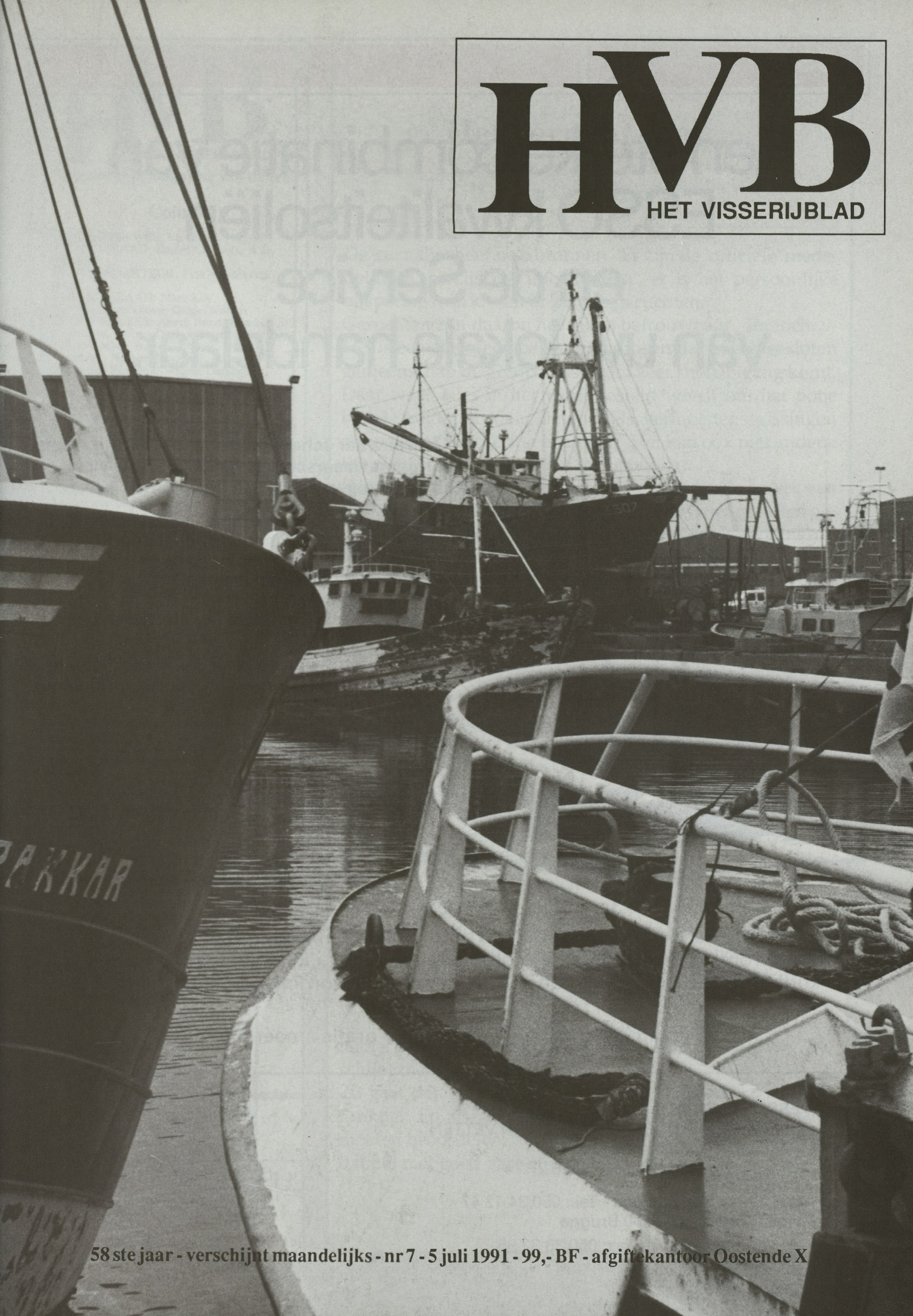
HVB

HET VISSERIJBLAD



58ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 7 - 5 juli 1991 - 99,- BF - afgiftekantoor Oostende X

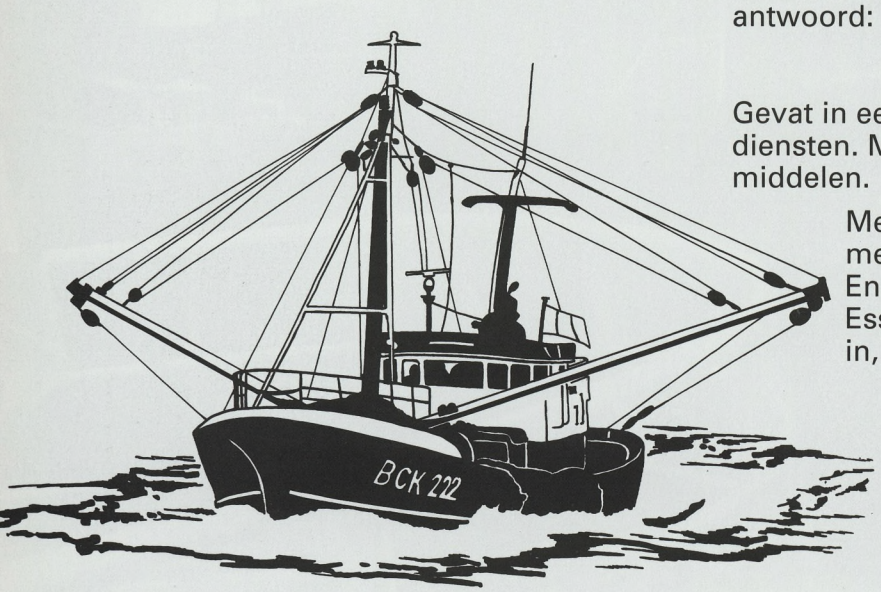
ESSO

Een sterke combinatie van ESSO kwaliteitsoliën en de Service van uw lokale handelaar.

Overal waar schepen varen, is smering nodig. Maar geen visserschip is gelijk. En elke visser stelt weer eigen eisen aan het gebruik ervan.

Esso's visie op smering geeft daarop het antwoord:
- top-prestaties van apparatuur,
- verlenging van de levensduur,
- optimaal rendement.

Gevat in een kompleet pakket van produkten en diensten. Met de bijpassende organisatie en hulpmiddelen.



Met dit "Service Pakket" kunt u als ondernemer uw eigen noden en wensen formuleren. En gerealiseerd zien. Op maat.
Esso zet daarvoor al haar technische kennis in, gepaard gaande met:
- uitvoerig advies,
- heldere en ter zake kundige documentatie,
- aanbieding van nieuw ontwikkelde technieken om - efficiënt en economisch - de smering te vergemakkelijken en te perfectioneren.

De Esso-handelaren maken deze "Visie op Smering" tastbaar.
Met prompte levering van diensten en produkten van de hoogste kwaliteit.
U kunt erop vertrouwen dat de zorg voor en de verzorging van smering bij Esso in goede handen is.

Vraag daarom vandaag nog uw gratis smeerplan.

ESSO BELGIUM
MARINE EN INDUSTRIELE OLIEN EN VETTEN
Postbus 100, 2060 Antwerpen 6
Gratis technisch advies: 03/226 27 74

n.v. North Sea Bunkers - Tel.: 050/34 12 47
Hoefijzerlaan 68, 8000 Brugge

A. Vandaele - Tel. en fax: 050/33 32 98
Werfstraat 43-45, 8000 Brugge

Esso
LUBRICATION SERVICE
EXXON

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.
ISSN: 0776-6912

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

Het gerucht zegt...

De journalist heef vele bronnen. Er zijn de 'officiële' mededelingen, er zijn de 'informanten', er is het persoonlijke opsporingswerk... en er zijn de geruchten.
Geruchten zijn daarbij het minst betrouwbaar. En toch...
Het is een algemeen bekend fenomeen dat in een gesloten gemeenschap de geruchtenstroom zeer snel op gang komt. Daar waar alles in het werk gesteld wordt om het potje bedekt te houden, daar zijn roddels, vermoedens, gissingen en spekulaties schering en inslag. Het kan ook niet anders: het nieuws kruipt waar het niet gaan kan.
De Vlaamse visserij is zo'n gemeenschap. En de reders van die Vlaamse visserij, die vormen een zeer, zéér gesloten gemeenschap. En dus: de tam-tam, die gaat er als nergens anders te keer.
Geruchten waren er deze maand weer zat. Er *zou* onderhandeld worden over de verkoop van **véél** schepen aan Nederlandse eigenaars (de cijfers *zouden* variëren tussen zestien en drieëntwintig); belangrijke bestuursleden van de patroonsvereniging 'Rederscentrale' *zouden* ontslag ingediend hebben; belangrijke reders *zouden* van plan zijn de grootste Belgische visveiling te boycotten...
Sommige van deze geruchten zijn waar, andere weer niet. Degenen die we bevestigd konden krijgen staan elders in dit blad afgedrukt. Maar de meeste zijn sterk overdreven. Dat wil nog niet zeggen dat ze waardeloos zijn. Geruchten zijn immers rare vogels. Dat geldt zowel voor degene die juist als voor degene die onjuist blijken te zijn. Het zijn beide barometers die ons vertellen hoe het eraan toe gaat. Wanneer het de goede richting uitgaat, wordt een gerucht steeds *afgezwakt*. 'Het zal wel zo'n vaart niet lopen', zegt men dan of: 'het zal onze tijd nog wel meegaan'. Wanneer het slecht gaat daarentegen wordt een gerucht gedompeld in een modderbad van verdenkingen. Het handje gaat de lucht in, de wenkbrauwen worden opgetrokken en de ogen ten hemel gekeerd. "*En dat is nog maar het topje van de ijsberg*," zo schijnt men te willen zeggen.
Zo gaat dat. Geruchten hebben een belangrijke signaalfunktie. En als we de geruchtenstroom van deze maand moeten beoordelen, dan kunnen we alleen maar besluiten dat het niet goed gaat met de Vlaamse visserij.

Flor Vandekerckhove

Wij wensen Alain Rathé van de N.75 Sarvy geluk met de inbouw nieuwe motor en revisie keerkoppeling en dynamo



RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK

snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

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

Leverde onderzoek reddingsvlot O.303 Girl Linda (n)iets op?



Foto boven: Achter dit venster onderzochten de leden van de Onderzoeksraad en experts van de fabrikant het pneumatisch reddingsvlot. (Foto gw)
Foto onder: Op een of andere manier trachtten familieleden toch een glimp op te vangen van het onderzoek. Na twee uur dropen ze ontgoocheld af. (Foto gw)



TIJDENS HET DERDE duikersonderzoek naar de omstandigheden waarin de O.303 Girl Linda op 14 november vorig jaar verging werd het pneumatisch reddingsvlot intakt teruggevonden. De ongeopende witte container lag naast het scheepswrak, veertig meter diep op de zandbodem. Dat riep bij de Onderzoeksraad onmiddellijk vraagtekens op. In normale omstandigheden komt het ingebouwde vlotbeveiligingssysteem in werking door de opwaartse druk wanneer een schip zinkt. Bij een onderwaterdruk op anderhalve tot twee meter moet de container zich reeds bevrijden uit de houder. Onmiddellijk daarop blaast het vlot zich vliegensvlug op. Dat is blijkbaar niet gebeurd. Waarom niet, is de vraag die de Onderzoeksraad nu bezig houdt.

Om meer klaarheid te krijgen onderwierp de Onderzoeksraad onder leiding van voorzitter Guffens het door de mijnenjager Bellis opgeviste vlot aan een zeer nauwgezette technische inspektie. Dat gebeurde op woensdag 12 juni in besloten kring. Reder Dirk Wydooghe, familieleden van de zes slachtoffers (en niet vijf zoals sommige verslaggevers hardnekkig blijven schrijven) en persmensen die op de hoogte gebracht werden van het onderzoek en de projektie van de onderwatervideobeelden mochten de Oostendse marinebasis niet betreden. Vanop de straat trachtten zij alsnog een glimp op te vangen van het onderzoek dat in een garage plaatsvond. Verontwaardigd en ontgoocheld dropen de betrokkenen later af. De videobeelden werden helemaal niet getoond.

Het openen van de container en het opblazen van het reddingsvlot heeft dan ook veel tijd in beslag genomen. Twee deskundigen van de fabrikant vouwden het vlot beetje bij beetje open. Alle dichtingen en ventielen werden grondig nagekeken. Uiteindelijk heeft het vlot zichzelf toch opgeblazen. De vraag die de onderzoekers nu meer dan ooit bezig houdt is waarom het automatisch systeem op het dramatisch ogenblik van de scheepsramp niet in werking trad. Alles wijst er immers op dat het vlot niet lek was. Om deontologische redenen en in het belang van het onderzoek zoals dat heet mochten de leden van de Onderzoeksraad daar niets meer over vertellen. Of zij ook iets meer aan de weet kwamen zal een van de volgende zittingen moeten uitwijzen.

☞

Zes vermisten

Tijdens het onderzoek voor de Britse oostkust op de visgrond Smith's Knoll (52°43.5' N en 2° 18' O) hebben duikers vastgesteld dat de romp van de O.303 er ongehavend bij ligt. Omdat de zichtbaarheid beter was dan bij de twee vorige pogingen drongen de duikers ook het wrak binnen, doorzochten het voorschip, de schipperskabine, het kombuis en de brug. In de logies van de bemanningen en de machinekamer konden ze niet doordringen. Vastgesteld werd dat de werkkledij van de bemanningsleden niet in de normale bergplaats aanwezig was. Dit wijst erop dat de vissers hun werkkledij droegen en vermoedelijk - op de stuurman na? - op het dek aan het werk waren toen de Girl Linda kapseisde. Tot op heden werd geen spoor teruggevonden van de zes slachtoffers.
De duikersploeg maakte heel wat video-opnamen in en rond het schip. Zo werd uiteindelijk ook de reddingscontainer gevonden waarmee de opvarenden zich misschien hadden kunnen redden. Zal die vraag echter ooit een antwoord krijgen? (gw)

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene
32.08.08
TAXI
Bredene Oostende

Opendeurdag bij Valcke in Oostende

Begin vorig jaar werd de afdeling metaalkonstruktie van het familiebedrijf Valcke Frères aan de Baelskaai in Oostende voor 95 procent overgenomen door de Antwerpse groep IMOP. De Oostendse bedrijvigheid werd ondergebracht in de N.V. Valcke Industries, terwijl de Valcke-aktiviteiten in Zeebrugge samen met New Perfecta onder de nieuwe vennootschap Indimec ressorteren. IMOP heeft ook dochterondernemingen in Brussel, Gent, Antwerpen en Luik. Ook het bedrijf Maritec, dat instaat voor het onderhoud van de schepen van de Zeemacht, behoort tot de IMOP-groep die meer dan 800 werknemers telt.
Valcke Industries blijft zich toespitsen op verkoop, onderhoud en herstelling van scheepsmotoren en elektro- en mechanische konstrukties.
Valcke Industries heeft het bedrijf grondig gereorganizeerd. Nu ook de nieuwe showroom en kantoren klaar kwamen nodigde de direktie haar kliënteel uit om even achter de schermen van het bedrijf te kijken. Valcke Industries presenteert zich voortaan als *"Uw partner voor alle werk"*, een slogan die een uiteenlopend gamma van industriële aktiviteiten dekt. (gw)



De heren De Wael, hoofdverantwoordelijke Valcke Oostende, Van Gansen, voorzitter van de groep en Ectors, afgevaardigde-beheerder. (Foto gw)

Smederij
Jules St. Martin
Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen
Werkplaats: H. Baelskaai 4, 8400 Oostende. Tel.: 059/32 25 23
Zetel: schelpenlaan 12, 8401 Bredene. Tel.: 059/32 17 69



Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en konsumenten (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 58 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



IS DIT EMBLEEM U ONBEKEND ???

Dan zijn voor u de begrippen als
KWALITEIT
BETROUWBAARHEID
SERVICE

eveneens nog onbekend

Want VAN WIJNSBERGHE INOX CONSTRUCT, één der grootste inox-constructeurs van België (11.000m2 produktieruimte), overvalt nu ook de visindustrie met zijn uitgebreid gamma van:

*** afvoergoten en afvoerputten**
*** rekken en fileertafels**
*** wasbakken en lavabo's**
*** rookkarren & andere**
*** kooksystemen**
*** allerhande transportbanden**
*** visfileerlijnen**
*** vissorteersystemen**
*** bakkenwasmachines**
*** pneum. afvalcanons**
*** inbliksystemen**
*** viswassysteem**

Gezien de totaliteit van dit gamma is **VAN WIJNSBERGHE INOX CONSTRUCT** in staat om volledige, kant en klare geheelsystemen af te leveren.

Gratis en vrijblijvend maken wij voor u een studie van uw specifieke geval en bezorgen wij u een offerte.

VAN WIJNSBERGHE INOX CONSTRUCT

Albert I-laan 52, 8630 Veurne
Telnr.: 058/31 51 95 Faxnr: 058/31 51 87

IJslandse aanvoer plots in de belangstelling



Een visraper toont triomfantelijk een kabeljauw en een schelvis van de zogenaamde rekordaanvoer. (gw)

ER WAS ZELFS sprake van een rekordaanvoer van IJslandse vis in de Oostendse vismijn op maandag 17 juni. Waar halen ze het? De O.216 Henri-Jeanine en de O.318 Belgian Sailor hadden zo'n 97.000 kg vis mee, waarvan ongeveer 7.000 kg kabeljauw en gul. De gezamenlijke besomming van beide IJslanders lag rond de zes miljoen, 3,14 miljoen voor de O.318 en 2,84 miljoen voor de O.216.

Een IJslander die meer dan drie miljoen besomt is helemaal geen rekord. De ondertussen verdwenen O.81 John maakte op 5 maart 1979 al meer dan vier miljoen op één reis. Het rekord werd door de O.318 in '85 op 4,2 miljoen (voor 1.300 bennen) gebracht en bij ons weten nooit meer verbeterd. We laten de IJslandse treiler RE.50 die in '82 zelfs 4,4 miljoen besomde in Oostende buiten beschouwing. Hoge opbrengsten zijn steeds afhankelijk van meerdere faktoren. De kombinatie van mooie vangsten van typisch IJslandse vissoorten in een goedgeprijsde markt geeft de doorslag. Dat laatste was nu zeker niet het geval. De gemiddelde prijzen die in de vismijn voor de aanvoer werden betaald waren matig: 90 fr. voor kabeljauw en 75 fr. voor grote gul, 60 fr. voor de middenslag en 55 fr. voor de kleine sortering. De prijzen waren zelfs beduidend lager dan de vorige weken. Niet omdat er sprake was van een overaanbod in Oostende door de aanwezigheid van twee IJslandtreilers op de maandagmarkt. Dat gebeurde dit jaar al een zestal keren. De lage prijzen zijn in hoofdzaak toe te schrijven aan het grote aanbod op de internationale markt. De betrokken reders hadden echter beter verwacht.

Ook naar hoeveelheid was zeker van geen rekord sprake. 1.930 bennen, waarvan een duizendtal afkomstig van de O.318 en de overige 900 van de O.216, is in de huidige omstandigheden kwantitatief een mooi resultaat. De laatste maanden visten de IJslanders nog 400 tot 800 bennen bijeen op hun 18-daagse reizen. Eerder dit jaar zorgde de O.216, op 18 maart om precies te zijn, reeds voor een aanvoer van duizend bennen. Maar enkele jaren geleden was het zeker geen rariteit als een IJslander zich met duizend bennen aanmeldde.

Naar Zeebrugge?

Aan de verkoop ging echter enige commotie vooraf. De reders hadden bij de vangstopgave de Oostendse havenautoriteiten verzocht alles in het werk te stellen om voldoende kopers op de vloer te krijgen. Ze lieten zelfs duidelijk verstaan dat de IJslandse vis anders wel eens in Zeebrugge zou kunnen verkocht worden. Dat zou bijna een historisch feit zijn. De aanvoerhaven voor de IJslandse vis is steeds Oostende geweest. Op één uitzondering na misschien. Het moet in de jaren zeventig geweest zijn dat Mon Claeys met de (ondertussen naar Senegal uitgeweken) O.317 Belgian Lady van de Noordvisserij in Zeebrugge verkocht. Het experiment is echter niet meegevallen. Toch blijft de dreiging bestaan. De situatie illustreert dat de strijd voor de aanvoer hevig woedt. Niet alleen tussen de grootste Belgische aanvoerhavens, maar ook internationaal. De drie overgebleven IJslanders hebben echter weinig keuze. De bilaterale overeenkomst tussen België en IJsland stelt immers duidelijk dat hun vangst uitsluitend in een Belgische haven moet worden aangeland. In de praktijk is dat steeds Oostende gebleven. (gw)

VERHEYE JOEL N.V.

*** Scheepsherstellingen**
*** Afwerken nieuwbouw, verbouwing & modernisering van vissersvaartuigen**
*** Plaatsen nieuwe vislieren, herstelling en onderhoud**
*** Leveren en plaatsen hydraulische stuurmachines, vangstsorteermachines**
*** Draai-, frees- en schaafwerk**
*** Alle las- en konstruktiewerken**
*** Verhuring van telescopische kranen**

Sedert meer dan 35 jaar werkzaam voor de visserij

Burelen en werkplaats: Vissersstraat 44 & Werfkaai 9-11 /
Achterhaven: L. Blondeellaan, Kaai 304
8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 45 41 — Fax: 050 / 54 58 37

N.720 en N.75 verkochten vangst in Oostende

Het moet lang geleden zijn dat de N.720 André-Jeanine van André Vercoutter nog in Oostende aan de markt kwam. De Eurokotter had echter een goede vangst mee met ondermeer 1.900 tong. Om niet het risico te lopen dat er onvoldoende kopersbelangstelling was in de thuishaven zette het schip koers naar Oostende waar op de veiling van vrijdag 28 juni uiteindelijk een bevredigend resultaat werd geboekt.

Ook de N.75 Sarvy kwam diezelfde dag aan de Oostendse afslag. Meer dan een paar keer per jaar is het vaartuig van Alain Rathé niet in Oostende te zien. Maar ook de N.75 had duizend kilo tong aan boord na een dertiendaagse visserij op de West.

Er waren die vrijdag slechts vier vaartuigen in Oostende. Naast de hektreiler O.154 Wilmar verkocht ook de plankenvisser N.40 Ravelingen, overigens een vaste klant in Oostende.

Maandoverzicht mei

Kerncijfers mei

AANVOER (tussen haakjes cijfer '90):			
Kabeljauw	131 ton	(217)	-40 %
Tong	371 ton	(284)	+31 %
Schol	622 ton	(676)	-8 %
Garnaal	16 ton	(40)	-60 %

OPBRENGST (x 1.000 fr.):			
Kabeljauw	13.709	(16.732)	-18 %
Tong	86.515	(66.015)	+31 %
Schol	54.493	(33.740)	+62 %
Garnaal	5.039	(7.877)	-36 %

Kerncijfers januari-mei

AANVOER (tussen haakjes cijfer '90):			
Kabeljauw	1.115	(1.545)	-28 %
Tong	1.950	(2.133)	-9 %
Schol	4.962	(4.944)	+0 %
Garnaal	50	(112)	-55 %

OPBRENGST (x 1.000 fr.):			
Kabeljauw	96.546	(128.129)	-25 %
Tong	433.900	(524.956)	-17 %
Schol	313.534	(217.982)	+44 %
Garnaal	18.224	(23.255)	-22 %

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

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

Boulogne als draaischijf voor 250 000 ton visserijprodukten

De Kanaalstad Boulogne-sur-Mer maakt minder indruk dan het vlakbij gelegen havengebied. Het gaat dan ook over de belangrijkste vissershaven en na Calais ook de belangrijkste passagiershaven in Frankrijk. De uitgestrekte haventerreinen zijn bezaaid met een uitgebreid arsenaal koelhuizen en verwerkingsbedrijven. Mooi ligt het er allemaal niet bij. Dat is niet volledig te wijten aan de spreekwoordelijke Franse *nonchalance*, ook een vlakbijgelegen siderurgiebedrijf dat permanent donkere stofwolken de lucht injaagt gaat niet vrijuit. Niettegenstaande deze vervuilende faktor worden hier jaarlijks 250.000 ton visserijprodukten verhandeld door 300 ter plaatse gevestigde bedrijven.

