HVB 68
HET VISSERIJBLAD

België - Belgique
P.B.
8400 OOSTENDE 1
3/4637

Nieuwe rubriek
GEVIST MET ONS
INTERNET



scheepsbouwer richard panesi kan het DWARSLIGGEN niet laten



scheepstimmerman georges verleene kan het SCHEEPSBOUWEN niet laten



scheepsmotorist pierre meyers kan het FOTOGRAFEREN niet laten



John en Peter Derudder lieten Z 36 Arca dopen

68 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 9 - 7 september 2001 - 100 bef - afgiftekantoor Oostende I



De ruïnes in Zeebrugge tijdens WOI. Bres van 66 meter lang en 20 meter breed veroorzaakt door de explosie van een Engelse onderzeeër geladen met 10.000 kilo dynamiet.

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 68 jaar het geval.

Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

Uitknippen en terugsturen naar HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene

HVB 68
HET VISSERIJBLAD
Onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers 100 bef

Colofon

MEDEWERKERS: André Baert, Dirk Callebaut, Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Philippe Godfroid, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Marc Loy, L.K.Merate, Flor Vandekerckhove (redactie), Annie Vanhee (tekeningen), Willy Versluys (directie), E. Volk, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters (redactie; te bereiken op tel/fax 059 / 50 51 95 of GSM 0496-266 873.).

V.u.: D. Crabeels,
Slipwaykaai 2, Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en
alle correspondentie naar
HVB,
p.a. H. Baelskaai 12 /1ste verdieping
B-8400 Oostende
Tel. en fax: 059/32 55 59
E-mail:
hetvisserijblad@hotmail.com

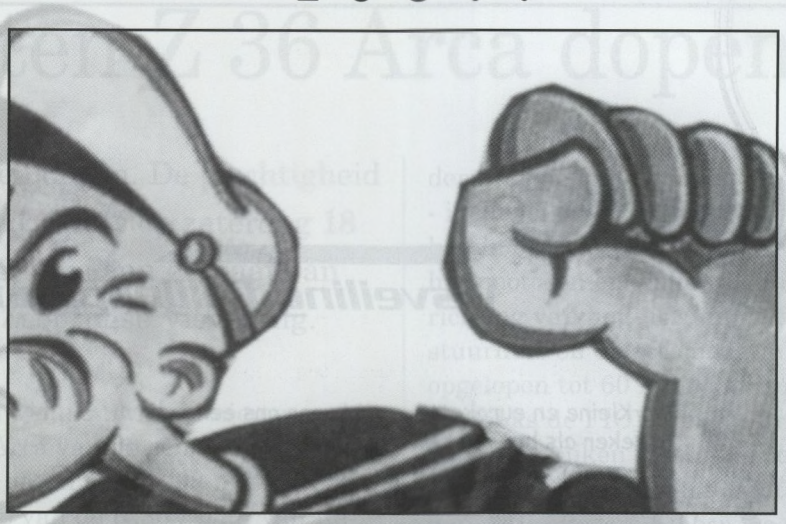
De uitgever is niet verantwoordelijk voor standpunten of meningen van auteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.
© HVB. Artikels, of delen ervan, mogen alleen maar overgenomen worden na schriftelijke toestemming van de uitgeverij.

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!
* Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 1.200,- bef op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding abo HVB.
Steunabonnementen:
2 000,- BEF/jaar.
* Jaarabonnement Nederland (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 113 gulden op nummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Fortis Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (Nl)] Vermelding: abo HVB.

Omslagfoto Guido Walters

1957!



IN 1957 HAD ik al een nauwe band met de zee. Maar dat kwam vooral door de stripfiguur Popeye. Dat was, zo had ik meteen door, een zeeman om *ù* tegen te zeggen, en voor mijn ouders was het een *sterk* argument om mij spinazie te leren eten.
Wat ik toen niet gelezen heb, wegens te jong, was een interessante brochure (*) met voordrachten over de visserij. Het boekje is nu bijna een halve eeuw oud. Daarin legt ene Gilis aan de leerlingen van de visserijscholen uit hoe het er, midden vorige eeuw, met de visserij voorstaat.
Ons oog valt daarbij op het hoofdstuk over ***'De overbevissing en de middelen om ze te bestrijden'***. Daarin wordt aandacht besteed aan een Internationale Conventie van Londen (1946). Dat is een geslaagde internationale bijeenkomst waarop minimumnetmazen en minimalengten van de beschermde soorten vastgelegd worden.
Gilis besluit zijn stuk — in 1957 dus! — als volgt: *'Inderdaad, sedert enkele jaren stelt men vast dat de vangsten niet meer in verhouding zijn tot de verhoogde aangewende krachtinspanning. Zulks betekent "overbevissing", dit wil zeggen dat de vangst het reproductie vermogen van de visstapel overtreft en de stapel dus met uitputting bedreigd wordt.*
Wil men een ernstige krisis, die zich vroeg of laat in het visserijbedrijf zou kunnen voordoen, voorkomen, dan wordt het hoog tijd dat de bepalingen van de Internationale Overbevissingsconventie, door alle vissers stipt worden nageleefd. Doen zij het niet dan zullen misschien drastische maatregelen nodig worden om het visserijbedrijf opnieuw renderend te maken, hetgeen voor de visserij nog een grotere beperking van vrijheid zou betekenen.'
Deze Gilis zal wel geen profeet geweest zijn. Evenmin lijkt het erop dat deze voorzichtige ambtenaar een doemdenker, relschpper of lastpost was. Maar hij heeft daar in 1957, in de scholen waar de nieuwe generatie vissers gevormd werd, toch perfect voorspeld wat er vandaag aan het gebeuren is. Maar ja, het was in 1957 dan ook al, zo zegt hij terecht, *hoog tijd*.
Hetgeen ons aan het denken zet: als het toen al vijf voor twaalf was, dan zitten we vandaag in het holste van een nacht waaraan geen einde meer lijkt te komen. Hoe komt dat toch? Je zou kunnen stellen dat de aanwezige leerlingen toen niet goed geluisterd hebben, maar dat is niet het geval. Aan de voordrachtreeks was immers een 'wedstrijd' verbonden, zo lezen we. Daarbij ging de eerste prijs naar de leerling die er het beste verslag over schreef. Geluisterd hebben ze dus wel degelijk!
Er is doorheen die halve eeuw een rode lijn te trekken en die loopt vanaf de tekst van Gilis tot aan het Groenboek van EU-commissaris Fischler. Langs de ene kant van die streep vind je ronkende teksten, mooie woorden die beloftevol op oplossingen lijken; langs de andere kant staat de harde werkelijkheid. En die mooie woorden van de ene kant van de rode lijn dienen vooral om de naakte werkelijkheid aan de andere kant zo mooi te verpakken dat we er *desondanks* weer in gaan geloven... tot de (vroeg of laat op ons afkomende) tongcrisis ons de genadeslag geeft.
Dat althans is de mening van...

de man op de kaai

(*) Met dank aan ere-schooldirecteur Juul De Vocht voor het bezorgen van de brochure.

Visveiling Colijnsplaat

Kleine en eurokotters zijn voor ons een feit,
zeker als het gaat om kwaliteit.
Maar het is ook voor u nog niet te laat.
U weet de weg naar Colijnsplaat.

Ook voor de handelaar euro of klein,
het assortiment mag er zeker zijn.
Garnalen en vis uit Colijnsplaat,
zijn uw klanten echt waard!



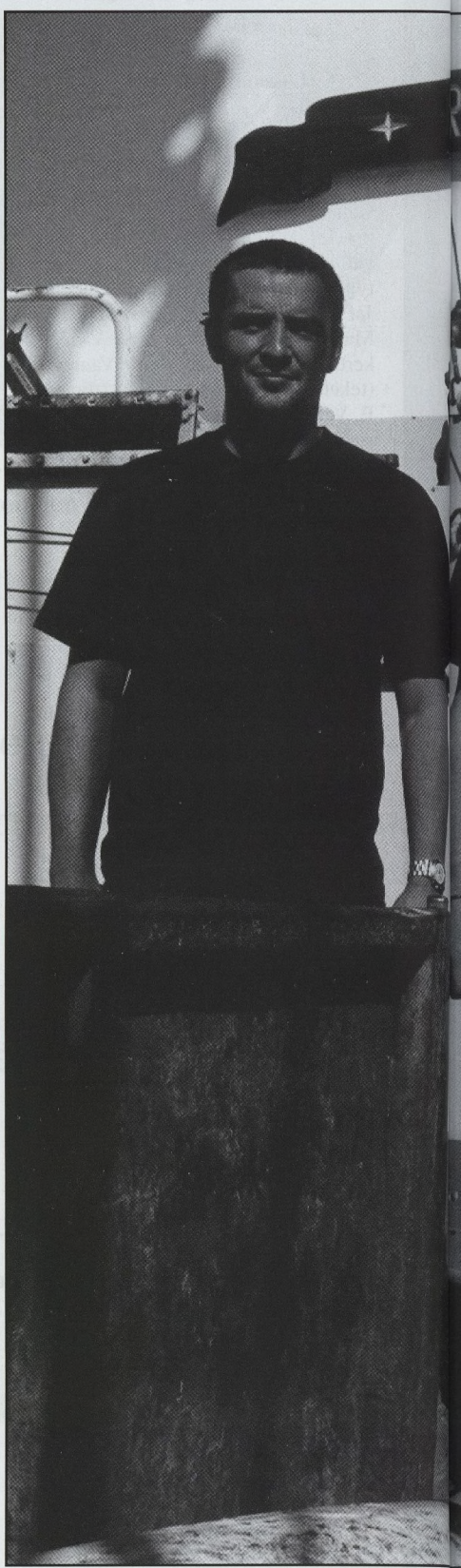
Telefoon: 0031 113 695 383, Telefax: 0031 113 695 229.
Gsm Nelly: 0031 653 789 585, Gsm Erik: 0031 622 237 432.

BBL

BBL E-BANKING
KLIK U VRIJ

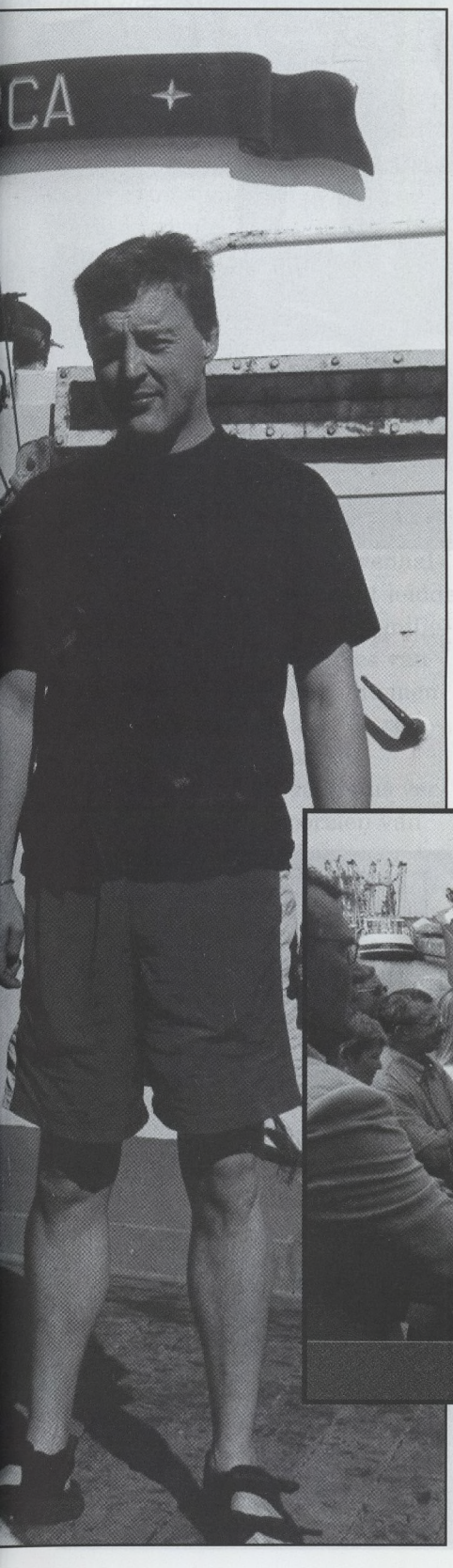
John en Pe

DE GERENOVEERDE EX-N.36 *Donia* heeft er als Z.36 *Arca* al meer dan anderhalf jaar vaart opzitten.



r Derudder lieten Z 36 Arca dopen

Het jonge redersduo John (35) en Peter (33) Derudder vonden dan ook dat het tijd werd om hun vaartuig te laten dopen. De plechtigheid vond plaats op zaterdag 18 augustus aan de kaai van de Zeebrugse Visveiling.



HET VERHAAL VAN de nieuwe rederij Arca van de gebroeders Derudder begon eind 1998 met de aankoop van de N.36 *Donia* van Rederij Ishtar BVBA (Willy Versluys). John en Peter zijn oudste zonen van de ervaren Heistse eigenaar van de Z.54 *De Bounty* Gilbert Derudder, scheepsjongen op zijn vijftiende en reder sinds 1963 (Z.410 *Marco Polo*). De in 1981 in Langerbrugge voor Kamiel Versluys en Marcel Desaever gebouwde N.36 werd volledig ontmanteld en vernieuwd. John en Peter kijken met tevredenheid terug op het puike werk dat de werknemers van SDS Scheepsdiesel afleverden. In januari 2000 was de gerenoveerde Z.36 klaar voor het echte werk. De totale factuur voor het zandstralen en herschilderen van het casco, de modernisering van de machinekamer - inclusief nieuwe ABC-motor, keerkoppeling, schroef, schroefas, hulpmotoren en vislier - de herinrichting van het visruim, het stuurhuis en de accomodatie is opgelopen tot 60 miljoen frank. Ondanks de FIOV-steun en rentesubsidies kijken de startende reders tegen een zware afbetaling aan. *"Als starters hebben we nog geen kapitaal kunnen opbouwen. Toen we de N.36 overnamen stond de brandstof 4,5 frank per liter. Voor onze eerste reis bunkerden we al aan 9 frank de liter. Onze start werd extra bemoeilijkt omdat de Liverpoolbaai, een visgrond waarmee wij met onze v-korren zeer vertrouwd zijn, voor onze neus dichtging",* weet Peter die na het dodelijke ongeval op 24 juli 1999, waarbij hij zijn echtgenote verloor, een langdurige revalidatie doormaakte. De gebroken bovenbil en drie breuken aan de voet die hij toen opliep zijn geheeld, maar zeer zware inspanningen kan hij nog niet aan. Ondanks alle geleden leed is hij er mentaal ☛



Foto hiernaast: de reders van de Arca, de ebroeders Derudder.
Foto boven: een beeld van de genodigden op de plechtigheid waarbij de Zeebrugse havenaalmoezenier Hubert Sergeant het vaartuig zegende.

Foto boven: De bemanning op z'n zomers van de Z.36 Arca (vlnr): schipper Peter Derudder, machinist Philippe De Backere, reserveschipper Steven Deruddere, matroos John Savels en walkapitein John Derudder. (foto gw)
Foto onder: Tijdens de doopplechtigheid op zaterdag 18 augustus zagend e genodigden meter mevrouw Rosette Derudder en peter Gerrit Geldhof aan het werk, terwijl ze de paasnagels aanbrachten.



opnieuw klaar voor. Over het schip en de vangsten klaagt hij niet. Het zijn vooral de kosten die niet meer in verhouding staan tot de baten die hem zorgen baren. *"Het eerste jaar hebben we voor 17 miljoen frank brandstof verstookt. Na aftrek van de bemannings- en andere kosten bleef van onze besomming van 46 miljoen frank niets meer over."* Ook met de boomkorstokken heeft de Z.36 het niet getroffen sinds het in de vaart brengen van de kotter kreeg de bemanning reeds vijf keer af te rekenen met geplooide boomkorren, telkens met een gebroken reis tot gevolgd.

Late doop

De late doop heeft niet verhinderd dat er voor de doopplechtigheid heel wat genodigden naar de ZV-kaai afzakten. Peter en John schonken het meterschap aan hun moeder, Rosette Derudder-Cardon en het peterschap werd aanvaard door visgroothandelaar Gerrit Geldhof. De Zeebrugse havenaalmoezenier Hubert Sergeant leidde de inzegening. Zowat 130 familieleden, vrienden, de families van de bemanningsleden en alle mensen die meewerkten aan de renovatie waren van de partij.
Woensdagavond 22 augustus vertrok de Z.36 *Arca*, voorzien van nieuwe boomkorstokken, voor een nieuwe reis richting Noordzee. De vangst zal, net als in het verleden, afgezet worden in de Zeebrugse Visveiling. (gw)

FICHE Z.36 ARCA

Eigenaar: BVBA Rederij Arca, Knokke-Heist
L.O.A.: 34,60 m.
B.O.A.: 8,48 m.
Tonnemaat: 286 bt, 85 nt
Bouwjaar casco: 1981
Werf: Scheepswerven van Langerbrugge, Gent
Motor: ABC, 8 cylinder (1999)
Vermogen: 883 kw
Keerkoppeling: Reintjes
Hulpmotoren: Mitsubishi
Vislier: Ridderinkhof

LEZERSBRIEVEN

Brieven voor deze rubriek worden gericht aan Het Visserijblad, H. Baelskaai 12 te 8400 Oostende. Faxen kan ook: 059 / 32 55 59.Publicatie houdt niet in dat de redactie het met de inhoud eens is. Verder behoudt de redactie zich het recht voor brieven in te korten en te redigeren. Brieven die naamloos opgestuurd worden belanden onverbiddelijk in de prullenmand.

Visser Reyserhove krijgt antwoord

Alhoewel hij zijn vraag niet aan mij gesteld heeft, wil ik langs deze weg toch een antwoord formuleren op de vragen die lezer A. Vanreyserhove in zijn brief in Het Visserijblad (HVB VI/2001, p. 20) stelt. Teneinde het onbehagen van de briefschrijver weg te nemen stel ik een mogelijke oplossing voor van zijn probleem. Die oplossing zou er als volgt uit kunnen zien.
Nadat A. Reyserhove 58 jaar is geworden monstert hij 1 dag aan op een Belgisch vaartuig waarna hij onmiddelijk zijn brugpensioen aanvraagt. Op dat ogenblik is hij geen werkloze meer, maar wel een bruggepensioneerde die opnieuw een aanvaardbare werkloosheidsvergoeding krijgt, met daarbovenop dezelfde vergoeding als deze die hij nu krijgt. Dit systeem werd bedacht om juist een oplossing te bieden aan mensen die zich in de situatie van Reyserhove bevinden.
Ik hoop nu dat hij met deze informatie opnieuw op koers geraakt.

Michel Claes
ACV-Vrijgestelde visserij

N.v.d.R.: de brief van lezer Reyserhove werd in HVB van juni gepubliceerd. Het antwoord van Michel Claes kwam kort daarna op ons e-mailadres toe. Door een vergetelheid onzerzijds bleef het ongemerkt in een donker hoekje van dat internet staan. Pas nu viel ons oog er terug op en konden wij er werk van maken. Sorry Michel Claes.

Achtste garnaalpelwedstijd

Na de succesvolle edities van de vorige jaren (bijna 120 deelnemers in 2000!) organiseert de Oostendse Handelaarsbond voor de achtste keer een garnaalpelwedstrijd. Datum: 16 september. Op deze *Dag van de Dagverse Oostendse Garnaal* kunnen alle geïnteresseerde garnaalpellers zich inschrijven van 10,30 uur tot 14,30 uur in de feesttent die opgesteld zal staan op het vernieuwde Vissersplein aan de Visserskaai. Om 15 uur wordt het startsein van de wedstrijd gegeven die verloopt in drie categorieën: dames, heren, kinderen tot 11 jaar.
Rond de wedstrijd wordt heel wat animatie voorzien. Jo Arend treedt er op en ook Lucy Loes, de koningin van het Oostendse visserslied is van de partij.
Daarnaast is er de volksdansgroep 'De Zeepaardjes' alsook de kleinste fanfare ter wereld: 'De harmonie De Rustende Moeders'.
De Orde van de Garnaal zal er de garnaalkoning huldigen en ook verschillende mensen opnemen in de orde van de Garnaal.
De opbrengst gaat naar het zeemanstehuis Godtschalck, het visserstehuis De Bolle en het Koninklijk Werk Ibis.

