

HVB

HET VISSERIJBLAD

58 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 9 - 6 sept. 1991 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende X

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.

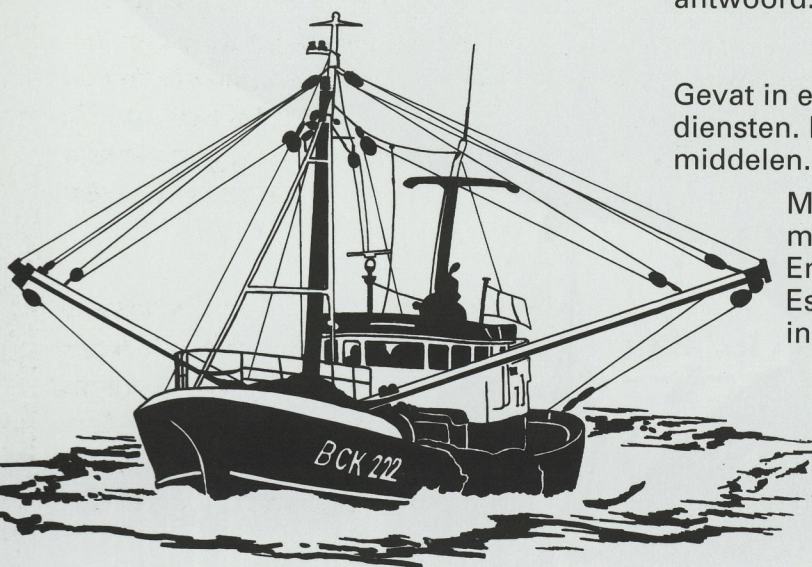
Esso's visie op smering geeft daarop het antwoord:

- top-prestaties van apparatuur,
- verlenging van de levensduur,
- optimaal rendement.

Gevat in een compleet 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 OLIE 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



HVB

HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- B.F.

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 Klausning, Willem Lansweert, Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (de laatste), Guido Walters

FAKTURATIE: Sonja Vantorre

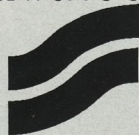
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Flor Vandekerckhove, H. Baelskaai 2,
8400 Oostende

UITGEVERIJ: ZVW 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

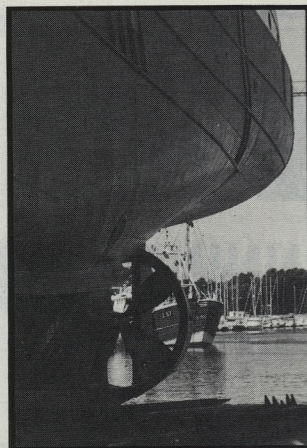
Fax: 059/32 17 52

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. Vanaf 1 jan. 1992 worden gewone abonnementen automatisch verlengd.

Steunabonnementen: 2 000,- B.F./jaar.

Subscriptions (one year) in other countries: Austria: S 676; Denmark Kr 375; Finland: MK 217; France: F 324; Germany DM 96; Greece Dr 8511; Ireland £ 36; Italy Lir 68 800; Norway: Kr 360; Portugal: Esc 8114; Spain: Pta 6000; Sweden: Kr 325; Switzerland: F 83; U.K.: £32.



Omslagfoto: Guido Walters

editoriaal

Komkommertijd. Alhoewel.

Er bestaat een oude (Franstalige) studie* over de visserij, twee lijvige boekdelen, erg gezocht door verzamelaars. De studie verscheen in 1909 en moet zowat het meest omvattende geschrift zijn dat ooit aan de sektor gewijd werd.

In het hoofdstuk dat handelt over het sociale milieu van de visserij schrijft de auteur: *'Terwijl de vissers-landbouwers van Koksijde tot Oostduinkerke de kalmte en de rust van de landarbeiders behouden hebben, zijn deze van Oostende, ... Heist en Blankenberge blootgesteld aan duizend bekoringen.'* En verder: *'Er onderscheiden zich twee types...: de Oostendenaar en de visser van De Panne. Zo sterk als de eerste naar voor komt als een ongedisciplineerd element uit een volksbuurt...zo sterk komt de tweede naar voor als zijnde ordentelijk, intelligent, voorzichtig... In tegenstelling tot de Oostendenaars die van kabaret houden, van jenever en van dancings, kennen de vissers van De Panne een kalmer, regelmatig, eenzamer en vrediger bestaan.'* Maar, zo vervolgt de onderzoeker: *'deze (de Pannenaars n.v.d.r.) zijn niet altijd zo ordentelijk als men vermoedt, dat geldt bijvoorbeeld niet voor wat betreft hun... discipline op zee...'* En hij besluit: *'De visser van Blankenberge en zelfs deze van Heist vertegenwoordigt ontgensprekelijk een moreel hoogstaander type, maar hij staat economisch wel zwakker dan deze van De Panne.'*

Er is zo één en ander veranderd in negentig jaar. De vissers van Heist hebben deze van De Panne economisch ingelopen en ver achter zich gelaten. In de studie is er overigens nog geen sprake van vissers uit Nieuwpoort en uit Zeebrugge. De visser-landbouwers van Oostduinkerke-Koksijde en deze van De Panne zijn van de kaart geveegd...Of: hoe vergankelijk is alles!

En wanneer je dat zo allemaal leest dan vraag je je af hoe de visserij over negentig jaar zal uitzien. Zal er dan nog sprake zijn van de visser uit Oostende? Zal men dan nog in staat zijn de visser uit Nieuwpoort te typeren? Hoe zal men dan schrijven over de reders van 1991? Waren ze ondernemend genoeg om de visserij in stand (d.i. in het land) te houden? Of, om in de stijl van deze studie te blijven: zullen er bvb. te Oostende nog vissers zijn die van jenever houden en van kabaret? (Zal er te Oostende überhaupt nog kabaret te zien zijn?) Vragen waarop wij het antwoord niet weten... En toch hangt dat antwoord ook van ons af.

Flor Vandekerckhove

* Enquête sur la pêche maritime (Charles De Zuttere)

Eurokotter B.601 'Van Maerlant' vierde schip voor reder Balbaert

De oude B.601 Van Maerlant, een houten vaartuig van 17 meter, heeft na 28 jaar dienst afgedaan. Het kustvaartuig met licentie dat al die jaren gekoesterd werd door Emiel Ackx en echtgenote Jeaninne Deplancke kwam begin dit jaar in handen van de nieuwe Rederij Van Maerlant N.V. uit Zeebrugge met het oog op een vervangingsniewbouw. Over het uiteindelijk lot van de in 1962 bij De Graeve gebouwde kotter is het doek nog niet gevallen.

Tijdens de doopplechtigheid en officiële overdracht van de nieuwe B.601, een Eurokotter van 23 meter, op zaterdag 17 augustus in de Zeebrugse vissershaven herinnerde scheepshersteller Joël Verheye er de aanwezigen aan dat sinds de ondertekening van de bouwopdracht 22 maanden verlieden. De zoektocht en onderhandelingen met de eigenaars van een uit de vaart te nemen vissersschip heeft heel wat tijd gevegd. De kiellegging voor de B.601 gebeurde dan ook pas begin dit jaar, enkele maanden na de tewaterlating van het casco van Z.200 Wagram op de West-Vlaamse Scheepswerven in Moerbrugge-Oostkamp. De Z.200 was het eerste produkt van de Zeebrugse Scheepswerven N.V., een combinatie van de werf en machinefabriek Padmos uit Stellendam en de werkhuizen Joël Verheye uit Zeebrugge. Intussen werkt de Oostkampse werf (in onderaanneming) aan het casco voor de nieuwe Z.47 Saturnus, een grote bokkentreiler van 38 meter, dat in het najaar te water gaat.

Nederlands

Daags voor de officiële overdracht verkocht de B.601 reeds de vangst van

de vijfdaagse proefreis, die overigens vlekkeloos verliep. Het vaartuig was dan ook kant en klaar om twee dagen later al een nieuwe reis aan te vatten. Tussen die twee reizen door kon het publiek een kijkje nemen aan boord. De genodigden waren talrijk opgekomen om de doopplechtigheid bij te wonen. Het was nog maar eens visserijalmoezenier Jan Corneillie die de inzegening leidde en gewoontegetrouw kwistig met de kwispel omsprong. Voor het heien van de Paasnagels kon hij rekenen op meter mevrouw Jeanne Padmos, peter Wilfried Lippens (een rustend verffabrikant uit Gent en konsul van Zweden), reder André Balbaert en schipper André Neyts. Na de uitwisseling van de herinneringsgeschenken volgde een uitgebreide receptie in de nieuwe vleugel van de Zeebrugse vismijn.

De B.601 Van Maerlant is eigendom van de gelijknamige naamloze vennootschap met de Zeebrugse reder-vishandelaar André Balbaert als promotor, tevens zaakvoerder van de onlangs verworven Eurokotter Z.207 Permeke en de zusterschepen-plankenvissers Z.128 Rembrandt en Z.134 Mercator. Wie participeert in het kapitaal van de N.V. Van Maerlant is niet bekend gemaakt. Toch kleeft er een Nederlands tintje aan het schip, al was het maar omdat de bemanning, op deschipper na, van Nederlandse nationaliteit is. De nieuwe Eurokotter wordt gevoerd door Heistenaar André Neyts, bijgestaan door motorist Johnny Bras uit Vlissingen en de matrozen Rinus Van de Ketterij eveneens uit Vlissingen, Joop Van Belsemen en Johnny Van de Gruyter uit Arnemuiden. Het nieuwe vaartuig zal zowel in Vlissingen als in Zeebrugge verkopen. (gw)



B601 VAN MAERLANT...

PADMOS WENST SCHIPPER EN BEMANNING

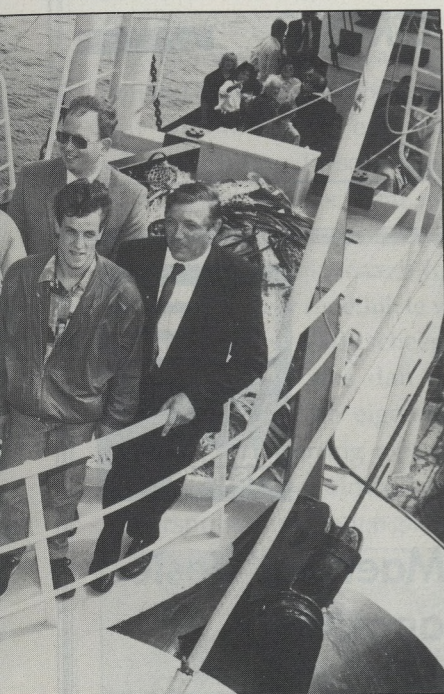


Reder André Balbaert die reeds over vier vaartuigen beschikt. (Foto gw)



Onderaan: de bemanning van de B.601: schipper André Neyts, de motorist Johnny Bras en matrozen Rinus Van de Ketterij, Johan Van de Gruiter en Joop Van Belzen samen met reder Balbaert. (Foto gw)

Visserijalmoezenier Jan Corneillie kwispelt er lustig op los. Meter mevrouw Padmos, peter Wilfried Lippens, Joël Verheye en Piet Padmos ondergaan de inzegening met de glimlach. (Foto gw)



De doopplechtigheid loopt ten einde met de uitwisseling van bloemen en herinneringsgeschenken. (Foto gw)



'N GOEDE VAART!



PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

Stellendam: Postbus 23, 3250 AA
Deltahaven 18. Tel.: 01879-1766/1792
Fax: 01879-1623. Ook tel.: 01879-1933

De B601 "Van Maerlant"
is door ons voorzien van:
een Mitsubishi hoofdmotor type
S6A 300, twee Mitsubishi
hulpmotoren type 6D 14 en een
Padmos-visier type LR 120-6.

Technische
steekkaart B.601
Van Maerlant

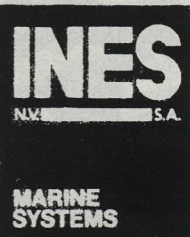
- Lengte over alles: 23 m.
- Breedte: 6 m.
- Holte: 2,60 m.
- Tonnage: 65 bt
- Hoofdmotor: Mitsubishi, 300 pk
- Hulpmotoren (2): Mitsubishi, 65 kVA
- Stuurmachine: Seffle (Promac)
- Tuigage: Fishing Equipment
- Vistuig: Joël Verheye
- Hydroliëk: Poclairn
- Pneumatiek: Sempres
- Visliër: zestrommellier Padmos L-120-6
- Visruimkoeling: Friopack
- Scherfijsmachine: Friopack
- Apparatuur: Ines
- Brandstoftanks: 17.000 l.
- Watertanks: 4.000 l.
- Visruim: 50m²
- Casco: West-Vlaamse Scheepswer-ven, Oostkamp
- Zandstralen: O.I.L., Maldegem
- Afbouw: Zeebrugse Scheepswer-ven N.V.

**Schipper
en bemanning van
de nieuwe
B.601 'Van Maerlant'
Goede vaart,
goede vangst en
behouden
thuiskomst!
Dat wenst de
Van Voorden Groep
u toe.**

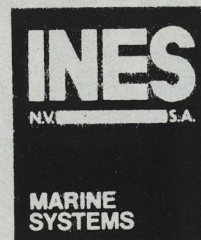
Ook voor uw nieuwbouw/ombouw levert de Van Voorden Groep topkwaliteit scheepsschroeven, straalbuizen, stuurmachines, stabiloroeren, boegschroeven, koel- en scherfijnsinstallaties met de zekerheid van een 24-uurs servicedienst.
Telefoon 0031-4180-12654.

VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN GIETERIJ
VAN VOORDEN REPARATIE
PROMAC
HODI-ZALTBOMMEL



Wandelaarstraat 1
B-8380 Brugge 5
(Zeebrugge)
Tel: 050/54 47 55
Fax: 050 / 54 57 12



Aan rederij en bemanning van de B.601 'Van Maerlant' beste wensen voor behouden vaart en rijke vangsten.
Met dank voor het in ons gestelde vertrouwen.

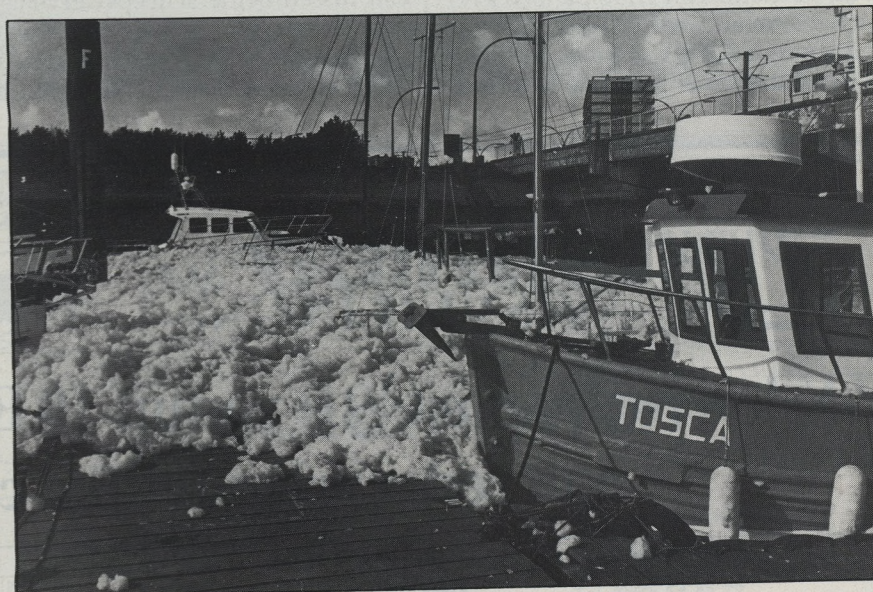
**Ines,
uw navigatiepartner die
kwaliteit aan duurzaamheid
koppelt.**

Zomersnieuw?

"Het is nog nooit zo erg geweest" zuchten de eigenaars van de sportvissersvaartuigen en jachten die naast het klublokaal van de RYCO aan de Moreauxlaan in Oostende afge-meerd lagen. De feiten speelden zich af op donderdag 8 augustus. Bij laagwaterstand werden de sluisen naar de voorhaven geopend om het water van de Spuikom af te laten. Om dat proces snel te laten verlopen werden de drie sluisen op groot debiet open-gedraaid. Het water van de Spuikom kon zich met veel gedruis in de havengeul stortten, waar het water-peil enkele meters lager lag. De stij-gende watertemperatuur van de voor-bije dagen moet de ontwikke-ling van mikro-organismen onge-twijfeld in de hand hebben gewerkt. Dat veroorzaakte een enorme schuimvorming die sommige boot-jes volledig aan het zicht onttrok. Het vaalwitte schuim is op zich wel-licht niet schadelijk, maar bij opdro-ging laat het zeer moeilijk te verwij-deren sporen na op de scheepsrom-pen. Schrobben was dan ook de boodschap voor de eigenaars die hun vrijetijdsvaartuig niet onmid-dellijk na het schuimbad met de waterspuit te lijf konden gaan.



Foto's G.W.



Tweede boomkortreiler van 41 meter

Z.99 'Terra Nova' te water

De Terra Nova, het zusterschip van de grote bokkentreiler Z.321 Westhinder, komt volgende maand in de vaart. Intussen werd op de Scheepswerf De Graeve in Zeebrugge al een feestje gebouwd rond de Z.99 die op maandag 12 augustus feilloos te water gleed.

Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie en vice-voorzitter van de Vlaamse Excutieve Norbert De Batselier, aangezocht als peter van de nieuwe treiler, moest verstek geven. Meter mevrouw Roger De Graeve vervulde haar taak dan maar zonder ministriële assistentie. Met een goed gemikte gooi knalde ze de champagnefles tegen de boeg. Meteen was de start gegeven voor de tewaterlating van het casco. Het hoeft geen betoog dat de ervaren scheepsbouwer-reder Roger De Graeve het verloop van de operatie van nabij volgde. Ingrijpen moest hij niet, want het glijproces verliep volgens het boekje.

41 meter

De nieuwe Z.99 werd gebouwd voor rekening van de Rederij Terra Nova BVBA van de familie De Graeve ter vervanging van de gelijknamige treiler die intussen in Ierland de schelpenvisserij bedrijft. De nieuwkomer is het tweede boomkorvaartuig van 41 meter dat bij De Graeve van stapel liep. Het zijn niet meteen de langste vaartuigen uit de Belgische visserijgeschiedenis (1), maar ze behoren wel tot de best uitgeruste en krachtigste eenheden van de vloot. Bekijkt men de bokkentreilers apart dan zijn beide eenheden van 462 BT wel de grootste maar moeten in brutotonnage iets onderdoen voor de bij Maaskant in Nederland gebouwde BOU.319 Zeldenrust met 469 BT. Met een MAK-motor van 1.196 pk (800 kW) bij 400 toeren en twee Daf-hulpgeneratoren van elk 365 pk voor aandrijving van de achttrommelige Brussels-visliet

en de stroomvoorziening trekt het schip in oktober het zeegat uit.

De Z.99 kan dan ook een snelheid van 13 knopen halen, is voorzien van een keerkoppeling Reintjes, een Van Voordenschroef in een Hodi-straalbuis van 3.000 mm en een boegschroef.

Eenmaal het timmerwerk af en de brug volledig uitgerust kan de nieuwe treiler weg. Aan boord een zevenkoppige bemanning met schipper Dirk Savels, motorist Ivan Bultinck, hulpmotorist Johan De Schrijver, en de matrozen Freddy De Graeve, Dirk Bertels en Freddy Savels. De bemanning wordt nog aangevuld met een scheepsjongen.

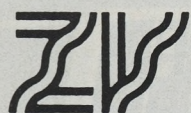
Met Maaskant

De Scheepswerf De Graeve bleef in weerwil van de ongunstige bouwconjunctuur in de visserijsector erg bedrijvig. Dat wil Roger De Graeve in de toekomst ook zo houden. Zijn manschappen blijven aan de slag. De eerste segmenten voor het 92ste schip liggen trouwens reeds klaar. Dat wordt dan de Z.121 Barentssee voor de Rederij Seabird van Urbain Wentein uit Knokke-Heist. De nieuwe bokker wordt 39 meter lang en krijgt een ABC-motor van 810 pk mee, hetzij tien procent minder dan het uit de vaart te nemen vaartuig. Het orderboek van de oudste werf van de kust zou daarna nog twee gelijkaardige bouwoorders bevatten waarmee de scheepsbouwers de volgende twee jaar de handen vol hebben.

Maar er is meer. Het gerucht over de samenwerking met de Nederlandse scheepswerf Maaskant Shipyards dat al enige tijd circuleert werd ons officieel bevestigd. Reeds voor de bouw van de Z.121 zal er een beperkte samenwerking zijn tussen beide scheepswerven. Wat de toekomst brengt valt af te wachten. De samenwerking opent ongetwijfeld nieuwe perspectieven. Maaskant heeft

een degelijke reputatie in de scheepsbouw. Het scheepsbouwbedrijf met een werf en machinefabriek in Stellendam en Bruinisse drukte niet alleen zijn stempel op de ontwikkeling van de Nederlandse boomkorvloot, maar doet zich ook steeds meer gelden op de internationale markt. (gw)

(1) De werf Beliard-Crighton heeft heel wat langere vaartuigen gebouwd. Onder meer de IJslanders O.81 John was meer dan 50 m., de O.85 Princesse Marie-Christine en de O.90 Prinses Paola van de Pêcheries à Vapeur haalden zelfs meer dan 60 m. net als de Z.565 Narwal van 63,35 m. De O.80 Duchesse de Brabant mat 52,7 m., de O.317 Belgian Lady 50 m., de O.316 Belgian Skipper 48,24 m., de O.300 Nzadi 46,3 m. en de onfortuinlijke O.288 Lans 42,7 m. om het bij verdwenen vaartuigen te houden.



