijn te Oostende.
Ook de "Vischmijnvrienden" lieten zich niet onbetuigd. Deze vereniging, werd gesticht op 27 februari 1927 met het dubbel doel : "feesten in te richten en omhalingen te doen voor vissers, slachtoffers van zeerampen en hun families, benevens tijdelijke hulp aan behoeftige vissersfamilies die in werkelijke nood verkeren en anderzijds de rijke visserijfolklore in stand te houden.
Het lokaal was de herberg "Het Meivischje", gelegen op de hoek van de Visserskade en de St. Fransiscusstraat.
Op zaterdag 6 en zondag 7 april werden door deze maatschappij twee vertoningen ingericht in de Koninklijke Schouwburg. Volgens het verslag in de plaatselijke pers was de zaal de zaterdag goed bezet, de zondag was de bezetting nog beter. Op het programma stond het optreden van turners onder leiding van de heer Boddart, verder danseresjes die een balletje dansten met begeleiding van het orkest. Er werd een toneeltje opgevoerd dat zich afspeelde in het lokaal "Het Meivische". Het koor "Het Loze Vissertje" zong enkele liederen, met solozang door Jw. De Groote en de heer de Groote droeg het gedicht "De Zee" voor.
Dit ongeval was voor de bekende Oostendenaar Henry Baels die toen minister was een nieuwe aanleiding om voor de zoveelste maal een wetsvoorstel in te dienen dat inhield dat een visser evenveel recht had op verzekering tegen arbeidsongevallen als een mijnwerker. Ditmaal lukte het en in december 1929 werd de GEMEENSCHAPPELIJKE KAS VOOR DE ZEEVISSERIJ opgericht.

Jef Klausing

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

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 :

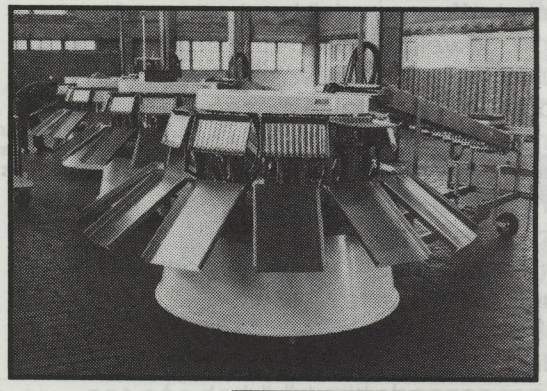
Van Waes Willy, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan -Tel: 059 / 23 68 46

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

WEST-DUITSLAND

Rekord visverbruik

De Westduitsers aten nooit meer vis dan vorig jaar. Per kop werd in 1989 13,4 kilogram vis verorberd. Dat is 0,8 kg meer dan het jaar voordien en 0,2 kg boven de rekordkonsumptie in 1986. Het Duitse visverbruik zit duidelijk in de lift. Een marktonderzoek maakt nu reeds gewag van een toename van de viskonsumptie die tegen de jaren 2.000 tot 20 kilogram per kop kan oplopen.

IERLAND

Elf patrouillevaartuigen

Om zijn visstocks beter te beschermen heeft de Ierse overheid elf nieuwe patrouillevaartuigen besteld. De schepen, die in handen zullen komen van de regionale kustwachten, zullen vooral moeten toezien op de vangsten van wilde zalmen in de Ierse wateren. De kontrolediensten zullen voor een achtervolging niet verlegen zitten aangezien het om zeer snelle boten gaat die ook bij reddingsoperaties zullen ingezet worden.

FRANKRIJK

Vissersvaartuig vergaan

Het Franse vissersvaartuig 'Pierre le Dieppois' kwam op woensdag 14 maart in het Kanaal in aanvaring met een 2,5 meter lange Duitse zeemijn uit de tweede wereldoorlog. Het oorlogstuig kwam niet tot ontploffing maar de aanvaring veroorzaakte een groot gat in de romp waardoor de treiler kapseisde en zonk. De twee opvarenden werden met lichte verwondingen door kollega's gered. De mijnenveger 'Cybele' van de Franse Marine heeft de mijn die 750 kilogram explosieven bevatte onschadelijk gemaakt.