J. Sleghers Oostende

Kapitein Iglo

Unilever is verontrust door de vaststelling dat veel vissoorten schaars worden door overbevissing. Het belang van deze multinational komt in het geding, de winst komt in gevaar.
Onrechtstreeks krijgt de kleine visser de schuld. Diezelfde kleine visser die voor uitgeknepen prijzen zoveel mogelijk visjes moest bovenhalen. Uiteraard moesten ze dit doen om Unileverbroodheer Iglo tevreden te stellen en zodoende komt het dat die vissers hun eigen grondstoffen verregaand gingen aantasten.
Nu hebben het Wereldnatuurfonds en Unilever het Marine Stewardship Council opgericht. Dit MSC moet certificaten afgeven aan vissers die nu opeens moeten beginnen duurzaam te vissen. Nou, winst

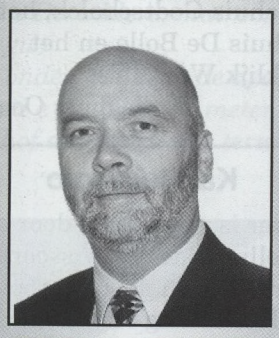
maken op de rug van de kleine visser en durzaam vissen zijn twee dingen die echt niet samengaan. Unilever had het al lang geleden moeten beseffen: oogsten mag, roven niet! M.i. is dat certificaat dan ook niets anders dan een nieuw rookgordijn dat opgetrokken wordt om Unilever rustig zijn gang te laten gaan. De niet-gecertificeerde vissers zullen wel weer opdraaien voor de schaarste die mede door Unilever ontstaan is.

H. de Bruin Rotterdam

ZEEVISSERS - VISBEWERKERS - HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN EN BINNENSCHIPPERS VOOR AL UW PROBLEMEN WENDT U TOT DE

RTD

Secretaris



ZEEMANSBOND

ABVV

OOSTENDE - VEURNE - DIKSMUIDE
Jules Peurquaetstraat 27
Oostende
Tel.: 059/**55 60 85**
Fax: 059/70 51 33

BRUGGE
HEISTSTRAAT 3
Zeebrugge
Tel.: 050/54 47 15
Fax: 050/54 42 53

Reeds meer dan 30.000 bezoekers voor Amandine

Begin augustus bezochten reeds meer dan 30.000 betalende bezoekers de *Amandine* sinds de opening van de museumsite eind maart. Verwacht wordt dat de laatste IJslander dit jaar 60.000 belangstellenden over de brug krijgt. Op 15 november gaat het museumschip opnieuw dicht voor onderhoud en het aanbrengen van een aantal nieuwigheden.
Tijdens de voorlopige openstelling vorig jaar trok de Amandine reeds 26.800 bezoekers in vier maanden. De IJslander is duidelijk een toeristische aanwinst voor Oostende.

Deense veiling Thybor sluit aan bij Pefa.com

Enkele weken geleden sloot het Zeebrugse internetbedrijf Pefa.com een overeenkomst met de Deense visafslag van Thybor. De eerste on-line transacties starten deze maand. Thybor is de eerste Deense partner van Pefa.com. De Deense stad is de thuishaven van 35 vaartuigen die er vooral kabeljauw, schelvis, koolvis en leng aanvoeren. De jaaromzet van Thybor bedraagt 14 miljoen Euro (565 miljoen frank).
Pefa.com maakte ook bekend dat de IJslander Karl J. hanneeson werd aangeworven als commercieel manager. De viertalige IJslander was voorheen werkzaam bij Iceland Seafood en SIF.

BR.7 vangt torpedo

Het Nederlandse vissersvaartuig BR.7 Res Nova (22,30 m., 221 kW) van Visserijbedrijf E.G. Praet & Zoon kreeg dinsdagmorgen 23 augustus een Duitse torpedo uit de tweede oorlog in het net. Het vaartuig was vissende voor de Blankenberg toen het tuig van 300 kg werd bovengehaald. De bemanning liet het tuig weer zinken en verwittigde de ontmijningsdienst van de positie waar de zes meter lange torpede kon teruggevonden worden. Het lag op een paar honderd meter van de aardgaspijpleiding verwijderd. Vrijdag 26 augustus maakten duikers een springlading vast aan het oorlogtuig en brachten het tot ontploffing.

Nog 642 vissers

Volgens de laatste telling van 12 juni 2001 door het Paritair Comité voor de Zeevisserij zijn er nog 642 mensen als erkende zeevisser ingeschreven.
De tewerkstelling in de visverwerking bedroeg eind vorig jaar 1.419 arbeidsplaatsen. Ze zijn verdeeld over 1.019 arbeiders en 400 bedienden. Deze cijfers zijn onvolledig omdat een aantal visverwerkende bedrijven onder de voedingsnijverheid resorteert.

Scheepstimmerwerf Lowyck in nieuwe handen

Het voorbestaan van de Oostendse scheepstimmerwerf Lowyck & Zoon, een van de laatste bedrijven in de sector die nog ambachtelijke know how in huis heeft, is verzekerd. Binnen de familie van bedrijfsleider Guy Laurent (58) was de opvolging niet verzekerd. Twee ondernemende dertigers willen de in 1962 door Alphonse Lowyck opgerichtte onderneming in leven houden.
Ingenieur Hans Keters (35) hield het bij Lernout & Hauspie voor bekeken en neemt voortaan de leiding bij het Oostendse bedrijf. Zakenconsulent Pieter Claerbout (33) neemt het administratief beheer en de projecten voor zijn rekening. De twee West-Vlamingen, die een passie voor de zeilerij gemeen hebben, brachten het scheepstimmerbedrijf onder in de kersverse holding Barkentine Armada Group.
Het is een uitgemaakte zaak dat Guy Laurent, schoonzoon van de stichter, de komende twee jaar zijn kennis overdraagt aan de acht werknemers en vooral aan de drie jonge krachten die er voor het einde van het jaar nog moeten bijkomen. (Zie ook het interview op bladzijde 20 in dit blad.)

COMPUTER-UURWERK / NIEUW : SUUNTO YACHTMAN : 14.000 Fr. | HET ZEILERSHORLOGE : instelb. baro & kompas, zeiltijden, alarmen, logs, temp, chrono, etc. CASIO-G-SHOCK-UURWERK : DWG1001VgF / NIEUW : 7500 Fr. | 200 m waterdicht. Temperatuur, Hartslagmeter, Stopwatch, alarmen (ook count-down), log, etc. EDIXA-ZOOM-VERREKIJKER / NIEUW : 3800 Fr. / 7-15 x 35 mm, rubberprotect, stevig, SPAT-waterdicht, fast-focus-bediening, Eco-view, licht, etc. Uitstekende optiek.

Meer info op telefoonnummer: 0486 / 16 36 03.

In- en uitvoer visserijproducten toegenomen

Onze visverwerkende bedrijven produceerden vorig jaar 54.511 ton producten. Dat is 10,3 procent meer dan in 1999. De belangrijkste verhoging werd opgetekend bij de verse of gekoelde vis en de visfilets. Ook de aanmaak van bereidingen en conserven van vis nam toe. Dezelfde tendens tekende zich af bij de gedroogde, gezouten en gerookte vis. De productie van schaal- en weekdieren en van bevroren vis en visfilet liep terug. De productie van de visverwerkende sector vertegenwoordigde een waarde van 337 miljoen euro (13,6 miljard frank). In vergelijking met het jaar voordien is er een toename met 14,2 procent. Alhoewel alle productiecategorieën hiertoe hebben bijgedragen werd het resultaat het sterkste beïnvloed door de verkoop van verse of gekoelde visfilets.

Invoer

De invoer van vis en visproducten, met uitzondering van vismeel, liep vorig jaar op tot 219.106 ton. Dat is 7,6 procent meer dan het jaar voordien. De invoer vertegenwoordigde een waarde van 1.086 miljoen euro (43,8 miljard frank), een toename van 16 procent tegenover 1999. Deze ontwikkeling is een gevolg van de verhoogde invoer van visfilets, op de eerste plaats van zoetwatervis, voornamelijk uit Tanzania, en van Alaska-koolvis via Duitsland. Ook de ingevoerde volumes bevroren vis en weekdieren, hoofdzakelijk mosselen, namen toe. Daartegenover staat een kleiner volume schaal- en weekdieren.

Nederland is ook het voorbije jaar de belangrijkste leverancier van vis en visproducten gebleven. 27 procent van onze invoer is afkomstig van onze noorderburen.

Onze belangrijkste leveranciers zijn: Nederland 59.228 ton 27,0 %; Frankrijk 21.977 ton 10,0 %; Denemarken 19.399 ton 8,9 %; Duitsland 17.069 ton 7,8 %; Tanzania 15.589 ton 7,1 %; Ver. Koninkrijk 8.602 ton 3,9 %; IJsland 5.757 ton 2,6 %; Vietnam 4.811 ton 2,2 %; China 4.742 ton 2,2 %; Indië 4.258 ton 1,9 %; andere 57.674 ton 26,4 %; TOTAAL 219.106 ton 100 %.

Uitvoer

De uitvoer van vis en visproducten ligt meer dan de helft lager dan het ingevoerde volume. De export steeg tot 93.714 ton (+ 17,5 %), goed voor een waarde van 497 miljoen euro (20 miljard frank), eveneens een stijging met 17,5 procent.

De uitvoer bestaat hoofdzakelijk uit verse of gekoelde vis en visfilets die samen 45 procent van het totale exportvolume vertegenwoordigen. (gw)

BEMA doet het!

Alle industriële en scheepsherstellingen-
mekaniek en plaatwerk.
H. Baelskaai 22, 8400 Oostende.
tel./fax: 059 / 33 22 15.
GSM JOHAN (0477) 31 54 15 - GSM LUDO (0477) 33 54 35.

De citaten



'Zoals de toestand thans is, kan van geen verbetering gesproken worden, zolang de algemene onkosten van mazout (...) zo hoog oplopen. (...) In de kustvisserij ziet men talrijke kleine vaartuigen in de hoek gaan liggen (...) verlangt men het ene vaartuig na het andere aan Nederland te zien verkopen en mag het gezegd dat voor Oostende en Nieuwpoort deze visserij ten dode opgeschreven is.'

Uit Het Visserijblad van 7 september 1951!

'Het wegvallen van de zelfstandigenaftrek zoals de Belastingdienst dat heeft aangekondigd, kan voor heel wat maatschapvissers wel eens de druppel zijn om een baan aan de wal te zoeken.'

Visserijnieuws, 3 augustus

'Wie de visserij kent weet echter dat ze bijlange nog niet dood is. Vooral een de Oostkust werd er de laatste twee jaar flink geïnvesteerd. Rekening houdend met de brandstofcrisis (...) kan gerust worden gesproken van een echte bloei.'

B. Schiltz in het Informatieblad van de RC.

'Het is tegenwoordig bon ton te beweren dat je als journalist geen mening mag hebben, maar dat vind ik een hypocriete tsjevenhouding. Mensen die geen mening hebben moeten, moeten plaatslager worden, SP-voorzitter of, erger nog, CVP-voorzitter, maar geen journalist.'

Pol Goossens in Humo.

'Agent Klaas Weij (...) in Polen krijgt goede respons op zijn advertenties waarin ervaren Poolse vissers ter completering van de kotterbemanning worden aangeboden. In relatief korte tijd heeft hij twintig Poolse vissers op de Nederlandse (vlag)vloot in Urk, Den Helder en Wieringen geplaatst.'

Visserijnieuws

'Senator Ramoudt beweerde onlangs nog dat er in de zones waar er molens zullen geplaatst worden, of liever, waarvoor er concessies worden aangevraagd, geen visserij actief is. Waarom zoiets beweren? Met welk doel? De kustvisserij in de kou laten staan?'

Bart Schiltz in de Rederscentrale.

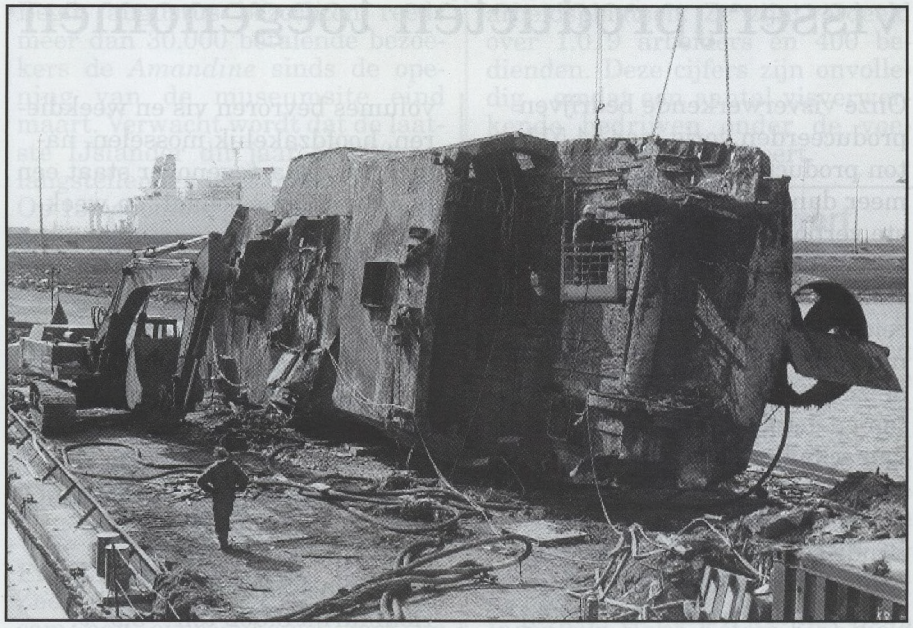
'De wereld zou ideaal zijn als alle vrouwen een man hadden en alle mannen vrij zouden zijn.'

Dr. Raphaël Verhamme

Wrak O.82 Mariner na 22 jaar gelicht

MET DE DRIJVENDE bok Norma werd het wrak van de bijna 22 jaar geleden gezonken O.82 *Mariner* gelicht en naar Zeebrugge overgebracht. Wat nog overbleef van de hektreiler, die overigens ook met de boomkor kon vissen, werd ondertussen deskundig tot schroot herleid.
Eind 1998 kondigde het Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) de opruiming aan van zeven wrakken die een hinder vormen voor het scheepvaartverkeer voor onze kust. Naast gezonken oorlogsbodems en vrachtschepen kwam ook het vissersvaartuig O.82 Mariner voor op de wrakkenlijst. De opruimkosten voor de hele operatie werden begroot op 400 miljoen frank.

DE O.82 MARINER keerde na drie weken visserij terug van de Liverpoolbaai met een goedgevuld visruim. De avond van 17 december 1979, ongeveer 20 km voor Nieuwpoort, slingerde het vaartuig zich door een storm met windkracht 10. Een zware vloedgolf over het achterschip bracht de O.82 uit evenwicht. Door het beuken van de golven tegen de bakboordzijde maakte het vaartuig zwaar slagzij. De bemanning was zich vlug bewust van de ernst van de toestand. Na het uitzenden van een may-day en het afschieten van enkele vuurpijlen lukte het de vijf opvarenden om in het reddingsvlot aan de kolkende zee ontkomen.
De schipbreukelingen zagen de treiler voor hun ogen kapseizen. De Townsend-carferry *Free Enterprise* was spoedig ter plaatse maar kon de schipbreukelingen door de hoge golven niet aan boord nemen. Met een schijnwerper werd het vlot in het oog gehouden, wat de locatie voor de reddingshelikopter vergemakkelijkte. Kapitein Phlypo en zijn heliflight-team uit Koksijde brachten de bemanning een half uur later naar het Oostendse Henri Serruysziekenhuis om er van de doorstane emoties te bekomen. De lichamelijk schade bleef beperkt tot een ribbreuk en enkele lichte blessures. De opvarende waren Ludo Flitser (schipper), Juan Perez-Dies (stuurman), Johnny Vansevenant (motorist), Charles Westerlinck (matroos) en Ricardo Carro-Muino (matroos). Deze laatste liet later het leven bij de schipbreuk van de Z.200 *Tijl Uilenspiegel* in maart 1989.



Het drooggezette casco. Van het stuurhuis was nog weinig te zien terwijl de portaalmast al door de slopers verwijderd is. (Foto gw)

Het ongeval met de O.82 (positie 51°22 NB, 2°34,5 OL)) gebeurde nabij de Oost Dyck-boei, de omgeving waar zich ook het drama met de N.52 *Seahunter* voltrok.

Obstakel

De O.82 *Mariner* dateerde van 1970. Het stalen schip van 150 brutoton werd gebouwd op de Oostendse scheepswerf H. Deweert voor de Pêcheries à Vapeur. Het vaartuig beschikte over een ABC-motor van 500 pk.
Op het ogenblik van de ramp was het in handen van de rederij PVBA Pintelon-Versluys.
Het wrak van de O.82, aangeduid op de zeekaarten, bleef al die jaren een obstakel voor het scheepvaartverkeer naar de Westerschelde.

Donderdagmorgen 3 augustus was de opruiming aan de orde. De drijvende bok *Norma* met een hefvermogen van 425 ton had net voldoende kracht in de armen om het wrak te lichten. De met zand dichtgeslibde romp was echter iets te zwaar om het op het ponton te hijsen. De Norma hield het wrak in de takels en bracht het 's avonds naar Zeebrugge. Pas nadat zekerheid bestond dat er geen olieverlies meer was mocht de *Norma* de haven binnen. Na het leegspuiten van de romp, waarbij alle slib diende opgevangen, was het de beurt aan de slopers om het vissersvaartuig tot schroot te herleiden, een karwei die toch nog tien dagen in beslag nam. (gw)



Charles Westerlinck was erbij op de O 82 Mariner:

"Je vergeet dat nooit"

Oostendenaar Charles Westerlinck (70) was een van de overlevenden van de schipbreuk met de O.82 *Mariner*. Hij huist in een appartement aan de Paster Pypestraat, met zicht op het Paulus-pleintje. Ook de 70-jarige Spaanse stuurman Juan Perez Dios woont nog in het Oostendse Visserskwartier, maar was niet voor een gesprek te vinden. Gewezen schipper Ludo Flitser (50), woonachtig in Heist, zag geen probleem in een babbel. Over het verdere leven van motorist Johnny Vansevenant zijn we niets te weten gekomen.

CHARLES WESTERLINCK, EEN neef van "Irma Bubbeline" uit de Oostendse Revues van weleer, herinnert zich het gebeuren nog opperbest. *"Je vergeet dat niet"*, zegt de zeventiger die in 1945 als 14-jarige voor het eerst op zee ging met de O.7 Arabic van August Brunet. Vader Frans Westerlinck was eveneens visser. *'Toen vader, 27 jaar oud, eind 1936 naar de Witte Bank vertrok met de O.143 Yvonne-Angèle zijn de vijf opvarenden echter nooit meer teruggekeerd'*. Charles was toen vijf jaar oud.

Avontuurlijk aangelegd koos Charles als 18-jarige voor het vervullen van zijn legerdienst. Als commando maakte hij de oorlog in Korea mee. Na vier jaar militaire dienst werkte hij zeven jaar in de koopvaardij om in 1960 terug te keren naar de visserij. Hij monsterde aan op verschillende middenslagschepen die op het Kanaal en op IJsland visten tot de fatale dag met de O.82. *"'s Morgens was het nog zeer goed weer. De Z.499 Coudekercke, waarop mijn zoon Lorenzo en stiefzoon Edwin Van Besien zaten, is probleemloos binnengelopen. Zes uur later lag de kust onder een zware storm"*, herinnert Charles zich nog. *"De O.82 is in minder dan twee minuten gezonken. We zaten pas in het vlot. Ik kon nog op tijd de lijn die ons met het schip verbond doorsnijden. Onmiddellijk daarna ging de Mariner met de neus omhoog de dieperik in. De reddingshelikoper heeft niet lang naar ons moeten zoeken. Ricardo werd als eerste opgetakeld, daarna was het mijn beurt. De duiker heeft zich letterlijk aan mij vastgeklampt omdat zijn haak losgeschoten was. Dat heeft hij echter pas nadien verteld."* Na het vergaan van de O.82 voer Charles nog op de O.123 *Jami*, O.114 *Normauwill* en zijn vissersloopbaan sloot hij in 1985 op de O.33 *Marbi* af.



Charles Westerlinck met de foto van de O.82 Mariner. (Foto gw)

Plotterrol

Ludo Flitser bleef na het ongeval varen met O.83 *Surveyor* en was nadien met zijn broer, wijlen Jacques Flister, eigenaar van de Z.95 Lundy Gannet. Ludo ging ook het wrak bekijken. *"De O.82 was een zeer goed schip. Het was ongewoon breed ten opzichte van de lengte en dat kwam de stabiliteit ten goede. De bokken die een paar jaar later geplaatst werden hebben het gedrag van het schip veranderd."* Hij herinnert zich het gebeuren, waarbij hij een gebroken rib opliep toen het vlot bijna onder het overhellende schip gekneld geraakte, nog allerbest. *"We hebben nog geprobeerd om het schip op koers te leggen. Maar het helde steeds meer over, zodat we vlug beseften dat we ons hachje moesten redden. In het vlot geraken was al niet gemakkelijk. Maar toen we daar ronddobberden doemde de boeg van de Enterprise VI steeds voor ons op. Aan de andere kant heeft de schijnwerper van het Townsendschip onze redding bespoedigd. De helikopter vond ons onmiddellijk. Het optakelen is geen lachtertje. Eenmaal vast word je uit het vlot gesleurd en lig je opnieuw in het woelige water. Pas na een tijdje dringt het tot je door dat je gered bent."* Tijdens zijn bezoek aan het reeds in stukken gebrande wrak hebben de slopers hem nog een speelgoedrenbaan getoond waarmee ze aan boord de tijd doodden. Er werd ook nog een onbeschadigde plotterrol gevonden. *"Ik heb die gekregen. Ongelooflijk maar waar, de tekst is nog leesbaar na een verblijf van bijna 22 jaar in het water."* (gw)


O.82 "MARINER" VERGAAN

Het kapseisen van de O.82 Mariner werd aangekondigd in Het Nieuwsblad van de Kust *van 20 december 1979 met de foto's van de bemanningsleden die de schipbreuk heelhuids overleefden.*

Marc De Jonghe nieuwe PMI-directeur a.i.