NAAR AANLEIDING VAN het dubbele visserijsalon *"Boulognes Fisheries"* en *"Boulogne Seafood"* ging HVB een kijkje nemen in het amper 150 km van ons verwijderde Boulogne. Niet direkt een aanvoerhaven voor onze vissers, maar toch een visserijcentrum dat ook in de toekomst op het voorplan wil blijven. Het middel daartoe is zowel de **aanvoer** als de **verwerking** naar zich toe te trekken. Daarvoor worden niet te onderschatten middelen ingezet.

Europese draaischijf

Voor de drie volgende jaren heeft de Europese Kommissie niet minder dan veertien procent van de middelen uit het steunprogramma om de kommercializering en de transformatie van de visserij en de aquacultuur te bevorderen ter beschikking gesteld van de Franse visserijsektor. Op een totaal bedrag van 156 miljoen Ecu (6,6 miljard) gaat 22 miljoen Ecu (bijna één miljard) naar Franse projekten. Alleen Spanje krijgt meer. Ons land moet het stellen met 1,5 procent van de fondsen of 2,3 miljoen Ecu (97 miljoen fr.). De haven van Boulogne maakt aanspraak op een belangrijk gedeelte van het geld om nieuwe projekten uit te bouwen. De visserij is er enigszins in de verdrukking geraakt. Maar de Chambre de Commerce et d'Industrie, samen met de Service Maritime des Ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais (SMBC) beheerder van de haven, stelt alles in het werk om de aktiviteiten aan te zwengelen en nieuwe projekten uit de grond te stampen. Het futuristisch projekt Capécure (kostprijs 750 miljoen F. fr.) is er een van. Boulogne wil de internationale draaischijf van de vishandel blijven.

1



Geen Lourdes

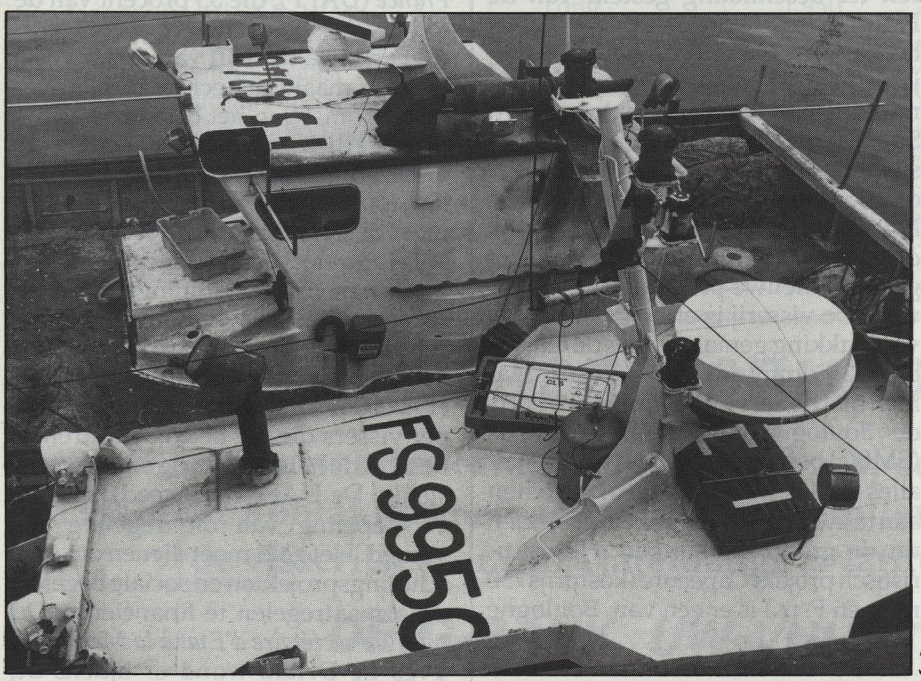
De *Union des Armateurs à la pêche de France* (UAPF), die 55 procent van de totale vangstkapaciteit vertegenwoordigt en bijna de helft van de aanvoerwaarde, maakt zich echter zorgen over de toekomst van het bedrijf. Er is het plan **Mellick**, genoemd naar de vorige visserijminister, die een drastische inkrimping van de vloot beoogt. Ondermeer de afbouw van 100.000 pk tegen het einde van het jaar. Het plan vraagt ook financiële inspanningen van de reders omdat er heel wat arbeidsplaatsen zullen verloren gaan. Zo voorziet het plan dat elke reder 25.000 F.fr. (150.000 fr.) in een sociaal fonds stort per vissers die het bedrijf gedurende de tweede helft van vorig jaar tewerkstelde. De UAPF heeft reeds om een versoepeling van die regeling gevraagd. Het geld moet dienen om omscholingsprojekten en sociale begeleidingsmaatregelen te financieren. De nieuwe *secrétaire d'Etat à la Mer*, **Jean Yves Le Drian**, wond er tijdens de opening van *"Boulognes Fisheries"* geen doekjes rond. Hij liet duidelijk verstaan dat zijn departement niet voor mirakels kan zorgen: *"La Place de Fontenoy* (ambtswoning van de staatssekretaris) *n'est pas Lourdes"*. Over de gevraagde verbetering van de infrastruktuur deed de burgemeester van Lorient geen beloften. Precies omwille van zijn afkomst uit een konkurrerende havenstad werd zijn aanstelling in de regio Nord-Pas-de-Calais met enige scepsis onthaald.

De vloot

In drie bassins beschikt de plaatselijk vloot over niet minder dan twee kilometer aanlegkaaien voor vissersvaartuigen. De vloot kan ingedeeld worden in drie kategorieën: de kustvisserij, de ☞



2



3



4

artisanale visserij en de industriële en semi-industriële visserij. De grootste eenheden zijn in Boulogne terug te vinden, maar heel wat kleinere kustvaartuigen varen de ondiepe Liane verder op naar het haventje van Etaples, gelegen tussen Boulogne en het aristokratische vakantieoord Le Touquet-Paris-Plage. 89 artisanale vaartuigen van 15 tot 20 meter dragen nog de naam van Etaples als thuishaven maar gaan er nauwelijks nog heen en 72 middenslag vaartuigen van uiteenlopende scheepstypes hebben Boulogne als thuishaven. De diepzeevloot telt 19 grote vaartuigen. Zes diepzeetreilers zijn eigendom van **Jean-Marc Le-Garrec**, voorzitter van de redersvereniging, en zijn onderneming heeft ook belangen in vijf tuna purse seiners. Ook hij maakt zich zorgen over de fel afgenomen vangstmogelijkheden die de rentabiliteit van de vaartuigen in het gedrang brengen.

Aanvoer en omzet

De aanvoer door eigen en vreemde vaartuigen vertegenwoordigde vorig jaar bijna 600 miljoen F. fr. (3,6 miljard fr.). Iets meer dan de drie miljard aanvoerwaarde die gezamenlijk door de Belgische vissershavens wordt geboekt. Het totale aanvoergewicht van **verse** vis bedroeg vorig jaar 68.600 ton (tegenover 72.000 in '89), wat dan weer meer dan het dubbele is van bij ons. In aanvoergewicht zijn de goedkope koolvis, blauwe wijting, makreel en haring de belangrijkste soorten. Schol (1.719 ton) vertegenwoordigde amper 2,5 procent van de verse aanvoer, tong (1.066 ton) 1,5 procent en kabeljauw (3.303 ton) 4,8 procent. In deze aanvoercijfers is de eigen aanvoer van 4.126 ton diepgevroren vis niet inbegrepen.

Op te merken valt dat het aanvoergewicht in de jaren zeventig meer dan 120.000 ton bedroeg (zelfs 142.000 ton in '73). De hoeveelheid nam echter drastisch af. Zo was het aanvoergewicht voor Boulogne in '84 reeds beneden de 100.000 ton teruggevallen en geraakte sindsdien niet meer boven die drempel. De aanvoerwaarde naam echter gestaag toe. In het topjaar '73 bedroeg de besomming in de afslag 232 miljoen F. fr., vorig jaar 596 miljoen Franse frank.

Verwerking

Boulogne beschikt over een belangrijke verwerkingskapaciteit die een grote visinvoer noodzakelijk maakt. Die is er ook nodig omdat de☞

bevoorrading van de binnenlandse markt voor veertig procent van import afhankelijk is en volgens de prognoses in de toekomst nog hoger zal oplopen. Voor verwerking en diepvries wordt jaarlijks 140.000 tot 180.000 ton visserijprodukten ingevoerd. Hiervoor is een enorme opslagkapaciteit nodig. De talrijke koelhuizen en frigo's zijn dan ook goed voor een stockageoppervlakte van 250.000 vierkante meter en een inhoud van 300.000 kubieke meter. En er is vraag naar meer. Steeds meer internationale bedrijven vestigen zich in het havengebied. Voor de plaatselijke tewerkstelling is de verwerkingsindustrie een zegen. De vishandel vertegenwoordigt een kwart van de nationale produktie en houdt een rechtstreekse tewerkstelling in van 1.100 personen. Zouterijen en pekelbedrijven (65 procent van de nationale produktie) bieden 800 arbeidsplaatsen. Daarnaast zijn er nog tientallen bedrijven die visserijprodukten onder uiteenlopende vormen verwerken ook nog goed voor enkele honderden arbeidsplaatsen. En niet te vergeten: de transportsektor die 360 mensen aan het werk houdt. De impakt van de visverwerking en de daarbij gerealizeerde meerwaarde is dan ook van groot sociaal-ekonomisch belang voor de regio. Zelfs de staat vaart er niet slecht bij door de miljoenen die langs fiskale weg in de staatskas vloeien. En precies van die miljoenen wil de visserijsektor iets terug onder de vorm van investeringen voor nieuwe kaaimuren, moderne koelhuizen en andere infrastruktuurwerken die het blazoen van Boulogne wat kunnen opsmukken.

Bij de foto's

Plaatsgebrek verplichtte ons ertoe de foto's te nummeren en de onderschriften te groeperen.

FOTO 1:

Boulogne is een na de oorlog heropgebouwde stad, gelegen aan de monding van de Liane. Op de voorgrond het standbeeld van de in Boulogne geboren mecanicien Fréderic Sauvage (1786-1857), uitvinder van het gebruik van de schroef bij stoomvaartuigen.

FOTO 2:

Verspreid over het havengebieden staan tientallen frigo's en grote koelhuizen. Alles wat eens wit was in nu bedekt met een laag zwart stof, afkomstig van de oven van het vlakbijgelegen siderurgiebedrijf.

FOTO 3:

Alle Franse vissersvaartuigen, van groot tot klein, dragen op het dak



5



6

7



van de brug het radionummer waardoor ze vanuit de lucht identificeerbaar zijn.
FOTO 4:
De haringaanvoer is nog steeds van groot belang voor Boulogne
FOTO 5:
De Valentino II lost een lading haring in Boulogne. Het schip is de gewezen Z..505 Valentin II van Albert Moens dat in '79 naar Frankrijk verhuisde.
FOTO 6:
Zicht op en van de loskaaien is Boulogne. De viskisten zijn allemaal voorzien van een deksel.
FOTO 7:
Vissorteerders aan het werk in Boulogne.
FOTO 8:
Een overdekte losplaats voor de artisanale vissersvaartuigen in Boulogne.
FOTO 9:
Een van de visserijdokken voor artisanale vaartuigen in Boulogne. Op de achtergrond de P&O terminal. Daarachter liggen nog twee grote bassins.
FOTO 10:
De veilzaal in Boulogne. De veiling is nog niet volledig geautomatiseerd.
(foto's Guido Walters)



8



9

10



Volgende maand: deel II:

scheepsbouw en -werven in Boulogne en Etaples

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

Nieuwe Z.121 Barentszee

Op de scheepswerf De Graeve in Zeebrugge wordt nog steeds gewerkt aan de Z.99 Terra Nova (41 m. 1.200 pk) die binnen enkele weken te water gaat. Ondertussen is ook al bekend dat reeds een volgende vervangingsnieuwbouw op stapel staat. Het betreft de Z.121 Barentszee voor de rederij Seabird van Urbain Wentein. De nieuwe Z.121 wordt 39 m. lang en krijgt een ABC-hoofdmotor van 810 pk mee, hetzij tien procent minder vermogen dan de uit de vaart te nemen bokkentreiler.
Het orderboek van de Zeebrugse werf zou nog twee opdrachten voor gelijkaardige schepen bevatten waardoor de scheepsbouwers alvast de volgende twee jaar de handen vol hebben.

O.206 naar Zeebrugge

De plankenvisser O.206 Krisjean-Henson (bouwjaar 1969) van de Rederij Deckmijn en Lambrecht B.V.-B.A. uit Oostende verhuist naar Zeebrugge. Zaakvoerder Deckmijn liet de rederij over aan de Zeebrugse schipper Jean-Pierre Goossens.

O.137 en O.499 verkocht aan Jack Verdeyen

De Oostendse bokkentreilers O.137 Twilight (bouwjaar 1983, 1.020 pk) en de O.499 Coudekercke (bouwjaar 1968, 500pk) en de Rederij Coudekercke PVBA uit Oostende van Frans Verleene en Jean Vlietinck werden verkocht aan Jack Verdeyen uit De Haan. De gewezen internationale basketbalspeler deed enkele jaren geleden zijn intrede in de visserijwereld met de aankoop van de O.32 die hij intussen reeds van de hand deed. Daarna volgden de N.49 Steve (nu O.49 Steve) en de O.500 De Hoop (nu O.500 Viking) die ondergebracht werden in de B.V.-B.A. Alco. De Rederij Coudekercke blijft behouden en staat verder in voor de exploitatie van de vaartuigen die intussen reeds varen voor rekening van de nieuwe zaakvoerder.

O.87 en Z.34 naar Groep Pauwaert

Tijdens de voorbije weken werd de overdracht geregeld van de O.87 Nele (via de nieuwe rederij N.V. Sparus) van Oscar en Dirk Savels uit Bredene en de Z.34 Northern-Sky van Eddy en Robert Cattoor uit Zeebrugge. Beide Eurokotters worden toegevoegd aan de vloot van de zogenaamde "Groep Pauwaert" die al over zeven vaartuigen beschikte.
De O.87 ligt intussen reeds bij Padmos in Stellendam voor inbouw van een nieuwe motor, koppeling en plaatsing van vangstverwerker en ijsmachine. Voorts verbouwing visruim, zandstralen en schilderen van het in 1987 gebouwde vaartuig. Ook de Z.34, die pas in november '88 in bedrijf genomen werd, kwam naar dezelfde Nederlandse werf met het oog op enige aanpassingen.

N.152 Evy naar Oostende

De Nieuwpoortse reder-schipper Alain Aesaert heeft zijn vaartuig N.152 Evy (bouwjaar 1966) van de hand gedaan. Hij voer vijf jaar met het vaartuig dat hij uit Duinkerke haalde. De 300 pk-er is nu eigendom van de Oostendse B.V.B.A. John van zaakvoerster Chantal Abiven, dochter van wijlen Jean Abiven van de O.468 Aran. De herschilderde kotter vaart voortaan als O.152 John met Patrick Devey, echtgenoot van de zaakvoerster, als schipper.

DIEPVRIESCENTRUM OOSTENDE

- verhuring van diepvriesruimten, ook voor tijdelijke opslag
- mogelijkheid tot huren van handelsruimten
- voor groot- en kleinhandel
- centrale ligging (bij de vismijn)
- toezicht



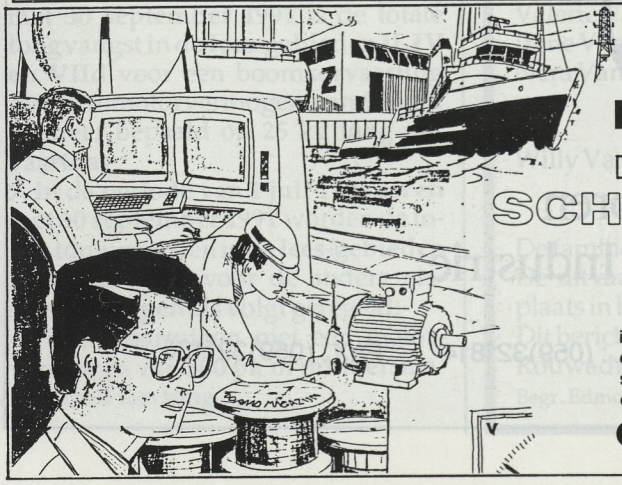
DIEP

H. Baelskaai 13, Oostende

Burelen: 8 - 12 u / 13 - 17 u, zaterdag en zondag gesloten

Tel: 059 / 321 791 — Fax : 059 / 323 397

Bij ons stockeren is geen kost, maar een financiële winst — Stel dus niet uit tot morgen wat u vandaag kunt bekomen.



n.v. quintiens

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE

ELECTRICITEIT

installatie / herstelling / onderhoud
electrische- en electronische
schakelborden
overhaal en herwikkelen van motoren

GROOTHANDEL

Kielbankstraat 6
8380 Zeebrugge
"DAY AND NIGHT SERVICE"
Tel. (050) 54 41 72

VALCKE INDUSTRIES N.V.

STUDIE, ONTWERP, FABRIKATIE
EN INSTALLATIE VAN

Dieselgedreven stroomaggregaten voor Marine en Industrie

Dieselgedreven & Elektrische pompgroepen
voor Industrie, Brandbeveiliging en Marine

Total-Energy aggregaten voor Plantkwekerijen,
Sierteelt en Gebouwen

Volledige Elektrische & Elektronische stuursystemen,
schakelkasten en vermogenborden voor
Marine en Industrie

Scheepsvoortstuwingsmotoren, Keerkoppelingen,
Schroefassen en Propellers

Verhuring van stroomaggregaten

MERCEDES - BENZ

mtu

MAN

VM

DEUTZ MWM

ATB

Dieselmotoren
voor Marine & Industrie

VICTORIALAAN 3 B - 8400 OOSTENDE TEL.: (059)321814 FAX: (059)321135

Voor periode van 1 juli tot 30 september

Aanvullende maatregelen tot behoud van de visbestanden

HET MINISTERIE VAN Landbouw - Dienst voor de Zeevisserij verspreidde opnieuw een lijst van tijdelijke aanvullende maatregelen tot behoud van de visbestanden. De maatregelen zijn van toepassing op het derde kwartaal, zijnde de periode van maandag 1 juli tot en met maandag 30 september, en vervangen dus alle voorgaande.
De zopas uitgevaardigde aanvullende maatregelen tot behoud van de visbestanden:

1. De aanvoer van **schol** met een lengte van minder dan 27 cm is verboden.

2. In de loop van 1991 is het verboden meer dan 95 vaartdagen te realiseren voor 1 mei 1991, meer dan 185 voor 1 september 1991 en meer dan 210 voor 30 september 1991. Deze vaartdagenregeling is niet van toepassing op de vissersvaartuigen die toelating hebben om in de IJslandse wateren te vissen.

3. Voor de vissersvaartuigen die toelating hebben om in de IJslandse wateren te vissen is het tot en met 31 december 1991 verboden te vissen in de wateren van de Europese visserijzone.

4. Ieder vissersvaartuig moet in de loop van 1991 een stilligperiode van tenminste tien opeenvolgende dagen respekteren.

5. In de periode van **1 juli 1991 tot en met 30 september 1991 worden de scholvangsten in de Ices-gebieden II, IV en VIId,e en IIIa (Skagerrak)** als volgt geregeld:
- een vissersvaartuig met een motorvermogen van **minder dan 900 pk:** maximum **75 ton schol**
- een vissersvaartuig met een motorvermogen van **900 pk of meer:** maximum **90 ton schol**

6. In de periode van **1 juli 1991 tot en met 30 september 1991** is de totale **tong**vangst in de **Ices-gebieden II, IV en VIId** voor een boomkorvaartuig met een motorvermogen van **900 pk of meer** bepaald op **25 kg tong per vaartdag.**

7. In de periode van **1 juli 1991 tot en met 30 september 1991** worden de totale **tong**vangsten in de **Ices-gebieden II, IV en VIId** voor de andere vissersvaartuigen als volgt geregeld:
- vissersvaartuigen met een motorvermogen van **300 pk of minder:** maximum **4 ton tong**
- vissersvaartuigen met een motorvermogen van **meer dan 300 pk maar minder dan 900 pk:** maximum **3,5 ton tong.**

Alle vangsten worden uitgedrukt in aanvoergewicht.
Indien de hier bovenvermelde hoeveelheid tong wordt aangevoerd voor 30 september 1991, worden vanaf dit ogenblik de tongvangsten in de Ices-gebieden II, IV en VIId beperkt tot 25 kg per vaartdag.
De vangstbeperkingen in punt 7 zijn evenwel niet van toepassing op de vissersvaartuigen van minder dan 65 BT noch op de vissersvaartuigen die voorkomen in de bijlage van Verordening (EEG) nr. 3664/90 van de Commissie van 18 december 1990 tot vaststelling voor 1991 van de lijst van vaartuigen met een lengte over alles van meer dan 8 meter en die in bepaalde zones van de Gemeenschap met boomkorren waarvan de totale boomlengte meer dan 9 meter bedraagt, op tong mogen vissen.

8. Elk boomkorvaartuig dat gedurende een zeereis de visserij uitoefent in de **Ices-gebieden II, IV of VIId of IIIa (Skagarrak)** mag gedurende die zeereis **geen vis aan boord hebben die afkomstig is uit andere Ices-gebieden** dan bovenvermelde gebieden.

Nieuwe bestuurders Rederscentrale Oostkust

De bestuursproblemen die gerezen zijn na het ontslag van voorzitter Bart Schiltz zijn grotendeels opgelost. Reder Schiltz nam enkele weken geleden ontslag uit alle funktie die hij bij de Rederscentrale uitoefende. Hij was voorzitter van de Rederscentrale arrondissement Brugge (Oostkust), lid van de raad van bestuur (mandaat tot in '93) en van het direktiekomitee van de beroepsvereniging.
Tijdens een vervroegde algemene vergadering werd het aanslepende bestuursvacuüm opgelost. Naast Bart Schiltz stelden ook de reders Albert en André Utterwulghe, Leopold Neyts en op de dag van de algemene vergadering ook Robert Cattoor hun mandaat ter beschikking. Zij werden vervangen door André Vantorre die de nieuwe voorzitter wordt, Hubert Rappé, André Balbaert en Eric Dewaeghenare. De plaats van Robert Cattoor wordt later toegewezen. De andere bestuursleden Georges De Groote, Freddy Depaepe, Jozef Deroose, Gilbert Derudder, Daniël Dobbelaere en August Hertsens oefenen hun mandaat verder uit.
De statutaire algemene vergadering van de producentenorganizatie Rederscentrale SV en van de beroepsvereniging Rederscentrale VZW ging ruim een maand vroeger door dan gepland om onder meer het aanslepend bestuursprobleem aan te pakken.

Heden is van ons heengegaan

De heer Barry Van Waes

Burgerlijk Bouwkundig Ingenieur bij de Wereldbank
Geboren te Brixham op 18 augustus 1940.
Overleden te Washington D.C. U.S.A. na een slepende ziekte op 21 juni 1991.

