

# HVB

HET VISSERIJBLAD



**ESSO**

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

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

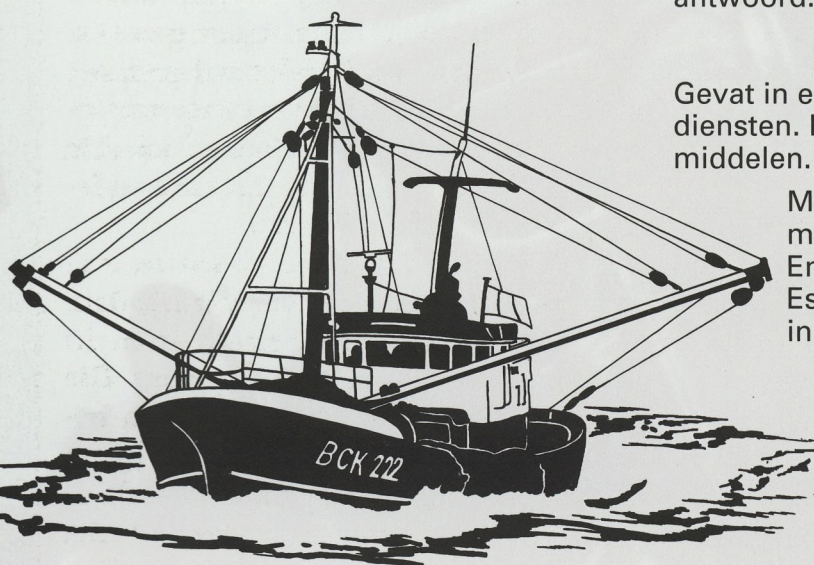
Esso's visie op smering geeft daarop het antwoord:

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

Gevat in een 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 Vandekerck-

hove

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. Ingel-

brecht, Jef Klausning, Willem Lanszweert,

Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerck-

hove, Vuurtorenwachter (de laatste), Guido

Walters

REDAKTIESEKRETARIAAT: Linette Minne

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Flor Vandekerckhove, H. Baelskaai 2,

8400 Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemoers

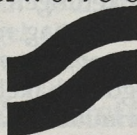
tel: 059/32 55 59

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

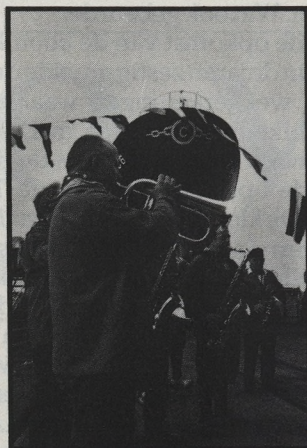
Tel: 059/32 55 59

Fax: 059/32 17 52

is verantwoordelijk voor het werven van  
publiciteit, de verzending en de tech-  
nische 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 coun-  
tries: 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.



# editoriaal

WANNEER WE DEZE regels neerschrijven is in België de 'strijd om de gunst van de kiezer' losgebarsten. Vòòr het einde van de maand zullen we onze stemplicht vervuld hebben. En naarmate we hier in de kantoren van HVB de stemproepen en de publiciteit van verschillende kandidaten zagen toekomen (in dit blad vreemd genoeg uitsluitend voor kandidaten uit het kiesdистриkt Oostende-Veurne-Diksmuide. Waar bleven de Bruggelingen?), vroegen we ons af of het al dan niet de taak van HVB was om zijn voorkeur te laten blijken. Met andere woorden: zijn er partijen en/of kandidaten die we onze lezers willen aanbevelen? En daarmee verbonden: is het de taak van dit blad om dat ook — via het editoriaal — te laten blijken?

En dan kijken we om ons heen en we zien dat er alleen nog maar in de schoot van dit blad al verdeeld gestemd wordt. En als we verder kijken, dan zien we dat hetgeen gemakshalve als 'de visserij' omschreven wordt helemaal geen homogeen geheel is. Bij de vissers denkt men anders over politiek dan bij de reders... En de reders zelve treden ook al in verspreide slagorde op. En de loodsen... En de handelaars... En de sluismeesters... En de lossers...

Zoveel mensen, zoveel meningen. Alleen mensen met Führer-gevoelens kunnen dat betreuren. Wijzelf zijn daar eerder gelukkig mee. In de visserij, in de streek en in dit land heerst een veelheid van voorkeuren en opinies. Die meningen staan elkaar niet in de weg. Integendeel, ze bevruchten elkaar. En dus vinden wij het maar normaal dat elkeen, goedschiks kwaadschiks, zijn weg zoekt in de doolhof van partijen en kandidaten. Wijzelf vinden het niet meer dan normaal dat niet iedereen zich achter één partij — laat staan één kandidaat — schraagt.

Dat houdt niet in dat we tevreden moeten zijn met de gang van zaken; dat we blij moeten zijn met de politieke zeden in dit land. We mogen best tandenknarsend naar de stembus gaan en met maar veel reserves het bolletje rood kleuren... En achteraf kijken ook wij met veel scepticisme naar de mens waarvoor wij gekozen hebben.

Dus, u doet maar. Dat is de essentie van dit verkiezingsspel. Uiteraard maakt zo'n standpunt de zaken niet eenvoudiger. Maar democratie is geen eenvoudig ding. Dat ondervinden wij al heel ons leven. Gelukkig maar!

Flor Vandekerckhove

# Z.186 Shannon te water

De Lissewegse reder Eddy Crevits (Foto gw)



HET WAS ALWEER van het voorjaar 1989 geleden dat op de Oostendse scheepswerf *Industrielle des Pêcheries* een nieuw vissersvaartuig van stapel liep. Op de scheepswerf maakt men zich sterk dat het niet nog eens méér dan twee jaar zal duren vooraleer de volgende doopceremonie aan de orde is. Er zijn goede vooruitzichten maar meer wil de direktie voorlopig niet kwijt.

Zaterdagmiddag 5 oktober ging de nieuwe boomkortreiler Z.186 *Shannon* te water. Het vissersvaartuig werd gebouwd voor de *Rederij Louis Crevits en Zonen* uit Lissewege, tevens eigenaars van de Z.243 *Drakkar*.

Voor de familie *Crevits* is het allemaal begonnen met de handel in kettingen die vader *Louis* destijds uit de grond stampte. Op afbraakwerken ging hij op zoek naar kettingen waar in de jaren vijftig veel vraag naar was. Het was schoonbroer *Alfons Casier* die de aaneen gerijgde schakels aan de man bracht. De primitieve handel vond in 1956 een onderkomen aan de Tijdokstraat in Zeebrugge. Weldra rezen ook de pakhuizen uit de grond waarin ook enkele reders hun materiaal opborgen. De volgende stap was de produktie van rubberen bollen. Het was *Léon Desmidt* van de Z.201 *Marie-Madeleine* en de Z.420 *Bernadette-Roger* die er eerst om vroeg. *Louis Crevits* vond een tweedehandsexcenterpers, kocht links en rechts het nodige rubber op en de produktie kon starten. Voor de toen druk bedreven bordenvisserij werden zelfs bollen van een halve meter geperst. De zaak nam steeds meer uitbreiding. Nieuwe gebouwen en machines waren van doen. Kortom de zaak bloeide. Al moest men de kettingen soms uit de Waalse koolmijnen halen. Wat ook gebeurde.

Met de opkomst van de boomkorvisserij in de jaren zestig groeide de vraag naar wekkerkettingen waarvoor de geschikte grondstoffen in Duitsland te vinden waren. Het was de periode dat de opslagruimte aan de Tijdokstraat te klein werd. *Louis Crevits* vond een terrein van 6.000 m<sup>2</sup> in Lissewege waar het bedrijf nog steeds huist. Met gesofistikeerde machines werden aan de lopende band kettingen en bollen gefabriceerd die ook hun weg vonden naar Nederland, Duitsland en zelfs tot in Polen geraakten. Toen *Louis* in 1977 met pensioen ging namen de zonen *André* en *Eddy* het roer over.

## In de visserij

We schrijven 1973 wanneer de *Crevits* hun eerste vissersvaartuig aan de haak slaan. Een Dieppenaar die als *B.5 Drakkar* werd ingeschreven en twee jaar terug van de hand werd gedaan. Het vaartuig (bouwjaar 1957) zou in Ierland verkocht zijn maar is ondertussen nog steeds niet van de officiële lijst geschrapt. De Lissewegenaars waren gedurende een korte periode eigenaar van de *Z.427 Roeland* (nu *N.427 Marjon*) en verwierven in 1983 de *Z.186 Shannon* van *Leon Gheselle*. Het schip verhuisde onlangs naar de Ierse havenstad *Dingle* (net als de oude *Z.99 Terra Nova*) waar het nu de pelagische visserij beoefent waardoor de firma *Crevits* een nieuwe eenheid in de vaart kan brengen.

Drie jaar geleden nam de rederij een gelijkaardig initiatief. Met het oog op nieuwbouw werd de *B.5* verkocht en de *Z.243 Shark* ingekocht als vervangingsvaartuig voor de nieuwe *Z.243 Drakkar* bij De Graeve gebouwd naar het model van de *Z.105 Atlas* en de *Z.60 Blue Angel*, allen bokkers van 36 meter en een vermogen van 1.200 pk.

## Zwaarste

De bouw van de nieuwe *Z.186 Shannon* werd toevertrouwd aan de Oostendse scheepswerf IdP. De *Z.186* heeft dezelfde lengte als de *Z.185 Emerald Star* (bouwjaar 1983) maar is zwaarder van konstruktie. Op de dag van de tewaterlating zaterdag 5 oktober was de nieuwe boomkortreiler grotendeels afgewerkt in de overdekte konstruktiehal van de werf. Het is dus nog een kwestie van weken vooraleer de nieuwe treiler de ter visserij trekt onder leiding van schipper *Ronny Bil*. Aan boord wordt hij bijgestaan door stuurman *Dirk Ulterwulghe*, motorist *Rudy Van Hove*, hulpmotorist *Rudy Labat* en de matrozen *Frank Vandaele* en *Sylveer Defour*.



Er was veel volk op de doop en de tewaterlating van de *Z.186* op de Oostendse scheepswerf IdP afgekomen. (Foto gw)

Meter *Greta Buysse* en peter *Sven Crevits* die voor de champagne instonden. (Foto gw)



# 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

Op de doop en de tawaterlating kwam nogal wat volk af. Het was E.H. *Fraeyman*, priester-leraar aan het VTI in Veurne en vriend van de familie, die de inzegening verzorgde. Meter *Greta Buysse* uit Brugge, bekende kunstfotografe en echtgenote van de bedrijfsboekhouder *Jacques Marijns*, en peter *Sven Crevits*, oudste zoon van *Eddy Crevits*, mochten met gulden bijltjes de champagnelijn loskopen. Onder het toeteren van de scheepshoorn en het applaus van het publiek kwam de horizontale scheepslift in beweging. De nieuwe Z.186 ligt voorlopig aan de kant voor verdere afwerking. Op zaterdag 9 november grijpt in Zeebrugge de feestelijk oplevering plaats. (gw)

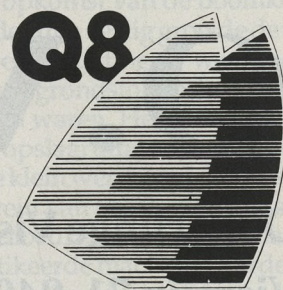
### Technische fiche

Lengte over alles: 37 m. Lengte tussen de ll.: 33 m. Breedte op spant: 8,4 m. Holte: 4,7 m. Diepgang: 4,4 m. Hoofdmotor: MAK, 1.080 pk. Hulpmotoren (2): Daf, 300 pk. Tonnage: 333 Bt. Schroef in straalbuis: Lips, 2800 mm. Boegschroef: Lips. Keerkoppeling: Masson. Stuurmachine: Brusselle. Vislier: Luyt Vitransport: Van Rijn. IJsmachine: Promac. Navigatie apparatuur: Ines. Timmerwerk: Lowyck. Gasolietank: 130 m<sup>3</sup> Watertank: 50 m<sup>3</sup> Visruim: 150 m<sup>3</sup> Werf: Industrielle des Pêcheries, Oostende. Eigenaar: Firma Louis Crevits en Zonen BVBA, Lissewege

De bemanning van de nieuwe Z.186: schipper Ronny Bil, stuurman Dirk Utterwulghe, hulpmachinist Rudy Labat, en de matrozen Frank Vandaele en Sylveer Defour. Motorist Rudy Van Hove was op vakantie op het ogenblik van de tewaterlating. (Foto gw)



## Kuwait Petroleum (Belgium)

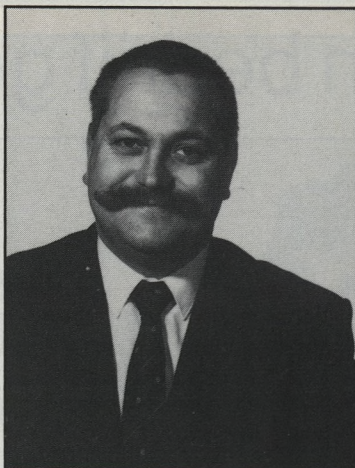


- ★ Marine en Industriële Oliën en Vetten
- ★ Probelgas N.V. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27

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

**Marc  
Rousselle**

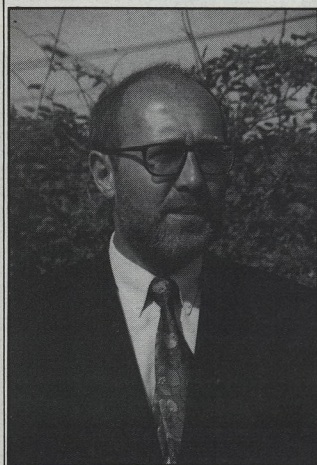
7de plaats  
Provincie  
P.V.V.  
*een vriend  
van de  
visserij*



**Betsy  
Ingelaere**

2de plaats  
Senaat PVV

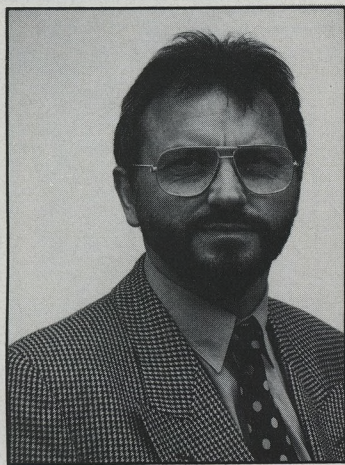
*uw  
kandidate*



*wij wissen achter uw stem  
Dat is toch eerlijk!*



Jacky Maes, 2de plaats Kamer & 3de plaats Provincie  
Willy Vanhooren, 3de plaatsvervanger Senaat



**REKEN / SP / EROP**

# Johan Vande Lanotte

Lijsttrekker Kamer



Johan Vande Lanotte, lijsttrekker SP voor de Kamer, hier links naast Gemeenschapsminister De Batse-lier, tijdens een bezoek aan Onderzoekscentrum voor de Zeevisserij te Oostende.

**SP REKEN EROP**

# Z.99 'Terra Nova' in bedrijf genomen



De bemanning van de nieuwe bokkentreiler Z.99 Terra Nova: Dirk Savels (schipper), Rudi Moens (stuurman), Yvan Bultinck (motorist), Johan Deschrijver (hulpmotorist), Freddy De Graeve, Freddy Savels, Dirk Bertels (matrozen) en Steven Deruddere (scheepsjongen).

HET WAS GEEN weer om een hond door te jagen toen de officiële doop van de volledig afgewerkte Z.99 Terra Nova plaats greep. Maar de plechtigheid was gepland op zaterdag 19 augustus. Dat dit in de voormiddag gebeurde maakte geen verschil uit, want ook na het aperitief stond geen maat op de regensluizen en windhozen. De familie De Graeve, eigenaar van de nieuwe boomkortreiler, had het natuurlijk liever anders gezien, maar zelfs wie ijzer met de hand breekt staat machteloos tegen de klimatologische grillen van moeder natuur. Alles kreeg dan ook zijn beloop en na afloop spoede iedereen zich naar de warme

huiskamer of een ander bescherming biedend interieur al dan niet met een tapkraan in de buurt.

De Z.99, zusterschip van de Z.321 Westhinder die anderhalf jaar geleden onder een stralende zon van stapel liep, komt op een ongunstig ogenblik in bedrijf. De laatste maanden van het jaar kunnen voor grote spanningen in de visserijwereld zorgen. Naast de beperkende maatregelen voor de tongvisserij staat ook het scholkwotum dicht bij uitputting. Het is precies de opbrengst van die platvissoorten die het rendement van dergelijke grote bokkers bepaalt. Het schip werd dan ook in-

gezegend en voorzien van paasnagels met de eensgezinde wens van meter mevrouw Jeanne De Graeve-Maeyaert en peter Gemeenschapsminister De Batselier dat het bemanning en het vaarttuig goed moge gaan.

De bemanning van de 41 meter lange treiler is samengesteld uit schipper Dirk Savels, stuurman Rudi Moens, motorist Ivan Bultinck, hulpmotorist Johan De Schrijver, de matrozen Freddy De Graeve, Freddy Savels, Dirk Bertels en scheepsjongen Steven Deruddere. (gw)



Een foto van de familie De Graeve, vader, moeder, twee dochters en twee zonen, genomen bij de tewaterlating van de Z.99 enkele weken geleden. (Foto gw)

# GA IN ZEE MET REINTJES

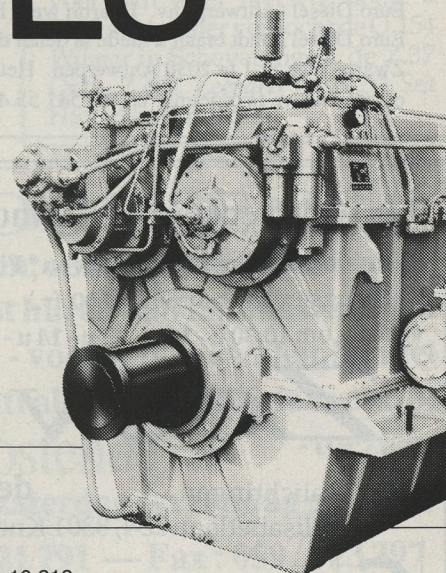
**Keerkoppelingen en reductiekasten  
vanaf 180 tot 16.000 PK**

**Uitgebreid leveringsprogramma**

**AMW service**

**Degelijke kwaliteit**

*Ruim 40 jaar de schakel  
in scheepsvoetstuwning*



## AMW

Algemene vertegenwoordiging van  
**REINTJES** in de Benelux

Elzasweg 12, 2030 Antwerpen,  
Tel. 0(932)354.19.233, Fax. 0(932)354.10.212

**ANTWERPSE MOTOREN WERKE N.V.** A.M.W.-Nederland, Tel. 01651-1147

## Schipper en bemanning van de nieuwe Z.99 Terra Nova



**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, stabilisatoren, 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

Rechtzetting: vorige maand stond in HVB een advertentie afgedrukt van de firma Euro Diesel (Antwerp) nv. Daarbij werd het oude adres afgedrukt. De directie van Euro Diesel houdt eraan u mede te delen dat het nieuwe adres is: Zwarte Weg nr 1 te 2030 Antwerpen. Het nieuwe telefoonnummer is (03) 541 50 11 en het nieuwe faxnummer is (03) 541 55 46. Het telexnummer blijft ongewijzigd.

## Zagen & antwoorden de politieke rubriek van HVB

### EG + EVA = EER

De Europese Gemeenschap (EG) en de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA) bereikten een akkoord over een brede economische samenwerking waardoor vanaf 1 januari 1993 de Europese Economische Ruimte (EER) ontstaat. Meteen de grootste vrijhandelszone ter wereld die 375 miljoen inwoners telt en instaat voor veertig procent van de wereldhandel.

Het grote struikelblok om het akkoord rond te maken waren de visserijproblemen. Het geschil is nu opgelost. De EG mag tegen 1997 over 11.000 ton vis beschikken in Noorse wateren die vooral de Spaanse en Portugese vissers ten goede zouden komen. Op enkele uitzonderingen na worden zowel de EG als de EVA vrij toegankelijk (lees: geen invoertaksen) voor visserijproducten van andere landen van de EER. Frankrijk, Duitsland en Groot-Brittannië krijgen samen 2,9 procent van de vangsten in Noorse wateren. Voor Spanje, Portugal en wellicht ook Ierland 6.000 ton bij, die tegen 1997 tot 11.000 ton zal oplopen. In ruil voor die visrechten krijgen Noorwegen en IJsland voor hun vis vrije toegang tot de EG-markt, behalve voor gevoelige vissoorten als zalm, makreel en haring. Noorwegen en IJsland moeten voorlopig geen vreemde investeringen in hun visserij-industrie toelaten, maar die bepaling zal na 1997 worden herzien.

## 9 & 10 november — Casino Knokke


\*Tentoonstelling van bedrijven \* Films over de visserij \* Begeleide busritten naar de Zeebrugse vissershaven (100 fr.) — bezoek visserijschool en nautisch centrum — vertrek om 10.30 u - 11 u - 13 u - 14 u - 15 u - 16 u \* Maritiem banket (1700 fr.)

# Zeevisserijdagen

Inlichtingen

de ontmoetingsplaats voor al wie van vis houdt

:Elisabetlaan 234, 8301 Knokke-Heist — Tel./fax. 050/51 16 05 - Tel. 050 / 60 23 87

 **Generale Bank**

ZV

m.m.v. Zeebrugse Visveiling n.v.



200 miljoen beschikbaar

## Reeds elf aanvragen voor verhoogde beëindigingspremie

De beëindigingspremie die toegekend wordt aan eigenaars die hun vaartuig slopen of op een andere manier aan de beroepsvisserij binnen de EG onttrekken werd gevoelig verhoogd. Voor de uitbetaling van de aanvragen is voor dit jaar nog een budget van 45 miljoen voorzien en onlangs werd daar nog een bedrag van 155 miljoen aan toegevoegd voor volgend jaar. Over de verlenging van de aanvraagtermijn tot eind december viel nog geen beslissing.

Tot op heden kende de beëindigingspremieregeling niet het verwachte succes. Het bedrag lag duidelijk te laag en haalde zelfs niet het niveau dat door de Europese Ministerraad werd vastgelegd. In afwachting van een aanpassing van de uitkering hielden enkele reders hun aanvraag in beslag. Nu de premie aanzienlijk hoger ligt, in sommige gevallen zelfs meer dan de helft hoger, moet de nieuwe regeling meer succes kennen. De publicatie van de juiste cijfers in het Belgisch Staatsblad laat echter nog even op zich wachten. Intussen werden toch reeds elf aanvragen ingediend. Op basis van officieuze bedragen vertegenwoordigende aanvragen reeds een uitkering die naar schatting rond de 150 tot 160 miljoen schommelt. Het juiste bedrag per vaartuig is immers afhankelijk van een aantal criteria. Bij sloop ligt de beëindigingspremie hoger dan bij uitvoer naar derde landen. Ook de ouderdom (minder of meer dan 20 jaar oud) speelt een rol bij het bepalen van de premie. In elk geval komt de nieuwe regeling tegemoet aan de wensen van de EG-kommissie

die nog steeds de nadruk legt op de overcapaciteit van de vloot en ook 50 tot 70 procent meebetaalt in de uitgekeerde beëindigingspremies. Ook de Belgische vloot moet nog heel wat vermogen afbouwen vooraleer te beantwoorden aan de doelstellingen van het meerjarig oriëntatieprogramma. Volgens dit programma moet het globaal motorvermogen van onze vloot (nu nog ongeveer 103.000 pk) tegen eind 1991 tot 94.418 pk worden teruggeschroefd. (gw)

### BOU.201 neemt brandend schip op sleeptouw

Zes bemanningsleden van de Texelse koter TX.9 *Deo Juvente* (40 m., 2.280 pk) konden op dinsdag 22 oktober in een reddingsvlot ontkomen toen in de machinekamer een hevige brand uitbrak. Het vissersvaartuig voer op dat ogenblik op de Noordzee, ongeveer honderd kilometer ten noorden van Terschelling. Helikopters van U.S. en Canadese schepen van een Navo-eskader dat in de buurt oefende pikten de opvarenden op en brachten een gewonde visser naar het ziekenhuis. De overige vijf bemanningsleden werden afgezet op de Belgische Eurokoter BOU.201 *Adriana Maria* van de rederij *Noordpas* uit Brugge (maar in werkelijkheid van de Nederlandse scheepsbouwersfamilie Maaskant) die de uitgebrande koter op sleeptouw nam naar Den Helder.