"Leerlingenaantal moet ieder jaar met tien procent omhoog"

De Bestendige Deputatie heeft Middelkerkenaar Marc De Jonghe (45) voor een jaar aangesteld als directeur van het Provinciaal Maritiem Instituut met vestigingen in Oostende en Heist. Tevens werd beslist dat beide vestigingen blijven bestaan. Marc De Jonghe werd belast met een tweevoudige opdracht. Enerzijds moet hij een nieuwe dynamiek ontwikkelen binnen het PMI, anderzijds moet het maritiem onderwijs zich veel sterker profileren in plaats van zich als een annex van de visserij te laten behandelen. De Bestendige Deputatie staat volledig achter die ommekeer, maar is wel zo wijs te beseffen dat er meer dan een jaar zal nodig zijn om de metamorfose te bewerkstelligen.

Als we hem opzoeken zit Marc De Jonghe amper tien dagen in de directeurszetel. Hij nam het roer over van Marc De Winter die door gezondheidsproblemen op ziekteverlof staat.
In het visserijonderwijs is de nieuwe waarnemende directeur lang geen onbekende. Als regent wetenschappen en aardrijkskunde, afgestudeerd aan de RMS in Brugge, deed hij vanaf september 1976 in de visserijschool van zijn geboortestad Nieuwpoort zijn eerste onderwijservaring op onder directeur Antoon Van Hooreweghe. Zoals toen gebruikelijk was hij na het volbrengen van zijn legerdienst zijn job kwijt. *"Ik had vlug door dat een lesgever in het visserijonderwijs beter af is met een brevet voor technische vakken. Ik heb dan ook cursussen gevolgd aan de Zeevaartschool om die kennis te verwerven"*, verduidelijkt de nieuwe directeur. Hij kon opnieuw aan de slag als leraar algemene vakken en nautische technieken in de Paster Pypeschool onder directeur Jozef Vandewiele.

Toen het Provinciebestuur het initiatief nam om alle visserijscholen (de Paster Pypeschool in Oostende, de Stedelijke Visserijschool John Bauwens in Oostende en de Visserijschool van het Gemeenschapsonderwijs te Heist) onder een uitvoerende macht te brengen, bleef Marc De Jonghe in het lerarenkorps dat tot voor kort onder de leiding stond van Marc De Winter.

Heist en Oostende

Op maandag 3 september startte het nieuwe schooljaar met voltijdse secundaire leergangen in Oostende en Heist. Een cyclus van zes jaar voor de afdeling Technisch Secundair Onderwijs (TSO) en vier jaar Beroeps Secundair Onderwijs (BSO) die de erkende getuigschriften opleveren. Marc De Jonghe spreekt dan ook de hardnekkige geruchten tegen dat het PMI zou herleid worden tot één vestiging. *"De Bestendige Deputatie heeft beslist dat beide filialen blijven bestaan. De verlenging van de huurovereenkomst met de ARGO (Autonome Raad voor het Gemeenschapsonderwijs) voor de vestiging Heist voor een termijn van negen jaar is daar het bewijs van. Alle onderwijsvormen blijven behouden en ook het personeel heeft niets te vrezen"*, benadrukt directeur De Jonghe.

Tien procent

Het PMI is per 1 september 1995 gestart met 117 leerlingen in de afdeling met volledig leerplan en het deeltijds onderwijs. De laatste jaren ging het leerlingenaantal gestaag achteruit. Over het aantal inschrijvingen voor het nieuwe schooljaar kan directeur De Jonghe zich nog niet uitspreken. *"Vorig schooljaar volgden 112 leerlingen het dagonderwijs. Ik kan nu reeds bevestigen dat het er dit jaar minstens evenveel zullen zijn, mogelijks zelfs meer. Het volgende schooljaar moeten het er nog meer worden."* Die laatste uitspraak vraagt om verduidelijking. Het ging de laatste jaren niet zo goed met de rekrutering van leerlingen voor het visserijonderwijs. Komt daar nu verandering in? Marc De Jonghe laat daar geen twijfel over bestaan. *"Het Provinciebestuur vraagt een nieuwe dynamiek binnen het visserijonderwijs op gang te brengen. Die taak werd op mijn schouders gelegd en ik zal dan ook beoordeeld worden op de coaching van mijn lerarenkorps. Ik zal hen motiveren en reken op hun volle medewerking. Naar buiten uit vraagt gedeputeerde Gunther Pertry het promoten en uitdragen van de mogelijkheden in het visserijonderwijs naar alle Vlaamse zesdeleerjaarsleerlingen. Ik engageer mij dat het leerlingenaantal ieder jaar met tien procent zal aangroeien. Ik denk dat die inspanning vijf jaar moet worden volgehouden"*, zegt een zelfzekere De Jonghe. Onder impuls van gedeputeerde voor onderwijs Pertry werd intussen al een provinciaal promotiemedewerker aangeworven in de persoon van Karina Verhegghen. Maar er is meer. Marc De Jonghe kreeg ook de bijkomende op-



N.V. SCHEEPSWERF
I.D.P.
Vismijnlaan 5,
8400 Oostende
Tel.: 059 / 32 18 64
Fax: 059 / 32 08 13
BTW 405.281.044
R.A. 05.00.92.405.281.044
Nieuwbouw - Herstellingen
Aluminium en roestvrij staal constructies
Eigen scheepslift tot 1000 ton
ERKENNING KLASSE 5



dracht om de contacten met de sector nauwer aan te halen. *"Ik zal hierin gesteund worden door de volledige deputatie is mij verzekerd. De sector moet nu maar eens ophouden de visserijschool als een aanhangseltje te beschouwen. Het provinciaal maritiem onderwijs moet in de provincie de moderator worden van het maritieme gebeuren."* Marc De Jonghe stelt duidelijk dat het visserijonderwijs ook een van de actoren van de sector is. *"Het zou de normaalste zaak moeten zijn dat wij bij alle initiatieven worden betrokken. Daar wordt werk van gemaakt. Kan het niet binnen de schoolmuren, dan maar erbuiten. Maar niet langer zonder ons."*

In de PMI-afdeling Oostende wordt de directeur ad interim bijgestaan door dagbeheerder Eddy Germonpré, terwijl de dagelijkse leiding in Heist in handen blijft van coördinator Jan Staelens.

Marc De Jonghe was en is ook op andere terreinen actief. Op zijn curriculum vitae mag niet ontbreken dat hij enkele jaren (vanaf '82 tot 2000) in de politiek stond en zetelde als gemeenteraadslid in Middelkerke. Sinds 1979 is hij actief lid van de Vrijwillige Brandweer van Middelkerke en sinds 1987 tot heden is hij commandant van het plaatselijke brandweerkorps. (gw)

Weekblad
TIJDINGEN
Oostendenaar
vraag ernaar
bij uw dagbladhandelaar

CREVITS

import - export - allerlei kettingen en kettingmatten - ankers - herbruikbare materialen - visserijbenodigdheden - rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050/ 54 48 33
Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050/ 54 45 85
H. Baelskaai 18, 8400 Oostende. Tel.: 059/ 32 50 13
Telefoneren vanuit Nederland:
09/ 32 50 54 48 33
Fax 050/ 54 79 11

N.V. HOSTYN

De zaak langs de Belgische kust waar de visserij terecht kan voor alle sanitaire en verwarmingsproblemen

Voor een vlugge bediening!

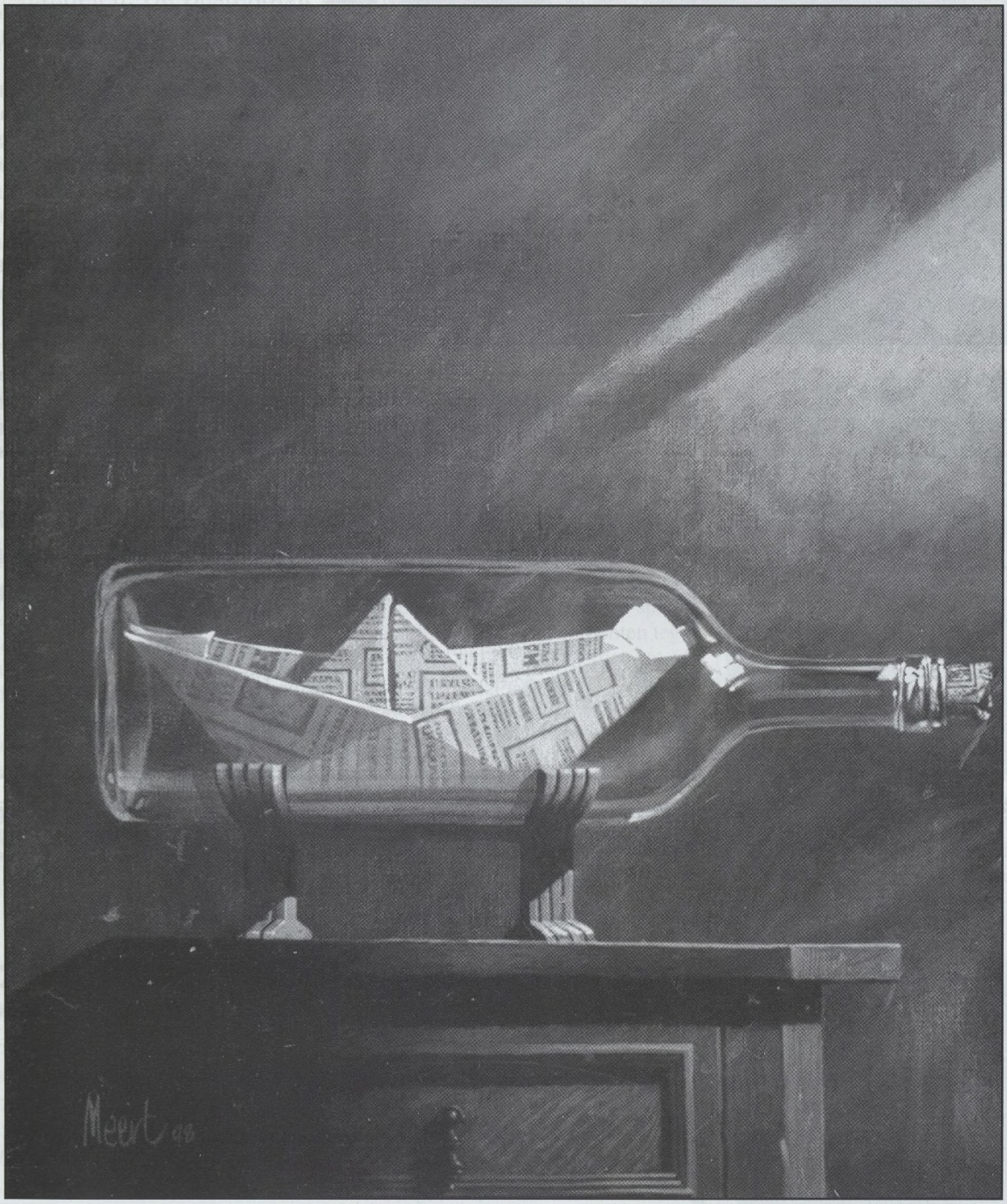
Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene

Tel.: 059/32 31 80 - Fax: 059/32 47 28

Een kunstenaar aan zee

Roger Meert

ROGER MEERT IS vooral bekend als conservator van het cultureel centrum 'Anto Diez' te Bredene. Daarnaast is hij lesgever aan de kunstacademie van dezelfde gemeente. Tussen deze activiteiten in vindt hij ook nog de tijd om creatief bezig te zijn. Hij is kunstschilder, portrettist, afficheontwerper, cartoonist, karikaturist en ontwerper van logo's. Dit jaar leverde hij de affiche van de Oostendse Paulusfeesten af, maar ook de vorige jaren mocht hij al op heel wat erkenning rekenen: in Roeselare won hij de Alfons Blommeprijs en hij mocht ook al de prijs van de biënnale van Electrabel mee naar huis nemen. Van het begin van de jaren negentig tot nu laat zijn palmares trouwens een indrukwekkende reeks tentoonstellingen zien.
Wie werk van Roger Meert wil zien kan langslopen in het cc 'Anto Diez' in de Bosduivenstraat 22 te Bredene of hij kan surfen op het net naar www.meert.be.tf.
Als hij de zee en zijn scheepvaart op het doek zet dan is het altijd met de kwinkslag die al zijn werk tekent. Dat blijkt ook uit onderstaand schilderij waarbij hij op eigen wijze een bootje in een fles aflevert.



Jan Loones: 'Nevenbedrijven visserij vinden geen personeel'

Nadat hij de lezersbrief van Scheepsdieselmecanicien Renaud Dedrie in HVB gelezen had vroeg Vlaams volksvertegenwoordiger Jan Loones de nodige aandacht van minister van Werkgelegenheid Renaat Landuyt, in verband met de problemen die de nevenbedrijven van de visserij ondervinden om personeel aan te werven.
'Zoals de hele Vlaamse visserijsector, krijgen de bedrijven die moeten leven van deze sector, de herstellings- en toeleveringsbedrijven, het alsmaar moeilijker om het hoofd boven water te houden', zo meent de senator, 'Redenen daarvoor zijn onder meer de steeds kleiner worden vissersvloot, de concurrentie uit het buitenland, beperkingen van vaartdagen, enz...'
Volgens de minister kampt niet enkel de scheepsherstellingssector met dit probleem. Heel veel bedrijven hebben moeite bij de aanwerving van geschoold personeel.
Wat betreft de wervingsinspanningen van de nevenbedrijven verwijst de minister naar een analyse van de vacatures uit de sector bouw en reparatie van schepen door de VDAB Oostende-/Ieper. Daaruit blijkt dat slechts een 7-tal van de ± 20 bedrijven in het verleden een beroep deed op de VDAB. Dit jaar slechts 1 bedrijf, namelijk de scheepswerf IDP.
De minister staafde dit aan de hand van een overzicht, opgemaakt door de VDAB Oostende-/Ieper in juni 2001. De VDAB is wel degelijk op de hoogte van deze problematiek en probeert daaraan, via opleidingsprojecten, in de eigen centra en in het bedrijf zelf, tegemoet te komen. Er wordt van de bedrijven op dat vlak evenwel ook een inspanning verwacht, zo zegde de minister het. Zo zou het systeem van Individuele Beroepsopleiding in een onderneming een aangepaste oplossing zijn. Voorwaarde is wel dat het bedrijf bereid is te investeren in een opleiding in de onderneming.

INTERNATIONAAL

Lange stilligregeling voor haaienvissers in Congo Brassaville

Haaienvissers in Congo Brazaville hebben op regeringsbevel hun netten aan de kant moeten leggen. Deze stilligperiode heeft vooral de vissersgemeenschap van Pointe-Noire getroffen, 's lands economische hoofdstad.
'We stoppen ermee,' zo reageerde Augustin Kegui, de voorzitter van het vissersdorp, *'want de visserij op sardines en andere soorten is niet langer winstgevend.'*
De maatregel werd ingegeven om overbevissing op haaien tegen te gaan. Zowel industriële ondernemingen als de plaatselijke vissers hadden de jongste tijd hun visserij-inspanningen danig opgevoerd omdat er veel vraag kwam uit Asië naar haaienvlees; hetgeen de marktprijzen de hoogte in joeg.
'Hier in Pointe-Noire, kost een kilogram tussen de 15,000 and 20,000 CFA frank. Op de Aziatische markt kost dezelfde kilogram 150,000 tot 200,000 CFA frank', zo legt een regeringswoordvoerder het uit, (Een US dollar is ongeveer 700 CFA frank) hetgeen gemakkelijk verklaart dat de overbevissing een reël gevaar inhoudt voor het voortbestaan van de soort.
Over het aantal haaien dat inmiddels uit Congolese wateren weggevist werd bestaan geen statistieken. Wel is bekend dat het aantal kano's dat op haaien jaagt vertienvoudigd is: van 25 in 1999 tot 250 in 2000. De haaienvisserij brengt dan ook veel geld in het laatje. Volgens een plaatselijke visser maak je in drie dagen zo'n 35.000 tot 50.000 CFA frank.
Een andere zaak is hoe de overheid haar verbod zal controleren. Het ministerie van visserij heeft geen middelen om de 180 kilometer lange kustlijn te controleren. Er zijn geen patrouilles voor de Congolese kust. Het spreekt dan ook voor zich dat er vele honderden schepen uit Azië, Europa en Afrika in het gbeid blijven jagen op de gegeerde haaiensoort.
(IPS)

We werden op de hoogte gebracht van het overlijden van de Heistse reder op rust René Vandierendonck. De echtgenoot van Marie-José Vanhove werd geboren te Heist op 19 oktober 1918. Hij overleed er thuis, na een lange slepende ziekte, op 3 augustus 2001.
De afscheidsplechtigheid greep plaats op woensdag 8 augustus. Zijn afscheidswoorden: *'Ik heb een zeer gelukkig leven gehad.'*

SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:
Royerssluiskaai 48
B-2030 Antwerpen
Tel.: 03/ 231 36 48
Fax : 03/ 231 57 65



Afdeling Kust
H. Baelskaai 8A
B-8450 Oostende
Tel.: 059/ 32 28 25
Fax: 059/ 33 01 48

reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - reddingsvlottten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac, Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten.
- ERKEND SERVICESTATION -
VERANTWOORDELIJKE VOOR DE KUST: A. VAN DURME. TEL.: (059) 70 58 79.

De Pannenaars in 1901: 'Bij ons zul je niet veel oude mensen vinden.'

HET DAGBLAD DE STANDAARD publiceerde deze zomer een reeks die '*Door arm Vlaanderen*' genoemd werd. Het is de reproductie van een aantal artikels die journalist August de Winne exact honderd jaar geleden schreef. Deze penneridder reisde heel het land af en bezocht er de plaatselijke arbeidersgemeenschappen. Zo kwam hij ook in De Panne terecht. Hij keek er zijn ogen uit naar het reilen en zeilen van de plaatselijke vissersgemeenschap, die later de ruggengraat van de Oostendse visserij zou gaan vormen.