Dit melden u met diepe droefheid,
Valerie Van Waes — zijn dochter
Irène Vlietinck-Gustaaf Van Waes (†) — zijn ouders
Nera Van Waes-André Baert, kinderen en kleinkinderen — zijn zuster, schoonbroer, neven en nichten
Willy Van Waes-Mireille Carette, kinderen en kleinkinderen — zijn broer, schoonzuster, neven en nichten
De families Van Waes en Vlietinck.
De uitvaartdienst, gevolgd door de bijzetting in de familiekelder had plaats in beperkte familiekring, volgens de wens van de overledene.
Dit bericht geldt als enige kennisgeving.
Rouwadres: Vislossersbond Van Waes, Vismijn 2, 8400 Oostende.
Begr. Edmond Verlinde Brugge. tel 050 / 33 18 29

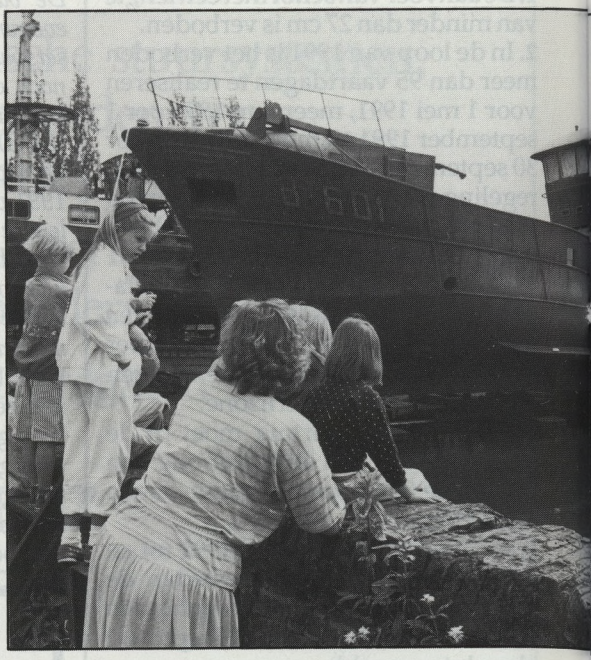
Stapelloop casco nieuwe eurokotter B.601 Van Maerlant in Oostkamp

Op de West-Vlaamse Scheepswerven - nu een onderdeel van de *Belgische Scheepsbouw Combinatie* (BSC) - liep het 33ste casco van stapel. Het betreft de vervanging van de oude B.601 Van Maerlant, jarenlang eigendom van een van de laatste Blankenbergse rederijen die onlangs in Zeebrugse handen kwam.
De onlangs opgerichte vennootschap Rederij Van Maerlant N.V. uit Brugge nam begin dit jaar de in '62 bij De Graeve gebouwde B.601 Van Maerlant (17 m., 135 pk) over van de Blankenbergse reders Emiel Ackx-Deplancke. Reder-zaakvoerder André Balbaert opteerde meteen voor zijn eerste (vervangings)nieuwbouw. De Zeebrugse vishandelaar zat de laatste jaren echt niet stil. In 1987 verwierf bij de plankenvissers O.128 Rachel (nu Z.128 Rembrandt) en twee jaar later het zusterschip Z.134 Mercator. In de loop van dit jaar kon hij daar nog de Eurokotter Z.207 Adamtje - omgedoopt tot Permeke - aan toevoegen. De drie vaartuigen zijn in evenveel vennootschappen ondergebracht. Als vierde schip verwierf hij de oude B.601 die binnen enkele maanden de plaats ruimt voor een gloednieuwe Eurokotter van Nederlandse design.
Het bouworder ging naar de *Zeebrugse Scheepswerven N.V.*, zoals bekend een kombinatie gevormd door het Nederlandse scheepsbouwbedrijf Padmos uit Stellendam en de Zeebrugse werkhuizen van Joël Verheyen. Uit dit samenwerkingsverband ontstond reeds de Z.200 Wagram (33 m.) en intussen staat de nieuwe Z.47 Saturnus voor de Zeebrugse reder Paul Neyts ook al in de steigers. Telkens werd op de *West-Vlaamse Scheepswerven* in Moerbrugge-Oostkamp beroep gedaan voor de bouw van het casco. Voor de verdere afwerking staat de *Zeebrugse Scheepswerven N.V.* zelf in.


3

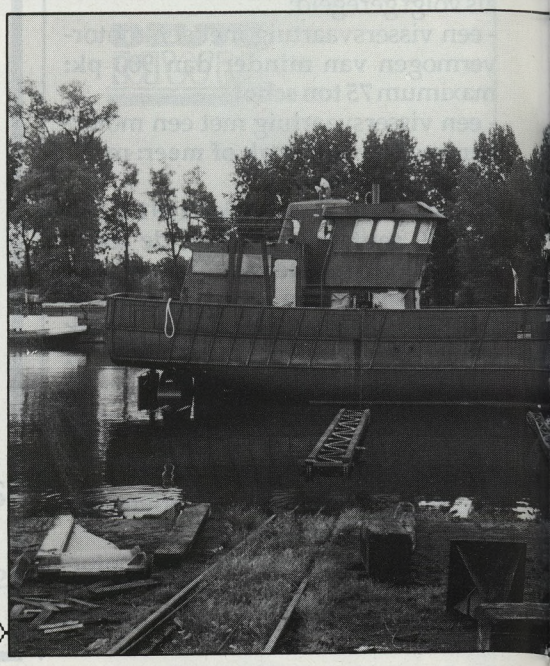
Tewaterlating

De nieuwe B.601 valt met een lengte van 23,10 meter een stuk langer uit dan zijn voorganger en zal ook over meer motorvermogen beschikken. De Eurokotter krijgt een voortstuwingsmotor Mitsubishi van 300 pk en krijgt ook twee hulpmotoren mee. De bokkentreiler is 6 meter breed met een holte van 2,6 meter.
De tewaterlating greep plaats op zaterdagvoormiddag 22 juni. Het meterschap werd geschonken aan mevrouw Piet Padmos. Zij kreeg de eer de champagne tegen de boeg te knallen, wat haar bij de eerste poging ook lukte. Zij werd bijgestaan door de Gentse industriële-verffabrikant Wilfried Lippens, een relatie van opdrachtgever Balbaert.
Het casco van de B.601 werd niet meteen op sleeptouw genomen naar de Zeebrugse achterhaven. Dat gebeurt pas in juli. Na de vakantieperiode wordt het schip volledig opgetuigd, zodat, als alles naar wens verloopt, de officiële overdracht voor augustus is.



Saturnus

Het mag dan al van 1968 geleden zijn dat de *West-Vlaamse Scheepswerven* in Oostkamp nog een binnenschip bouwden, voor de visserij kreeg het bedrijf nog regelmatig opdrachten in onderaanneming. Het zal allemaal niet volstaan hebben om het familiebedrijf - in 1948 gesticht door Achilles Vander Cruysse - drijvende te houden. De overname begin dit jaar door de *Belgische Scheepsbouw Combinatie* (zie HVB 1 februari '91) kwam dan ook niet als een verrassing. De overname was voor BSC een kans om tot de visserijscheepsbouwmarkt door te dringen. De Antwerpse groep kontroleerde reeds vijf middelgrote scheepswerven: Fulton Marine in Ruisbroek, de Scheepswerven van Langerbrugge, de Scheepswerf van Hemiksem, de Chantiers Navals Meuse et Sambre in Beez (Namen) en het filiaal Liège-Monsart. De *West-Vlaamse Scheepswerven* blijft een autonome onderneming binnen de groep die zich blijft toeleggen op nieuwbouw en herstelling van vissersvaartuigen. Nog voor de afwerking van het eerste casco voor de B:601 werd de kiel al gelegd voor een andere grote bokkentreiler. Intussen zijn de eerste sekties voor de nieuw Z.47 Saturnus voor de Heistse reder Pol Neyts reeds in elkaar geklonken. Het gaat hier om een bokker van 38 meter die in het najaar van stapel glijdt. (gw)


5

1



FOTO 1: Mevrouw Padmos gooit meteen raak. De champagnefles knalt stuk op de voorsteven van de nieuwe B.601. De stapelloop kan beginnen. FOTO 2: Reder André Balbaert, scheepsbouwer Padmos, meter mevrouw Padmos en peter Wilfried Lippens even voor de doop van de nieuwe Eurokotter. FOTO 3: Scheepsbouwer Padmos toont zijn echtgenote voor waar de champagnefles moet terechtkomen. FOTO 4: De B.601 glijdt langzaam van de helling. FOTO 5: De nieuwe B.601 maakt zich geleidelijk van de oever los. Eenmaal drijvende kan het vaartuig op sleeptouw genomen worden. (Foto's gw)

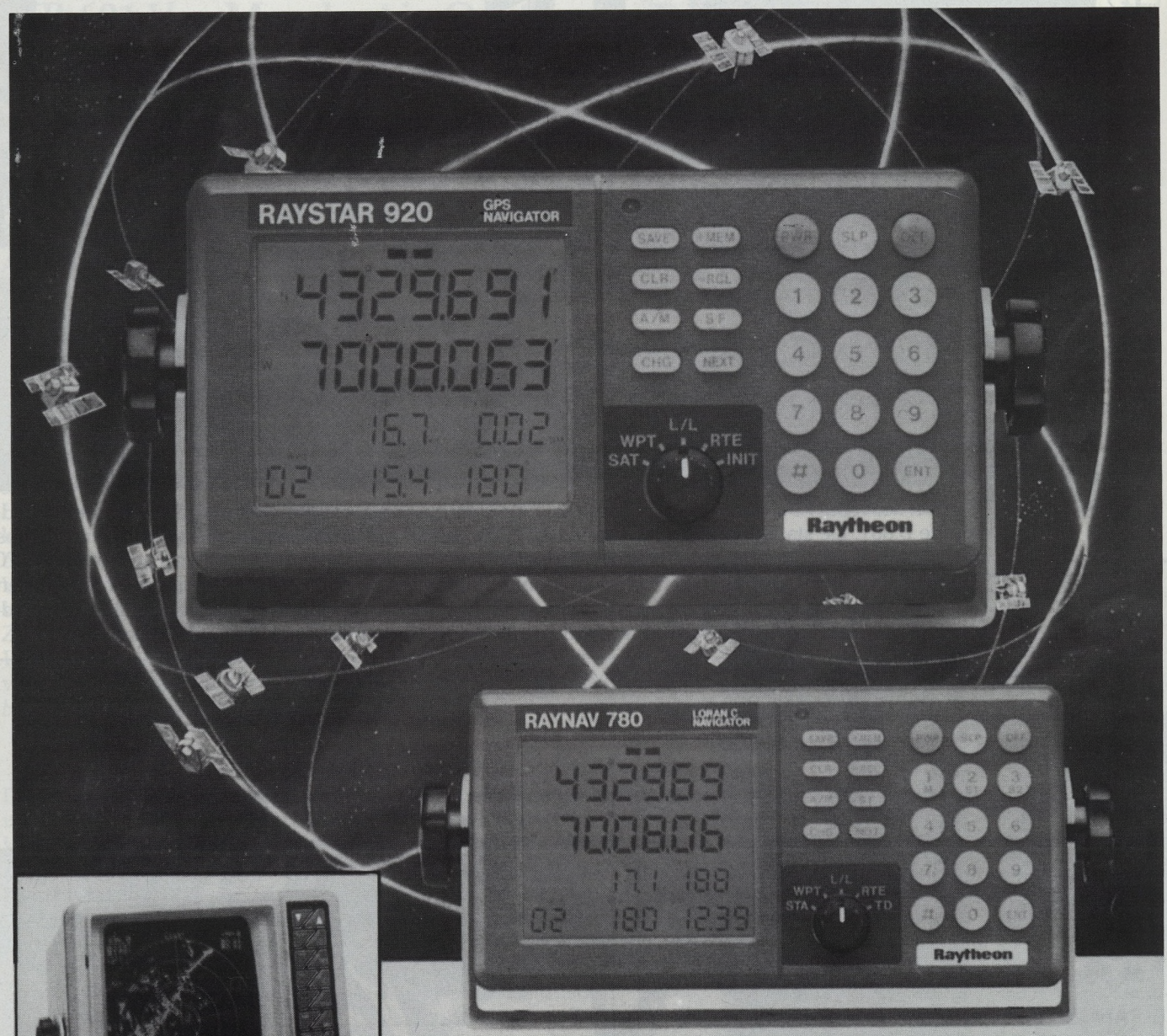


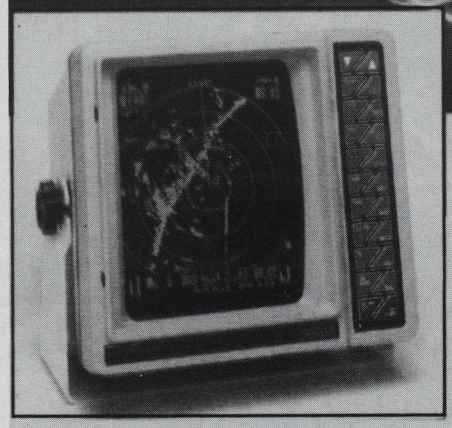
4





2





RAYTHEON NAVIGATIE ELECTRONICA brengt U dichter waar U wenst te zijn

RAYSTAR 920
Revolutionaire GPS met snelle meervoudige ontvanger.
Breed LCD scherm. Interface met Loran-C, Satnav of Decca mogelijk.

RAYNAV 780
De gemakkelijkst-te-gebruiken hoge-prestatie Loran C.
Mogelijke tweeketen verkrijging en koersbepaling ter verbetering van LOP hoeken en bestrijkingsgebied.

RADAR R-41X
Bereiken 1/8 - 48 NM
Twee variabele range markers. Twee electronic bearing lines. Waypunten van de navigator op het radar scherm.

INES
N.V. S.A.
INES telefoonnummers
050/544755
059/323401

Van vrijdag 12 tot zondag 14 juli

Vlootdagen op Marinebasis te Zeebrugge

DE MARINEBASIS TE Zeebrugge gooit voor de tiende keer de poorten open. Drie dagen kan al wie daar zin in heeft een kijkje nemen op de vlootbasis. Van vrijdag 12 tot en met 14 juli, telkens van 10 tot 18 uur is de basis aan de Graaf Jansdijk kosteloos toegankelijk.

In de twee marinedokken showt de Belgische zeemacht eenheden van het permanent SNFC-smaldeel van de Navo (Standing Naval Force Channel) waarvan ook een aantal vreemde schepen deel uitmaken. Om een of andere reden wordt daar ook een vissersboot (Z.128) aan toegevoegd. Het Navo-smaldeel, gespecialiseerd in het opsporen en vernietigen van mijnen in het Kanaal en de Noordzee, is samengesteld uit Nederlandse, Britse, Duitse en Belgische eenheden die voor een periode van minimum zes maanden bij het eskader worden ingedeeld. De eenheden die tijdens de vlootdagen voor bezoek open staan zijn: mijnenjager Dordrecht (Ned.), mijnenjager Willemstad (Ned.), fregat Charybdis (G.B.), Mijnenjager/veger Cottesmore (G.B.), kustmijnenveger Auerbach (D), pas twee maanden in de vaart, mijnenjager Wetzlar (D) en Aviso Amyot d'Inville (Fr.)

In het tweede tijdok liggen enkele mijnenbestrijdingsschepen afgemeerd. Ook het fregat Wielingen zal erbij zijn. Het oceanografisch onderzoekschip Belgica zal op de droogzettingsinstallatie te zien zijn. Het publiek kan ook een kijkje nemen in de enorme scheepsherstellingsloods. Tussen beide dokken zijn op regelmatig tijdstippen kosteloze rondvaarten voorzien

Demonstraties

Tijdens de vlootdagen is meer te zien dan varend materiaal. De Zeemacht beschikt ook over een drietal Alouette III-helikopters waarvan er ook een aanwezig is. De luchtmachtbasis van Koksijde stuurt een Seaking en de Nederlandse marine brengt een Lunx over. Met een van de toestellen worden reddingsdemonstraties uitgevoerd en aan valschermen bengelende paracommando's ontbreken evenmin. Ze stellen ook hun klimtoren ter beschikking van de aanwezige kinderen. De Groep Duikers-Ontmijners verzorgen ontmijningsdemonstraties en demonstreren hun duikapparatuur in een glazen waterreservoir.

Er is tevens een tentoonstelling van scheepsmodellen te bezichtigen en in een openluchtzwembad zullen de bouwers ook vaardemonstraties met de schaalmodellen uitvoeren.

Southern Breeze

Maar er is nog meer. De muziekkapel brengt dagelijks een koncert. Er is de stand van Detinav, de afdeling die de opleiding van het dek- en artilleriepersoneel en de elektroniekers van de Zeemacht opleidt. Een van de blikvangers wordt ongetwijfeld de tentoonstelling "Southern Breeze" in het cinemakomplex over de recente marineoperaties in de Perzische Golf. De bewakingsdienst van de Zeemacht organizeert een hondendressuur waaraan de volbloed speur- en waakhonden van de Rijkswacht deelnemen. De postzegelklub Nautica houdt een tematentoonstelling rond de scheepvaart. In een tijdelijk postkantoor is (enkel op 13 en 14 juli) een speciale dagafstempeling met een stylistische voorstelling van de zeesleper A.954 Zeemeeuw en een luxeblad "Southern Breeze" verkrijgbaar.

Tenslotte is ook de informatiedienst Infosermi aanwezig op een stand waar alle inlichtingen over de rekrutering en een loopbaan bij de Krijgsmacht te bekomen zijn. (gw)

De Vloot



De vloot van de Belgische Zeemacht

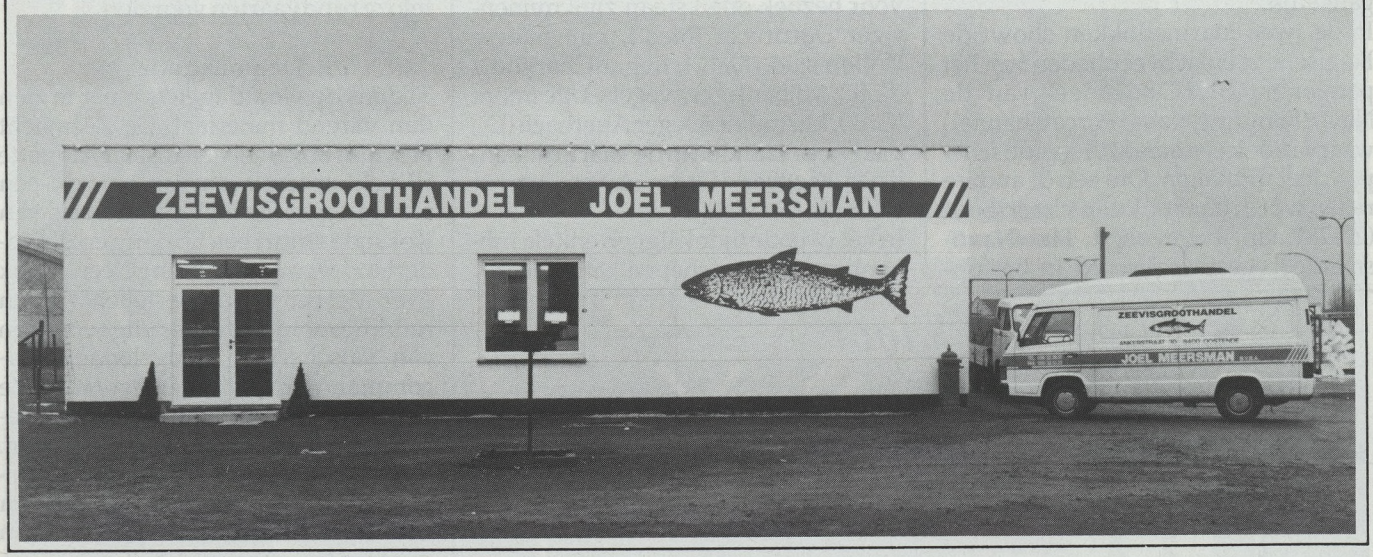
Fregatten (4): F.910 Wielingen, F.911 Westdiep, F.912 Wandelaar, F.913 Westhinder
Hoogzeemijnenvegers en -jagers (6): M.902 Van Haverbeke, M.903 Dufour, M.904 De Brouwer, M.906 Breydel
M.908 Truffaut, M.909 Bovesse
Kustmijnenvegers (4):
M.929 Heist, M.930 Rochefort, M.932 Nieuwpoort, M.933 Koksijde
Tripartite mijnenjagers (10): M.915 Aster, M.916 Bellis, M.917 Crocus, M.918 Dianthus, M.919 Fuchsia, M.920 Iris, M.921 Lobelia, M.922 Myosotis, M.923 Narcis, M.924 Primula
Ondiepwatermijnenvegers (11): M.472 Kortrijk, M.474 Turnhout, M.475 Tongeren, M.476 Merksem, M.478 Herstal
M.479 Huy, M.480 Seraing, M.482 Visé, M.483 Ougrée, M.484 Dinant, M.485 Andenne
Bevoorradings- en kommandoschepen (2):, A.960 Godetia, A.961 Zinnia
Zeeslepers (3): A.950 Valcke, A.998 Ekster, A.954 Zeemeeuw
Havenslepers (1): A.951 Hommel
Havenslepers en brandblusschepen (2): A.953 Bij, A.956 Krekel
Oceanografisch opzoekingsschepen (1): A.962 Belgica
Zeilschepen (1): A.958 Zenove Gramma
Overzetveer-Bac (1): A.997 Spin
Helicopers Alouette III (3)

Zeevisgroothandel

bvba Joël Meersman

Ankerstraat 30, 8400 Oostende

tel: 059 / 32 39 37 — *f*ax: 059 / 32 53 22



WEST MECHANICS N.V.

SCHEEPVAART

Herstellen van inspuitkomponenten, zoals verstuivers en brandstofpompen voor scheepsvoortstuwings- en hulpmotoren. BURMEISTER EN WEIN, DEUTZ, MAN, SULZER, MAK, MWM,...

Onderhoud en herstelling van scheepsvoortstuwings- en hulpmotoren

Eigen fabrikatie van naald- en pompelementen volgens opgave.

Herstellen, oplassen en steliteren, terug op maat brengen volgens fabriekgegevens van in- en uitlaatkleppen, start- en veiligheidskleppen.

Herstellen van Turbochargers met levering van onderdelen. B&B, e.a.

Herstellen hydraulica voor stuurmachines, krachtgroepen, winches, kranen, e.a.

Aanmaken van hydraulische slangen

Cathilleweg 43, 8490 Stalhille

Tel.: 050 / 81 42 24 — Fax.: 050 / 81 42 19

Het eiland Schier



SCHIER IS DE oorspronkelijke naam van het waddeneiland dat nu bekend staat onder de naam van het enige dorp dat het eiland rijk is, Schiermonnikoog.

De 'Brakzand' brengt ons van de Nederlandse haven Lauwersoog naar Schiermonnikoog. Het is laag water. De kiel schuurt door het zand. Bij extra laag tij durft de boot wel eens vast te lopen. *'Geen nood echter, we hebben een kleiner exemplaar in reserve die de passagiers in dat geval overneemt'*, stelt de bootsman ons gerust. De boot maakt een hele omweg. Een zeekaart leert ons dat de 'Brakzand' een smalle kreek moet volgen in het wad om het eiland te bereiken. Onderweg zien we yachten en platboomdems die zich hebben laten droog vallen zodat de opvarenden snel de rompen kunnen wassen. Aan de oostzijde van het eiland komt een lange pier de kreek tegemoet. Onze veerboot meert aan na een tocht van 45 minuten.

Schiermonnikoog is het kleinste bewoonde waddeneiland : 16 km lang en 4 km breed. Geen enkele bezoeker mag een auto mee brengen. Enkel de vaste bewoners en een vervoersmaatschappij hebben een vergunning. Een bus brengt ons van de pier naar het dorp dat ongeveer 940 inwoners telt. Het is er knus en gezellig. De meeste huizen dateren uit de 17de eeuw en 18de eeuw. Uitgeweken dorpelingen, die na een karriere op het vasteland, op hun vertrouwde eiland de oude dag willen doorbrengen, moeten optornen tegen Duitse inwijkelingen om een huisje te bemachtigen. De eersten kunnen in veel gevallen een tweede verblijf op hun 'Duitse' waddeneilanden niet betalen. Vroeger verdienden de inwoners hun bete brood met strandjutterij, visvangst en deelname aan de walvisvaart. Momenteel wordt er gerentenierd en verdiend aan het toerisme. Rond het dorp liggen duinen, bossen en een polder met mooie fiets- en wandelpaden. Langs de noordzijde ligt het breedste strand van Nederland. Langs de oostzijde, de 'kwelders' en het natuurreservaat de 'Kobbeduinen'. Het haventje van Schiermonnikoog is enkel bij vloed te bereiken. Bij eb is er slechts een kom water, de rest valt droog.

Tijdens een wandeling moet je zoeken naar het zeemanskerkhof 'Vredenhof'. De begraafplaats vindt zijn oorsprong in de vorige eeuw toen een groep Zweedse drenkelingen dood op het strand aanspoelden. Ze werden ter plaatse begraven in de duinen. Acht kruisen vormen nog altijd een Zweeds kerkhofje.

In 1906 spoelt een Engelse matroos aan. Ook hij wordt, iets noordelijker dan het eerste kerkhofje, in de duinen begraven. Als tijdens de eerste wereldoorlog redelijk veel lijken aanspoelen, richten enkele eilandbewoners een echt zeemanskerkhof op, op de plaats waar de Engelse matroos werd begraven. Veel zeelui vinden er naamloos rust. Hun graven worden gemerkt met een nummer. Naamloos begraven worden heet er 'begraven worden met de bootsmansfluit'. Na 1920 komt slechts één drenkeling op het strand maar na 1939 spoelen Franse, Engelse, Duitse, Poolse, Finse, Canadese en Nieuwzeelandse zeelui aan; wel honderd in totaal. Tijdens de tweede wereldoorlog wordt het kerkhof uitgebreid. Op 8 november 1945 wordt het erkend als oorlogsbegraafplaats. Een oorlogskruis wordt opgericht. In 1949 worden 28 Franse drenkelingen opgegraven, overgebracht en herbegraven op Franse oorlogskerkhoven in Frankrijk en Zeeuws-Vlaanderen. De graven zijn opgehoogd met een stenen boord en afgedekt met schelpengruis. Zet u voet op Schiermonnikoog, zoek het zeemanskerkhof op en blijf even ingetogen stil bij de vele drenkelingen die de Noordzee teruggaf om hier te worden begraven.