SPANJE

Langdurige blokkade

Spaanse vissers hebben bijna twee weken lang de zuidelijke haven van Algeciras geblokkeerd. Met de aktie die, uitgebreid werd tot vier andere havens, wilden zij de onreglementaire praktijken van de Marokkaanse vissers in de kijker brengen. Volgens de Spaanse vissers worden zij regelmatig gekontroleerd in internationale wateren. De kontroleurs gaan hierbij nogal hardhandig tewerk. Zij enteren de vaartuigen en nemen zelfs bemanningen gevangen. De Marokkaanse autoriteiten hebben onlangs nog de boetes voor vreemde vissers die binnen de 12 mijlszone betrapt worden aanzienlijk opgedreven. Bij de toepassing ervan zouden de Marokkanen echter niet op een mijl kijken. De Spaanse vissers willen dat de EG optreedt tegen deze praktijken, anders zullen ze hun akties hervatten. De blokkades werden door de Spaanse guardia civil doorbroken. In Malaga slaagde de politie er pas in om de vaartuigen uiteen te drijven na een belegering met rookbommen en het gebruik van rubberkogels.

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

Robert Fulton

JAMES WATT, DE UITVINDER van de stoommachine, zal iedereen wel kennen. Ook Stephenson, die het principe van de stoommachine toepaste op de (stoom)trein, is bekend door jong en oud.
Dat is helaas niet het geval voor Robert Fulton. Deze mijnheer Fulton verdient echter beter, want wat Stephenson voor het wegvervoer betekende, dat was onze Fulton voor het vervoer over water.