HET EERSTE WAT De Winne in De Panne opvalt is een tegenstelling: *'Rechts van de weg zijn her en der villa's neergeworpen met een charmante fantasie. (…) Links in de laagte, beschut tegen de wind, verbergen zich de vissershuisjes (…).'* Ook is er de tegenstelling met de toeristen: *'De vadsige menigte die in de zomer door de bekoorlijke Noordzee en door de wereldse vermaken van onze badsteden wordt aangetrokken, kijkt nieuwsgierig toe als de vissers voorbijtrekken in hun vreemde kleren.'*
Vervolgens graaft hij zich in de vissersgemeenschap in. Op een dorpsbevolking van 1.800 mensen zijn er ongeveer 800 vissers: *'Honderd geslachten lang leven lang al leven zij afgezonderd, in kleine, lage huisjes (…) Ze verlaten hun woningen alleen om voedsel te vragen aan de oceaan (…). Zij klagen nooit, zij staken nooit.'*

Platbodems

Zoals bekend had — en heeft — De Panne geen haven. De vissers waren dan ook verplicht hun vaartuigen (die daarom ook platbodems waren) op het strand achter te laten. Het is overigens het uitblijven van een beslissing om in De Panne daadwerkelijk een haven te graven dat de vissers deed besluiten uit te wijken naar Oostende waar ze de basis legden voor de huidige Oostendse visserij.
In De Panne, zo zag De Winne het, gebeurde het met het hondertal boten als volgt: *'Een boot nadert. Drie mannen springen eruit en leggen hem met een grote kabel op het zand vast. Ze staan tot aan hun borst in het water. Het werk is lastig en vordert traag. Eindelijk is de boot gestrand. In hoge manden ontschepen de mannen de vis. Met Vande Weghe loop ik naar de gestrande boot en we klauteren erin. Ze is niet veel langer dan tien meter en ze is drie meter en een half breed. In een van de hoeken is een hok ingericht met stroozakken: daar slapen de vissers. Er is hooguit plaats voor vier, maar bij de haringvangsten slapen ze soms met tien.'*
Zo'n platbodem blijkt drieduizend frank te kosten. *'Maar de onderhoudskosten lopen ook op tot drieduizend frank. Ze gaat een vijftiental jaar mee. Als we een toevluchtshaven hadden, zou dat dubbel zo lang zijn. Als het nu slecht weer is, wordt onze boot dikwijls op de kust teruggeworpen. Dat betrekent iedere keer weer averij en de herstellingen kunnen veel geld kosten. We verliezen zeker tweehonderd frank per jaar omdat we geen toevluchtshaven hebben. (…) Als de boot op het strand geworpen is, kost het ongelooflijk veel moeite om hem weer vlot te krijgen. Aan dat werk houden de vissers de breuken over waaraan vijftig procent van hen lijdt. Daarna moeten we tot aan de borst in het water staan. Ja, de zee is hard voor wie er moet van leven. Bij ons zal je niet veel oude mensen vinden.'*
Naast die '*kustvissers*' die op maandag vertrekken en 's zaterdags weer hun boten stranden zijn er in De Panne ook nog een twintigtal IJslandvaarders. Die trekken ieder jaar van huis weg om van maart tot september op kabeljauwvangst te gaan. *'Ze moeten een zeker bedrag betalen om te kunnen inschepen en soms hebben ze niet genoeg verdiend om het geleende geld terug te betalen. Als de vangst goed is kunnen ze tot zeshonderd frank verdienen.'*
De Winne verwondert er zich over dat al die vissersmiserie bij de Pannenaars niet tot het bewustzijn leidt dat er onrechtvaardigheid aan het werk is. Ze stemmen *'voor de kandidaten die de pastoor aanduidt.'* Aan politiek doen ze niet. Over de betogingen en stakingen die aanleiding gegeven hebben tot het algemeen meervoudig stemrecht, hebben ze nog nooit gehoord. Hetgeen reporter De Winne doet zeggen: *'Waar de klerikalen de onbetwistbare meesters zijn kent de onwetendheid geen grenzen.'* (fv)

Door 'Arm Vlaanderen verschijnt einde september in boekvorm bij uitgeverij Van Halewyck.



Vissersinterieur in De Panne. (Illustratie uit Enquête sur la Pêche Maritime en Belgique, 1914.)

Nieuwe rubriek

Gevist met ons internet

OMDAT WE OP de hoogte willen blijven van de nieuwste ontwikkelingen (en omdat we toevallig een soort internet-verslaafde tegen het lijf liepen) start HVB vanaf deze maand met een nieuwe rubriek. Daarin geven wij u telkens de websites die deze nieuwe HVB-medewerker om een of andere reden interessant vindt. Zoals u ziet is deze wizzkid de mening toegedaan dat de visser niet van vis alleen leeft. Vandaar wellicht dat hij ook eens naar een poëziesite flitst om dan bij de mythen (ook al ter zeevisserij) terecht te komen. Wie zijn wij om hem tegen te spreken? Mocht u zelf interessante websiteadressen kennen, dan kunt u een seintje geven aan onze man achter het net: dirk.callebaut1@pandora.be.

* VISSERIJ

http://www.vvinfo.be/
Vlaams Visserij Informatiecentrum
http://users.skynet.be/PVC-W-VL/
Provinciale Visserijcommissie W-Vlaanderen
http://www.schuttevaer.nl/Berichten/1098/steun_vlaamsevloot.htm
Bericht van 15/10/98 over de staat van de Vlaamse vloot
http://www.fevia.be/
Federatie Voedingsindustrie
http://www.fishroute.net/
Vissite : E-commerce : internationaal: zeer uitgebreid
http://www.eilandurk.nl/
Urk, incl. de visserij
http://www.vau.nl/
NV Visafslag Urk
http://www.minlnv.nl/thema/visserij/zee/infotvz.htm
Zee- Kust- en Binnenvisserij Nederland
http://www.ssb.no/english/yearbook/emne1005.html
Noorse statistiek (Engels) over de Noorse visserij 2000
http://www.breskens.com/
Breskens commerciëel incl. visserij
http://www.stellendam.com/
UFA : UNITED FISH AUCTIONS (NL) : STELLENDAM, SCHEVENINGEN, COLIJNSPLAAT | E-Commerce
http://www.flakkee.net/~melissan/DUTCH/
Colijnsplaat, Stellendam, Ouddorp, Goedereede | Cornelis Melissant Visserij Pagina
http://www.zeebruggeport.be
Zeebrugge haven
http://www.rederscentrale.be/
De Rederscentrale / Europees erkende Producenten Organisatie en Beroepsvereniging der Belgische Reders ter Zeevisserij : met links

* ALGEMENE POLITIEK/ ECONOMIE

http://belgium.fgov.be
Website van de Federale Overheid
http://www.vlaanderen.be/
http://portal-svr1-web.portal.vlaanderen.be:8080/DesktopServlet
Website van Vlaanderen
http://www.ping.be/jacky_maes/index.html
(Bijna) alles over Jacky Maes

* TESTSITE

http://www.diskidee.be
Testen op computers hard-, software, audio-video, e.a.

* GELDKOERSEN :

http://www.xe.com/ucc/
Regelmatige update. Handige wisselaar.

* DATING & ROMANCE :

http://www.wanttomeetme.com/
(Canadese site) Engels. No porn. 'Club Europe' opgericht door Oostendenaar.

* POEZIE :

http://www-cust01.energis-idc.net/~ljcoster/gezelle/
Guido Gezelle
http://lionheart.chadwyck.co.uk/
Engelse poëzie
http://poetes.com/
Frans : 19e eeuw

* QUOTES

http://www.cs.kuleuven.ac.be/~nico/fortune/jan1997.frt
Eng.: top-quotes

* MYTHEN & LEGENDEN

http://www.pantheon.org/mythica.html
Engelstalig: wereldwijde mythes en legenden. Ideaal namenreg.

Renaud steeds bereikbaar: GSM RENAUD 0477 36 25 62

Scheepsdiesel
RENAUD
BVBA Vantorre - Devinck

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende
Tel.: 059/32 28 75 - Privé: 050/51 48 79 - Fax 059/ 32 56 59

- leidingwerk
- slipwaywerken
- las- en brandwerk
- opspuiten van assen
- kraanverhuur
- schroefassen
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- plaatsen en herstellen van alle dieselmotoren
- meer dan 5000 artikelen in voorraad
- *REVISIEONDERDELEN!*

Redactie: Guido Walters

HET GEBEURDE 50 JAAR GELEDEN

SITUERING

In 1949 weken de eerste Vlaamse vissers - om uiteenlopende redenen - uit naar Zuid-Amerika. Velen zijn hen later gevolgd. Het merendeel trok naar Argentinië, terwijl er ook een aantal voor Chili kozen. De O.325 *Charles Darwin* van Robert en Julien Dewulf, op 22 januari 1949 als "*Albatros*" vertrokken naar Chili, viste later zelfs vanuit Peru. In hetzelfde jaar vertrokken ook de eerste vaartuigen naar Argentinië. Dat waren o.a. de N.739 *Frans Nyville* en de O.205 *Montreal*.
Reder Raphaël Van Iseghem uit de Aartshertogstraat 32 in Oostende, eigenaar van de Zeevisserij Maatschappij Flandria PVB-A, liet zijn acht vaartuigen voor drie jaar schrappen uit het vlootregister. De vaartuigen werden onder Argentijnse vlag gebracht en vertrokken op 23 oktober 1951 vanuit Oostende naar Mar Del Plata. Aan boord bevonden zich 106 mannen, vrouwen en kinderen, waaronder 20 Urkers. In het artikel dat in september 1951 verscheen is sprake van zes vaartuigen.
De vaartuigen die aan de exodus deelnamen waren:
* O.280 *Nicole* (1946, 107 bt, 32 m.)
* O.332 *Jean-Pierre* (1948, 107 bt, 32 m.)
* O.339 *Luc* (1944, 72 bt, 26 m.)
* O.340 *Christiane II* (1944, 72 bt, 26 m.)
* O.341 *Marie-Louise* (1945, 72 bt, 26 m.)
* O.343 *Gabriël* (1951, 72 bt, 26 m.)
* O.344 *August-Nathalie* (1951, 72 bt, 26 m)
* O.786 *Christian* (1942, 18 bt), het kleinste vaartuig van de vloot, kwam al voor de kust in de problemen en zonk in de Pas van Duinkerke.

Op 14 september was ook al de O.320 *Noordende III* (1946, 154 bt, 35 m.) van de Rederij Noordende uit de Poststraat 2 in Oostende naar den vreemde vertrokken. Eerder op het jaar waren drie vaartuigen overgedragen aan de Société ‡ la Pêche Maritime du Congo (PEMARCO). De O.319 *Noordende II* en O.311 *Victor Billet* van De Zee NV (Jozef II-straat 25, Oostende) vertrokken later richting Matadi. De *Noordende III* was reeds in 1948-1949 met een wetenschappelijke opdracht de Kongostroom opgestuurd.

Wie zich wil verdiepen in de geschiedenis van de onze vissers in Kongo moet teruggrijpen naar "Het Visserijblad" nr 7 van 1989 tot nr 6 van 1990. In twaalf bijdragen reconstrueerde Daniël Pots dit boeiende stuk Vlaamse visserijgeschiedenis.
De belevenissen van de Vlaamse vissers in Chili zijn terug te vinden in vanaf nr 9 van het jaar 1990 tot nr 9 in 1991.

In deze maandelijkse rubriek, gebaseerd op HVB van 1951 plaatsen we ook telkens advertenties die stammen uit die tijd. De tekst-, taal en zetfouten die u in de tekst aanteft zijn helemaal voor rekening van het journaille van die tijd.

Duitse Noordzee Visserijkaarten
waarop CONSOLSYSTEEM
AANGEBRACHT IS !

— Een revelatie voor de vissers !
— Onnodig nog twee kaarten te gebruiken
— Tijd- en ruimtebesparing !

Prijs : 200 fr.
[redacted]

BESTEL HEDEN NOG BIJ :
NOORDZEE BOEKHANDEL
22, Vindictivelaan
OOSTENDE

OF BIJ
HAND IN HAND
VISMIJN - ZEEBRUGGE

[Uit "Het Nieuw Visserijblad" van 7 septe

De reis van Belgische visse

Een te

Sommige lezers hebben zich afgevraagd wat wel de reden mag zijn van het vertrek der ganse vloot van een rederij, welke over zes vaartuigen beschikte alle tot de middenslagvisserij behorende.
Men dacht algemeen dat er een grote verbetering in de toestand van de visserij gekomen was en het bestaan thans mogelijk.
Niets is minder waar. De pogingen, door de huidige minister aangewend, hebben weliswaar een grotere catastrophe dan in 1948 voorkomen en allerlei lapmiddelen, zoals beperking van de invoer, hebben de prijzen op een peil gehouden, dat toelaat de twee eindjes aan mekaar te knopen.
Maar het is in de huidige omstandigheden aan de reders niet mogelijk bestaande schulden af te korten of hun schip te amortisseren.
Zoals de toestand thans is, kan van geen verbetering gesproken worden, zolang de algemene onkosten van mazout, olie en touwwerk zo hoog oplopen. De verbetering der prijzen ging sedert de oorlog in Korea gepaard met een verhoging van 10 à 30 th. van onontbeerlijke materialen.
In de kustvisserij ziet men talrijke kleine vaartuigen in de hoek gaan liggen, kunnen de kleine reders er zelfs niet meer aan denken hun vaartuigje te verzekeren, verlangt men het ene vaartuig na het andere aan Nederland te zien verkopen en mag het gezegd dat voor Oostende en Nieuwpoort deze visserij ten dode opgeschreven is.
Wie in de middenslagvisserij over geen eigen vaartuig beschikt en zelf niet mee vaart, verkeert in de onmogelijkheid zijn schulden af te korten.
Is het dan te verwonderen dat ondernemende reders het geluk op een ander gaan beproeven?
Wij herhalen: de toestand is slecht. Ze kan slechts verbeterd worden door het ordenen van het bedrijf, door het vastleggen van mazout en touwwerkprijzen, die thans door een grote trust bepaald worden, waar men ook klient weze.
De mazout en stookolie is veel duurder dan in andere landen. Men moet ze nochtans daar ook uit de vreemde halen. Hetzelfde geldt voor touwwerk en garen.
Zo stellen we vast, dat Belgisch

aartuigen naar Argentinië

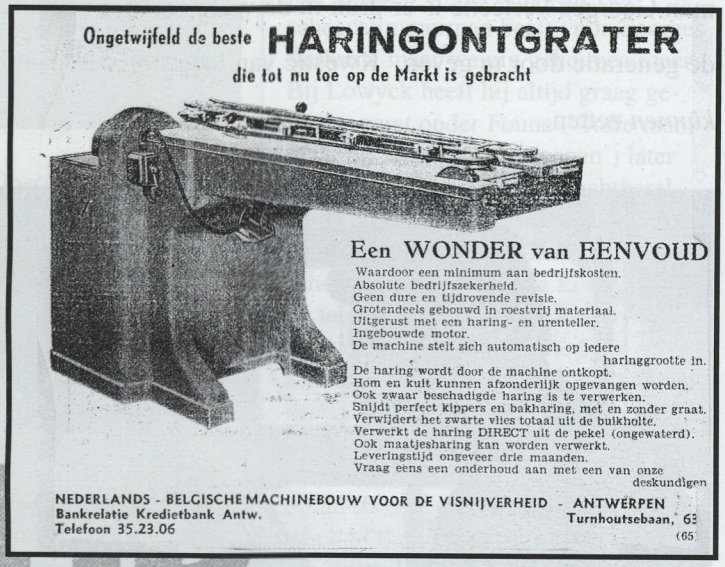
en des tijds

garen en touwwerk van een bepaalde fabriek in Nederland gekocht ons tien procent minder kost, dan in eigen land door dezelfde fabriek aan onze reders geleverd wordt.
Waaraan lijdt dit alles?
Is het dan te verwonderen dat onze middenslagreders de ene na de andere zoals in de kustvisserij zullen verdwijnen?
Van hogerhand wordt daarover veel papier verbruikt, dikwijls gepraat, maar practische maatregelen blijven uit.
Men vergeet dat de producten van de zee een natuurlijke bron van inkomen zijn, rijk aan deviezen.
Geen enkel land aan de Noordzee gelegen, beschermt minder de visserij dan zulks in België het geval is.
Zolang men zulks niet inziet en invoerders op dezelfde leest geschoeid worden als de nijverheid, kan er van verbetering geen sprake zijn.

UIT "HET NIEUW VISSERIJBLAD" van vrijdag 14 september 1951

De O.320 "Noordende III" naar Kongo vertrokken

Zoals we in ons vorig nummer meldden, is de "O.320 Noordende III" zondag jl. naar Kongo afgevaren, voor rekening van de "Pêcheries Maritimes du Congo". De Noordende III zal drie jaar in de Kolonie verblijven.
Het schip werd volledig nagezien en in een fris kleurtje gestoken. Groen en wit: de kleur der hoop.
Voor het vertrek hadden we de gelegenheid van een praatje te voeren met de kapitein Raym. Duyck, die een goede naam heeft in de visserijmiddens.
Raymond Duyck was vol optimisme en vertrouwen voor de hem toevertrouwde opdracht. Alles werd flink voorbereid, nieuw materiaal aan boord gebracht, metalen en houten viskisten, sterke schijnwerpers, ultrasonore detector, netten, kabels.
De namen der bemanning gaven we reeds vorige week. Ze zal bijgestaan worden door inlanders.
De families der bemanningsleden kunnen hun echtgenoten vervoegen te Matadi. Voorlopig zal in een hotel gelogeerd worden, in afwachting dat huizen ter beschikking zullen staan.
Naar het schijnt zouden fabrieken, die de vis moeten verwerken, op 4 km van Matadi gebouwd worden.
De vangst zal vooral gericht worden op haring, makereel en verder voor onze vissers onbekende inlandse vissen, die veel gelijkenis vertonen met diegene, die hier in België verbruikt worden.
De inlanders zijn verlekkerd op gedroogde vis. 't Is hun voornaamste voedsel.
In deze richting zou de geplande industrie werken. Tevens zou een poging gedaan worden met de garnaalvisserij. Moest dit slagen, dan schijnt een groot succes verzekerd te zijn.
Het klimaat biedt evenwel nadelen. Ys zal ingeslagen worden te Matadi, maar reizen boven de twee dagen zijn onmogelijk.
Men rekent er op de reis in 24 à 25 dagen af te leggen. Halt zal gemaakt worden te Teneriffe, misschien ook te Dakar.
De bemanning is vol vertrouwen afgevaren. Wensen we hun van harte het verhoopte succes toe.

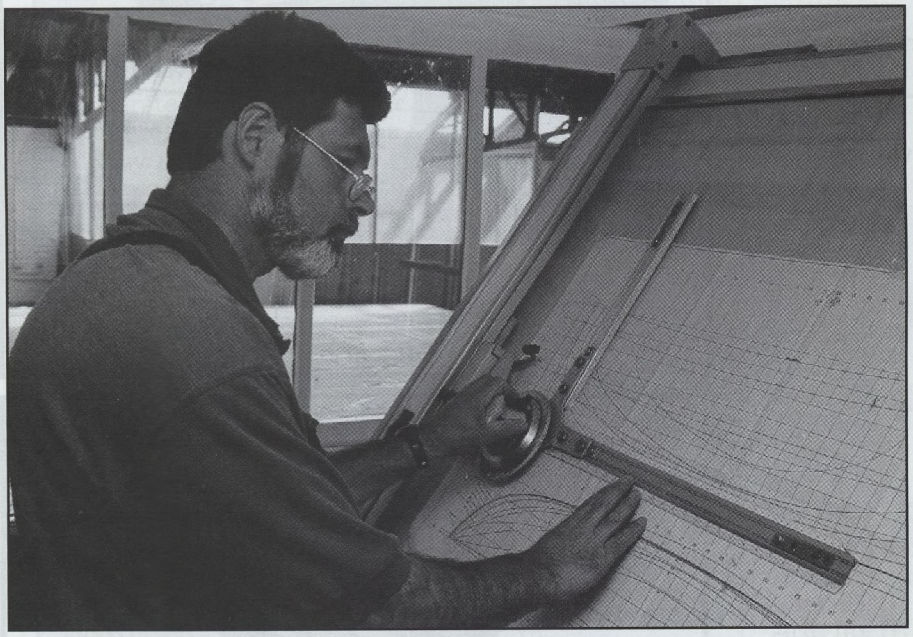


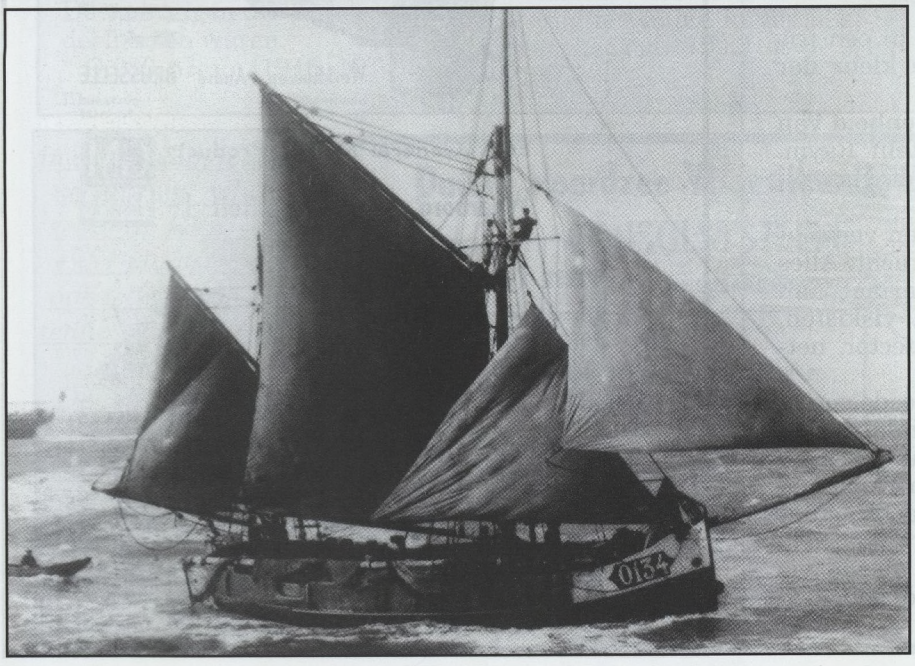


Geroges Verleene:

De fakkel van het ambacht doorgeven

EÉN ZAAK STAAT als een paal boven water. Mocht de visserij verdwijnen, dan verliest dit land ook een schat aan beroepskennis. Nettenbreiers, schippers, bijzitters in de Onderzoeksraad… ze zullen allemaal uit ons geheugen gewist worden. Ook de know how van de scheepstimmerlui zal alleen nog maar te vinden zijn in schimmige boekjes uit lang verleden dagen. Aan de Maritime Site in Oostende willen ze daar iets aan doen. Scheepstimmerman Georges Verleene is er druk in de weer om zijn kennis aan een volgende generatie door te geven. Kwestie van later nog een paal boven water te *kùnnen* zetten.