Daniël Pots

Oesterkweek of aquacultuur mogelijk?

Krijtbehandeling geeft Spuikom weer levend water

1



2



3



HET EKONOMISCHE NUT van de Oostendse Spuikom gaat terug tot de tijd van de oesterkweek door **Raoul Halewyck** van 1934 tot de bezetter in januari 1941 de put liet leeglopen en de volledige oesterproduktie verloren ging. De Duitsers gebruikten de uitgestrekte waterplas als landingsplaats voor watervliegtuigen. En na een mislukt experiment van de universiteit van Leuven met de kweek van tapijtschelpen en zeebaars werd de Spuikom de laatste jaren uitgebouwd als watersportcentrum voor surfers en zeilers.

In al die jaren ging de waterkwaliteit van de Spuikom er fel op achteruit. Als spoelbekken voor de havengeul heeft de put blijkbaar nooit goed gefunktioneerd. Telkens het water door de spuisluizen naar het bekken liep bleef slib achter. De waterplas werd steeds ondieper én zieker in de biologische betekenis van het woord. Op veel plaats stond nog amper één meter water boven de sterk vervuilde bodem waar wieren welig tierden maar ook aan verrotting waren overgeleverd. Op termijn zou het zelfs geen gezonde rekreatie meer mogelijk zijn op het spaarbekken.

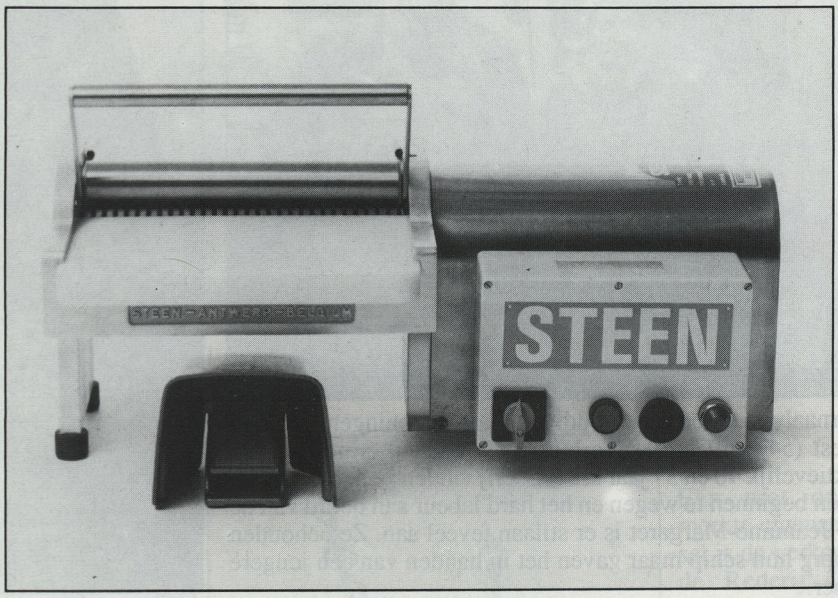
Het Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek (IZWO) - opgericht door oesterspecialist **Raoul Halewyck** (1867-1986) - heeft altijd veel belang gehecht aan de enige overgebleven en gemakkelijk toegankelijke zoutwaterplas van die omvang (84 Ha) in ons land. Voor wetenschappelijke instellingen is het als het ware een openluchtlaboratorium dat nu door onaanvaardbare waterkwaliteit dreigt verloren te gaan. Er werd dan ook gezocht naar een niet te dure oplossing om de waterkwaliteit te verbeteren. Al het slib wegbaggeren werd op de duur weggecijferd. Het IZWO stelde dan een krijtbehandeling voor die

☞

in het buitenland al met sukses toepassingen vond in zoetwaterplassen. De krijtbehandeling heeft tot doel het slib minder visceus te maken waardoor het zich gemakkelijker laat afvoeren. Met dit doel is een cutterzuiger al enkele weken bezig met het trekken van geulen. Het krijt moet dan de tijd krijgen om in te werken in de bodemlaag. Bij het leegtrekken van de Spuikom kan het slib dan wegspoelen langs de afvoerkanalen. De Spuikom kreeg in november al een eerste lading van 210 ton krijt te verwerken. Het IZWO stelde vast dat de waterkwaliteit sindsdien niet meer achteruit ging. Vorige week werd de Spuikom opnieuw leeggetrokken. Dat leverde bijgaande nietalledaagse beelden op. Tijdens het vollopen werd opnieuw 500 ton krijt aan het water toegevoegd. De resultaten zijn hoopgevend maar definitieve uitspraken over het sukses van de saneringsoperatie (kostprijs 18 miljoen) zullen nog even op zich laten wachten. Het is immers niet duidelijk hoe dikwijls de operatie moet herhaald worden om opnieuw een gezonde biotoop te creëren. Lukt het experiment dan opent deze metode perspektieven voor andere vervuilde waterplassen waar het visbestand in de verdrukking komt. Ook voor oesterkweek of andere aquacultuurprojekten? (gw)

Bij de foto's links:
Foto 1: De leeggetrokken Spuikom is een grote vlakte bezaaid met wieren, tapijt- en oesterschelpen en afval.
Foto 2: Tussen de wieren en de schelpen zoekt een lijnvissers naar aas dat trouwens veelvuldig aanwezig is.
Foto 3: Bij het wegtrekken van het water kwamen overblijfselen van de vroegere oesterkweekplaatsen bloot te liggen. Op de achtergrond de cutterzuiger en de kerk van Sas-Slijkens. (Foto's gw)

STEEN® WORLDWIDE
ONTHUIDMACHINE - SKINNING MACHINE
ECORCHEUSE - ENTHÄUTEMACHINE



De STEEN ST. 111 is de ideale machine voor de groothandel, horeca en detailhandel. Zelfs ongeschool personeel kan op een snelle en efficiente manier grote hoeveelheden vis onthuiden.

Voor meer informatie
F.P.M. International, Heidestraat 111, 2950 Kapellen — België
Tel: 03.665.04.00 — Fax: 03.665.34.58

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

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

Zeebruggelaan 137,
8380 Lissewege BRUGGE
Tel: 050/54 48 33
Tijdokstraat 3,
ZEEBRUGGE
Tel 050/54 45 85

H. Baelskaai 18,
OOSTENDE
Tel: 059/32 50 13
vanuit Nederland
09.32.50.54.48.33
Fax: 050/ 54 79 11

de maand in beeld



De garnaalvissers en meervoudige "Garnaalkoningen" Roland Verbiest (54) en Charles Verbiest (52) houden ermee op. Na respektievelijk 40 en 37 jaar kustvisserij vinden ze het welletjes. De jaren beginnen te wegen en het hard labeur aan boord van de O.110 Jeaninne-Margaret is er stilaan teveel aan. Ze behouden voorlopig hun schip maar gaven het in handen van een jongere schipper.



Ook de renovatie van de Oostendse Haringhalle (blok D) is volop aan de gang. De sinds jaren grotendeels ongebruikte ruimte wordt nu ingepalmd door pakhuizen. De indeling bestaat uit vijf ruimten van 450 m² en één van 1.350 m² die op één pakhuis na allemaal reeds een huurder vonden. De halle wordt volledig dicht gemaakt en geïsoleerd. Vooraan wordt parkeergelegenheid in zaagtandvorm aangelegd.

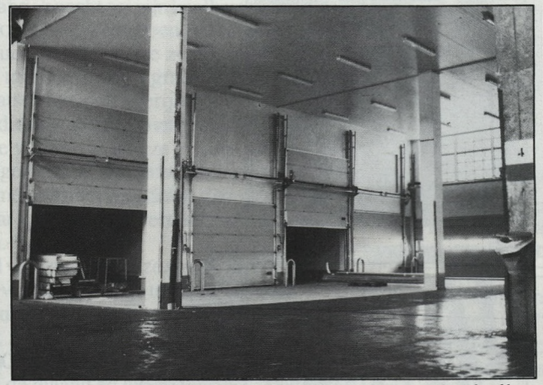


Op de scheepswerf Beliard Polyship in Oostende werden de mijnenjagers, M.923 Narcis en M.924 Primula van de "tripartite-klasse" gedoopt door prins Laurent. De casco's in met glasvezels versterkte polyester werden in Oostende gebouwd maar de afwerking gebeurde in Rupelmonde.



Aan de diepwaterkaai in Oostende staat de nieuwe inscheepbrug te wachten op de komst van de Jumboferry Prins Filip. Intussen blijft het personeel stakingsakties voeren tegen de nieuwe werkregeling. De RMT zal deze zomer wellicht niet uit het nieuws zijn.





De Oostendse vismijn beschikt weldra ook over koelcellen. Vier stuks in totaal, helemaal achteraan de veilhal gelegen. De isolatie steekt erin en de poorten hangen in de hengsels. Wanneer de koelinstallaties ook effektief zullen funktioneren is nu nog niet met zekerheid te zeggen.



Een niet onopgemerkte eigenaarswissel is de verkoop van de Rederij Coudekercke, eigenaar van de O.137 Twilight (foto) en de O.499 Coudekercke, aan reder Jack Verdeyen die ook reeds de O.49 Steve en de O.500 Viking exploiteert.



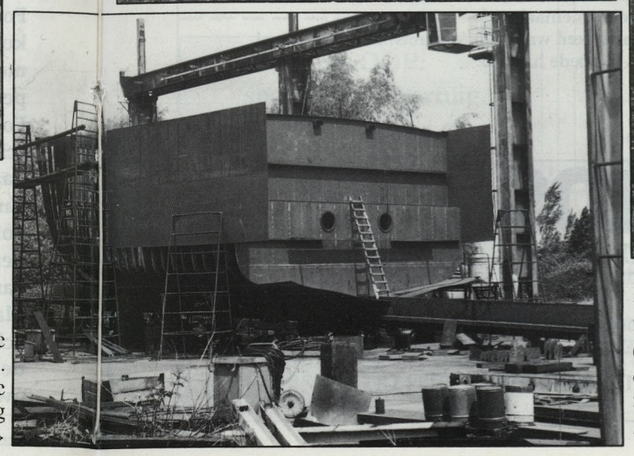
Van 12 tot 14 juli zijn er opnieuw "Vlootdagen" op de Zeebrugse Marinebasis waarop duizenden mensen zullen afkomen. Fregatkapitein Roger Van Ransbeek (links) heelf ondertussen afscheid genomen van de aktieve dienst en wordt als PR-man van de Zeemacht opgevolgd door de 51-jarige fregatkapitein Lucien Desaeger (midden).



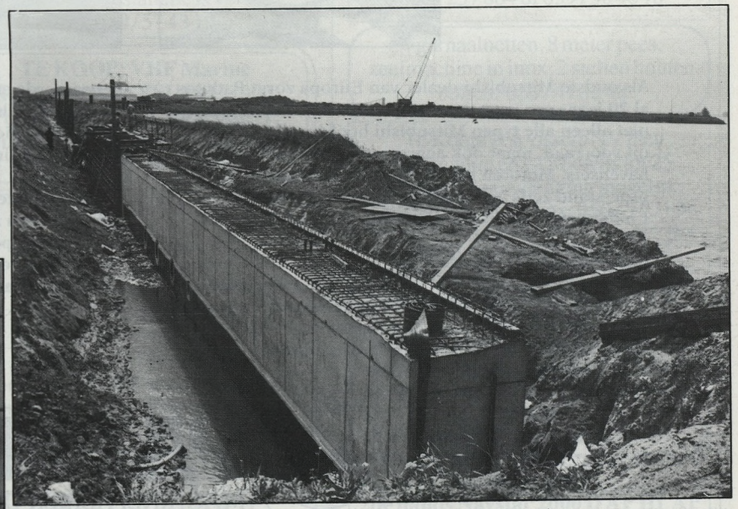
De renovatie van de pakhuizen werpt vruchten af. Zopas werd het eerste volledig gerenoveerde pand ingehuldigd. Het betrof de Vishandel Inge, uitgebaat door Marina Demunter en Chris Van Waes, zoon van Willy Van Waes. In de komende weken zullen er nog meer openingen volgen waarbij het pakhuis van de Brugse firma Van den Abeele-Appetit de eerstvolgende in de rij is.

Deze ateliers van een Zeebrugse scheepswerf moeten weldra de plaats ruimen voor een blok luxe-appartementen.



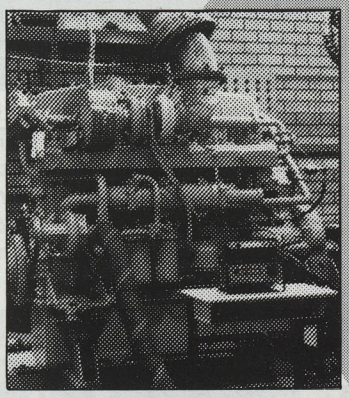


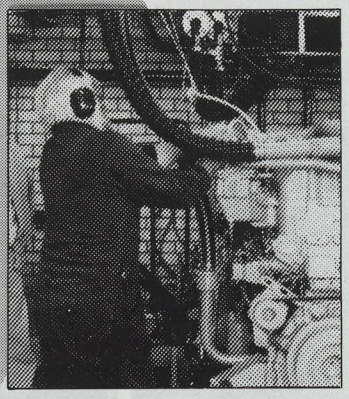
Zover zijn de werken reeds opgeschoten bij de bouw van de nieuwe Z.47 Saturnus op de West-Vlaamse Scheepswerven in Oostkamp. Het is de N.V. Zeebrugse Scheepswerven die de opdracht voor de Z.47 kreeg. De konstruktie van het casco wordt in onderaanneming uitgevoerd.



In de Zeebrugse achterhaven is de firma Herbosch-Kiere begonnen met het gieten van de nieuwe kade ten behoeve van het Europees Visserijcentrum dat de Zeebrugse Visveiling wil oprichten. De bouwwerken worden na de zomer aangevat. Ondertussen is de firma Aswebo bezig het terrein bouwrijp te maken. Samen met de aanleg van de wegeninfrastruktuur moet deze faze tegen 1 september afgewerkt zijn. Daarna kan de bouw van de veiling en het vijf etages tellende administratief gebouw van start gaan. Deze fase zal vier tot vijf maanden in beslag nemen.

MITSUBISHI EN PADMOS HEBBEN AL 20 JAAR ERVARING MET VOORUITGANG









Als oudste Mitsubishi-dealer van Europa zorgt Padmos al 20 jaar voor vooruitgang op het water. Padmos levert niet alleen alle typen Mitsubishi hoofd- en hulpmotoren uit voorraad, maar ook aggregaten, generator- en havensets. Motoren tot 1.000 pk worden op eigen proefstand zelfs volledig installatieklaar gemaakt.
En dat betekent: sneller inbouwen en inbedrijfstellen.

Lange levertijd, verleden tijd
Padmos levert maar liefst ruim 120.000 onderdelen uit voorraad. Een voorraad die constant bewaakt wordt en altijd toereikend is. Daarnaast kunnen onderdelen en motoren direct vervangen worden door geheel gereviseerde en ultrasoon gereinigde exemplaren. Een uniek en geldbesparend reparatiesysteem waardoor de tijd dat een dieselmotor buiten werking is tot een absoluut minimum wordt beperkt.

Elke dag, ieder uur
Een team van speciaal opgeleide en ervaren monteurs zorgt 24 uur per dag voor razendsnelle service van Duinkerken tot Denemarken.
Met kennis van zaken want een Mitsubishi scheepsdiesel is bij Padmos in goede handen.
Al 20 jaar.

MACHINEFABRIEK PADMOS BV HOLLAND

PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

"Officieel dealer Mitsubishi dieselmotoren"

STELLENDAM: Postbus 23, 3250 AA, Deltahaven 18, Tel.: 01879-1766/1792, Fax: 01879-1623, Dok Tel.: 01879-1933.
BRUINISSE: Postbus 1, 4310 AA, Havenkade 12, Tel.: 01113-1551/1488, Fax: 01113-1317.

Gratis adverteren in Het Visserijblad !!!

Vissers, sportvissers, kapiteins, matrozen, scheepsjongens, marineofficieren, walkapiteins, reders, yachtsmen, onderhoudsmecaniciens, vishandelaars, -lossers, dokwerkers, dekzwabbers, diepzeeduikers, visrestaurateurs, strandjutters, leveranciers... of anders gezegd : elkeen die met de zee te maken heeft en... iets zoekt, iets kwijt wil, iets wil kopen of wil ruilen dat ook al met de zee te maken heeft; wie hopeloos op zoek is naar het onvindbare wisselstuk van zijn motor, wie zijn komplete vloot van de hand wil doen, wie een ijsfabriek zoekt om zijn koelkast draaiende te houden of wie het beu is de einders af te speuren naar die ene zeemeermin... Al die mensen mogen gratis een zoekertje plaatsen in Het Visserijblad.
Zij dienen alleen de hierbijstaande rooster in te vullen. Indien ze er alles in gezegd krijgen dan is de advertentie gratis. Als ze méér willen meedelen dan moeten ze maar eens onze advertentietarieven vragen.
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. Gratis.

Naam :
Adres :

**TE KOOP:
sportvissersvaartuig
Eben Haezer.
Gebouwd in '73. L.o.a.: 36 meter, breedte 6,60 meter. Gewicht: 458 ton. Motor Bolnes 1 000pk. Kapaciteit ruim: 52 m3.**

TEL: 059 / 32 25 83 of 059 / 23 32 81.

TE KOOP:
Kruisnet (volledige installatie + net)
5 x 5 meter
5 000,- frank
059 / 32 55 59

Te Koop: vissersboot 7,80 m-2,40 m BMC 64 pk. Volledig uitgerust. Zeer goed onderhouden: 050 / 41 89 01

Te Koop: stalen garnaalvissersboot 11 m x 1,50 meter. Motor Daf T-615 m, bouwjaar 1986. Tel: 050 / 41 78 68. Na 19 u

TE KOOP: Hudraulische K-K paragon HF - A15, zowel voor linkse als voor rechtse motor. Prijs: 20 000 frank. Tel: 03 / 771 45 98

TE KOOP: Motor Volvo Penta- 150 pk. Bouwjaar '83. 5 000 werkuren — Keerkoppeling TWIN - Disk 3-1 — schroef + uitlaat
059 / 50 31 94

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: Zodiac + B.B.-motor Johnson 35 pk + trailer in zeer goede staat. Prijs overeen te komen. Tel: 050 / 38. 42 22

Te koop: volledige garnaalinstallatie bestaande uit 4 stuks + 2 korren voor 8,5 m boelen. Installatie is volledig. Tel: 050 / 51 43 19

TE KOOP: VHF Marine Tranceiver YAESUFTC 1903 Portabel 220 V NC8 AC power, Supply & Charger: 15 000,- BF. Tel: 059 / 32 21 59

Skipmaid te koop.
Nieuw!
Tel: 058 / 23 60 92

Te koop: aandrijfmotor (omkeerbaar)
Merk: MAN; Type: G6V42.
Bouwjaar 1952. Vermogen: 380 pk
Omwentelingen: 375 toeren/min.
Cylinders: 6
Tel: 050 / 81 42 24

Te koop: Yannar Diesel 30 pk Volledig kompleet. Ernstige prijs Tel: 050 / 61 34 95

Te koop: bokkenvaartuig 1985 Nieuwe motor 1990 058 / 23 60 92

TE KOOP:
Pneumatisch reddingsvlot
6 personen.
Tel: 059 / 33 01 55 of 32 00 72
Prijs: 30 000 frank

Te koop: zuiger. Nieuw met veren en gerevisioneerd cilinderdeksel. ABC P.O.T.K. Tel: 058/237043.

Te koop: stalen bokkenvisser. Lengte 29 meter. Nieuwe motor 1989.
Tel: 059 / 32 51 09

Te koop: vissersvaartuig uitgerust met bokken. Tel: 058/ 23 57 14 (tussen 9 uur en 12 uur)
Fax: 058 / 23 21 31

Te koop: houten vissersvaartuig. Lengte 21 meter. Motor 275 pk. Prijs te bespreken.
058/23 82 09 & 058/23 67 64

Te Koop: N427.
Goed onderhouden, alle instrumenten in eigendom, zeer goede voorwaarden. 058 / 237 884 of 059 / 304 678

TE KOOP: zeiljacht Etap Z6. 8 meter. Decca. Gonio, SSB, VHF. Dieptemeter. Log 8. Zeilen. motor volvo Diesel 9,5 pk.
Tel: 059 / 80 71 42.

Te koop N.427: Goed onderhouden instrumenten - eigendom - zeer goede voorwaarden.
058 / 237 884 of 059 / 30 46 78

4 garnaalnetten, 8 meter pees, zeefmachine in inox, 2 stellen houten bollen. 050 / 41 32 48

Te Koop: één vissers NV met vergunning en vaarbewijs tot 25 nettoton. Nieuwlegging mogelijk.
Tel: 050 / 54 78 36 Fax: 050 / 54 71 94

Te Koop: zeilboot Coronado 25. Polyester. 7,60 x 2,44. Vaarklaar & alle opties aanwezig. Prijs: o.t.k. 050/41 17 59

**Te Koop: garnaalzeefmachine met krabzeef Van Vugt. Type Verburg. Z.300
Tel: 050 / 61 04 13**

**Zoekt te koop:
2de hands Navstar 2000 D AP III AP IV AP V. Tel: 058 / 23 40 61 (vraag JP Lefevre)**

**Te Koop: stalen plankenvisser. Lengte: 28 m, nieuwe motor '89
Tel: 059 / 70 27 85**

Duo uit Heist laureaat 6de "Festivalvan het Vlaamse Visserslied"

"Heyst Leeft" organizeerde voor de zesde keer een *Festival van het Vlaamse Visserslied*, een initiatief dat met de nodige sponsorship opnieuw met een prijzenpot ter waarde van honderdduizend frank kon uitpakken. Ruime belangstelling ook in de zaal Ravelingen. De festivaljury vond de doelstellingen van het opzet best terug in de vertolkingen van broer en zus Maeyaert uit Knokke-Heist. Saskia en Frederik gingen dan ook met de eerste prijs lopen.