TELEX - TELEX - TELEX - TELEX  
 □ Bij Seghers in Oostende kreeg de Z.89 *Sandra* naast de uitgevoerde herstellingen ook een nieuwe hoofdmotor Stork-Werkspoor van 1.156 pk. □ Renaud Diesel voerde een motorrevisie uit voor de O.33 *Marbi* en plaatste een nieuwe schroefas op de O.369 *Koningin der Engelen*. Deze maand wordt bij Padmos in Stellendam een nieuwe ABC-motor geplaatst in de Z.53. □ De Z.93 *Aalscholter* werd voor onderhoud onder handen genomen op de scheepshelling van Duivendijk in Bruinisse, o.m. plaatsing nieuwe schroefas, en kreeg door toedoen van de plaatselijke Padmos-vestiging een nieuwe Mitsubishi-motor. □ Padmos in Stellendam behandelde de Z.470 *Odin* en installeerde een nieuwe visruimkoeling. □ De Z.63 *Thalassa* kreeg bij BSM in Breskens een nieuwe Daf-motor. □ Machinefabriek Luyt in Den Oever plaatste een nieuwe vistransportinstallatie en spoelmachine aan boord van de Z.50 *Tijl*. □ Eind september kwam het Scheldevisserstvaartuig BOU.119 *Jozina* op de Westerschelde in aanvaring met een binnentanker. De schade was gering. □ De O.468 *Aran* werd zaterdag 12 oktober door de *Zeehond* op sleeptouw genomen met motorpech (waterkoeling). □ De Zeevaartinspectie heeft enkele vaartuigen aan een controle van het opgegeven vermogen onderworpen. □ Vrijdag 19 oktober waren er opmerkelijk veel vaartuigen (15) in Oostende. Met 55.000 kg vis, waaronder 17.000 kg tong, lag de aanvoer dan weer niet erg hoog. □ Eind september verkocht de O.154 *Wilmar* in Scheveningen, de Z.37 *Orca*, Z.462 *Zeeparel* en N.52 *Sea Hunter* in IJmuiden.

## DIEPVRIESCENTRUM OOSTENDE

- verhuring van diepvriesruimten, ook voor tijdelijke opslag

- mogelijkheid tot huren van handelsruimten

- voor groot- en kleinhandel

- centrale ligging (bij de vismijn)

- toezicht



H. Baelskaai 13, Oostende

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

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

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

Nieuwpoort

## 'Gadus' nu ook officieel van start



Gedelegeerd bestuurder Miguel De Bruyckere ontvangt uit de handen van schepen Mouton een herinneringsgeschenk aan de openingsdag. (Foto gw)

IN AANWEZIGHEID VAN pakweg 150 genodigden — waaronder waarempel Denen en Noren — ging het viswerkend bedrijf Gadus N.V. in Nieuwpoort op donderdag 24 oktober officieel van start. In werkelijkheid draait de oorspronkelijk aan de Oostendse Victorialaan opgestarte onderneming reeds sinds mei in de nieuwe vestiging. De inplanting in de industriezone Noord-De Noordvaart aan de Toevluchtweg in Sint-Joris is geen toeval. De fiscale voordelen

die voortspruiten uit de keuze van een vestiging in een rekonversiezone zijn daar niet vreemd aan.

De oprichting van Gadus N.V. is de vrucht van de samenwerking tussen DG Atka (verwerking van garnalen en scampi's), Ficovan-Coldstar (diepvries en stockage) en Miguel De Bruyckere (31) die samen het kapitaal van 40 miljoen mobiliseerden. Gedelegeerd bestuurder Miguel De Bruyckere kent de visbranche. Zijn vader Roland De Bruyckere was een van de stichters van de N.V. Morubel, na de overname van de activiteiten van de viszouterij van de familie De Crop 'La Morue Belge' in

1974. Vishandelaar Roland De Bruyckere, toen tevens voorzitter van de Vereniging van Visgroothandelaars, kon het niet zo goed vinden met de 'veramerikanisering' van zijn bedrijf na de overname door voedingsmultinational Cambell Soup Compagny eind 1988. Na het verzilveren van zijn participatie kon zoon Miguel anderhalf jaar geleden in Oostende een eigen visverwerkend bedrijf opstarten met een omzet van 430 miljoen tijdens het eerste boekjaar.

De uitbouw van de nieuwe vestiging vergde een investering van 70 miljoen in gebouwen en nog eens ettelijke tientallen miljoenen voor de installatie van het moderne machinepark en de uitrusting van de werkplaatsen volgens de Europese hygiënische normen.

### Kabeljauw

De naam Gadus is niets anders dan de vertaling van kabeljauw (*Gadus Morhua*), de vissoort die de ruggegraat vormt van het bedrijf. Binnen de kernactiviteit van de onderneming — verwerking van verse vis — staat kabeljauw voor 15 procent van de omzet. De verwerking van hoofdzakelijk ingevoerde verse vis, 20 ton per dag, is goed voor 60 procent van de omzet. Gadus mikt voor dit jaar op een productiecijfer van 550 miljoen om volgend jaar door te groeien tot 620 miljoen. Naast de verwerking van tafeldere visproducten levert Gadus ook diepvriesvis, garnalen, mosselen, oesters, krabsticks (surimi) en andere gemarineerde of gerookte delikatessen af.

Miguel De Bruyckere treedt als inkoper van verse vis op. Een dertigtal personeelsleden, overgekomen uit de Oostendse vestiging, staan in voor de verwerking aan de computergestuurde kalibreermachine, de vriestunnel, de verpakking en distributie. De



**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**



In kleinere groepjes maakten de genodigden een rondgang in het kraaknette bedrijf. (Foto gw)

produktie belandt grotendeels op de binnenlandse markt. Supermarkten zijn de grootste afnemers. Met het aantrekken van een commerciële medewerker moet de export, nu één vijfde van de omzet, hoger kunnen. Doelmarkten zijn Frankrijk, Duitsland, Italië en de Verenigde Staten.

### Uitbreiding

Gadus heeft nu al een nieuw investeringsdossier klaar dat opgenomen is in het eerste Operationeel Programma voor de visserijsector dat door de Belgische overheid bij de Europese Commissie werd ingediend. Adviseur *Demaiter*, die Staatssecretaris voor Landbouw en Europese Zaken *De Keersmaeker* vertegenwoordigde, maakte tijdens de opening bekend dat het investeringsproject in de schoot van de Commissie een positieve behandeling kreeg. Bij Gadus en de visverwerkende bedrijven *Pieters, Vanden Abeele* en de Oostendse vismijn valt eerstdaags de

officiële betekening van de beslissing in de bus.

### Officiële opening

Het was nog even wachten vooraleer de aanwezigen in hygiënische plasticjas het bedrijf mochten doorkruisen.

Schepen Mouton sprak eerst namens het stadsbestuur zijn dank uit voor de komst van het visverwerkende bedrijf. "De huidige bevolking heeft de visverwerking verleerd en initiatieven voor her-scholing zouden in Nieuwpoort zeker op hun plaats zijn" zei de schepen met het oog op het creëren van meer werkplaatsen in de sektor. Adviseur *Demaiter* was raak toen hij op het probleem van de continue aanvoer en voldoende kwalitatief geschikte grondstoffen aansneed. "Bij de verwerking van vis op Belgisch vlak wordt men gekonfronteerd met een beperkt aanbod, dat voorlopig weinig groeimogelijkheden vertoont. Dit brengt een sterke afhankelijkheid van ingevoerde grondstoffen met zich mee". Gadus weet wat dit betekent. Nu wordt reeds 80 procent van de dagelijkse behoeften uit het buitenland aangevoerd. Ook *Fred Wittevrongel* verheugde zich over de inplanting in Nieuwpoort. "Indringers in ons bedrijf beweren dat de visverwerkingsbedrijven aan de kaai moeten liggen. Gadus bewijst dat het ook anders kan" besloot de stem van de Rederscentrale de toespraken. De genodigden kregen nog rustig de tijd om na het bedrijfsbezoek te genieten van de versnaperingen en de Gadus-producten. (gw)

## VERHEYE JOEL N.V.

\* Scheepsherstellingen

\* Afwerken nieuwbouw, verbouwing & modernisering van vissersvaartuigen

\* Plaatsen nieuwe vislieren, herstelling en onderhoud

\* Leveren en plaatsen hydraulische stuurmachines, vangstsorteermachines

\* Draai-, frees- en schaaferwerk

\* Alle las- en konstruktiewerken

\* Verhuring van telescopische kranen

*Sedert meer dan 35 jaar werkzaam voor de visserij*

Burelen en werkplaats: **Visserstraat 44 & Werfkaai 9-11 /**

**Achterhaven: L. Blondeellaan, Kaai 304**

**8380 Zeebrugge**

**Tel: 050 / 54 45 41 — Fax: 050 / 54 58 37**

## 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**

# Vyvey Jean

## 1ste plaats Provincie P.V.V.

Op 26.10 1990 blokletterde De Krant van West-Vlaanderen - Editie De Zeewacht: 'Provincieraadslid Jean Vyvey (PVV) haalt slag thuis' En daaronder stond dan weer: 'Subsidies voor modernisering van kustvaartuigen'

En inderdaad, uit het artikel bleek dat provincieraadslid Jean Vyvey, die op 24 november de provincieraadslid van de PVV aanvoert, erin geslaagd is er een subsidie t.v.v. de visserij door te drukken. Maar laten wij het krantartikel voor zichzelf spreken:

'Het Oostends PVV-provincieraadslid Jean Vyvey heeft van de week na jaren strijd eindelijk kunnen bekomen dat een unanieme provincieraad zich uitgesproken heeft voor het "Vyvey-voorstel" waardoor subsidiëring bij modernisering van onze kustvaartuigen mogelijk wordt.

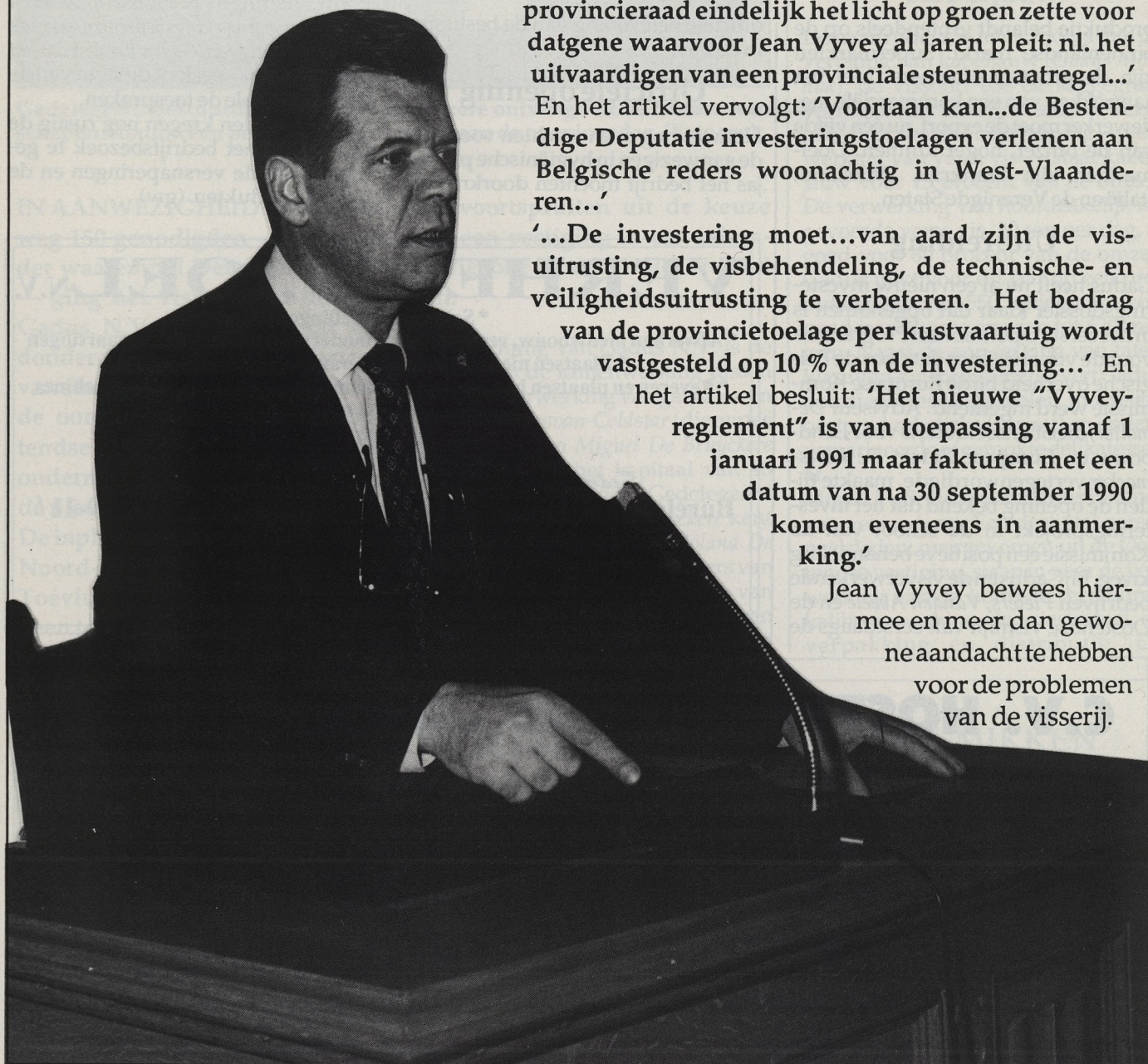
Het was in de zitting van dinsdagvoormiddag dat de provincieraad eindelijk het licht op groen zette voor datgene waarvoor Jean Vyvey al jaren pleit: nl. het uitvaardigen van een provinciale steunmaatregel...'

En het artikel vervolgt: 'Voortaan kan...de Bestendige Deputatie investeringstoelagen verlenen aan Belgische reders woonachtig in West-Vlaanderen...'

'...De investering moet...van aard zijn de vis-uitrusting, de visbehandeling, de technische- en veiligheidsuitrusting te verbeteren. Het bedrag van de provincietoelage per kustvaartuig wordt vastgesteld op 10 % van de investering...'

En het artikel besluit: 'Het nieuwe "Vyvey-reglement" is van toepassing vanaf 1 januari 1991 maar facturen met een datum van na 30 september 1990 komen eveneens in aanmerking.'

Jean Vyvey bewees hiermee en meer dan gewone aandacht te hebben voor de problemen van de visserij.



# Harlingen: Drummen voor een beetje plaats

ER MOET AL veel gebeuren om de medewerkers van HVB op reis te sturen zonder dat de reisroute via één of ander vissersnest leidt. De lezers kregen zodoende reeds reportages uit o.a. Le Guilvinec (Fr.), Boulogne (Fr.), Lauwersoog (Ned.), wij liepen zelfs even in IJsland aan en in Engeland gingen wij de kansen inschatten van Lowestoft en Grimsby. Of zoals het spreekwoord zegt: 'Waar men gaat langs visserswegen, komt men HVB tegen'.

Het is protestants stil wanneer we op zondag 8 september het Friese stadje Harlingen binnenrijden. En toch wordt het meteen duidelijk: Harlingen leeft van de zee. De invalsweg van de stad wordt volledig gedomineerd door de scheepswerf 'Welgelegen'. Er liggen drie boten — maar geen vissersvaartuigen — op de helling.

Welgelegen heet de scheepswerf en welgelegen is ook de havenstad Harlingen. Sinds de afsluitdijk de Zuiderzee omtverde tot het IJsselmeer — en het zoutwater daarin langzaam 'zoet' werd — gaat Harlingen er prat op de enige Friese havenstad te zijn die nog aan open zee ligt.

Het waterverkeer is er dan ook aanzienlijk. Er is niet alleen de regelmatige

veerdienst tussen het stadje en de eilanden Terschelling en Vlieland, er is ook een druk watertoerisme waarbij vooral de traditionele zeilschepen opvallen die deels nog in de vorige eeuw gebouwd zijn en die voor een week of langer kunnen gehuurd worden.

Maar... in de verte zien we de bokken van de vissersvaartuigen uitsteken. Een wirwar van masten torent boven de stad uit. Voorwaar, dit moet een grote vissershaven zijn.

We besluiten dan ook er te overnachten en we doen dit ten huize van mevrouw Schot die in de Noorderhaven kamers verhuurd. En mijnheer Schot...? Mijnheer Schot is 'commissienair' in de plaatselijke visaflage en moet er morgen in de vroege heen om er zijn partij vis aan te kopen.

Wanneer wij ons te ruste leggen, in hetgeen mevrouw Schott met grote fierheid haar 'bruidsuite' noemt, kijken we uit op de Noorderhaven waar prachtige oude zeilschepen hun ligplaats opzoeken. En zoals gezegd, boven de daken uit lonken de bokken van de vissersschepen. Een bos van bokken!

## Waddenzee

Voor de kust van Harlingen ligt de Waddenzee, een natuurgebied dat zich uitstrekt van Den Helder tot aan het Deense Esbjerg. Dat gebied is niet alleen belangrijk voor de rust die ervan uitgaat en voor de planten, vogels en

zeehonden die er zich ongestoord kunnen ontwikkelen, het is ook van grote betekenis voor de visserij, omdat economisch belangrijke vissoorten juist hier nog kunnen groeien.

Met als doel behoud en herstel van de wadden probeert de in Harlingen gevestigde Landelijke Vereniging tot Behoud van de Waddenzee dit prachtige gebied in stand te houden. Onder het motto Wees wijs met de Waddenzee voert de vereniging actie, verstrekt ze adviezen en informatie. De vereniging is niet bepaald onsuccesvol geweest, toch wordt het gebied vandaag nog altijd bedreigd door zaken als gaswinning, militaire oefeningen en watervervuiling.

## Visserij

Die maandagmorgen om zeven uur dommelt Harlingen nog. Een sfeer die je ook aantreft in kleine Franse dorpjes: geur van koffie en van broodjes, een kroeg die gedweild wordt, een winkelier die in het deurgat de slaap van zijn borst krabt.

In de visaflage Insula daarentegen heerst een drukte van jewelste. Ik laat mijn gastheer, de heer Schot, zijn werk doen en maak een wandeling langs de loskaaien. Ik tel tweeëntwintig (22!) bokkentrailers aan de vismijn en nog eens evenveel (!) in de haven. Onder de vaartuigen die gelost werden tel ik vooral Urkers. Vaartuigen om 'U' tegen te zeggen. Schepen waarin je motoren ziet staan van 2000 pk en meer. Maar er is ook de kleine TX (Texel) 11, de KW22 uit Katwijk aan Zee, de kleine HA 62 en ook grotere vaartuigen met kentekens WON, SC... En zoals het past is er een vaartuig dat Dr. Maarten Luther heet en een ander dat luistert naar de naam van Jan Calvijn.

Opvallend is ook de aanwezigheid van Engelse vaartuigen. Drie ervan hebben het kenteken PD (Petershead), zij hebben klinkende Engelse namen als 'Good Hope' en 'Friendship'. Ook zijn er vaartuigen uit Fleetwood (FD), waarop nog duidelijk te zien is hoe de vroegere thuishaven URK overschilderd werd. Voor een eenvoudige Vlaming is het nogal verwonderlijk te zien hoe deze Engelse mastodonten het kleine Harlingen als losplaats uitkiezen... tot wanneer je ook de Z.571 'Custos Deus' opmerkt. Dit Belgische schip van de Nederlandse zaakvoerders Jelle en Klaas Kramer (Zie HVB 1/1990) heeft niet als thuishaven Zeebrugge, maar wel Harlingen, dat samen met het noorderlijke Lauwersoog (zie HVB 2/91 p.49) klaar staat om nog meer 'vreemde' vaartuigen aan te trekken.



# RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK



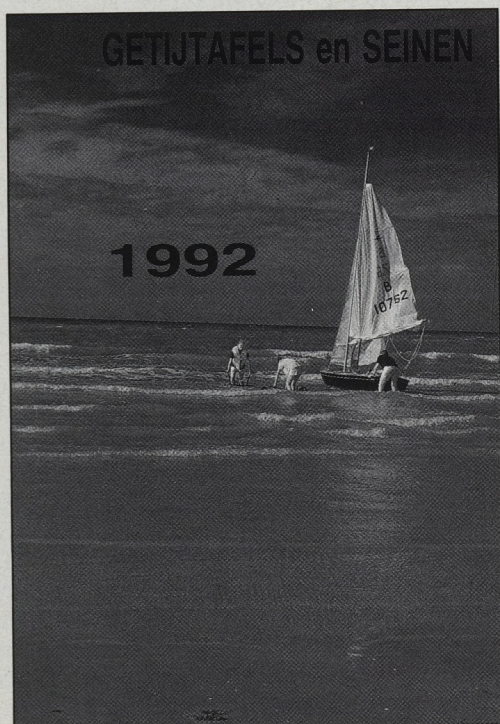
snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| - leidingwerk         | - schroefassen  |
| - Slipwaywerken       | - roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen |
| - las- en brandwerk   | - plaatsen en herstellen van <i>alle</i> dieselmotoren    |
| - opspuiten van assen | - scheepselektriciteit en -koeling                        |
| - kraanverhuur        |   |

## HOOGWATERBOEKJE 1992



Het hoogwaterboekje 1992 is reeds ter beschikking in de drukkerij van „Het Nieuwsblad van de Kust”.

Het geeft ook de tijderschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland.

Dit zeer nuttig zakboekje is in alle boekwinkels verkrijgbaar tegen de prijs van 50 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 50 fr. + 27 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

## Oostendse Handelskamer overrompelt vismijn



Het "chic" volk in de vismijn luistert naar de deskundige uitleg van vismijngids Eddy Eneman. (Foto gw)

Volgens de deelnemerslijst mocht de Oostendse vismijn maandagmorgen 21 oktober 182 bezoekers verwachten. Het initiatief van de Kamer voor Handel en Nijverheid van het arrondissement Oostende en de N.V. Pakhuizen Oostende werd op een ruime belangstelling onthaald. Na al wat over de renovatie van de Oostendse vismijn bekend geraakte achtten velen wellicht het moment rijp om dat met een bezoek ter plaatse te toetsen.

Het bezoek kadert in een reeks activiteiten van de Kamer die tot doel hebben de lokale instellingen in de kijker de plaatsen. De opgeklede dames en heren werden door de "Vismijnvrienden" op het goede spoor gezet, terwijl havenkapitein-vismijndirekteur Raf Ghysen gedelegeerd bestuurder Willy Van Waes van de N.V. Pakhuizen de verwelkoming ter harte namen. Dan was het de beurt aan vismijngids Eddy Eneman, altijd het beluisteren waard, om een gedeelte van de omvangrijke groep op sleeptouw te nemen voor een rondleiding in de verkoopshal. Door de nieuwe verlichting kregen de bezoekers een klare kijk op het gebeuren. Was er geen sprake van een volle vismijn, dan bood de uitgezette vangst van een tiental vaartuigen toch de mogelijkheid om de verscheidenheid van de aanvoer te belichten. De veiling kreeg 2.654 bennen (van 50kg) diverse vissoorten te verwerken en 6.100 kg tong.