**ZEEBRUGSE
VISVEILING NV**

**SAMEN MIKKEN
OP DE MARKT
VAN MORGEN**

**ZV-koeltransport '91: vanuit 10 Europese havens
aan redervriendelijke condities**

n.v. ZEEBRUGSE VISVEILING

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

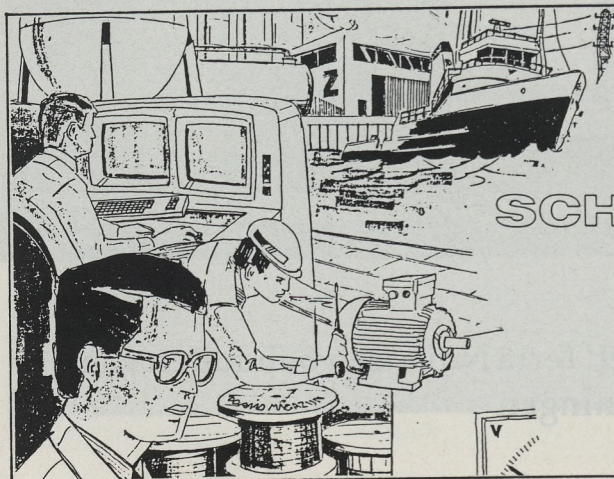


Foto linksonder: Meter mevrouw De Graeve en scheepsbouwer Roger De Graeve met kinderen en kleinkinderen even voor de tewaterlating van het familiestuk.

Foto rechtsboven: De Z.99 Terra Nova ging feilloos te water. Roger De Graeve houdt alvast nog een oogje in het zeil tot de romp veilig aan de kant ligt.

Foto rechtsonder: De 41 m lange treiler met gesloten achterdek komt half oktober in de vaart.

Foto linksboven: Veel belangstelling voor de tewaterlating van de nieuwe bokkentreiler Z.99 in de haven van Zeebrugge. (Foto's gw)



n.v. **quintiens**

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE ELECTRICITEIT

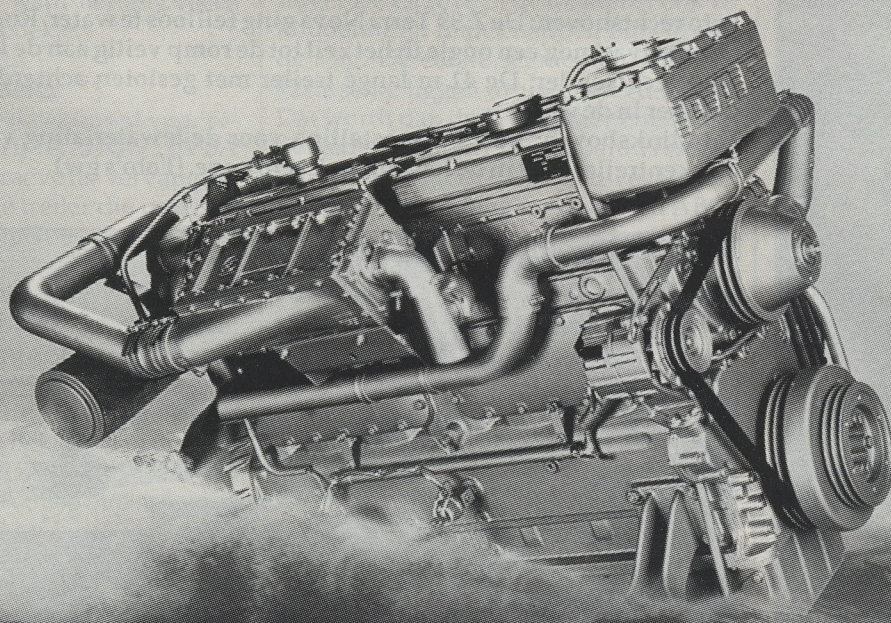
installatie / herstelling / onderhoud
electrische- en electronische
schakelborden
overhaal en herwikkelen van motoren

GROOTHANDEL

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

DAF DIESEL

**STERK
BETROUWBAAR
EN VOORTVAREND**



DAF

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

Wij wensen reder en bemanning van de Z.99 'Terra Nova' een behouden vaart
en goede besommingen

Vissershaven Lowestoft:

STRIJD OM TE OVERLEVEN

De 'Princess Margaret' van Hoverspeed brengt het HVB van Calais naar Dover. Na veertig minuten staan we al op Britse bodem. Na de snelle en comfortabele overtocht, vragen we ons af welk nut het graven van de Kanaaltunnel wel heeft. En door de snelweg die langsheen de Hoverport opengesteld werd kost de rit naar Calais ook al geen moeite meer.

Foto onder: De Lowestoftse smack 'White City' verlaat zijn dok (1900).



Lowestoft(1) is een uit zijn voegen gebarsten stad. Aan het meest oostelijke punt van Groot-Brittannië, wordt het in twee gesneden door de monding van de rivier 'Waveney'. Hoe belangrijk Lowestoft is voor de visserij? De beheerder van het visserijmuseum: "Met zijn 250 haringdrifters en zijn 290 trawlers vòòr 1930 en zijn 130 treilers tot 1970 wàs Lowestoft gelijk aan visserij. Iedereen leefde ervan. Nu schieten er nog maar 35 vaartuigen over en weet Lowestoft niet goed waar het naar toe wil: wordt het visserij, toerisme of industrie"

Toerisme

De brede zanderige stranden en de attracties op de zeedijk zijn een aantrekkingskracht voor toeristen uit het hinterland. Het noordelijk deel van de stad is met zijn verkeersvrije wandelstraten en restaurants ingericht om de vele wandelaars waar voor hun geld te geven. De binnenstad daarentegen heeft zijn beste tijd gehad. Slordige oude panden, gras in de dakgoten en gore eettentent bieden een mistroostig straatbeeld. De namen van de pubs (The Drifter, Plough en Sail, Lobster Pot, enz) en de straatnamen Herring Fishery Score, Drifter's Road, enz) suggereren het vroegere bruisende vissersleven. In het centrum van het vroegere visserskwartier, Whapload Road, zijn de oude redershuizen ingepalmd door winkels en bedrijven en worden stapelhuizen omgebouwd tot garages en woonpanden.





Het dok voor de grote bokkers en rescuetrawlers in centrum Lowestoft. (foto dp)

Haven

Over zee rollende golven met witte schuimkoppen verraden zandbanken rond de havengeul. Een aanlooproute is betond. De buitenhaven bestaat uit drie dokken: een yachthaven, een dok voor grote treilers en één voor de kustvisserij. Een deel van dit laatste dok is ingenomen door OKD Engineering die momenteel op een groot Nederlands vlot een konstruktie (flatgebouw) bouwt dat nabij een groep boorplatforms moet gemonteerd worden om akkomodatie en ontspanning te bieden aan een driehonderdtal arbeiders. De bestelling moet af en er wordt dag en nacht doorgewerkt. Met de zuidelijke Noordzeevelden in de nabijheid zie je overal de tekenen van de oliebusiness.

Achter de brug bevindt zich de binnenhaven. Het geheel biedt een desolate, grauwe indruk: lege fabrieksgebouwen, werven zonder orders, opliggende schepen, op de oevers gestrande, halfvergane en gezonken wrakken, een schrootverwerkingsbedrijf... De enige bedrijven die tot leven komen zijn de olieopslagplaatsen, de onderhoudspunten van grote, te Canada geregistreerde sleep- en oliewerkboten, de scheepswerf Boatworld en het reddingstrainingencentrum Petans LTD (2), Fibre Mouldings die kleine kustvissers bouwt, Cosalt en het 70 jaar oude Frithvale dat netten maakt. Na het wegvallen van de IJslandvisserij en de tanende kabeljauwvisserij in het algemeen zochten de koppigste Lowerstoftse rederijen alternatieve wegen. Ze schakelden hun schepen in als reddings- en transportvaartuigen.

Volledig in het oranje geverfd met RESCUE op de romp liggen ze steeds klaar om in nood verkerende olieplatforms te helpen ontruimen. Colne Shipping en Boston Deep Sea Fisheries (nu omgevormd tot Britannia Marine LTD) kon het grootste deel van de vloot in stand houden. Bij deze treilers vinden we heel wat namen terug die twintig jaar geleden in de Britse IJslandvisserij een belangrijke rol speelden: Dawn Monarch, Huddersfield Town, St. Kitts, Putford Falcon, Bentley Queen, Breydon Widgeon... Wegens de invoer van een nieuwe wet moeten alle ondersteuningsschepen in het bezit zijn van twee moderne reddingsboten en uitgebreide akkomodatie voor hun bemanningen. De oude ijslanders zijn daarvoor echter te klein. En opnieuw rijst dus de vraag of deze oud-vissersschepen het zullen redden.

Visserij

Zoals de meeste havens in Engeland wordt ook Lowestoft uitgebaat door een privébedrijf, nl. Associated British Ports (ABP). Dit betekent dat de vissershaven omzoomd met een lelijke, hoge, met prikkeldraad afgewerkte, afrastering. Zelfs een hotel moest wijken voor de omheining. Als buitenstaander geraak je niet voorbij het wachthuisje. Dan maar weggelipt uit een groep 'begeleide toeristen' die zich inschreven voor een boottocht op zee. Het wordt al helemaal een avontuur wanneer we, gecamoufleerd door een aantal oude viskisten, onze foto's moeten schieten.

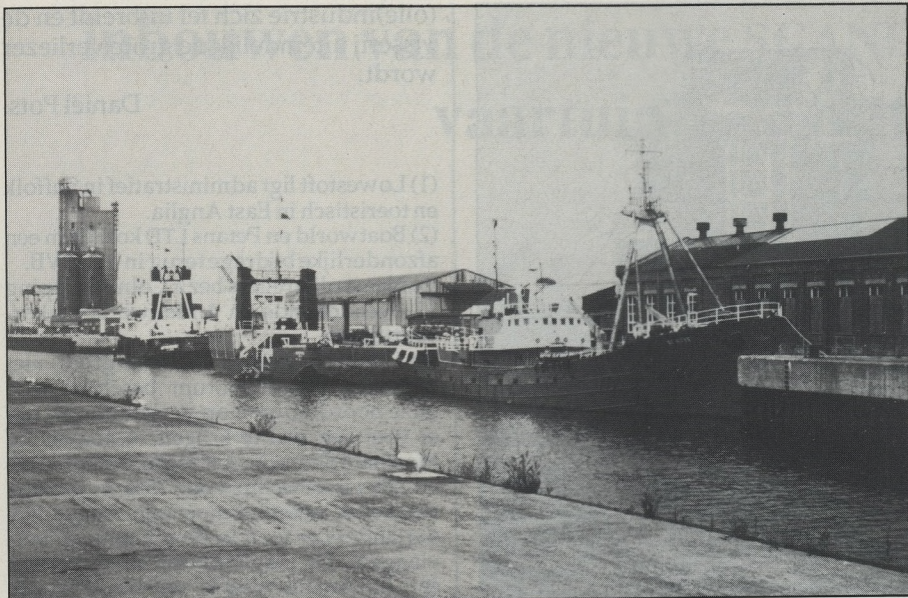
De kustvisserij bestaat uit een vijftigtal

kleinere bootjes van acht tot twaalf meter. Ze zijn ondergebracht in het Hamilton Dock. De rest bestaat uit een vijfendertig treilers, voornamelijk voormalige Nederlandse boomkoraartuigen. Na de haringpiek uit de eerste helft van onze eeuw, heeft Lowestoft zich nu opgeworpen als eerste platvisshaven van het Britse rijk. De grootste rederijen (Colne Shipping, Talisman en Galidoro Trawlers...) hebben de Nederlandse know-how binnengehaald. Beperkten ze zich tot voor kort hoofdzakelijk tot tweedehandsvaartuigen dan is daar nu kentering in gekomen. Colne Shipping (3) bestelde een reeks nieuwe bokkers te Stellendam: in het voorjaar kwam de 'St Thomas' in bedrijf, in mei '91 de LT 60 'St Matthew' en onlangs bestelde de rederij een derde veertig meter lange treiler, de 'St Martin'. Ook Talisman gaat de nieuwbouwtoer op.

Hun schepen krijg je echter zeer weinig te Lowestoft te zien. Je vindt ze terug te Breskens, Scheveningen, IJmuiden en Lauwersoog. Hoe dat boekhoudkundig allemaal in elkaar zit weten we niet. Er zijn nogal wat Nederlandse vissers (4) op de treilers. Het zijn echter de rederijen die met op Nederlandse leest geschoeide systemen de visserij beoefenen, die het terug goed stellen. De rederij Norrard en Southard Trawlers die, met een te Lowestoft geregistreerde vloot, vanuit Milford op klassieke wijze de kabeljauwvangst bleef beoefenen, boerde achteruit. Half juni '91 werd de rederij in gebreke gesteld. De 'Kinellan, Gilmar, Norrard Star, Bryher, Antigua, Anguilla' en 'Dawn Spray' zullen wellicht nooit meer ter visserij uitvaren. Een longlining project bracht niet het verhoopte resultaat. Hoge platvisprijzen, goedkope havenrechten, dito dieselolie en eenvoudige betaalsystemen zorgen ervoor dat de grote bokkers de privéhavens links laten liggen en sedert half 1990 hun vangst veelvuldig in Nederland en Denemarken verkopen. Begin juli '91 kreeg de 'St Matthew' voor zijn 377 kisten vis gemiddeld 15 pond per kist minder dan de 'St Simon' die op dezelfde dag in Nederland verkocht.

De sektor zit er in een vicieuze cirkel, waarbij kopers en rederijen steekspel spelen. De groothandel wil niet méér geld op tafel leggen. Intussen bestempelt ze de vissers als verraders omdat ze het Britse kwotum op een vreemde markt afzetten.

Deze rel, samen met een financiële discussie tussen Colne Shipping en Talisman Trawlers enerzijds en het ABP anderzijds over een bijdrage aan



De gekanaliseerde monding van de Waveny naar de binnenhaven. (foto dp)

een overdekte afvoerpip in de vissershaven, doet deze rederijen ermee dreigen hun boomkorvloten volledig vanuit Nederland uit te baten. Colne Shipping baat trouwens reeds zijn 'St Simin', 'St Michael', en 'St Croix' uit vanuit IJmuiden.

De vismijn van Lowestoft wordt nu hoofdzakelijk gespekt door de vangsten van de kustvisserij. Sedert de opheffing van de vismijn te Great Yarmouth landt ook deze kustvloot te Lowestoft en komen de vangsten van de kleine vissersstadjes Souhwold, Dunwich, Orford en Aldeburgh naar de afslag. Lowestoft Fish Transport zorgt dat alles ten gepaste tijde wordt vervoerd.

Museum

Om te ervaren welk immens bedrijf de visserij vroeger was moet je naar het Lowestoft Maritime Museum. In 1958 richtten een aantal oud-vissers een vereniging op die zou streven naar het oprichten van het museum. Ze haalden snel heel wat attributen bij elkaar en richtten regelmatig mobiele tentoonstellingen in. In 1968 gaf het gemeentebestuur het vroegere hoofd-kwartier van de Royal Naval Patrol Service, het 'Sparrows Nest' (zie verder) als vaste tentoonstellingsruimte aan de vereniging. Deze groei-de snel uit tot een volwaardig museum.

Vele foto's en maquettes van smacks, toshers, luggers, fifies, zulu's, drifters en trawlers tonen wie en wat Lowestoft groot maakte. Lowestoft was trouwens de thuishaven van de smacks. Tijdens de zuidelijke haringvisserijlie-

pen smacks vòdr 1930 bij slecht weer regelmatig Oostende binnen. Oosten-de werd daardoor een gretige afnemer van Lowestoftse tweedehandse smacks. Het zeilschip voer met een schipper, een stuurman en drie tot zes matrozen. Veel aandacht wordt be-steed aan de plaatselijke, wereldbe-roemde scheepswerven. Brooke Ma-rine, bijv. bouwde in 1949 een prach-tige treiler, de 'Jorundur', voor IJsland-se opdrachtgevers. Russische vissers bewonderden de mooie lijnen van het schip... en de USSR bestelde in één keer 20 zusterschepen. Brooke Marine bouwde een compleet nieuwe scheepswerf op Lake Lothing om het order te kunnen afwerken.

Op zoek naar nieuwe producten voor nieuwe markten bouwde dezelfde scheepswerf in 1977 een sleepboot zon-der schroef en roer. Door onderaan aangebrachte Voight Schneider 'thrus-ters' kon het schip zich snel in alle mogelijke richtingen voortbewegen.

De opkomst van de boegschroef maak-te een einde aan dit projekt.

Vuurtorens

Op de rots, net boven het visserij-museum staat één van de krachtigste vuurtorens van het eiland. Vanaf 1609 was er steeds een licht aanwezig; eerst een kooltjes-vuur dat brandde tot 1778, daarna olielampen met reflektoren. In 1874 kwam de huidige toren. Er waren telkens drie vuurtorenwachters nodig om de olielampen te bedienen tot de toren in 1938 elektrisch werd aange-dreven. In 1976 werd de vuurtoren volledig geautomatiseerd.

In 1922 stond er op het meest oostelijke punt een kleine vuurtoren. Een houten exemplaar was reeds in 1735 aanwe-zig. In 1867 werd het vervangen door een ijzeren konstruktie. Dit achtbenig bouwsel stond op een slede. Om veilig, tussen de zandbanken door, de haven van Lowestoft te bereiken moesten de vissers, Stamfordkanaal volgen. Dit konden ze door overdag de twee torens op één lijn en 's nachts de twee lichten boven elkaar te houden. Omdat de zandbanken zich tijdens de oopen-volgende jaargetijden verplaatsen, verzetten de vuurtorenwachters ook de kleine strandtoren door een stel paarden voor de slede te spannen en hem een eind op te schuiven. In 1922 werd de aanlooproute betond en ver-dween de kleine vuurtoren.

H.M.S. Europa

'Sparrow's Nest' en het park waarin het huidige visserijmuseum is onder-gebracht was tijdens de twee wereld-oorlogen het kwartier en het trainings-centrum van de Royal Naval Patrol Service.

RNPS was een oorlogseenheid die bestond uit omgebouwde vissersschepen, ingezet als mijnveger en pa-trouillevaartuig, hoofdzakelijk be-mand door vissers (waaronder veel

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 schaaftwerk

* Alle las- en konstruktiewerken

* Verhuring van telescopische kranen

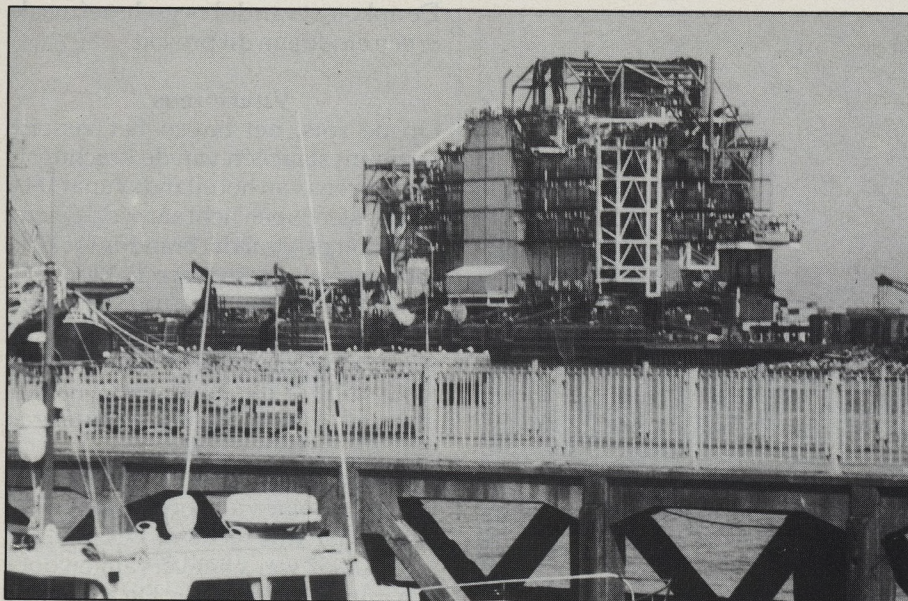
Sedert meer dan 35 jaar werkzaam voor de vissertij

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



Een flatgebouw, met verblijven voor oliearbeiders op zee, in aanbouw. (foto dp)

Belgen) De logistieke naam van het hoofdkwartier was 'H.M.S. Europa'. In de volksmond noemde de eenheid de 'Fisherman's Navy'.

Tijdens beide oorlogen kregen 57.000 mannen er een opleiding en werden bekend als de 'sparrows'. Voor de 2.385 zeelui die in dienst op zee 'bleven' is een gedenkteken opgericht dat

naast de vuurtoren hoog boven de bomen uitsteekt. Het clubhuis en museum van deze eenheid liggen in hetzelfde park en kunnen ook bezocht worden

We zegden het reeds in de inleiding. Lowestoft twijfelt welke richting het moet kiezen. Maar alles wijst erop dat het toerisme aan belang wint, de

(olie)industrie zich fel uitbreidt en de visserij uiteindelijk de grote verliezer wordt.

Daniël Pots.

(1) Lowestoft ligt administratief in Suffolk en toeristisch in East Anglia.

(2) Boatworld en Petans LTD komen in een afzonderlijke bijdrage terug in het HVB.

(3) Naast olietreibers bezit Colne Shipping 13 tweedehands en 4 nieuwe boomkorvaartuigen.

(4) Omdat Engeland over een groot, niet opgevoist, platvisquotum beschikt azen onze noorderburen op vergunningen om er voet aan wal te krijgen. Alhoewel de Merchant Shipping Act zegt dat elke rederij en elk vissersschip voor 75% in handen van Britse zakenlui moet zijn, slagen Nederlanders er toch in de schepen te 'vervlaggen'. De magistratuur beschikt over een dokument waarin een Nederlandse reder aan een Britse kollega uitlegt hoe hij door 'hoogtechnologische boekhoudkundige ingrepen', die wet kan omzeilen. De vervlagging van de grote bokkentreiler UK 253 'Aaltje Visser', al over RO3 (Rostock, in het oosten van Duitsland) naar Fleetwood (FD 253 'Harriet') wekte overigens heel wat beroering onder de Britse reders. Onlangs werd de Merchant Shipping Act in strijd met het Europees Recht verklaard en staan de deuren nu wijd open. De vakorganisaties blijven eisen dat de overheid paal en perk aan de vervlaggingen stelt.



STEDELIJKE ZEEVISSERISCHOOLO "JOHN BAUWENS"

Mercatorlaan 15 - 8400 Oostende
(tel: 059/704019)

Volledig kosteloos onderwijs:

- Technische afdeling: 4 leerjaren (Dek en Motoren)
- Beroepsafdeling: tweede graad (3de en 4de jaar Zeevisserij)

Ruime tussenkomsten van Oud-leerlingenbond in

- Verplaatsingskosten met openbaar vervoer
- Middagmaal
- Ontlenen van schoolboeken, enz...