GEORGES VERLEENE (°1949) was ervoor in de wieg gelegd, voor een beroep in de visserij. Zijn grootvader had in zijn tijd al de houten O 217 'André Marcel' (bouwjaar 1929) uitgereed (en later, in 1935, het stalen schip met dezelfde naam). Ook Georges vader was in de visserij aan de kost gekomen.
Verleene: *'Toch heb ik eerst nog enige afstand van de zee proberen te houden. In tegenstelling tot mijn "vaderen" koos ik voor een richting die me haast zeker aan de wal zou houden. Ik heb voor bouwkundig tekenaar gestudeerd en dat diploma geeft je niet onmiddellijk een ticket om in de visserij te werken. Na mijn studies kwam ik op het bureau van de bekende architect Felix terecht. Stedenbouw was dat; niks met de zee te maken. Toen het daar wat kalmer werd moest ik uitkijken naar een andere job. Die bracht me in contact met de wereld van de houtbewerkers. Neen, ik heb de stiel van het houtbewerken niet op school geleerd, maar al doende: al schavend, al snijdend, al kloppend en al zwetend.'*
Verleene heeft het zich niet beklaagd. Hij toont me zijn huis, waarvan hij het houtwerk eigenhandig vernieuwd heeft. De kinderen Nele (28), Lies (26) en Wim (23) zijn inmiddels hun eigen weg gegaan. Het is nu een beetje stiller geworden in het huis waar moeder Annemie Dangreau de plak zwaait. Maar dat betekent ook dat vader Georges nu zijn eigen kamer heeft waarin het gonst van het visserijverleden: miniaturen van scuten en van tweemasters, foto's van 's lands grootse visserijverleden, originele houten onderdelen van legendarische schepen, met liefde hersteld. Het weze duidelijk: hier woont een man die weet waarover hij spreekt.
'Het heeft daarna nog wel enige tijd geduurd vooraleer ik bij de scheepstimmerman Alfons — Foune — Lowyck aan de slag kon. Ik had er wel al gesolliciteerd, en mijn broer werkte daar ☛

Foto boven: Scheepstimmerman-bouwkundig tekenaar Georges Verleene aan de tekentafel. Foto onder: Het uiteindelijke resultaat moet een schip worden zoals de Oostendse tweemastsloep O 134.



De VDAB-cursisten werkzaam op de Maritieme Site Oostende (MSO) zullen de replica van een typisch 19de eeuwse Oostendse tweemastsloep bouwen. De langsgetuigde tweemaster met spitse boeg en overhangende achterspiegel werd net als de logge dandy-kotter gebouwd naar Engels model. Met een lengte van 18 meter werden de vaartuigen ingezet voor de moruwevisserij (kabeljauw) tot aan de Färoer-eilanden in de zomermaanden en voor de haringvisserij in de winter. De "platgaten" haalden met hun grote zeiloppervlakte en slanke romp hogere snelheden dan de dandy-kotter. Maar ze hadden ook veel nadelen, waardoor ze wellicht maar gedurende een twintigtal jaren, tussen 1870 en 1890, werden gebouwd. Met het scherpe boeg klommen ze niet zo gemakkelijk op de golven als de dandy en bij ruw weer schepten ze veel water. De constructie van de replica zal drie tot vier jaar in beslag nemen en circa 40 miljoen frank kosten. Voor de cursisten is het belangrijk dat ze op die manier heel wat ambachtelijke houtbewerkingstechnieken zullen aanleren. Op de foto boven: de medewerkers van de MSO bij de kiel van het houten vaartuig dat op stapel staat. Foto onder. Georges Verleene aan het werk in de traceerkamer van de oude scheepswerf Seghers, thans de Maritieme Site Oostende.



toen al, maar Foune wilde van geen tekenaar weten. Wel kon ik terecht bij Houpeline, een meubelmaker uit Veurne, die in opdracht van IdP zijn tweede schip aan het afwerken was. Dat was de Z 185 van Frans Vanderveen. Meteen had ik het ticket vast dat mij aanvaardbaar maakte voor Foune Lowyck. "Wie het timmerwerk in een schip kan opknappen, die mag zich timmerman noemen", zo meende hij terecht. En zo geschiedde. Ik kwam dus via via toch in de visserij terecht waar mijn vader en grootvader hun leven doorgebracht hadden.'

Dat is inmiddels ook alweer zeventien jaar geleden en het ambacht van scheepstimmerman heeft voor Georges Verleene maar weinig geheimen meer. Bij Lowyck heeft hij altijd graag gewerkt, eerst onder Foune ('Toffe man, maar hij kon wel hard roepen') later onder leiding van Guy ('Prachtkerel om mee te werken, nooit een verkeerd woord van gehoord') Laurent, de schoonzoon van de oude Lowyck en nu in opdracht van Hans Keters, een van de twee ingenieurs die het scheepstimmerbedrijf Lowyck onlangs overgenomen hebben. *'Ik heb van die ouwe timmerlui veel geleerd. Van Guy, van Foune, maar ook van de Middelkerkenaar Norbert Ramoudt en van de Oostendenaar Louis Pincket.'*

Nu is het de beurt aan Georges zelf om de fakkel door te geven. Door Lowyck werd hij voor lange tijd vrijgegeven om in de Maritieme Site Oostende (MSO) mee te werken aan het ontwerp van de historische Oostendse tweemastsloep. Verleene: *'We hebben ter zake veel ervaring opgebouwd. We hebben een klein beetje meegewerkt aan de Blankenbergse scute, maar het garnaalschip BOU 8 'Isabella' dat Boekhoute siert werd helemaal door ons gerestaureerd. Het toeristische garnaalschip Crangon is gedeeltelijk door het huis Lowyck onder handen genomen. Boeiend was ook het werk aan het houten pleziervaartuigje "Vive" van wijlen André Vantorre. Onlangs heeft het huis nog vier replica's gemaakt van de oude, versleten sloepen van de Mercator, allemaal volgens de regels van het ambacht. Ja, ik mag daar niet voor naar school geweest zijn, ik doe dat zeer graag. De naamplaten van de schepen, da's iets dat men bij Lowyck graag aan mij overlaat.'*

Dat Georges Verleene in zijn vrije tijd modelbouwer is, kan uiteraard alleen maar helpen. *'Dat modelbouwen deed ik vroeger al, voordat ik het scheepstimmerbedrijf instapte. Ik was immers van huis uit al geïnteresseerd in vissersvaartuigen en het houtbewerken zat me kennelijk in de vingers. In de Oostduinkerkse modelbouwclub "De Dissel" heb ik het ook allemaal een beetje kunnen ontwikkelen. Een keer per maand komen we er samen. Prachtige hobby is dat voor bijna honderd leden.'* Het is wellicht ook daar dat hij geleerd heeft hoe hij het best zijn kennis kan doorgeven. *'Voor die club, die nauw verbonden is met het visserijmuseum, heb ik twee cursussen geschreven. Een over de bouw van een "pannepot" en een over de "smack".'*
Nu is het dus de beurt aan de cursisten van de MSO. Langdurig werklozen krijgen er een opleiding die hen weer op het goede spoor moet zetten. De traceerzolder van de oude scheepswerf Seghers is weer in gebruik genomen en wel door onze scheepstimmerman die er letterlijk de basis aan het leggen is voor een perfecte replica van de Oostendse tweemastsloep. Thuis in de Oostendse Duivenhokstraat treffen we een verder gevorderd exemplaar aan, maar dan wel veel kleiner (1:10, zie foto bovenaan dit blad). Het is een voorontwerp van een Oostendse tweemastsloep; een schaalmodel dat later ongetwijfeld door verzamelaars fel begeerd zal worden. Verleene: *'Ja, het wordt heel mooi, maar het is in de eerste plaats een stuk lesmateriaal wat u hier ziet. Dat miniatuurschip verhuist regelmatig naar de MSO-site aan de Slipwaykaai. De cursisten kunnen op die manier zien waaraan ze bezig zijn. Zij moeten eigenlijk exact hetzelfde maken, maar dan wel tien keer groter.'*

We nemen afscheid van deze man die erin geslaagd is van zijn hobby zijn beroep te maken en we zijn er na dit interview, meer dan ooit, van overtuigd dat deze vissersgemeenschap in al zijn rijke schakeringen moet blijven bestaan. IJsjes verkopen kan immers iedereen, maar een Oostendse tweemastsloep bouwen, dat kunnen ze alleen nog maar op deze kaaien. En 't zijn de laatsten! Kom dat zien, kom dat zien!

Interview Edmond Volk,
foto's Guido Walters

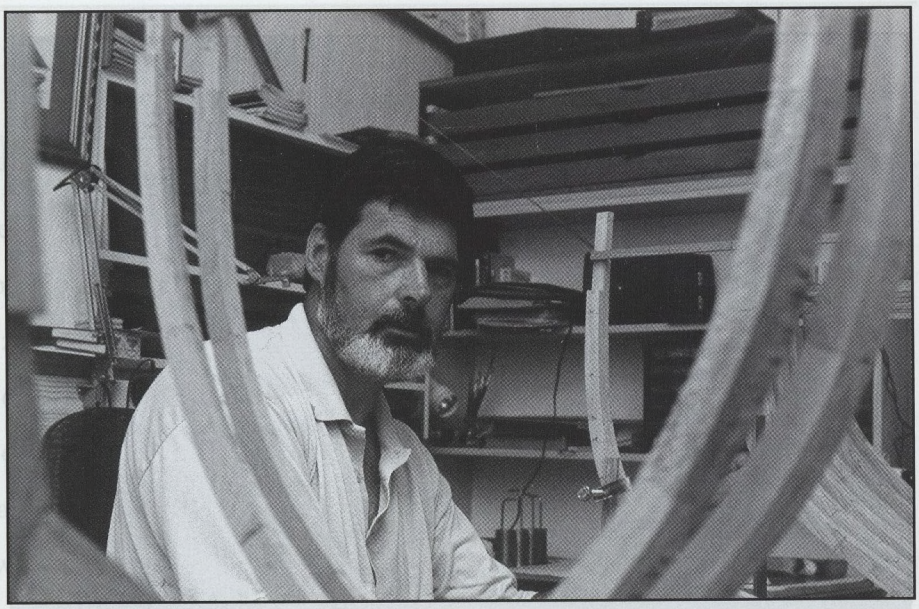
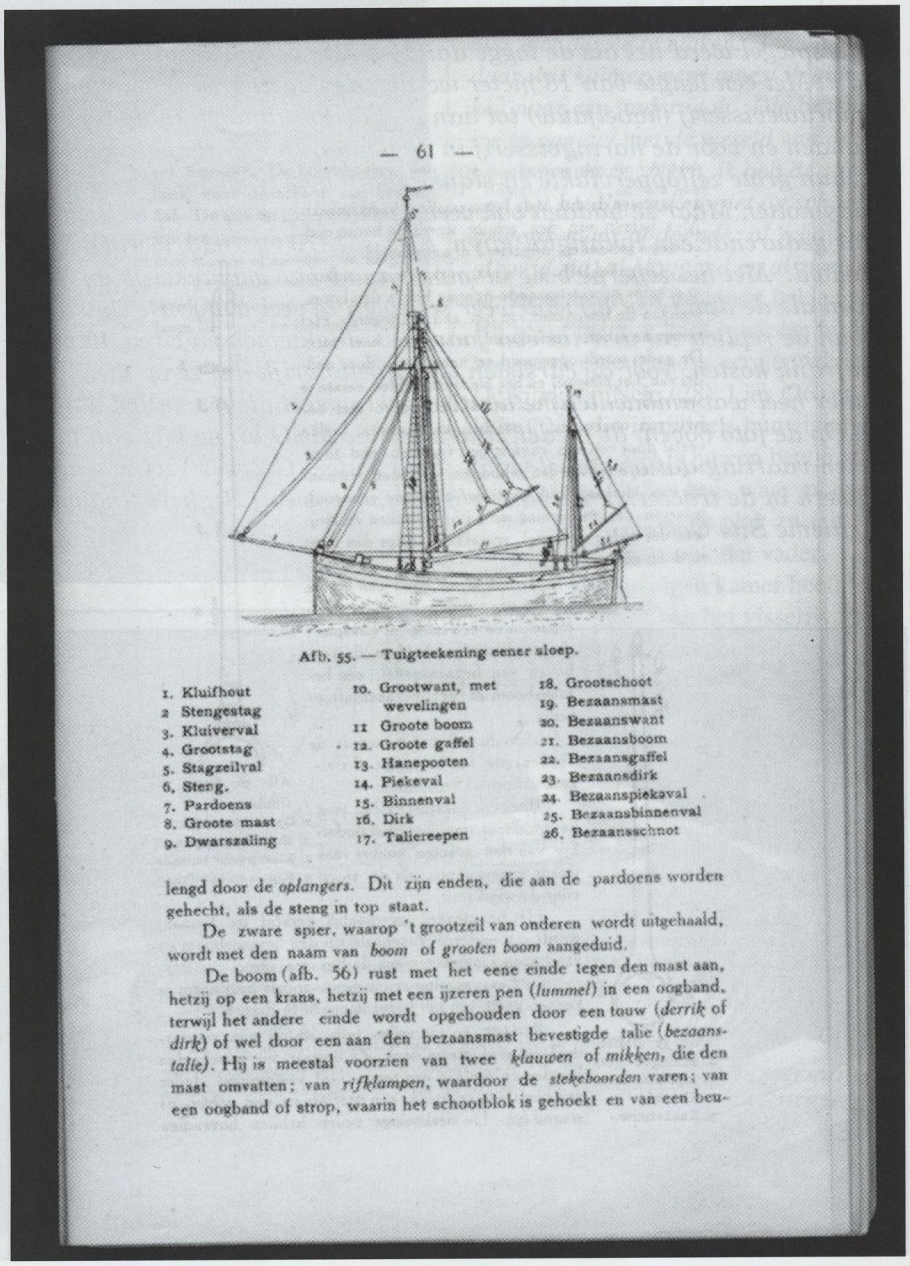


Foto bovenaan: Verleene bij de spanten die op schaal gemaakt worden. Zij geven de cursisten een idee waarmee ze bezig zijn. Onderaan: de hoeders van ons maritiem patrimonium halen hun mosterd o.a. bij Frans Bly die aan begin van de vorige eeuw een boek schreef over 'Onze Zeilvischsloepen'. Het boek was destijds lesvoer op de Zeevaartschool.



— 61 —

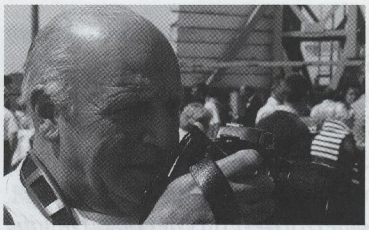
Afb. 55. — Tuigteekening eener sloep.

1. Kluifhout
2. Stengestag
3. Kluiverval
4. Grootstag
5. Stagzeilval
6. Steng.
7. Pardoens
8. Groote mast
9. Dwarszaling
10. Grootwant, met wevelingen
11. Groote boom
12. Groote gaffel
13. Hanepooten
14. Piekeval
15. Binnenval
16. Dirk
17. Taliereepen
18. Grootschoot
19. Bezaansmast
20. Bezaanswant
21. Bezaansboom
22. Bezaansgaffel
23. Bezaansdirk
24. Bezaanspiekaval
25. Bezaansbinnenval
26. Bezaansschnot

lengd door de *oplangers*. Dit zijn enden, die aan de pardoens worden gehecht, als de steng in top staat.

De zware spier, waarop 't grootzeil van onderen wordt uitgehaald, wordt met den naam van *boom* of *grooten boom* aangeduid.

De boom (afb. 56) rust met het eene einde tegen den mast aan, hetzij op een krans, hetzij met een ijzeren pen (*lummel*) in een oogband, terwijl het andere einde wordt opgehouden door een touw (*derrik* of *dirk*) of wel door een aan den bezaansmast bevestigde talie (*bezaanstalie*). Hij is meestal voorzien van twee *klauwen* of *mikken*, die den mast omvatten; van *rifklampen*, waardoor de *stekeboorden* varen; van een oogband of strop, waarin het schootblok is gehoekt en van een beu-



In Zeebrugge gingen we praten met Pierre Meyers, visser-motorist. Deze amateur-fotograaf beschikt wellicht over de grootste collectie foto's vaartuigen, gefotografeerd tijdens de visvangst op zee.

Pierre Meyers, oud-visser-motorist en... fotograaf voor het leven

PIERRE WORDT OP 23 september 1930 geboren. Wie Meyers zegt, zegt visserij. Grootvader en vader zijn gedreven vissers en reders. Het is dan ook evident dat ook de piepjonge Pierre hun voorbeeld zou volgen. Diens broers Hubert (Prut) en Daniël (Prut) is trouwens 'hetzelfde lot beschoren'.

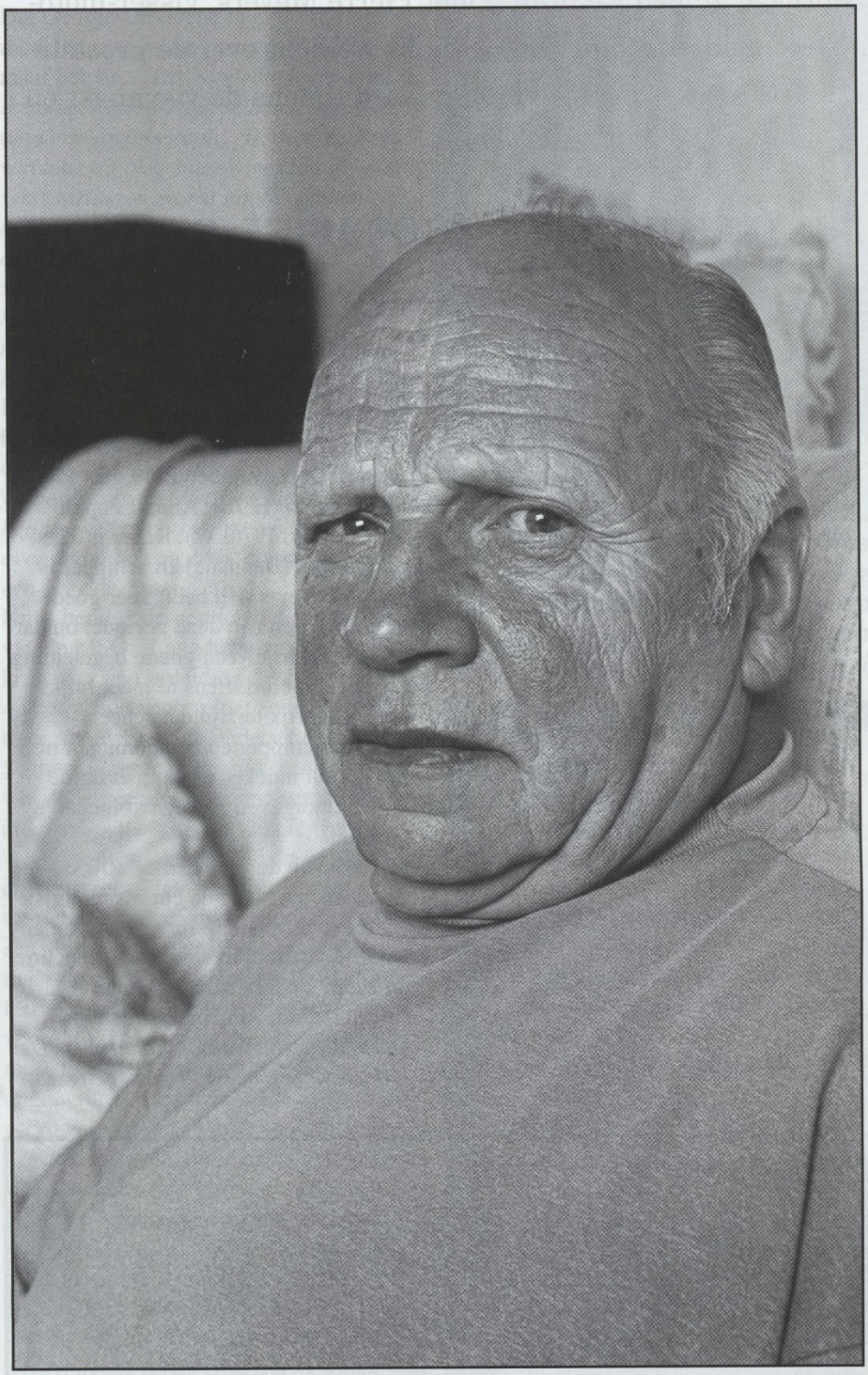
NA DE GEMEENTESCHOOL van Heist volgt Pierre echter niet de cursussen aan de visserijschool. Hij loopt wel drie jaar St. Lodewijkcollege in Blankenberge waar hij in 1946 buitenstapt. De H.45 'Henri-Marie' (IMOP motor van 35 Hp/26kW) was eigendom van de familie, het was een schip geschikt voor de garnaalvisserij. De vader van Pierre kon het vaartuig echter niet overnemen, want in 1940 bij het uitbreken van de WOII eisen de Duitsers het op voor hun oorlogsactiviteiten en het schip is nooit meer teruggekeerd naar de familie. Grootvader heeft er later een vergoeding voor gekregen. Meyers brengt een album op tafel en toont ons de foto's van toen. De herinneringen aan zijn eigen vissersleven komen vlot naar boven naarmate de bladzijden van het album omgedraaid worden.