De opgesplitste groepen brachten ook

een bezoek aan een gerenoveerd pakhuys (pakhuys 26 en 27 van visgroot-handel Simons & Decru) en aan het VDAB-opleidingscentrum voor visbewerkers (pakuis 44).

Tijdens het goed gestoffeerd ontbijt in de vismijnkantine gaf burgemeester Goekint tekst en uitleg bij de stand der renovatiewerken waarvan de eerste van de vier fazen nagenoeg achter de rug is en het verder verloop van de facelift die de Oostendse vismijn opnieuw aantrekkelijk moet maken. (gw)

### Kwart aangevoerde haring naar opvang

Van januari tot eind september werd in de Belgische vismijnen 147 ton haring aangevoerd of bijna het dubbele van de aanvoer tijdens de eerste negen maanden vorig jaar. Toen bedroeg de gemiddelde prijs voor de haring nog 9,4 frank tegen 6 frank nu. Het illustreert duidelijk dat de markt geen behoefte meer heeft aan de eens zo populaire zilverwitte vis. 36 ton of één vierde van de aanvoer werd dan ook afgevoerd omdat niet eens de minimumprijs geboden werd. De gemiddelde opvangprijs bedraagt 5,44 frank, wat er op wijst dat het vooral om kleine haring gaat van 12 tot 20 stuks per kg.

## Ruil met Britten levert 160 ton schol op

Het beschikbare scholkwotum staat onder zware druk. De toegelaten vangsthoeveelheid werd voor dit jaar al met 350 ton verminderd tot 13.160 ton, waarvan 10.580 ton (80 %) in de Ices-gebieden IIa en IV. Zonder ruiloperaties met Denemarken en Engeland (goed voor 2.355 ton) was de platvisvisserij in de Noordzee al opgedoekt, aangezien de vangsten eind september al bijna 11.000 ton bereikten. Maar het gevaar voor vroegtijdige sluiting wegens uitputting van het scholkwotum is niet geweken. Vandaar dat nog enig heil wordt verwacht van nieuwe ruilovereenkomsten. In dit stadium van het reeds gevorderde jaar geen gemakkelijke opdracht. Toch konden onderhandelaars reeds een kleine ruil afsluiten met Engeland, die 160 ton schol opleverde in ruil voor 25 ton tong in visserijzone VII f, g (Bristolkanaal). Of deze hoeveelheid zal volstaan om het jaar rond te maken valt te betwijfelen. In elk geval wordt verder gezocht naar nieuwe ruilmogelijkheden.

*Voor alle herstellingen  
aan uw scheepsschroef*



**LIPS** n.v.

**ANTWERPEN**

scheepsschroeven herstellingen

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

**Werkplaats:**

**KERKSTRAAT 46,  
2720 ZWIJNDRECHT-BURCHT**

**Tel. 03/252.73.42**

**Fax. 03/252.92.12**

## Vijfdaagse visserijweek van B.601 lonend

De nieuwe B.601 Van Maerlant vist nu reeds een tweetal maanden op de vijfdaagse week zoals in Nederland gebruikelijk. Het vaartuig vertrekt op maandag en verkoopt op vrijdag. De Zeebrugse Visveiling vergeleek de prijzen voor tong, tarbot en pladijs van de B.601 met de twee vaartuigen die zowel voor als na de Van Maerlant verkochten. Na enkele weken bleek dat de B.601 38 procent meer kreeg voor tong, 14 procent voor tarbot en 2 procent voor schol. Dat betekent dat de kopers inderdaad bereid zijn meer te betalen voor versere vis, iets waaraan in het verleden vaak getwijfeld werd. Bij de ZV is het trouwens reeds opgevallen dat de vaartuigen die slechts een achttal dagen wegblijven ook al betere vergoed worden voor hun vangst dan vaartuigen die pas na twee weken binnen lopen. Vaartuigen die toch langer willen wegblijven om brandstof of vaartdagen te sparen kunnen nog altijd gebruik maken van koeltransporten die vanuit diverse havens mogelijk zijn.

## Nieuwe publikaties

In de reeks *Mededelingen van het Rijksstation voor Zeevisserij* verschenen twee nieuwe publikaties:

- "Dertermination of total sulfite in shrimp: a review of methodology" (W. Vyncke) over de bepaling van het totaal sulfietgehalte in garnalen. (Publikatie nr 229, 1991)

- "Proefnemingen met de draadloze akoestische apparatuur Scanmar" (J. Vanhee en F. Delanghe) waarin de bevindingen met de netsonde en spreidingsmeters van de Noorse firma Scanmar werden uitgetest tijdens 9 dagen proefreizen. (Publikatie nr 230, 1991)

## Omzetcijfer ZV al 205 miljoen hoger

De eerste negen maanden van dit jaar leverden de Zeebrugse Visveiling een omzetcijfer van 1,4 miljard op (+17,7%). Dat is 205 miljoen meer dan op hetzelfde tijdstip vorig jaar. Belangrijk is dat 105 miljoen van de aangroei afkomstig is van de eigen vloot. Het aanvoergewicht bedroeg voor die periode 13.545 ton tegenover 12.967 ton vorig jaar (+4,5%).

De ZV rekent erop dat de totale besomming voor dit jaar tot meer dan 1,9 miljard oploopt en het (rekord)-omzetcijfer van vorig jaar ruimschoots overschrijdt.

## Immobiëlactiviteiten ZV ondergebracht in POM

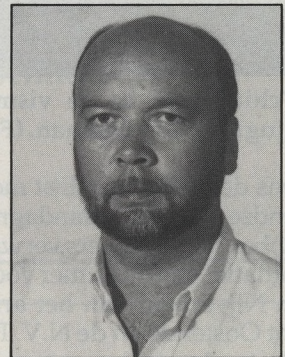
De hoofdaandeelhouders van de Zeebrugse Visveiling (M.J. Becaus-Pieters en Marc Bekaert) hebben onlangs een nieuwe vennootschap opgericht die alle immobiëlactiviteiten in het *European Fish Center* (EFC) die buiten de eigenlijke visveiling staan op zich neemt. Het gaat om de *N.V. Promotie- en Ontwikkelingsmaatschappij voor de Zeebrugse Visveiling* (POM). De nieuwe firma staat in voor de aanleg van de wegeninfrastructuur en alle nutsvoorzieningen evenals voor de bouw en verhuur van de visateliers en rederspakhuizen. De bouw van de visveiling zelf en de bijhorende administratieve en technische voorzieningen berusten bij de ZV. Huurders van terreinen in de achterhaven kiezen een bouwheer naar eigen keuze voor het optrekken van hun werk- of stapelplaatsen. Intussen werden al 35 optiekontrakten getekend voor de 55 beschikbare percelen.

Zeevissers, visbewerkers, 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



Oostende-Veurne-Diksmuide

(059) 70 27 41

(050) 54 47 15

Jules Peurquaetstraat 27,

8400 Oostende.

Tijdokstraat 36A,

8380 Zeebrugge.

# 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**

## Lagere aanvoer (-6%) en iets hogere opbrengst (+2,6%)

Over de voorbije negen maanden werd in de drie kustvismijnen ruim twee miljard besomd (2.080 miljoen frank). Vergeleken met dezelfde periode vorig jaar betekent dit een lichte omzetting van 2,6 procent. Aan de basis van de besommingstoename ligt in de eerste plaats de prijsstijging van schol (+21,4 fr./kg) bij een nagenoeg gelijk gebleven aanvoerhoeveelheid.

De betere prijsvorming voor schol is dan ook goed voor een omzettoename van 192 miljoen. Daartegenover staat dat de totale opbrengst van de demersale soorten maar 95 miljoen meer bedraagt dan vorig jaar. Dit is verklaarbaar door de lagere opbrengst van demersale soorten als wijting, griet en zeeduivel.

De tongaanvoer (in eigen land) gaat er evenmin op achteruit maar gespreid over de voorbije maanden blijven de prijzen vrij stabiel ten opzichte van vorig jaar. De kabeljauwvangsten daarentegen moeten terrein prijs geven, maar de beperktere aanvoer veroorzaakt geen prijsstijging.

Minder goed vergaat het de schaal- en weekdierenaanvoer die 183 ton beneden de aanvoer van vorig jaar blijft. In opbrengstcijfers uitgedrukt betekent dit een besommingsverlies van 50 miljoen. De garnalaanvoer bedraagt tot eind september 198 ton, tegenover 342 ton vorig jaar. Door de aanzienlijke prijsstijging (gemiddelde prijs van 192 naar 246 fr./kg) blijft de verloren opbrengst beperkt tot 17 miljoen.

Het totale aanvoergewicht in eigen havens ligt na negen maanden zes procent beneden het cijfer van vorig jaar. Dat slaat maar op een gedeelte van de Belgische aanvoer. Een aanzienlijk contingent aanlandingen gebeurt in buitenlandse havens, tegenwoordig vooral Nederlandse. Vorig jaar kwam 18 procent van de Belgische aanvoer in buitenlandse afslagen terecht. Vermoedelijk ligt dit cijfer dit jaar hoger, maar cijfers hieromtrent zijn pas na verloop van tijd beschikbaar. (gw)

**Renaud Diesel zoekt  
ervaren  
scheepsmecaniciën.**

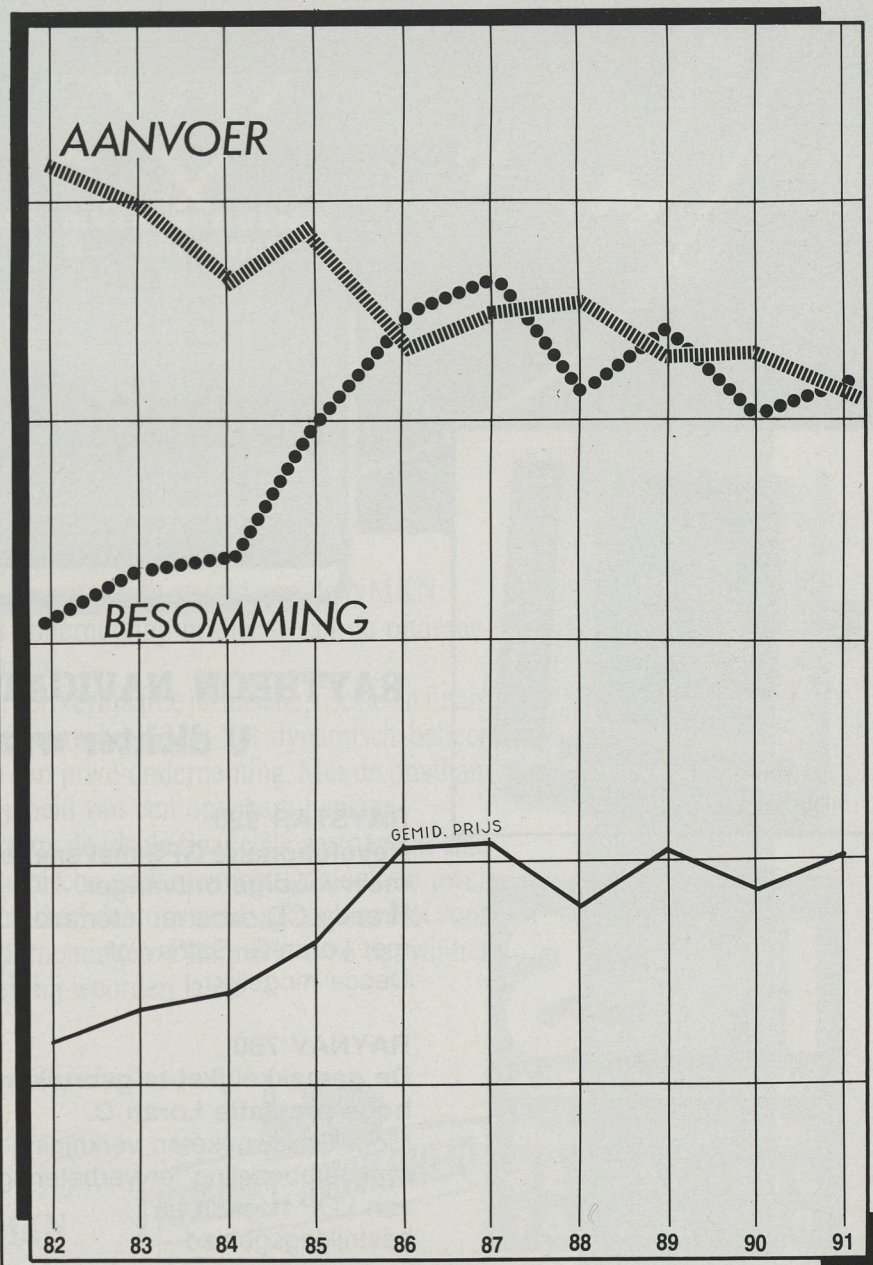
**Zich wenden:**

**H. Baelskaai 8 Oostende**

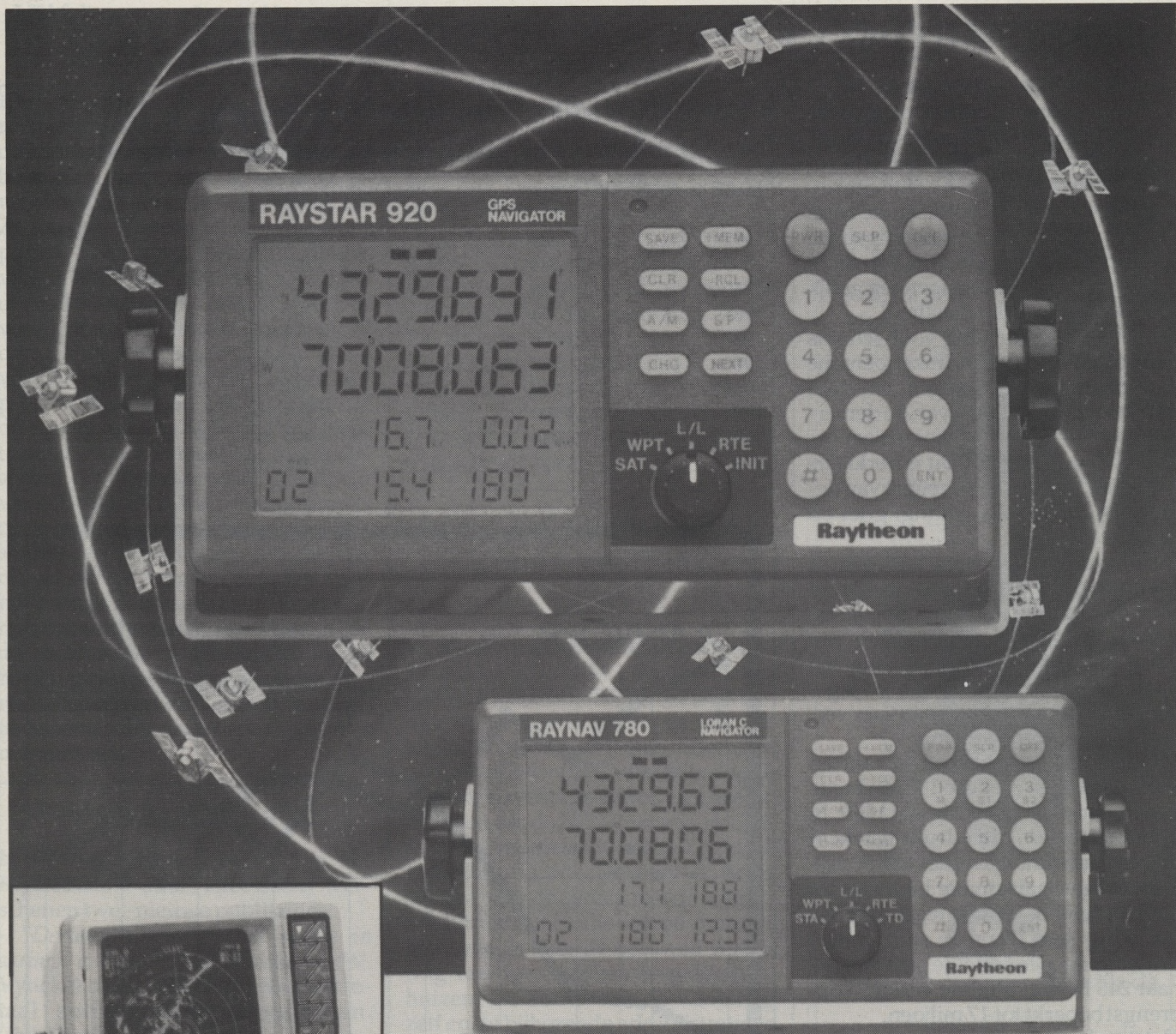
**Tel: 059 / 32 28 75**

### Overzicht 10 jaar aanvoer en besomming januari-september (aanlandingen in Belgische visafslagen)

JAAR	AANVOER (ton)	BESOMMING (gem)	PRIJS (x 1000,-)
1991	20.285	2.080.249	102,6
1990	21.584	2.027.333	93,9
1989	21.526	2.217.659	103,0
1988	22.744	2.063.026	90,7
1987	22.405	2.331.158	104,0
1986	21.773	2.248.434	103,3
1985	24.299	1.990.563	81,9
1984	23.700	1.695.198	71,5
1983	24.943	1.671.399	67,0
1982	25.821	1.566.688	60,7



BRON : DIENST VOOR DE ZEEVISSERIJ

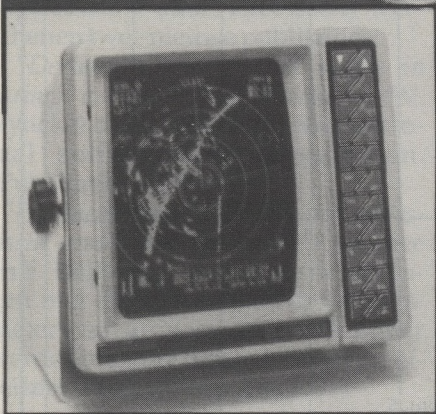


**RAYTHEON NAVIGATIE ELECTRONICA brengt U dichter waar U wenst te zijn**

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

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

**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

# Ondernemen ondernemer onderneming

Drie woorden, één wereld.

De geavanceerde wereld van de NMKN:  
een onderneming in dienst van de onderne-  
mingen.

Met een vermaarde juridische, fiscale en finan-  
ciële know-how. Met het dynamisch beheer  
van een privé-onderneming. Met de onafhan-  
kelijkheid van een openbare bankier.

Kortom, de ideale financiële partner van elke  
dynamische onderneming. Dus ook de uwe.  
Contacteer daarom vandaag nog ons Net voor  
Ondernemingen. Dan merkt u zo dat wij het  
nooit bij woorden laten.



NMKN

Samen maken wij uw projecten waar.

02/214.15.23

Schipper Edward Spee:

# 'Het zal je maar overkomen: je schip overbrengen, niet betaald worden... en de bak in vliegen!'

EEN GROOT AANTAL mijnenvegers bleef na WO II in de bevrijde havens achter. Nutteloos geworden werden ze te koop aangeboden. Ook te Oostende lagen Duitse, Engelse en Canadese schepen. Nog voor de eerste drie Oostendse vissersschepen vertrokken, voer een Canadees schip naar Kongo en vertrokken drie andere mij-

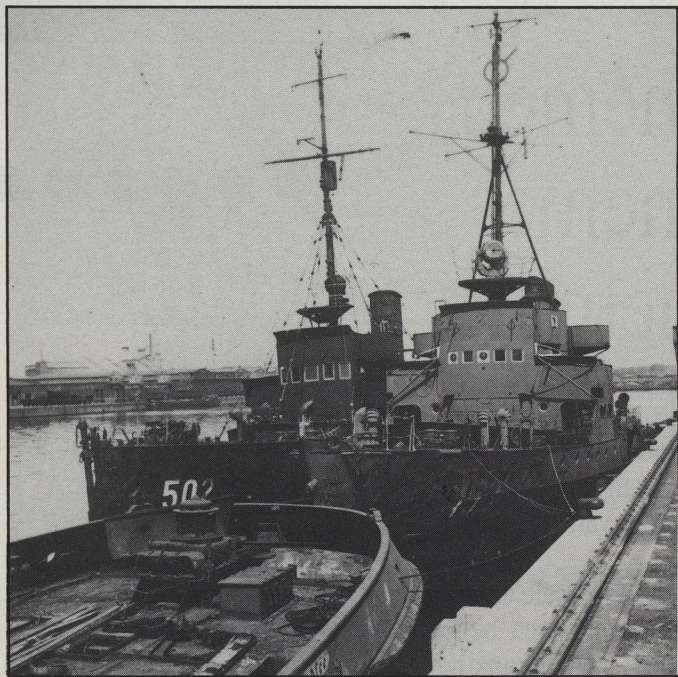
nenjagers als 'Antardida I, II en III,' voor rekening van een Argentijnse rederij, naar Zuid-Amerika.

### Op zoek naar een toekomst.

Na zes jaar Ibis werd Edward Spee visser bij zijn vader en voer elf jaar vanuit Oostende, waarvan drie jaar op IJsland. Na de oorlog sloot hij zich aan bij de pas opgerichte Belgische Zeemacht. Eind 1949 kocht een

Argentijnse rederij nog een Canadees schip, doopte het om tot 'Capitan Piedra Buena' en zocht een bemanning ter aanvulling van de reeds aan boord zijnde Argentijnen. Spee hoorde dat Argentinië specialisten nodig had. De lokroep van het onbekende en het vooropgestelde loon voor de overtocht deed zijn avonturiersbloed stromen. Spee was niet van plan blijvend te emigreren, maar hij berekende dat hij door de overtocht en een verblijf van vier tot vijf jaar in het Zuidamerikaanse land kon terugkeren met een spaarboekje van om en bij de 600 000 frank. Edward maakte nogal wat mee tijdens zijn eerste Argentijnse jaren. Nog steeds geraakt hij erdoor ontroerd. Tijdens het vertellen rollen de tranen soms over zijn wangen. Hieronder volgt zijn relaas. Hij verlaat de Zeemacht en monstert als matroos, samen met de Oostendenaars Adolf Verbiest en Maurice De Keyne (motorist) aan op de 'Piedra Buena'. De compagnie zorgde voor de papassen. Op 8 januari 1950 vertrekt het vaartuig vanuit Oostende, onder Belgische vlag, met aan boord heel wat Belgische emigranten (o.a. Arthur Lanssens met

vrouw Dina Kint uit Oostende) en onze drie bemanningsleden met enkel hun identiteitskaart op zak en in de wetenschap dat ze ingeschreven zijn op de monsterrol. Geen visa. De drie vissers kennen de betrokken wetten niet. Ze vertrouwen op hun werkgever en verwachten dat alles zijn normale beloop gaat. Op zee blijkt dat er te weinig bevoorrading op het schip kwam en alles wordt gerantsoeneerd. Na een tijdje heerst er honger en dorst, kommer en kwel. De eerste aanloophaven is het 'armoegat' Cabo Verde (Kaapverdische Eilanden). Van daaruit steekt men de oceaan over naar Pernambuco, Brazilië. Te Recife liggen ze drie weken stil. Zakgeld om aan land te gaan kan de kapitein aan de bemanning niet geven. Er breekt net geen mui-terij uit mede omdat de Belgische ambassadeur komt bemiddelen. Om over zakgeld te beschikken verkopen de Oostenaars hun persoonlijke bezittingen (pols-horloge, radio, enz.) Op 2 maart 1950 vaart de 'Piedra Buena' Mar del Plata binnen. Ook daar krijgen de Oostendenaars geen loon. Ze staan op de kade, zonder de nodige visa, platzak, ze kennen geen Spaans en heb-



Mijnenvegers zoals ze na, WO II in onze havens achterbleven.