Verblijf in internaat mogelijk

Nieuw: Opleiding stuurman **Baggervaart** (in Sociale Promotie)

Ruime toekomstmogelijkheden, ook buiten visserij (sleepdiensten, baggermaatschappijen, Zeemacht, motorenwerkplaatsen, garages...)

Inlichtingen en inschrijvingen:

***Vanaf 19 augustus, elke werkdag van 9-12 uur.**

Wij wensen Roger en Gino Calcoen geluk met het inbouwen van de nieuwe SCANIA-motor in hun vaartuig N.73 Kotje



Waarop iemand zei: 'Het kan dan wel zijn dat ze in het buitenland "handjesaan hun voetjes hebben"', maar bij Renaud wordt zo'n klus toch ook in minder dan 15 dagen geklaard.'

* Utdrukking, voor het eerst gebruikt op de H. Baelskaai te Oostende.

RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK



snelle service & voordelige tarieven
H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

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

HET ZOUT VAN DE ZEE



door LEON INGHELBRECHT

Veertien verhalen, novellen, reportages,
verhandelingen, buitelingen
en peilingen rondom de zeevisserij,
het zeemansleven en het loodsmanschap.

PRIJS 299 F.

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust
H. Baelskaai 30, 8400 Oostende
Tel. (059) 32.11.13

MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE

A. DE BOCK



Verkrijgbaar in België door storting van
330 fr. + 20 fr. B.T.W. + 35 fr. verzendings-
kosten op postrekening 000-0418987-44 of
bankrekening 384-1605797-46 van drukke-
rij „Het Nieuwsblad van de Kust” te Oost-
ende. Voor Nederland door storting van
330 fr. + 90 fr. verzendingskosten op post-
rekening 000-0418987-44.

Britse groep reeds baas bij Morubel

Albert Fisher legt nu ook hand op Oostendse zalmrokerij 'La Couronne'

De Britse Albert Fisher Groep heeft de hand gelegd op de Oostendse zalm- en heilbotrokerij "La Couronne". Twee jaar geleden werd het familiebedrijf opgenomen in het Franse Cointreau-concern.

De Albert Fisher Group PLC (1) houdt nu de touwtjes in handen van twee van de belangrijkste Oostendse én Belgische visverwerkende bedrijven. Na de overname van het tot "Campbell Seafoods" omgedoopte "Morubel" eind vorig jaar (2) wist de voedingsgroep nu ook de belangrijkste Belgische zalmrokerij in te lijven. Beide bedrijven zijn voor hun bevoorrading geenszins afhankelijk van de Belgische vismijnen, maar importeren hun grondstoffen grotendeels van overzee.

Cointreau-Remy

De opslorping van het snel groeiend bedrijf "La Couronne" in de groep Cointreau (3) kon de ontwikkeling van de onderneming enkel ten goede komen. Voor het Franse concern betekende de overname dan weer een uitbreiding van het gamma kwalitatief hoogstaande produkten. Cointreau had eerder al een blokkeringsminderheid in de Franse ganzepatéfabrikant "Bizac" verworven, de oudste confiseur-chocolatier van Parijs "Boissier", het gespecialiseerde bedrijf voor distributie van gastronomische produkten "Les Ducs de Gascogne" en het wijdvertakte distributiebedrijf "Topline" overgenomen. Na de overname veranderden de nieuwe hoofdaandeelhouders niets aan het management en het personeelsbestand. "La Couronne", een veertigtal vaste werknemers en evenveel interimkrachten

tijdens de piekperioden, bleef als een autonoom bedrijf verder werken o.l.v. Jos en Jean-Marie Boels.

Intussen sloegen de Franse likeurstoker Cointreau en de cognac- en champagneproducent Rémy Martin de handen in elkaar. De fusiemaatschappij met een omzet van meer dan zes miljard Franse frank stond meteen aan de top van de Franse alcoholische drankindustrie. Het management van de nieuwe fusievennootschap Rémy-Cointreau zag blijkbaar geen heil meer in de diversifikatie naar de luxevoedingsprodukten en keerde terug naar de kernactiviteiten van de groep. Het afstoten van de Oostendse zalmrokerij past volkomen in die bedrijfsstrategie.

Albert Fisher

De Britse groep Albert Fisher importeert en verdeelt verse produkten (groenten en fruit) over de hele wereld en is ook bedrijvig op het vlak van de bereiding en de verwerking van voedingsmiddelen (konserven, diepvries). Albert Fisher investeert de laatste tijd opvallend in de visverwerking. Enkele weken geleden werd de hand gelegd op het moderne bedrijf Peter Vassallo uit de buurt van Newcastle, de belangrijkste leverancier van gekoelde visprodukten aan de grootste Britse supermarkten. Enkele dagen later bereikte Fisher een akkoord over de overname van het aandelenpakket van "La Couronne" met de Fransen. Vorig jaar was het Oostendse bedrijf goed voor een omzet van 360 miljoen (600 ton afgewerkte produkten) tegenover 320 miljoen een jaar eerder. Vergeleken met de 30 miljoen uit de jaren zestig is het duidelijk dat "La Couronne" jaar na jaar beter boerde. Dergelijke expansieve bedrijven met groeipotentieel zijn geliefde doelwitten voor over-

nemers. Hun voorkeur gaat naar kleine en middelgrote bedrijven die op de grens van hun mogelijkheden zitten en alleen nog kunnen doorgroeien als onderdeel van een groter geheel, waar voldoende know how en financiële rugdekking aanwezig is. Albert Fisher is echter geen voorstander van een centraal verkoopkantoor. De overgenomen bedrijven kunnen over het algemeen hun eigen boontjes blijven doppen en vrij autonoom functioneren. Dat geldt zowel voor "Morubel" als voor "La Couronne", bedrijven (die binnen de ingewikkelde holdingstructuur onder het Nederlandse Albert Fisher B.V. ressorteren) die nu hun voordeel kunnen halen uit de bestaande relaties en distributiekanaalen van het wijdvertakte Britse concern.

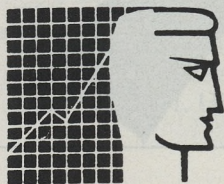
De Belgische tak van Albert Fisher omvat de voedingsbedrijven Delby's (Wilrijk), Quality Foods (Brussel) en Fruitasol. In Nederland verwierf de groep reeds een tiental bedrijven, waaronder de gekende mosselverwerkers "De Leeuw en Cornelisse" (Leco) en "Roem van Yerseke". De Europese divisie omvat naast een dozijn Britse bedrijven ook ondernemingen in Frankrijk en Duitsland. Ook in de Verenigde Staten heeft Albert Fisher vaste voet aan de grond met meerderheidsparticipaties in een twintigtal vennootschappen. De AF-groep heeft dan ook een indrukwekkende groei achter de rug sinds het nieuwe management in 1982 het roer in handen nam (4). Het vorige boekjaar werd afgesloten met een gekonsolideerde omzet van meer dan 1 miljard pond en een gepubliceerde nettowinst van 52 miljoen pond. (gw)

(1) PLC staat voor: *Public Limited Company* en houdt in dat de aandelen van het bedrijf op de Londense effectenbeurs en eventueel andere beurzen worden verhandeld. De aandelen Albert Fisher krijgen sinds april '90 ook een notering in Brussel en Amsterdam.

(2) Zie HVB nr 1 van 1 januari 1991

(3) Zie HVB nr 10 van 6 oktober 1989.

(4) In 1920 startte Mr. Albert Fisher een groothandel in groenten en fruit in Lancashire. Via een aantal kleine overnames groeide de onderneming geleidelijk uit. In 1982 bedroeg de omzet 6,7 miljoen pond en er werd nauwelijks winst gemaakt.



VORMINGSINSTITUUT OOSTENDE

INLICHTINGEN : VORMINGSINSTITUUT VOOR KMO, Jungbluthlaan 2, 8400 Oostende

Tel. 059 / 70 67 37 - Fax. 059 / 80 84 41

- * VISHANDEL-VISBEREIDER : opleiding voor jongeren met LEEROVEREENKOMST
- * VISDETAILHANDEL-VISBEREIDER : ONDERNEMERSOPLEIDING, om als zelfstandige te starten
- * VISBEREIDINGEN en gaarneertechnieken : kortlopende programma's voor de zelfstandige VISDETAILHANDELAAR

EEN ZEE AAN KANSEN

Visserprocessie en zeewijding

Heist vergeet zijn vissers niet

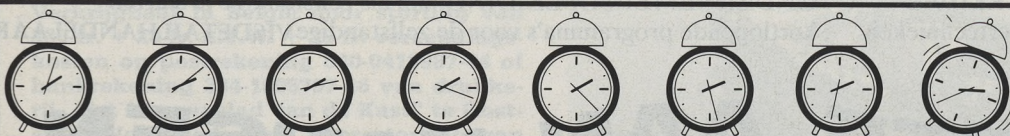
Onder een stralende vakantiezon trok op Hemelvaartsdag de vorig jaar in eer herstelde vissersprocessie opnieuw door Heist. Na de ommeganck greep de jaarlijkse zeewijding op de dijk plaats.

Op initiatief van de heemkundige kring *Heyst Leeft* trok de processie ter ere van O.L.Vrouw Ster der Zee na een onderbreking van 25 jaar vorig jaar opnieuw door Heist. De oude draad werd ook dit jaar weer opgenomen. De zee en de visserij staan in de processie centraal, waarbij vooral het levendig houden van de herinnering aan de op zee omgekomen vissers een aangrijpend onderdeel uitmaakt. Figuranten in folkloristische kledij dragen piëteitsvol de foto's van omgekomen Heistse figuren mee. De lijst wordt elk jaar iets langer. Sinds de vo-

rige rondgang kwamen er de namen bij van Marcel Claeys (Z.30) en Michel Janssens (Z.462). Pastoor Van de Sompele herdacht in zijn homilie de talrijke slachtoffers op zee, een thema dat ook door koreografische groepen gestalte kreeg. Honderden mensen woonden de soms als een toeristische attractie omschreven plechtigheid bij. Maar de talrijke Heistenaars die in de loop der jaren een familielid verloren zien het wel anders. De getroffen families zijn talrijker dan de op zon verlekkerde toeschouwers vermoeden. De Heistse visserij betaalde een zware tol. Sinds het begin van deze eeuw betreurde de plaatselijke bevolking 142 slachtoffers. De talrijke nabestaanden ervaren de dag van de Zeewijding dan ook allesbehalve als een folkloristisch feest of een toeristische topper. (gw)



De belangstelling was groot voor de jaarlijkse Zeewijding in Heist. (Foto's gw)



HET WACHTEN MOE? BEL PADMOS VOOR SNELLE SERVICE EN ONDERHOUD AAN MITSUBISHI DIESELMOTOREN.



PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

STELLEN DAM
(0)1879-1766/1792

Opnieuw Visserijdagen in Knokke-Heist

Tijdens het verlengde 11-novemberweekeinde worden voor de tweede keer "Nationale Visserijdagen" georganiseerd in het casino van Knokke. Naast de vertoning van visserijfilmen en de aanwezigheid van een reeks informatiestanden van commerciële bedrijven, dienstverleners en officiële instanties omvat het ontmoetingsweekende ook andere activiteiten. Onder leiding van gidsen zijn ook bezoeken voorzien aan de Zeebrugse vissershaven en aan het Nautisch Centrum. De organisatie van de "Nationale Visserijdagen" is in handen van Gilbert Derudder, Juul De Vocht, Manu Desutter en Marita Van de Vijver. Gemeenschapsminister De Batselier opent de manifestatie op zaterdag 9 november met een gelegenheidstoespraak over de scheepskredieten in de visserij. Alle belangstellenden kunnen ook deelnemen aan een maritiem banket. Info: 050-51.16.05 of 60.23.87.

Op 16 augustus overleed in Sijsele de Zeebrugse reder op rust Louis-Albert Demunter (Zierikzee 6.2.16), echtgenoot van mevrouw Georgette Ragaert, op 75-jarige leeftijd. De uitvaartplechtigheid greep plaats op 21 augustus in de St.-Donaaskerk te Zeebrugge. Wijlen Louis-Albert Demunter was jaren geleden reder van de Z.161 Ronnyen bracht in de jaren zestig de Z.507 Breughel (met Eugène Savels) en de Z.563 Zee-Adelt (met Gilbert Ponjaert) in de vaart.

Ook vernamen wij het overlijden van André Danneel, schipper ter zeevisserij op rust, kapitein bij de baggerwerken 'Decloedt & Fils' nv, oprust. André Danneel, echtgenoot van mevrouw Huguette Rouzée overleed op 28 augustus 91. Hij werd 61 jaar.

Bedrijfsraad buigt zich over Fishlink-dossier

De Bijzondere Raadgevende Commissie voor de Visserij (de vroegere Bedrijfsraad voor de Visserij) buigt zich op dinsdag 17 september over het dossier Fishlink. De Raadgevende Commissie heeft zich vorig jaar reeds in spoedzitting verontwaardigd uitgelaten over de geheimzinnige manier waarop de investeringsmaatschappij en Gimv-dochter tot stand kwam, zonder dat de sectoriële overlegorganen geraadpleegd werden. Manu Desutter, voorzitter van de Raadgevende Commissie, stuurt ook aan op een onderhoud van de bedrijfsvertegenwoordigers met de Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen die de oprichting van Fishlink mogelijk maakte. Een en ander houdt natuurlijk verband met het interview dat in het vorige nummer van HVB werd gepubliceerd.

Ook Z.90 aangevaren

Vorige maand maakten we melding van ongevallen met een aantal Belgische vissersvaartuigen. We hadden toen nog geen weet van de aanvaring van de Z.90 Oosthinder met een Duitse hekreiler. De klap moet hard aangekomen zijn, want het vaartuig van de gebroeders Rappé liep ernstige schade op. Er werd zelfs een serieus gat geslagen onder de waterlijn. Het ongeval gebeurde in de laatste week van juli aan de noordkant van Het Koraal. Na de aanvaring liep de Z.90 onmiddellijk naar Lauwersoog, vervolgens naar Den Helder waar het vistuig werd achtergelaten om uiteindelijk bij de scheepswerf Metz in Urk te belanden waar de herstelling, o.m. het dichten van het lek, herstel schroefas en de vervanging van een zestal meter reling, werd aangepakt. Na controle door de Belgische Zeevaartinspektie kon de treiler de visserij hervatten. Wat de aanvaring van de Z.596 De Zwerver betreft moeten we nog even korrigeren dat de herstelling van de gieken en het plaatsen van nieuwe vissorteerkleppen bij Maaskant Shipyards in Stellendam gebeurde.

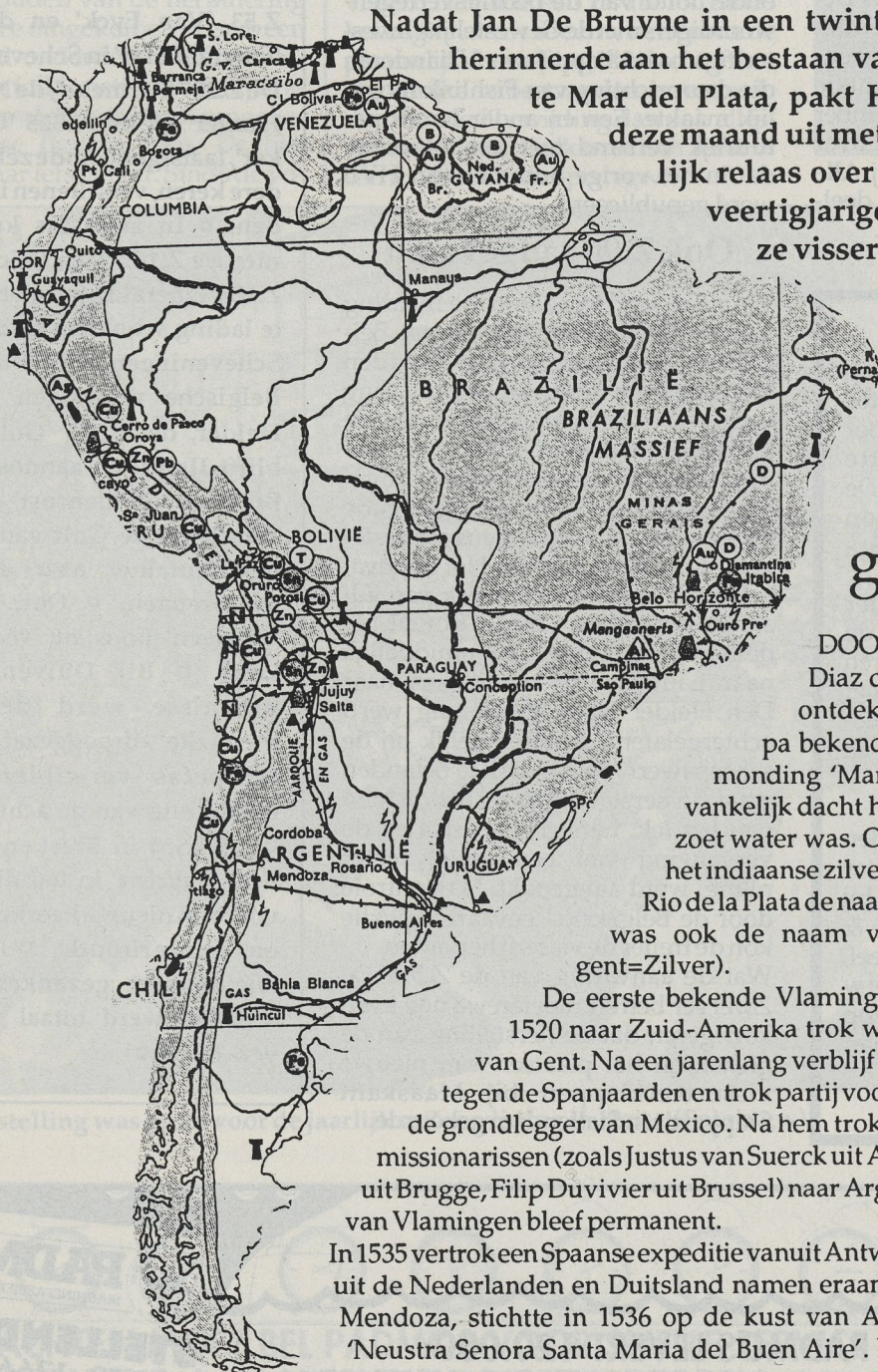
TELEX-TELEX-TELEX-TELEX
-TELEX-TELEX-TELEX-TELE

▣ Maandag tien vaartuigen aan de afslag in Oostende, waaronder de IJslanders O.129 'Amandine' en O.318 'Belgian Sailor'. ▣ Ook de Engelse kreeftenvisser SY.86 'Diana' bracht 300 kg levende kreeften op de markt. ▣ De voorbije weken kwamen opnieuw heel wat Belgische vaartuigen aan de Nederlandse visafslagen. Eind juli waren o.a. de Z.53 'Van Eyck' en de Z.185 'Emerald Star' in Scheveningen. De Z.207 'Permeke', de N.52 'Sea Hunter' en de N.525 'Golfbreker', laatstgenoemde zelfs meerdere keren, verschenen in IJmuiden. ▣ In augustus kwam de nieuwe Z.162 'Van Dijk' en de Z.185 'Emerald Star' met een grote lading schol aan de markt in Scheveningen. ▣ Er waren ook Belgische vaartuigen in Den Helder, de N.525 'Golfbreker' blijft IJmuiden aandoen. ▣ De BOU.319 'Zeldenrust' liet een vangst uit de Golf van Biscaje per container naar Breskens overbrengen. ▣ Ook de Z.70 'Marleen' koos nu voor Breskens. ▣ Bij Duivendijk in Bruinisse werd de Z.207 'Permeke' drooggezet en de schroefas verwijderd voor herstelling van de achtergalan. ▣ Bij BSM in Breskens ging de Z.12 'Sabrina' in het droogdok voor een nieuwe keerkoppeling en onderhoud. ▣ De in Nieuwpoort gezonken N.350 'Colette' werd totaal verloren verklaard. ▣

**SNEL WEER VERDER? PADMOS LEVERT 120.000
MITSUBISHI DIESELMOTOR-ONDERDELEN UIT VOORRAAD.**

 **PADMOS**
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ
STELLENDAM
(0)1879-1766/1792

Vlaamse vissers in Argentinië (I)



Nadat Jan De Bruyne in een twintigtal radiospotjes ons herinnerde aan het bestaan van de Vlaamse kolonie te Mar del Plata, pakt Het Visserijblad vanaf deze maand uit met een zo volledig mogelijk relaas over het wel en wee van de veertigjarige aanwezigheid van onze vissers in Argentinië...

Maar eerst... een brok geschiedenis

DOORDAT DE SPAANSE Juan Diaz de Solis in 1516 Rio del Plata ontdekte kreeg Argentinië in Europa bekendheid. Hij noemde de brede monding 'Mar Dulce' (=Zoete Zee). Aanvankelijk dacht hij dat het een binnenzee met zoet water was. Omdat het de weg werd naar het indiaanse zilver in het binnenland, kreeg de Rio de la Plata de naam 'Zilveren Stroom'. Meteen was ook de naam van het land gekend (Argent=Zilver).

De eerste bekende Vlaming die met conquistadores in 1520 naar Zuid-Amerika trok was de minderbroeder Pieter van Gent. Na een jarenlang verblijf in Argentinië keerde hij zich tegen de Spanjaarden en trok partij voor de indianen. Later werd hij de grondlegger van Mexico. Na hem trokken veel minderbroeders en missionarissen (zoals Justus van Suerck uit Antwerpen, Adriaan Knudde uit Brugge, Filip Duvivier uit Brussel) naar Argentinië; en de aanwezigheid van Vlamingen bleef permanent.

In 1535 vertrok een Spaanse expeditie vanuit Antwerpen. Heel wat zeevaarders uit de Nederlanden en Duitsland namen eraan deel. Hun leider, Pedro de Mendoza, stichtte in 1536 op de kust van Argentinië een nederzetting, 'Neustra Senora Santa Maria del Buen Aire'. Later werd de nederzetting,

verheven tot hoofdstad en de naam verbasterd tot het meer praktische Buenos Aires. Vlamingen richtten er windmolens op, bakten brood, brouwen bier, stookten er jenever... In 1605 waren er 1600 inwoners waaronder veel Vlamingen, Portugezen en Lombarden (Italië). In 1662 hoorde men op de markt het bargoens van de vele Vlamingen, Portugezen, Hollanders, Engelsen, Fransen en Italianen. Op het einde van de 17de eeuw was er nogmaals een toevloed van vele Vlamingen en Duitsers.