Voor de zesde uitgaven van het "Festival van het Vlaamse Visserslied" daagden ruim driehonderd belangstellende op. Een nokvolle zaal. De negen deelnemers brachten veertien liedjes ten gehore, waarvan twaalf op basis van een nieuwe tekst of muziek. Folkoristische meezingers zoals in de eerste festivals waren er nauwelijks nog bij. Dat schaadt in elk geval de kwaliteit niet en bewijst dat er ondanks de ondervertegenwoordiging van de jeugd in de zaal toch nog belangstelling bestaat voor het genre. De hedendaagse generatie gaat kreatiever te werk, zoekt eigen teksten waarin het Algemeen Nederlands de volkstaal verdringt. De laureaten Saskia en Frederik Maeyaert gingen de visserstematiek niet uit de weg met nummers als *Dank je schipper* en *De Zee*, maar inhoudelijk leunde hun performance dicht bij het kleinkunstgenre aan. De eigen begeleiding op gitaar en klarinet versterkte nog die indruk. Het duo kreeg ook nog de kulturele prijs van de Marnixring voor de rijkdom van het nummer, de zuivere taal en de perfekte diktie. Trudy Leman uit Duinbergen stond met *Daar in de storm* weer dichter bij de traditionalisten. Met haar muzikale stem en enige podiumervaring wist zij haar eigen kreatie (die reeds op plaat bestaat) boven het alledaagse te tillen. Dat is ook de jury niet ontgaan en ze was dan ook goed voor de tweede plaats. Trouwe gasten - voor de vierde keer op het festival - zijn *De Bakkersgasten* uit Westerlo. Het rockende nummer *Geen angst om uit te varen* leverde de Kempenaars de derde plaats en de Sabamprijs op voor de beste nieuwe kreatie. De prijs van het publiek was voor Cecile Plasschaert met *Wilde zee, zeg niet nee.*

Alle deelnemers vielen echter in de prijzen. Dat gold ook voor de lokale jongerenformatie Aurora (Chantal Dejaeger, Karel Ackaert en Danny Decoster) die vorig jaar de tweede plaats behaalde, voor de Oostendse troubadour Jef Klausing, Charly Arizona, Yvonne Leliaert en de jongste deelnemer van het festival, het Heistse Klakkertje Olivier Demey. (gw)

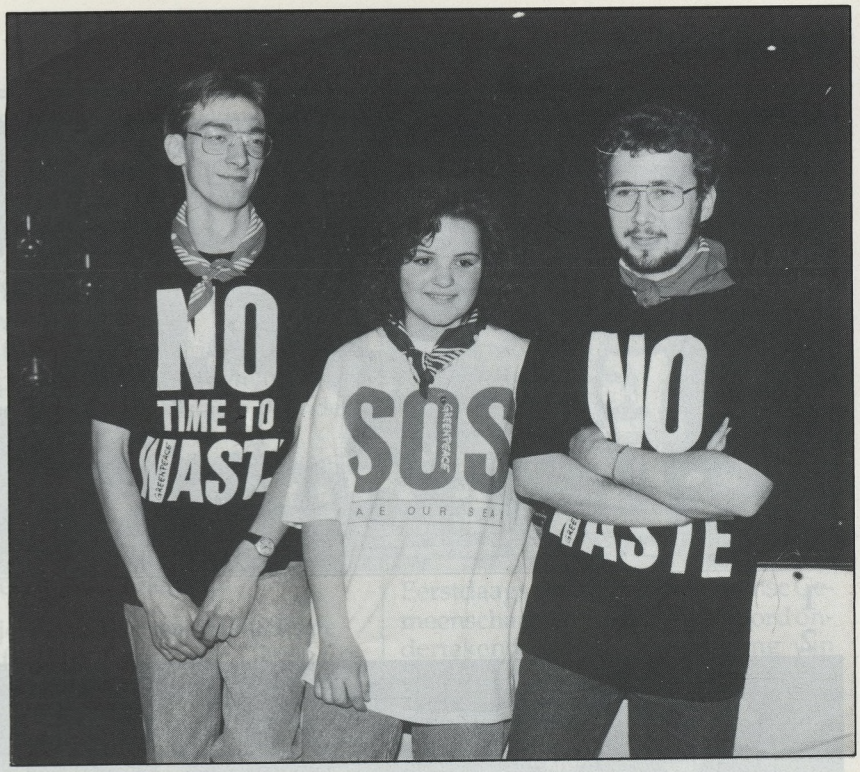


FOTO 1. Broer en zus Saskia en Frederik Maeyaert uit Knokke-Heist, laureaten van het 6de Festival van het Vlaamse Visserslied.
FOTO 2 Trudy Leman uit Knokke eindigde met "Daar in de storm" op de tweede plaats.



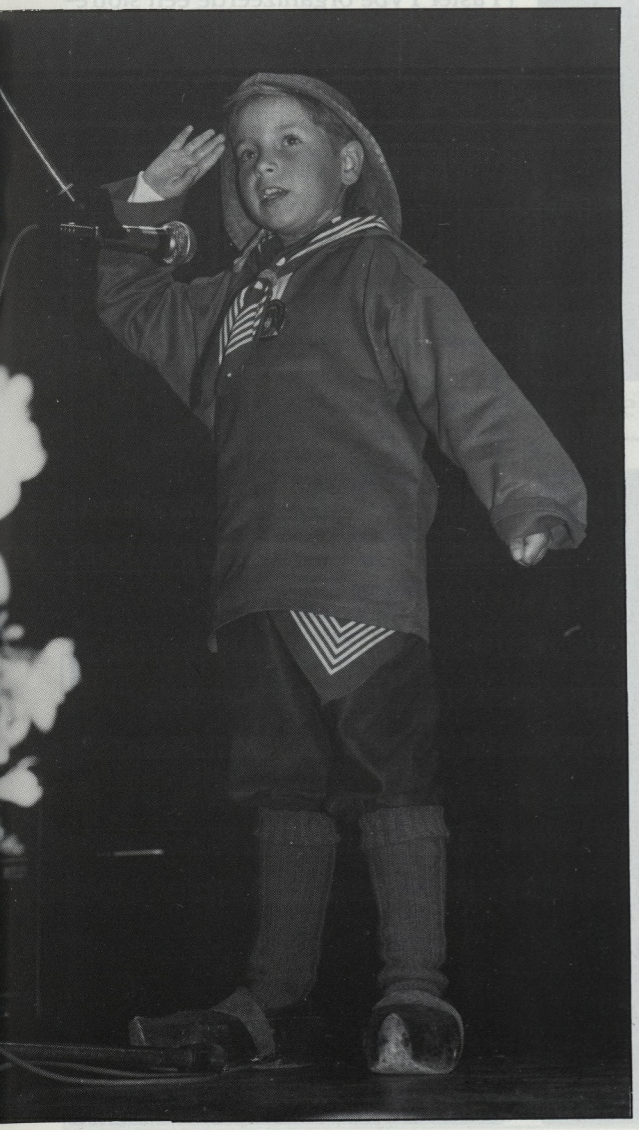


1



3

FOTO 3 De Heistse jongerengroep "Aurora", vorig jaar tweede, viel met "Samen met het water" niet meer in de hoofdprijzen.
FOTO 4 Als jongste en onervaren deelnemer mocht Olivier Demey alvast op de sympatie van het publiek rekenen.
FOTO 5 Cecile Plasschaert met "Wilde zee, zeg niet nee" kreeg de publieksprijs. (Foto 's gw)





5



1

2



3



Oostendse visserijscholen

Eindejaarsrecepties

Foto 1: De eindejaarsreceptie ter afsluiting van schooljaar in de Stedelijke Visserijschool John Bauwens ging gepaard met de prijsuitreiking voor de afgestudeerden en de uitreiking van de bijzondere prijzen voor de diverse klassen. Na de prijsuitreiking werd de kans om deze groepsfoto te nemen niet verkeken.

Foto 2: Ook de gebrevetteerden van dezelfde school die slaagden in de proeven ge-organizeerd in de Hogere Zeevaart-school liepen in de kijker. Het waren A. Desmit (schipper ter kustvisserij), J. Steyaert (schipper ter visserij), P. Joye (aspirant-schipper), K. Opstaele (motorist 300 pk), D. Vanderbeke (motorist 750 pk), D. Vanderbeke (motorist 300 pk), J. Arnoys (motorist 750 pk), W. Vandenberghe (motorist 750 pk) en D. Lievens (motorist 1.500 pk).

Foto 3: Ook de Vrije Visserijschool Paster Pype organizeerde een slotreceptie ter afsluiting van het schooljaar. De re-ceptie ging gepaard met de prijsuitreiking aan de afgestudeerden: Glenn Goderis, Robin Demeulemeester, Stefaan Depypere, Filip Deschepper en Franky Van Brabant (allen afdeling dek), Bart Ameel, Kenneth Burke en Marc Vandekerckhove (motoren) en schipper Henri Coulier. (Foto's gw)

*** In Oostende overleed op 1 juni ll. rustend visser Harry Rouzee op 75-jarige leeftijd. De Vuurtorenaar werd op 29 april 1916 geboren in Milford Haven. Hij was gehuwd met Lucienne Vanzieleghem.**

*** Op 29 mei overleed de gepensioneerde Oostendse visser Jean Hoste, echtgenoot van Maria Haevermaet. De Vuurtorenaar werd op 12 maart 1927 geboren en overleed op 64-jarige leeftijd.**

*** Eveneens in Oostende stierf op 31 mei Jan Sys, bijgenaamd "Pulle". De weduwenaar van Yvonne Droogenbroot werd op 2 november 1926 geboren en overleed eveneens op 64-jarige ouderdom.**

*** Ook vernamen wij het overlijden van Albert Major, reder op rust. De overledene werd geboren te Padstow (UK) op 28 december '14 en overleed te Oostende op 17 juni '91.**

*** Op 8 junill. overleed op 88-jarige leeftijd mevrouw Jeanette De Groote, weduwe van Louis Wtterwulghe, ex-reder van de Z.598 en moeder van André, eigenaar van de Z.84.**

Behaalde brevetten en getuigschriften

Stedelijke Visserijschool John Bauwens Oostende

Certifikaat van scheepsleerjongen: Henri Bauwens, Bart Locueneux, Manou Logghe, Stéphan Vermote, Christophe Maes, Lorenzo Coolsaet, David Hinderyckx, Jürgen Juncker, Jean Witpas.

Getuigschrift van apirant ter kustvisserij: Jean-Claude Coenye, Mario Cordemans, Kurt Opstaele, Dany Vanderbeke.

Getuigschrift van aspirant-schipper ter visserij: Robin Chif, Toon Coulier, Paul Joye.

Brevet van schipper ter kustvisserij: Alex Decordier, Albert Desmit, Derek Verhasselt.

Brevet van schipper ter visserij: Johnny Steyaert.

Beperkt certifikaat van radiotelefonie: Toon Coulier, Svirid Jansen, Paul Joye, Didier Van Hoornweder, Jean-Claude Coenye, Mario Cordemans.

Brevet motorist ter kustvisserij 300 pk: Serge Callenaere, Pascal David, Jan Dom, Wim vandenberghe, Dany Vanderbeke, Didier Vanderbeke, Kurt Opstaele.

Brevet matroos-motorist 750 pk: Jaak Arnoys, Benny Bostyn, Wim Vandenberghe, Didier Vanderbeke.

Brevet motorist 1 500 pk: Dieter Lievens.

Kwalifikatiegetuigschrift 4de jaar technisch dek: Toon Coulier, Svirid Jansen, Johnny Larrangé, Didier Van Hoornweder.

Kwalifikatiegetuigschrift 4de jaars beroeps: Jean Claude Coenye, Mario Cordemans, Kurt Opstaele, Vanderbeke Dany.

Aanvullend getuigschrift bedrijfsbeheer: Jean-Claude Coenye, mario Cordemans, Toon Coulier, Pascal David, Kristoffel Defruyt, Wim Vandenberghe, Dany Vanderbeke.

Vrije Visserijschool Paster Pype

Kwalifikatiegetuigschrift: Glenn Goderis, Robin Demeulemeester, Stefaan Depypere, Filip Deschepper, Franky Van Brabant, Bart Ameel, Kenneth Burke, Marc Vandekerckhove en Franky Rees.

Certifikaat van radiotelefonie: Robin Demeulemeester, Stefaan Depypere, Filip Deschepper, Glenn Goderis en Franky Van Brabant.

Certifikaat van scheepsleerjongen: Patrick De Sweemer.

Getuigschrift van bedrijfsbeheer: Bart Ameel, Kenneth Burke, Filip Deschepper, Robin Demeulemeester, Stefaan Depypere en Glenn Goderis.

Brevetten behaald aan de Hogere Zeevaartschool:

- Motorist ter kustvisserij: Geert Deman, Patrick Desaever, Patrick Devey, Ray Huwel, Peter Lagast en Benny Viaene.
- Matroos-motorist: Bart Ameel, Kenneth Burke en Marc Vandekerckhove.
- Schipper ter visserij: Henri Coulier en Eric Gulpen.

Akkoord Ibis

Eerstdaags wordt met de Vlaamse Gemeenschap een werkingsakkoord ondertekend over de subsidiëring van zowel het visserijonderwijs als het internaat van Koninklijk Werk Ibis. Het betreft in de eerste plaats de vernieuwing van de overeenkomst die de betoelaging van de vier visserijklassen regelt. Apart wordt ook de subsidiëring van het internaat met het departement van Onderwijs geregeld, een technische kwestie die o.m. de lonen van het pedagogisch en technisch personeel omvat. Het nieuws zorgde in de instelling voor enige sociale onrust wegens een foutieve interpretatie van de nieuwe overeenkomst.

UITBATING SLIPWAY ZEEBRUGGE

INDIMEC

SCHEEPSHERSTELLINGEN

Kielbankstraat 1/B —8380 Zeebrugge — Tel. 050-54.41.89 — Fax. 050-54.71.49

Nieuwe aanpak:
- flexibele werktijd
- week end service
- werkplaats naast slipway
- kaai bij Borlim nv Prins Filipsdok

Dienstverlening:
- plaatwerk averijen
- schroefassen en bussen
- roeren en roerkoningen
- motorinbouw en revisie
- houtwerk/schilderwerk

Raadpleeg ons:
- redelijke prijs
- kwaliteit
- snelheid
- total service

Kuwait Petroleum (Belgium)

Q8

★ Marine en Industriële Oliën en Vetten

★ Probelgas N.V. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27

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

N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

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

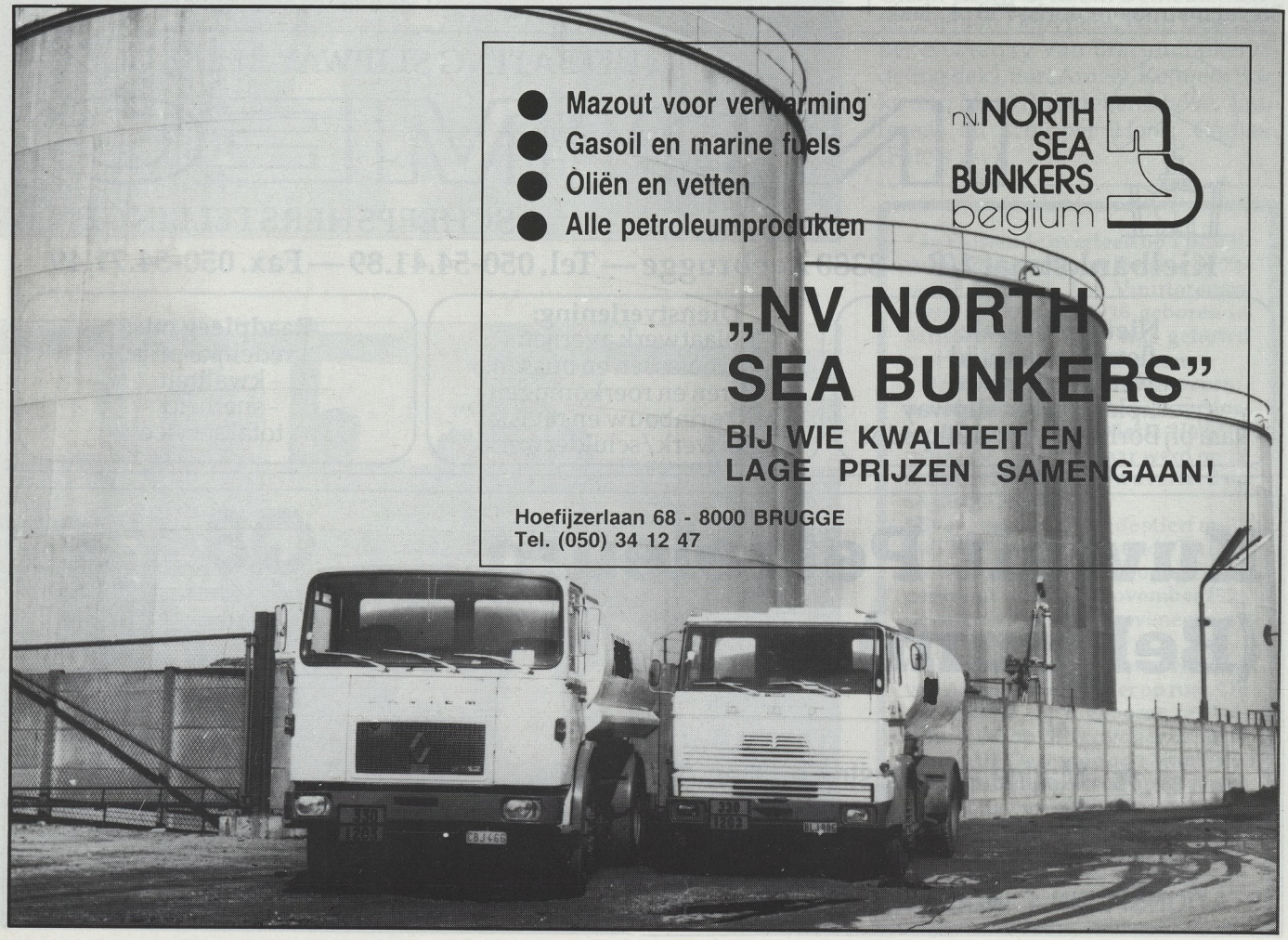
Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.
Wij letten eerst op de goede service !

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

MULTINET



Christel Vanthournout (of de charme in onze sektor)



(fotogw)

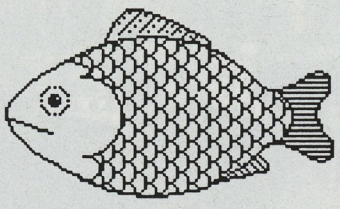
De vrouwelijke aanwezigheid in de visserijwereld beperkt zich meestal tot logistieke steun in de achterlinie. De stiel leent er zich overigens ook weinig toe. Maar nu de eerste nationale visambassadrice is aangetreden wint heel de sektor aan charme en als die dan nog het zootje boeiend en verstandig weet te promoten is de keuze tussen haar of Fred Wittevrongel vlug gemaakt.

Niets liet, een paar jaar geleden, vermoeden dat de nu 26- jarige lerares Christel Vanthournout het "gezicht" zou worden van onze visserijsektor.
Omdat de vooruitzichten op een vaste baan in het onderwijs zeer mager waren besloot Christel Vanthournout, die er toen 3 jaar interimopdrachten had opzitten in het Sint-Lutgardisinstituut, haar kans te wagen via een interimbureau.
Vanthournout: *"Ik was het onderwijs zeker niet beu. Deze studierichting- ik ben lerares Nederlands, Engels, Ekonomie - was een bewuste keuze en les geven heb ik altijd graag gedaan maar het vooruitzicht dat het nog lang kon duren voor ik vast werk had;zinde mij niet."*
Zelf zag ze wel iets in de betrekking van leerkracht Engels voor managers in het avondonderwijs, maar het interimbureau vond haar dan weer geschikter voor een job in de visserijsektor waar haar kennis van vreemde talen en haar ekonomische basis het best zouden verzilverd worden.
Zo belandt ze drie jaar geleden bij Daniels Visbedrijf, in de funktie Kommercieel sekretaresse.
De eerste maanden vooral is het hard labeur want zaakvoerder Daniel Pieters staat er op dat iemand met haar funktie heel het bedrijf leert kennen en dus slijt Christel de eerste maanden ☞

bij de nieuwe baas aan de fileertafel en leert ze de kwaliteit en de soorten vis kennen bij het eigenhandig reinigen. *"Het was een harde maar leerrijke ervaring. Het was winter toen en ik heb behoorlijk afgezien van de koude,"* zegt de vrouw die vanuit het beschermde, veilige onderwijsmilieu opeens in de visverwerkende sektor op de onderste sport aan de slag moest.
Maar ze krijgt de volledige steun van haar baas die weet hoe hij z'n personeel tot een gemotiveerde equipe kan vormen.
Hij ook is het die Christel aanraadt om zich kandidate te stellen voor de verkiezing van **ambassadrice van de Zeebrugse Vis,** een initiatief van het Feestkomité Zeebrugge. *"Ik heb de uitdaging aanvaard en werd nog verkozen ook. Mijn troeven waren dat ik ondertussen al veel van vis afwist en vlot een paar talen sprak want er was bij het jureren nogal wat aandacht voor het kommunikatieve kunnen van de kandidaten.*
Daarnaast was ook het showelement een waardemeter. Mijn taak als ambassadrice van de Zeebrugse vis beperkt zich tot lokale Zeebrugse evenementen. En dat leverde al boeiende kontakten op"
Ondertussen leert Christel bij haar firma de volledige administratie kennen vanaf de aankoop van de vis tot de bestellingen en de klantenservice.

Serieus werk

Na één jaar is ze volledig ingewerkt in de kommerciële dienst als sekretaresse en verricht ze ook de buitenlandse kontakten voor de aankoopchef. *"Ik vind het een boeiende funktie omdat ik zowat alles binnen de firma kan opvolgen, vanaf het moment dat ons produkt aangekocht wordt, over de verwerking tot de verkoop en het kontakt met de klant"*
Als de Nationale Dienst voor Afzet van Land-en Tuinbouwprodukten



— en wij zijn weeral de sigaar!

(N.D.A.L.P.) aan het organisatiebureau Ketelslagers opdracht geeft om een wedstrijd te organiseren voor de verkiezing van een Belgische visambassadrice is het weer eens Daniël Pieters die z'n Kommerciëel sekretaresse weet te overtuigen om aan die selektie deel te nemen..
Christel Vanthournout: *"Van bij het begin had ik al door dat het hier om een serieuze opdracht ging en dat men op zoek was naar een ernstige kandidate, die tot taak zou hebben de vis en de visserijsektor in haar totaliteit tijdens de komende twee jaar te promoten. en ons land op nationale en internationale manifestaties i.v.m. de visserijbranche te vertegenwoordigen. Uiteindelijk werd ik op basis van m'n kennis over de vis , m'n talenkennis en kontaktuele kommunikatieve vaardigheden gekozen uit 5 kandidaten"*
De eerste maand in funktie zit er nu op en voor de nieuwe nationale visambassadrice is het duidelijk dat haar taak meer inhoudt dan een snabbeltje na de uren.
Vanthournout: *"M'n eerste opdracht betrof de visexpo in Hasselt waar ik tijdens de openingsplechtigheid de vis van het jaar (tong) moest presenteren, de trofee "Jantje Gernoaze" diende uit te delen en een interview verzorgde. Tijdens de duur van de expo zelf was het mijn taak belangrijke bezoekers rond te leiden.*
In Wemmel was ik als visambassadrice present bij de Ridders van de Gastronomie en de Kaas waar ik ter gelegenheid van het thema "Huwelijk tussen jenever en vis" het volledige programma aan elkaar moest praten. Dat zijn dus al twee opdrachten waar je een paar avondjes voorbereiding moet voor uittrekken..
Voorts zijn er de vele interviews dezer dagen voor kranten, radio en T.V.
En in oktober wordt er één week vakantie opgeofferd voor de wereldvoedingsbeurs. Zowat al die aktiviteiten spelen zich 's avonds of in de weekends af en soms is het wel even hollen van her naar der maar dat neemt de visambassadrice er graag bij want uiteindelijk duurt het ook maar z'n tijd. Ondertussen leert ze heel wat interessante mensen kennen en openen zich zo wellicht nieuwe en boeiende toekomstperspektieven.

Pionier

Maar zoveel is zeker : onze eerste nationale visambassadrice voelt zich wel een pionier in die omzeggens exklusieve mannensektor. *"Het is éénmaal een branche die vrouwen niet echt aanspreekt. Ik vind het wel jammer dat vrouwen er zo weinig aan bod komen.Akkoord, het vissen zelf is een te zware aangelegenheid voor vrouwen, maar de administratieve en kommerciële sektor is er boeiend en afwisselend maar ook daar laat het zwakke geslacht zich nog te weinig gelden..Ik vind het mijn taak als visambassadrice en als vrouw om in die wereld wat vrouwelijke spirit te blazen. Maar hoe dan ook, volgens mij was er nood aan die funktie: De vis is in ons voedingspakket nog een te ondergewaardeerd produkt dat omwille van haar voedingswaarde veel beter verdiend en voor die promotie, waar ik ten volle achtersta wil ik mij maar al te graag inzetten, want als vrouw kan ik ook daar heel wat aan de man brengen."*

Marc Loy

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

Van *schepen*, van *mensen* en van de *zee*

(waarin Leon Inghelbrecht in feuilletonvorm een eigen geschiedenis over de trek naar Afrika schrijft)

Het land waar Schoolmeesters en Vanhyfte, twee Oostendse vissers het Grote Beroep zullen onderrichten is nog verdwaasd van schrik van de slavenhandelaars. De toverij als verweermiddel tegen hongersnood, plagen en ziekte haalt niks uit. Maar vissers nemen daartoe hun toevlucht niet, zij vissen. Zij stellen zich geen vragen omtrent hun korte, dramatische bestaan. Zij onderwerpen zich aan de voorouderlijke gewoonten. Vlaamse vissers zouden pogen de levensomstandigheden van deze mensen te verbeteren of tenminste daarin verandering te brengen.

Toen de keizer van Katanga werd gedood door een Belgisch militair heeft zijn geest de grote sprinkhanenplaag over het volk gezonden omdat dat volk niet heeft kunnen beletten dat hij, M' siri, de keizer, werd gedood. Door een Belg! De sprinkhanen hadden de hele oogst die nog aan het rijpen was grondig vernield, zoals alleen sprinkhanen dat kunnen.