## 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

**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)

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



Edward Spee rustend voor zijn estancia te Mar del Plata

ben geen benul van de latijnse mentaliteit.

In het hotel van een Franssprekende Joegoslaaf krijgen ze op krediet onderdak. Na zijn bemiddeling wil de Argentijnse rederij onze vissers betalen a rato van 10 peso per dollar. De officiële koers bedraagt 18 peso per dollar en onze vissers weigeren daar dan ook op in te gaan. De hotelhouder helpt hen een klacht te verwoorden, gericht aan de arbeidsrechtbank. Intussen blijven de drie Vlamingen zonder geld zitten. Het konflikt sleept maanden aan. Het verdikt van de rechtbank luidt: "De rederij moet betalen voor het verblijf in Argentinië maar niet voor de overtocht omdat deze onder Belgische vlag geschiedde!"

Een beambte van de 'Prefectura' (=Waterschoutsambt, militaire zeevaartpolitie) brengt sympathie op

voor de drie benadeelden en helpt hen een nieuwe klacht te verwoorden. Het nieuw verdikt luidt: "De Belgen moeten uitbetaald worden vanaf hun vertrek te Oostende, aan 18 peso per dollar!"

#### Verraad

Tevreden trekken onze drie vissers naar het administratief kantoor van de rederij en tekenen een in het Spaans opgesteld document... dat inhield dat ze afzagen van alle vorderingen t.o.v. de rederij met het bedrijf niets meer te maken hebben. Ze mogen niet meer aan boord van de 'Piedra Buena's' en dit terwijl het schip officieel nog onder Belgische vlag in de haven ligt. Terug staan ze daar, zonder papieren, met niets in orde, klandestien op vreemde bodem. Ze klaren hier en daar een klus om niet te verkommeren. Vraag-om-hulp-brieven ge-

richt aan de Belgische ambassade te Buenos Aires blijven onbeantwoord. Intussen is het september 1950.

Zoals de toestand er toen uitzag was de waterschout ervan overtuigd dat, volgens internationaal zee-recht, de Belgen op kosten van de rederij moesten teruggestuurd worden met een zekere vergoeding voor de zeven maanden oponthoud. Samen met een Franse pater uit Buenos Aires gaat de ambtenaar dit bepleiten voor de arbeidsrechtbank. Het hof verklaart zich akkoord. Hadden de Oostenaars toen toegehaapt, dan stonden ze terug thuis. Ze voelen echter het tij keren, denken toch nog, gesteund door de Prefectura, recht te halen en procederen voort om het volle pond te verkrijgen. De Argentijnse rederij wil goedkoop van de zaak af en speelt verder vuil spel.

Zwaaiend met het door de vissers getekende document dient ze klacht in tegen de drie bemanningsleden, wegens desertie t.a.v. van hun schip en het in de steek laten van hun werk. De omgeving voelt nattigheid en iedereen laat de Oostendenaars vallen. Ze worden alle drie aangehouden, vliegen de gevangenis in en worden later als illegale inwijkelingen overgebracht naar het Immigratiekantoor (soort gevangenis) te Buenos Aires.

Spee getuigt: "Dit moet je tegenkomen: als werkmanschip overbrengen, niet betaald worden en de bak invliegen. Dit kom je slechts tegen in diktatoriale en korrupte staten."

Na verloop van tijd mogen ze, vanuit het migrantenhotel, tot hun situatie is uitgeklaard, varen. Edward Spee monstert aan op de ex-205 'Montreal' De twee andere vissers monsteren aan op de 'Maria Mater', een vissersschip dat Fernand Viaene, samen met enkele Argentijnen huurt en uitbaat vanuit Bahia Blanca. Maurice De Keyne wordt

motorist, Dolf Verbiest matroos. Edward Deprince is schipper. Edward Spee kan van de directeur van het migrantenhotel bekomen dat hij op logement mag bij Alfons Hindrijckx, een lokatie dicht bij de aanlegplaats van het vaartuig.

De Keyne, Verbiest en ook Warden Deprince krijgen na elke zeereis slechts voorschotten op hun loon maar worden nooit echt uitbetaald zoals het hoort. Om zichzelf te betalen verkopen ze op een keer een reserve as en dito schroef van het vaartuig. Viaene dient klacht in wegens diefstal en de bemanningsleden worden opgepakt. Edward Deprince was in de Prefectura, administratief nog aangemonsterd op de 'Montreal'. De rederij waarbij het vissersschip toen was ondergebracht koopt Deprince voor de borgsom van 500 peso vrij en verplicht hem weer te varen met de 'Montreal' De Keyne en Verbiest van hun kant kunnen geen geldige papieren voorleggen en worden terug overgebracht naar het migrantenhotel te Buenos Aires.

#### Gevangenis

Bij de politie te Mar del Plata krijgt men lucht dat er 'nog zo'n derden' rondliep zonder papieren. Bij het binnenkomen van de 'Montreal' in januari 1951 wordt ook Edward Spee door de zeevaartpolitie opgepakt en in de gevangenis gestopt. Spee vliegt in een cel, waarin zich naast een brits, enkel zakken cement, stenen en werkmetaal bevindt. Na veertien dagen krijgt hij gezelschap van een boef. Spee protesteert en eist een andere cel. Als onschuldige wil hij niet worden ondergebracht bij misdadigers. Opgepakte zeelui van de Zeemacht worden zijn nieuwe kompanen. Veertien dagen later breekt er ruzie uit onder de matrozen. Een groot gedeelte eist dat Spee wordt verwijderd omdat hij geen militair is. De kommandant van de gevangenis weet wel dat



1953: Op terras te Mar del Plata: v.l.n.r. Edward Spee, Edward Deprince, (teruggekeerd in 1963), Francois Vandeberghe (Overleden zie de Kongoartikels in HVB) en Frans Westerlinck, allen schippers.

onze visser eigenlijk niet op zijn plaats zit en brengt hem, na een belofte om niet te vluchten ("k Ken geen taal, heb geen geld, waar moet ik naartoe") onder in een houten loods op de binnenkoer van de gevangenis. De loods doet normaal dienst als garage en voorlopige bergplaats voor aangespoelde of opgeviste lijken. Tijdens zijn verblijf zit Ward Spee een dag opgezadeld met een dode zeeman als gezelschap.

De maaltijden in de gevangenis van Mar del Plata zijn zeer karig. Hij zou langzaam zijn weggekijnd, ware het niet dat een Argentijns officier, Desgenoux, bekomt dat hij werk krijgt van de 'Montreal', de 'Bosco' en andere plaatselijke

vissersvaartuigen. Zo maakt hij godganse dagen korren. Met het verdiende geld kan hij voedingswaren laten meebrengen en sparen voor een radio. Desgenoux, die echt begaan is met Spee, neemt hem tijdens feestdagen soms mee om hem toch wat vertier te gunnen.

Berger, een Belg, die betrokken is bij de firma waarvoor de 'Montreal' vaart, spant zich in om Spee vrij te krijgen. Om de gestrande visser te legaliseren moeten documenten naar Brussel, via Antwerpen en over het Waterschoutambt te Oostende, terug naar Brussel. Te Buenos Aires wordt alles in orde bevonden wordt Edward in oktober 1952 vrij gelaten. Van de Belgische

ambassade kreeg hij nooit hulp. Edward heeft geen geld om terug te keren en wordt noodgedwongen immigrant. Hij neemt werk aan op Argentijnse vaartuigen. Hij vaart op de 'Antardida II', als stuurman, samen met zijn lotgenoot Adolf Verbiest. Toen de Urker vissers Van Iseghem in de steek laten (daar komen wij een volgende bijdrage uitvoerig op terug) komt Warden Weteren hem halen om matroos te zijn op de 'Nicole', dan gaat het naar de 'Gabriel', hij verhuist later naar Pol Legein op de 'Marie-Louise' en wordt zelf schipper op de 'Luc'

**Vlaamse inbreng**

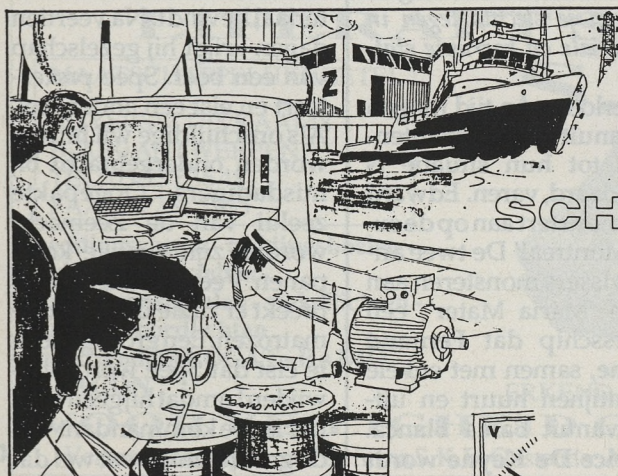
Het dient gezegd dat de Vlaamse vissers er gans de

diep-of hoogzeevervisserij, zoals ze nu nog bestaat, hebben ontwikkeld. Vanaf Mar del Plata zochten zij telkens nieuwe visgronden tot op 45° zuiderbreedte. Door vastslaan aan stenen, rotsen en wrakken, door de plateaus en taluds af te tasten, te peilen en te loden en steeds alles op te schrijven en in kaart te brengen, verruimden ze voortdurend hun werkveld. Ze betaalden de prijs met gescheurde en verloren korren, met visverlet en dit in een gedeelte van de Atlantische Oceaan dat 2.000 km kust omspande. De meest voorkomende vissoorten waren merlusa (heek), calamares (inktvis), papa-mosea's (soort zilvervis, lekker op houtvuur) en 'bakalau' (soort kabeljauwachtige konger, congrio chileno, heel lekker)

Edward deed intussen zijn examens voor de verschillende schippersbrevetten opnieuw in 't Spaans. Alhoewel het eigenlijk niet mocht, voeren de Vlamingen toch op schepen onder Argentijnse vlag met hun Belgische nationaliteit. Er waren trouwens geen andere schippers.

Nadat Edward de rederij Van Iseghem verliet kwam hij terecht op de drijvende doods-kist 'San Juan Bosco' (ex-0.314 'Vredeman') De avonturen die hij daarop beleefde vertelt Spee, Eduardo voor de vrienden, volgende maand.

Vervolgt  
Daniël Pots



**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

# Het smartelijk ongeval van Adolf Verbiest

Eind september 1953, Mar del Plata, Argentinië. Nadat de plannen van de reders van de 0.314, 0.205 en N.739 faliekant aflopen, worden de vaartuigen opgeslorpt door semi-Argentijnse bedrijven. Het kader aan boord wordt geleverd door onze vissers. De rest van de bemanning wordt vlug vervangen door 'goedkopere Argentijnen'. Het overtollige vissersheir uit Vlaanderen zwermt uit over de vloot kleinere vissersschepen. De eigenaars ervan zijn tuk op deze vissers. De stielkenis, de werklust en moed leveren meer vis op dan dat bij de plaatselijke vissers of zeelui van andere nationaliteiten het geval is. Toch is er een nadeel. Het varen met gemengde bemanningen en vooral het door elkaar gebruiken van verschillende talen, Oostends en Spaans in ons geval, verhoogt het risico op arbeidsongevallen. Het ongeluk met Adolf Verbiest is daar een typisch voorbeeld van.

Adolf komt samen met een paar Vlamingen en Argentijnen terecht op een vaartuigje, de 'Supremaca II'. Het vaartuig is; zoals zovele andere, zeer rudimentair gebouwd. Wegens een gebrekkige wetgeving en een slecht of niet funktionerende zeevaartinspektie is er niets aan boord om de bemanning

in gaval van nood bij te staan: geen vlot, geen boot, geen medicijnkist, geen verband, geen alcohol, geen jodiumtinktuur,... Alleen de opdracht "veel vis vangen" telt.

## Ergens op Zee

Na een sleep wordt het net gewonden en iedereen neemt zijn plaats in om de routineklus te klaren. Verbiest staat bij de achtergalg en kijkt naar het touw dat uit het water komt, door de klok loopt en via een voorpost op de liertrommel wordt opgerold. Het scheerbord komt langzaam uit het water, de ketting ratelt door de klok. Net voor de visplank tegen de galg slaat roept hij 'Stop'. Hij maakt de schakel los die het scheerbord met de stalen kabel verbindt en slaat de daartoe voorziene ketting rond de beugels zodat het scheerbord tegen de zijde kan rusten terwijl het net verder kan worden ingehaald om de kuil langs zij te krijgen..

Als de plank wordt uitgepikt moet de lier eventjes terugvallen, vooraleer de rest binnen gehaald wordt. Hierbij roept Adolf 'lego' (= Oostends voor zakken of los) De visser aan de lier denkt echter het erop lijkende Spaanse woord voor 'ophalen' (= levantar) te horen en laat de lier verder opwinden. Adolf die de ketting nog vast heeft wordt door de ketting gegrepen en zijn arm wordt meegetrokken in de klok.

Een schreeuw, gevolgd door gekerm, doet de winchman opschrikken. Hij is de kluts kwijt en weet niet meer of hij vooruit of achteruit moet draaien of de lier moet stilleggen. Intussen

draait de lier door tot één van de Vlaamse vissers hem stil legt.

Dolf lijdt helse pijnen. Zijn kameraden kunnen zijn arm uit de klok verwijderen en zien dan het drama. Vanaf de pols is de arm opengescheurd en zijn er stukken bot weg tot aan de elleboog. Vanaf de elleboog tot de schouder is zijn arm volledig gebarsten. De vissers slaan in paniek. Ze hadden er nooit aan gedacht met zoiets te worden gekonfronteerd. Aan boord is zelfs geen pleister om hun vriend te helpen. Dolf wordt naar de kombuis gebracht. De motorist haalt een vod en bindt de arm juist onder de schouder af. De ongelukkige visser blijft bij bewustzijn en jammert aldoor: 'Wat moet ik hier aanvangen met slechts één arm?'

Intussen wikkelt de motorist de arm verder in vodden. Verbiest voelt zich zwakker worden en wil gaan liggen. Hij verzamelt al zijn krachten en daalt af in het logies. De overige vissers zijn radeloos. Wat nu?

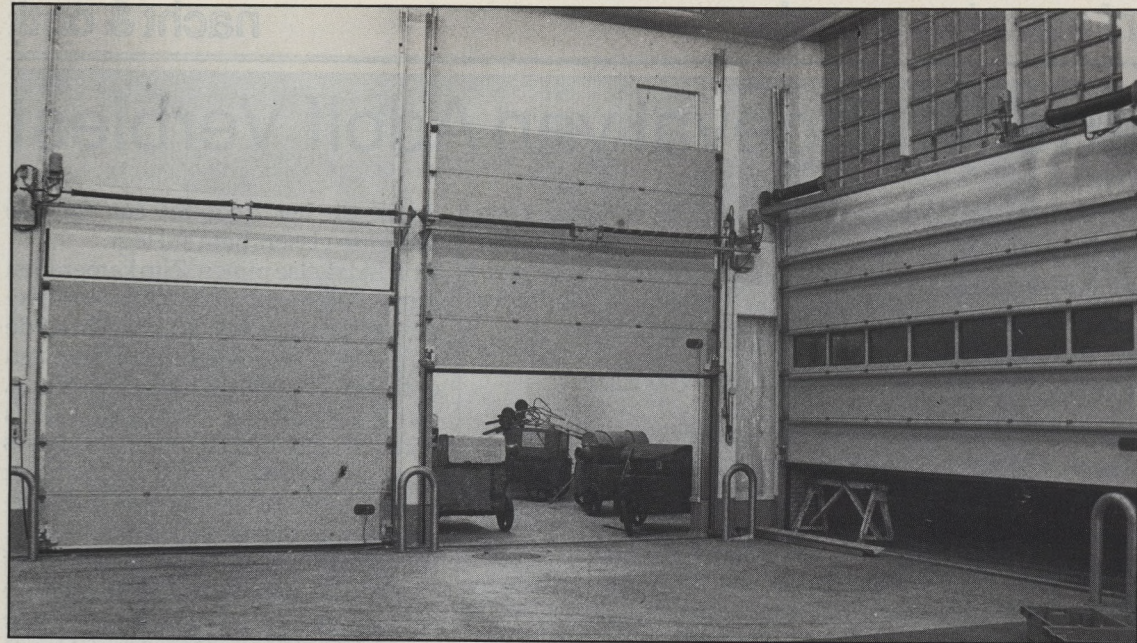
Ze zijn tweeëntwintig uur van Mar del Plata. De schipper verwittigt de thuishaven. Men twijfelt eraan of er hulp kan komen. De schipper wendt de steven naar huis. De rest van de bemanning blijft de hele nacht, zij het hulpeloos, waken bij Verbiest die van uur tot uur zwakker wordt. Hij wordt geplaagd door hoge koorts. 's Morgens wordt hij iets rustiger. Dit is echter niet geruststellend maar alarmerend. Zijn krachten begeven het. Hij sterft tenslotte om kwart voor acht in de morgen.

's Avonds wordt aangelegd in de haven. Een opgeroepen dokter kan slechts de dood bevestigen. Wegens de warmte wordt alles in gereedheid gebracht voor een snelle begrafenis. Een aantal bekenden waken de hele nacht. 's Morgens om 9 u wordt hij ter aarde besteld. De hele Belgische kolonie begeleidt hem naar zijn laatste rustplaats.

Hiernaast drukken we een foto af van het betrokken vaartuig. Het straalt zo'n sereniteit uit dat het zou kunnen dienen als doodsprentje. Achteraan schreef iemand: "...toen zij binnenkwamen, achter dat ongeluk, met de vlag half top ..." We kunnen deze bijdrage het best besluiten met de laatste zin uit de grafrede: "Adolf Verbiest, de Argentijnse grond weze u zacht."

Daniël Pots.



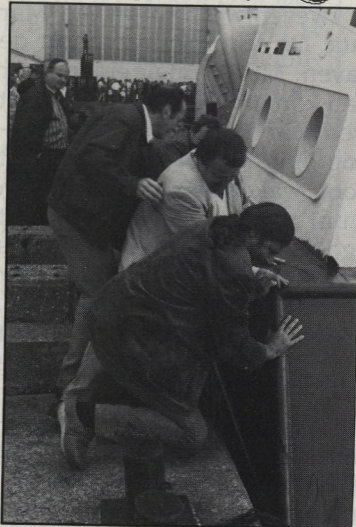


De aanbesteding voor het plaatsen van de koelapparatuur in de koelcellen van de Oostendse vismijn is uitgeschreven en de offerten worden op 21 november geopend. Als de eerste lentewarmte uitbreekt zullen de koelcellen wellicht in gebruik zijn.

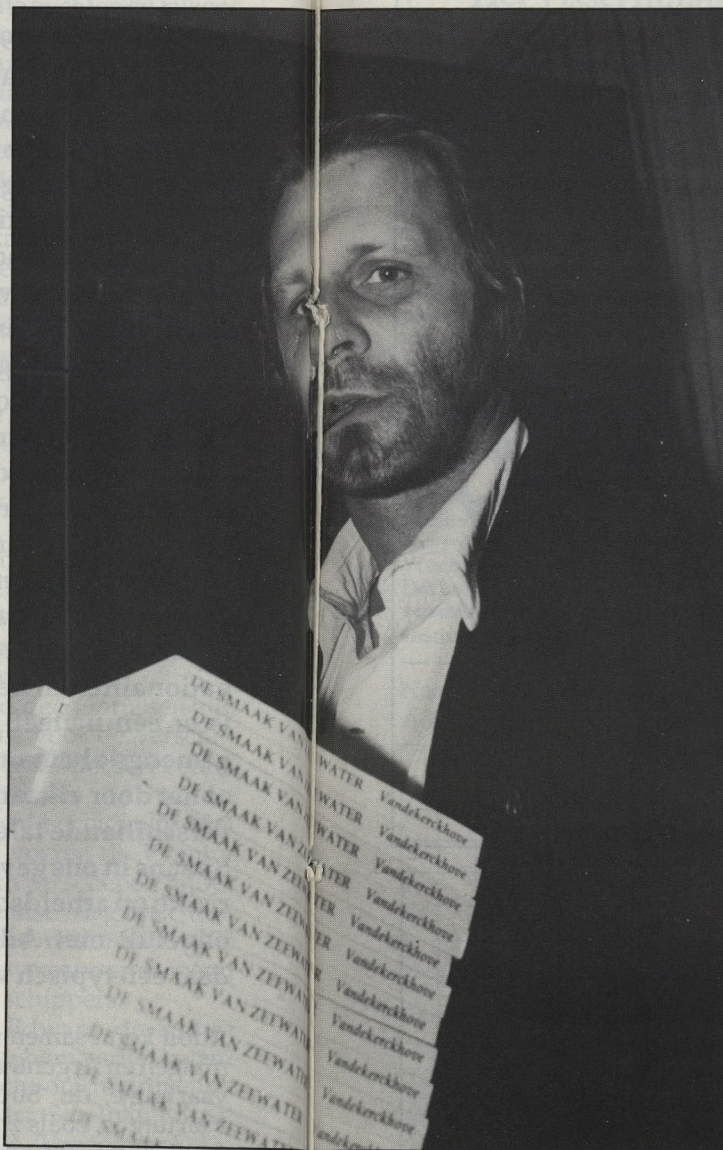


Ook de Nieuwpoortse haven verandert van uitzicht. Voor de modernisering van de vismijn is het wachten op de cijfers van de begroting. Maar naast het vismijngebouw verrijst de nieuwe behuizing van het douaneagentschap Aquatic op de plaats waar vroeger stapels steenkool lagen.

Dat de Z.186 'Shannon' bij zijn tewaterlating (zie elders in dit blad) nog een duwtje meekreeg van HVB-redakteur Vandekerckhove mochten we u niet onthouden.

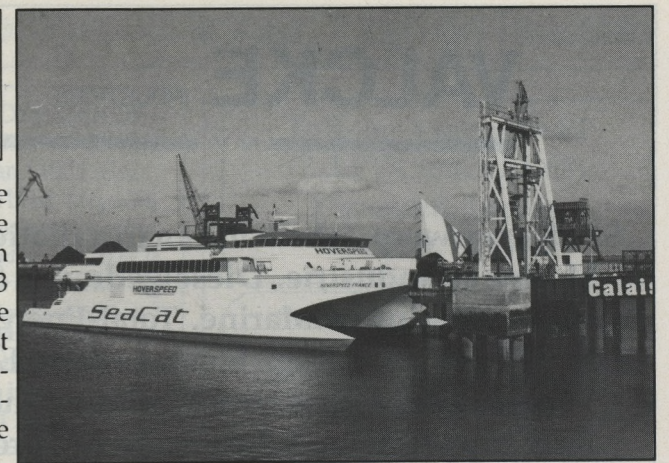


# de maand in beeld

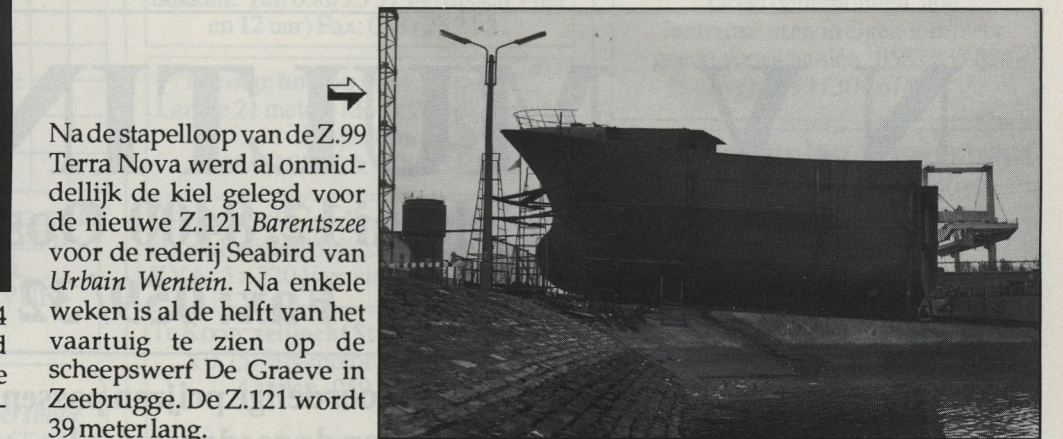


Voor hoofdredakteur Florandekerckhove was het op vrijdag 4 oktober een belangrijke dag. In het centrum van Oostende werd zijn eerste boek (de verhalenbundel 'De Smaak van Zeewater') te water gelaten. Het boek werd er voor meer dan 100 aanwezigen door Mr Crabeels gedoopt.