De opleiding

'Het vissersleven zat me in het bloed, want als het enigszins kon trok ik met "pee" en vader naar de vismijn of naar het vaartuig. Ik wist toen al heel wat over de visserij, want in het college was er eenmaal per week een cursus over de visserij. Het was zeilmaker Achiel Wittevrongel die de lessen gaf en heel veel aandacht schonk aan de vakken knopen, boeien, het breien en herstellen van netten.' Daarna volgt de practische kennismaking met de visserij. Op 31 juli 1946 monstert hij aan op de Z.542 (H.71) 'Florent-Juliette' (Deutzmotor 70 Hp/52kW) van reder-schipper Louis Vlietinck met de bemanningsleden Willy Delanghe, Jozef De Groote en Florand Vlietinck. Het wordt een korte aanmonstering want op 23 november 1949 gaat Pierre op de Z.526 (H.76) 'Anna-Leopold' (Deutz 100 hP/76kW). Reder is Theodoor Neyts (Bannane) en schipper is Leopold Neyts. Hij heeft zeer goede herinneringen aan deze periode, omdat hij als "lavertje" een goede begeleiding kreeg aan boord. Eens te meer blijkt het belangrijk te zijn dat scheepsjongens schipper en bemanningen treffen die dit unieke beroep met liefde willen doorgeven aan een volgende generatie.

In 1949 volgde Pierre in de Rijksvisserijschool van Heist de cursus motorist ter zeevisserij. Hier zijn er lofwoorden voor de leraars Pintelon, Jean Lemaitre en Henri Bedert. Minder goede ervaringen had hij aan zijn examen in Oostende: *'Het was een foltering. De juryleden, afkomstig uit het zeewezen,*





'Nooit vergeet ik de enorme grondzee die daar op ons afkomt. Men hoort altijd vertellen van koken en kolkend water... Wel zo is het ook. Het schip kraakt in zijn voegen. Ik kan het je verzekeren, je mag steor zijn zoveel je wilt maar je vreest voor je leven.

hadden weinig begrip voor de leerlingen van de visserijscholen. Voeg daarbij hun streng uiterlijk, een officieel uniform, een donkere blik. We deden het bijna in onze broek. Daarbij werden de vragen soms in woorden gesteld waarvan wij nog nooit gehoord hadden.' Pierre slaagt desalnittemin in zijn examen en zijn loopbaan als motorist kan beginnen.

Van het ene schip naar het andere

In 1950 gaat hij aan boord van de Z.542 'Angelus' (Rustonmotor van 240 Hp/179kW) van Theophiel Degroote. Aan boord ontmoet hij Pascal Degroote, Louis Dewaele en Gerard Vandenbriele. In 1952 is het de beurt aan de Z.537 'Marie-Louise-Leon' (Ruston 240 Hp/179kW) van Victor Vlietinck (Rape). Schipper wordt Leon Vlietinck die Stien Vlietinck opvolgde.

De storm

Er zijn ook minder goede herinneringen: *'Onvergetelijk is de beruchte storm van 1953. We zijn aan boord van de Z.537 en we bevinden ons in volle zee op de visgronden van de Witte Bank. Nooit vergeet ik de enorme grondzee die daar op ons afkomt. Men hoort altijd vertellen van koken en kolkend water... Wel zo is het ook. De tafel die in het logies los staat, wordt zodanig weg geslingerd dat ze geklemd komt te zitten tussen plafond en vloer en daar de kooi van een bemanningslid blokkeert. Het schip kraakt in zijn voegen. Ik kan het je verzekeren, je mag stoer zijn zoveel je wilt maar je vreest voor je leven. Nu, want ons betreft is het allemaal goed afgelopen.'*

Op 3 september 1953 trouwt Pierre met Lea Adams, zijn jeugdliefde. *'Zij komt niet uit een vissersfamilie als dusdanig, haar vader is Brusselaar. Langs moederskant heeft haar moeder Florence Dewitte wel banden met de visserij. Haar vader was immers IJslandvaarder en woonde in Adinkerke. Zes maanden vissen op stokvis en zes maanden thuis seizoenwerk en de groententuin.'* Pierre en Lea krijgen twee zonen, Robert en Chris die beiden in de visserij terechtkomen.

In 1954 schakelt Pierre over naar de Z 412 'Belgian Research' (Benzmotor van 235pk/173kW). Het schip is eigendom van commandant ter lange omvaart Pierlot en schipper Gilbert Savels (lootendhond) die later leraar wordt in het KW Ibis in Bredene. Het was een goede schipper voor zijn bemanning die bestond uit Charles Verbeke, Eugeen Vlietinck, Quinten De Vos en Hubert Meyers. *'De Z.412 was niet echt een vissersvaartuig, maar een omgebouwde mijnenveger, met een krachtige motor, zodat hij een paar knopen sneller liep dan de toenmalige vissersvaartuigen. Met dit schip werden we zowat de specialisten van de kreeftenput en de sterkte van de schipper was dat hij zich altijd goed liet informeren over alles en nog wat, vooral de dagprijzen van de kreeftjes in de vismijn waren zeer belangrijk. Bleven de prijzen laag, dan zag hij er niet tegen op om wat langer op zee te blijven, om dan naar Oostende te varen als de prijzen goed waren door een mindere aanvoer. In de winter werden de kreeftjes gespaard en kregen ze kans om te groeien, de visserij werd dan verlegd naar de Witte Bank.'*

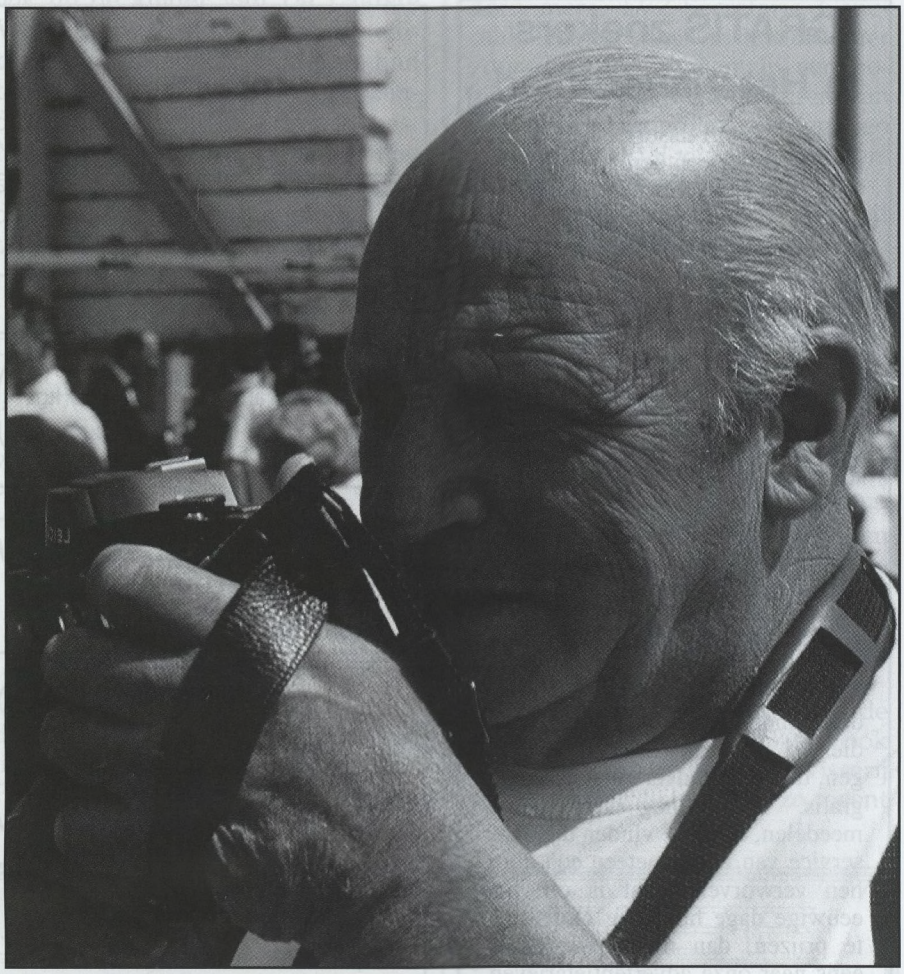
Na vier jaar is het voor Pierre weer tijd om naar een ander vaartuig uit te kijken en het wordt de Z. 435 'La Madelon' (Industriemotor 200 pK/147kW) voor

Henri Cattoor-Judith Waeghe. Schipper is Eugeen Savels en Francois Claeys, Karel Savels en Staf Allemeersch vormen de bemanning. Het blijven dezelfde visgronden: de Witte Bank en de Kreeftenput. Hij blijft er maar een jaar en in 1960 wordt hij motorist aan boord van de Z.405 'Kamina' (Bolnes 250 pK/184 kW) gebouwd voor Leon Desmidt (Keun). Hier is Omer Vantorre (Rooien) de schipper en Roland Gheselle, Georges Delanghe en René Verbouw vormen de bemanning. Voor Pierre werd dit de periode van de visgronden in de Liverpoolbaai.
Verder volgen nog de Z.484 'Fox' Z.594 'Alfred' van Raymond Snauwaert (Rabedou), de Z.589 'Esperanza' (Kromhout 530 pK/390 kW) en schipper Walter Serie die Fred De Vos, Fred Van Waes en Pierre als bemanning krijgt en dit voor de periode van 1969 tot 1973. Pierre verlegt nu zijn loopbaan naar de Z.183 'Christopher' (Industriemotor 750pk/552kW) van August Hertsens die schipper Jacques Flitser aanwerft. De ploeg aan boord wordt gevormd door Roger Cardon, Jacky Gheselle en Pierre.

De rust

In 1974 laat hij zich even verleiden om bij de sleepboten te werken. Hij vindt er evenwel geen voldoening en in 1976 gaat hij terug naar reder Hertsens. Hij komt aan boord van de Z.483 'Caroline'(ABC van 600 pk/441kW) samen met de bemanningsleden Jan Devoogt, Jozef Dobbelaere (Dieps). Niets dan goede herinneringen maar waarom zien we dan die lijst met korte aanmonsteringen: 0.186 'Shanan',Z/162 'Van Dijck', Z.298, 0.131, Z.98, Z.60 en Z.66?
In 1986 worden de rugklachten een te groot obstakel voor motorist Pierre. Eerst blijft hij nog bij de sector betrokken als vislosser maar uiteindelijk haalt het gezond verstand het en kiest hij voor wat rust. Eindelijk kan hij zich *volledig wijden aan zijn hobby. 'Dat fotograferen begon al vrij jong toen ik met mijn 'boxje' formaat 6x9cm, het accordeontype, al de boten ging trekken. Daarna kleurfilm, kleurdia... en uiteindelijk kreeg ik wat elke fotograaf wil: een Leica'*. In elk geval heeft hij nu een prachtige verzameling foto's van vissersvaartuigen: een stuk visserijgeschiedenis in beeld.

Interview: Juul De Vocht,
foto's Guido Walters



N.V. Vislossersbond G. Van Waes
Concessiehouder lossen, wegen, sorteren en verhuur viskisten
Vismijn 2 - 8400 Oostende
Tel: 059/32 34 91 - Fax 059/33 05 50

40

Gedelegeerd bestuurder:
Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan
Tel.: 059/ 23 68 46 -GSM 0475 / 44 67 88 - GSM 0475 / 55 22 58
Ploegbazen-sorteerders:
Robert Ryckier, Ibislaan 74 te 8450 Bredene.
Tel.: 059/ 32 49 00 — GSM 0477/ 71 96 36
Jan Trotteyn, Batterijstraat 41, 8420 De Haan
Tel.: 059/ 23 88 48 — GSM 0497/85 54 88

Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 10 u daags voor de verkoop, aan de sassen van de vissershaven.
Tel.: 059/ 32 12 86.

GRATIS zoekers in Het Visserijblad

Vissers, sportvissers, kapiteins, marine(onder)officieren, walkapiteins, reders, yachtsmen, vishandelaars, vislossers, dekzwabbers, diepzeeduikers, visrestaurateurs, strandjutters, nettenbreiers... of anders gezegd: elkeen die iets met de zee te maken heeft en die... iets zoekt, iets kwijt wil, iets wil kopen of wil ruilen dat ook al met de zee te maken heeft; bijvoorbeeld: wie hopeloos op zoek is naar een wisselstuk voor zijn motor, wie zijn complete vloot van de hand wil doen, wie een ijsfabriek zoekt om zijn koelkast draaiende te houden, wie de zeemeermin van zijn dromen zoekt... al deze mensen mogen een **gratis zoekertje** plaatsen in HVB.

Zij dienen alleen maar de hieronderstaande rooster in te vullen. Indien ze daar alles in gezegd krijgen, dan is de advertentie volledig gratis. Als ze nog meer willen meedelen, of als ze vinden dat deze service van HVB meteen een door hen verworven recht is om ten eeuwige dage hun ding gratis aan te prijzen, dan moeten ze maar eens naar onze advertentietarieven informeren.

Vul vandaag nog de strook in, één letter per vakje en één vakje tussen elk woord, knip het rooster uit en stuur het naar HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene. (Of fax op 059 / 32 55 59.) Vergeet je naam + adres niet te vermelden.

Doe het vóór de 20ste van de maand en uw advertentie verschijnt gegarandeerd in de eerstkomende editie van HVB

Naam:.....

Strt & nr:.....

Ptnr & strt:.....

Tel.: .....

(Bovenstaande gegevens worden niet gepubliceerd. Alleen wat in het rooster staat; verschijnt in de advertentie)

TE KOOP
* Drielingnetten
* Kabeljauwkorre
* 6 meter stokken en schaatsen.
°°°Inlichtingen op
tel.nr: 050 / 54 50 92.

Te koop
Oliebad-ankerlier, twee snelheden voor schakels van 80 mm. Als nieuw. 66 cm hoog en 66 cm breed. 35.000 frank. 03 / 66 52 585.

TE KOOP
Twee inoxankers, 13 kg en 9 kg. Compas.
Tel 050 / 71 46 32.

TE KOOP
Professionele powerbloc (warrelnetlier). Prijs overeen te komen. Hydroliek aangedreven garnaalzeefmachine in inox. 35.000 frank.
050 / 41 77 00.

TE KOOP
Sportvissersboot. L.: 7,9 m. en B.:2,6 m. voor garnaal- of lijnvisserij. Motor Yanmar 18 pk diesel, zeer zuinig. Met vaste ligplaats. P.O.T.K.
Tel.: 050 59 81 04 of 0496 414 915.

Ik zoek kruiken en potten, opgevist in de Noordzee of de Westerschelde. Ik betaal contant.
Tel.: 0477 222 666
of 036/ 65 29 92.

Te Koop: 1ste klas scheepsverven: rode menie, anti-roestverf, zink- en loodverf, epoxyverf, teerepoxy enz. aan zeer lage prijzen.
Tel.: 050 / 31 45 54

Hydraulische netrol + pomp die afwisselend werkt. P.O.T.K.
0498 / 22 86 48

TE KOOP GEVRAAGD
Okkasie garnaalvistuigen voor schip 300 pk (ex- Z536), ev. ook kookpot.
09 / 37 38 015 of 011 / 35 72 118.

Te Koop
Volledige kruiersuitrusting bestaande uit waterdicht pak plus jas, korijzer en net (2,75 m breed), twee zeven, wagentje.
Voor de prijs van 8.000 frank.
Tel.: 0474 75 94 43.

Sportvissersboot Mitchell 31 motor Perkins 120 pk, elektrische ankerwinch, alle apparatuur.
Tel.: 058 / 239 385

Ik zoek afgedankte houten sloep, kapotte stukken netten en strandjuttersmateriaal: 016 / 56 51 90.

Te Koop: ex-vissersvaartuig Don Bosco, 27,20 m., 98 ton. Geschikt als wachtschip en ook voor reklame. In orde met vlaggebrief. P.O.T.K.
tel 0498 / 22 86 48

Alle voorkomende reparaties van alle merken scheepsschroeven

Nieuwe en gebruikte scheepsschroeven

Gespecialiseerd in complete machinekamers voor de pleziervaart

Boegschroefinstallaties

Stuurmachines en roeren

Nieuwe motoren tot 300 pk

Alle toebehoren voor jachten

Antwerp Propeller Service

Antwerp Propeller Service
Kruibeeksesteenweg 162
2070 Burcht / Zwijndrecht
Tel.: + 32 (0) 3 252 73 42
Fax: + 32 (0) 3 252 92 12
GSM + 32 (0) 475 67 54 56

Correctie: Geert Deman

In de vorige editie van Het Visserijblad (HVB VIII / 2001, p. 32) meldden we dat Geert Deman een brief naar minister Dua geschreven had. In deze brief had hij het op een negatieve manier over de groepvorming die in sommige Vlaamse rederskringen nagestreefd wordt, naar analogie met de Nederlandse Biesheuvelgroepen. We schreven toen dat Deman deze brief geschreven had als voorman van de Maritieme Ombudsdienst.
Dat laatste is niet correct. Deman laat ons weten dat hij de minister geschreven heeft in zijn functie van secretaris-generaal van het Liberaal Verbond van Zelfstandigen. Hij wijst er ons op dat hij eerder ontslag genomen heeft als animator van de Maritieme Ombudsdienst, een feit waarover we overigens zelf in dit blad bericht hebben.
Terzelfder tijd reageert Deman ook op de kolder van De Laatste Vuurtorenwachter in de vorige editie van ons blad. Deze laatste had beweerd dat Deman als stoorzender in de regeringen uitgeteld was. Niets is minder waar, aldus nog steeds Deman, die zegt zich vandaag nog steeds kabinetsadviseur te mogen noemen.

Astron verhuisd

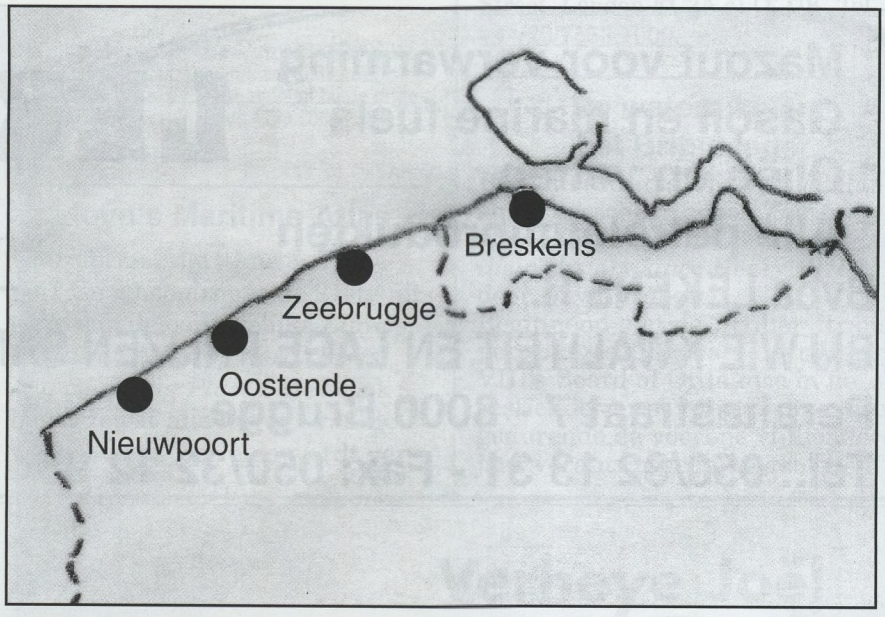
De firma Astron deelt ons mee dat zij vanaf 1 juli te bereiken is in de Kustlaan 176 te Zeebrugge. Tel.: 050 / 55 15 50, fax: 050 / 55 16 50, website: wwww.astron.be
en e-mail: astron@astron.be.

Vis vanaf de veiling binnenkort 5 frank per kilogram duurder door Europese brandstoftaks?