Maar, vis had al zo dikwijls de honger van de mens gestild, waarom nu niet? Jesus, de wandelende jood op het water, had in zijn tijd de barken van de vissers, zijn volgelingen, mirakuleus gevuld, hij vermenigvuldigde vis om de mensen te voeden en ook at hij zelf, een uur na de opstanding, ... een gebakken visje!

Sedert de verste nacht ter tijden is vis magisch beladen met positieve krachten en bij de Egyptenaren is hij het beeld van de vruchtbaarheid. En zijn er niet zoveel Chinezen op de wereld omdat ze liefst... vis eten?

Er zijn weinig voorvallen die zo vermakelijk overkomen voor oog en neus van de mens als een flinke vangst van allerlei soorten, platte, ronde, korte, dikke en lange vissen met grijze kleuren, roze en blauwe tonen. Tilapia uit de Moëro, capitaine uit de stroom, tong van de Noordzee, zij bieden eindeloze fijne smaken en weefsels vanaf de nederige, vette makreel tot het ivoorkleurige vlees van de nijlbaars of van de broze wijting - het ziekemens visje - tot de vastheid van de zeeduivel, om dan nog van de toggen in al hun schitterende verscheidenheid te zwijgen.

Wat moeten we dan nog zeggen van de tarbot, de fazant van de zee?

Vreugde overvalt de mens bij het zicht van de ambitieuze kabeljauw in haar uitdagende jurk van gele vlekken: haar stempels van versheid!

Vis laat krokodillen eieren leggen en vissers varen op de illusoire wateren van de wellust.

In gemeenschappelijke vervoering rammelen alle landen van de wereld aan de poorten van de oceaan met de kreet: VIS ...!

Het buiswater speelt met een vlucht meeuwen, de stromingen met de blinkende visscharen, de oceaan is de adem van de schepping die verhalen verzint en zeemansdromen met schuim en lauwe bries bewimpelt.

De zee is de motor die onze drie vissers naar de Moëro stuurt. Er vaart al een hekraderboot, een koerier, eigenlijk, een businessbeest, want de handel bloeit er; rubber en ivoor vanzelfsprekend. Er zijn zendelingen aan het werk en een aantal Belgische militairen aanwezig.

Luitenant Goor van de Ibis die zijn mannen achterna is gereisd na het overlijden van Labeke kan bewerken dat het m/v "Emile Wangermée", de koerier, hem ter beschikking wordt gesteld. Hij zal het schip nodig hebben om te vissen of toch tenminste om er bepaalde technieken mee te testen.

Goor vertelde dat hij de reverende Crawford die aan het hoofd staat van de Engelse protestantse missie, ging bezoeken en van hem vernam dat hij ooit een vaartuigje bezat maar dat het was vergaan, hij wist waar het lag. Goor kon zonder veel moeite de zendeling overhalen hem het wrak te verkopen. Er werd overeengekomen voor de prijs van twee pond: Twee gevelde boomstammen volstonden om een laadboom ineen te knutselen en na een week van hard werken en duiken kon de "Mtume Wamani" (boodschapper) tot grote verbazing van Crawford worden gelicht en vlot gebracht. Hekserij, dachten de zwarten, in stilte!

Voor de inlandse vissers had de hekserij helemaal nog geen einde genomen. Zij waren verbaasd over de huidskleur van de blanken maar voornamelijk verstomd over hun gejaagdheid en hun werklust. Dat was diametraal tegengesteld aan hun eigen trage vadsigheid. Bovendien is de blanke een raadselachtig wezen die hen steeds in de onzekerheid brengt, waar ze bewondering voor hebben maar terzelfdertijd ook bang van zijn. Blanken hebben veel "mayele" (ver-stand), zij beschikken over magische krachten.

Het vaartuig zou goede diensten bewijzen, het is vooral daarmee dat ervaring werd verworven voor het vissen met aas, langelijnen en staande netten. Het korren wordt bedreven met de "Emile Wangermée" Intussen is de vloot nog aangegroeid met een grote prauw.

De vangsten sloegen de inlanders met verwondering en Goor schreef: "een oude Balubavisser uit Pweto, Kapema genaamd, viel op de knieën" "telkens hij me zag en zijn voorhoofd in het zand schurende riep hij" "uit dat ik een grote tovenaar was ..."

Kapema is zoals alle negers, bang voor alles en van iedereen. Eender wanneer, eender waar, kan hij betoverd worden, behekst. Hij onderwerpt zich van nature gemakkelijk aan het gezag want het is voor hem vermengd met magie en geloof, met de Goden die zich nooit vergissen. Maar de blanke man die alles alleen doet, die uit het verre land komt om zich hier dood te werken...? Daarover moet lang gepalaverd worden.

Kapema de visser is wellicht nog meer neger geworden dan hij al was vooraleer hij luitenant Goor ontmoette!

Hij is nog zwarter dan 't somber gat van de onwetendheid.

(vervolgt)

LIN.

Zagen & antwoorden

de politieke rubriek van HVB

Sommige rubrieken worden regelmatig het slachtoffer van de overvloed aan artikels dat HVB te verwerken krijgt. Een van deze slachtoffers is de politieke rubriek. Dat zorgt er dan weer voor dat àls er plaats gevonden wordt er nogal veel te vertellen valt, want — het moet gezegd — sommige politici weten van geen ophouden.

In februari vroeg volksvertegenwoordiger **Vanhorenbeek** uitleg over het gebruik van een vliegtuig voor het kontroleren van olielozingen in de Noordzee. De vraag betrof de kostprijs van het projekt. Belangrijker dan het ministrieel antwoord (dat kost natuurlijk allemaal veel geld) is de vraag, want daaruit blijkt dat in het voorbije jaar tijdens 63 toezichtsvluchten er 53 olielozingen werden vastgesteld. Helaas konden slechts twee schepen op heterdaad betrapt werden.

Op 20 maart vroeg senator **Fernand Ghesquière** aan staatssekretaris **De Keersmaeker** hoe het gesteld was met de EG-steun voor de hernieuwing van de Belgische vissershavens.
In het antwoord werden de cijfers niet geschuwd. De modernisering van de Belgische vissershavens zal 1 160 miljoen frank kosten, daarin is 900 miljoen frank begrepen voor het verbeteren van de omstandigheden waarin de vis verkocht wordt. Het saldo (260 miljoen B.F.) is ontvankelijk voor steun. Die kan maximaal 25% bedragen van de aanvaarde investeringen.

Ook kwam **Ghesquière** tussen t.v.v. de promotie van het hoger zeevaartonderwijs. Uit het antwoord bleek dat er zich inderdaad jaarlijks minder leerlingen inschrijven voor deze studies. In 1985-86 waren er nog 117 studenten in het eerste jaar dek, het volgende jaar schreven nog 111 studenten zich in. In '87-'88 waren er dat nog nauwelijks 76 en het daaropvolgende jaar werd een dieptepunt bereikt (51). In '89-'90 steeg dat getal weer tot 63 en het stabiliseerde zich verleden jaar op 62 inschrijvingen.

Op 30 april nog vroeg **Ghesquière** ook nog hoe het zat met de plannen voor de bouw van een visserijwachtschip. Daarop is van ministriële kant nog geen antwoord gekomen. Dat mag echter de pret niet drukken. Onze politici van allerlei strekkingen zullen blijven vragen en zagen, tot wanneer dat schip hier voor de deur ligt, want ook **Manu Desutter** deed terzake een uitval. Hij schreef naar minister **Tobback** (binnenlandse zaken) en deze liet weten dat het allemaal nog zo simpel niet is: *"Onafgezien de mogelijke belangrijke budgettaire consequenties, roept het dossier vele vragen op, zowel qua bevoegdheden als qua operationele organisatie met betrekking tot de uitbating van een dergelijk vaartuig."* Resultaat: de strijd gaat door!

Over naar andere vragenstellers. Volksvertegenwoordiger **Pierre Chevalier** had het over waterrecreanten als zijnde *"argeloze milieuvervuilers"*. Wat bedoeld deze wakkere staatsman daarmee? Hij vervolgt: *"Een geniepige, door veel mensen nooit herkende vorm van vervuiling treedt op bij het onderhoud van de boten, namelijk indien anti-aangroeimiddelen (anti-foulings) worden gebruikt"* Wat blijkt? Antifouling is een zeer giftige laag die op de huid van de boot aangebracht wordt en alle levende organismen doodt die zich daar willen vastzetten. na verloop van tijd is die laag afgespoeld en doet zij haar vernietigende werk voort in het watermilieu. Het gif breekt maar zeer langzaam af. In zijn antwoord vertelde de minister dat er een KB in de maak is die gebruik van dgl. aangroeiwerende verven zal verbieden. Dat KB zal het gebruik ervan verbieden op schepen van minder dan 25 meter.

Manu Desutter kreeg te horen dat er in 1990 drie meldingen geweest waren van vissers om opgevist oorlogstuig onschadelijk te maken. Dat onschadelijk maken gebeurde telkens op zee. En... de Vlaamse vissers moeten niet rekenen op enige vergoeding voor het geleden tijdverlies.

Alfons Laridon vroeg aan gemeenschapsminister **Nobert De Batselier** of het waar is dat er plannen bestaan om het scheepskrediet in de visserijsektor aan een nieuwe regeling te onderwerpen, waarbij het krediet niet meer naar de reder, maar naar de scheepswerf zou gaan. Het antwoord van de minister hebben we nog niet ontvangen.

Ivan Victor tenslotte liet de parlementairen **Chevalier** en **Gesquiere** een brief schrijven naar de minister van tewerkstelling en arbeid **Van den Brande** Uit de brief blijkt dat er steeds meer klachten komen van vissers die zich misbruikt voelen en konstateren dat er ten onrechte afhoudingen op het loon gebeurd zijn. Dit heeft voor gevolg, aldus de briefschrijvers, dat het beroep dermate oneaantrekkelijk wordt dat er voor een struktureel bemanningstekort gevreesd moet worden.
Daarom stelt de brief voor om (1) de visveilingen te verplichten per vaartuig de besomming aan het waterschoutsambt door te geven en (2) dat het waterschoutsambt automatisch een copie van de monsterrol zou afgeven aan de vissers bij elke aanmonstering.



TELEX-TELEX-TELEX-TELEX-T

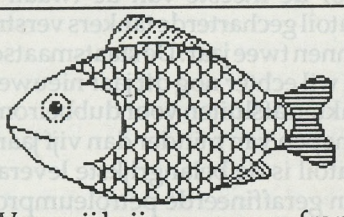
¤ De Engelse krabbenvanger SY.86 verscheen opnieuw in de Oostendse vismijn met levende kreeft en krab ¤ De Oostendse vismijn kreeg op maandag 10 juni slechts zeven vaartuigen aan de de afslag./In de Zeebrugse vismijn verkochten dertien vaartuigen hun vangsten. De Z.V. bracht ook 11.000 kg diverse aanvoer op de veiling. ¤ Dinsdag 11 juni werd in Zeebrugge 9.000 kg koolvis te koop aangeboden. ¤ Woensdag 12 juni waren opnieuw dertien vaartuigen aan de Z.V.-afslag, waaronder de BM.148 uit Brixham. ¤ Renaud Diesel reviseerde de hoofdmotor Bolnes van de Z.484 Fox en de schroefas van de O.20 Goewind. ¤ Hetzelfde Oostendse bedrijf voorziet ook de O.494 Lucky Star van een nieuwe keerkoppeling Reintjes en moest ook de transmissie van een Duinkerks vaartuig onder handen nemen. ¤ Bij Padmos in Stellendam werd de onlangs van eigenaar veranderde O.87 Nele voor vervanging van de schroefas in het droogdok gezet. De Eurokotter krijgt ook een nieuwe 300 pk Mitsubishi en een Masson-keerkoppeling. ¤ Ook de pas verkochte Z.34 Northern-Sky kwam voor aanpassingswerken naar Stellendam. ¤ De O.518 La Farouche kwam eveneens langs voor een schroefasdichting. ¤ De Z.85 Morgenster, N.525 Golfbreker, N.58 Pascin en N.738 Johan gingen het ook al in IJmuiden zoeken, terwijl de Z.185 Emerald Star, Z.122 Noordster, Z.80 Silverpit, Z.70 Marleen en Z.66 Nelson voor de Scheveningse veiling kozen. ¤ Ook in de afslag van Den Helder kreeg Belgisch bezoek. ¤ De laatste meidag waren zestig vaartuigen aan de Urker afslag (waaronder elf buitenlanders), goed voor een totale besomming van 55 miljoen frank. ¤ De beste besomming was voor de Z.571 Custus Deus die dank zij de goede scholprijzen een brutobesomming van 2,2 miljoen liet optekenen. ¤ Ter hoogte van Flamborough werd de Z.78 Vertrouwen door Britse kontroleurs bijna opgebracht omdat er enkele ondermaatse grieten tussen de vangst werden gevonden. ¤ Voor de nieuwe O.229 Liberty zijn de laatste administratieve moeilijkheden van de baan. De kotter trok reeds ter visserij vanuit zijn thuisbasis Colijnsplaat.

De Batselier antwoordt Laridon

"Voorwaarden scheepskredieten voor vissersvaartuigen niet identiek aan de kredietvoorwaarden voor andere scheepsbouwprojekten"

In onze politieke rubriek 'Zagen & Antwoorden' (zie elders in dit blad) maakten wij melding van een parlementaire vraag van de Oostendse politicus Alfons Laridon betreffende het scheepskrediet aan vissersvaartuigen. Op het ogenblik dat wij die bladzijde opmaakten hadden wij het ministriële antwoord nog niet in ons bezit. Inmiddels is dat dus wel het geval en willen wij u deze informatie niet onthouden.

HET IS DUIDELIJK, zelfs reeds in de hedendaagse toepassing van de wet van 1948, dat er een essentieel onderscheid bestaat op het beleidsvlak tussen de sectoren koopvaardij, visserij en scheepsbouw. De steun aan de zeevisserij wordt immers geregeld in het kader van het Europees Zeevisserijbeleid. De toegepaste kredietvoorwaarden bij het verlenen van scheepskredieten aan de visserij zijn dan ook verschillend van de kredietvoorwaarden van toepassing bij andere scheepsbouwprojecten. Zo worden heden ten dage, in uitvoering van de Europese Meerjarige Oriëntatieprogramma's voor de aanpassing van de visserijstructuur aan de vangstcapaciteit, steunpercentages toegepast die 10 % belopen wat moderniseringsprojecten betreft en 21 % wat betreft nieuwbouwprojekten. Het dient daarenboven opgemerkt dat bij de nieuwbouwprojekten bijhorende beperkingen worden opgelegd inzake onttrekking van motorvermogen aan de vloot. Daarenboven worden in de zeevisserijsector tal van moderniseringsprojecten gesteund die zowel de leef- als arbeidsomstandigheden aan boord bevorderen als de behandeling van de vis aan boord vergemakkelijken. Deze steun leidt dan ook tot betere kwaliteit van de aan wal gebrachte vis.
Het onderscheid, vandaag reeds zichtbaar op het beleidsvlak, tussen de visserij en andere scheepsbouwprojecten, in steunpercentages, in aard van de gesteunde projecten en in het al dan niet, in het kader van een sectorieel visserijbeleid, opleggen van beperkingen aan de vlootontwikkeling, dient ook in de toekomst behouden te blijven.
De Zevende EEG-richtlijn van de Raad betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw bepaalt het kader waarbinnen steun aan de scheepsbouw in communautair verband wordt toegestaan. In uitvoering hiervan bepaalt de Europese Commissie jaarlijks het gemeenschappelijk steunplafond, uitgedrukt in subsidie-equivalent. Dit gemeenschappelijk steunplafond heeft de neiging om jaarlijks te dalen. Waar dit in 1988 nog 28 % bedroeg is dit in 1989 naar 26 % gezakt, in 1990 verder naar 20 % en bedraagt dit steunplafond voor 1991 maximaal 13 %.
De huidige toepassing zijde wet van 1948, als indirect steuninstrument aan de Vlaamse scheepsbouw, dient zich aan te passen aan de steeds kleinere toegelaten steunpercentages, echter **met uitzondering voor de zeevisserijprojecten die binnen het Europees zeevisserijbeleid vallen en voorzover de Europese Commissie m.b.t. de zeevisserij een sectorieel beleid blijft voeren met eigen, hogere steunpercentages voor visserijprojecten.**
De Europese Commissie heeft reeds in 1988 de voorrang van het Europees visserijbeleid t.o.v. het scheepsbouwbeleid erkend, vanuit de stelling dat de Visserijverordening een *lex specialis* is ten opzichte van de scheepsbouwrichtlijn die een *lex generalis* is.
Het is dan ook evident, dat de huidige bestaande steunmodaliteiten, toepasbaar in de wet van 1948, met name het verschaffen van financieringen aan gunstige rentevoorwaarden en gunstige terugbetalingstermijnen, ook in de toekomst zullen behouden blijven ter ondersteuning van de Belgische zeevisserijvloot.



— Van mij krijgen ze geen frank

Veiligheidsplan Zeebrugge

De Bestendige Deputatie van West-Vlaanderen heeft het Provinciaal Komitee voor Veiligheid en Rampenbestrijding opdracht gegeven om een algemeen veiligheidsplan voor de haven van Zeebrugge uit te werken. In een voorafgaande studie moeten de effekten en de direkte en indirekte gevolgen van de industrializering van de haven op de bedrijven, bevolking en het milieu worden nagegaan. Dit zowel op korte, middellange en lange termijn.
Voor het toekennen van de exploitatievergunningen zal de Bestendige Deputatie zich in de toekomst laten bijstaan door de provinciale milieuvergunningskommissie waarin deskundigen zitting hebben.

Dubbel romp verplicht in VS

De *Oil Pollution Act 1990* maakt het gebruik van een dubbele romp en bodem voor olietankers die de Verenigde Staten bevoorraden verplicht vanaf het jaar 2015. Ook in Europa zou een gelijkaardige wetgeving kunnen ingevoerd worden indien de scheepvaartsektor intussen onvoldoende maatregelen zou nemen om ernstige ongevallen met tankers te voorkomen. Het Duitse ministerie voor transport maakte op de 'Intertanko-konferentie' in Hamburg bekend dat het zich zal uitspreken ten voordele van de dubbele romp, maar dat ook andere oplossingen die veiligheidsgaranties bieden niet uitgesloten worden. De vereniging Intertanko ontwikkelde reeds een eigen ontwerp voor dubbelrompige tankers waarbij het risico voor olievervuiling en explosies geringer is.

Statoil met dubbele rompen

De Noorse staatsoliemaatschappij Statoil is op zoek naar meer dubbelrompige tankers van 6.000 tot 40.000 ton draagvermogen om haar vloot van twaalf dergelijke schepen te vernieuwen en uit te breiden. De kontrakten voor de meeste van de twaalf door Statoil gecharterde tankers verstrijken binnen twee jaar. De staatsmaatschappij wil echter nog dit jaar nieuwe kontrakten afsluiten voor dubbelrompige schepen van minder dan vijf jaar oud. Statoil is de belangrijkste leverancier van geraffineerde petroleumprodukten in de Scandinavische landen en met een dagproduktie van 1,9 miljoen vaten de grootste producent van ruwe olie in de Noorse sektor van de Noordzee. Dit vereist een grote transportkapaciteit. De maatschappij beschikt dan ook over 25 tankers waarvan het overgrote deel van het dubbelrompige type is.

Belgisch bouworder voor Chinese scheepswerf

De Belgische rederijen Exmar en Cobelfret hebben een overeenkomst bereikt met een scheepswerf uit de Chinese Volksrepubliek met het oog op de bouw van twee bulkschepen met een draagvermogen van 150.000 dwt. Beide rederijen hebben hun bestelling gebundeld om betere prijsvoorwaarden af te dwingen. De werf van Dalian zal voor beide rederijen een nieuw stortgoedschip kunnen bouwen. Elk schip kost 45 tot 47 miljoen dollar of ongeveer 1,6 miljard frank. Het eerste vrachtschip wordt eind '93 geleverd.

Pride of Kent langer

De in Zeebrugge welbekende P&O-ferry Pride of Kent wordt einde dit jaar in Palermo (Sicilië) verbouwd en heringericht. Het schip ondergaat een verlengoperatie door inbouw van een tussenstuk van 31,5 meter. Hierdoor zal de passagierskapaciteit van 474 tot 1.800 toenemen en zal de ferry 475 in plaats van 125 voertuigen aan boord kunnen nemen. De operatie kost 1,2 miljard frank en zal een vijftal maanden in beslag nemen zodat het schip tegen het volgende zomerseizoen de overzetdienst op Dover zal kunnen hervatten.

Achille Lauro in Zeebrugge

Het Italiaanse passagiersschip, wereldbekend van de kaping door Palestijnen in 1985, kwam op 12 juni naar Zeebrugge met hoofdzakelijk Franse cruisevaarders voor een bezoek aan Brugge. Na de kaping werd het schip (196 m. lang, 25 m. breed en 24.000 brt) grondig verbouwd tot een luxueuze cruiser met 365 kajuiten, een geavanceerd stabilisatiesysteem en een goed uitgedokterd veiligheidssysteem. De huidige eigenaar Rederij Starlauro behield de vroegere naam. Het schip was op weg naar de Noorse fjorden en werd eind juni opnieuw in Zeebrugge verwacht.

Onder Luxemburgse vlag

Volgens de officiële gegevens van het Ministerie van Verkeerswezen wisselden in de eerste drie maanden van het jaar reeds 25 koopvaardijschepen de Belgische driekleur voor de Luxemburgse leeuw. Aan de basis van de exodus van de Belgische koopvaardijvloot, vorig jaar nog meer dan zestig eenheden groot, lag de opening van een scheepvaartregister in Luxemburg.

P&O investeert fors

De Britse rederij P&O European Ferries, dagelijks goed voor 70 Kanaalverbindingen op zeven vaarroutes, wapent zich tegen de komst van de Chunnel. Momenteel loopt een investeringsprogramma van 20 miljard frank. Hiervan wordt 12 miljard besteed aan de bouw van vier supervrachtferries en 7,2 miljard voor verbetering van de akkomodaties aan boord van bestaande schepen. Hiermee wil P&O servicenormen bereiken die de diensten van de Kanaaltunnel niet kunnen evenaren.
In september wordt de eerste jumbo, de *European Seaway*, in gebruik genomen op de lijn Zeebrugge-Dover. De drie andere ferries moeten in januari 1993 beschikbaar zijn om op dezelfde verbinding te opereren. Zeebrugge is voor P&O de belangrijkste aanloophaven die instaat voor 30 procent van de P&O-trafiek. Vorig jaar verscheepte P&O 1,1 miljoen vrachtvoertuigen, 2,1 miljoen auto's en twaalf miljoen passagiers op haar verbindingen tussen Groot-Brittannië en het vasteland.

Meer scheepskapingen

Volgens het *International Maritime Bureau* (IMB) neemt de georganizeerde misdaad op zee toe, vooral in het Verre Oosten. Het IMB maakte bekend dat in de afgelopen drie jaar rond de Filippijnen alleen al meer dan 200 kapingen werden gesignaleerd. In de meeste gevallen wordt het gekaapte schip en de lading apart verkocht. Ook kleinere visserseenheden worden vaak het slachtoffer van piraterij.
Het IMB, een niet-gouvernementele organizatie belast met het opstellen van een databank en het valideren van scheepsdokumenten (en lid van de *Internationale Kamer van Koophandel*), zegt dat de misdrijven de scheepvaartsektor jaarlijks honderden miljoenen dollar kost.