De catamaranferry SeaCat France van Hoverspeed overbrugde de afstand tussen Dover en Calais in een rekordtijd van 34 minuten 23 seconden. De supersnelle trein die weldra door de Eurotunnel raast zal volgens het meest optimistische schema van station-naar-station meer tijd nodig hebben om de verbinding te maken.



Op de hoek van de Oostendse Vismijnlaan en de H. Baelskaai komt geen nieuw visverwerkend bedrijf. De werken die er van start gingen gebeuren in het kader van de waterzuivering. In de komende maanden wordt in de put een pompgemaal gebouwd die de afvalwaters van de vismijn en de Vuurtorenwijk naar het waterzuiveringsstation van Zandvoorde zal sturen vooraleer ze in zee terecht komen.



Na de stapelloop van de Z.99 Terra Nova werd al onmiddellijk de kiel gelegd voor de nieuwe Z.121 Barentssee voor de rederij Seabird van Urbain Wenten. Na enkele weken is al de helft van het vaartuig te zien op de scheepswerf De Graeve in Zeebrugge. De Z.121 wordt 39 meter lang.



**OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING**  
Driftweg 25, Bredene



Bredene Oostende

*het taxibedrijf voor de visserij*

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

# VALCKE INDUSTRIES

N.V.

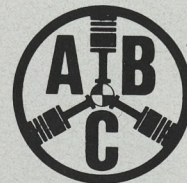


Studie, ontwerp, fabricatie en installatie van dieselgedreven stroomaggregaten voor Marine en Industrie. Dieselgedreven & elektrische pompgroepen voor Industrie, brandbeveiliging en Marine. Total-Energie aggregaten voor plantkwekerijen, Sierteelt en Gebouwen. Volledige Elektrische en Elektronische stuursystemen,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



## MERCEDES - BENZ

### mtu



Dieselmotoren  
voor Marine & Industrie

VICTORIALAAN 3 B - 8400 OOSTENDE

TEL.: (059)321814

FAX: (059)321135

# N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

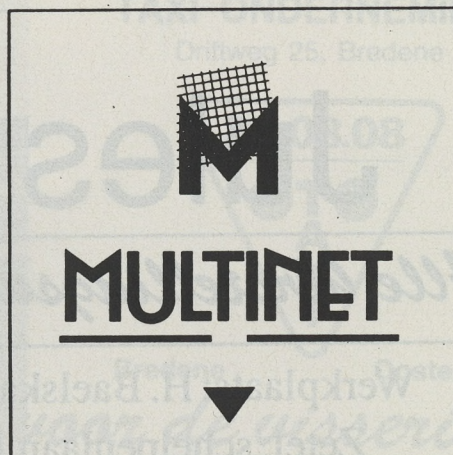
Tel: 059/ 32 12 10 Fax: 059/ 32 11 97

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)
- \* KORRETOUW EN STALEN KABELS
- \* ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt





## Winst voor Boelwerf

Na vier boekjaren met een negatief resultaat sloten de Boelwerven in Hoboken en Temse de rekeningen van vorig jaar af met een batig saldo van 42 miljoen. Dit is het resultaat van een saneringsoperatie waarbij eerst veertig procent van het personeel moest afvloeien. Nu kampt de scheepsbouwonderneming eerder met een tekort aan gespecialiseerd arbeidskrachten. Ook de omstandigheden op de wereldmarkt zijn ondertussen grondig veranderd. In vijf jaar tijd liep de bouwcapaciteit wereldwijd met ongeveer de helft terug. Door de crisis in de jaren tachtig investeerden de rederijen nauwelijks in nieuw materiaal met een veroudering van de vloot tot gevolg. Ondertussen is de situatie gekeerd en de vraag naar nieuwe schepen groot. Het bedrijf is dat ook matig optimistisch gestemd over de toekomst.

## Miljardenorder voor Boel

Ondanks de perikelen met de RMT-

jumbo Prins Filip kreeg de Boelwerf voor 4,5 miljard frank bestellingen binnen. Het gaat om twee koelschepen voor een Zweeds-Duits consortium en een chemicaliëntanker voor een Finse groep. Het scheepskrediet (85% van de kostprijs) voor de drie schepen is reeds goedgekeurd door de Vlaamse Executieve zodat de bestelling officieel kan geplaatst worden. Het orderboek van Boel zit nu vol tot begin 1993.

## Veiligheid bedreigd

Sekretaris-generaal O'Neill van de *International Maritime Organisation* (IMO) stelt de lakse houding tegenover de veiligheid in de maritieme sektor aan de kaak. Volgens O'Neill kan de toestand leiden tot een toename van het aantal scheepsongevallen met passagiersschepen.

In de afgelopen jaren kostten verschillende ongevallen honderden mensenlevens. De hoofdoorzaken van die rampen waren te zoeken in het ontslag van bemanningen en de veroudering van de vloot. Op wereldvlak bedraagt de gemiddelde ouderdom

van de passagiersschepen 16 jaar. Het aantal passagiers aan boord van cruiseschepen neemt elk jaar toe. In 1989 waren er 3,7 miljoen mensen die aan de cruise deelnamen. Tegen het jaar 2000 zou dit cijfer tot 10 miljoen kunnen oplopen.

Uit de *Lloyd's Weekly Casualty Report* blijkt dat bij meer dan één derde van de scheepvaartongevallen tijdens de maand september schepen van minsten twintig jaar betrokken waren en bijna evenveel die meer dan vijftien jaar in de vaart zijn.

b.v.b.a. EXPERTISEBUREAU

**CAFMEYER & C<sup>o</sup>**



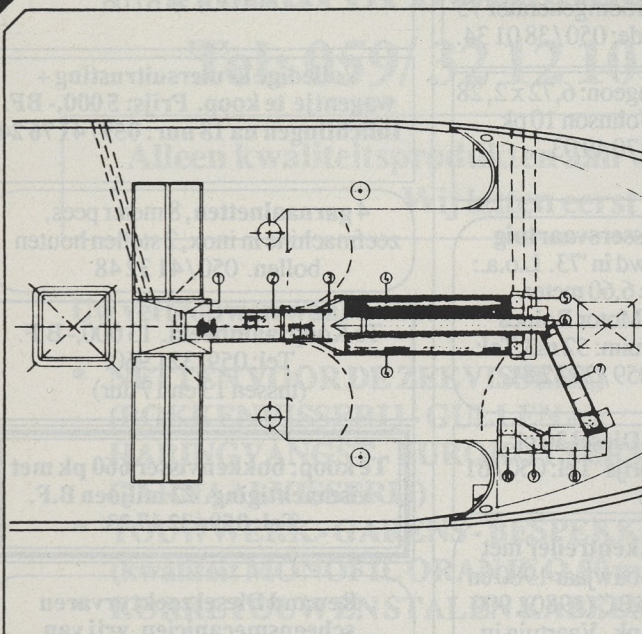
VÓÓR & NA SCHADE - RAMING

ROERENDE & ONROERENDE  
GOEDEREN

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE

## Vangstverwerkingsapparatuur



## Van Rijn ontwerpt, fabriceert en installeert...

1. Vangstopvangputten, voorzien van afvoerbuis voor het afvoeren van water en zand
2. Aanvoerelevator met variabele snelheid
3. Verdeelgoot voor het verdelen van de vangst naar 2 stuks sorteertransporteurs
4. Twee sorteerstripbanden met variabele snelheid
5. Afvalverzamelput, inclusief afvoerbuis
6. Afvoertransporteur voor gestripte vis
7. Elevator voor het voeden van trommelwasmachine
8. Roterende trommelwasser voor gestripte vis
9. Uitlekgoot
10. Luikhoofd naar visopslagbunker in visruim.

## MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.

Scheepmakerstraat 13 - 2222 AB Katwijk aan Zee  
Telefoon 01718-20700 - Telex 39454 rijn nl - Telefax 01718-32319



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

# ABB

ASEA BROWN BOVERI

## Uw

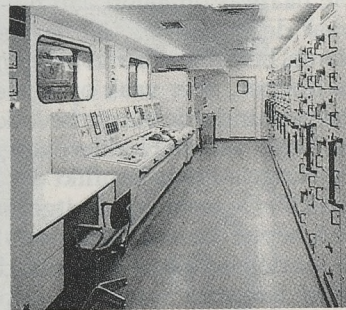
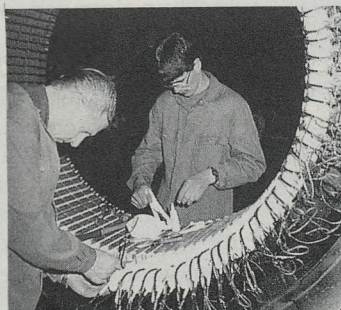
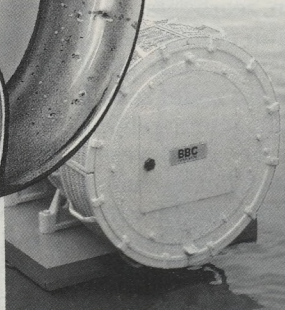
## met de Belgische havens

**ANTWERPEN - BRUSSEL - GENT - ZEEBRUGGE**

Vakkennis, ervaren specialisten en professionele serviceverlening maken van Asea Brown Boveri Etamo uw beste keuze voor alle herstellingen aan:

### ELEKTRISCHE EN MECHANISCHE UITRUSTINGEN, 24 uur op 24.

- Herstellen en herwikkelen van elektrische machines tot 10.000 kW;
- Fabrikage van spoelen voor gelijkstroom en wisselstroom tot 12 kV;
- Herstellen en leveren van wisselstukken voor automatiseringssystemen;
- Nazicht, herstellen en leveren van wisselstukken voor BBC® turbocompressoren;
- Service station voor scheepsuitrustingen van Asea Brown Boveri, Strömberg, Hagglund Denison, Infracore, BBC York, NEBB, EB, SACE enz.



## en met de scheepsbouw

- Advies, ontwerp en opbouw van volledige elektrische scheepsinstallaties, automatisering- en koelsystemen;
- Leveren van alle onderdelen;
- Eigen ABB-team voor de opbouw aan boord;
- Testen en in dienst stellen.



**s.a. ASEA BROWN BOVERI ETAMO n.v.**

Noorderlaan 81,  
B-2030 Antwerpen

Tel.: 03/541 71 40  
Telex: 31646  
Fax: 03/542 30 36

Over de zeeroovers met de geuzenaam:

# Likedelers!

IN DE OUDE teksten geïnventariseerd door Gilliodts-Van Severen (1875) vinden we vaak de naam "likedeelres" vermeld in 1401. In 1403, naast "zeerooverse" in 1402, "coorvers", in 1405, "uitlegghers" in 1408, "roovers ende pillards" in 1417. Gilliodts-Van Severen zegt daarvan trouwens: "nos anciens documents donnent à ces écumeurs de mer les qualifications les plus énergiques". De likedelers zijn echter van een heel bijzondere soort. Ze hadden niets te zien met het delen van lijken, zoals men zou geneigd zijn te denken, maar met "gelijk".

Inderdaad, ze behoorden tot een beruchte bende zeeroovers die hun buit gelijkelijk verdeelden, waarbij dus elk een een gelijk deel kreeg; vandaar dus de naam gelijke delers, likedelers, of likedeelres van ons archief. De likedelers zijn ook bekend onder een meer beschaafde naam, nl. die van *Vitaliebroeders* of *Victualiebroeders*, *Vitalienbrüder*.

Die naam is ontleend aan het Frans, waar de "vitailleurs" de krijgslieden waren, belast met de *ravitailering* van de troepen, zeer vaak op kosten van een geplunderde burgerbevolking, in het begin van de Honderdjarige Oorlog (Engels-Frans konflikt dat begon in 1337) De term werd uitgebreid tot de schepen die in de havens en op zee de oorlogsschepen bevoorraden en werd tenslotte synoniem voor zeeroovers.

Hun ontstaan in de Oostzee is te danken aan de belegering van Stockholm door de Deense koningin "Zwarte Margaretha", die Zweden wenste te voegen

bij haar Deens-Noorse Rijk. Stockholm liet zich zo maar niet doen en weerstond moedig aan de Deense blokkade.

Moedige zeelieden aan de zijde van de Zweedse bondgenoten trachten die blokkade te doorbreken en de belegerde stad met levensmiddelen te voorzien, victualiën, of vitaliën, en verkregen daardoor de spotnaam van "*Vitalienbrüder*". De spotnaam werd natuurlijk een erenaam, zoals eens het scheldwoord *geus* een erenaam werd voor de vrijheidsstrijders tegen Spanje in de 16de eeuw, in de Nederlanden. Reeds gedurende de oorlog hadden de *Vitualiebroeders* niet altijd kunnen weerstaan aan de roep van de zeeroverij: de temptatie om op zee een slagje te slaan was steeds groot... Maar toen de vrede werd gesloten was er voor de scheepsleveranciers geen werk meer. Ze zetten echter hun bedrijf voort, maar op een heel andere wijze; ze werden van scheepsleveranciers, met hun eigen schepen, zeeroovers.

Oorspronkelijk was hun aktiegebied begrensd door de Oostzee, waar geplunderd en geroofd werd zodat zelfs de gewone koopvaardij onmogelijk was. De likedelers hadden zich gevestigd op het eiland *Gotland*, dat hun uitvalsbasis werd. De handelssteden van de Oost- en Noordzee, de Hansesteden, vonden het weldra welletjes en hun verenigde zeestrijdmacht verjoeg de likedelers in 1398 uit hun basis. Dit was voor de likedelers de gelegenheid, om hun activiteiten te verleggen, met als basis *Helgoland*. Hun domein werd nu de Noordzee en weldra het hele

gebied dat zich uitstreckte van Friesland tot de Spaanse kusten. Ze hadden trouwens contact met de Friezen en inzonderheid met een zekere Friese hoofdman *Keno ten Broke*, die als tussenpersoon fungeerde voor het aan de man brengen van de op zee geroofde waren en kostbaarheden. Men vermeldt als bijzonder gegeerd: wijn, Vlaamse en Engelse wol, specerijen en alles wat uit de Middellandse zee-streek via Brugge en Antwerpen in de Lage Landen terechtwamen en vandaar getransporteerd moest worden, Hamburg zijnde de voornaamste laadplaats voor de transit uit Oost (Rusland) en Noord (Skandinavië)

De likedelers hadden beruchte leiders, w.o. een der meest bekende een *Klaas Störtebeker* was, samen met zijn luitenant *Goedeke Michel*. Een oud volkslied dat nog niet zolang geleden werd gezongen in de streek van Hamburg, begon als volgt:

*Störtebeck un Göd Michel,  
De rootten tosamen to like Deel  
to Water en nich te Lande...*

Men zal zeker de betekenis van die versjes begrepen hebben! Ze beweerden te zijn *vrienden van God en de vijanden van de hele wereld*. In het geciteerde lied beweerden ze ook dat de *Westsee* (De Noordzee) hun wel bekend was. Vandaaruit bereikten ze de Atlantische Oceaan, waar ze ook het in Vlaanderen wel bekende bedevaartsoord *Santiago de Compostella* "bezochten" en er, schijnt het, zonder daar om te vragen, op de loop gingen met de relikwieën van de martelaar *Vincencius*, o.a. met de verdroogde tong die

B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

de beulen hem destijds zouden uitgesneden hebben... De heren *likedelers* gingen echter te ver toen ze met hun roverijen de haringvangst gingen bedreigen. Na drie volle jaren over de Noordzee geheerst te hebben, werd besloten definitief een einde te stellen aan hun schurkenstreken. De geschiedenis vertelt dat een der door de *likedelers* beroofden een zekere *Simon* was, een rijke kaashandelaar uit Utrecht. Deze bood veel geld aan om een vloot op stapel te zetten om een einde te maken aan het rijk der *likedelers*. Hij kreeg zelf het bevel over een oorlogsschip, de "*Bonte Koe*" nadat hij eringeslaagd was het gewenste aantal schepen samen te brengen. Een andere versie zegt dat *Simon* een Haarlemmer was, opgenomen in de Hamburgse burgerij. Wat er ook van zij, *Simon* slaagde erin de vloot van de *likedelers* te veroveren en hun in 1402 een zware nederlaag toe te brengen. De buit die daarbij werd veroverd op de zeerovers moet reusachtig groot zijn geweest. Zo spreekt de legende van uitgeholde grote masten die volgegoten waren met goud. Een paar jaar na die feiten werden ook *Störtebeker* en *Goedeke Michel* door list gevangen genomen. De "*Bonte Koe*" kon, naar het schijnt het schip van *Störtebeker* veroveren. Beide zeerovers werden te Hamburg in 1404 onthoofd en hun hoofd werd publiekelijk tentoongesteld. Enkele ontsnapte *likedelers* konden nog een paar jaar de Noordzee onveilig maken, doch ze betekenden geen groot gevaar meer voor de koopvaardij. Nadat nog enkele *likedelers* werden opgehangen te Enkhuizen in 1422, hoort men praktisch van hen niet meer spreken. De *likedelers* werden deel van het legendarisch erfgoed. In Noord-Duitsland vooral, en op de oevers van de Noordzee en de Oostzee werd de legende nog eeuwen levendig gehouden. Schepen, zelfs jachtschepen, kregen de naam van *Störtebeker*! Allerlei verenigingen herdachten de moed en onverschrokkenheid van de *likedelers*, volksliederen ontstonden en allerlei voorwerpen, beschouwd als hebbende behoord aan *likedelers*, werden vol zorg bewaard en tentoongesteld. Allerlei legendarische verhalen over hen deden de ronde. Zo werd verteld dat ze expedities naar allerlei vreemde landen en vreemde volksstammen zouden ondernomen hebben. Daarbij is het Vlaams liedje "*van al die willen te kaap' ren varen*" maar klein bier.

Walter Debrock

## 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:

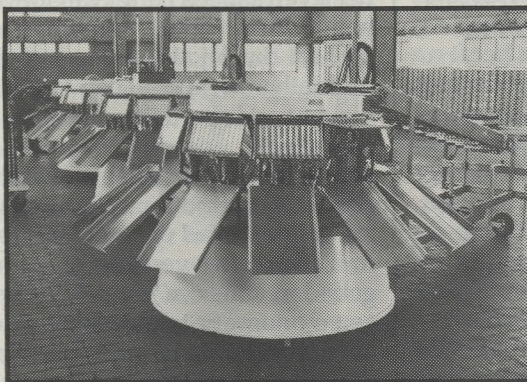
Van Waes Willy, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan -Tel: 059 / 23 68 46

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

Van onze volksgelovige Thomas, Pierre Hovart:

# Boze geesten bleken altijd van links te komen!



'Vergeten we niet dat de zee voor de visser zowel zijn brood als zijn dood kan betekenen.' (foto gw)

VAN PIERRE HOVART, directeur van het Rijksstation voor de Zeevisserij verschijnt het boek 'Volksgeloof in de zeevisserij'. De auteur heeft na tientallen voordrachten over die materie nog altijd aanstekelijke binnenpretjes als hij, in z'n steekkaarten graaiend, weer eens een hardnekkig volksgelovig vooroordeel opdiept. *Het Visserijblad* op een vrijdag de dertiende twee zwarte katten in de ogen, liep zonder verpinken 3 pastoors voor de voeten op de kaai, wenste de bemanning van de 0.142 een goede vaart en begaf zich fluitend en zonder mollepoot op zak naar de auteur. Ons kon niets meer overkomen. Hem wel. Na het interview vond Pierre Hovart nergens nog de pas door hem opgestelde tekst die hij 's anderdaags voor een belangrijke vergadering in Gent nodig had. U weze gewaarschuwd. De redactie van dit blad is niet verantwoordelijk voor mogelijk onheil dat u na lezing van dit stuk boven het hoofd hangt. 't Is maar dat u het weet.

Als we hem polsen naar de niet zo direkt duidelijker link tussen een Kortrijks ekonomist en de zeevisserij, op-

pert directeur Pierre Hovart (60) dat het leven aanéén hangt van toevalligheden. En hij staaft z'n stelling met het verhaal dat hij als jonge snaak in de middelbare school al een voordracht hield over de beruchte *lockout* in onze naoorlogse visserij. Straffer nog: tijdens z'n legerdienst in Lombardisje is hij verloofd met een meisje uit z'n geboortestad en, met de toestemming van z'n oversten, grijpt hij de geboden kans om voor de provincie een monografie te plegen over de seizoenarbeid. Zijn bronnen (én zijn lief) kon hij, met militaire goedkeuring, de woensdagmiddag in Kortrijk raadplegen! Voor dit werk (die studie!) krijgt hij een aanmoedigingspremie van de provincie en Olivier Vanneste — nu gouverneur — van het Westvlaams Ekonomisch Studiebureau (W.E.S.) vraagt hem of het hem zou interesseren een werk te maken over de Belgische Visserij.

Pierre Hovart, die als ekonomist was afgestudeerd, aarzelt niet, zegt z'n prille loopbaan als leraar middelbaar onderwijs op en komt bij de W.E.S. terecht. Kort daarop verneemt hij dat de funktie van sekretaris in de *Bedrijfsraad voor de Zeevisserij* vakant is en in 1958 krijgt hij die toegewezen. In die

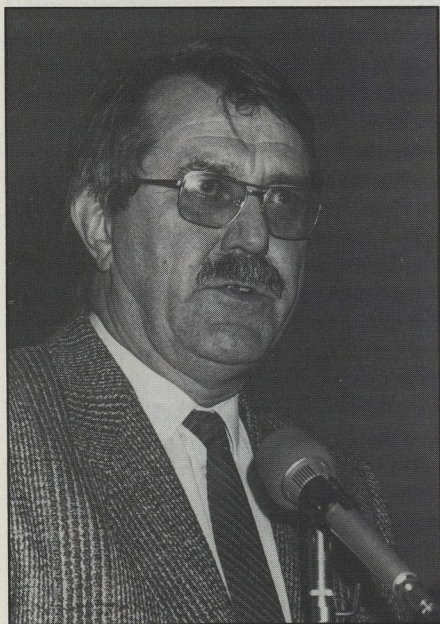
jaren ook komt het wetenschappelijk onderzoek i.v.m. de zeevisserij meer van de grond en met de steun van directeur-generaal *Lievens* wordt onze sekretaris in het Oostendse stadhuis directeur van het pas opgerichte Rijksstation voor Zeevisserij! Hij is er alvast zijn eigen baas want ander personeel is er nog niet en vol ambitie start hij in een klein lokaaltje en met één blaadje papier ter beschikking het nu bekende instituut op. Al rap komen er op de vierde verdieping van het stadhuis een paar labo's voor kwaliteitsonderzoek en beschikt men in de vismijn ook over 2 pakhuizen en een verwerkingsbedrijfje in Stene. Naast het kwaliteits-, technologisch en technisch onderzoek komt er ook al vlug een biologische afdeling bij zodat men in 1967 kan uitwijken naar het nieuwgebouwde — long seize — gebouw (één lange gang met vermoeiend veel deuren voor opvallend weinig personeel) langs de Koninklijke weg op de Oostendse Opexwijk, waar 35 mensen aan biologische, technisch en technologisch onderzoek doen. Met de uitbouw van die carrière heeft Hovart z'n studentendroom — een academische loopbaan uitbouwen — al rap laten varen maar z'n voorziene doktoraatsthesis, niet toevallig over het ekonometrisch bepalen van de prijsvorming in de Belgische visserij werkt hij dan toch maar af. Dat een oom van zijn vrouw op de Vuurtorenwijk ooit een visserscafé uitbaatte mag in heel deze carrièreschets als een te verwaarlozen, maar toch niet onopgemerkt detail beschouwd worden.