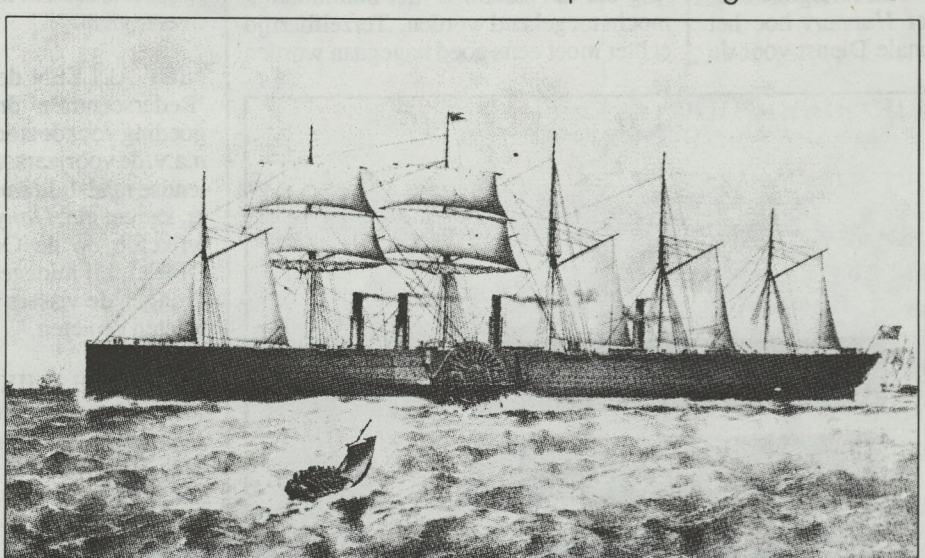
NIETS LIET VERMOEDEN dat de jonge Ierse immigrantenzoon hoge toppen zou scheren. Hij werd in 1765 in Pennsylvanië geboren. Toen hij amper drie jaar was stierf zijn vader en de jonge Robert mocht nauwelijks de lagere school doorlopen. Het had daarbij kunnen gebleven zijn. En Fulton kon het leger onbekende pioniers vervoegd hebben.
Maar de snaak had talent, veel talent. Al schilderend (!) baande hij zich een weg door het leven. Hij kwam eerst in Washington terecht en trok later zelfs de plas over naar Londen, waar hij de kost verdiende met het schilderen van portretten van edele en rijke heren en dames.
Het was ook in Engeland dat hij voor het eerst gekonfronteerd werd met de stoommachine van ons aller Watt. Fulton was razend enthousiast. Hij begreep dat hij op de vooravond van revolutionaire tijden stond en besloot zijn potlood niet meer als kunstenaar maar als ingenieur te gebruiken.
Hij ontwierp allerlei machines en in 1796 publiceerde hij een verhandeling over de verbetering van de scheepvaart op de waterwegen. De bijna ongeschoolde Fulton begon zowaar wetenschappelijke pretenties te hebben. Het was vooral de toepassing op het water van de nieuwe technieken die hem boeide. Dit verwondert ons niet. Waren zijn ouders geen leren? Waren ze niet over de oceaan getrokken om hun geluk in Amerika te beproeven? En had de jonge Fulton niet de omgekeerde weg afgelegd om zijn heil in Londen te zoeken? Het water was voor hem geen onbekende meer en hij moet meermaals horen vloeken hebben als het schip, omdat er geen wind was, stil lag.
De Engelsen vertrouwden Fulton echter niet. Ze dachten daar hun redenen voor te hebben. Een man die nauwelijks lagere school gelopen heeft, Ierse wortels heeft, plots portretschilder wordt en zich dan opeens weer als uitvinder voordoet???
Fulton begreep dat hij er op deze manier niet zou geraken en hij verhuisde naar Frankrijk.
We schrijven 1800. Frankrijk ligt in oorlog met Engeland en Fulton komt met een nieuwe uitvinding voor de dag, een oorlogswapen.
De macht van Engeland was de Royal Navy...
En nu stelde Fulton een middel voor om die zwaar te treffen: een duikboot, uitgerust met torpedo. Jawel, in 1800!
De duikboot van Fulton was 6,4 meter lang, voer aan de oppervlakte met een zeil en onder water d.m.v. een met de hand in beweging gebrachte schroef. Men dook onder water door te pompen in een ballastruimte en een voorraad samengeperste lucht liet de bemanning toe zes uur onder water te blijven.
Napoleon echter vond het allemaal nogal overdreven en Fulton borg zijn plannen weer op, maar, zo zegde hij erbij, ik heb nòg een idee.
En dat was waar. Andere uitvinders (Jouffroy d'Abbans, Stanhope, Fitch) hadden al plannen van stoomboten getekend, maar Fulton liet het niet bij tekeningen alleen.
Met de financiële steun van zijn vriend, Robert Livingstone, bouwde Fulton in 1803 zijn eerste stoomschip. Het was natuurlijk van hout, 20 meter lang, 3,2 meter breed. Een stoommachine van Watt bewoog twee schepwielen van 3,65 meter diameter. Op 9 augustus om zes uur 's avonds voer hij daarmee de Seine op en af aan een snelheid van 4,7 km per uur.

☞

Maar opnieuw zag Napoleon het nut niet in van deze realisatie.
Anderen zouden het hebben opgegeven, maar Fulton was een doorzetter. In 1806 keerde hij terug naar Amerika en bouwde daar een nieuw stoomschip. Op 10 augustus 1807 werd deze boot (de 'Clermont') in de Hudson te water gelaten. Het schip was veertig meter lang, 3,6 meter breed en de twee raderwielen hadden een diameter van 4,6 meter.
De 'Clermont' zou een regelmatige dienst tussen New York en Albany verzekeren. De eerste reis had plaats op 17 augustus 1807 en werd in 32 uur volbracht. Enige smet op het blazoen van de rederij was dat niemand zich als passagier had durven aanmelden. Voor de terugkeer ging het iets (maar niet erg veel) beter. Er voer welgeteld één passagier mee.
Maar vanaf dan ging het alleen maar de hoogte in. Weldra moest het vaartuig vergroot worden en in 1811 werden drie nieuwe stoomschepen bijgebouwd. De firma Fulton voer het succes tegemoet! (En Fulton zelf leefde nog lang en gelukkig.)
En zo ziet u maar, beste vrienden-uitvinders, dat alle hoop nog niet verloren is.

