

HET VISSERIJBLAD

ONAFHANKELIJK MAGAZINE VAN DE ZEE



Kuwait Petroleum (Belgium)



- ★ Marine en Industriële Oliën en Vetten
- ★ Probelgas N.V. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27
H. Baelskaai 29, 8400 Oostende - Tel. (059) 33 03 20

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

Staaldraadtouwwerken van Baasrode
en Scheepswerven

VAN PRAET-DANSAERT p.v.b.a. BAASRODE



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

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust en in 't bijzonder bij **S.C.A.P. Oostende**.

☎ (052) 33.24.66 - B.T.W. 400.332.559

RESTAURANT - KUNSTGALERIJ -
ESTAMINET

„au chicon”

Zeepaadje nr. 8, Bredene

Pareltje van de kust

SPECIALITEIT LOTTEKAKEN
MET WITLOOF

Zondag - maandag gesloten

Reservatie gewenst:
tel. (059) 32 58 61

Keuken open vanaf 18 uur tot 24 uur

OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende

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



VÓÓR & NA SCHADE - RAMING
ROERENDE & ONROERENDE
GOEDEREN

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE

COLOFON

DIREKTEUR: Willy Versluys
DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys
HOOFDREDAKTEUR: Flor Vandekerckhove
REDAKTIERAAD: Marc Loy,
Flor Vandekerckhove, Guido Walters
MEDEWERKERS: André Baert, Edward Brouckxon, Hugo Brutin, Robert Depoortere (tekeningen), Robert Coelus, Walter Corveleyn, Walter Debrock, Frank Decerf, Roland Desnerck, P.P. Goberecht, Rika Goethaels, Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Yvon Kermarrec (tekeningen), Jef Klausing, Willeim Lanszweert, Marc Loy,

Ingrid Stasse, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (de laatste), Guido Walters

BOEKHOUDING: Ivan Schamp

FAKTURATIE: Sonja Vantorre

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor

Vandekerckhove, H. Baelskaai 2, Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores

tel: 059/32 55 59

De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redakteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.

Artikels overnemen mag, mits bronvermelding.



Lid van de Unie van de Uitgevers van de Periodieke Pers.



SEAPRINT

**H; BAELSKAAI 2
8400 OOSTENDE**

Tel: 059/32 55 59

Fax: 059/32 17 52

is verantwoordelijk voor het werven van publiciteit, de verzending en de technische realisatie van HET VISSERIJBLAD.

Openingsuren: elke werkdag van 9 uur tot 12.30 uur.

Abonnementen: 1 jaar (12 nummers) door overschrijving van 1 200,- (Nederland 1 900,- B.F.) op rekening 738-5012774-30 van SEAPRINT c.v., met vermelding: abo HVB.
Steunabonnementen: 2 000,- B.F./jaar.



EDITORIAAL

MODERN TIMES

Je kunt er echt niet meer aan ontsnappen. Tegenwoordig wordt alles met computers gedaan. Je kunt het zo gek niet bedenken of er komt een computer aan te pas. Zij die denken dat op de pendeltreinen over politiek of voetbal gesproken wordt zijn hopeloos verouderd, je hoort er vooral termen als 'software', 'bites', 'printer' en 'floppy disk' en als je dan iemand over een 'muis' hoort spreken, denk dan vooral niet aan hetgeen wij, ouderen, daaronder verstaan. Neen, ook een muis is een term uit de computerwereld. Computers: je vindt die dingen in de bedrijven, in winkels, bij partikulieren en... op vissersvaartuigen. Er worden logboeken bijgehouden op computers, de fax doet zijn intrede aan boord; ook de wereld van de visserij wordt geautomatiseerd.

Wij, op de redactie, werkten tot gisteren nog op de klassieke manier: sommigen schreven hun teksten met de vulpen, anderen waren ietsje moderner: zij gebruikten reeds een stylo en één enkeling leverde zijn kopij getijpt af. Dat ging dan allemaal naar de zetter, die het geschrift van de redakteurs en van de medewerkers meestal niet kon lezen (vooral Marc Loy schrijft erg slordig) en het zetwerk kwam terug op de redactie en dan schoot er veelal te weinig tijd over om serieus korrektiewerk te leveren. Vervolgens togen wij met al de correcties opnieuw naar de zetter, die dan de puntjes op de i zette. Dan begon het serieuze werk. Al dat zetwerk moest in mooie pagina's gegoten worden en als dat achter de rug lag kwamen we veelal tot de konklusie dat we véél te veel kopij hadden en dan moesten we gaan schrappen. Dat ging gepaard met grote ruzies: de ene vond dat dit artikel moest verdwijnen, de andere vond dan weer dat uitgerekend dat artikel zeker in het blad moest komen. Pas dan kon de drukker aan het werk. Om een lang verhaal kort te maken: er werd hier veel te veel over en weer gelopen.