## Wetenschap en Volksgeloof

Hoe rijm je nu de wetenschappelijke arbeid en de niet geringe interesse voor het volksgeloof in de visserij?

Hovart: "Ik weet het niet zo direkt. 't Is allemaal begonnen als loutere ontspanning, maar zoals wel meer gebeurt, op de duur raak je bijna verslaafd aan je hobby en het resultaat daarvan verschijnt straks in boekvorm"

A propos, hoe omschrijft de auteur volksgeloof?



Merkwaardig is ook dat de ontmoeting met een vrouw van lichte zeden een aansporing was om rap het zeegat te kiezen. (foto gw)

Zuchtende Hovart: "Ja, volksgeloof wordt volgens mij geboren en groeit als een antwoord op onverklaarbare verschijnselen waar de mens een vorm tracht aan te geven. Die irrationele verklaring groeit dan tot een waar geloof uit. En geef toe, iedereen van ons heeft behoefte om z'n bestaan zin te geven. Was het Pascal niet die zei dat de menselijke geest het liefst nog de onbegrijpelijke dingen gelooft?"

## Verdwenen

Nu is het (meer en meer) verdwijnende volksgeloof niet specifiek gebonden aan de visserijsector. Neem nu het bijgeloof in de sportwereld, de krantenhoroscopen, allerlei fetisjen in de auto's...

Hovart: "Natuurlijk verdwijnt het volksgeloof in 't algemeen. Het intellectueel gezichtsveld van de mensen wordt ruimer. Hij is niet meer zo gebonden aan de tradities rond z'n kerktoren en het geloof en volksgeloof spelen een alsminder belangrijke rol in het gewone bestaan. Maar voor wat specifiek de visserij betreft is duidelijk dat het volksgeloof vroeger in het verstandelijk en materieel laag ontwikkelingsniveau van onze vissersbevolking een gretige voedingsbodem vond. Voorts vocht de visser dagelijks tegen het noodlot en hoe meer hij zich bedreigd voelde, hoe bijgeloviger hij werd. Er werd immers nooit gezocht naar de oorzaken van de gebeurtenissen. Men aanvaardde en zocht antwoorden in de irrationele sfeer. Vergeten we ook niet dat de zee een enorme plas is en zowel de vijand als de bondgenoot van de visser is: z'n brood en z'n dood.

Met alle spanning, stress, onzekerheid vandien én de kleine stap naar het volksgeloof.

En last but not least: vele vormen van volksgeloofvormden ook een nuttig instrumentarium om eigen verantwoordelijkheid of schuld weg te wissen. De spreekwoordelijke stok om de hond te slaan"

## De mast in

Naast de algemene vormen van volksgeloof als de klassieke vrijdag de dertiende, het onder een ladder doorlopen, glascerven... die ook de visser kende, had je een reeks specifieke uitingen van volksgeloof in de visserij Pierre Hovart trok ze op fiche en tijdens het interview registreren we meermaals een gniffelend gemonkel als hij, voor de zoveelste keer nu toch al, z'n steekkaarten doorwoelt.

Hovart: "Vooreerst is er ontegensprekelijk de invloed van de kerk op het vissersbestaan. Klassiek is de vrijdag: geen nieuw schip kwam in de vaart, geen nieuw net ook, zelfs hun haar lieten de vissers op vrijdag niet knippen. Op driekoningen werd niet uitgevaren omdat men vreesde vissen met drie koppen te vangen. Sommigen namen een gewijd voorwerp mee in hun broekzak andere dan weer een mollepoot. Het verhaal is ook bekend van de visser die na iedere slechte vangst met een brood onder de arm luid ketterend de mast inkloem en ten hemel schreeuwde: 'Als we van joen geèn frèt kriegen pak het dan van us'.

Tweede categorie waren de voortekens die je kan opdelen in gunstige en ongunstige. Een misvormd wezen tegenkomen was een onheilspellend voorteken, ook een priester — al was het meer langs z'n rugzijde — zien was al een geldige reden om niet uit te varen. De enige remedie tegen dat soort ontmoetingen was het aanraken van een stuk metaal. Gunstige voortekens waren dan weer een munt onder de mast schuiven. Een lid van de koninklijke familie aan boord bracht ook geluk. Ook een militair of een kind tegenkomen, bleek een gunstig voorteken. Merkwaaardig is ook dat de ontmoeting met een vrouw van lichte zeden een aansporing was om rap het zeegat te kiezen, want dan zou de vangst rijk zijn. Anderzijds waren net als priesters en nonnen de vrouwen in 't algemeen persona non grata aan of om boord. Ook de volgorde van de werkzaamheden en handelingen aan boord hadden een invloed op een behouden reis. Op netten trappen, vòòr die over boord gingen wees op een slechte vangst. Je mocht ook niet niezen bij het winden van het net anders zou het scheuren bij de volgende sleep. Nooit asse of brandende kool over boord gooien! Een lang brood voorspelde een

lange reis. Zingen of fluiten was de wind opwekken. Als er dan geen wind was moest men fluiten of met de rug tegen de mast gaan wrijven. Om de storm te bedaren kreeg de scheepsjongen een pak slaag. Om niet zeeziek te worden gooide men een lepelje zout over de linker schouder (Boze geesten bleken altijd van links te komen). Dieren brachten geluk of ongeluk. Katten en vooral zwarte hoorden tot de laatste categorie. De richting waarnaar de neus van een kermende hond wees bepaalde meteen de richting van waaruit de volgende storm zou komen. Geen konijnvlees aan boord. Een rode haan voorspelde een sterfgeval in de familie. Een tarbot of een rog vangen bij de eerste sleep bracht geluk en soms nagelde men de kop van een zeehond aan de voorsteven om de goden gunstig te stemmen. Een koekoek die in de duinen riep verzekerde een goede reis".

Tot z'n belangrijkste bronnen rekent Hovart datgene wat vissers, scheepsbouwers en mensen als Jef Klausing hem vertelden. Verder is er de licentiaatsverhandeling van een zekere Mortier en voor de oorlog verscheen er al veel over volksgeloof in "De Biekorf"

"Ik heb niet veel nieuws meer aan bestaande bronnen toegevoegd, ik heb alleen verzameld, gerangschikt, nu en dan naar een verklaring gezocht..."

## Slot

Helaas vergat de auteur van het boek te vermelden dat 'Het Visserijblad' aan boord zeker voor een paar uur zalig geluk zorgt; ook al staan er dandertien pasters op 't koptje van 't hoofd om de bemanning een goede vaart toe te schreeuwen...

Marc Loy

Volksgeloof in de Zeevisserij verschijnt op vrijdag 8 november op initiatief van de Fifty-One Club Oostende en de auteur stort de totale netto-opbrengst van het boek, zijn auteursrechten, de opbrengst uit de voorverkoop op voorintekening, de opbrengst van de voordrachtavonden n.a.v. de presentatie van het boek af aan de Fifty-One Club van Oostende en dit ten voordele van het K.W.Ibis.

Het garengenaaid boek is 100 blz. dik, en bevat 25 illustraties van William Lievens. Kostprijs 495 fr. te storten op Ibis rek nr. 473-6240671-40

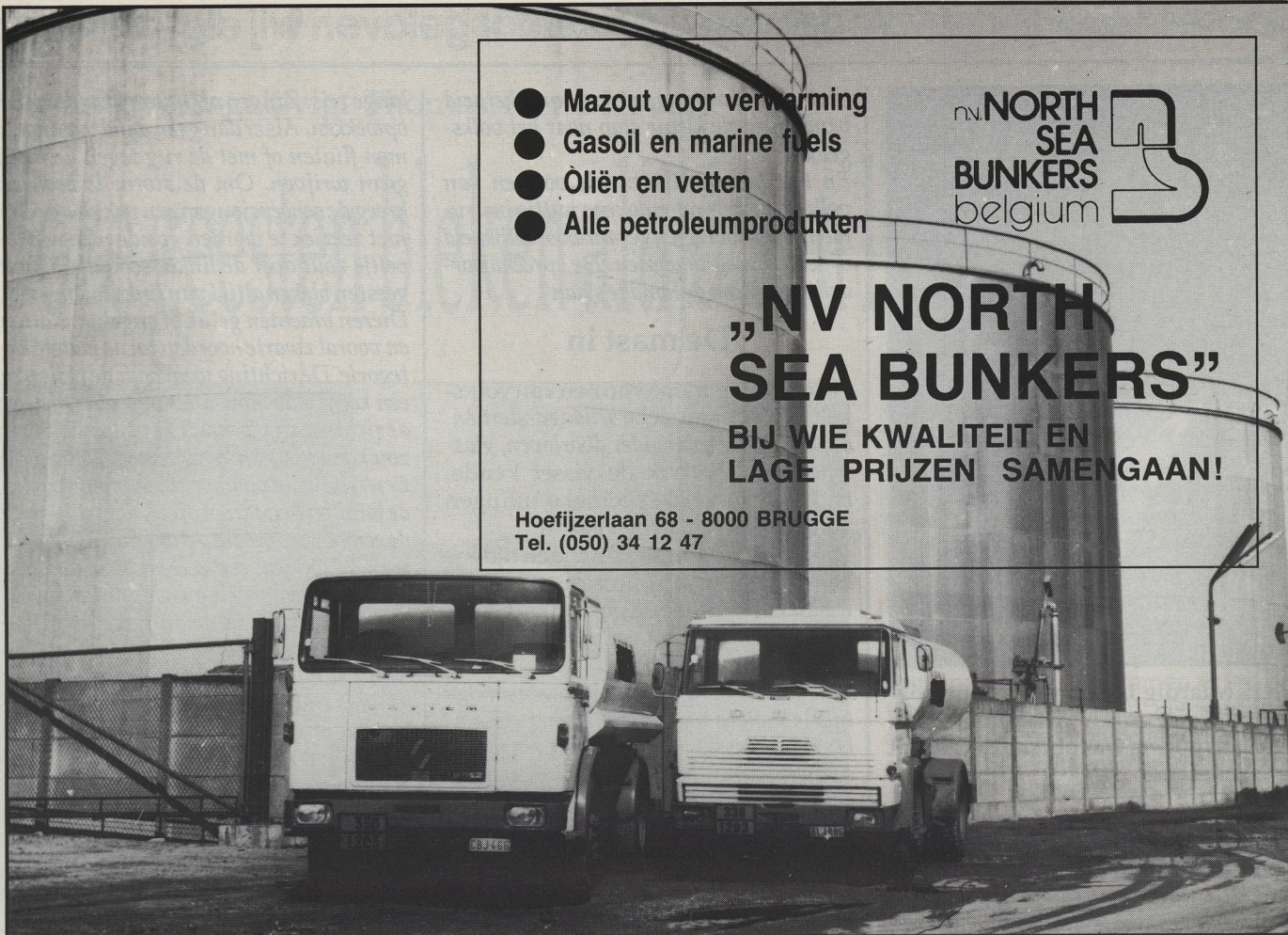
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumprodukten

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



## WEST MECHANICS N.V. SCHEEPVAART

Herstellen van inspuitscomponenten, zoals verstuiers 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

# zee & liefde in het volkslied (4)

## Ongeduldige echtgenoten

Sommige mensen hebben echt geen geluk. Zo bleek uit het lied over de hertog van Brunswijk, die in een storm terecht kwam en vier jaar lang op zijn schip moest blijven. Wat een enorme voorraad eten moet er niet aan boord geweest zijn, tenzij er een paar opvarenden opgepeuzeld werden, wat niet alleen in het volkslied gebeurde! Toen de hertog eindelijk aan land kon komen moest hij voor zijn leven vechten tegen de wrede vogel *Griffioen* die zijn jongen voedde met vers mensenvlees. Hij haalde het wel — de hertog natuurlijk — maar was nadien getuige van een tweegevecht tussen een leeuw en een lintworm (jawel!) Hij doodde de lintworm, en de leeuw bleef hem dankbaar tot in het graf. De hertog kon nog tijdig terugkeren, dank zij de tussenkomst van de boze vijand (de duivel in hoogsteigen persoon!) om getuige te zijn van het huwelijk van zijn "trouwe" echtgenote aan wie hij zich naderhand kenbaar maakte zodat men over de mislukte kandidaat-opvolger van de hertog zegde: "*Den brusydgom was belaeën, Hy mogt by zyn bruyd niet slapen...*" 65 strofen waren amper voldoende om dit verhaal te vertellen, maar het loonde de moeite! Zo'n historie kwam in de volksliederen van toen enkel voor bij het "sjieke" volk, zoals dat vandaag ook nog het geval is in de Amerikaanse films en T.V. feuilletons. Bij de gewone zeeman zien we zo iets niet gebeuren. Daar is geen

sprake van zijn weg te verliezen op zee en een schipbreuk is wel de meest voorkomende reden om voor onbepaalde tijd van huis en van zijn lief verwijderd te zijn. En het gebeurt dan ook niet zelden dat hij liefdevol door 'wilden' wordt opgenomen. We hebben het dan hierbij nog niet over de mogelijkheden die er toen bestonden om in de handen te vallen van wrede zeerovers en als slaaf verkocht te worden. Trouw blijven aan lief of echtgenote was in zulke gevallen "verplichte dienst": het kon wel niet anders! Zodat we daarom niet te gauw mogen denken dat alle zeelieden dezelfde zijn als die uit het moderne lied waarin het gaat over:

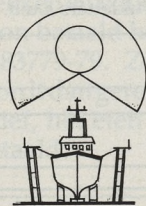
*In ieder stadje,  
Een ander schatje,  
Dat hij voor altijd beminnen zou...*

## Jaloersheid en ijverzucht

Krijgt de zeeman een vlag van jaloersheid, dan is het niet zo eenvoudig om te komen kijken wat zijn liefste doet terwijl hij op zee is en wat er nog overblijft van de liefde en de eeuwige trouw die gezworen werd op het strand juist voor het vertrek. Men mag zich bijgevolg in deze liederen aan bitter weinig bloedvergieten verwachten. De verhalen zijn er evenwel niet minder dramatisch om! In het pre-aëronautische tijdperk was het de zee die landen en volken verbond maar ook scheidde. Ondanks de vele gevaren was de zee toch nog een weldaad voor de mensheid. Voor de gelieven kon de zee zelfs een bindmiddel zijn, hoewel het ook niet altijd even goed afliep, zoals bij de

twee koningskinderen die elkander zo lief hadden dat de jongman in het water sprong om naar zijn liefje te zwemmen. Hier was het niet de zee die er schuldig aan was dat de jonge man verdrong, maar wel de oude 'queene' die het niet kon verdragen dat twee jongelieden in elkaars armen vielen. Zelfs nog in 1969 vonden twee Zeer Eerwaarde Heren het veel te gewaagd om in een Liederenkrans (Jozef Ghesquiere en Paul François 'Liederenkrans' bij Desclee De Brouwer) bestemd voor het sekondair (katholiek) onderwijs de laatste twee strofen weer te geven waarin gezongen wordt hoe het prinsesje haar dode prins op de mond kust om daarna met het lichaam in haar armen in zee te springen O tempora! O mores! In een ander bekend lied gaat het over drie ruitertjes die op een scheepje uit zee komen. Het mooie meisje kiest het jongste ruitertje en er ontstaat wat we nu noemen een 'flirtje', of een 'sliptje' (van 'sleep') zoals ze het in Oostende zeggen. Maar als het hier verkeerd afloopt dan is het wel door het verschil in stand: een prins met een dienstmaagd, dat past alleen in sprookjes van Grimm en Andersen. Men weet hoe het verder afloopt: het meisje trekt uit liefdesverdriet in het klooster, de jonge man krijgt L.D.V.D. als het te laat is en komt terug en omdat hij zijn liefje niet te zien krijgt wil hij het klooster in brand steken. Het loopt wel op verschillende manieren af, maar de ruitertjes komen in de meeste versies wel uit zee.

vervolgt  
Jef Klausing.



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

# De eerste die het aandurft het (weer) met bloemen te zeggen krijgt de hele tuin naar zijn/haar hoofd!

Gelegenheden om cadeautjes te geven zijn er genoeg. Alleen is het zo dat de fantasie van degene die de cadeautjes geeft het nogal eens laat afweten. En toch kunt u mooie geschenken geven die nog origineel zijn ook. Wat dacht u van een jaarabonnement op Het Visserijblad. Het is haast zeker dat er iemand in uw omgeving is die het erg op prijs zou stellen wanneer u hem/haar bedacht met een jaarabonnement op Het Visserijblad. (De bemanningsleden van een schip bijvoorbeeld, of die gepensioneerde schipper waaraan u denkt, of de echtgenotes, moeders en dochters van vissers, of uw zakenrelatie uit het hinterland, of uw broer/vader/zoon die zo van de zee houdt, of...Uzelf!)

Een jaarabonnement op Het Visserijblad is een verrijkend cadeau. Twaalf keer in 1992 zal dat geschenk toegestuurd worden aan degene die u als begunstigde opgegeven hebt.

En u betaalt nu nog niets. U wacht tot wanneer u van ons een faktuur toegestuurd krijgt, waarop het bedrag (1 200,- B.F. incl. BTW voor België, voor andere landen staan de voorwaarden onder het colofon in HVB) vermeld staat van een jaarabonnement op Het Visserijblad. Op het einde van december 1991 reeds gaat Het Visserijblad van januari 1992 op de post... en nog tijdens de nieuwjaarsdagen kan de begunstigde genieten van het prachtige geschenk dat hij/zij van u kreeg.



✂ Bon uitknippen en opsturen naar Seaprint cv, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende

**Ja, ik schenk een jaarabonnement op HVB jaargang 1992 aan:**

Drukletters a.u.b.

**Naam en voornaam:**

**Straat en nummer:**

**Gemeente en postnummer:**

**Ik betaal nog niets, maar wacht op de faktuur die mij toegestuurd wordt op  
onderstaand fakturatieadres**

Drukletters a.u.b.

**Naam en voornaam:**

**Straat en nummer:**

**Gemeente en postnummer:**

**(Desgevallend) BTW-nummer:**

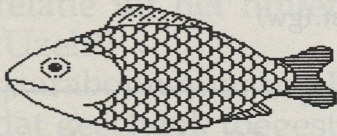




## Diamant in Nieuwpoort

Op 12 oktober vierde het Nieuwpoortse echtpaar Marcel Puystiens en Maria Calcoen uit de Duinkerkestraat te Nieuwpoort de zestigste verjaardag van hun huwelijk. De jubilaris werkte van jongsaf in de visserijsector en ging in 1969 met pensioen. Stilzitten was er nog niet bij aangezien Marcel nog een tiental jaar bedrijvig was aan boord van het Nieuwpoortse sportvisserstvaartuig Jean Bart.

Het schepkollege en de Gezins- en Bejaardenraad van Nieuwpoort zetten het jubilerende echtpaar in de bloemen.



— de enige goede visser is een op rust gestelde visser.

## Cahier over Nieuwpoortse letterkundige Filliaert

Na het boek "Van zijn Hand" met onuitgegeven manuscripten dat vorig jaar verscheen over de honderd jaar geleden geboren Juul Filliaert (1890-1948) is nu ook een VWS-cahier gewijd aan de Nieuwpoortse letterkundige. Filliaert is o.m. de auteur van *De Laatste Vlaamse Ijslandvaarders*, *De Dood van Nieuwpoort* en *Vischvaart te Nieuwpoort*. De VWS-cahiers zijn een tweemaandelijks uitgave van de Vereniging van Westvlaamse Schrijvers. In het pas verschenen nummer schetst Bruggeling Chris Weymeis het leven en werk van journalist, heemkundige, folklorist en historicus Juul Filliaert. Onder de titel *Juul Filliaert, Vlaming maar ook Belg* brengt de auteur een kronologisch overzicht van de literaire en culturele loopbaan en fragmenten uit enkele werken.

Het VWS-cahier is te bekomen door storting van 100 fr. op rek. 712-120 10 00-29 van het VWS-sekretariaat, M. Vanslembrouck, Weidestraat 11 te 8820 Torhout.

## Veranderingen in de officiële lijst der Belgische visserstvaartuigen SEPTEMBER 1991

**Verandering van thuishaven, adres en inbouw nieuwe motor:**

□ O.87 NELE WORDT Z.87 NELE, eigendom BVBA Rederij Nele, Onderwijsstraat 105, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.12.27

Motor Mitsubishi, 221 kW - 300 pk, bouwjaar 1991

Zeebrief: 3.9.91

**Geschrap:**

□ N.350 COLETTE, eigendom Noël Kiekens, Nieuwpoortsesteenweg 151, 8670 Koksijde-Oostduinkerke

Geschrap: 26.7.91

**Verandering van eigendom:**

□ N.408 SPERANZA, eigendom NV Rederij Colette, Nieuwpoortsesteenweg 151, 8670 Koksijde-Oostduinkerke, tel. 058-23.60.92

Zeebrief: 23.9.91

## "Zeevaartschool Oostende beter naar Antwerpen"

Bij de opening van het nieuwe akademiejaar van de Hogere Zeevaartschool in Antwerpen sprak kommandant-direkteur R. Smet zich uit voor de overheveling van de afdeling Oostende naar Antwerpen. "Voor een rationeler en efficiënter beheer van de school zou het beter zijn dat ook de eerste kandidatuur in de nautische wetenschappen naar Antwerpen zou verhuizen, waar ook de tweede kandidatuur en de licenties onderwezen worden".

De nieuwe promotie 1991-92, genoemd naar kapitein Henri Van Loocke, telt 81 studenten, waaronder tien meisjes. Dat is het hoogste aantal inschrijvingen van de laatste jaren. Vorig jaar waren er 52 inschrijvingen waaronder 3 vrouwelijke studenten.

## KALENDER

### NOVEMBER

- 1-3 "Festival van Scheepsmodelbouw" in het Jubelpark (Autoworld) te Brussel (10-17 u.)
- 1-11 Tentoonstelling "De Oude Visserij", Oud Stadhuis, Kerkstraat 41, Blankenberge (dagelijks van 14 tot 18 uur en tijdens weekend ook van 10 tot 12 uur)
- 4-5 "Satnav Seminar - NAV 91", internationale conferentie en tentoonstelling over satellietnavigatie in Church House, Westminster, Londen
- 7-11 "Atlantic Fishing '91", visserijbeurs in Matosinos (Portugal)
- 8 Voorstelling boek "Volks geloof in de Visserij" in Oostende (Feestpaleis)
- 9 Vissersmis St.-Antoniuskerkje Blankenberge (18 u.)
- 9-11 "Nationale Visserijdagen" in Knokke-Heist (Casino)
- 11 "Bescheepsdag" in Blankenberge en bloemenhulde aan zeeliedenmonument van "Sterken Dries" (17 u.)
- 11-13 "Squid 91", FAO-Wereldconferentie over weekdieren (cephalopoden) in Madrid (Sp.)
- 12-16 Europort 491 in RAI-gebouw, Amsterdam (NI)
- 13 Waddenzeekonferentie in Esbjerg (Den.)
- 29 Uitreiking eerbewijzen door Oostendse Havengemeenschap (Casino-Kursaal)

### DECEMBER

- 23 "Strand- en Schelpenwandeling" in Nieuwpoort (start 10 u. aan Hendrikaplein, zeedijk)

# RRRR!



WORDT HET NIET EENS TIJD VOOR 'N MITSUBISHI MOTOR?  
BEL PADMOS VOOR 'N DIREKTE OPLOSSING!