Volgens een persmededeling werden de voorbije maand onderhandelingen afgerond tussen de Belgische Petroleum Bedrijven en het Liberaal Verbond voor de Zelfstandige Ondernemers. LVZ-Secretaris Generaal Deman was initiatiefnemer voor deze gesprekken, in een poging om de brandstoffacturen van de Belgische rederijen naar beneden te halen en zo tal van visserijkotters alsnog van faling te redden.
Volgens Deman, is de rendabiliteit van de visserij enkel gebaat met een brandstofprijs van ongeveer 8 Belgische frank de liter. Op fiscaal vlak is in België geen enkele ruimte meer, omdat de visserij in ons land nu al geniet van uitzonderlijke voorwaarden in vergelijking met de ander EU landen.
Deman pleit dan ook in zijn *'Paars boek voor de visserij'* dat eind augustus aan het publiek zal worden voorgesteld voor een algemene Europese fiscale harmonisatie en het invoeren van een bijzondere brandstoftaks, die moet worden doorgerekend aan de consument.
Daarnaast is het optrekken van de opvangprijzen met 200 à 300% ook een manier om de Belgische visserij wat ademruimte te geven zo meent Deman.

EEN ALTERNATIEF

Breskens als Uw aanvoerplaats geeft U de volgende voordelen:
* Lage vaste mijnkosten;
* Hoge opbrengst voor Uw GEHELE vangst door kopers voor zowel de Belgische versmarkt als de Nederlandse vers- en fileermarkt;
* Zeer hoge servicegraad
* Vervoer vanuit elke aanvoerhaven;
* Dagelijkse visverkoop;
* Groot lokaal handelarenbestand, zowel groot- als kleinhandel.



Probeert u het eens en u zult versteld staan van Uw meeropbrengst

ZEEUWSE VISVEILING BRESKENS NV

KAAI 1, 4511 RC BRESKENS tel: (+31) 117 3 81 634, fax: (+31) 117 382 303
E-mail: zeeuwse-vis@zeelandnet.nl
F. Lokerse privé tel (+31) 117 38 0685 of (+31) 651 314 190

DE LAATSTE vuurtorenwachter

Voor mensen met een wak hart en een kwak karachter

Vrijdag, visdag! Ik zit vruchteloos te wachten op het eten, in mijn menage als het ware, alwaar de ventilateur zijn verfrissende lawaai ontplooit, achter de komputer (*ik* zit daarachter natuurlijk en niet die stomme ventilateur!), Vraagt 1 van mijn talrijke mooie madammen of ik 1 portie vis wil regelen. Omdat viswinkels in deze spetterende eeuw volslagen uit de mode zijn, begin ik vervolgens te zoeken op het internet en vind in de diepste diepten ervan, alwaar ik verkeerdelijk het bruisende Pefa.com vermoedt, onderstaande cartoon die ik u niet wil onthouden. (Ook al omdat ik dan weer niet voor de zoveelste keer iets zelf iets moet bepeinzen.) Daarbij staat 1 tekst van de schrijvelaar Jack London die in het Amerikaanders zo ongeveer het volgende zegt: *'Nadat God de ratelslang en de vampier geschapen had, zag hij daar nog enig rotmateriaal liggen waarmee hij dan maar de* ***gatlikker*** *aan elkaar figgelde. Dat is een tweebenig dier dat een ruggengraat meekreeg van blubber en slijm. Judas Iscariot was een koorknaapje in vergelijking met de* ***gatlikker*** *want Judas had ten minste de lef zich op te hangen. Wat van de* ***gatlikker*** *niet kan gezegd worden. Erger schepsel dan de* ***gatlikker*** *bestaat dan ook niet.'* Voilà, dat vind ik persoonlijk nu eens schoon gezegd zie, en ik verhoop van u hetzelfde. Waarmee ook deze bladzijde eens te meer met stichtende woorden gevuld werd, waardoor ook gij een beter mensch kunt worden. (Mag ik van deze gelegenheid profiteren om via de heer Deman G. nog 1 laatste keer mijn groeten over te maken aan de excellenties Gabriels J. en Chevalier P. Dank.)



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

BVBA
LEKENS H.

Bvba LEKENS H.
BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!
Peraltastraat 7 - 8000 Brugge
Tel.: 050/32 13 31 - Fax: 050/32 12 98



BOEK BESPREKINGEN

Frank Neyts

Aquariumvissen

Bij Bosch & Keuning verscheen zopas *Aquariumvissen* van de hand van Dick Mills. Het betreft een Nederlandse vertaling door Jan Bruin van Eyewitness Handbooks, Aquarium Fish, oorspronkelijk in het Engels uitgegeven.
Het boek behandelt meer dan 500 variëteiten zoet- en zeewatervissen. Meer dan 700 schitterende kleurenfoto's met gedetailleerde beschrijving maken herkenning eenvoudig. Beknopte en informatieve teksten tonen haarfijn de karakteristieken van elke variëteit en maken de informatie makkelijk toegankelijk. Een boek over vissen dan niet enkel de aquariumliefhebbers zal interesseren.

Het boek Aquariumvissen (ISBN 90-246-0614-4) telt 304 paginaís en werd als paperback met flap uitgegeven. In België wordt de titel door Tirion Uitgevers uit Aalst/Erembodegem verdeeld. Aankopen kan via de boekhandel. 'Aquariumvissen' gaat voor 685 frank over de toonbank.

Macht in de zeventiende eeuw

Bij Walburg Pers in Zutphen verscheen onder de titel 'Macht in de zeventiende eeuw. Engeland en Nederland kwantitatief vergeleken' een interessant boek. In geen enkel Nederlands geschiedenisboekje ontbreekt een uitvoerige beschrijving van de Gouden Eeuw. Ook de Engelse economie kwam in de zeventiende eeuw tot grote bloei. Hoewel de ontwikkeling van de Republiek de Nederlanden en die van Engeland voor een deel parallel liep, zijn de cijfermatige gegevens van beide landen echter opvallend weinig vergeleken. Met ìMacht in de zeventiende eeuwî wil auteur Hans Schipper hier verandering in brengen.
Op basis van kwantitatieve gegevens schetst Schipper een zo objectief mogelijk beeld van de machtsverhoudingen tussen Engeland en Nederland in de zeventiende eeuw. De landen hadden vaak gemeenschappelijke belangen en moesten samenwerken in het Europese machtsspel. Daarnaast waren ze elkaars concurrenten, wat leidde tot de nodige conflicten, politieke intriges en zelfs oorlogen. Aan de hand van factoren als geografie, politiek, industrie en handel brengt de auteur de overeenkomsten en verschillen tussen beide landen in kaart.

'Macht in de zeventiende eeuw' (ISBN 90-6011-623-2) telt 160 pagina's en kost 15,95 euro. Bestellen kan via de boekhandel of bij de uitgever, Walburg Pers, Postbus 4159, 7200 BD Zutphen.

Lloyd's Maritime Atlas

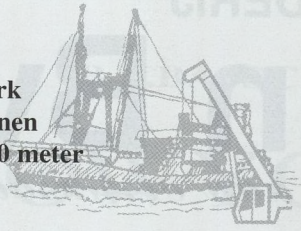
Bij Informa Maritime & Transport verscheen zopas de 21ste uitgave van de oerdegelijke *Lloyd's Maritime Atlas of World Ports and Shipping Places.* Het boek bevat zowat alle havens van de wereld (zelfs Ertvelde wordt vermeld!), samen met de locaties op onze aardbol die voor de scheepvaart van belang zijn, zoals bijvoorbeeld de internationale kanalen en rivieren geschikt voor zeeschepen. Deze zijn bondig weergegeven op 68 duidelijke kaarten. Hoe belangrijker de regio voor de scheepvaart hoe groter en gedetailleerder de opgenomen kaart. Voor meer informatie van individuele havens wordt verwezen naar 'Lloydís List Ports of the World'. Een opgenomen index in 'Lloydís Maritime Atlas' maakt opzoekwerk in dit referentiewerk kinderspel. In de recentste editie werden ook afstandstabellen opgenomen, gebaseerd op de onovertroffen 'BP Marine Distance Tables'. Ook werd de Noordzeezone de nieuwste olieveldensectoren weergegeven. Het biedt ook een kaart met de weerzones en de laadlijnzones.

Lloydís Maritime Atlas (ISBN 1-84311-096-2) telt 160 pagina, werd op A4-formaat met harde kaft uitgegeven en kost £70. Bestellen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Informa Maritime & Transport, 69-77 Paul Street, London EC2A 4LQ, UK, Tel. +44/20/7553.1000.

De watertak van het Britse leger

Bij het oerbritse Chatham Publishing verscheen zopas *The Army's Navy, British Military Vessels and their History since Henry VIII* door David Habesch.
Beginnend met de 'artillery transport barges' uitgebaat door Henry VIII's Board of Ordnance in de zestiende eeuw, is het Britse leger gedurende de voorbije vijfhonderd jaar verantwoordelijke gebleven

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouw
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaafwerk
Verhuur telescopische kranen
tot 80 ton, gieklengte tot 70 meter



Verheye Joël n.v.

Bureel - werkplaatsen:
Boomkorstraat 6/8 - 8380 Zeebrugge
Werfkaai 9-11 (vissershaven)
Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37
24 u / 24 u GSM 0477-41.20.93



voor het gaande houden van een belangrijke en zeer gevarieerde vloot van steun- en bevoorradingsschepen. Tot op vandaag is de geschiedenis van deze vloot overschaduwd gebleven door deze van de Royal Navy.
Met The Armyís Navy wordt voor het eerst de geschiedenis van de schepen en de maritieme strijdkrachten van de Britse landmacht weergegeven, inclusief het verhaal van Submarine Mining Service aan het einde van de negentiende eeuw.
Het boek werd geïllustreerd met een unieke collectie foto's (waarvan tal nooit eerder gepubliceerd) en zeer uitgebreide bijlagen. Het werk werpt nieuw licht op een vaak ongekend aspect van de maritieme geschiedenis.

The Army's Navy (ISBN 1-86176-157-0) telt 240 pagina's en werd als hardback uitgegeven. Bestellen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Chatham Publishing, 61 Frith Street, London W1V 5TA, UK.
Tel: +44/20/7434.4242,
Fax +44/20/74344415.

De marine van Nieuw Zeeland

The Birth and Growth of the Royal New Zealand Navy, van de hand van Jack S. Harker, is, zoals de titel al laat vermoeden, het uitgebreide verhaal van de maritieme geschiedenis van Nieuw-Zeeland en de rol van de RNZN in de Tweede Wereldoorlog.
The Birth and Growth of the Royal New Zealand Navy zal iedereen die interesse heeft voor maritieme geschiedenis boeien. Dit hardback-boek telt meer dan 500 pagina's.
Het boek van Harker vormt een lofzang op een merkwaardige organisatie die met geleende schepen van wal stak en uitgegroeide tot een formidabele strijdkracht dat kan bogen op even merkwaardige wapenfeiten tijdens de Tweede Wereldoorlog.

Het boek met het ISBN-nummer 1-85821-804-7 kost £21.50 en is een uitgave van The Pentland Press Ltd, 1 Hutton Close, South Church, Bishop Auckland, County Durham DL14 6XG, England. Tel. +44/1388/776.555, Fax +44/1388//776.766 of email; marketing@pentlandpress.co.uk.
Uiteraard kan bestellen ook via de plaatselijke boekhandel.

De overtocht naar Engeland

Zojuist is bij Uitgeverij Alk-Heijnen BV het boek *De overtocht naar Engeland* van Ben Hoekendijk verschenen. De ondertitel, Vaaraanwijzingen van de Wash tot Dover en van Den Helder tot Calais, zorgt voor meer duidelijkheid. Bestemd voor zeilers die de overtocht maken naar het schitterende rivierengebied van Oost-Engeland. Met achtergrondinformatie van havens en rivieren, anekdotes en persoonlijke indrukken. Tevens adviezen over zeewaardigheid, zeeziekte, uitrusting, getijgegevens, waypoints en aanbevolen routes.
Het boek helpt bij het voorbereiden van de oversteek en eenmaal aangekomen bij het genieten van de 'glorious mud'.

De overtocht naar Engeland (ISBN 90-6013-113-4) werd met een harde kaft, prachtig uitgegeven op A4-formaat. Het boek telt 88 pagina's en is geïllustreerd met 103 foto's en 43 kaarten. Kostprijs 45 euro.
Verkrijgbaar in de boekhandel en de watersportzaak.

Reders laken Groenboek

Europêche, de Europese organisatie van reders ter zeevisserij, heeft zich uitgesproken over het zgn. Groenboek dat door EU-commissaris Fischler onlangs ter discussie gelanceerd heeft (zie HVB HVB VI/2001, p. 11 e.v.). Volgens de producentenorganisaties geeft het Groenboek een *'onrechtmatig negatieve en pessimistische visie'* op het Gemeenschappelijk Visserijbeleid. *'Men mist een duidelijke socio-economische dimensie'*, aldus Europêche. Over de manier waarop het verder moet blijken de Europese reders verdeeld te zijn. Een grote meerderheid vindt dat de bronnen beheerd moeten worden via tac's en quota. Een minderheid is dan weer de mening toegedaan dat het beste resultaat behaald wordt door een alternatief systeem dat de visserij-inspanning regelt. Opmerkenswaard is ook nog dat de Europese producenten niet erg hoog oplopen met de brede waaier van raadplegingen die commissaris Fischler rond het Groenboek organiseert. Ze vinden da de Commissie eerst de graad van representativiteit van de gesprekspartners moet meten.

SMEDERIJ
St. Martin Bvba
Alle herstellingswerken aan visserswaartuigen
Werkplaats: H. Baelskaai 4 te Oostende - Tel.: 059/ 32 25 23
Jules: 0477 59 09 17
Carlo 0477 20 91 87
Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende

TUSSEN SCHIP & KAAI



NU WE HET nog maar eens van een ander gehoord hebben, moeten we er niet meer aan twijfelen. Schrijven in *" 't vescherieblatje"* is met ellen voorsprong de intelligentste, eerbaarste, meest geappreciëerde hobby die een mens zich kan toemeten. Naar men zegt. Maar het is een mening die wat graag ten persoonlijken titel verkondigd wordt, zo bewees ons een achtbaar lid van de visserijwereld, toen hij op de rem van één van zijn Mercedessen ging staan, op onze schouder tikte en snauwde: *"Schriv mo verder in 't vescherieblatje, je hot 't ferre schoppn!"* Waarna hij de wens uitte dat we onze persoonlijke doos van Pandora zouden mogen openen, als billijke compensatie voor al die, volgens hem gelogen, boekjes die we opendoen.

Ach, we kunnen niet iedereen gelijk gelukkig maken. Bijzonder opgetogen over de schrijfcapriolen van deze HVB-columnist zijn ze dus blijkbaar wel, sommige van die "achtbare" leden van de sector. Uiteraard laten ze geen kans onbenut om aan iedereen die het horen wil te verkondigen hoe goed ze ons wel vinden. En bij wijlen is er wel eens een zeldzame ziel die dat ook spontaan bewijst, door als gelegenheidspin-up de rubriek van collega-columnist De Laatste Vuurtorenwachter te sieren onder het motto: *'Kijk maar, ik heb niets te verbergen'*. Vraag van ondergetekende aan de redactie, om de foto van deze pin-up ook eens in *MIJN* column te mogen gebruiken, werd kordaat afgewezen, wegens potentiële schending van copyrights en all that crap. Nochtans, waarom zou ik mijn vingerwerk eens niet met een paar welgevulde rozige billetjes mogen sieren? Is het niet zo dat een mooie (eeeeek bah) illustratie het werk pas echt af maakt?? Maar soit. Chagrijnig zijn we niet, en de gelegenheid om al deze bewonderaars eens echt in de bloempjes te zetten biedt zich ooit nog wel eens aan.

Daarbij horen we niemand over het hoofd te zien. Grootscheepsbezitters, grootgrondbezitters, makelaars en *grootmondbezitters* worden zoals steeds joviaal op hun wenken bediend, ook door mij.

Daarbij hebben we echter één groot gebrek. Namelijk de timing. Want tussen een dwingende uitnodiging om iemand te bewieroken en het daadwerkelijke verschijnen van het *"vescherieblatje"* waarin dat gebeurt, ligt al gauw een paar maanden. Want ook columnisten moeten soms wel eens wat bijverdienen door enige weken lang op zee wat vis te gaan vangen. Waardoor het accuraat inspelen op vraag en aanbod van opdringerige bewonderaars wat hiaten kan vertonen. Ja, ééntje zit zelfs al jàren te wachten om aan bod te komen. Dat duurt dan weer zolang omdat waar gebeurde verhalen volgens onze huisdeurwaarder ook eerst ernstig onderzocht moeten worden om te zien of er al dan niet ook leugens in staan. Wat uiteraard het expliciete karakter van het waar gebeurde verhaal enig geweld zou aandoen. Zeker als het om de 'waarheid' van voornoemde bewonderaars gaat. Maar ja, ieder zijn waarheid...Waar of niet?

Eén ding stellen we daarbij steeds weer vast. De complimentjes die sommigen ons maken zijn ronduit nooit, never, niemals inhoudelijk onderbouwd. Wat geklets uit de speknek, een mooi meegenomen one-linertje, opgesmukt met een aantal clichés, en daarna gewichtig gaan pochen bij de vrienden, zo van: *"k'en 't em ekè gezeiyt zè"*, terwijl ze vervaarlijk met de ogen rollen en heftig de kin op en neer schudden. Daar liggen wij dus niet wakker van. De dag dat er echt inhoudelijke lofzang op ons af zou komen wordt het tijd om dat scherpe pennetje plechtig in de vuilnisemmer te deponeren. Maar tot op heden niks daarvan. HVB kan dus rustig zijn rol verder spelen, en de loep op de sector houden. Om het met een citaat van Gaston Durnez te zeggen: *"Daarbij moeten we ons nog meer richten op de essentiële taak van inlichting, en vooral doorlichting. De oplichting laten wij over aan anderen."* Mooi toch?

Wis en zeker vragen sommige lezers zich bij het lezen van deze bladzijde af over wie het voorgaande allemaal gaat. Wel, ik ben namelijk ziek. Een gevolg van bovenstaand verhaal. Even in Pandora's doos gegluurd, nieuwsgierig als ik ben, en 't was al gebeurd. De diagnose heet *columnitis*. Kan je heel oud mee worden, en de ziekte heeft gelukkig ook zijn goede kanten. Als *columnitislijder* kan je al eens selectief een aantal mensen op de korrel nemen. Eigenlijk kunnen dan alleen die mensen zelf tussen de regels lezen dat het over hen gaat, terwijl de anderen in het ongewisse blijven. Hoef je niemand anders verkeerdelijk te laten denken dat hij of zij geviseerd wordt. Ja, ja, ook ik leer zo mijn lesjes.

En in een balorig moment krijg je dan een raadselachtige bladzijde als deze in je HVB. Het is echt mijn schuld niet. Schrijf ik een controversieel stukje als dit, en als de hel dan losbarst, omdat een aantal mensen vindt dat ik een immorele, harteloze zak ben, dan verschuil ik me toch gewoon achter mijn *columnitis*? Handig, niet?

Ik ben de gretige stem van de Willem de Zwijgers der visserij. In een zeldzaam spraakzame bui zei die: *"Wie ondergaat, aanvaardt niet noodzakelijk. Wie zwijgt, keurt niet noodzakelijk goed. Wie afwacht, laat niet noodzakelijk de hoop varen."* Maar ondertussen schrijf ikzelf lekker verder in *'t "vescherieblatje"*. Ik zal 't dan ook nog *verre schoppn*. Ze komen 't me geregeld vertellen!