NADAT FULTON het voorbeeld gegeven had, kwamen in de eerste helft van de negentiende eeuw zowat overal regelmatige verbindingen met raderboten tot stand. De eerste regelmatige dienst tussen Ierland en Engeland werd ingericht in 1818. Het jaar daarop stak de 'Savannah', een zeilboot met stoom als hulpkracht, de Atlantische Oceaan over van New York naar Liverpool en dat in 25 dagen. In 1838 zou een verbeterd type de vaart op 15 dagen doen.
Maar aangespoord door deze konkurrentie verbeterden de konstrukteurs van zeilboten hun produkten nog meer. I.p.v. de rijkversierde, logge schepen uit de 17de en zelfs 18de eeuw, zag men nu gestroomlijnde zeilers. Zo ontstonden de slanke, sierlijke klippers, zes- tot achtmaal langer dan breed ('The Great Republic' in 1853, 99 meter lang en 5 800 m2 zeil, De 'Lightning' uit 1855 bereikte 33 km per uur...)
Maar in 1845 werd het eerste ijzeren stoomschip met schroef (i.p.v. raderen) gebouwd en dat feit had een totale ommekeer voor gevolg. Het zeilschip had de slag verloren. Het zeilschip was immers aan het einde van zijn ontwikkelingsmogelijkheden gekomen; het stoomschip daarentegen stond nog maar aan het begin.

(fv)

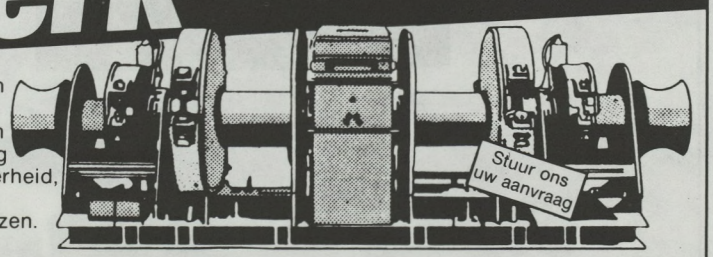


Tekening: de 'Great Eastern': 5 schoorstenen en 6 masten. Een monument op de overgang tussen zeilen en stoom.

Taai en Sterk

Multiwinch vislieren

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



MULTI WINCH

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

Zagen en antwoorden

DEZE MAAND zijn er in HVB weeral een pak nieuwe rubrieken bijgekomen. Eén daarvan is dit stukje 'zagen & antwoorden' (zo genoemd naar de parlementaire werkzaamheid 'vragen en antwoorden' waarin de volksvertegenwoordigers en de senatoren vragen stellen aan en antwoorden krijgen van ministers).
Deze rubriek zal echter meer omvatten dan deze parlementaire werkzaamheid. Alle politieke initiatieven die rechtstreeks of onrechtstreeks de zeelui in het algemeen en de vissers in het bijzonder aanbelangen (én die onze redaktie bereiken!) zullen erin besproken worden.
Schiet dus niet op de pianist. We proberen iedereen aan bod te laten komen. Maar de voorwaarde is wel (en wij herhalen het, waarde heren en vrouwen politici) dat wij van die initiatieven op de hoogte zijn.
Voilà. We zijn ermee weg.