**PADMOS**  
MACHINEFABRIEK EN DOKMII  
**STELLEN DAM**  
(0)1879-1766/1792

# Nieuwpoort zou Nieuwpoort niet zijn waren er de vrouwen niet geweest

IN 1482 VALT Maria van Bourgondië tijdens een valkenjacht van haar paard en de Edele Vrouwe overleeft dit ongeval niet. Wat, bij wijze van spreken, nog erger is: haar dood geeft voeding aan oude vete's. De Franse koning had destijds een huwelijksband (met heel wat politieke bijbedoelingen, want zo ging dat in die tijd) willen smeden met zijn "dauphin" en dus met Maria maar hij was in zijn opzet mislukt. Maria koos voor Maximiliaan van Oostenrijk! Aanleiding te over voor de Franse koning om zijn woede te koelen... en onze gewesten kregen het (alweer) hard te verduren. Een aanvalspoging van een Franse vloot voor Nieuwpoort werd afgeslagen. Spijts een vredesverdrag (1485) bleven de spanningen niet uit de lucht. Ook hier was niet iedereen gelukkig met Maximiliaan en er ontstond verdeeldheid in Vlaanderen. Oostende en Duinkerke bleven Maximiliaan trouw. In 1488 wordt een leger van 't Brugse Vrije, gelegerd voor Nieuwpoort,

teruggedrongen. Doch daarmee is het gevaar niet geweken. Gent en Brugge zenden troepen die zich aansluiten bij het 20000-man (?) sterke Franse leger te Diksmuide. In 1489 wordt Nieuwpoort bestormd. Met de hulp van de Engelsen wordt het bestormingsleger teruggeslagen en er wordt zelfs doorgestoten naar Oostende. Na inname van deze stad keren de Engelsen naar Kales (Calais) terug. Doch opnieuw dreigt er gevaar. Op 29 mei 1489 gaat een enorme legermacht opnieuw tot actie over onder leiding van graaf Vendome en maarschalk Crevecoeur, een overloper die nog onder de Bourgondieërs had gediend. De strijd is zeer hevig en er wordt een bres in de Nieuwpoortse muren geschoten waarlangs de veroveraars de ene bestorming na de andere wagen. Het geweld sleept aan. Dagenlang wordt er gevochten. De vermoeidheid onder die van Nieuwpoort slaat uiteindelijk toe.

Burgervader Jan Turpijn roept de

vrouwen op die het heft in handen nemen en hun vermoeide mannen in de strijd bijstaan (1)

Met een rotsvast geloof werpen de verbolgen dames zich in de strijd- 'Ons Lieve Vrouwe ter nood godts' aanroepende (2) Het Mariabeeld wordt op de vestingen gebracht (1) In processie wordt het op de vestingsmuren rondgedragen. Baat het niet, dan schaadt het niet, zo zouden wij nu zeggen. Maar er is meer.

Jacob Meegoet is viskoopman, deken van de vissersgilde en 'burgemeester van scepenen' Hij belooft dat de stad Nieuwpoort na de overwinning een kaars zal offeren die zo lang is als de omtrek van de hele stad.

En... het wonder geschiedt!!

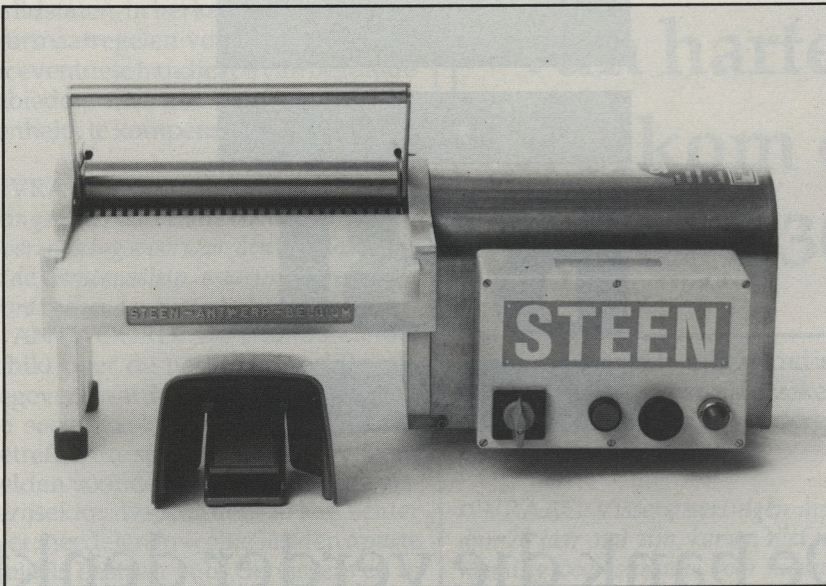
Op 17 juni 1489 wordt het beleg na een laatste stormloop opgeheven. De Nieuwpoortse overwinning wordt toegeschreven aan de hulp van 'Ons Lieve Vrouwe ter nood godts' doch was wellicht veeleer te danken aan de hevige strijd van de Nieuwpoortse dappere vrouwen en wellicht nog meer aan het feit dat: 'den generaal der Franche agter denken kreeg als datter meerder volk in de stad was als datter door zijn spions was opgegeven' (1)

Een legende verhaalt dat 's nachts, na de wondere redding, een zijdedraad gespannen lag rondom de stad. De draad werd opgewonden en uitgedeeld. Zolang dit kosteloos gebeurde verminderde de haspel niet.

Als blijk van dank en waardering voor trouw, geslaagde strijd en verzet bedacht Maximiliaan Nieuwpoort met een pak gunsten en voorrechten waaruit ondermeer een grote bloei voor de Nieuwpoortse visserij voortvloeide In 1490 schonk hij een brandglas aan de kerk met zijn beeltenis, deze van zijn vrouw Maria van Valois en zijn schoonouders Carolus Audax en Isabelee de Bourbon. 'Dese venster is een der schoonstestucken van het Nederland maer nu door oudheijd gants vergaen, te meer omdat de konste van het glas schilderen niet meer in de weireld is en gants vergeeten'-aldus Rybens.

In 1492 heeft Maximiliaan bij oktroom de gilde van Retorica onder de vlag van 'Maria ter nood godts' bevestigd. Er werd een broederschap voor mannen en vrouwen opgericht waartoe de leden van Retorica moeten behoren. Dit broederschap, dat een zeer sterke bloei kende, werd met heel wat aflaten

**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

bedacht door de Paus van Rome. Een deken, aangesteld door het broederschap, waakte over Maria ter nood Gods: *'... te bewaeren, en te sorgen voor de kerkelijke diensten, als ook de kleederen en juwelen van het beeld der maged Maria'* en verder *'... en in wiens handen waeren berustende alle de kleederen en juwelen van welkers er veel waeren.'* Er zal dus ongetwijfeld een zeer sterke Maria-verering bestaan hebben.

In 1494 was Maximiliaan Nieuwpoort nog steeds niet vergeten. Op 15 januari geeft hij toelating om *'in der eeuwigheid'* de St. Janskermissen in te richten. De St. Jansmarkt ontstaat. Op St. Jans-zondag trekt een processie door de stad. Vanzelfsprekend ontbrak het Mariabeeld niet in deze optocht. De gilde van Retorica vergezelde het beeld dat gedragen werd door zes jonge dochters uit de visserij. De meisjes waren prachtig uitgedost. Ze droegen witte jakken, rode rokken en zwarte zijden schorten met zwarte zijden kanten. Een gouden ketting sierde hun hals en aan hun oren bengelden gouden oorslingers.

Een kaars van 418 pond werd in de processie meegenomen en nadien voor het mirakelbeeld aangestoken.

De verering voor *Maria ter Nood Gods* bleef leven en dan wel vooral bij de vissersbevolking. Later werden door de stad nog kaarsen geofferd.

Voor het beeld werden beloften afgelegd. Schepen werden naar het Mariabeeld genoemd; bv. het schip van Jacobus Willart en van Gelein Timmerman (3)

In tijden van de IJslandvaart brandden twee kroonluchters bestendig.

Er werden prachtige zilveren hartvormige ex-voto's geofferd. Toen de *'Compagnie van vischvaert'* slechte tijden kende werden er in november 1729 vier missen gelezen voor het altaar van *'Onze Lieve Vrouwe van de Noot Gods, patronesse van de Visschers'* om betere vangsten aan land te krijgen. (3)

Het beeld stond opgesteld recht voor de biechtstoel in de hoek van de pilaar. *'Rijke en arme lieden kwamen ervoor hun devotie doen,'* zo schrijft Juul Filliaert; en verder: *'Men kon de kerke niet binnentreden of men vond voor dit beeld ofwel een dame of een gezeten man of een vrouw uit het volk met de kapmantel en het kanten pijpmutske. Op de twee grote draaiberdenkandelaars stonden steeds tientallen keerskens te branden.'*

In de kerkbrand als gevolg van het oorlogsgeweld 1914-'18 ging het beeld met alle toebehoren verloren.

Toch bleef de processie bestaan. Elk

jaar doortrok ze de stad op St. Jansdag. Vissersjongens droegen hierbij een verkleind model van de vroegere grote kaars. Zo lezen we in het blad *Duinengalm* van 30 juni 1930 dat *'de processie zondag laatstleden onder veel belangstelling in de stad rondtrok.'* In hetzelfde blad leest men dat de St. Jansprocessie voor de eerste keer was uitgegaan op 27 juni 1490 en dat de processie van 1939 een jubileumuitgave was ter gelegenheid van de 450 jaar oude optocht.

In het artikel leest men verder dat diezelfde dag ook de Nieuwpoortse zeewijding plaats had. De zeewijding was het jaar voordien, in 1938, opnieuw tot meer leven gekomen en ook in 1939 werd het een groots gebeuren. De processie trok voor de laatste keer door de Nieuwpoortse straten in het begin van de jaren '60.

Willem Lanzweert

Bronnen:

1. beschrijving der stad ende haven van Nieuwpoort in het Graefschap Vlaenderen, door Joannes Baptista Rybens en Thomas De Roo vader en zoon, uitgegeven in november 1966

door de heemkring 'Bachten de Kupe'.  
2. Nieuwpoortse Geschriften—Zo zag Juul Filliaert zijn Westhoek, uitgaven 1980; artikel: Terugblik op de geschiedenis van Nieuwpoort.  
3. Gedenkboek 250 jaar Visserskapel, uitgave 1986, Organiserend Komitee 250 jaar visserskapel O.L.V.-Ter Duinen Bredene, bijdrage: Vissersdevotie op de Vlaamse kust, Walter Debrock.

XX

De auteur van deze lange reeks artikels over het volksgeloof der vissers heeft met deze 20ste bijdrage besloten dat het onderwerp nu zo wel volledig uitgebeend is. Uiteraard zal dat Willem Lanzweert niet belleten verder mee te werken aan dit blad, maar dat zal dan niet meer gaan over wandelende mariabeelden, steeds weer verdwijnende kruisen en dergelijke meer.

WORLDWIDE  
STERN  
BBL

De bank die verder denkt  
dan een bank

### de politieke rubriek van HVB

In dit tweede deel van deze politieke rubriek (het eerste deel vindt u elders in dit blad) besteden we enige aandacht aan de vragen die de euro-parlementairen aan hun kommissieleiden stelden

□ VRAAG: *Kan de Kommissie bevestigen dat een grote afstand tot de markt de concurrentiepositie van de aanbieders van visserijprodukten zeer negatief kan beïnvloeden?*

*Is de Kommissie van mening dat de als gevolg hiervan benadeelde aanbieders een subsidie dienen te ontvangen?*

□ ANTWOORD: Het feit dat visserijprodukten op grote afstand van de voornaamste consumptiemarkten worden aangevoerd kan voor de betrokken vissers financieel nadeel inhouden, in de vorm van de kosten om op die markten te komen. Wegens de relatieve daling van de transportkosten en door een betere valorisatie van de visserijprodukten is het effect van dit nadeel evenwel kleiner. Bij het prijsbeleid van de gemeenschappelijke marktordering voor visserijprodukten is met dit element rekening gehouden. De geregionaliseerde ophoudprijzen zorgen er namelijk voor dat vissers in gebieden op grote afstand van de voornaamste verbruikscentra van de Gemeenschap behoorlijk toegang hebben tot de markten. Bovendien tracht de Kommissie, in samenwerking met de lidstaten, in het kader van de structuurmaatregelen voor de visserijsector eventuele handicaps van bepaalde gebieden, met name wegens afgelegenheid, te compenseren.

□ VRAAG: *Kan de Kommissie vergelijkingsmateriaal verstrekken over de sociale-verzekeringsvoorwaarden van de vissers in de Gemeenschap, waarin ook rekening wordt gehouden met overheidssubsidies?*

□ ANTWOORD: De Kommissie beschikt over de nodige vergelijkende gegevens wat de algemene stelsels van de sociale zekerheid in de lidstaten betreft. Deze stelsels kunnen eveneens gelden voor de werknemers in de visserijsector. De Kommissie kan echter niet meedelen in welke landen aparte stelsels bestaan voor de vissers en in welke landen deze werknemers onder een algemeen stelsel vallen.

Er zijn financiële gegevens beschikbaar voor de stelsels van sociale zekerheid in hun geheel, met inbegrip van de bijdragen van de staat tot de financiering van de uitgaven inzake sociale zekerheid in elke lidstaat. Uit deze gegevens kan echter niet worden afgeleid

## Namens

**MACHINEFABRIEK  
BOLIER  
DORDRECHT/HOLLAND**

én **MAK**

én **YANMAR**

**Van harte  
welkom op  
stand E 305**



welke overheidssteun bestemd is voor de stelsels van de sociale zekerheid van de vissers, voor zover dergelijke stelsels bestaan.

□ VRAAG: *Vissersvaartuigen die meer dan 20 jaar oud zijn, komen niet in aanmerking voor subsidie voor nieuwbouw en modernisering van vissersboten. De gemiddelde leeftijd van de visserskotters in de Oostzee bedraagt 25 jaar. Deze schepen zijn voortdurend gemoderniseerd en opgeknapt.*

□ ANTWOORD: De kommunautaire steun voor de modernisering van vissersvaartuigen wordt niet verleend voor vaartuigen die meer dan 25 jaar

oud zijn. De kosten om vissersschepen te moderniseren, ten einde hun concurrentievermogens en hun economische levensvatbaarheid te bevorderen, nemen in het algemeen toe met de ouderdom van de schepen.

Er is tevens bepaald dat de lidstaat erop dient toe te zien dat de kosten van modernisering van een vissersvaartuig 50 % van de waarde van een nieuw vaartuig van hetzelfde type niet mag overschrijden.

De Kommissie is dan ook van mening dat geen nieuwe grens moet worden vastgesteld wat de ouderdom betreft van vaartuigen die zijn gemoderniseerd.

## Zagen en antwoorden III

de politieke rubriek van HVB



De politieke rubriek van dit blad heeft deze maand erg versnipperd gelegen, maar we treuren niet. Als antwoord op een vraag in het Europees Parlement aangaande het voorhanden zijn van bepaalde statistieken i.v.m. de visserij kwam vanwege de Commissie volgend antwoord.

De Commissie kan bevestigen dat er op kommunautair niveau nog geen statistieken bestaan waaruit de spreiding van de vangsten over de categorieën vissersschepen kan worden afgeleid.

Om de statistieken voor de visserijsector, en meer in het bijzonder inzake de aanlandingen, te verbeteren heeft de Raad deze dagen een verordening aangenomen betreffende het doorgeven van statistieken over de aanlandingen van visserijproducten in de lidstaten.

Deze verordening, die met ingang van 1 januari 1992 zal gelden, zal het mogelijk maken een algemeen overzicht te krijgen van de aanlandingen van visserijproducten in de Gemeenschap, zowel qua hoeveelheid als qua waarde. Wat de structuur van de vissersvloten betreft, werkt de Commissie aan de inventarisering van de vissersschepen, waarbij diverse gegevens betreffende de kenmerken van de vissersschepen worden geregistreerd.

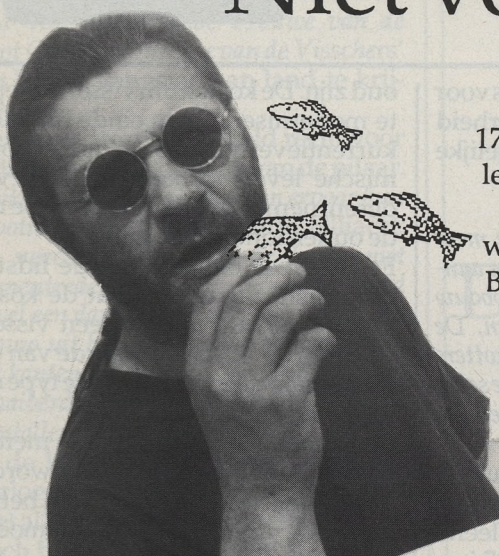
## CREVITS Louis & Zonen B.V.B.A.

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

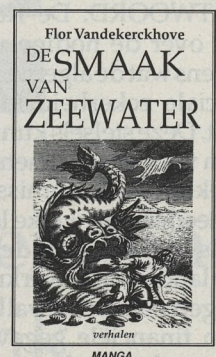
Zeebruggeaan 137,  
8380 Lissewege BRUGGE  
Tel: 050/54 48 33  
Tijdokstraat 3,  
ZEEBRUGGE  
Tel 050/54 45 85

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

## Niet voor gevoelige lezers!



Het prozadebuut van HVB-hoofdredakteur Flor vandekerckhove. 172 pagina's. Vier verhalen die zich afspelen op de kaaien van de visserijdokken, in 'een' havenstad aan de kust. Het boek wordt u toegestuurd na storting van 595,- BF op rekening 384-0596581-18 van HVB, H. Baelskaai 2 te Oostende (vermeld: Smaak Zeewater)... Of u koopt het in de boekhandel.



Heren en mevrouwen boekhandelaars: Het boek 'De smaak van Zeewater' van auteur Flor Vandekerckhove werd uitgegeven door Manga en wordt verspreid door Kritak (Tel: 016/23 12 64// Fax: 016 / 22 33 10).

Het ISBN-nummer is 90-73627-05-2.

## Zes uitspraken: waarschuwingen en schorsingen

De Raad deed uitspraak op 16 oktober 1991 omtrent de aanvaring tussen de 0.135 en een tot nu toe onbekend vaartuig. De feiten dateren van 11 januari 1990 toen de 0.135 viste ter hoogte van *Dungeness* aan de stuurboordkant van de SW-lane van het verkeersscheidingsstelsel. De 0.135 werd aangevaren aan bakboordzijde en de romp werd over een lengte van  $\pm 3$  m ongeveer 20 cm ingedeukt.

De juiste voorligging van het onbekende vaartuig is niet bekend. Daardoor kan men ook niet weten als de onbekende als een oplopend vaartuig moet beschouwd worden. Het toplicht van de 0.135 was defekt en de "*Maria Duyne*" voerde echter één rondom zichtbaar wit licht wat volgens voorschrift 30 a het licht is van een ten anker liggend vaartuig dat kleiner is dan 50 m. Schipper **Theophile Kusters** verklaarde tijdens het onderzoek dat hij wegens de zeegang het defekte licht niet kon herstellen. Het is mogelijk dat het onbekende vaartuig in de war werd gebracht door de foutieve lichtvoering. De Raad oordeelde dat schipper **Kusters** een overtreding beging op voorschriften 20 en 23 van het IAR en bedacht de schipper met een waarschuwing.

**Matroos Dewulf** had om 20 uur de wacht overgegeven aan stuurman **Luc Lambrecht**. **Dewulf** had omstreeks 19.45u een vaartuig waargenomen op ongeveer 3 mijl overstuur en zuidelijker en de 0.135 stuurde een westelijke koers. Stuurman **Lambrecht** verklaarde echter dat de 0.135 bij het overnemen van de wacht SWtW lag. Indien beide verklaringen juist zijn moet de

0.135 meer dan 30 graden over bakboord gedraaid zijn. De Raad stelde dat **Luc Lambrecht** geen goede uitkijk gedaan heeft en niet gezien heeft dat de 0.135 een aanvaringskoers stuurde met het onbekende vaartuig en ook dat de stuurman geen gebruik heeft gemaakt van alle beschikbare middelen zoals de radar, wat een overtreding betekent op voorschrift 5 van het IAR. **Luc Lambrecht** kreeg eveneens een waarschuwing.

### Verkeersscheidingsstelsel

**Ronny Snauwaert**, schipper van de Z.596 "*De Zwerver*" werd bestraft met één dag schorsing om op 9 januari 1989 in de SW lane van de Doverstraat tegen de algemene richting van de verkeersstroom gevaren te hebben. Vaststellingen werden gedaan door een voorbijvarend schip.

Een Franse vedette stelde op 27 december 1988 vast dat de 0.369 "*Koningen der Engelen*" in de NE-lane tegen de algemene richting van de verkeersstroom voer. Schipper **Marnix Verleene** heeft tijdens het onderzoek de overtreding toegegeven en werd door de Raad bestraft met 5 dagen schorsing.

**Gustaaf Brys**, schipper van de 0.35 "*Torbay*" kreeg eveneens 5 dagen schorsing om overtredingen op de reglementen van het verkeersscheidingsstelsel. Op 27 oktober 1989 heeft een vliegtuig vastgesteld dat de *Torbay* in de zone voor kustverkeer voer, daarna tegen de algemene richting van de verkeersstroom koers zette om ver-

volgens de SW-lane onder een niet rechte hoek te kruisen.

Op 9 december 1989 identificeerde een vliegtuig de Z.470 "*Odin*" terwijl deze tegen de verkeersstroom voer en niet vrij bleef van de scheidingslijn. Tijdens het verhoor door de zeevaartpolitie heeft schipper **Luc Demey** de feiten toegegeven en de Raad bestrafte de schipper op 16 oktober 1991 met één dag schorsing.

### N.402 Yvette: twee keer fout

Op 27.11.1988 passeerde de N.402 "*Yvette*" al vissend het sportvissersvaartuig "*Coecy*", dat volgens de eerste verklaring van de schipper van de N.402 voor anker lag. De N.402 is het sportvissersvaartuig tot op ongeveer 50 meter genaderd, met het gevolg dat het anker in zijn netten terecht kwam en dus meegetrokken werd door de N.402. De N.402 is niet gestopt, zodat de eigenaar van de "*Coecy*" het ankertouw diende te kappen. Hierbij is het anker van de "*Coecy*" en zijn twee zeehengels met molens verloren gegaan.

Op 3.2.1989 dan weer verliet dezelfde N.402 "*Yvette*", met toestemming van Port Control, de haven van Zeebrugge. Net buiten de nieuwe havendammen viel de radar van de N.402 uit. In plaats van een goede visuele uitkijk te houden, begon schipper **Deurinckx** zelf aan de radar te werken, met het gevolg dat de N.402 over bakboord uitweek en het invarende koopvaardijchip "*Baldwin*" tot op 50 meter naderde.

De "*Baldwin*" die tot op 250 meter van de havenhoofden was genaderd, heeft volle kracht achteruit moeten slaan om een aanvaring te vermijden. De door de "*Baldwin*" herhaaldelijk gegeven geluidssignalen bleven zonder resultaat, alsook de daarna gegeven VHF oproepen.

Schipper **Jean Deurinckx**, houder van het brevet van schipper kust, werd wegens beide feiten samen, bestraft met 10 dagen schorsing.