Aktiviteitenkalender voor vissers

JULI

5 Visserijfolkloremarkt in het Visserijmuseum, Oostduinkerke (vanaf 18 uur) - elke vrijdag in juli en augustus
7 "Dag van de Zeelieden", "Dag van de Zeebrugse vis" en "Visserijfeesten" in Zeebrugge
8 Bijeenkomst Europese visserijministers (EG) in Brussel
10 Begeleide "Garnalentocht" door Heist (Heldenplein, 14 u.)
12-14 "Vlootdagen" op Zeemachtbasis in Zeebrugge
13 Aankomst eerste Zeeuwse mosselen in Assenede
14 Start "Cutty Sark Tall Ships Race" in Milford Haven (GB)
14 Zeewijding in Blankenberge
14 Garnaalkruiersfeest in Westende
17 Terugkomst Zinnia, Iris en Myosotis uit de Perzische Golf
op Marinebasis in Zeebrugge
18-20 Visserijdagen in Bruinisse (Nl)
18-21 "Sea Fisheries Exhibition and Boat Show" in Killybergs, Donegal (Ierland)
20 Garnaalfeesten in De Haan (Vosseslag)
27 "Fraserburgh Fish Festival", Fraserburgh (Schotland)
27-28 "Holyhead fisheries exhibition" en trawlerrace in Holyhead (GB)

AUGUSTUS

2 Visserijfolkoremarkt in het Visserijmeuseum, Oostduinkerke (vanaf 18 uur) - elke vrijdagavond in augustus
9-10 Visserijdagen in Colijnsplaat (Nl)
10-11 Visserijdagen in Breskens (Nl)
14 "Morgenwandeling" naar Zeebrugse vismijn en bijwonen garnalenverkoop (Heldenplein, 7 u.)
13-17 Visserijdagen in Katwijk (Nl)
15 Processie O.L.Vrouw Ster der Zee in Heist (10 u.)
15 Zeewijding en vlootparde in Heist (Heldenplein, 11 u.)
24 "Dag van de Nederlandse Zeevisserij" in Vlissingen (Nl)
24-25 Mosselfeesten in Philippine (Nl)
26 "Newlyn Fish Festival" in Newlyn (GB)
27-30 "Larvi '91", symposium rond vis- en schaaldierenkultuur in Gent (laboratorium voor aquakultuur, Rijksuniversiteit)
28-31 Visserijdagen in Harlingen (Nl)
30-3.9 Visserijdagen in Wieringen (Nl)
30-1.9 "Cruise '91", maritiem weekeinde in Oostende

SEPTEMBER

1-3 Visserijdagen in Wieringen (Nl)
6 "Nacht der Oostendse Havens" op de Seastar in Oostende (Oostendse Havengemeenschap)
6-8 "Fish '91", internationale visserijbeurs in Jyväskylä (Finland)
10-15 "Vigo '91", internationale visserbeurs in Vigo (Spanje)
11-15 "Salon International de la Pêche" in Lorient (Fr.)

"Dag van de Zeelieden" in Zeebrugge

Zondag 7 juli staat Zeebrugge volop in het teken van de visserij ter gelegenheid van de "Dag van de Zeelieden" en de "Dag van de Zeebrugse Vis". Om 10 u. 15 stapt de processie van de Zustersstraat naar de vismijn. Op de parking voor de vismijn wordt een eucharistieviering opgedragen en grijpt de jaarlijkse vissershulde plaats. Bij slecht weer gebeurt alles in de Sint-Donaaskerk.
's Avonds om 19 u.45 worden de uitvarende vissersschepen en andere vaartuigen ter hoogte van het Visserskruis aan de Omooikaai gezegend.
Da "Dag van de Zeelieden" is opnieuw gekoppeld aan de "Dag van de Zeebrugse Vis". Van 12 tot 18 uur zijn in de plaatselijke horecabedrijven speciale vismenu's te bekomen. In de vismijnwijk en op de Zeedijk wordt ook voor animatie gezorgd.

BBL

Testaankoop tevreden over kwaliteit kabeljauwfilets

De Verbruikersunie publiceerde in haar maandblad Test Aankoop Magazine (1) de resultaten van een onderzoek naar de kwaliteit en de versheid van de populaire kabeljauwfilet. De konsumentenvereniging omschreef het resultaat als geruststellend.

"Men kan het niet genoeg herhalen: vis is om uiteenlopende redenen een zeer aanbevelenswaardige voedingswaar, veel meer dan vlees met name. Hij is net zoals vlees rijk aan hoogwaardige eiwitten die het organisme niet zelf kan aanmaken, maar bevat bijna altijd minder vet. In tegenstelling tot het vet in vlees, is het vet van vis bovendien weldoend, vanwege het hoge gehalte aan meervoudige onverzadigde vetzuren die het cholesterolgehalte van het bloed gunstig beïnvloeden." De auteur van de bijdrage voegt er nog aan toe dat vis ook rijk is aan nuttige mineralen, aan vitamine A, D en E en bovendien zeer gemakkelijk verteerbaar is. Voor wie het nog niet wist natuurlijk.

Geen viseter

De modale Belg staat bekend als een bescheiden en weinig avontuurlijke viseter. De aanwezigheid van graten hoeft echter geen bezwaar meer te zijn. Er komen steeds meer panklare en graatloze visfilets op de markt. Test Aankoop merkt hierbij terecht op dat de van kop en huid ontdane vis moeilijker op versheid te beoordelen is.

Bovendien zijn filets meer onderhevig aan bederf. Reden te over dus voor een marktonderzoek.
Met de bedoeling een beeld te krijgen van de kwaliteit van de verse visfilet die de konsument in ons land aangeboden krijgt kocht de konsumentenvereniging 45 stalen in viswinkels en warenhuizen. In zes gevallen waren de filets voorzien van een plasticverpakking en op zes andere plaatsen werd kabeljauw op verzoek van de koper ter plaatse gefileerd.
De stalen werden aan een drievoudig onderzoek onderworpen: een beoordeling op zicht, een ontleding in het laboratorium en een deskundige smaakproef. Test Aankoop trof geen exemplaren aan die bedervingsverschijnselen vertoonden. De onderzoekers stelden vast dat bepaalde specimen om andere redenen geen volledige voldoening schonken: te klein, beschadigde huid, onvolledig verwijderde vinnen of gebruik van andere variëteiten dan *Gadus morhua* die bij het publiek minder gekend zijn. De kwaliteit van het fileren liet in elf gevallen te wensen over, toevallig of niet bijna altijd afkomstig uit viswinkels stelt Test Aankoop.

Parasieten

Test Aankoop merkt echter op dat in sommige gevallen de vorm van de filets nog weinig uitstaans heeft met het uitzicht van een ideaal gefileerde kabeljauwfilet. Dat wijst volgens het blad op onzorgvuldig werk maar sluit ook de mogelijkheid niet uit dat door beginnend bederf aangetaste delen werden weggesneden. De onderzochte filets verschilden trouwens aanzienlijk van grootte. De grootste waren ruim vijfmaal groter dan de kleinste. Onderzoek wees uit dat de filets afkomstig waren van kabeljauwen (gullen) van 40 tot 60 cm en zelfs kleiner dan het wettelijk minimum van 35 cm.
Bij het labo-onderzoek werden in twee gevallen levende visparasieten gevonden. Op zich niet zo erg omdat de visworm of *Anisakis* alleen schadelijk is wanneer de vis rauw wordt verorberd. Het feit dat het om levende parasatieten ging bewijst anderzijds dat het wel degelijke om verse vis en niet om een ontdooid produkt gaat. Het labo onderzocht de filets ook op toevoeging van polyfosfaten. Dit produkt - vaak gebruikt bij ham - heeft de eigenschap water vast te houden en zo het gewicht te verhogen wat de verkoper uiteindelijk extra winst oplevert. Alle gemeten waarden bleken normaal te zijn.

Versheid

De houdbaarheid van vis is van vele faktoren afhankelijk. Gisteren gevan- ☞

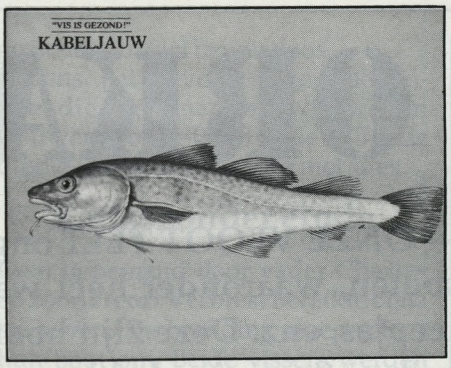
LIFERAFT SERVICE CENTER
S.K.B.
MAATSCHAPPELIJKE ZETEL
ROYERSSLUIS KAAI 48
B-2030 ANTWERPEN
TEL: 03/231 36 48
FAX: 03/231 5765
reddingsvasten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man. o. boordlichten noodzenders LOCAT - RADIO BEACON

ERKEND SERVICE STATION
AFDELING KUST
HENDRIK BAELSKAAI 6
8400 OOSTENDE
TEL: 059/32 28 25
FAX: 059/33 01 48
reddingsvlotten: R.F.D. - ELLIOT - VIKING - ZODIAC - AUTOFLUG - BOMBARD - AVON - CALLEGARI - SERVAUX - MITSUBISHI - SONIFORM
nazicht brandblusapparaten
VOOR VEILIGHEID OP ZEE: DE SERVICE S.K.B.
Verantwoordelijke voor de firma S.K.B. Oostende: A. Van Durme (059/70 58 79) & J.P. Van Waeleghem (058/23 69 70)

gen vis kan 's anderendaags al bedervingsverschijnselen vertonen omdat hij op kamertemperatuur werd bewaard. De versheid is dan ook afhankelijk van de wisselwerking van verschillende faktoren: de tijdsspanne tussen vangst en komsumptie, de bewaartemperatuur en de hygiënische omstandigheden tijdens de manipulatie.
Alhoewel het artikel niets zegt over de herkomst (Noordzee, IJsland, Canada, Skandinavië enz.) van de vis is het niet abnormaal dat er twee weken verlopen tussen de vangst en de konsumptie van de verse kabeljauw. Wanneer de bewaartemperatuur (goed afgeijsd of in koelruimte ondergebracht) en de omstandigheden goed waren vormt dat geen probleem. De kontrole van de versheid is echter een kompleks probleem. Uitzich (kleur vlees, textuur en bloedsporen) en geur geven de eerste aanwijzingen. Ook hier voldeden alle onderzochte specimen. Voor onderzoek naar de ontwikkeling van de mikroben zijn labo-metingen vereist. De laborant kan exakt het trimetylaminegehalte, de hoeveelheid vluchtige basische stikstof, de K-waarde en de kohesie van het spierweefsel in cijfers vertalen. Ook hier werden geen aanwijzingen gevonden die op bederf wezen. De minst gunstige beoordelingen gingen naar stalen die bij de konsument in geen geval lichamelijke ongemakken zouden kunnen veroorzaken. Dit laat toe te besluiten dat de versheid van de onderzochte kabeljauwfilets goed tot zeer goed was.

Hygiëne

Het vlees van vers gevangen vis is steriel. Zodra de vis dood is ontwikkelen de bakteriën zich in het huidslijmvlies, kieuwen, spijsverteringsstelsel en



komen zo in het eetbare visvlees terecht. Vooral bij onthuide vis is de kans op besmetting groter omdat door het villen een natuurlijke bescherming verdwijnt. Het is dus van het grootste belang dat de hygiënische omstandigheden in de visateliers niet te wensen over laten.
De onderzoekers keurden de kabeljauwfilets op kiemen die altijd een goede aanduiding geven over de bakteriologische kwaliteit van het produkt. Ook hier vielen de resultaten over het algemeen erg mee, niettegenstaande enkele aankopen slechts een bevredigende kwaliteit haalden. Geen enkel staal was echter besmet door ziekteverwekkende kiemen.
Ook de smaakproef door visdeskundigen viel mee. De stalen werden in plastic zakjes op dezelfde wijzen en even lang gekookt *au bain marie*. Bij het openen van de zakjes keurden de proevers de textuur en de smaak van de filets. Slechts een kleine hoeveelheid kreeg een onvoldoende.

De prijs

Op basis van het werkelijk geleverd nettogewicht berekende Test Aankoop de werkelijk betaalde prijs voor de kabeljauwfilets. In warenhuizen werd (in augustus '90) gemiddeld 452 tot 500 frank per kilogram betaald. Die prijs stemt niet noodzakelijk overeen met de opgegeven prijs. Dit prijsverschil wordt veroorzaakt door onvoldoende gereinigde vis, gewicht van de verpakking en onjuist afgestelde weegschalen. Ook in de opgegeven prijzen zijn grote verschillen terug te vinden. De duurste kabeljauwfilets van 745 fr. (in nettogewicht 847 fr.) werden aangetroffen in Woluwe. De goedkoopste van 220 fr. (in nettogewicht 336 fr.) op de Vismarkt in Brugge.
De gemiddelde aankoopprijzen lagen iets hoger in de viswinkels dan in de warenhuizen, maar het verschil is klein merkt Test Aankoop op. Het blad stelt ook dat de promotieprijzen die sommige warenhuizen geregeld toepassen geen synoniem zijn voor minderwaardige kwaliteit, maar alles te maken hebben met seizoengebonden faktoren. Als er op een gegeven ogenblik een overvloed beschikbaar is van een bepaalde vissoort dan is het volkomen normaal dat de prijzen dalen. Maar voor kabeljauw is dit momenteel niet het geval.

Besluit

Test Aankoop laat zich opmerkelijk positief uit over de kwaliteit van de kabeljauwfilets. Dat is een verheugende vaststelling. In het verleden lanceerde het blad reeds scherpe uitvallen tegen de ernstige tekortkomingen en de hygiënische kwaliteit van sommige diepvriesprodukten, belegde broodjes, limonaden, bepaalde vleeswaren en (imitatie)krabsla. Dat de resultaten voor een uiterst bederfbaar produkt als vis zo gunstig uitvallen kan de (verse) visverwerkende sektor alleen verheugen. (gw)

(1) Test Aankoop Magazine, Hollandstraat 13, 1060 Brussel (tel. 02-536.64.11), 34ste jaargang - juni 1991 nr. 334.

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

DE ORKAAN

18 juli 1924 — ONZE VLOOT TELT ongeveer zeshonderd vissersboten, waaronder heel wat kleine open sloepen, scheepjes, enz. Deze zijn hoofdzakelijk uitgerust met zeilen. Sommige hebben een hulpmotor. Motorvaartuigen zijn evenwel de uitzondering. De bootjes worden bemand door twee, drie, soms vier vissers. In de zomer varen ze, bij goed weer, omstreeks twee uur in de morgen uit en pogen in de late middag de gevangen garnaal of vis aan de man te brengen.
De nacht van 18 juli 1924 kondigt een prachtige dag aan. Zomerstilte. Tussen twee en drie uur varen heel wat vissersschuiten uit. De kleintjes vissen op enkele honderden meters van het strand, de grotere zetten door tot tegen de "Wandelaar". De meeste bootjes vissen met één net, bevestigd aan een korrestok, die ze achter zich aan of tegen de stroom in naar zich toe trekken.
Er waait een licht, zwoel ZZO-briesje.
En kijk wat er gebeurt...!



Storm

Omstreeks vijf uur 's morgens kwam er een zwart wolkendek aanzetten. Het begon te regenen. Plots veranderde de bries van richting en werd een noordenwind. Hij nam de kracht aan van een orkaan. De zee werd een woest slagveld en kende voor niemand genade. Alle bootjes en schuiten kwamen in moeilijkheden. Door de hoofden van de schippers en stuurlui schoot slechts één gedachte: het vistuig inhalen of kappen en proberen het strand of de havengeul te bereiken. Iedereen probeerde de havenhoofden te ontdekken en schatte zijn kansen in.

De 0.18 was uitgevaren met **Charles Hubrouck, August Seys** en **Isidoor Pieters**. Ze hadden de korre binnengehaald toen het begon te regenen. Isidoor zei: "*'t Is maar een buitje*" Plots sloeg een hevige zee over het schip. Seys kon zich geschoord houden aan de mast, Hubrouck kon de korrestok grijpen maar Pieters verdween over boord. Ze zagen hem zwemmen, maar Charles die zijn vaartuig voor de wind schoof, durfde niet meer dwarszee te gaan uit vrees om te slaan. Hij had nu al wateroverlast. Zijn motor draaide in het water.

Charles Hubrouck hees een noodvlag in de mast. De 0.107 met **Pierre Duyck** aan het roer kwam te hulp. Pierre durfde de 0.18 niet te naderen uit vrees er te worden opgeworpen. Hij moedigde Charles en August aan in 't water te springen. De 0.107 zou hen oppikken. Beide mannen dachten er niet aan zich aan de zee over te geven. Ze slaagden erin een zeiltje bij te zetten en bereikten na verloop van tijd, half zinkend, de haven.

Opgeschrikt door het woeste tempeest waren veel visserswrouwen, moeders en nieuwsgierigen naar de zeedijk of het staketsel gelopen, om te zien hoe de vaartuigjes het stelden. Ze ontwaarden opzwiepende schepen, losgeslagen zeilen, afgebroken masten, vechtende mannen,... Blij dat de 0.18 binnen kwam liep **mevrouw Pieters** naar de aanlegplaats en vroeg om haar man. Zijn gezellen durfden niet te antwoorden. Ze las het af van hun gezichten en viel bewustloos.

Tijdens het gevecht tegen de ongenadige elementen verdwenen trouwens ook de 0.138 en de 0.75 in de diepte. Maar dat was lang niet alles.

Ramp zonder einde

De 0.16 bemand door **vader Charles** en zoon **Henri Verbiest** bereikte bijna de haven. De branding sloeg echter hun boot om. Beide vissers werden meegesleurd door de golven. Henri Verbiest hield zijn vader op de rug in de hoop beider levens te redden. Na een half uur was Henri zo vermoeid dat hij niet anders kon dan zijn vader lossen. Hij zag hem voor zijn ogen in de golven verdwijnen. Vergezeld van zijn hond (1) zwom hij naar de eerste paal van het staketsel die hij kon grijpen en bleef er aanhangen tot een toegesnelde sleepboot hem oppikte.

Ter hoogte van Wenduine zwalpte de 0.77. Tijdens het worstelen met de zee kwam **Victor Rau** in het water terecht. Schipper **Louis Vanbesien** laveerde zijn boot in de richting van Victor om hem terug binnenboord te krijgen. Hierbij sloeg de 0.77 om. Louis zwom daarop naar de jongen **Jacques Willaert** in de hoop hem te pakken te krijgen. Beiden verdronken jammerlijk Victor Rau bereikte al zwemmend het strand.

Toen hij bemerkte dat de 0.22, waarop zijn zoon voer, in nood verkeerde, stevende **Charles Jonckheere** met zijn 0.117 in hun richting om te zien hoe hij kon helpen. De 0.22 bereikte de havengeul; de 0.117 strandde volledig ontmanteld op het strand van Middelkerke. Charles Jonckheere en zijn maat **Leon Locquet** waren nergens te zien.

Na het opsteken van de storm sloegen **Jacques Eyland** en **Gerard Maldeghem** tijdens het binnenzetten van het vistuig over de zijde van hun 0.92. Half verwoest strandde ook dat vaartuig zonder bemanning.

De 0.108 spoelde met de verdronken hond aan te Mariakerke. Vader **Julien** en zoon **Maurice Poitier** verdronken en werden later, elkaar stevig bij de hand vasthoudend, opgevist. De 0.221 van "Zwarten Oscar" **Blondé** werd door een sleepboot na heel wat werk binnengesleept.

Een aantal vaartuigjes strandde met veel schade, soms zonder vistuig en volledig van het want ontdaan, maar met volledige bemanning, op de kust: de 0.121 en de 0.44 op het strand van De Haan, het scheepje 0.39 ter hoogte van de Halve Maan te Oostende, de 0.11, 0.41, 053, 0.93, 0.103; 0.120 en de sloep N.26 liepen vast tussen Bredene en Blankenberge.

Geen redding,

En waar bleef de reddingdienst? Alles gebeurde zo snel dat het kwaad reeds was geschied vooraleer een reddingsoperatie op gang kon komen.

De reddingsposten aan onze kust bestonden uit ploegen vrijwilligers. Naast de klassieke roeiboten had Nieuwpoort een kleine stoomsleepboot, Blankenberge had er ook een, Zeebrugge een kleine motorboot en Oostende twee kleine en één grote stoomsleepboten, die konden worden ingezet (2) 's Nachts lagen de sleepboten niet onder stoom en de meeste vrijwilligers van de reddingboten en sleepboten waren... de vissers die op zee in nood verkeerden. De grote Oostendse sleepboot was in herstelling. Doordat eerst nog een bemanning moest opgetrommeld en de sleepboten onder stoom dienden gebracht, konden de kleine Oostendse sleepboten slechts één uur en vijftien minuten na het opsteken van de storm assistentie verlenen.

De storm verdween even vlug als ze was gekomen. Het werd verder een prachtige dag.

Nadat hun boot zonk of kapseisde konden twaalf vissers levend het strand bereiken. Tien weduwen en negentien wezen betreurden dertien verdronken vissers:

Blommaert Basiel op de 0.138 - aangespoeld te Bredene op 23 juli 1924

Blommaert Gerard op de 0.138 - aangespoeld te Klemskerke op 25 juli

Jonckheere Charles op de 0.117 - aangespoeld te De Haan op 23 juli

Verbiest Charles op de 0.16 - aangespoeld te Klemskerke op 22 juli

Pieters Isidoor op de 0.18 - aangespoeld te Heist op 25 juli en er begraven

Poitier Julien en Maurice op de 0.117 - aangespoeld te Zeebrugge op 24 juli ter hoogste van Knokke

Locquet Leon op de 0.117 - aangespoeld te Zeebrugge op 24

☞

juli
Remaut August op de 0.75 - aangespoeld te Blankenberge op 23 juli
Eyland Jacques op de 0.92 - aangespoeld te Nieuwvliet (Nederland) op 26 juli
Maldeghem Gerard op de 0.92 - opgevist op 23 juli ter hoogte van De Haan.
Er werd een komitee opgericht dat giften verzamelde en de hulp koördineerde ten aanzien van de nabestaanden en de geleden schade.
Koning Albert I zond twee rouwtelegrammen en een hulpsom van 10.000 frank. **Decuyper**, beheerder van het "Koninklijk Werk Ibis" bood aan de wezen op te vangen en in te staan voor een degelijke opleiding. Op 28 juli 1924 greep in de PP -kerk te Oostende een gezamenlijke afscheidsmis plaats. Om twaalf uur 's middags vertrok een grote loodsboot naar zee met de nabestaanden, officiëlen en leerlingen van de Ibis. Ter hoogte van de tweede boei werden alle namen van de verdronken vissers over zee geschald, waarna bloemen en kransen in 't water gleden.
Koningin Elisabeth bezocht op 29 juli en 1 augustus 1924 de geteisterden en weduwen te Oostende en op 31 juli diegenen van de Oude Vuurtorenwijk. In de Kamer van Volksvertegenwoordigers en de in de Senaat werd druk gedebatteerd. Een onverwachte orkaan tegenhouden konden ze niet; de reddingsdienst verbeteren wel.
Redden met roeiboten vonden de politici achterhaald. Ze zouden uitkijken naar krachtige en speciaal voor hun taak gebouwde schepen. Als voorlopige maatregelen moesten de sleepboten ook 's nachts onder stoom blijven met een beperkte bemanning in stand-by.

Daniël Pots

(1) Een pittig detail: veel vissers namen hun hond mee naar zee. Na elke reis sprong de hond van **Henri Verbiest** in de havengeul overboord en liep naar huis op de Oude Vuurtorenwijk met een briefje in een huls aan de halsband met de vermelding of de kachel al dan niet diende aangestoken om garnaal te koken tegen dat de vissers thuiskwamen.
(2) De eigenlijke taak van deze sleepboten was zeilschepen buiten de havengeul te slepen tot de wind hun taak overnam. Ze waren absoluut niet gebouwd om reddingswerk te verrichten.

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

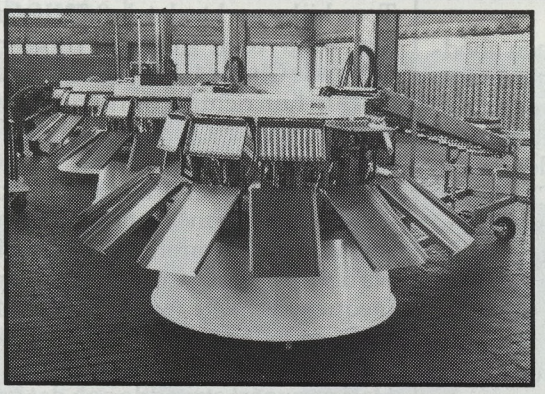
Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten

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
Ploegbazen-sorteerders:
Koen Baert, Ringlaan Noord 39, 8420 De Haan Tel: 059 / 23.56.45
Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene Tel: 059 / 32 13 74





40



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

Voor de betoverden, slechts één adres:

het Kruis van Damme !