IN DE KAMER van volksvertegenwoordigers vroeg de heer *Happart* hoe het budget van de Nationale Dienst voor de Afzet van de Land- en de Tuinbouwprodukten (NDALTP) samengesteld wordt. Deze vraag gaat ook ons aan want deze dienst voert ook promotie om het visverbruik te stimuleren. Uit het antwoord van de minister leren we trouwens dat 1,66% van het totale budget naar de sektor vis gaat, de rest wordt verdeeld over bloemen, runderen, melk, varkens en vele vele andere.

SOMMIGE NAMEN zullen veelvuldig in deze rubriek voorkomen. Eén daarvan is *Alfons Laridon* die een verwoed vragensteller is. Aan minister *Dehaene* (verkeer) vroeg hij waarom de RMT (Regie voor Maritiem transport) niet in aanmerking genomen is om het zogenaamde statuut E (parastratale met grote beheersautonomie) te verkrijgen. De minister antwoordde dat de regering van mening was dat de RMT haar aktiviteiten volledig in het konkurrentieel domein uitoefent en eigenlijk niet zo onmiddellijk een openbare dienst vervult. Zodoende dacht de regering dat het statuut E niet onmiddellijk mocht toegekend worden. Terzelfdertijd echter moet eens goed nagegaan worden hoe de slagkracht van de RMT kan vergroot worden. Besluit: eigenlijk zit de RMT met hetzelfde probleem als Sabena en de oplossingen zouden dan ook wel eens sterk kunnen gelijken op de oplossingen die Sabena aan het uitdokteren is.

AAN STAATSSEKRETARIS *De Keersmaeker* vroeg dezelfde volksvertegenwoordiger hoe het komt dat België zo weinig EEG-geld krijgt voor wat betreft het biologisch onderzoek in de visserijsektor. Op een totaal van 639 872 422 BF ging slechts 630 000 frank naar het Rijksstation voor Zeevisserij. Waarom, zo vraagt de volksvertegenwoordiger, tonen wij zo weinig interesse voor deze rijkgevulde subsidiepot? (Wordt vervolgd).

AAN DEZELFDE staatssekretaris vroeg *Desutter* (volksvertegenwoordiger uit Knokke-Heist) of er nu al dan neen schot komt in het dossier voor de bouw van een visserijwachtschip. Het antwoord van de minister vermeldt één belangrijk feit. De EEG heeft een sommetje opzij gezet dat verdeeld zal worden over die landen die inderdaad zo'n schip in gebruik nemen. Misschien doet dit sommetje onze regering beslissen om toch maar tot de bouw over te gaan.

NIET ALLEEN de patroonsorganisatie 'Rederscentrale' dringt aan op een vergoeding voor de stormschade voor vissers n.a.v. de voorjaarsstormen. Ook het Oostendse raadslid *Jean Vandecasteele* heeft er, samen met *Dany Verleye* (van de SP-wijkclub op de Oostendse visserswijk OPEX), bij minister Tobback op aangedrongen de vissers van het rampenfonds te laten genieten.