Robert Coelus

# 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

# van schepen

DE EERSTE WERELDOORLOG steekt ook de brand in Kongo en de inlanders trekken mee ten strijde. Achteraf begrijpen ze niet waarom er plots een einde moest komen aan de ren achter de Duitsers. Liefst hadden ze een definitief einde gemaakt aan het bestaan van deze boze blanken die voor de vissers geen genade kennen want ze komen met hun kanonneerboot, de "Von Wisman", de schamele vaartuigjes kelderen. Het is dus waar dat de Duitsers wrede mensen zijn. Zij vallen intussen ook het Kongolese vrachtschip "Alexander Delcommune" aan en het wordt uiteindelijk een bloedige zeeslag waarbij de Duitse schepen "Kingani", "Hedwig Von Wisseman" en de "Wami" door de Belgen worden gekelderd.

Het Germanenleger beschikt over tweeduizend gedresseerde 'fritzen', en veel machinegeweren. Ze zijn van geen kleintje vervaard — daarvan is zwarte en blanke al lang overtuigd — want ze hebben de kanonnen van de kruiser "Koeningsberg" gelicht en naar Midden-Afrika gesleurd met... negerpower. Acht Kongolese regimenten van 1500 man elk vergezeld van 3000 dragers gaan een einde maken aan de teutoneneuforie. Op blote voeten trekken sterke krijgers gerekruteerd onder de wreedste stammen, met woest karakter en geladen met forse bedoelingen, de Duitsers tegemoet. Met hun primitieve gaven compenseren zij het geringe aantal blanken. Het klimaat is verpletterend, het maakt mensen krankzinnig; er is gebrek aan levensmiddelen. Draggers sleuren obussen en uiteengenomen kanonnen die ondanks de u-boten, van overzee aangevoerd worden. Meer dan vijftienhonderd kilometer in het vijandelijke gebied nemen zij Duitsers gevangen en maken brandhout van de Wehrmacht. De Kongolese krijgers, waaronder vele vissers, simpele zielen maar onverbidde vechters, gaan fier op de overwinning van de bula matari, ze mogen naar hun dorpen terugreizen. Ze zijn onherstelbaar gehavend, maar de eer van de natie is gered. Zij vervoegen die andere deerlijk verminkte monumenten, die

# van mensen

# &

# van de zee

andere generatie, deze uit de Arabische campagne. Zij die bezweken door ziekte en uitputting, door kogels en bommen rusten in het oerwoud. Gedoofde sterren, de pioniers van de toekomst! Welk kwaad vervolgt de mens? Als beloning voor hun heldhaftig gedrag mag het pad dat door het schamele dorp loopt Tabora of Katolaan worden genoemd als herinnering aan de plaatsen waar de uebermensen in de kookpot gingen. Ze zijn nog zwarter geworden dan toen Mungu, de schepper, hen op de wereld heeft gebracht. Maar een overwinning mag haar doden niet vergeten... Al deze toestanden hebben nog weinig te zien met de oorspronkelijke bedoelingen van de Ibisexpeditie, overvallen door een kracht, die haar vermogen ver te boven gaat. Oorlogsinspanning is nu de slogan.

De beheerraad van de Ibis besluit in Londen dat de bedrijvigheid na de oorlog zal hernomen worden. Een loos besluit. In 1917 werden Vanhyfte en Schoolmeesters van hun koloniale opdracht ontslagen. Zij mogen de frisse Noordzee vervoegen. Labeke hun onfortuinlijke gezelschap blijft achter in de grote stilte van het oerwoud, met het zuiderkruis als eeuwig monument. Wellicht keerden zij aan boord van een "villeboot" terug langs Matadi, Lobito en Tenerife of misschien wel met de "Afrikaander" over Rotterdam. Misschien maakten zij de reis over Beira aan de Afrikaanse oostkust en door het Suezkanaal naar Marseille. Waarom niet over kaapstad naar Londen door het Suezkanaal naar Marseille? In zeventien dagen met de Union Castle line langs Las Palmas, Ascension en Sint Helena? Of zouden zij per cargo zijn teruggekeerd in 24 dagen? Hoe dan ook: zij voeren huiswaarts over hun beste element: *'the sea that lolls, laps and idles in, with fishes*

*sleeping in its lap'*, zoals Dylan Thomas schreef. Bij aankomst lag, naar wij vermoeden, geen rode looper uit en stond er geen minister op de kade om hen plechtig te omhelzen, wang tegen wang, noch stond er een menigte om hen toe te juichen. Het weinig dat deze vissers aan het geluk van de mensheid hebben mogen bijdragen wettigt zelfs geen mosselsoep, laat staan een galadiner Inderdaad ze dienen nu precies niet in de bloemen te worden gezet... Een berg aalmoezen, een stroom opofferingen. Zij lieten geen memoires achter, noch een biografie in drie delen, zodat we nooit zullen weten of ze bij hun thuiskomst dat gevonden hebben waarvoor ze in 't zwartste hol van de aarde hun korbeel hebben gevierd. Zo gaat het dikwijls met hen die geen zittend gat hebben. Er blijft, dankzij Robert Coelus van de Ibis — de man op wiens neus schelpen wassen — een vage geur van onbelangrijke mensen, schimmen in de mist van een ver verleden. Bij de drukke bezigheden om dan brode die niet toelaten zich te verdiepen in onbelangrijke zaken is het Vlaamse visserijbedrijf ze vergeten. Hun soevenir ging onder in 't zeegeruis.

Slot

LIN

## Visafslag Lauwersoog volgend jaar geprivatiseerd

De provinciebesturen van Groningen en Friesland, eigenaars van de "Visafslag Lauwersoog", hebben geen onoverkomelijke bezwaren tegen de privatisering van de noordelijke visafslag. Gesprekken met de gegadigden zijn volop aan de gang. Naar verwacht zal de privatisering in de eerste helft van volgend jaar rond zijn. Bij de besprekingen zijn onder meer de producentenorganisaties en de coöperatieve visafslag Den Helder/Texel betrokken. De omzet van Lauwersoog bereikte vorig jaar een recordcijfer van 71 miljoen gulden (1,3 miljard B. fr.). Alles wijst erop dat het cijfer voor dit jaar nog zal overtroffen worden. De afslag van Lauwersoog draait grotendeels op buitenlandse aanvoer. Bijna de helft van de aanlandingen zijn afkomstig van Duitse vaartuigen.

## Visafval in riool

Een visverwerkend bedrijf uit IJmuiden heeft afgelopen maanden grote hoeveelheden visafval in de riool geloosd. Het afval, voornamelijk koppen, graten en schubben, veroorzaakte in de omgeving grote geuroverlast. Door een zoekactie bij tachtig visverwerkende bedrijven en het openen van talrijke rioolputten kwam de politie op het spoor van de vervuiler. Uit het onderzoek bleek dat de vetafscheider van het bedrijf die moet voorkomen dat vet in de riool belandt overvol zat en daardoor niet meer funktioneerde. Een rooster om het grof vuil tegen te houden was verwijderd, waardoor het visafval ongehinderd in de riool terecht kwam. De rekening voor het reinigen van de afvoerkanalen zou het bedrijf zuur kunnen opbreken.

## Overvloedig mosselzaad

Na een tweejarige onderbreking zette minister Bukman het licht op groen voor een nieuwe mosselzaadcampagne in de Waddenzee. Niettegenstaande de biologen te kennen gaven dat er ook dit jaar geen zaad zou vallen was de oogst overvloedig. Stampvolle schepen liepen de havens van Harlingen, Lauwersoog en Den Oever binnen om het opgeviste mosselzaad te laten controleren door de inspecteurs van het Produktschap voor Vis en Visprodukten. Een merkwaardige gang van zaken waarvoor niet onmiddellijk een uitleg voorhanden is. Voor de zomervakantie was er in de Waddenzee nauwelijks een mossel te vinden. Alles was opgevist, weggeslagen door stormen of opgevreten door de eidereenden. En toch leverde de mosselzaadcampagne vele scheepsloadingen op voor uitzaaiing op de cultuurpercelen in de ondiepe en beschutte delen van de Waddenzee en de Oosterschelde. Tot hun niet geringe verbazing ontdekten onderzoekers van het Nederlands Instituut voor het Onderzoek van de Zee (NIOZ) vorige maand dat er volop jonge mosselen aanwezig waren. Minister Bukman zette wel een regeling in elkaar om te voorkomen dat de mosselkwekers alle prille schelpdieren meteen zouden opvissen. Door een kwotumsysteem kregen de mosselvisser gedurende de mosselzaadcampagne de toelating om elk 750 ton mosselzaad van de zeebodem te halen. In het verleden mochten de zaadvisser drie dagen lang onbeperkt hun scheepsruimen vullen.

## Kort geding tegen Bukman

De Waddenvereniging is ontstemd over de houding van minister voor

natuurbeheer en visserij Bukman. Volgens de natuurvereniging gaf de minister ten onrechte een vergunning om het mosselzaad op te vissen. In een kort geding wil de Waddenvereniging Bukman dwingen om zijn besluit in te trekken.

Bukman gaf de mosselvisser een vergunning om gedurende twee perioden van drie dagen 18 miljoen kilo mosselzaad op te vissen. Dat is 12 miljoen kilo minder dan vorige jaren. Milieuorganisaties betwisten de manier waarop de minister met de natuurbelangen omgaat. Door de mosselzaadvisserij zou er in de Waddenzee te weinig voedsel overblijven voor de aanwezige vogelpopulatie, waaronder de scholekster en de vraatzuchtige eidereend.

## Milieuschip Solo geramd

Het aktieschip Solo van Greenpeace werd op het Marsdiep geramd door een zandschip. De aanvaring deed zich voor bij dichte mist en de gevolgen bleven beperkt tot materiële schade. Het schip van de milieuorganisatie Greenpeace liep een gat in de voorsteven op. Het zandschip geraakte eveneens licht beschadigd. Beide schepen konden op eigen kracht doorvaren.

## Zeelandbrug toch tolvrij

De Gedeputeerde Staten van Zeeland (vergelijkbaar met ons provinciebestuur) zijn nog maar eens teruggelopen op hun beslissing om de tolheffing op de Zeelandbrug nog vier tot vijf jaar te laten voortduren. Een jaar geleden viel de beslissing om de 5 km lange oeververbinding tussen Noord-Beveland en Schouwen-Duiveland per 1 januari 93 tolvrij te maken. Twee maanden terug viel de beslissing dat nog jaren zou moeten betaald worden voor het gebruik van de brug omdat de onderhoudskosten duurder uitvielen dan oorspronkelijk begroot. De zes gemeenten van Schouwen-Duiveland en het bedrijfsleven reageerden heftig tegen de voorgenomen verlenging van de tofheffing. De Gedeputeerde Staten hebben nu besloten jaarlijks driekwart miljoen gulden (14 miljoen frank) uit eigen middelen bij te passen waardoor de tolheffing dan toch op de voorziene datum ophoudt.

**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**

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

## Jack London (°1876-†1916)

**D**EZE AMERIKAANSE SCHRIJVER van avonturen- en zeeverhalen was de onwettige zoon van een rondzwerfende Ierse astroloog en een Amerikaanse vrouw die later met een kruidenier trouwde (ene John London) die aan Jack zijn familienaam gaf. In elk geval geeft dit geboortekaartje al aan dat hier een avonturier het levenslicht ziet. Heel zeker was dat toen niet, maar geef toe dat iemand met die antecedenten weinig kans heeft om hulpboekhouder te worden (gelukkig voor hem!).

De jeugd van Jack London is er een van armoede en avonturen van allerlei aard. Deze jeugd speelt zich af in de haven van Oakland en op het water van de baai van San Francisco. Zijn herinneringen hieraan bewerkt hij later in 'The Cruise of the Dazzler' (1902), een titel die verwijst naar de sloep waarmee hij het gebied afschuurde. In 1893 monstert Jack aan op een walvisvaarder en bevaart hij Japan. We kunnen dus met zekerheid zeggen dat wanneer hij over de zee schrijft, hij dit niet uit de boekjes haalt. In 1896 neemt hij deel aan de goldrush naar de Klondike rivier en ook dat avontuur geeft hem weer voer voor talrijke verhalen.

Of hij succes had bij het zoeken naar goud weten wij niet, maar wel is zeker dat zijn boeken onmiddellijk gretig verslonden worden.

En de reeks avonturen gaat verder. In 1904 wordt hij oorlogskorrespondent in de Russisch-Japanse oorlog en daarna maakt hij nog een groot aantal reizen op een kleine zeilboot.

Jack London wordt sterk beïnvloed door het revolutionaire denken uit die tijd. Hij weet alles over de ideeën van Marx, Darwin, Spencer en Nietzsche. Van Marx erft hij een grote belangstelling voor sociale problemen. Op jeugdige leeftijd reeds wordt hij lid van de Socialist Labor Party en wanneer hij daar later mee breekt is het alleen maar omdat die partij inmiddels haar radikalisme verloren heeft. Ook uit een aantal van zijn werken blijkt zijn sociale, zeg maar socialistische, bewogenheid. Zo is er 'The People of the Abyss' (1903) een sociologische studie over het leven in de sloppenwijken van de Engelse hoofdstad, er is het pamflet 'The War of the Classes' (1905), in zijn utopische roman 'The Iron Heel' (1908) voorspelt hij een fascistische revolutie en 'The Valley of the Moon' (1913) behandelt economische problemen in fiktieve vorm.

Maar de echt grote kracht van Jack London ligt in de werken waaruit zijn betrokkenheid bij de Darwinistische en de Nietzscheaanse visie blijkt. Het recht van de sterkste (Darwin) en de Übermensch (Nietzsche) komen tot uiting in de heroïsch individualistische levenshouding van zijn hoofdpersonages. Zijn dierenverhalen (onder andere 'The Call of the Wild' [1903] en 'White Fang' [1906] waarvan onlangs nog een filmversie in België gelanceerd werd, Nederlandse boekvertaling heet 'Wittand') verheerlijken een soort natuurlijk leider die zegeviert door bruut geweld, zuivere fysieke kracht en superieur instinkt. Wat je bij dieren nog als normaal beschouwt komt echter ook naar voor bij de menselijke helden die door London getekend worden.

### De Zeewolf

IN 1904 SCHRIJFT Jack London 'The Sea Wolf'. Het boek werd reeds verschillende malen verfilmd en werd ook in het Nederlands uitgegeven (1).

'De Zeewolf' vertelt het verhaal van de schrijver Humprey van Weyden, die na een schipbreuk in de baai van San Francisco (door de schrijver dus goed bekend) wordt opgevisst door een rob-



benvaarder die op weg is naar de Noordelijke IJszee. Hij wordt gedwongen deel uit te maken van de bemanning (2). Of hij wil of niet, van Weyden is overgeleverd aan de zonderlinge kapitein Wolf Larsen van het zeilschip. Zijn verblijf aan boord is een voortdurende krachtmeting met de wrede zeeman. De zee en de zware arbeid aan boord, een tweede schipbreuk, het leven op een onbewoond eiland en de verantwoordelijkheid voor een andere schipbreukelinge, de mooie Maud Brewster, waarnaar de schrijver heel de reis — en tot mijn steeds maar stijgende verbazing, temeer dat het koppel elkaar achteraf wel degelijk in de armen valt — geen poot uitsteekt, dat alles maakt van schrijver van Weyden een man die een tweede en definitieve konfrontatie met kapitein Larsen het hoofd kan bieden.

Het boek werd ons aanbevolen door een oud-visser. En het moet gezegd: het mag er zijn. Dus vissers, schakel voor één keer die video uit, haast je naar de bibliotheek, neem dat boek mee en lees het in één ruk uit. (3)

### Wie schrijft, die blijft niet!

LONDONS LITERAIRE PRODUKTIE is zeer omvangrijk — meer dan vijftig romans, toneelstukken, verhalenbundels, pamfletten en journalistieke studies in nauwelijks vijftien jaar tijd — maar zeer ongelijk van kwaliteit. De ongelooflijke populariteit die hij tijdens zijn leven genoot werd hem trouwens ook noodlottig. Om aan zijn reputatie van onverzadigbare avonturier te beantwoorden liet hij zich steeds weer verleiden tot fysieke excessen en tot overmatig drankgebruik. Met het



schrijven vergaarde hij een fortuin dat overigens al even snel verbrast werd. Dat onstuimige leven, zijn schrijversloopbaan en zijn persoonlijke problemen komen aan bod in zijn semi-autobiografische roman 'Martin Eden' (1909), deze roman eindigt met de zelfmoord van de hoofdpersoon. Daarmee voorspelt London overigens zijn eigen levenseinde.

We wisten het al (van horen zeggen): geld maakt niet gelukkig. En nu weten we dus ook dat schrijven dat al evenmin vermag. Zelfs die troost is ons niet gegund.

Flor Vandekerckhove

(1) De Zeewolf, uitgegeven bij Kruseman's uitgeversmaatschappij B.V. Den Haag. Die uitgeverij heeft inmiddels opgehouden te bestaan, maar het boek zelf zal wel nog te vinden zijn.

(2) Ik heb de indruk dat reder en HVB-directeur Willy Versluys mij ook zo'n toer wil lappen, maar dat heb ik tot hiertoe van me af kunnen houden.

(3) Vissers die het boek 'De Zeewolf' (356 ps) te lijk vinden kunnen steeds eerst 'De Smaak van Zeewater' (172 ps) van HVB-redakteur Vandekerckhove lezen. Daar wordt niet tot het einde gewacht om de vrouwen te omarmen. (Grapje!)

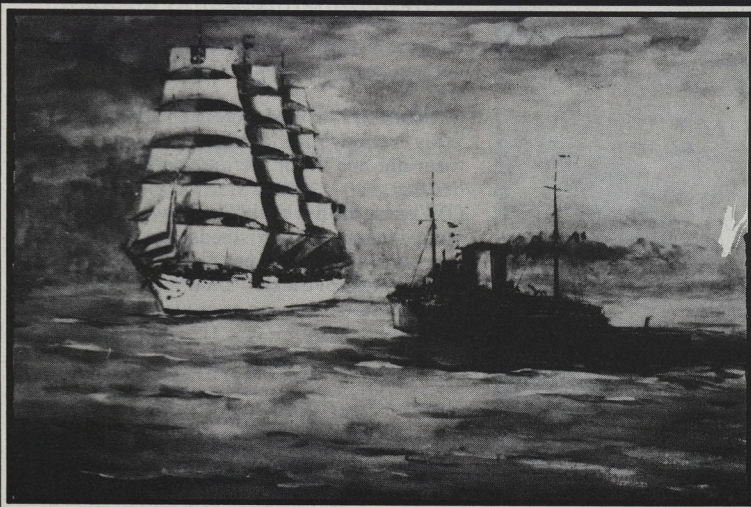
Op de foto: Jack London, terwijl hij zijn meesterwerk De Zeewolf schrijft.

Een schilder aan zee

# Maurice Seghers

TIJDENS HET INTERBELLUM telde ons land tal van privé-marineschilders: **Wallet, Royon...** en zeker ook **Maurice Seghers**, zoon van een al even belangrijke marinist, nl. **Henri Seghers**. In de zomer van 1991 stonden beiden in de kijker in het museum van Zuid- en Noord-Beveland te Goes met de expositie van een aantal potloodschetsen met Zeeuwse onderwerpen. Uit de catalogus van de hand van **J. Van Beylen** onthielden we het volgende:

**MAURICE SEGHERS** WERD te Antwerpen geboren op 12 september 1883 als zoon van **Henri Seghers**, tekenaar, olie- en waterverfschilder, graveur en lithograaf. Sedert 1892 bracht hij 's zomers zijn onbezorgde vakantiedagen door in de villa van zijn ouders te Knokke. Als kind kon **Maurice Seghers** uitgebreid kennis maken met de plaatselijke visserij en de toen nog volop in de vaart zijnde Blankenbergse en Heistse schuiten, die hij als tienjarige al in zijn schetsboek tekende en met waterverf kleurde. De voorliefde van zijn vader voor het tekenen en schilderen van water en schepen zal wel een rol hebben gespeeld bij het kiezen van de richting die Maurice zou inslaan. Van 1899 tot 1905 volgde hij teken- en schilderlessen aan de Koninklijke Academie voor Schone Kunsten te Antwerpen. Na zijn huwelijk met **Bertha De Bom**, een nicht van de letterkundige **Emmanuel De Bom**, woonde hij eerst te Antwerpen, maar in 1909 verhuisde hij al naar Nieuwpoort, de schilderachtige havenstad aan de monding van de IJzer. Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog op 4 augustus 1914 verbleef hij te Antwerpen. Hij slaagde erin met zijn gezin Nederland te bereiken en langs de kust terug in Nieuwpoort te geraken. Vandaar reisde hij naar Boulogne en verder naar Engeland. In 1918 werd hij voor legerdienst opgeroepen en in Frankrijk gekantoneerd tot het einde van de oorlog (11 november 1918). Nieuwpoort was toen totaal verwoest. Behalve de werken die in 1914 te Antwerpen werden bewaard was **Maurice Seghers** zijn hele bezit verloren, onder meer ook een verzameling modellen van Vlaamse vissersschepen. Van 1919 tot 1932 woonde hij in de Langestraat te Oostende. In 1933 woonde hij terug te Antwerpen (Berchem). In 1940 werd een reeks werken die zich in het stadhuis van Oostende bevond door het oorlogsgeweld vernield. **Maurice Seghers** schilderde vooral marines en een beperkt aantal landschappen; deze laatste zoals zijn vader, steeds in de buurt van water. Hij was een vaardig etser en een knap gouache- en waterverf-schilder. Hij stond bekend om zijn vaardigheid grootformaatprenten te vervaardigen. Als impressionist ademde zijn werk een geheel andere sfeer uit dan dat van zijn vader. Hij tekende breder en forser. Ook zijn schetsen waren doorgaans bestemd als voorontwerp voor een ets, een olie- of waterverfschilderij. Meegaand met de kunststromingen van zijn tijd bracht hij zeer aardig werk voort in art-decostijl en zijn pointillistische pastels vormen vaak juweeltjes van kleur en gevoel. **Maurice Seghers** was echter een gedegen tekenaar. Zijn pen- en potloodtekeningen kenmerken zich door hun grote nauwkeurigheid en zorgvuldige afwerking. Daarvan getuigen de twee boeken met scheepsportretten die hij uitgaf naast andere tekeningen van schepen. Als kenner van schepen en scheepstypen en een begaafd modelbouwer zijnde, herbouwde hij zijn verzameling scheepsmodellen van Vlaamse vissersschepen, naast talrijke andere scheepstypen van onder meer oudere typen binnenschepen en Zeeuwse vissersschepen die zeer gezocht waren door verzamelaars. Hij schrok er niet voor terug een echte internationale twaalfvoetsjol te bouwen en hij ontwierp zijn eigen motorjacht. **Maurice Seghers** hield talrijke particuliere tentoonstellingen te Brugge, Gent, Oostende, Antwerpen Luik en Brussel, maar nam ook deel aan groepstentoon-



stellingen te Lausanne, Straatsburg en Bergen (Noorwegen). Van 1933 af tot 1958 was zijn werk jaarlijks te zien in het Brusselse Paleis voor Schone Kunsten, ter gelegenheid van de tentoonstellingen, ingericht door de Belgische Maatschappij der Marine-Schilders. Soms stelde hij daar ook scheepsmodellen ten toon. Zijn dochter **Louisa**, die landschappen en stillevens schilderde, nam samen met haar vader deel aan een aantal tentoonstellingen. Zij overleed in 1939. **Maurice Seghers** overleed te Wilrijk (A'pen) op 20 mei 1959. Zijn kollektie scheepsmodellen legerde hij aan het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen.

N. Hostyn

# 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 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.**