DAMME WAS REEDS een vissersplaats in de 12de eeuw. Als haven kwam de stad in de eerste helft van de 13de eeuw tot ontwikkeling. Door het dichtslibben van het Zwin verloor Damme zijn rechtstreekse verbinding met de zee vanaf 1300. De stad evolueerde tot tweederangshaven. De visserij bleef er evenwel nog vrij belangrijk. In 1324 beschikt Damme over een haringstapel. Tot op het einde van de 15de eeuw werd nog veel haring aangevoerd uit Blankenberge, Heist, Wenduine, Oostende, Raversijde en Nieuwpoort.

Het moet ons dus niet verwonderen dat het Mirakelkruis van Damme, volgens *"eene oude overlevering"*, uit zee opgevist werd door vissers van Damme in een tijd toen de zee nog hun stad bespoelde. Wanneer dit kruis in de kerk beland is weet men niet maar in 1339 werd het reeds vereerd. Jacob Stul liet toen voor *"theelich cruus"* een lamp hangen. In hetzelfde jaar, op 26 augustus, schonk Jan Lennoit een jaarrente aan het St. Janskruus of - hospittal op voorwaarde evenwel dat de lamp altijd zou branden.

De devotie tot het Kruis werd het kenmerk van de stad Damme. Het stadszegel droeg immers als keerzegel een afbeelding van het Kruis met randschrift *"Contra - Sigillum de Dam"*. Een handschrift vermeldt dat de nering van de Damse Schippers een grote kapel bezit waar het door hen opgeviste Kruis bewaard werd

Door middel van giften en milde offeranden van de talrijke bedevaarders stonden ze zelf in voor het onderhoud van de kapel en de versiering van het Mirakelkruis. Het sukses en, wellicht de rijkdom van de nering van de Damse schippers, hebben bij de pastoor en de kerkmeesters hoogstwaarschijnlijk grote wrevel en jaloersheid verwekt. Zij proberen immers de opbrengsten bij deze van de parochiekerk te voegen. Het schippersambacht neemt dit evenwel niet. Als antwoord op hun smeekbede verbiedt de Keizer in een oorkonde van 1533 aan de rechten van de nering te raken.

Betoverden en bezetenen

Tijdens de beeldenstorm van 1566 kon het Kruis in veiligheid worden gebracht. Toen het gevaar geweken was werd het beeld terug ter verering in de kerk opgesteld. Het kreeg een plaats op het altaar van de noordbeuk.

De schippers en de vissers die zich intussen te Brugge hadden gevestigd kwamen elk jaar twee keer naar Damme, namelijk op 3 mei — de feestdag van de Kruisvinding — en op de 3de zondag van juli voor de ommegang, tevens kermiszondag te Damme.

Zij droegen telkens het Kruis in de ommegang mee. De processie was lang en werd telkens gevolgd door een grote menigte.

Zowel de kerkdienst als de processie zelf werden vaak zwaar verstoord. Betoverden en bezetenen geloofden rotsvast dat zij van het kwade verlost zouden worden bij het aanraken van het Christusbeeld. Ze schreeuwden en tierden en zaten op de draagstoel naast het Kruis. Hiertoe was de draagberrie juist extra breed gemaakt. Ze deden verwoede pogingen om het Kruis aan te raken en te omhelzen.

De processieweg liep over de vaart. Het jaar dat de brug, als gevolg van ouderdom, was ingestort werd de ommegang niet ingekort en heel de processie werd met boten overgezet

Alleen de pastoor met het 'Allerheiligste' bleef op de oever wachten totdat de processie terug was om dan samen met de gelovigen naar de kerk te gaan. Het ganse onordentelijke gebeuren werd voor de kerkelijke, en uiteindelijk ook voor de burgelijke overheid, toch al te bond.

Om de wansmakelijke taferelen van betoverden en zondaars enigszins in te dijken werd de draagberrie van het Kruis op bevel van Mgr. Susteren, bisschop van Brugge, in 1717 verkleind. Van nu af aan konden de bezetenen er niet meer op springen, zitten of staan.

De problemen waren blijkbaar de wereld niet uit want in 1762 verbiedt het magistraat van Damme dat de processie nog langer over de vaart zou trekken. De leden van de Brugse vismarkt waren het hier helemaal niet eens. Als gevolg van hun klacht maakte de Raad van Vlaanderen het verbodsbesluit ongedaan. Het duurde nog tot 1778 voor definitief orde op zaken kon worden gesteld. Op verzoek van het magistraat van Damme en van de pastoor en de kerkmeesters zocht de bisschop van Brugge, Mgr. Brenart, een oplossing. Hij verbood het beeld van het altaar af te nemen. Het mocht zelfs niet meer in het midden van de kerk uitgestald worden noch in de processie worden meegedragen. Er werd tevens een andere processieweg bevolen.

In 1914 bestond nog steeds een grote verering voor het Kruis. Bruggelingen, leden van het genootschap van het H.Kruis, kwamen naar Damme om het Kruis in de processie mee te dragen. Het gewoel en vertier dat met deze plechtigheden gepaard ging stootte sommige geestelijken af

Kanunik Tanghe schrijft immers: *"Wie maar eens de pelgrimagie ondernomen heeft op de gestelde feestdagen en ook buiten deze tijd die heeft ondervonden dat hij gemakkelijker en met meerdere Godsvruchtigheid dit godsdienstig werk op de gemene dagen kan verrichten"* Verder stelt hij dat de bedevaarder dan ook ongestoord kan bidden in het gaan en keren en dat hij tevens ongehinderd meer Godsvrucht aan de dag kan leggen in de kerk voor het H. Kruis.

Willem Lanszweert

Bronnen:- Het heilig Kruis van Damme
-Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen
- De Vlaamse havens in de Middeleeuwen - J. Termote

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

Spaanse en Portugese vissers halen slag thuis

Visserijproblemen bemoeilijken besprekingen tussen EG en Europese Vrijhandelsassociatie

IN LUXEMBURG VOERDEN de ministers van Buitenlandse Zaken van de EG-landen en de zeven lidstaten van de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA of Efta) moeizame besprekingen voor de oprichting van multinationale *Europese Ekonomische Ruimte* (EER). Binnen de EER — een gemeenschappelijke markt van 19 Westeuropese landen — zouden alle personen, goederen en diensten vrij kunnen circuleren. Spanje, maar ook Portugal, wilde de overeenkomst pas goedkeuren als er een akkoord bereikt werd rond de visserijrechten in Noorse en IJslandse wateren.

Een van de hinderpalen die een akkoord in de weg stonden was het visserijhoofdstuk. De EVA-landen (Finland, IJsland, Liechtenstein, Noorwegen, Oostenrijk, Zweden en Zwitserland) bleven immers bij hun standpunt dat de EG-markt moet openstaan voor hun visserijprodukten. In ruil hiervoor weigerden zij halsstarrig om vissers uit de EG-landen meer dan de bestaande faciliteiten te verlenen. Noorwegen en IJsland toonden zich wel bereid om een beperkte visserij voor industriële verwerking toe te staan. Een dergelijke toegeving was voor de EG-vertegenwoordigers ontoereikend. Vooral Spanje en Portugal bleven op hun standpunt. Spanje eiste een jaarlijks kontingent van 30.000 ton kabeljauw-ekwivalent en Portugal maakte aanspraak op 8.000 ton in de Noorse en IJslandse wateren. De EVA-landen wilden echter niet verder dan 3.000 ton gaan.

Op de vlakte

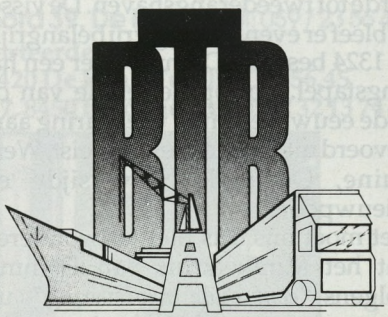
Tijdens de visserijdiskussie hield ons land zich op de vlakte. België is immers het enige EG-land dat dank zij het bilateraal akkoord uit 1971 met Reykjavik jaarlijks 4.500 ton mag ophalen in de IJslandse 200-mijlszone. In de huidige omstandigheden is dit ruimschoots voldoende voor de drie resterende IJslandvaarders. Om dit akkoord te vrijwaren pleitte onze vertegenwoordiger voor een status quo.

Geen globaal akkoord

De onderhandeling zaten duidelijk in het slop. Er ontstond echter weer hoop toen Noorwegen een nieuw voorstel op tafel gooide. De EVA-landen toonden zich toeschietelijker door een bijkomende hoeveelheid van 8.000 ton aan te bieden, een hoeveelheid die tegen het jaar 2000 tot 20.000 ton zou kunnen oplopen indien het visbestand dat zou toelaten.

De besprekingen over de vorming van een Westeuropese gemeenschappelijke markt werden door die toegeving gedeblokkeerd. De EG-landen konden immers niet aanvaarden dat de EVA-landen hun visserijprodukten vrij op de EG-markt zouden kunnen brengen zonder dat hun visgronden toegankelijk zouden zijn voor EG-vissers. Onder druk van Spanje en Portugal werd die opening nu geforceerd. Maar dat zijn uiteraard niet de enige problemen waarmee de onderhandelaars af te rekenen hebben. Een globaal politiek akkoord is dan ook nog niet bereikt. De voorzitter van de EG-ministerraad, de Luxemburgse minister van Buitenlandse Zaken Jacques Poos, en EVA-delegatieleider Wolfgang Schüssel, de Oostenrijkse minister van Ekonomische Zaken, zullen dan ook nog even moeten wachten vooraleer zij het akkoord kunnen paraferen.

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



BRUGGE - OOSTENDE

SEKRETARIS: IVAN VICTOR

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

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

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

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE – ∅ 32.11.01

Een schilder aan zee :

Taf Wallet

DE "NESTOR" VAN de Belgische marineschilders is momenteel ongetwijfeld de kunstschilder Taf WALLET. Geboren te La Louvière op 24 november 1902, boogt hij terug op een lange, vruchtbare en succesvolle carrière.

Hij deed zijn studies aan de Akademies te La Louvière (hout- & marmer- schilderen), Mons en Brussel.

In 1928 was hij finalist van de Romeprijs en won hij met het werk "Fête de l'aïeule", nu in het gemeentehuis van zijn geboortestad, de Godecharleprijs.

Dit alles stelde hem in staat te reizen, nog altijd de beste methode om via kennismaking met andere kulturen en kunstenaars tot rijpheid te komen. Hij bezocht vooral Frankrijk en Italië.

WALLET was medestichter van de groep "Nervia", samen met Anto CARTE, Louis BUISSERET, Léon NAVEZ.

Wanneer we WALLET in deze artikelenreeks bespreken, dan is het vooral om zijn liefde tot de zee, die ook uit zijn werk blijkt.

Hij was stichtend lik van de "Société des Peintres de la Mer" en stelde regelmatig tentoon in de salons van dit marinisten-clubje waar onderlinge twisten overigens hoogtij vierden.

In hun salon van 1963 bv. toonde hij "In de vismijn te Oostende", "Watervogels", "Lagoustier te Camaret" en "Strandcabines te De Panne".

Vanaf 1945 verbleef hij vaak te Sint-Idesbald en dat was uiteraard het centrum van waaruit hij onze kustplaatsen verkende en vereeuwigde.

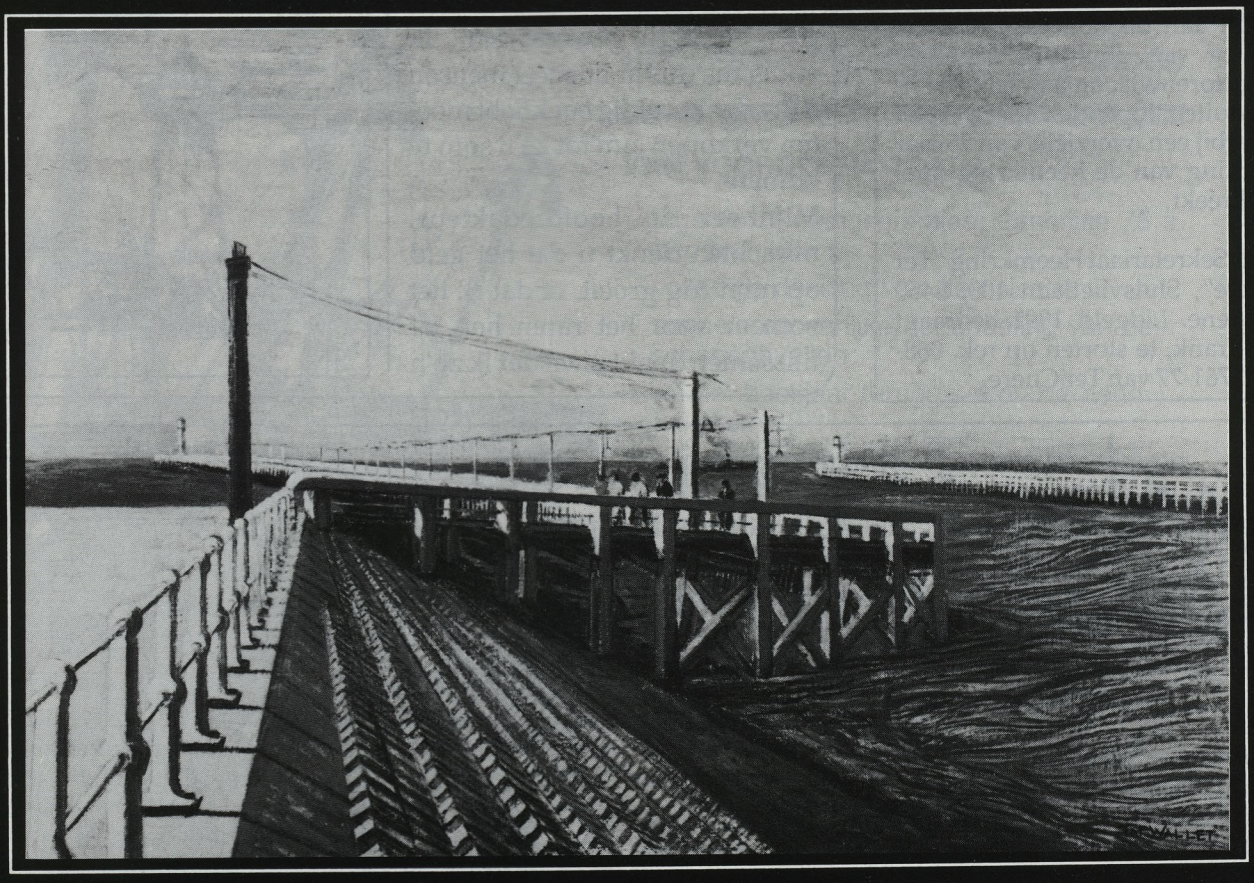
Zijn stijl is duidelijk figuratief, kleurrijk en met strenge aflijning. Als voorbeeld publiceren we hierbij een zicht op het Staketsel te Nieuwpoort.

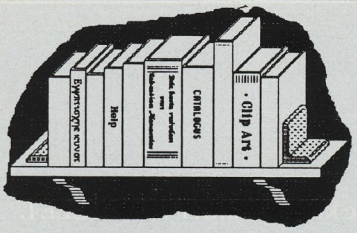
Werken van WALLET vindt men in vele binnen- en buitenlandse musea : Brussel, Charleroi, Antwerpen, Gent, Elsene, La Louvière, Mons, Oostende, Paris, Reims, Tallin, Moskou, Buenos Aires.

Hij voerde dekoratieve werken uit in de Zeevaartschool te Antwerpen en het Zwembad te La Louvière.

Met evenveel brio schilderde hij landschappen en marines.

Norbert Hostyn





Jaarboek "Ter Cuere" over sprotfabrieken in Bredene

Elk jaar publiceert de Bredense Heemkring "Ter Cuere" een interessant jaarboek. In het *Jaarboek 1990* is veel ruimte besteed (50 van de 186 blz) aan de sprotfabrieken of sardineries van Bredene. Auteur Honoré Van Wallegem wijst erop dat ons land omstreeks de eeuwwisseling negen viskonservenfabrieken kende, waarvan drie gelegen op het grondgebied Bredene. In zijn rijkelijke geïllustreerde bijdrage behandelt de auteur niet alleen de geschiedenis van de sprotfabrieken, maar ook de ekonomische en sociale impakt van de sprotverwerking die tussen 1957 en 1965 volledig verdween.

Het jaarboek bevat ook een kronologische lijst van de gebeurtenissen in de visserij. Louis Vande Casteele, die reeds jaren een uitgebreide databank over de visserij bijhoudt, had dan ook veertien bladzijden nodig om de meestal droevige gebeurtenissen op te sommen.

Het jaarboek besteedt verder aandacht aan de koncessie van de aanleg van de (nu Oostendse) Vuurtorenwijk en aan enkele andere uiteenlopende onderwerpen waarbij een overzicht van 25 jaar werking van de heemkring niet ontbreekt.

Info: Sekretariaat Heemkring "Ter Cuere", Sluisvlietlaan 100, 8450 Bredene. Lidgeld 1991 bedraagt 350 frank, te storten op rek. 068-2023761-77 van Ter Cuere.

De Laatste Vuurtorenwachter

De laatste Vuurtoren, 2 juli 1991

Mijnheer de hoofdredakteur,

Op 2 januari ll. heb ik via mijn bankrekening de som van 595,- B.F. overgeschreven, teneinde in het bezit te komen van een boek dat u, mijnheer de hoofdredakteur, **zou** geschreven hebben. U zou mij dan dat boek onmiddellijk na publikatie opsturen.

Tot vandaag de dag heb ik echter geen boek in mijn brievenbus gevonden en ik vermoed dat u mij lelijk 'bij mijn pietje' gehad hebt, want we zijn nu zes maanden verder en ik kan me niet voorstellen dat het drukken van een boek zoveel tijd in beslag neemt.

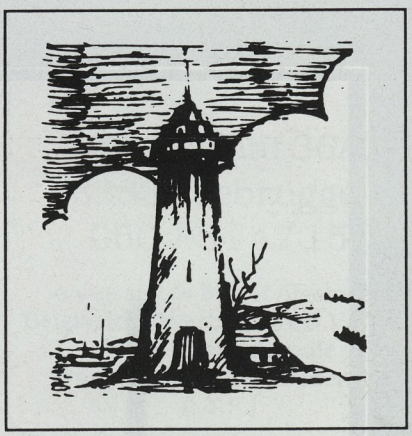
Ook mocht ik vernemen dat u zich een plezierboot aangeschaft hebt. Ik ken de prijs niet van zo'n dingen, maar dat zal toch wel geen peulschil geweest zijn . Ik vraag me dus af hoeveel mensen u uw denkbeeldig boek hebt moeten verkopen om tot zo'n som te komen.

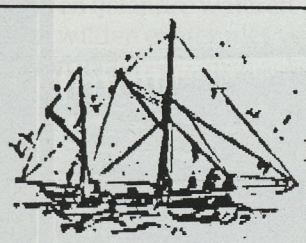
Mijnheer de hoofdredakteur, misschien denkt u dat het geld op mijn rug groeit, of dat ik het zomaar voor het rapen heb, of misschien denkt u wel dat ik zo'n ezeltje heb. Welnu, mijnheer de snertredakteur, ik kan u verzekeren dat dit niet het geval is. Ik kan iedere frank goed gebruiken en ben niet van plan de schepen van andere mensen te bekostigen. Ik ben de staat niet!

Mag ik u vragen mij vandaag nog het betreffende bedrag (verhoogd met de verschuldigde intresten) terug te sturen. Indien uw boek dan eventueel toch nog mocht op de markt komen, wil u dan zo goed zijn het exemplaar dat voor mij bestemd was in uw reet te steken.

Inmiddels groet ik u,

hoogachtend,





The Brixham Net Co.

A division of Bridport-Gundry Marine Ltd.

PUMP STREET, BRIXHAM, DEVON, TQ5 8ED ENGLAND.

TELEPHONE: BRIXHAM 0803-856115/6 FAX N° 0803-882880

Vanuit België: eerst 00 44

1987
The Queen's Award for Export Achievement to Bridport-Gundry plc

VERDELERS:

Voor zware nylon & polyethyleen netten, zware kettingen, schakels, korretouw & stalen kabels, blokken

SPECIALE PRIJSVERMINDERING van 10% voor "schotjes" (voor een tijdelijke periode). Kan op aanvraag in België geleverd worden.

Verdelers gevraagd.

FABRIKANTEN VAN NETTEN voor blokken plankenvisserij. We leveren een specialist Rigging. Service. Allerlei visserijbenodigdheden.

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

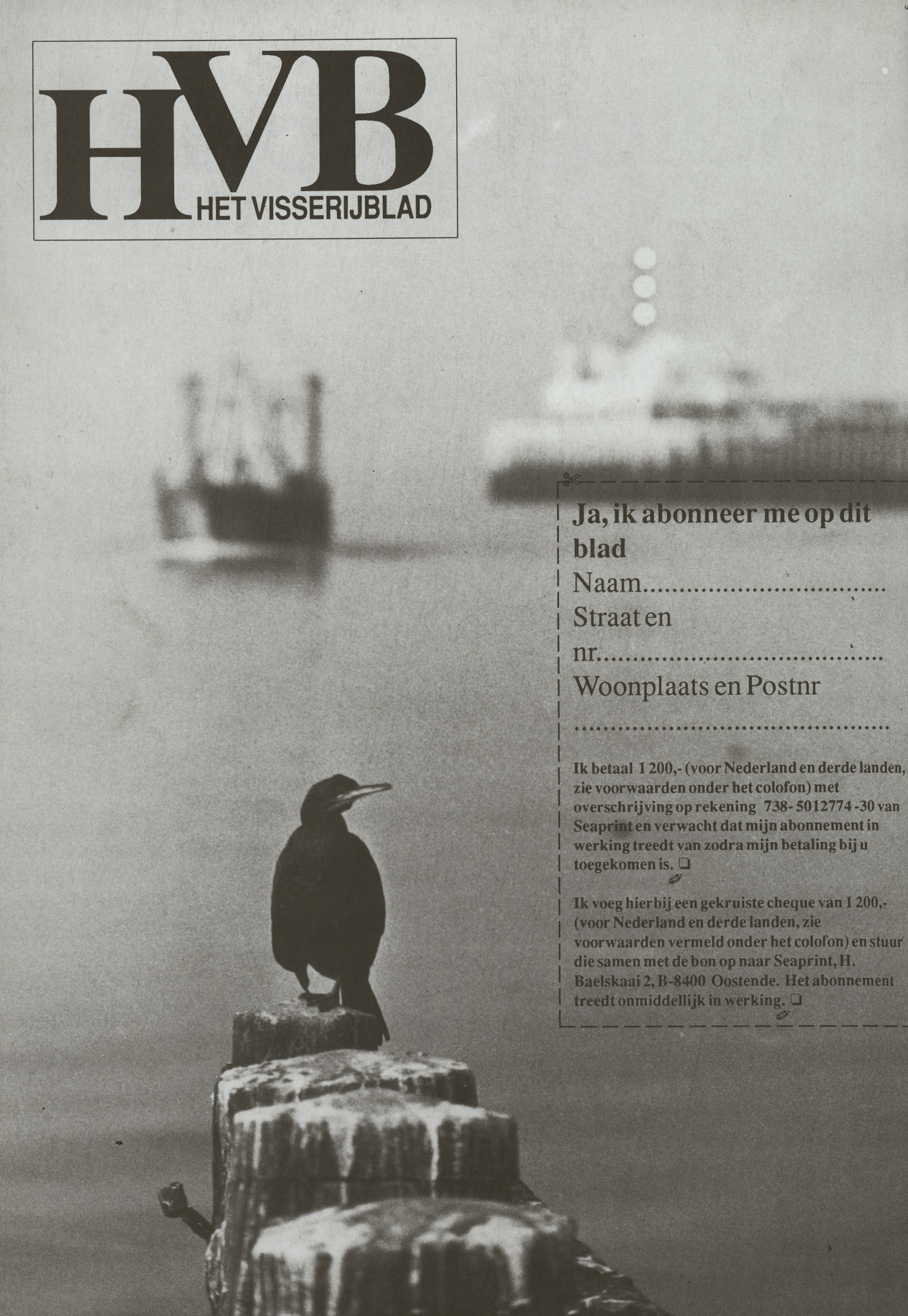
Kantooruren: dinsdag - woensdag - donderdag tussen 9 en 12 uur



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

HVB
HET VISSERIJBLAD



Ja, ik abonneer me op dit blad

Naam.....

Straat en nr.....

Woonplaats en Postnr

.....

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

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