Gedurende de crisisjaren 1880-1890 lokten agentschappen en rederijen met migrantenschepen een vierduizendtal Vlamingen naar Argentinië. Velen mislukten er in hun opzet een eigen economische basis uit te bouwen en kwamen terug. De best geslaagde nederzetting bloeide en werd gesticht en geleid door Eugeen Schepens afkomstig uit een dorp nabij Oudenaarde. Naast hun gewone beroepen beoefenden de inwijkelingen de riviervisserijen haalden soms tot vijftien kisten vis per dag op.

Een volgende uitwijkingshoogtepunt was in 1920 gevolgd door de trek van 1948. Slechts na het lezen van 'Vlaanderen in de Wereld I en II' van Arthur Verthé beseften we hoeveel mensen er uit onze streken uitweken.

Om de verdere getuigenissen te begrijpen of in de juiste kontekst te plaatsen is het nodig even stil te staan bij de naoorlogse situatie, het waarom van de uitwijking en de gevolgen.

OP HET EINDE VAN WO II vertrokken de eerste Vlamingen naar Argentinië, gevolgd door een tweede groep in 1946-1947, na het uitzitten van een relatief korte straf. Dit waren de 'incivieken' of 'kollaborateurs'. **Voor alle duidelijkheid moeten we hierbij vermelden dat er zich in deze eerste groep uitwijkingen geen vissers bevonden.** Deze groep Vlamingen die meestal verbitterd het moederland verliet vestigde zich hoofdzakelijk te Buenos Aires.

Een eerste groep vissers week uit in 1949-1950. Velen daarvan kwamen in 1951 terug. Een tweede groep vissers week uit met de zeven vaartuigen tellende vloot van reder Van Iseghem in oktober 1951. Een aantal uit Argentinië teruggekeerde vissers vertrok voor een tweede maal. Na 1955 kwam opnieuw een aantal ont-

goochelde vissers naar België terug.

Waarom

Waarom trokken die mensen naar de andere kant van de wereld om er een nieuw bestaan op te bouwen? Elk had zo zijn eigen reden. De Belgische visserijscheerde alle naar Argentinië uitgeweken vissers nogal gemakkelijk over dezelfde 'zwarthemden'-kam. Maar op die manier wordt de bal misgeslagen. Zeker, onder de geëmigreerde vissers zullen er wel geweest zijn met Duitse sympathieën, anderen zullen uit noodzaak voor de bezetter gevist hebben. Een aantal niet naar Engeland gevluchte reders zullen geprobeerd hebben hun vaartuig tijdens de oorlog draaiende te houden. Ze visten — onder toezicht van de Duitsers — telkens ze daarvoor de toelating kregen, en de ene al meer met de bezetter meewerkend dan de andere, maar steeds met het hoofddoel zich van een inkomen te voorzien en ook hun bemanningsleden de kans te bieden zich te voeden en hen te hoeden voor deportatie naar Duitsland.

Ook is het een feit dat sommige reders hun werkloze vaartuigen zelf aanboden aan de Wehrmacht (als ze al niet werden opgevorderd) om hun bemanning van werk te voorzien en tussen de andere opdrachten door een paar slepen vis op te halen. Sommige van die reders werden door de repressie vervolgd en zaten 'incivieke' straffen uit van zes maanden. Onder de vissers zelf waren er maar heel weinig Duitsgezinden. Als men nagaat waarom er desgevallend toch die stempel meekregen dan komt men tot de konklusie dat we de echte Duitsgezindheid praktisch tot nul kunnen herleiden.

Zo was er die visser die, nadat zijn vader verdrong en zijn moeder hertrouwde met een ontspoorde man, als kind in de Ibis terecht kwam, bij het uitbreken van de oorlog afstudeerde, niemand had, nergens terecht kon, geen werk vond en zichzelf aanbood bij de bezetter om in Duitsland te werken. Bij zijn terugkeer was hij natuurlijk een kollaborateur. Ook omwille van zo'n toestanden vertrokken nagewezen reders en vissers.

Andere redenen? Door het uitbreken van de koude oorlog hadden velen schrik voor een derde wereldoorlog en vertrokken uit het volgens hen bedreigde Europa. Weer anderen waren belust op avontuur en dachten hun 'slag te slaan'. Maar boven alles was het zo dat na de eerste na-oorlogsjaren de visserij in crisis verkeerde. De Belgische visserij had teveel schepen en

er werd teveel vis aangevoerd. In Oostende was men maar wat blij dat de vaartuigen van de Rode Vloot naar Duitsland vertrokken en men eiste tevens dat de vijf aangeslagen Duitse trailers (zoals de 0.301 'James Ensor') die aan Crop's en de PV in uitbating werden gegeven zouden verdwijnen, hetgeen uiteindelijk in 1950 gebeurde. Ook was men meer dan opgetogen toen een aantal vaartuigen naar Zuid-Amerika vertrokken. Die vaartuigen waren bijna allemaal omgebouwde Engelse en Duitse mijnnevgers die behoorden tot de minst rendabele vissersschepen van de vloot.

In Brussel was een agentschap van uitgeweken Vlamingen, dat Argentinië voorstelde als het paradijs, en dat Vlamingen naar Argentinië lokte. Per beroepsgroep, bv. metsers, schrijnwerkers, boeren, metaalbewerkers... richtte de groep Versele coöperaties op waarbij de deelnemers het startkapitaal moesten volstorten vòdr hun vertrek. Die coöperaties namen altijd een goede start, maar wegens taalbarrières, wettelijke en juridische beslommeringen, corruptie of... doordat het geld in verkeerde handen geraakte, kwamen de coöperanten zonder èèn frank op straat te staan. Velen zijn daarna uit noodzaak te Mar del Plata visser geworden.

Misleid

Ook onze reders werden door de groep Versele naar Argentinië gelokt. De toestand werd er rooskleuriger voorgesteld dan ze was. Onze reders en vissers hebben het in Argentinië zeer moeilijk gehad. Al van bij het begin liep het verkeerd. Met de groep Versele werden kontrakten afgesloten waarbij meer aandacht werd besteed aan de diensten die het agentschap zou verrichten (zorgen voor een thuishaven, de vervlagging van het vaartuig, het huren van woonsten, enz) en minder op wat het allemaal zou kosten. Voor de vervlagging allèen al vroeg het agentschap 5% van de waarde van het schip. Toen ze te Mar del Plata toekwamen voelden de reders zich misbruikt.

In Argentinië waren hoge 'serviceprocenten' een gewone zaak. Bij de eerste serie ingeweken reders heersde onenigheid. De ene wilde de schulden afbetalen, de andere wilde helemaal niets betalen. De groep Versele wilde echter niet met afzonderlijke reders onderhandelen maar uitsluitend met de groep. Er werd

Niet zelden werd er eerst hard gewerkt om het schip vol te krijgen, om nadien, bij gebrek aan kopers, de vangst terug in zee te moeten gooien.

beslag gelegd op de Belgische vaartuigen en onze reders kwamen in een juridische malle-molen terecht die hen veel geld kostte. Ten lange laatste hielden ze enkel nog hun vaartuig over, hun kapitaal was voor de rest gesmolten als sneeuw voor de zon..

De startmoelijkheden deden veel vissers naar Vlaanderen terugkeren. Anderen hadden daarvoor echter geen geld, nog anderen waren beschaamd om hun falen te erkennen, de reders tenslotte konden niet anders dan te proberen met hun vaartuig hun verloren kapitaal terug te verdienen. De tweede golf uitwijkingen echter kon al profiteren van de ervaring van de eerste groep. Maar ook voor hen liep het niet altijd van een leien dakje. Hierover ten gepaste tijde meer.

Toen de Vlamingen er voet aan wal zetten was de visserij van geen betekenis. Het land had een rijke veestapel en het vlees was er zeer goedkoop. De Argentijnen aten iedere maaltijd vlees en hadden geen behoefte aan vis. De vissers hebben het moeilijk gehad om een markt te creëren. Niet zelden werd er eerst hard gewerkt om het schip vol te krijgen om nadien, bij gebrek aan kopers, de vangst terug in zee te moeten gooien.

Als de uitgeweken reders en vissers hun veertig jaar Argentinië evalueren en vergelijken welk bestaan hun vrienden, collega's en verwanten in België opgebouwd hebben dan komen ze bijna allemaal tot hetzelfde besluit: de uitwijking is een vergissing geweest. Alhoewel ze kunnen bogen op een rijk vissersleven en geen frank tekort hebben, durven velen zeggen dat degenen die al snel terugkwamen de beste beslissing namen.

(Vervolgt)
Daniël Pots

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

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten

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

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

Zaakvoerders :

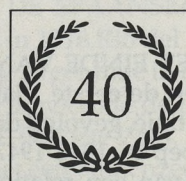
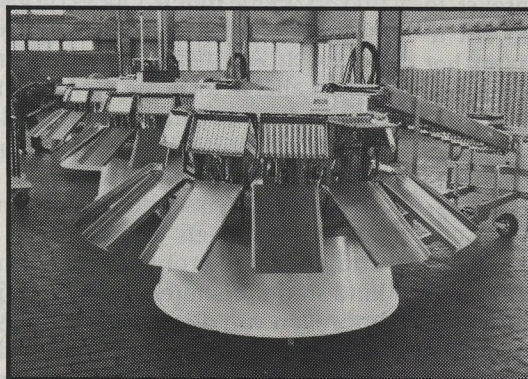
Van Waes Willy, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46

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

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



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

Opgeknapte Z.87 Nele opnieuw in bedrijf

Deze maand komt de volledig opgeknapte O.87 als Z.87 Nele in de vaart. Het gewezen vaartuig van de Bredense reder Savels werd, zoals reeds gemeld, overgedragen aan de N.V. Sparus, een nieuwe rederij uit de groep Pauwaert. Bij Padmos in Stellendam onderging het pas in '87 gebouwde vaartuig een grondige beurt. De Eurokotter werd niet alleen gezandstraald en herschilderd, maar ook binnenin vernieuwd. De Z.87 kreeg een nieuwe motor Mitsubishi S6A2 van 300 pk ingebouwd, een nieuwe keerkoppeling Masson, een vangstverwerker en een ijsmachine van Friopack. Voorts werd het visruim volledige vernieuwd evenals de betimmering. Begin september zou het schip bedrijfsklaar zijn en gevoerd worden door schipper Luc Demey. Ook de, een jaar later gebouwde, Eurokotter Z.34 Northern-Sky, door dezelfde redersgroep verworven en ondergebracht in de onlangs opgerichte Rederij Osmerus N.V., zou een identieke renovatiebeurt ondergaan in Stellendam.

Veranderingen in de officiële lijst der Belgische visserstvaartuigen

JULI 91

Inbouw nieuw motor:

□ Z.536 ZEEVALK, eigendom David Depaep, Nicolaas Mengélaan 11, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.09.25

Motor Cummins, 166 kW - 225 PK, bouwjaar 1991
Zeebrief: 22.07.91

Veranderingen Scheldevisserstvoot:

□ BOU.10 SERENA, eigendom BVBA Oscar, Beekstraat 40, 9968 Bassevelde

Geschrap: 22.07.91

□ BOU.25 SMIENT, eigendom Rudy Commeyne, 't Engelhoek 17, 9961 Boekhoute

Geschrap: 22.07.91



BBL

Beloning!

Gestolen videocassettes.

Tijdens de golf inbraken aan boord van vissersvaartuigen halverwege juli werden aan boord van de Z.70 videocassettes, met daarop visserijen vòòr de Nederlandse kust, ontvreemd. Schippers die deze cassettes aangeboden krijgen kunnen zich in verbinding stellen met de rederij van de Z.70 (tel: 059 / 32 17.23). Er wordt een beloning beloofd aan hen die rechtstreeks bijdragen tot het terugbezorgen van deze cassettes.

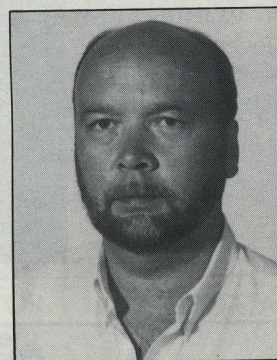
Zeevisser, visbewerker,
havenarbeiders, chauffeurs,
zeelieden, binnenschippers:
VOOR AL UW PROBLEMEN

met betrekking tot
kinderbijslag, pensioen,
belastingen, loon en
arbeidsvoorwaarden,
WENDT U TOT

VICTOR IVAN
SECRETARIS BELGISCHE
TRANSPORTARBEIDERS-
EN ZEEMANSBOND



Oostende - Brugge



Voorzitter

ABVV

Oostende-Veurne-Diksmuide

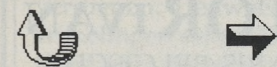
(059) 70 27 41

(050) 54 47 15

Jules Peurquaetstraat 27,
8400 Oostende.

Tijdokstraat 36A,
8380 Zeebrugge.

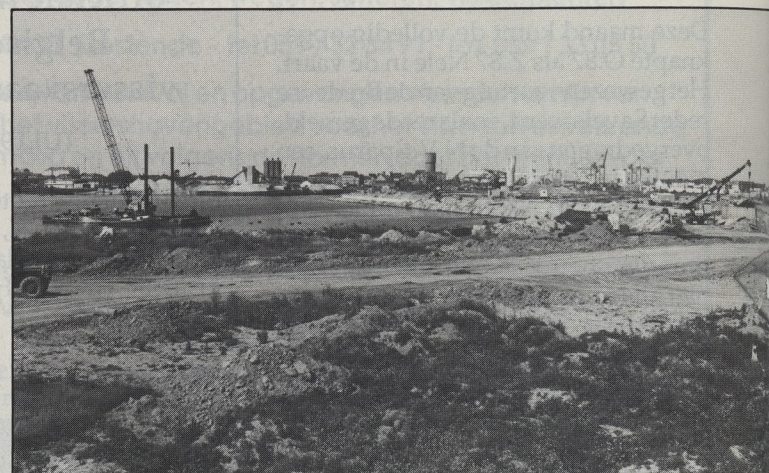
de maand in beeld



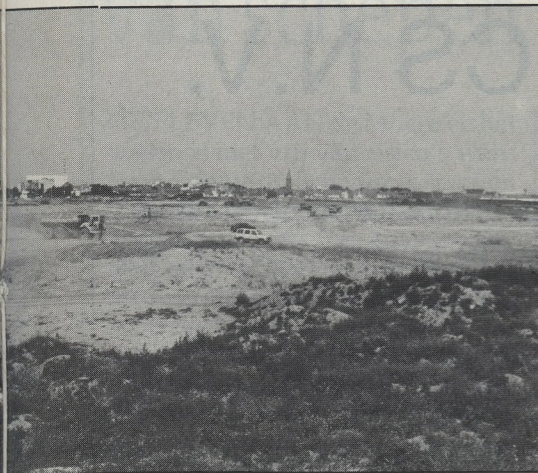
De Engelse kreeftenvisser SY.86 Diana uit Bridlington (nabij Flamborough Head) blijft in Oostende binnenlopen. Sinds de eerste verkoop op 4 mei 89 moet dat tussen de twintig en de dertig keer geweest zijn. Telkens heeft het kleine houten vaartuig een lading levende kreeften en krab aan boord die veel belangstelling geniet.



Z.93 AALSCHOLVER

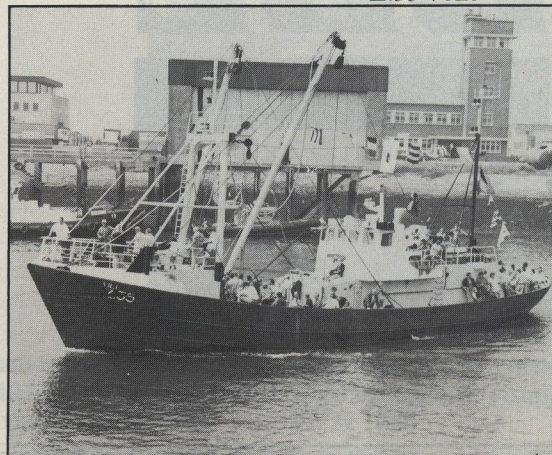


Hier komt het Europees Visserijcentrum van de Zeebrugse Visveiling N.V. Het terrein werd de voorbije weken genivelleerd en rijp gemaakt voor de start van de bouwwerken.



De vorig jaar in de vaart gebrachte sleepboot van de Vlaamse Gemeenschap "Zeehond" kwam naar de scheepswerf Beliard Polyship voor herstel van schroef en schroefas en een onderhoudsbeurt.

Z.35 VILI



Op Hemelvaartsdag was er niet alleen de Zeewijding in Heist maar werd ook een "Visserijdag" georganiseerd in en rond de Zeebrugse vismijn. Verschillende gepavoiseerde vaartuigen namen toeristen aan boord voor een kleine zeetrip. De belangstelling was groot maar bij de ontschepping deden zich wel wat problemen voor, die mits een betere organisatie hadden kunnen vermeden worden. Hierbij drukken we de foto's af van enkele vaartuigen die aan de actie deelnamen.



Z.584 SEABIRD



Z.88 NOVA CURA

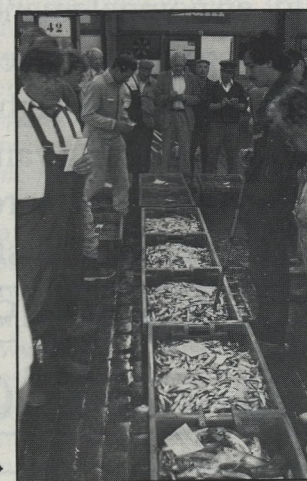
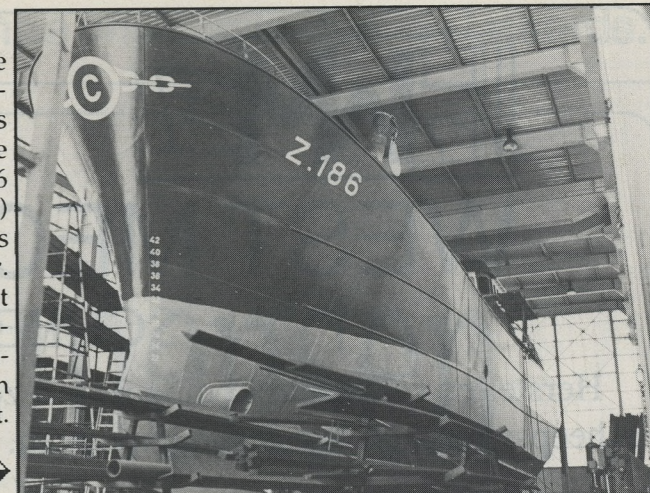


Z.509 TELSTAR



Z.123 ELDORADO

Op de overdekte scheepswerf Industrielle des Pêcheries (IdP) in Oostende krijgt de nieuwe Z.186 Shannon (1.200 pk) voor de rederij Crevits stilaan vorm en kleur. Verwacht wordt dat de nagenoeg afgewerkte boomkortreiler in de tweede helft van oktober te water gaat.



Z.86 SURCOUF



Z.134 MERCATOR



Z.207 PERMEKE



WEST MECHANICS N.V.

SCHEEPVAART

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

Onderhoud en herstelling van scheepsvoortstuwings- en hulpmotoren

Eigen fabricatie 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

N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

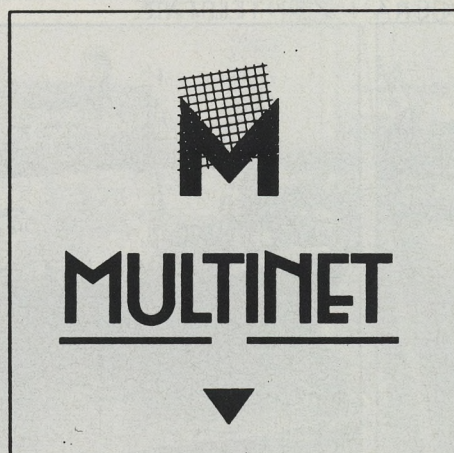
Tel: 059/ 32 12 10 Fax: 059/ 32 11 97

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 0,50 mm)
- * KORRETOUWEN STALEN KABELS
- * ALLERLEI VISSERIJ BENODIGDHEDEN

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



van schepen

HET LEVEN AAN de Moëro en het vissen is niet vrij van risico's wanneer Vanhyfte, Schoolmeesters en Goor aldaar opereren. Morisseau vertelt daarover: *"het water is modderig en brak. Overal zit veel en grote vis, ze is niet eetbaar, voor blanken wel te verstaan, de inlanders eten ze wel. Talrijk zijn de hippo's die hier een overvloed van wortels hebben, ze zijn kleiner dan de hippo's van de Congo-stroom, opvolgend van karakter en zeer gevaarlijk vertoeven liefst in de nabijheid van kleine vaartuigen die ze gemakkelijk kunnen doen kantelen. Er zijn op de Moëro reeds veel ongelukken gebeurd. Sommige Europeanen zijn niet teruggekeerd, want het wemelt er ook van de kroko's. Inlandse vissers zijn gewapend met lansen en dikwijls met een geweer."*

Hemingway zei ooit dat niets rustiger maakt dan een groot meer. Wat dat betreft zijn onze vissers van de Noordzee verwend. Dat wel. Maar er is veel meer dan alleen maar het water! Er is de plaag van de muggen die, eens de avond valt, de mens het leven onmogelijk maken en oorzaak zijn van de malaria tropica die niets en niemand ontziet. *"Op zondag zijn we bij Kitomba, op twee uur afstand van Kilwa",* schrijft Morisseau, *"we hebben vandaag een etappe gedaan van zeven uren en gaan niet verder. De dorpschef brengt jonge maniok en stevige vissen. Van hier ziet men gemakkelijk de Moëro. Bij het vallen van de avond zie ik de maan, helemaal rood, eruit komen, en ook wolken muggen. Morgen in de nacht zullen ze ons verslinden, de lafaards..."*

De Oostendse vissers worden met verwondering door de inlanders aangekeken. Die nemen al hun handelingen op, er zijn altijd zwarte ogen die hen begeleiden. Zij kijken met ontzag en zijn terzelfdertijd wantrouwig en schuw. Voor hen zijn het verdachte individuen, wellicht afgezanten uit de wereld van de geesten want ze spreken een taal die wellicht enkel daar kan worden verstaan.