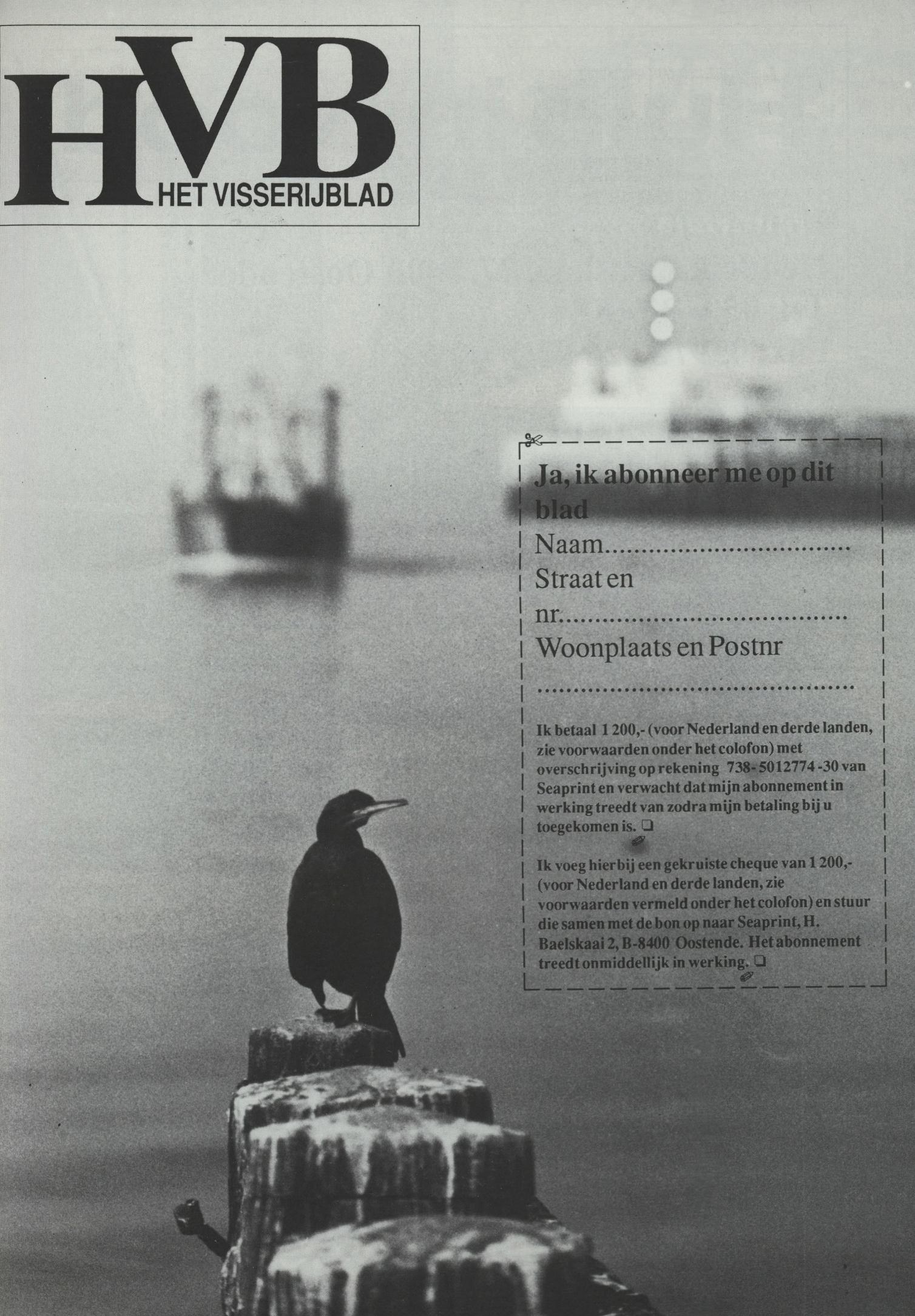
DEZELFDE WIJKCLUB maakte trouwens een dossier over aan de Oostendse schepen *Haeghebaert* (verantwoordelijk voor de wijkraden in die stad), waarin klachten vermeld staan i.v.m. een container- en ruimfirma die de H. Baelskaai (waar de vissers erg aktief zijn) erg smerig en gevaarlijk zou maken. Anderzijds wordt ook gevraagd de politiekontrole rond de vissersvaartuigen op te voeren om dieven ervan te weerhouden spullen van boord te halen.

VERDER WAREN er nog tussenkomsten van het Oostendse gemeenteraadslid Victor i.v.m. de NV Pakhuizen in de Oostendse vismijn en de anti-visreklame voor Oostende door de warenhuisketen GB. Voor meer uitleg hierover verwijzen wij naar de artikels elders in dit blad die daarover handelen. Tenslotte moeit zowat iedereen zich met de Frans-Belgische visserijoorlog, en daarover hebben wij het een volgende keer... En wie niet aan bod kwam moet ons dit beslist laten weten.

(fv)

BBL

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 hier bij 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