FROID

B.V.BA. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

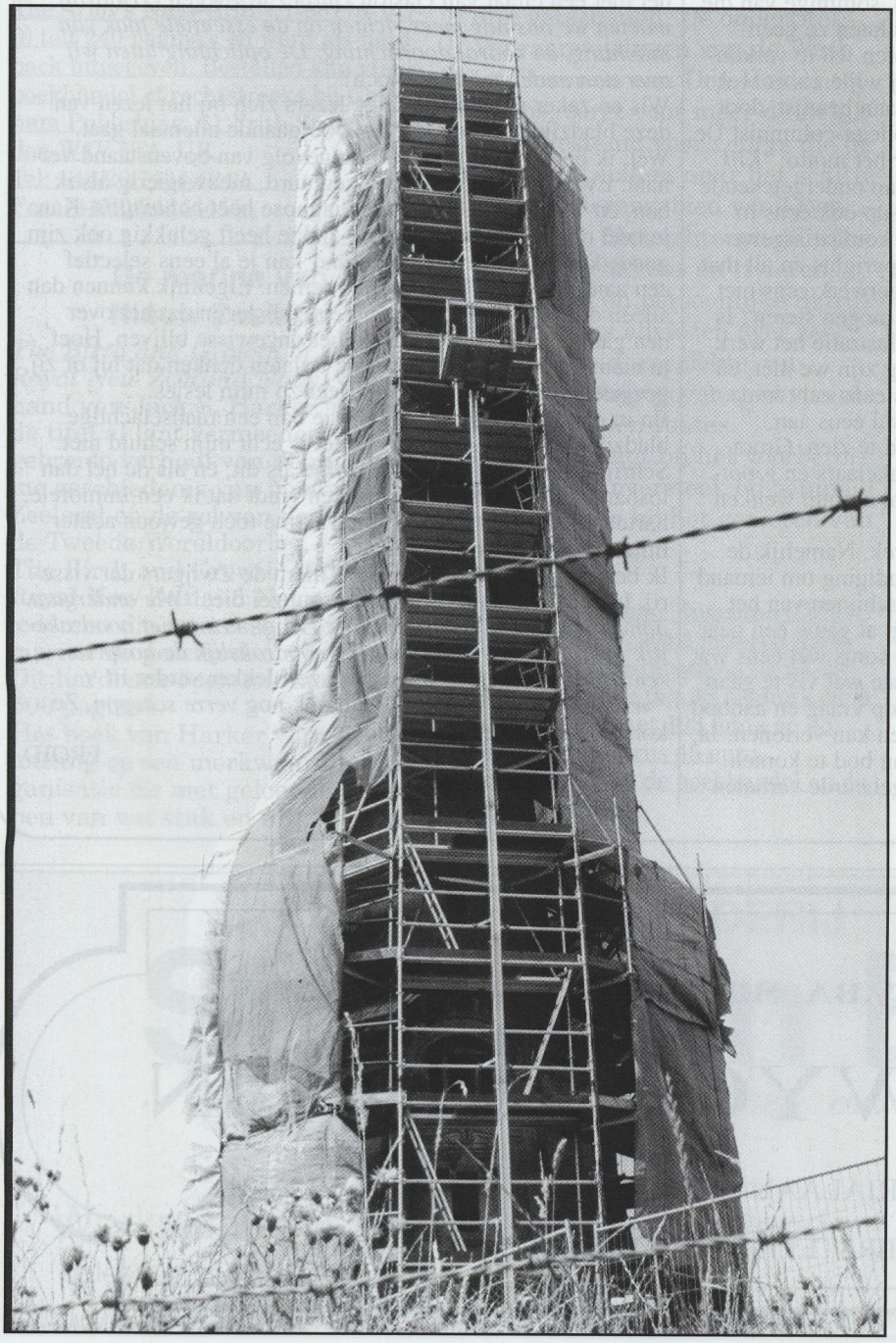
VICTORIALAAN 30 OOSTENDE - TEL. (059) 32 08 21

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Heistse vuurtoren wordt hersteld

DE ACTIES DIE in de jaren tachtig gevoerd werden om de geklasseerde vuurtoren van Heist te herstellen werpen nu hun vruchten af. De restauratiewerken zijn in mei gestart en zullen ongeveer 15 miljoen frank kosten. Ook de omgeving van de vuurtoren is trouwens beschermd gebied geworden.

IN SEPTEMBER 1981 tekende toenmalig minister De Backer het klasseringsbesluit. Tegelijk werden de eerste practische problemen in het dossier zichtbaar. Het gebouw was eigendom van de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ), maar de grond was dan weer in handen van het Bestuur der Waterwegen. De MBZ wilde het bouwwerk wel aan de Staat schenken, maar deze laatste reageerde afwijzend. Het duurde vervolgens tot 1987 om de nodige fondsen te verzamelen om met de werken te kunnen beginnen. Er moest toen alleen nog gewacht worden op de nodige vergunningen.



Tegen die tijd hadden de erfgoedbewakers zich ook gerealiseerd dat de vuurtoren (ook bekend als het 'hoog licht') niet los gezien kan worden van het kleine vuurtorentje dat zich op het einde van de Zeedijk West bevindt: het 'klein licht'. Ook dat zou gerestaureerd worden.

Wie van Zeebrugge Haven in de richting van Heist rijdt ziet vlak voorbij de grote zeesluis een lager gelegen weide die tot natuurgebied opgewaardeerd werd. Daarin staat het 'hoge licht'. Dat speelde, zoals gezegd, samen met het 'lage licht' van het kleine torentje dat op de Zeedijk staat.

Geschiedenis

De schepen die Zeebrugge binnenvoeren moesten erover waken dat het grote en het kleine licht in een rechte lijn gehouden werden. Alleen in oorlogstijd zouden zeelui het zonder deze lichten moeten doen. Dat bleef zo tot wanneer de nieuwe havenuitbreidingswerken van start gingen. Eerst werd het 'lage licht' gedoofd en vervangen door een nieuw 'richtingslicht'. Daarna kwam een nieuwe lichtlijn in werking.

Uiteraard waren er in vroegere tijden ook al vuurtorens in de streek. Op het einde van de XXII de eeuw werd in Heist een nieuwe zeedijk gebouwd, waardoor de Oudemaarspolder ontstond. Daar treft men, ten noorden van Koudekerke, het XXIIIde eeuwse vissersdorp Heis (zonder 't') aan.

Dat Heis beschikte over een vuurtoren (ofte vierboete) in hout. Van deze vierboete is bekend dat hij een leen was van de heer van Dudzele die ze verhuurde aan de 'Gildebroeders van Onse Vrouwe te Heys' (de vissers) voor de prijs van 12 pond en 3 stuivers.

Nog voor 1400 werd de houten constructie vervangen door een stenen toren. Veel is er over deze toren niet bekend, maar wel *'als ghi wilt seilen in dat Heisdiep, soe sult ghi die vierboeien van Heys, die bi der molen staen, bringen over dat choer van Heys, soe sult ghi dat beste van den diep, soe moghen ghi over gaen na der Wielinge oestnoertoest'* (1363) en *'de vierbooten staende op de duy-*



Het 'groot licht' (foto op voorgaande pagina kan niet los gezien worden van het 'klein licht dat zichop de Zeedijk van Heist bevindt.

nen tot Heyst'. (1642).
We weten wel dat het vuurtorentje met heel het dorp in 157 verwoest werd door watergeuzen uit Vlissingen. Omdat er nadien geen interesse meer was voor het torentje verkocht het kerkbestuur later de stenen ervan.
In 1647 legde een voorjaarsstorm de grondvesten van de toren weer bloot. Op een kaart van het Brugse Vrije zien we dan ook weer de vuurtoren staan ten noordwesten van de molen. Lang nadat ook deze toren verdwenen was noemde men die duinen trouwens nog steeds de *'vierbooteduinen'*.
Het volgende Heistse baken vond een plaats op het einde van de Graevestraat (nu Vuurtorenstraat) en deze hield stand tot het einde van de XIXde eeuw.
Vandaag is het vuur vervangen door buismasten, in rood-witte horizontale banden, uitgerust met zelfregelende gecombineerde dag- en nachtlichten. Deze lichtenlijn is sterker dan de oude lichten. Al vanf het 'Scheur' zijn ze zichtbaar waardoor de aanloop naar de haven veiliger geworden is.

Juul De Vocht,
foto's gw.

(Een deel van deze geschiedenis lazen we in 'Ibis-Tros', het tijdschrift vand e vriendenkring van Ibis Bredene. Waarvoor onze dank.)



Richard Panesi kan het dwarsliggen niet laten

'Oostendse haventoegang verdient beter'

HET WAS ALWEER enige tijd geleden dat we iets nog van hem gehoord hadden, maar aan hem ligt dat niet. De scheepswerf die naar zijn familie genoemd werd, is inmiddels met de grond gelijkgemaakt, maar voor Richard Panesi (°1915!) is dat nog geen reden om zich gedrukt te houden. Harder dan ooit is hij in de weer tegen een overheid die er, volgens hem, weer eens een potje van maakt. Nu hij geen tijd meer moet steken in het verdedigen van zijn scheepswerf, heeft hij zijn blikken naar het zeegat gewend en vooral naar de plannen om de toegang van de Oostendse haven te hernieuwen. Dat kan, volgens hem, anders en beter.

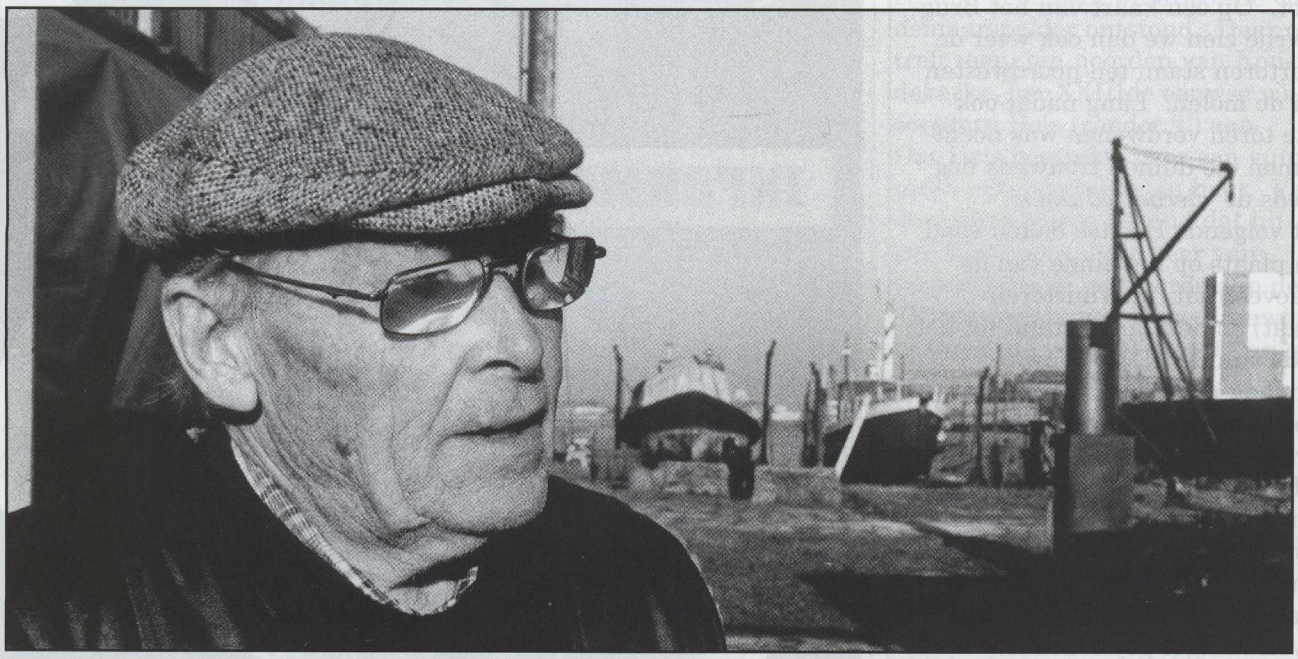
RICHARD PANESI MAG DAN intussen al een stuk in de tachtig zijn, hij kan het dwarsliggen nog steeds niet laten. Als scheepsbouwer van de gelijknamige Oostendse werf heeft hij zijn halve leven administratieve, politieke, en gerechtelijke windmolens bevochten om de werf (of althans wat daar van overbleef) in de familie te houden. Dat gevecht heeft hij inmiddels verloren en Panesi is dan ook noodgedwongen werkeloos geworden. Wat doet deze kranige tachtiger dan? Hij zoekt een gloednieuw onderwerp om er weer flink tegenaan te kunnen gaan.

Dat onderwerp heeft hij inmiddels gevonden. In Oostende is men immers hard aan het werk om de haven toegankelijk te maken voor schepen tot 200 meter. Daarvoor wordt de havenmond hertekend. De nadelen van de huidige toegang zijn immers bekend: de geul is niet beschermd tegen dwarsstromen, ze ligt in een uitgesproken bocht en ze is onvoldoende diep. In Het Visserijblad van februari (HVB II/2001, p. 2) publiceerden we een comuterimpressie van de geplande veranderingen.

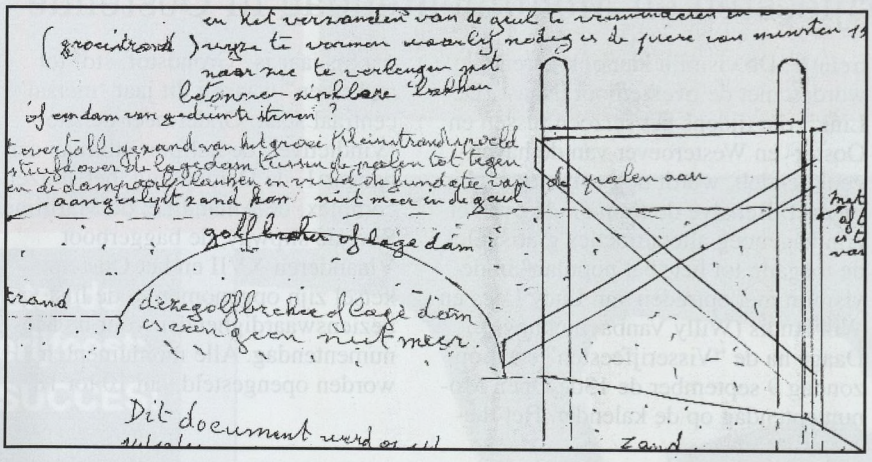
Lobbyist

Maar Richard Panesi had toen al lang gezien dat het niet goed was. En hij mag zich een expert noemen, want vanuit zijn scheepswerf heeft hij zijn hele leven die haventoegang in het oog gehouden. Hij is resomuut: *'De gesimuleerde strekdam die door de overheid als oplossing voorgesteld wordt? Misplaatst is die, gevaarlijk, omslachtig en veel te duur.'*

Sindsdien ontplooit hij zich als een volleerd lobbyist om zijn alternatief op de dagorde te plaatsen. Tal van politici en journalisten hebben inmiddels zijn voet tussen hun deur gekregen. Ook de Oostendse tegenstanders van het zgn. groeistrand (d.i. de overheidsoplossing om de kwetsbaarheid van de Oostendse Zeedijk aan te pakken) die zich verenigd hebben in het comité 'Stad en zee' en de Oostendse Culturele Raad kregen de scheepsbouwer over de vloer. Die laatste club had immers in 1998 al een advies uitgebracht over de havenrenovatie waarbij meer bepaald een lans werd gebroken voor het behoud van het westerstaketsel. Volgens de Culturele Raad is dit een *'uniek voorbeeld van achttiende, negentiende eeuwse waterbouwkunde'*. Bovendien is het *'vergroeid met het zeefront van Oostende en bepaalt (het) de identiteit van de Stad.'* Dat viel bij Panesi niet in dovemansoren. Vertrekkend van dat wester-



Vanaf de scheepshelling die hij tot voor kort de zijne mocht noemen heeft Panesi de Oostendse havengeul vele tientallen jaren in het oog gehouden. Over de havenrenovatie heeft hij dan ook een eigen standpunt.



De aantekeningen van Panesi hebben vel weg van een concentueel kunstwerkje. Op bovenstaande tekening illustreert hij hoe de dampaalplanken de verzanding van de haven tegengaan.

staketsel bouwde hij een alternatief voorstel uit. Panesi: *'Als we het westerstaketsel behouden, ja zelfs verlengen, en we koppelen dat aan de uitbouw van dat groeistrand dan kunnen we tegelijk het verzanden van de havengeul tegengaan èn het groeistrand op een natuurlijke manier laten groeien. Voorwaarde is wel dat die verlenging van 150 tot 250 meter dan gebeurt met zinkbare blokken die bovenaan met dampaalplanken, zoals bij het maken van diepwaterkaaien, afgedicht worden. Het overtollige zand van het groeistrand waait, stuift en spoelt dan tot tussen die dampaalplanken en vult het fundament van de palen aan. Dat aangeslpt zand kan vervolgens niet meer in de geul terechtkomen.'* Wordt dat dan een golfbreker? *'Neen, dat is beter dan een golfbreker; voor wat de zandhuishouding betreft zijn onze golfbrekers immers waardeloos. Bij ons zijn ze teveel gestroomlijnd. Het zand heeft daar dan ook vrij spel. Trouwens, zoals de staketsels nu in Nieuwpoort, Oostende en Blankenberge gebouwd zijn, zijn ook zij oorzaak van het ontzanden van de stranden. Pas wanneer die staketsels aan de binnenkant afgedamd worden zoals ik hierboven gezelfd heb zal het baggeren van de havengeulen zin hebben. Nu is het zo dat al dat weggebaggerde zand in de kortst mogelijke tijd weer in de havengeul terechtkomt. Veel meer dan een ritueel is dat baggeren dan ook niet.'*

Het lijkt allemaal een beetje simpel te zijn, maar dat is het niet, zo beweert Panesi. Hij wéét dat zijn afdamsysteem een oplossing biedt voor het ontzanden van het strand van middelkerke, voor de haventoegang van Oostende en van Nieuwpoort, ja zelfs voor de tram die minder zand op de sporen zal krijgen… als men maar voor een keer naar hem zou willen luisteren.

Interview Edmond Volk,
foto Guido Walters.

VOOR EEN EFFICIENTE OPLOSSING VAN AL UW VERZEKERINGSPROBLEMEN

60 jaar

cvba HULP IN NOOD

60 jaar

ONDERLINGE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ VOOR VISSERSVAARTUIGEN
H. BAELSKAAI 27 8400 OOSTENDE
TEL. (059) 32 16 89 FAX (059) 32 26 17
GSM (0477) 42 55 68 (24u op 24u bereikbaar)
E-mail: hulp.in.nood@pandora.be

VOORDELIGE CASCO & MOTOREN-PREMIE
WIJ BEMIDDELEN BIJ EEN EERSTE KLAS P&I CLUB VOOR DEKKING MET O.A. WAARBORGEN TOT US$ 700.000.000 VOOR
1. LICHAMELIJKE LETSELS AAN DERDEN
2. POLLUTIESCHADE

IN SAMENWERKING MET DSV BELGIUM NV (CDV 10455)

VOOR
BRAND - AUTO - ARBEIDSONGEVALLEN - PERSOONLIJKE ONGEVALLEN - HOSPITALISATIE - BA GEZIN (FAMILIALE) - BA UITBATING - YACHTING EN PLEZIERVAART - RECHTSBIJSTAND - REISBIJSTAND - ENZ.

Dit weekeinde Visserijfeesten en Monumentendag in Oostende

Zaterdag 8 september staat de Oostendse visserij in de kijker naar aanleiding van de eerste "Oostendse Visserijfeesten". Het programma start om 10 uur en loopt tot 18 uur. Alle informatiestanden, attracties, tentoonstellingen en open bedrijven bevinden zich op een parkoers van circa 3 km ronde de vismijn en de H. Baelskaai. De oude kusttram brengt de bezoekers van het tramstation tot aan de Vismijnlaan (halte Voorhavenlaan). Op het traject rijdt ook een toeristisch treintje. De vismijn kan ook bereikt worden met de overzetboot. Naast 'De Link', die tijdens het seizoen tussen en Ooster- en Westeroever van de havengeul pendelt, wordt nog een motorschip ingezet. Behalve de tram en de overzet zijn nagenoeg alle attracties gratis. Ook de toegang tot het 'bal populair' in de vismijn met optreden van Lucy Loes en Will Andis (Willy Vanbavinckhove). Daags na de "Visserijfeesten" staat op zondag 9 september de 13de Open Monumentendag op de kalender. Het thema dis jaar is "Grondstof, stof tot nadenken" waarbij dit jaar 'metaal' centraal staat. Ondermeer de site 'Vindictive', de halfportaalkraan aan hangar 1, de Demeybrug, het sluizencomplex; de Amandine; de Maritime Site, de slipway, de baggerboot Vlaanderen XVII en het Oosterstaketsel zijn opgenomen in de lijst van bezienswaardighenden voor de Monumentendag. Alle momumenten worden opengesteld van 10 tot 18.

KBC-Service voor de visserij



U plant. U twijfelt.
U wilt vooruit.

U ziet het groot.
Hoe van wal steken?

Kwestie van een juiste partner te vinden.

Een financiële partner. Zoals KBC.
Met een uitgebreide knowhow.

Over tendensen en inkomensvooruitzichten.

Uw KBC-adviseur zoekt samen met u de beste oplossingen.

Voor uw kredietdossier.
Voor uw verzekeringen.

Samen trotseert u de grootste stormen.

En u verneemt ook alles over de subsidies (FIVA en FIOV) waar u recht op hebt.

Over wat kan. Wat mag.
Wat moet.
Zodat u altijd op de juiste koers blijft.

www.kbc.be

KBC Bank & Verzekering we hebben het voor u

Power to control your service
ABB Marine & Turbochargers

ABB
ASEA BROWN BOVERI

ABB Marine & Turbochargers, NL Tel: +31 10 4078 888, BE Tel: +32 3544 3233

Niet bestelbare exemplaren terugsturen naar HVB, Dorpstraat 121 te B-8450 Bredene. Danke postman/-vrouw