Er wordt nogal wat hennep gerookt in de streek en de Staat heeft verboden daaraan mee te doen en alle hennepplanten moeten worden

van mensen

uitgetrokken en vernield. Strijd tegen de drugs avant la lettre. De geschiedenis herhaalt zich! Of hebben drugs de mens altijd vergezeld?

Het narcoticagebruik verdwijnt alengs... alleen maar waar de blanken zijn!

Time marches on en in 1913, na een verblijf van drie jaar, keert Vanhyfte naar het moederland terug. In de Ibis wordt duchtig gewerkt aan de voorbereiding van een tweede ekspeditie, want er wordt in Afrika met 20% winst gewerkt... Ibis ontsnapt niet aan de geest van het kolonialisme. Aan boord van het schip 'Ibis' breien de leerlingen een reeks vistuigen en op de jachtwerf van Delsaux in Boom zijn twee demonterbare boten besteld evenals een yol. Per 19 februari 1914, *het jaar van de afgrond*, wordt het materiaal ingescheept aan boord van de kongoboot "Elisabethville" te Antwerpen. Europa is verontwaardigd over de schending van de menselijke waarden in centraal Afrika! De tamtam roffelt.

Maar de rest van de wereld verdrinkt nu ook niet bepaald in een oceaan van liefde. Het geroffel verstomt in 't hellevuur dat het blanke deel van het mensdom in Europa ontsteekt.

Als zwarten wrede mensen zijn wat moet men dan denken van de blanken? Welke betekenis heeft het woord menselijkheid?

In de maand mei reeds komt het materiaal aan in Pweto en enkele maanden later krijgen ook de negers de weerbots van de blanke onmenselijkheid.

In 't zwarte land is de oorlogsvlam in de pan geslagen. De Ibisboot wordt meteen opgevorderd en moet dienst doen als postboot tussen de Britse en de Belgische kolonie?

Het land van de bula matari — de blankebaas — is onder de voet gelopen door andere brutale blanken die veel groter en sterker zijn, die vrouwen en kinderen verkrachten, dood en vernieling zaaien. Nu moeten de brave zwar-

& van de zee

ten ook eens wat harder gaan werken, zeggen de gezagsdragers, ze moeten helpen om die laffe teutonen wat op afstand te houden want straks komen ze hier onze visjes halen...

Dat die slimme blanken tegen elkaar gaan vechten slaat de neger met verstomming. Zou dit kunnen beduiden dat de bula matari, die hier de grote baas is, eigenlijk niet zo sterk is als zij, de negers, geloven.

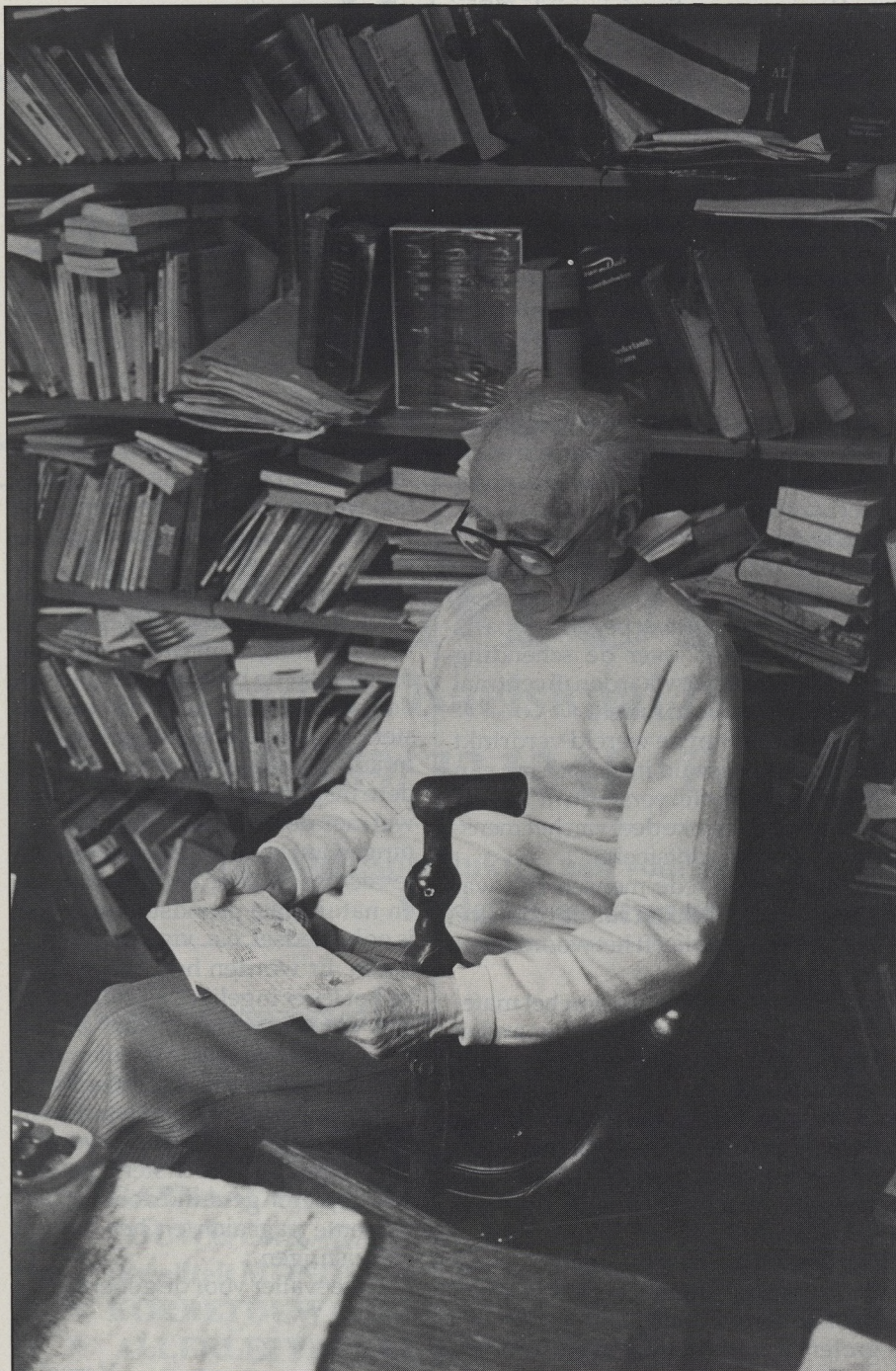
In ieder geval er moet een bijzondere inspanning geleverd worden, wat men noemt: een oorlogsinspanning, want er is van alles nodig om te vechten: rubber, tin, olie, katoen, en natuurlijke grondstoffen. En er is ook voedsel, o.a. vis, voor de soldaten. Er worden heel wat vissers bij het leger ingelijfd, zij zullen zorgen voor de voeding want ze zijn gewoon hun vangsten te ruilen voor zoete patatten, maniok en mais. Er zijn nog andere redenen waarom vissers met open armen worden ontvangen: zij hebben sterk ontwikkelde spieren getraind door het permanente pagaaien en het sleuren aan vistuigen.

Een meevaller voor de generaal!

Vervolgt
LIN

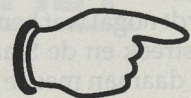
Pardon?

over boeken & over vissers



Karel Jonckheere, medeoprichter van de Oostendse bibliotheek der zeelieden (foto gw)

OOIT VOER DE Vlaamse dichter en schrijver Karel Jonckheere, geboren Oostendenaar, voor een paar weken mee met een IJslandvaarder en bewust had hij alle lektuur uit zijn reiskoffer verbannen. Maar boekenworm — worm? Nee, boa constrictor — als hij was begon hij al na een paar dagen op zee de etikettering op de conserveblikjes en bierkroontjes te lezen. Hongerend naar leesvoer verslond hij elke letter. Gelukkig was er geen telefoonboek aan boord. Hij zou er zich wellicht een indigestie aan gelezen hebben. Zo zie je maar! Maar grijpen onze vissers ook wel 's naar een boek tijdens de vrije uren op de grote plas? Er is alvast een uitleenbibliotheek aan hen besteed in het directiegebouw van de Oostendse vismijn, waar je via de noord-westelijke poort in een grote kamer — het woord zaal is hier wat te ruim — met wanden vol boeken komt.



Historiek

Op 24 april 1943 werd te Oostende door een aantal mensen waaronder de toenmalige schepenen Edebau, z'n zoon (toenmalig bibliothecaris en later conservator Frank), Karel Jonckheere, toenmalig inspekteur van de Openbare Bibliotheken van West-Vlaanderen, Omer Vilain hulpbibliothecaris en Pros Vandenberghe die de visserijmiddens vertegenwoordigde, een vrije bibliotheek opgericht: 'Comité voor Lectuur op Zee', klonk het officieel. De zaak werd door de Staat en de Provincie gesubsidiëerd en de stad zorgde voor de nodige accommodatie. Het boekenbestand bedroeg toen 451 stuks. In 1983 neemt de stad de vrije bibliotheek over en wordt de bib. structureel ingeschakeld in het net van stadsbibliotheken. Omer Vilain werd er de eerste bibliothecaris en zegt: "Ik zie nog die eerste spiksplinternieuwe boeken in speciale metalen koffertjes de bibliotheek verlaten maar bij hun terugkeer na de eerste zeereis waren ze al door drongen van de reuk van vis en stookolie. Maar kom, er werd toch gelezen en dat was het belangrijkste."

Ontspanning

Alle boeken, er zijn momenteel zo'n goede 4000 titels voor handen, worden gratis uitgeleend aan de leden van de bibliotheek van de vismijn, mensen van de R.M.T.-diensten en van het loodswezen... Maar ook gepensioneerde vissers en al wie veel in het getuigter rondhangt komen er over de vloer en afen toestapen ook een Zeebrugse of Nieuwpoortse visser met een 'poosje' boeken de deur uit. 'Ijzeren Mannen op Houten Schepen' 'Schepen van Toen en Nu', 'Ber-

ging op Zee' 'Verhalen van de Zuidzee', 'De Zeewolf' 'Jaws'! Titels die er niet om liegen. Lektuur en fantasie als verlengstuk van de dagelijkse harde job. De ontspanningsliteratuur gaat het meest de deur uit. Koplopers waren hier zeer lang 'Hollands Glorie' en 'Schipper naast God', van Jan de Hartog. Reisverhalen: 'Per Boot over de Pacific' van John Fairfax hoorde ook bij de bestsellers. Vandaag de dag blijven de populaire romans nog altijd erg in trek en op vraag van de leden zelf worden boeken aangekocht van auteurs als Sharpe, Konsalik, Sheldon... Daarna volgen de vulgariserende pseudowetenschappelijke werken over dieren uit de Life-reeks. Veel vraag ook naar boeken over vissen. In 1973 voerde men boeken in met grote letters in de veronderstelling dat vissers, liggend in hun kooi, bij schaars licht soms, of andere zeelui meer geïnd zouden zijn met dit lettertype. Het goedbedoelde project werd echter een tegenvaller.

Stijgend uitleencijfer

Aan boord zelf wordt er onweerlegbaar minder gelezen dan vroeger. Tal van factoren spelen hierbij een rol: de meeste reizen duren minder lang dan vroeger, de vrije tijd wordt schaarser, soms is de arbeid zo intensief dat voor lezen geen tijd en zin meer overblijft, want de luttele uren rust zijn er dan hard nodig om te slapen. Veel vissersvaartuigen die langere zeereizen maken hebben T.V. en video aan boord en dan is de keuze, na het harde labeur, vlug gemaakt!

"Toch stijgt het uitleencijfer," zegt dienstdoend stadsbibliothecaris Leroy, "Ook al is er dan in de buurt in de Vuurtorenwijk, een filiaal van de stadsbibliotheek. Dat is trouwens niet alleen daar het geval maar het is een hoopgevende trend die we zowel in de hoofdbibliotheek

aan het Wapenplein als in de 4 filialen (Konterdam, Opex, Zandvoorde en Mariakerke) constateren".

Terloops: het boekenbestand in de vismijn valt niet onder de filialen maar is officieel een uitleenpost. Statistieken tonen aan dat de periode '65-'75 topjaren waren wat het uitlenen betreft. Tot 5000 boeken per jaar. En al wordt er de laatste jaren minder aan boord gelezen dan wordt die tendens gekompeniseerd door het groter aantal uitleeningen aan mensen van de wal. Sinds 4 jaar is Mevrouw Anita De Neef drie halve dagen per week present in de uitleendienst in de vismijn. De overige diensturen klopt ze dan in de centrale stadsbibliotheek. Daardoor kan ze ook vlug inspelen op de noden in die specifieke uitleendienst. Door de extreme omstandigheden op de schepen gaan de boeken daar minder lang mee dan bij een uitlening aan de wal. Ook al schikt men bij grote vraag de boeken in speciaal daartoe bestemde ijzeren koffers. Tientallen boeken ook zijn nooit meer teruggekeerd omdat het vaartuig dat, bij die fatale vaart, ook niet meer deed! Het is de verdienste van de wellicht unieke uitleendienst-zonder-drempel van de Oostendse stadsbibliotheek dat onze vissersvaartuigen al generaties lang uitvaren met meer dan alleen maar een logboek aan boord. De uitleendienst voor boeken is open op dinsdag-woensdag-en donderdagvoormiddag van 9.30u tot 11.30u Per kalenderjaar betaal je 100 fr voor een lidkaart en je hoeft er geen zeebenen voor te hebben om even langs te lopen.

Marc Loy.

LIFERAFT SERVICE CENTER**MAATSCHAPPELIJKE ZETEL**

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

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

S.K.B.

ERKEND SERVICE STATION

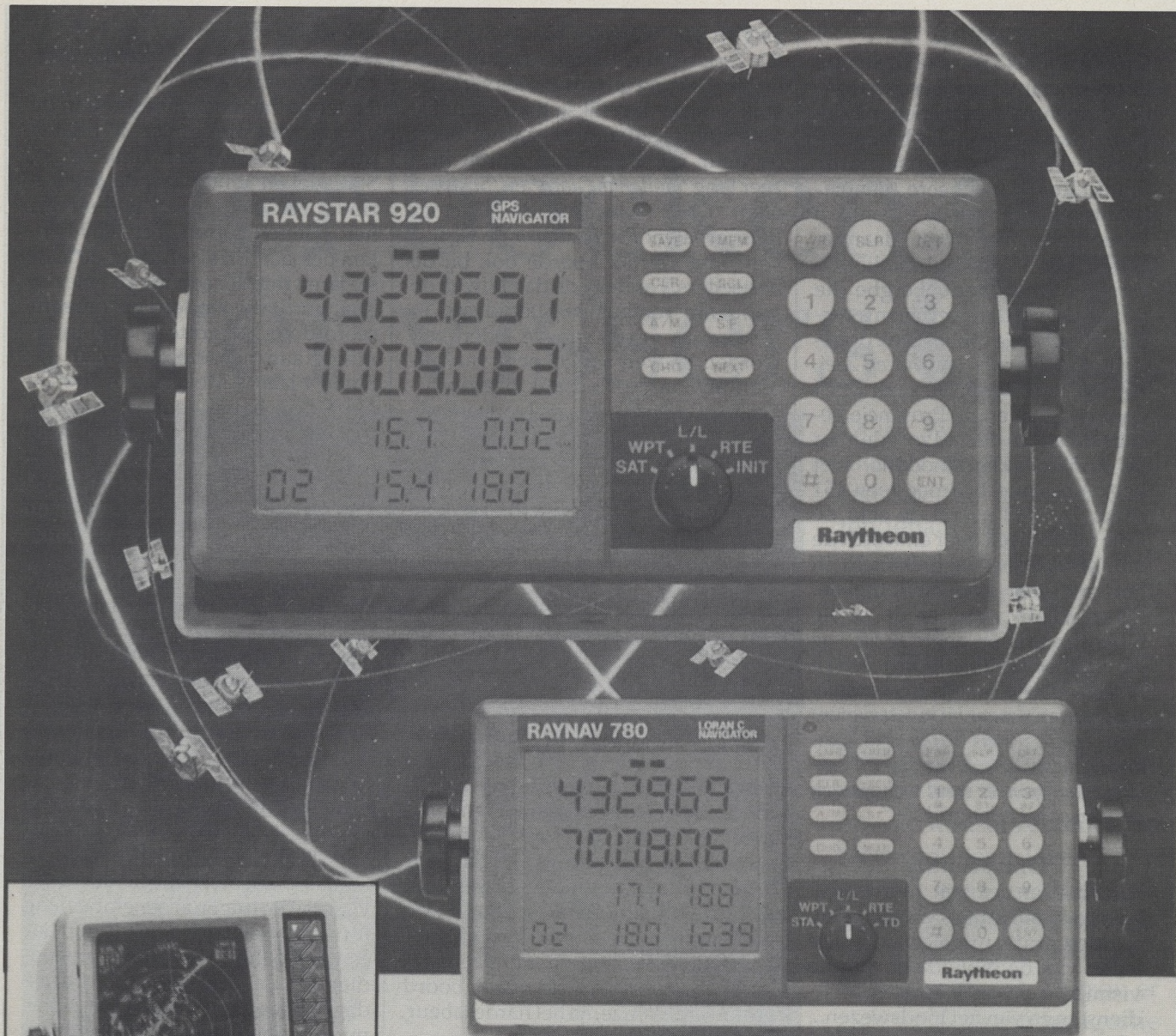
AFDELING KUST

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

reddingsvloten: 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 Waelegem (058/23 69 70)



RAYTHEON NAVIGATIE ELECTRONICA brengt U dicht(er) 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 bestrijktgebied.

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

Polyship boekt verlies

De Oostense werf Polyship, een onderdeel van Mercantile Beliard, maakt momenteel een periode van onzekerheid door. Het blijft immers wachten op een kontrakt voor de bouw van een reeks nieuwe mijnenvegers. Zonder dit kontrakt blijft het orderboek leeg, want de andere activiteiten van de Beliard-dochter zijn verwaarloosbaar. Komt er geen nieuw kontrakt dan zal dit een zware weerslag hebben op het resultaat van de moederholding. Het lijkt eerder onwaarschijnlijk dat de bestelling er niet komt. De overheid heeft zich al voor een stuk achter het projekt gezet en liet reeds de plannen voor de nieuwe polyesterschepen tekenen. Verwacht wordt dat de bestelling er ten vroegste in '92 komt. Ondertussen moet Polyship investeringslasten en personeelskosten betalen. Vorig jaar boekte de Oostendse onderneming dan ook een verlies van 18,5 miljoen frank.

Sally Star in Oostende

Sally Line voerde een nieuwe aanlegtest uit in Oostende nadat enkele weken geleden ook al even een Sallyferry werd aangemeerd. Zondagmorgen 4 augustus voer de jumbuferry Sally Star — normaal operationeel op de lijn Duinkerke-Ramsgate — opnieuw de Oostendse havengeul in. Sally Line heeft dus duidelijk belangstelling voor Oostende.

De rederij nam onlangs ook de Schiaffinolijn over en bracht de vrachtferry Banzias 4 naar Oostende. De Banzias 4, goed voor meer dan 90 opleggers, verzorgt sinds juli een dagelijkse verbinding op de Kanaalroute Oostende-Ramsgate. Binnenkort zet de Fins-Britse rederij een tweede supervrachtferry in op de lijn Oostende-Ramgate ter vervanging van de kleinere vrachtboot Schiaffino.

Nieuwe P&O-vrachtferry op de lijn Zeebrugge-Dover

De *European Seaway*, de eerste van een serie van vier grote roro-vrachtferies voor de Britse rederij P&O, wordt begin oktober in Zeebrugge verwacht. Het vrachtschip van een nieuwe generatie werd gebouwd op de Schichau Seebeckwerft in Bremerhaven, een onderdeel van de Bremer Vulkan-groep, voor de P&O-Kanaalverbinding Zeebrugge-Dover.

USS Midway: laatste reis

Het 46 jaar oude Amerikaanse vliegdekschip USS Midway vertrok uit de thuisbasis Yokosuka in Japan voor zijn laatste reis naar Hawaii waar het uit de vaart genomen wordt. Het befaamde schip werd gebouwd tijdens de tweede wereldoorlog. Het was het enige Amerikaanse vliegdekschip met een permanente basis in het buitenland. De Midway werd ingezet in de Vietnam-oorlog en ook tijdens de Golfkrisis lag het vliegdekschip drie maanden in het Midden-Oosten. In de loop der jaren werd het schip sterk gemoderniseerd, maar de Amerikaanse regering heeft nooit bevestigd of er kernwapen aan boord waren. De taak van de Midway wordt overgenomen door de USS Independence die onlangs vanuit San Diego koers zette naar Japan.

OOCL verlaat Zeebrugge

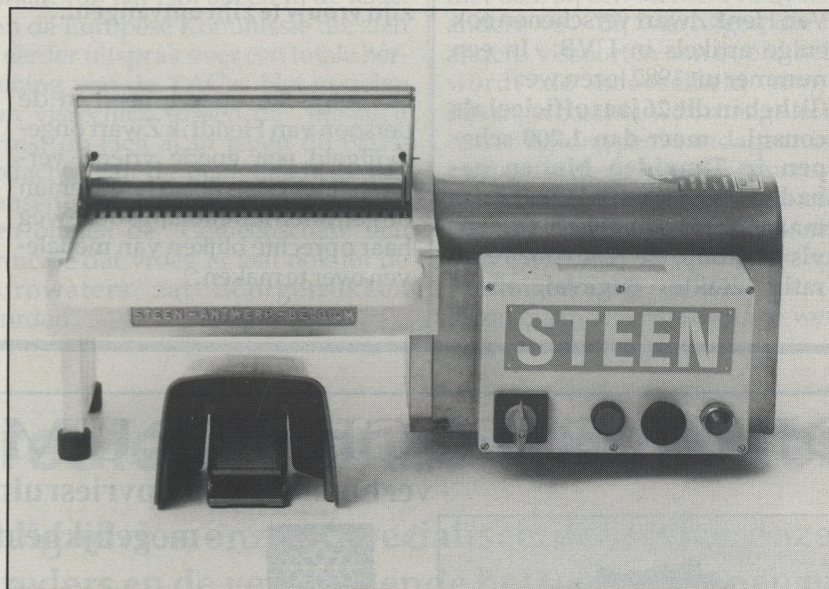
De Hongkongse rederij Orient Overseas Container Line (OOCL) herschikte haar vaarschema in Noord-Europa met gevolg dat de rederij de haven van Zeebrugge verlaten. OOCL

besloot terug te keren naar Rotterdam en wellicht ook naar Antwerpen. De OCZ-terminal in Zeebrugge verliest hierdoor de behandeling van de OOCL-containers die nog 25.000 stuks per jaar vertegenwoordigen. De reden voor de verhuis ligt bij de hoge kosten en de onmogelijkheid om de tijdswinst waarop werd gerekend te realiseren.

Jaarlijkse vakantie

Wegens de jaarlijkse vakantie zullen de burelen van HVB gesloten zijn van vrijdag 6 tot en met zondag 15 september. Vanaf 16 september zijn wij dus weer paraat. Uiteraard betekent dit niet dat er een onderbreking zou komen in de regelmatige publicatie van dit blad. Uw eerstvolgende nummer van HVB is beschikbaar op vrijdag 4 oktober e.k.

STEEN WORLDWIDE
ONTHUIDMACHINE - SKINNING MACHINE
ECORCHEUSE - ENTHÄUTEMACHINE



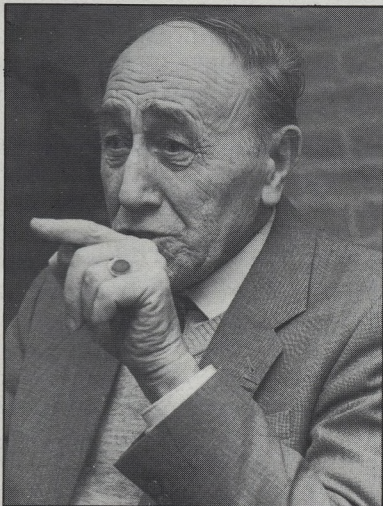
De STEEN ST. 111 is de ideale machine voor de groothandel, horeca en detailhandel. Zelfs ongeschoold personeel kan op een snelle en efficiënte manier grote hoeveelheden vis onthuiden.

Voor meer informatie

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

Ere-consul van België

Hendrik Zwart overleden



Op 12 augustus overleed in Nederland Hendrik Zwart. De heer Zwart (° 5 september 1910) was een bekende in de Belgische visserij. Hij was niet alleen de stichter van de machinefabriek en technische handel met dezelfde naam te IJmuiden, ook was hij er enige tijd scheepsbouwer (zijn eerste klant voor de bouw van een nieuw schip was een Belg), tenslotte was Hendrik Zwart ook gedurende 27 jaar ere-konsul van België.

Van Henk Zwart verschenen ook enige artikels in HVB. In een nummer uit 1982 lezen we:

'Ik heb in die 26 jaar officieel als consul... meer dan 1.200 schepen in IJmuiden binnen gehad... Van dit aantal schepen is maar 3% binnen gekomen voor vis-verkoop, de rest voor reparatie, ziekte, ongeval, stran-

ding...

Tientallen malen ben ik 's nachts geroepen voor ziekte of ongeval. Dan vervoerde ik de patiënten meestal zelf naar het hospitaal en kwam ik pas in de vroege uurtjes weer thuis.

...

Ik heb van deze vele gevallen haast nooit melding gemaakt; het ging niet om gewaardeerd te worden en om de publiciteit, maar om het slachtoffer te helpen. Het idee "ik heb goed gedaan" was voldoende. Niet alleen ik, maar ook mijn vrouw heeft erg veel gedaan voor de Belgen; het is haar gewoonte geweest de zieken en gewonden altijd elke dag in het ziekenhuis te bezoeken, te zorgen voor de nodige kleren en wat een patiënt al meer nodig heeft.

Het was ook haar gewoonte als er een Belgisch schip binnen lag de bemanning uit te nodigen om de avond bij ons thuis door te brengen, en dit is vele malen gebeurd. Ik wil het maar hier bij laten. Wel wil ik nog een aangename herinnering ophalen dat het voor mijn vrouw en ik een groot genoegen was door koning Boudewijn en zijn vrouw te zijn ontvangen...'

De Belgische visserij heeft in de persoon van Hendrik Zwart ongetwijfeld een goede vriend verloren. Het Visserijblad houdt eraan de getroffen familie langs deze weg haar oprechte blijken van medeleven over te maken.

Golf van Biscaje gesloten

Per 24 augustus werd de visserij op tong in de Golf van Biscaje (Ices-gebied VIIIa,b) gesloten. Geen verrassing aangezien de beschikbare hoeveelheid tong door de intensieve visserij in de Golf van Biscaje half augustus gesloten was tot 65 ton. Nog ettelijke grote bokkentreilers waren in het gebied actief. Het waren o.m. de Z.54, Z.67, Z.69, O.231, BOU.319, Z.321, Z.596, Z.571 die de daaropvolgende dagen nog duizenden kilo's tong aanvoerden of per container overbrachten. De sluiting van de Golf viel dan ook vroeger dan andere jaren omdat er dit jaar opvallend veel vaartuigen van het Golfkwotum gebruik maakten. Het Ices-gebied VIIIa,b,d,e werd eveneens gesloten voor de visserij op heek (mooie meid).

Van konfrontaties met Franse vissers was er de voorbije maanden nooit sprake, maar de vaartuigen die in de Golf opereerden kregen wel veel controleurs aan boord.

Schol in Skagerrak eveneens uitgeput

Het scholkwotum (initieel 60 ton) in het Skagerrak (Ices-gebied IIIa) geraakte eveneens uitgeput. Op de valreep werd nog een kwotaruil met Duitsland bewerkstelligd. 15 ton schol in het Skagerrak werd geruild tegen 5 ton heek uit de gebieden Vb, VI en VII die nauwelijq aangesproken werden. Een vorige ruil met Denemarken van 25 ton zeeduivel in VII leverde al eerder 75 ton schol extra waardoor de totale vangsthoeveelheid voor dit jaar in het Skagerrak 150 ton bedroeg.



— Rust, eindelijk rust!

DIEPVRIESCENTRUM OOSTENDE

- verhuring van diepvriesruimten, ook voor tijdelijke opslag



- mogelijkheid tot huren van handelsruimten

- voor groot- en kleinhandel

- centrale ligging (bij de vismijn)

H. Baelskaai 13, Oostende

- toezicht

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 bekommen.

Reeds meer dan één miljard schadeclaims

Britse visserijwereld zwaar aangeslagen door uitspraak Europees Gerechtshof

De verwerping van de *Merchant Shipping Act* door het Europees Gerechtshof van Justitie in Luxemburg is hard aangekomen in Britse visserijkringen. De uitspraak van het Hof maakt het opvissen van een gedeelte van de onderbeviste (schol)kwota door vissersvaartuigen uit andere EG-lidstaten die onder Britse vlag varen volkomen legaal.

De *Merchant Shipping Act* uit 1988 werd van meetaf aangevochten. De wet was bedoeld om te voorkomen dat buitenlandse vissersvaartuigen, waarbij op de eerste plaats vervulde Spaanse en ook Nederlandse vaartuigen gevisseerd werden, nog langer op Britse kwota zouden mogen vissen. De visserijwet legde de rederijen vérgaande beperkingen op voor inschrijving van vaartuigen in het Britse scheepsvaartregister, beperkingen die door het Europees Gerechtshof strijdig werden bevonden met het Verdrag van Rome. De Europese Commissie reageerde prompt en opende, onder meer op basis van de beperkende voorwaarden inzake nationaliteit van de eigenaars, een inbreukprocedure.

Schadeclaims

De betwiste wet werd door tussenkomst van de Europese Commissie in oktober '89 reeds opgeschort. Het standpunt van het Europees Gerechtshof houdt in dat rederijen hun vissersvaartuigen in elke EG-lidstaat kunnen laten registreren. Het Hof stelde wel

dat er een economische verband moet bestaan tussen schip en land van registratie.

Spanje heeft zich altijd scherp afgezet tegen de Britse visserijwet die de vaartuigen van de grootste Europese vloot uit de Noordzee moest weghouden. Ze hadden het vooral voorzien op het substantieel onderbeviste scholkwota in de Noordzee. Spaanse rederijen die *joint ventures* aangingen met Britse bedrijven, maar uiteindelijk niet op Britse kwota mochten vissen, hebben al een reeks schadeclaims ingediend. Volgens het Britse visserijweekblad *Fishing News* gaat het om een bedrag 1,2 miljard frank. Verwacht wordt dat nog meer rederijen die stap zullen zetten.

Na de recente uitspraak van het Europees Gerechtshof staat de deur wijd open voor Spaanse en Nederlandse rederijen die hun vaartuig onder Britse vlag willen brengen om volledig legaal mee te helpen aan het opvissen van de Britse kwota. De uitspraak van het Hof speelt in de kaart van de Europese Commissie die zich al eerder uitsprak over een totale herziening van de TAC's. Het opdelen van visrechten tussen de lidstaten druist op zich al in tegen de basisgedachte van de EG: gelijkheid van kansen en vrijheid van wonen en werken binnen de Gemeenschap. Een principe dat vroeg of laat ook tot de Eurowaters zal doorgetrokken worden.

Tongvangst

Noordzee beperkt tot 100 kg per vaartdag

Vanaf vier september tot uitputting van het tongkwota in de Noordzee (ICES-gebieden II en IV) mogen de boomkorvaartuigen nog maximaal 100 kg tong per vaartdag aanvoeren. In hetzelfde gebied is de bijvangst beperkt tot 25 kg.

De Dienst voor de Zeevisserij heeft nieuwe tijdelijke aanvullende maatregelen tot behoud van de visbestanden voor het derde kwartaal bekend gemaakt. Het vorige ministerieel besluit van 26 juni ll. werd — na klacht — geschorst door de Raad van State. Met het oog op een doelmatig beheer van het tongkwota in de Noordzee werd een nieuw ministerieel besluit dd. 30 augustus en ingaande op 4 september tot uitputting van het tongkwota in de Noordzee uitgevaardigd. Hierin staat o.m.:

- in de ICES-gebieden II en IV is het verboden dat de **tongvangst** van een vissersvaartuig 100 kg per vaartdag overschrijdt.

- in ICES-gebieden II en IV is het verboden dat de **bijvangst** aan tong 25 kg per vaartdag overschrijdt.

Dit betekent dat een vaartuig dat enkel op tong vist per vaartdag niet meer dan 100 kg aan boord mag hebben, met daarbij een kleinere hoeveelheid andere vis. Bij vaartuigen die méér andere vissoorten aan boord hebben wordt de hoeveelheid tong als bijvangst beschouwd en mag niet meer dan 25 kg tong per vaartdag aan boord hebben. In de nieuwe richtlijnen wordt niet over categorieën gesproken waardoor de beperkingen volgens onze interpretatie van toepassing zijn op alle vaartuigen. De officiële tekst laat terzake aan duidelijkheid te wensen over.

investeringskredieten: onze specialiteit

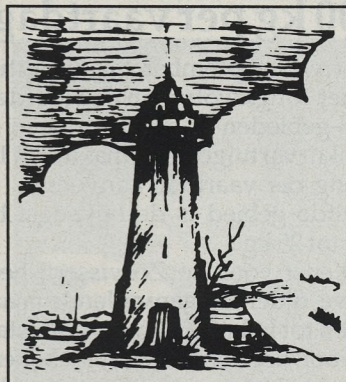
Profiteer van ons deskundig advies, onze gespecialiseerde service, onze dagelijkse contacten met reders en de verschillende belangengroepen uit de visserijsector, onze jarenlange ervaring inzake visserij

DE G-BANK. UW VUURTOREN.



Generale Bank

De Laatste Vuurtorenwachter



Belofte maakt schuld, en wie hem niet vervult krijgt een bult! Vorige maand hebben we beloofd van start te gaan met een mini-reeks over de belangrijke vraag: *bestaan ze nu echt of bestaan ze helemaal niet?* We zijn overigens de mening toegedaan dat woorden terzake niet helpen. Er is over dat onderwerp al zoveel geschreven dat

wij daar nog weinig aan toe kunnen voegen. En het dient gezegd: al dat geschrijf heeft nog steeds geen uitsluitsel gegeven. Dus. Beelden moeten we hebben! Foto's! We leven niet voor nets in het tijdperk van de beeldcultuur.

Bestaan ze nu echt of bestaan ze helemaal niet? Sommigen lezers dachten dat we het over maagden hadden, anderen dachten dat het in onze bedoeling lag op zoek te gaan naar hardwerkende EEG-ambtenaren, nog anderen waren de mening toegedaan dat we het over Nederlandse schippers hadden die zich hielden aan de quotaregeling. Niets van dat alles! Al deze genoemde

soorten bestaan helemaal niet (meer), dat weet iedereen. De vraag die ons bezighoudt is deze naar het bestaan van *zeemeerminnen*. Redaktielid Marc Loy van zijn kant dacht een gaaf exemplaar ontdekt te hebben. En prompt begon hij het vis-meisje te interviewen.



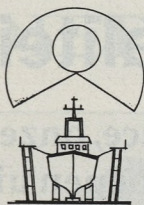
Helemaal overtuigend is deze foto echter niet. Personen die beter foto's van *zeemeerminnen* in hun bezit hebben kunnen deze altijd afgeven bij: De laatste Vuurtorenwachter, De Laatste Vuurtoren, België. Of ze kunnen schrijven naar de redactie, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende in het zelfde land.

B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



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 Filipisdok

Dienstverlening:

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

Raadpleeg ons:

- redelijke prijs
- kwaliteit
- snelheid
- total service

Maritieme Monumentendag in Oostende

De Oostendse "Open Monumentendag" op zondag 15 september staat in het teken van de maritieme activiteiten van de badplaats. De Stedelijke Culturele Dienst, de Culturele Raad en de gidsenkring "Lange Nelle" kozen tien bezienswaardigheden die voor het publiek open staan. De gidsenkring voegde daar nog twee historische wandelingen aan toe.

Alle monumenten en bezienswaardigheden zijn vrij toegankelijk van 10 tot 18 uur. Het lijstje ziet er als volgt uit:

1. **Rijksstation voor Zeevisserij** (Ankerstraat): vanaf 10 om het uur een geleid bezoek.
2. **Eurhal** (parking vismijn): doorlopende projectie van de film "Het visserijgebeuren op zee" (duur 20 min.)
3. **Bestuursgebouw** van de vismijn (achter de kantine): tentoonstelling "De Oostendse haven vroeger en nu", prenten, herdenkingspenningen, foto's en schilderijen die de visserij belichten. Gids zorgt voor toelichting, o.a. over de art-deco elementen van het gebouw.
4. **Tijseinpost** (uiteinde Oosterstaketsel): gids verstrekt uitleg over de functie en de haventrafiekregeling.
5. **Stedelijke Visserijschool "John Bauwens"** (Mercatorlaan): school met museologische afdeling over visserij en de zee. De werkplaatsen dek en motoren zijn bemand.
6. **Kuststation Oostende Radio**, Radio Maritieme Diensten van de RTT (Peronstraat): vanaf 10 u.15 om het uur geleid bezoek in beperkte groep (max. 18 pers.). Toelichting over economische, commerciële en veiligheidsfunctie van de instelling en demonstraties van radiotelefonie, radiotelegrafie en radiotelex tussen wal en schip.

7. **RMT-Carferry "Reine Astrid"** (ingang station, carferrykaai): bezoek aan boord, passagiersdekken en hutten. Bar en restaurant open.

8. **Loodswezengebouw** (W. Churchillkaai): bezoek aan vernieuwd gebouw met administratieve diensten van het Loodswezen, de technische dienst en de Zeevaartinspektie. Geïntegreerde muurschilderingen van Roger Raveel. Gids ter plaatse.

9. **Noordzee-Aquarium** (Visserskaai): verzameling schelpen, zeevieren, vissen, schaal- en weekdieren, poliepen en anemonen met toelichting van aanwezige gidsen.

10. **Molen van Stene** (Stene-Dorp): tentoonstelling van miniatuurschepen.

Onder leiding van de gidsenkring "Lange Nelle" werden ook twee historische wandelingen uitgestippeld (duur 2 u. 30). De deelnemers aan de wandelingen ontvangen gratis een interessante brochure (26 blz) met tal van informaties over de tien bezienswaardigheden die tijdens de "Open Monumentendag" hun deuren openstellen voor het publiek.

1. **Oostkant haven:** start om 10 en 14 uur aan de ingang van het Rijksstation voor Zeevisserij (Ankerstraat) en eindpunt na bezoek aan Oosterstaketsel (Tijseinpost) aan bestuursgebouw van de vismijn.

2. **Westkant haven:** start om 10 en 14 uur aan de ingang van de Stedelijke Visserijschool "John Bauwens" (Mercatorlaan) en eindpunt op het Westerstaketsel.

Ligt de nadruk van de "Open Monumentendag" in Oostende niet zozeer op musea en historische gebouwen, dan wordt toch ingespeeld op de aloude binding met de zee en visserij.

Paimpol 1991

Driedaags kijk- en luisterfeest van de zee

Het liedjesfestival van Paimpol werd een buitengewoon en onverwacht succes toen men er in 1989 mee begon, en dit was de reden om het dit jaar nog eens, en dit keer nog uitgebreider, over te doen.

En inderdaad, van heinde en ver waren ze gekomen: meer dan 60 000 kijkers en liefhebbers. Zij konden er zich tegoeed doen aan de 150 traditionele zeilschepen die in de haven gemeerd lagen en aan de 40 groepen zangers en muzikanten (samen meer dan 500 man) uit alle hoeken van Europa. Zij zorgden er voor een kleurrijk spektakel op 8 verschillende podia. Langs de kaaien waren er tentoonstellingen en werden er traditionele visschotel opgediend.

Het feest dat op 9 augustus begon, duurde drie volle dagen. Dat Bretagne sterk 'sea-minded' gebleven is kon men op die dagen nog maar eens bevestigd zien. (J.K.)

Wedstrijd

Ter gelegenheid van de Internationale Week van de Landbouw in februari 1992 voor de derde maal de "Prijs van de Minister van Landbouw voor nieuwe technologieën" uitgereikt worden. Het reglement voorziet dan ook zeevisserij-projecten in aanmerking komen voor deze prijs.

De prijs is ingesteld met het doel de wezenlijke innovaties en de toepassing van nieuwe technologieën in de landbouw en in de zeevisserij te stimuleren. Hierbij wordt gestreefd naar een verbetering van de werkvoorwaarden en de rendabiliteit van het zeevisserijberoep, en dit door het gepast en bedrijfseconomisch verantwoord toepassen van nieuwe technieken.

De prijs is een geldsom van 100 000 fr. De kandidaturen dienen vòòr 1 oktober 1991 onder aangetekende omslag te worden gestuurd aan:

P.C. van de Prijs van de Minister
p.a Dienst voor Landbouwtechniek
Office Tower -13e verdieping
Bolwerklaan 21
1210 BRUSSEL

Een exemplaar van het reglement en van het inschrijvingsformulier zijn te bekomen op de dienst voor de Zeevisserij, Vrijhavenstraat 5 te 8400 Oostende- tel. 059 / 50 89 66, fax: 059. 80 76 93;

nieuw
adres

DELTA FLEX

Noordhinderstraat 2, 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

Persoonlijk?

Kent gij Jan de Mosselman?



Linksboven: krombekmossel, rechtsboven: paardemossel, linksonder: Bretoense bouchotmossel en rechtsonder: Canadese jumbomossel. (foto gw)

Voor de oorlog, toen er nog veel straatventers waren, was er één bij die me erg fascineerde. Het was een lange zwartharige man met forse wenkbrauwen. Voor zover ik me nog herinner droeg hij een blauwe kiel. Hij riep niet zoals Melanie, het viswif "Ger-noase sie..." of zoals boer van Treze's, de voddenman "Slunsen en bènen, zoek ze moar uut!" Neen hij had in zijn rechterhand een ratel, die hij bijna voortdurend rondzwierde. Het ratelgeluid klonk akelig in de toen nog stille straat. Wat die man verkocht kon je zo maar niet zien want er lag steeds een natte jutezak op zijn koopwaar. De naam van de man heb ik nooit geweten, maar moeder betitelde hem kortweg met "Philipinne-mussel"

VALCKE INDUSTRIES

N.V.



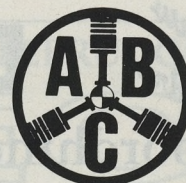
Studie, ontwerp, fabricatie en installatie van dieselgedreven stroomaggregaten voor Marine en Industrie. Dieselgedreven & elektrische pompgroepen voor Industrie, brandbeveiliging en Marine. Total-Energie aggregaten voor plantkwekerijen, Sierteelt en Gebouwen. Volledige Elektrische en Elektronische stuursystemen, schakelkasten en vermogenborden voor Marine en Industrie. Scheepsvoortstuwingsmotoren, Keerkoppelingen, Schroefassen en Propellers. Verhuring van stroomaggregaten.



MERCEDES - BENZ

mtu

VW



Dieselmotoren
voor Marine & Industrie

VICTORIALAAN 3 B - 8400 OOSTENDE

TEL.: (059)321814

FAX: (059)321135

Moeder kocht nooit mossels, want daarvan kon je een "musselkop" krijgen. Ik wist toen nog niet wat dat betekende maar later heb ik geweten dat mijn moeder allergisch was voor mossels.

Tijdens en na de oorlog heb ik de mosselman nooit meer gezien. Maar op witte donderdag kwam zijn beeld me telkens voor ogen toen de misdienaar in de kerk al even akelig deed met een ratel. Lang heb ik gedacht dat de duivelachtige mosselman exotische mossels verkocht want in de aardrijkskundeles op school had ik geleerd dat de Philippijnen een eilandengroep was in de Stille Oceaan; In mijn studententijd, tijdens een fietstocht met kameraden naar Zeeuws Vlaanderen heb ik het dorp Philippine ontdekt en daar voor het eerst van de fameuze lekkere mossels gegeten en o wonder... ik kreeg geen "musselkop". Ik heb dan wel stiekem gekeken of ik ook geen ratel zag in dat restaurant.

Mossels zijn vandaag een soort luxe-artikel geworden. De vraag is enorm groot en als we de kenners mogen geloven ziet de toekomst in de mosselcultuur er niet schitterend uit. De mosselprijs is dit jaar de hoogte ingegaan. Nooit waren ze zo duur en toch worden ze flink verkocht.

We zijn verwend aan de Zeeuwse mossel en zijn fijne smaak en alle andere mosselsoorten zijn maar erzats. Toch tracht men de pil te vergulden. Men is vorige maand zelfs zover gegaan om te beweren dat paardemossels, gevangen in de centrale Noordzee, verdwaalde Zeeuwse mossels waren die in volle zee veel groter worden. Zelfs op TV heeft men die kwakkel verspreid.

Paardemossels

Dat er soorten mossels zijn begint bij Jan Publiek ook langzaam door te dringen. Een paar jaar geleden werd de naam jumbomossel gelanceerd om de

grote gesectioneerde exemplaren aan te duiden. Sommige handelaars specificeren al volgens grootte en prijsklasse een vijftal soorten: standaard, extra, super, imperial en jumbo. De schelp van de normale Zeeuwse mossel is gemiddeld 5 à 6 cm groot terwijl de jumbo tot boven de 7 tot 10 cm moet zijn. Grote mossels zijn er niet zoveel meer en de aanvoer van jumbo's wordt gekompenseerd door Canadese mossels. Ook tijdens de periode dat er geen Zeeuwse mossels te krijgen waren hadden sommige restaurants mossels op hun menu. Maar dat waren er van Duitsland of Spanje of Bretagne.

Een grote mosselschelp geeft nog niet altijd een grote mossel of zoals het spreekwoord zegt "Veel geblaas en weinig wol" en dat is dikwijls van toepassing bij Duitse mossels.

In Europa worden twee mosselsoorten aangetroffen die ook gekweekt worden: de Hollandse mossel of *Mytilus edulis* en de Mediterrane mossel of *Mytilus galloprovincialis*, ook nog krombekmossel

Mytilus edulis heeft een Noord-Atlantisch verspreidingsgebied van de oostkusten van de U.S.A. en Canada tot de kusten van de Noordkaap tot Spanje met inbegrip van de Ierse Zee.

Mytilus galloprovincialis is zuidelijker verspreid van de Zwarte Zee, de Middellandse Zee, de kust van Portugal en Spanje tot de zuidwestkust van Frankrijk. De krombekmossel komt in kleine mate ook levend voor op onze kust voor De Panne en op de Kwintebank;

Wat nu de paardemossel betreft; dat is een totaal andere soort met de wetenschappelijke naam *Modilus modiolus* (L.1758). Deze mosselsoort, waarvan exemplaren tot 23 cm groot worden heeft een grote verspreiding in de noordelijke hemisfeer van de golf van Onega in de Witte Zee tot IJsland, de

Ierse Zee en de golf van Biskaje, langs de oostkust van Noord-Amerika van Labrador tot Carolina en in de Pacific van de Beringzee tot Japan en Californië, maar telkens tamelijk plaatselijk. Door onze vissers wordt de paardemossel gevangen op noordelijke visgronden zoals de Doggersbank, de Fladen, de Vikingbank. In de zuidoosthoek van het eiland Man is er een paardemosselbank bekend van 5 mijl lang variërend van 1/4 mijl tot 3 mijl breed bij een diepte van 30 tot 60 meter.

Paardemossels leven meestal op zandbanken en klitten aan elkaar met de bussusdraden. Ook komen ze voor in rotspoelen en in suikerwiervelden zelfs tot op diepten van 150 meter. Het vlees is donker oranjeachtig en tamelijk taai en kan natuurlijk de malse Zeeuwse mossel niet evenaren.

Paardemossels worden ook aangebracht door Noorse vissers. In Noorwegen worden ze gerookt. Onlangs vernam ik van het Marine Instituut van Reykjavik dat men bezig is in een proefstadium afhankelijk van plaatselijke marktsituaties ook de paardemossel aan te voeren. De proef die de 0.333 deed om 60 kg paardemossels op de markt te brengen te Zeebrugge is wel lovenswaardig. Maar als we in de pers lezen dat reder Beernaert er 19 fr het kilogram voor kreeg en die dan verder verkocht werden door de handelaar aan 190 fr het kilogram (de jumboprijs) is onze moedige visser niet erg beloond geweest voor zijn initiatief. Wat er ook van zij, misschien is er hier toch door de 0.333 pionierswerk verricht en verdient schipper Patrick Vandenberghe een pluim. Kan de paardemossel een bijvangst worden voor onze vissers van de noordelijke Noordzee? Reyckjavik doet proeven. En ons proefstation? .

R. Coelus

C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

DE ZAAK LANGS DE BELGISCHE KUST WAAR DE VISSERIJ TERECHT KAN
VOOR HUN SANITAIRE EN VERWARMINGSPROBLEMEN.

VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:

Fortstraat 27, OOSTENDE
Bruggelaan 12, BREDENE

☎ (059) 32 31 80

Portret van een merkwaardige zeereis

OP DE GROTE VLAKTE hebben de oude instituten afgedaan, maar er blijven mensen — grilliger dan de kompasnaald — varen, mensen die zich voeden aan die levensdrang die oproept tot zelfoverstijging.

De Belgische Reddingsboot Nr1, thuishaven Zeebrugge, zet koers naar het Rendez-vous der Prominenten in Oslo, met een vaart van 25 knopen. Nooit kan men zeggen of de zee een riant paradijs zal zijn dan wel een koppige tegenstrever, maar een lange trip steekt, als de doos van Pandora, vol verrassingen. Het vaartuigje, een bromvlieg onder de vogels, loopt in 9,5 uur van Lauwersoog naar Cuxhaven, noordwest 5 stoot haar niet: de bemanning inkasseert. De eerste opdracht is veilig aante komen, en onbeschadigd. Kaartwerk blijkt tijdens de trajecten onmogelijk, alles dient vooraf vastgelegd, de navigatie is een uitdaging, visueel van vuur tot vuur, met de waypoints en hun verbinding in 't geheugen. Van Cuxhaven tot Kopenhagen in 24 uur, non-stop, van boei tot boei, zuivere zichtnavigatie met variabele wind, kracht één. Echte kustvaart. R.1 vaart haar naam in een spiegelende zee. Vuren duiken, knipogen, pinken lankmoedig, energiek, traag, vlug, groen, rood, wit. Femmarbelt lightvessel, Falsterborev - waarvan een kopie in de haven van Nieuwpoort - lichtstralen vallen in lange banen over de glimmende vlakte. Komfort biedt R.1 niet, het is een kustreddingsboot, zonder meer, maar ze vaart op de beste brandstof: de wil om te slagen.

Kopenhagen - Skagen in een ruk van 12 uur, mist en goed zicht, er zit van alles in de trip. Skagen met haar zestig km stranden en het raakpunt Kattgat/Skagerrak, haar onvoorstelbare stromingen, haar verzamelingen uit schipbreuken, het huis van de arme visser en het visserijmuseum met "Thing and Tales". Daar leer je dat je enkel droog blijft als je niet in de regen loopt! Antenne en shipmate hebben het pleit tegen de ruwe tegen-speler verloren, water en wind samen waren hen de baas. Met noord-noordoost 5 en hevig stampende

boot Horten aangelopen R.1 onzinkbaar, zelfoprichtend, inkasseert de hevigste klappen: haar uitrusting betaalt het gelag, uitlaatklep stuurboord verdween evenals een stuk berghout. Maar zij is, onder haar Belgische vlag, aanwezig op de officiële opening van de "XVle International Lifeboat Conference" Noblesse oblige.

Honderd jaar reddingswezen in Noorwegen. De fjorden zijn bladstil als de 32 lifeboten in parade varen; zij hebben een bijzondere verhouding met de zee. Australië, Bermuda, China, Japan, Nederland, Antillen, Nieuw Zeeland, Polen, Zuid-Afrika, U.S.A. en USSR, naast vele andere landen, praten over reddingsboten, materialen en uitrustingen, zoeken naar schepen in nood en haar redding, trainen van bemanningen

King Harald en Queen Sonja sloten het bal der prominenten. De terugreis langs de alternatieve route Oslo-Sealey in 13 uur met westnoordwest en noordnoordoost 4 en de dag daarop Sealey-Thyboron aan de Noordzee, doorheen de Lymfjorden van ton tot ton en met het dieplood.

Thyboron - Helgoland is de Grote Uitdaging, de onvoelbare trilling. De Noordzee trekt allengs haar rouwkleed aan en weerkaatst onberekenbare afgronden, een wereld van wreedheid en lijden. Golven steken hun koppen boven de verschansing, dreigend, spottend. De boot zakt weg achteruit, keert weer, de zee schijnt aan haar hek te trekken. Brekers lopen over dek, kantelen over het stuurhuis. De storm dreunt onverbiddelijk tegen kiel en berghouten, raakt de mensen in hun botten.

In de kleine ruimte een houding zoeken die de spieren ontspant is een utopie, wie fysiek en mentaal niet fit is delft onvoorwaardelijk het onderspit R.1 is een ambitieuze 'achiever'.

De kampioenen van de zee, 'diehards', leven zo dicht dat ze van mekaar warmte genieten maar niet ver genoeg om elkanders stekels niet te voelen. De 'human element' loopt achter op de techniek. Windkracht zeven is teveel, 1900 revs, 1500 revs, de boot loopt nog 10 knopen. Men zit, hangt, zit schrap, het lichaam wordt gebrutaliseerd, een duf hoofd en zure benen... Het wordt een lijfstraf. De deining klimt naar dreigende hoogten, aan deze wetten valt niet te tornen.

Het gevaar is niet zozeer de hoogte van de golven maar de geringe afstand die ze scheidt, samen bouwen ze de breker van het jaar. De zee kent geen genade, hier sterft men zonder hoogmoed, krijgt men de smaak van de eeuwigheid. Men kan beter de tijd bij het wettig wijf laten voorbijvloeien. Er is niets anders te horen dan de storm, de planning ligt overhoop, de natuur is heftig als de misdaad en ze laat geen bewijzen achter. Hier geldt geen schone schijn, geen pretentie. Koel fatalisme of weten wat. Helgoland valt niet te halen, de haven van List aanlopen op het eiland Sylt, het eiland waar 's zomers, hupse nimfen als dauwdruppels op tepeloorntjes gezeten overgeleverd zijn aan de eindeloze deining. Is zeemanschap niet de kunst een schip te behandelen onder elke weersomstandigheid, getij en andere invloeden die de beweging of de veiligheid beïnvloeden? De schaduw van de dood profileert zich aan alle wendingen van het avontuur. De zee is wit, de chaos compleet. List is de veiligheid, het leven. Vier dagen bijliggen op het eiland waarvan de rustige landman stelt dat het een reis waard is. De Duitse bocht, de witte zee, deinen niet in een geur van heiligheid bij de zeelui.

Dan wordt List - Borkum in 12 uur afgevaren ondanks stormwarschuwing. Een oproep tot zelfoverstijging. Nog even bijliggen in Borkum en de laatste etappe Borkum-Zeebrugge wordt in 14.30 afgelegd. Er zijn 'leadership abilities' nodig om de kookpot van de duivel te doorkruisen, de zee is meer geslepen, harder en geheimzinniger dan het beeld dat we van haar hebben.

Verhaeren zou gezegd hebben:
*de port en port
ils ont gravi, a travers pluies et vents,
les monts,
des audaces et des vertiges*

LIN

Nota: de tocht met de kustreddingsboot werd uitgevoerd onder het gezag van kapitein J.M.R. D'Hondt, nautisch dienstchef van het loodswezen en hoofd van de reddingsdienst aldaar, bijstaan door kwartiermeester Verlinden R. en motorist Steyaert D. van 25/5/91 tot 31/5/91 en van 8/6/91 tot 17/6/91

zee & liefde in het volkslied [2]

VORIGE MAAND BEGONNEN we een nieuwe rubriek in HVB. Jef Klausing ging zoeken in oude dozen en vond een hele stapel liedjes die de liefde bezongen; de liefde van en voor de zeeman.

In de eerste aflevering had hij het over de liefde van de meisjes voor de jongens van de maalboten ('t Is een malegast, pak hem vast!), maar dat is allemaal maar klein bier, want de matrozen van de mailboten zijn nooit lang weg van huis: een overtocht van Oostende naar Dover en terug.

Het is heel wat anders dan hetgeen de liefjes moesten 'afzien' die op hun zeeman moesten wachten die langer weg was van huis en waarvan het bestaan, en hieronder verstaan we dan zowel de inkomsten als het leven, onzeker was. Hier moeten we dan nog onderscheid maken tussen de vissers die voor een paar weken op visvangst zijn en nooit aan land komen en de zeelieden van de koopvaardij of de passagiersschepen die wel af en toe een haven aandoen.

Uit de liederen die ik heb kunnen optekenen in dit verband is de liefde bij de meisjes van de zeelieden standvastiger geweest dan bij de gehuwde zeemannenvrouwen.

Voor de vrouwen die hun man op zee verloren hadden bestonden er, althans volgens de liederen, slechts twee uitwegen: ofwel van armoede met geheel de kroost in zee springen, ofwel, wat aangener moet geweest zijn: hertrouwen.

De liefjes van zeelieden en dan vooral deze van de vissers hielden het veel langer uit, sommige wel vijftig jaar aan een stuk als we de verzenmakers tenminste mogen geloven...

Over de mannen hoefde er nauwelijks gesproken te worden: zolang ze aan boord van hun schip bleven kon er niets gebeuren, behalve dan in een paar zeldzame gevallen dat "loze meisjes", die zich verkleedden, zich lieten aanmonsteren om toch bij hun lief te zijn. Maar als het bedrog ontdekt werd, was het toch de kapitein die het "monopolie" van het vrouwelijke-matrozen-geselschap voor zich opeiste, wat hem als "meester naast God

aan boord" wel toekwam. Jaap Kolkman, die de eerste reis van de Nederlandse walvisvaarder, de Willem Barendsz" in 1946/1947 naar de Zuidpool meegemaakt heeft wist te vertellen dat een der meevarenden een vers geschreven had dat hij opgedragen had aan zijn vrouw en waarin zijn schrijnend heimwee naar huis als volgt was weergegeven:

*Mens, als ik aan het stuurroer sta,
En staar naar verre kusten,
Dan denk ik aan uw zoet gelaat
En smacht naar warme "busten"!*

Jan Greshoff haalde in zijn "De Gulden Winckel" een gelijkaardig gedicht aan over het heimwee van de zeeman naar zijn liefje.

*O schoon engelien,
O bron van al mijn smarten
Weet dat ik u bemin,
En dat met heel mijn harten.*

*En staan ik op de brug,
En tuur ik het kompas,
Dan zweeft gij, engelien,
Gestadig acht 't glas.*

*En lig ik in mijn kooi,
Om mijn wat uit te rusten,
Dan denk ik: schoon en mooi
Zijn uwe busten.*

Maar men hoorde ook andere poëzie aan boord. Zo kreeg ik een versje dat ondertekend was "Barre of H.B., zeeman aan boord van de Rode Vloot Fleetwood" Dit was een Oostendse visser aan boord van een der vaartuigen van de "Oostendse Rederij", die gedurende de laatste oorlog naar Engeland was gevlucht en van uit Fleetwood de visserij verder bedreef. In dit vers worden de gevoelens van een zeeman, wanneer hij op zee is, op een andere manier weergegeven:

*'t Is tijd om te varen,
Wij gaan weer naar zee,
Daar hoort men niet zagen,
Want 't wijf mag niet mee.*

*'t Is altijd hetzelfde
Over dien vuilen drank!
Wel vrouw, nu is 't water
Voor drie weken lang!*

Anders was het gesteld met de zeelieden die op de koopvaardij of de passagiersschepen voeren. Die komen ergens aan land en alhoewel de 'jongman' bij het afscheid zwoer dat hij zal

terugkeren en trouwen, weet hij wel wat al gevaren de eenzame meisjes ondergaan en waarschuwt hij zijn liefje bij het afscheid:

*Al zijn wij op verre kusten,
Wij hebben daarom geen verdriet
Laaét dan geen ander bij u rusten
Ach, zoetelief, vergeet ons niet.*

Maar het meisje vermaande hem ook om "braaf" te blijven op die verre kusten. In een gezongen brief verzekerde ze haar zeeman van haar trouw:

*O was gij hier, o was gij hier
Zonder u heb ik geen plezier
Ach vriend, 'k min u zo teer,
Keer toch spoedig weer.*

Maar ze kent ook de zeelieden en voegt er aan toe:

*Of wordt gij soms geliefkoosd
door een meisje in de Oost?*

Ondanks alle vermaningen bij het afscheid bleven de meisjes ongerust, ze zwoeren wel eeuwige trouw, maar verlangden hiervoor een tegenprestatie:

*Ik zal u steeds onderhouden
En ik vertrouw daarbij
Dat gij geen zwarte meisjes
Zult minnen boven mij.*

Maar wat het meisje vreest bij het vertrek gebeurt toch af en toe wel eens. Tot wat de vrouwen in staat zijn en al niet doen om hun man terug te winnen en wat de gevolgen zijn vernemen wij in het "Historie-Liedeken van de MOORIN tot spiegel voor alle getrouwde"

Een zeeman uit Amsterdam komt aan land in Marokko en wordt er verliefd op een mooie inlandse vrouw. Ondanks het feit dat hij reeds gehuwd is en een kind heeft in zijn thuishaven, blijft hij bij haar en verwekt zelfs twee kinderen bij de Marokkaanse.

Als zijn wettige vrouw dit verneemt, vertrekt ze, gekleed als man naar Marokko en komt in dienst van haar echtgenoot en zijn bijzit. Op die manier slaagt ze er in haar man terug te winnen en met hem te vluchten.

De "Moorin", in wanhoop om haar verlies, doodt haar twee kinderen, snijdt de lijkjes in stukken en springt er mee in zee.

Neen, het gaat er niet steeds even gemakkelijk aan toe in dit aardse tranendal.

(Vervolgt)

Jef Klausing

kalender

SEPTEMBER

- 3-8 "Hiswa", internationale watersportbeurs in Amsterdam (NI.)
- 1-3 Visserijdagen in Wieringen (NI)
- 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.)
- 13-14 "Fishing Co-Operatives Exhibition" in Anstruther-Fife (Schotl.)
- 15 "Oostende Maritiem": Open Monumentendag in Oostende
- 17-20 "Transcaldia", maritieme beurs in Antwerpen (Bouwcentrum)

OKTOBER

- 4-5 "Fishwest 91", visserijbeurs in Westpoint - Exeter (GB)
- 6-9 "International Seafood Conference" in Luxemburg
- 12-17 "Anuga 91", World Food Market, Koln Messe in Keulen (D)

NOVEMBER

- 4-5 "Satnav Seminar - NAV 91", internationale konferentie en tentoonstelling over satellietnavigatie Londen
- 7-11 "Atlantic Fishing '91", visserijbeurs in Matosinos (Portugal)

Vijf Britse vissers omgekomen bij mysterieus ongeval met BM.22

De Eurokotter BM.22 Ocean Hound uit Brixham was sinds enkele maanden een regelmatige klant in Zeebrugge. Het vaartuig met vijf opvarenden is vergaan in het oostelijk deel van het druk bevaren Engels Kanaal. Het lichaam van één bemanningslid werd intussen geborgen. Over de omstandigheden van het ongeval tast men nog in het duister.

De BM.22 (21,4 m.) was zondag 11 augustus in de vroege morgen uit Zeebrugge vertrokken richting visgronden voor Ramsgate. Even voor 8 uur ontving Dover Coastguard een noodsignaal van het *emergency release beacon*-satelietalarm. Nadien werd niets meer gehoord. Toen de Dover Coastguard een reddingsoperatie op gang bracht met o.a. een Seaking uit Koksijde werd het lichaam van de 53-jarige Keith Curtiss gevonden. Vanschipper Alan Nicholson (37) en zijn zoon James (17) uit Paignton, Curtiss stiefzoon Mark Davies (26) en Andrew Nash (30) uit Bixham werd geen spoor gevonden. Naar de oorzaak van de ramp kan men voorlopig alleen maar gissen. Onderzoek van de video- en audiobanden met de scheepvaartbewegingen in het gebied gaven geen zekerheid over een aanvaring, alhoewel die mogelijkheid blijft bestaan. Een aanvaring met een geëxplodeerd oorlogstuig behoort eveneens tot de mogelijkheden. Vast staat dat er op het ogenblik van het ongeval dichte mistbanken in het gebied aanwezig waren.

Intussen werd een nieuw wrak gevonden op de positie waar de BM.22 vermoedelijk gezonken is, (51°18.8' N en 1°48.5' O, nabij het lichtschip Falls) maar positieve identifikatie was nog niet mogelijk. Navy-duikers stelden

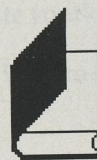
een onderzoek in, maar de omstandigheden op een diepte van 120 ft maakten een onderzoek van het wrak onmogelijk. De Marine Accident Investigation Branch wacht op het geschikte moment om meer aan de weet te komen. De aanwezigheid van drijvende brokstukken en een olievlek versterken de indruk dat het zeer waarschijnlijk om de lokatie van het ongeval gaat.

De BM.22 werd in 1984 in Nederland gebouwd en in 1989 naar Engeland vervoerd.

De dood van de vijf vissers brengt het aantal slachtoffers op zee uit het zuiden en zuidwesten van Engeland voor dit jaar op 26. De verslagenheid in de thuishaven was groot. Ten teken van rouw werden de opendeurdagen die de volgende week in de visveiling van Brixham plaats zouden grijpen afgelast. (gw)

Volksgeloof in de visserij

Begin november verschijnt van de hand van Pierre Hovaert, directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij, een boek dat handelt over het volksgeloof in de zeevisserij. Pierre Hovaert geldt als een specialist terzake, die reeds vele voordrachten over het onderwerp hield. De opbrengst van het boek zou integraal ten goede komen aan het Koninklijk Werk Ibis.



Kuwait Petroleum (Belgium)



★ Marine en Industriële Oliën en Vetten

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

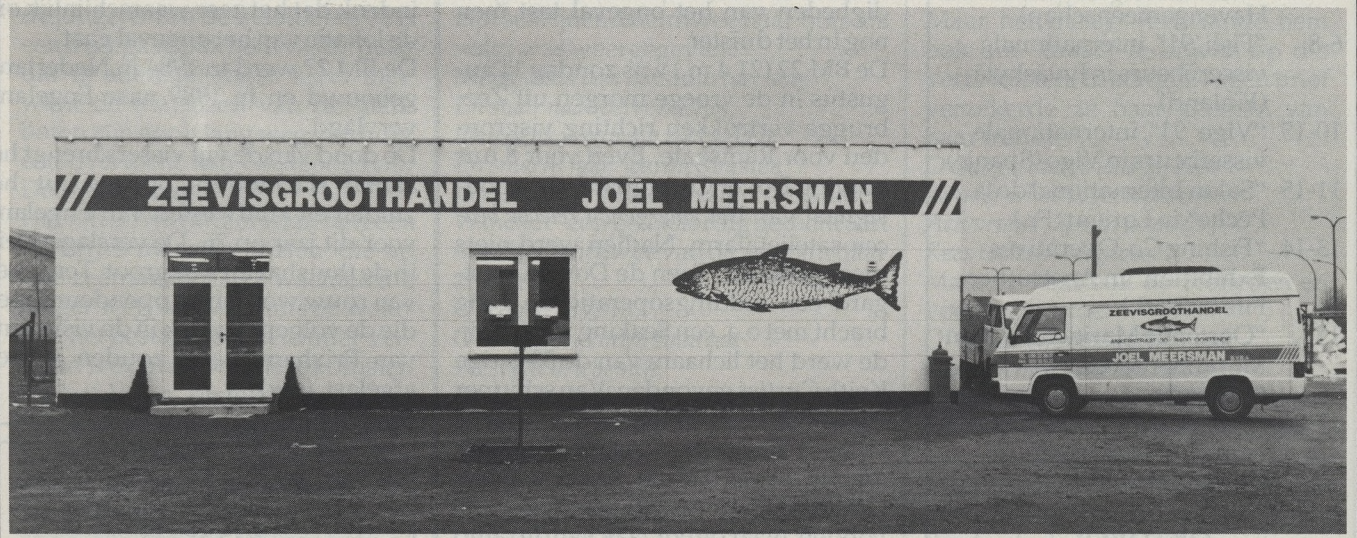
STATIONSPLEIN 4, INDUSTRIEPARK „TEN BRIELE”, 8000 BRUGGE - TEL. (050) 38 37 58 - 86

Zeevisgroothandel

bvba Joël Meersman

Ankerstraat 30, 8400 Oostende

tel: 059 / 32 39 37 — fax: 059 / 32 53 22



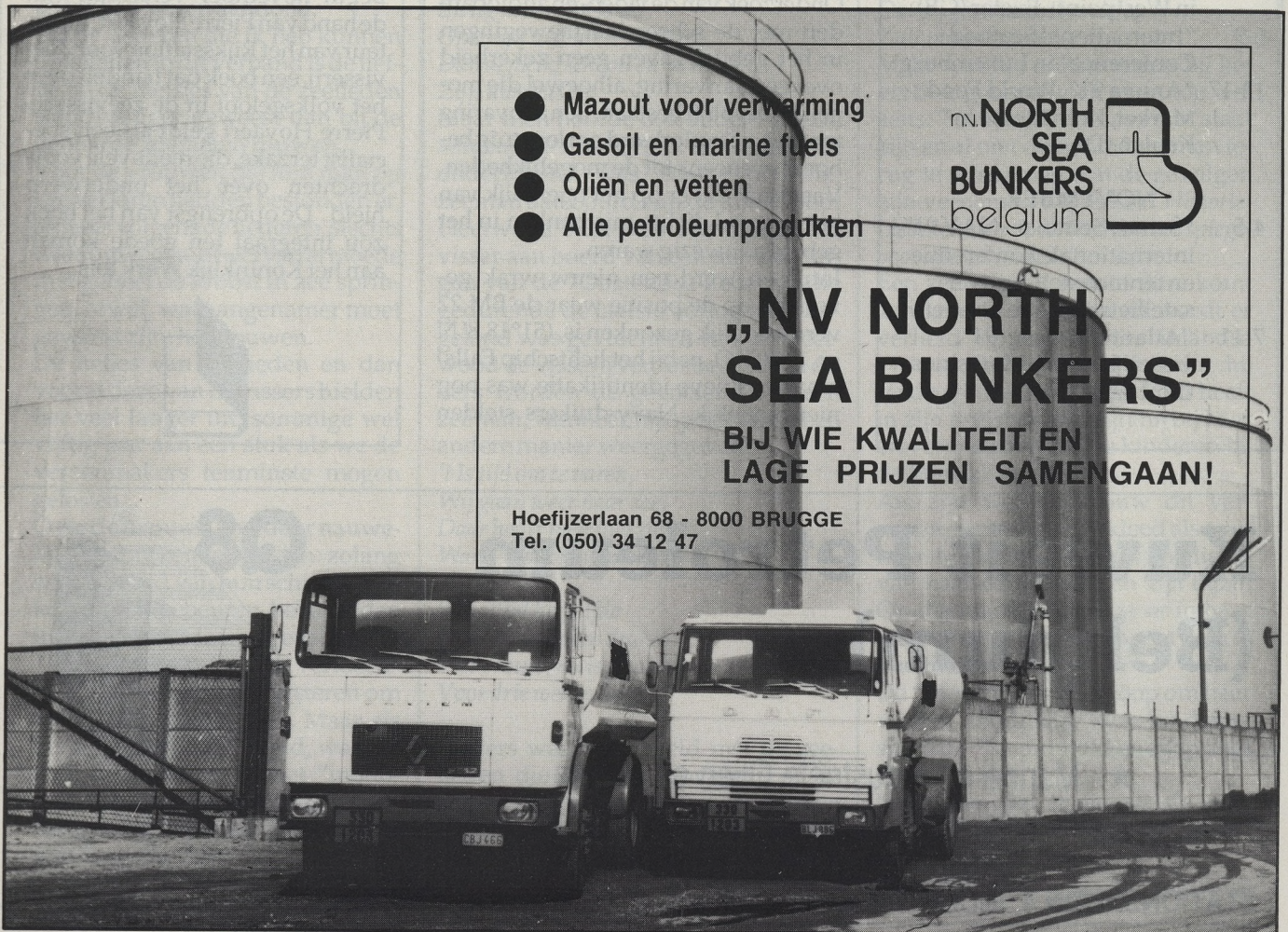
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumprodukten

n.v. NORTH
SEA
BUNKERS
belgium 

„NV NORTH
SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

Hoefijzerlaan 68 - 8000 BRUGGE
Tel. (050) 34 12 47



Heist, waar gebrekkige vrouwen genezen worden!

HET HUIDIGE VISSERSkapelletje van Heist is nog niet zo oud. Het eerste kapelletje werd gebouwd in opdracht van reder Cornelius Bassens in 1854. In de kapel werd een "klein schoon standbeeld van Onze Lieve Vrouw" geplaatst dat door de bouwheer geschonken werd. Dit kapelletje was evenwel geen lang leven beschoren.

In 1868, dus amper twaalf jaar na het bouwen, werd het afgebroken om plaats te maken voor de spoorweg Brugge-Heist. Het beeldje kwam terecht bij Pieter De Groot-Vankerschaver die Cornelius Bassens was opgevolgd..

In 1892 kwam er opnieuw beweging in de geschiedenis van de Heistse visserskapel. Pastoor Plaetevoet mocht 270 frank ontvangen van de familie De Groot; de som die destijds uitgekeerd was voor de onteigening. De opbrengst van een omhaling bij "reeders en visschers" leverde 750 frank op. De pastoor kreeg de grond waar de kapel gebouwd zou worden. Dit was een schenking van de naamloze maatschappij der duinen. Hetzelfde jaar nog werd de kapel gebouwd. Uiteindelijk kostprijs: 3500 frank. Het beeldje dat intussen aan de kloosterzusters ter bewaring en vereering was gegeven werd opnieuw in de kapel geplaatst.

Dank zij de tussenkomst van O.L.Vrouw van het visserskapelletje van Heist zou er, zo werd er verteld, een gebrekkige vrouw genezen zijn. Toch wordt het beeld niet als miraculeus aanschouwd. In de kapel hangen diverse "ex-voto's": scheepsmodellen en een marmeren votiefplaat. Ook foto's van verdronken vissers en zeelui zijn er opgehangen.

Als we in het boekje "Heist aan Zee en zijn verleden" delijst schipbreuken overzien dan moet het ons geenszins verwonderen dat er te Heist behoefte werd gevoeld om een eigen kapel te hebben. In het kapelletje werd reeds menig gebed gepreveld en werden reeds heel wat gunsten afgesmeekt. Vooral in tijden van storm werd de kapel druk bezocht.

In zijn werk somt J.Nollet maar liefst 22 schipbreuken op die zich

afspeelden tussen 1829 en 1896. Het betreft hier geen vissersvaartuigen doch handelsvaartuigen van diverse landen zoals Amerika, Noorwegen, Engeland, België, Nederland, Frankrijk. Over de oorzaken van de rampen schrijft J. Nollet het volgende:

"Zohaast een Noordwestersche storm opkwam (die zeker als de gevaarlijkste



aanzien worden op de Belgische kust) leden vele zeilschepen schipbreuk, zoveel te meer daar de zandbanken dan van geene boeien voorzien waren, zoals nu; er waren dan ook geene schepen voorzien van vuurbakens, alsook geene vuurtorens."

Uiteraard bleven ook de Heistse vissers niet van rampen gespaard. J.Nollet maakt melding van twintig ongevallen met in totaal negenentwintig slachtoffers. De meeste opgegeven ongevallen situeren zich in de tweede helft van de 19de eeuw toen de Heistse vloot gemiddeld uit 140 vissers bestond.

En dat heter op zeer ruigen benauwend kon aan toe gaan bewijzen volgende fragmenten:

"In 1883 (6 maart) werd de schuit van den stuurman Jan Verbeke, reder Charles Deckers omvergeslagen; 4 mannen kwamen om, namentlijk;

Jan Verbeke-Neyts, stuurman, oud 45 jaar, Sebastiaan Vantorre-Vandamme, oud 58 jaar, Constant Vantorre zijn zoon oud 25

jaar; Ludovicus Vlietinck, 20 jaar jongman. De vijfde, Pieter Dewaele, had zich in de schuit vastgebonden; zij kwam aan met de kiel omhoog niet verre van de plaats, waar nu de zeehaven is. Dewaele begon te kloppen en gerucht te maken in de schuit; personen die de schuit hadden zien aankomen, hoorden dit gerucht; zij haalden alaam en begonnen aanstonds te kappen tot dat zij er in gelukten eene opening in de schuit te krijgen en alzoo Dewaele uit zijne neteligen toestand te verlossen, waarin hij gezeten had van acht ure 's morgens tot twee uren 's namiddags."

"1906 -Op 29 Juni, om 2 uren namiddag, kwam er een onverwachtsche vliegende storm op. De schuiten vluchtten, de eene langs hier, de andere langs daar. De schuit van den stuurman Constant Couwyzer werd omvergeslagen. Gansch de bemanning kwam om. Het lijk van Pieter Wtterwulgh-Couwyzer, oud 36 jaar, vader van 4 minderjarige kinderen werd eenige dagen nadien opgevischt aan de Wielingen. Het lijk van Theofiel Depaepe, jongman, 23 jaar kwam aangespoeld te Clemskerke. Het lijk van den laver Constant Dewaele, oud 12 jaar, kwam aangespoeld te Wenduynne. De schuit werd te Oostende door eenen sleeper binnengesleept en later nar Heyst teruggehaald. Het lijk van den stuurman, ook vader van 4 minderjarige kinderen, was in de schuit vastgebonden."

En weer werd wellicht in het kapelletje lucht gegeven aan verdriet of werd er gesmeekt en gebeden om verder onheil te voorkomen.

Willem Lanzweert.

Bronnen:-Heyst-aan-Zee en zijn verleden, J.Nollet, 1909 heruitgegeven door Heyst-leeft; mei 1982.

-Gedenkboek 250 jaar Visserskapel; uitgave Org.kom. 250 jaar Visserskapel O.L.V.-ter-Duinen; 1986/1 bijdrage: Vissersdevotie op de Vlaamse kust; Walter Debrock.

-Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen, Gaston en Roland Desnerck, deel I, 1974.

Yerseke feest niet

Het traditionele mossel-feest dat ieder jaar tienduizenden naar Yerseke lokte voor de gratis mosselbedeling, ging dit jaar niet door. De reden voor de afgelasting valt niet ver te zoeken. De vele tonnen schelpdieren die ieder jaar gratis aan het publiek worden aangeboden waren immers niet beschikbaar. Ook de vlootshow die op 17 augustus zou worden gehouden is afgeblazen omdat er volgens de vissers in de huidige omstandigheden niets te vieren valt. Ook voor volgend jaar zijn de vooruitzichten somber. Verwacht wordt dat er in '92 nog minder mosselen zullen zijn dan dit jaar en dat de mosseldagen dan evenmin doorgang zullen vinden.

Werven houden stand

Volgens het jaarverslag van de Vereniging Nederlandse Scheepsbouw Industrie (VNSI) werd de nieuwbouw van visserij-schepen onbetwistbaar afgeremd door de beperkende EG-maatregelen. Deze politiek vertaalde zich in een verminderde binnenlandse

vraag. Toch hebben de Nederlandse scheepswerven voor vissersvaartuigen vorig jaar hun productie op peil kunnen houden door meer te exporteren naar landen buiten de Europese Gemeenschap, door het aantrekken van andersoortig werk en de bouw van andere scheepstypen.

Urker vissers zwaar beboet

De rechtbank van Zwolle veroor-

deelde twintig Urker vissers tot boetes van in totaal tweehonderdduizend gulden (3,6 miljoen B. fr.). De vissers werden schuldig bevonden aan overbevissing, illegaal aanlandingen, logboekvervalsing, overschrijding van de zeedagenregeling en het bedrijven van de visserij met te kleine mazen. De politierechter past elk jaar een verdubbeling van de boetebedragen toe. De boete stemt overeen met 66 procent van de brutoopbrengst van de in '89 in beslag genomen vis. In '88 was dat 33 procent en het jaar ervoor 15 procent.

CREVITS Louis & Zonen B.V.B.A.

Import - Export

Allerlei kettingen en kettingmatten

Ankers

Herbruikbare materialen

Visserijbenodigheden

Rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggeaan 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

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

Smederij

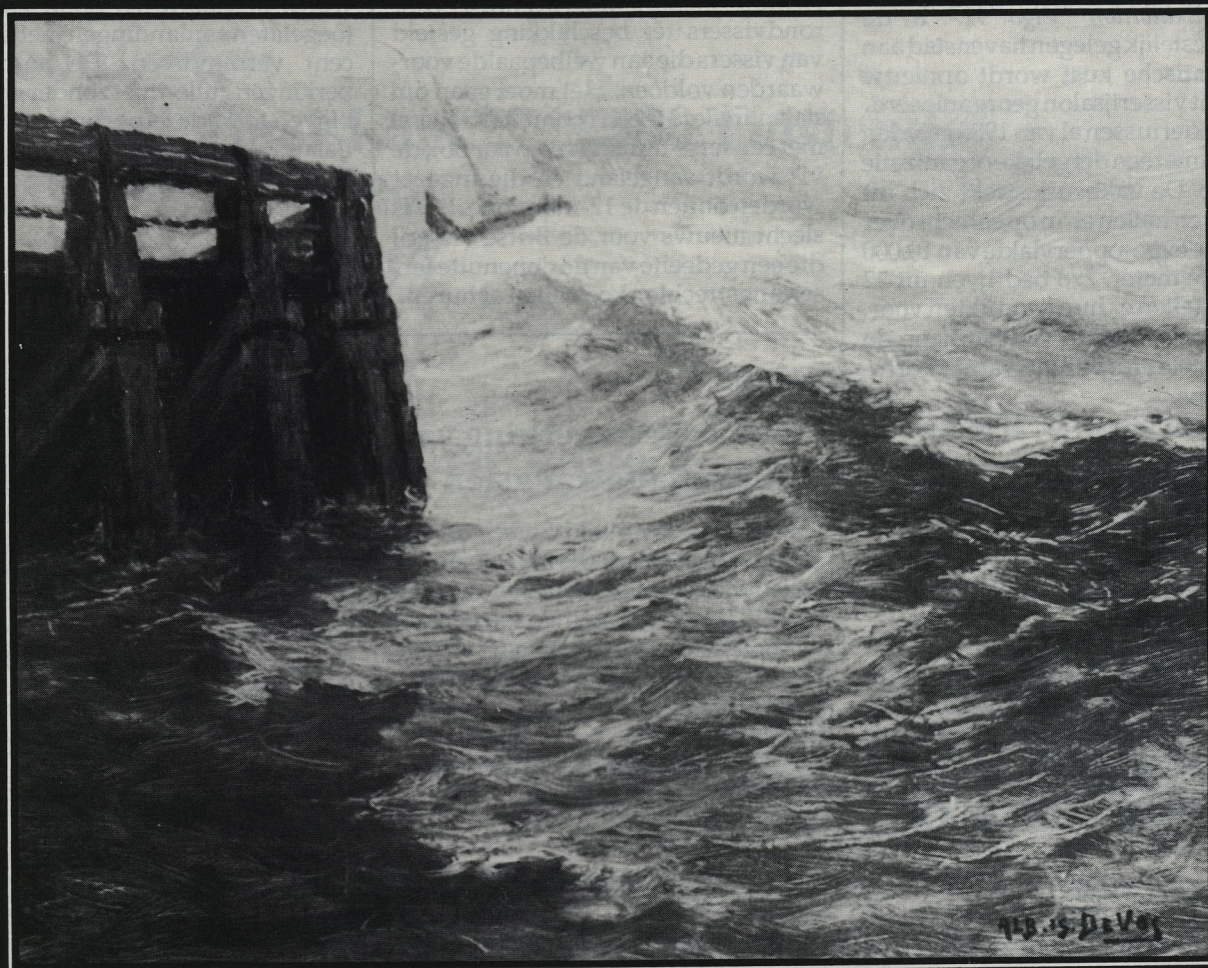
Jules St. Martin

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

Albert De Vos



Staketsel bij woeste zee, Oostende Antiek Amfora

DE OPMERKELIJK HOGE frequentie van werk van Albert DE VOS in enkele vertrouwde kunsthandels de afgelopen jaren, zette me er toe aan een woordje over deze kunstenaar te schrijven. Niet gemakkelijk, want er is bijna niets over hem te vinden.

Albert De Vos werd geboren te Oostakker in 1868. Hij had een broer Isidore, die toondichter werd. Zijn opleiding ontving hij wellicht aan de Academie van het nabije Gent. Zijn carrière is door en door Gents. We vinden hem weinig terug in de de 'salons' van zijn tijd, dit waren de monstergroepstentoonstellingen van levende, kunstenaars, maar des te meer zien we hem opkomen als individueel exposierend kunstenaar (in 1905 en 1907 in de lokalen van de selecte Gentse Cercle Artistique et Littéraire" bijvoorbeeld)

Albert De Vos schilderde figuren maar vooral maritieme thema's: mariënes met énkél zee, schepen op het water, staketsels, vissersboten...

... maar ook vissersfiguren of visserskoppen.

Zijn marines zijn in een traditionele mengstijl tussen realisme en impressionisme. Zijn eigen inbreng daarbij is zijn zeer vrije; schetsmatige toets, soms wat op het slordige af; bovendien is hij een fijn colorist die via de kleureffecten poëtische zeggingskracht wist te bereiken.

Waar en wanneer hij overleden is, is me niet gekend. Tot nu toe vond ik hem in 1907 voor 't laatst vermeld.

Norbert Hostyn

SPANJE

Deze maand "Vigo '91"

Wie tussen 10 en 15 september in de buurt van de Spaanse Vigo (Galicië) vertoeft kan tussen 10 en 15 september een bezoek brengen aan de *World Fishing Exhibition "Vigo '91"*. In de noordwestelijk gelegen havenstad aan de Atlantische kust wordt opnieuw een groot visserijsalon georganiseerd. Het is ondertussen al van 1985 geleden dat Vigo meteen dergelijke organisatie uitpakte. De vakbeurs strekt zich uit over zeven hallen en in openlucht over een totale expo-oppervlakte van 10.000 vierkante meter. 278 bedrijven uit 22 landen stellen er hun producten voor. Vigo ligt op 100 km van Santiago de Compostela en op 28 km van de Portugese grens.

Info: Mr. B. Tapias, tel. 34-86-438.333, fax 34-86-438.053.

IERLAND

20 nieuwe licenties

Met een gemiddelde ouderdom van dertig jaar is de Ierse vloot voor de

demersale visserij dringend aan vernieuwing toe. Met de bestaande en af-tandse vloot moeten de Ierse vissers één gedeelte van hun witviskwotum van 11.000 ton onaangeroerd laten. Om de vlootvernieuwing te bespoedigen heeft het ministerie voor visserij twintig bijkomende licenties voor rondvissers ter beschikking gesteld van vissers die aan welbepaalde voorwaarden voldoen. Het moet gaan om stalen treilers (geen boomkortreilers) met een Ierse thuishaven waar ook de vis wordt aangeland en die ingezet worden buiten de 12-mijlszone. Dat is slecht nieuws voor de Britse visserij die een gedeelte van de onbenutte Ierse vangstrechten kon ruilen of huren.

IJSLAND

Drastische beperking van kabeljauwvangsten

De IJslandse overheid kondigde een aanzienlijke vermindering van de kabeljauwkwota aan voor het seizoen 91-92. Tijdens het nieuwe seizoen dat in september start mag nog slechts 250.000 ton in plaats van 320.000 ton

kabeljauw worden gevangen in IJslandse wateren, een vermindering met 22 procent. Volgens biologen moeten ten allen prijze overbevissing van de kabeljauwstocks vermijden na de opeenvolgende arme jaarklassen. Ook op de kwota voor andere vissoorten wordt bespaard. Al bij al zullen de toegelaten aanlandingen met tien procent verminderen. De aanvoerbeperkingen zullen niet zonder gevolgen blijven voor de exportinkomsten van IJsland die voor tachtig procent van visserijproducten afkomstig zijn.

DUITSLAND

Tongkwotum opgevist

Bij het ingaan van de maand augustus mag de vangst van Duitse vissersvaartuigen nog slechts vijf procent tong bevatten. De overheid zette de tongvisserij vanaf 1 augustus op de bon omdat het Duitse tongkwotum zo goed als opgevist is. Voor de vangstbeperking werd opgelegd mochten Duitse vaartuigen nog 1.200 kg tong per week aanvoeren.

b.v.b.a. EXPERTISEBUREAU
CAFMEYER & C^o



VÓOR & NA SCHADE - RAMING
ROERENDE & ONROERENDE
GOEDEREN

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE

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

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 cööperatieve van de reders, met 40 jaar ervaring

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 werken 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.