Wij gingen dus eens kijken naar de kollega's, bij kapitaalcrachtiger uitgeverijen daar zagen wij de journalisten en de medewerkers werken aan het beeldscherm en ook zij goochelden met de termen (zie hoger) uit de computerwereld. Zij drukten op een knop en zoef...Daar stond hun artikel helemaal opgemaakt op het scherm, zij drukten op een andere knop en (weer) zoef...Daar was hun artikel op weg naar de drukker.

We hebben onze konklusies getrokken, we hebben diep in onze zak getast en hebben ons een zetmachine aangeschaft: een computer, een toetsenbord, een muis, een beeldscherm, een printer en de nodige programma's om Het Visserijblad opgemaakt bij de drukker af te leveren.

Waarschijnlijk zal het blad dat voor u ligt slechts gedeeltelijk met de nieuwe installatie uitgevoerd zijn, alles hangt ervan af hoe vlug we het systeem onder de knie krijgen, want eerlijk gezegd: het is allemaal nog zo simpel niet als het cruit ziet.

Maar je zult zien dat de dingen aan het veranderen zijn: stilaan maar zeker zal dit blad een nieuwe vormgeving krijgen. Er wordt hard gewerkt en binnenkort hebben we het allemaal onder controle. Vanaf dat moment krijgt de hernieuwing van Het Visserijblad zijn tweede impuls. Sedert 1988 hebben we de inhoud aangepakt, vanaf nu houden we ons ook met de vorm bezig. De moderne tijden hebben ook hier hun intrede gedaan.

Flor Vandekerckhove

DE TOP 140

Totale brutobesommingen (1988) van 140 Belgische vissersvaartuigen
in de drie havens

NAAM		Bedrag x 1 000	
1 Z.105 Atlas	Z	40 267	<p>In ons vorige nummer wezen we er al op dat de afgedrukte cijfers brutobesommingen zijn en wat dat precies betekent. Het ligt voor de hand dat de grootste bokkentreilers, die meer bemanningsleden voeren, ook de grootste vangst boeken. Dat slechts één vaartuig boven de kaap van de veertig miljoen geraakte kan als typerend voor de huidige marktsituatie beschouwd worden. Het voorbije visserijjaar was alvast geen topjaar zoals 1987. Toen bereikte één treiler een topbesomming van 55 miljoen en een tiental 1 200 pk-ers volgden in zijn kielzog met jaaropbrengsten die boven de 40 miljoen uitstegen. De toptien van de Belgische vissersvloot sloot toen het jaar af met een globale opbrengst van 440 miljoen. Vorig jaar visten de tien rendabelste vaartuigen 375 miljoen bijeen. Het lijstje verder aflopend stellen we dat de vijftigste plaats van de besommingen rond de 17 miljoen ligt terwijl het jaar voordien toch 23 miljoen nodig was om tot die rang op te klimmen.</p> <p>De lijst kan dus enigszins als barometer fungeren maar zegt ook niet alles. Zo zijn er vaartuigen die niet heel het jaar in bedrijf waren omwille van pech of door schrapping. Nieuwe vaartuigen waren slechts gedurende een deel van het jaar actief. In deze gevallen nemen we de datum van de toekenning van de zeebrief als begindatum.</p> <p>Andere vaartuigen verkochten een gedeelte van hun vangsten in Engeland, Denemarken, Frankrijk of Nederland. Deze gegevens zijn niet in de besommingen opgenomen. Tenslotte ontbreken er enkele vaartuigen omdat de gegevens onjuist bleken of niet beschikbaar waren. (g.w.)</p>
2 Z.69 De Kaper	Z	39 408	
3 N.36 Donia	Z+O	39 273	
4 Z.96 Jan van Gent	Z+O	38 836	
5 Z.284 Vicky	Z+O	37 450	
6 Z.67 Rubens	Z	37 071	
7 Z.59 Gudrun	Z	36 993	
8 Z.54 De Bounty	Z	36 426	
9 Z.39 Zuiderzee	Z+O	34 965	
10 O.124 Fighter	O	33 942	
subtotaal		374 631	
11 O.129 Amandine (Ijsl.)	O	32 075	
12 O.318 Belgian Sailor (Ijsl.)	O	31 827	
13 Zeejager	Z	31 286	
14 Z.185 Emerald Star	O	31 137	
15 Z.92 Lundi Gannet	Z+O	31 078	

>>>

NV MULTINET

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Maatschappelijke zetel: ☎ (059) 32 12 10

Telex : 81028 PEFLOS

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

**MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN,
NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN**

Gedeponeerd merk



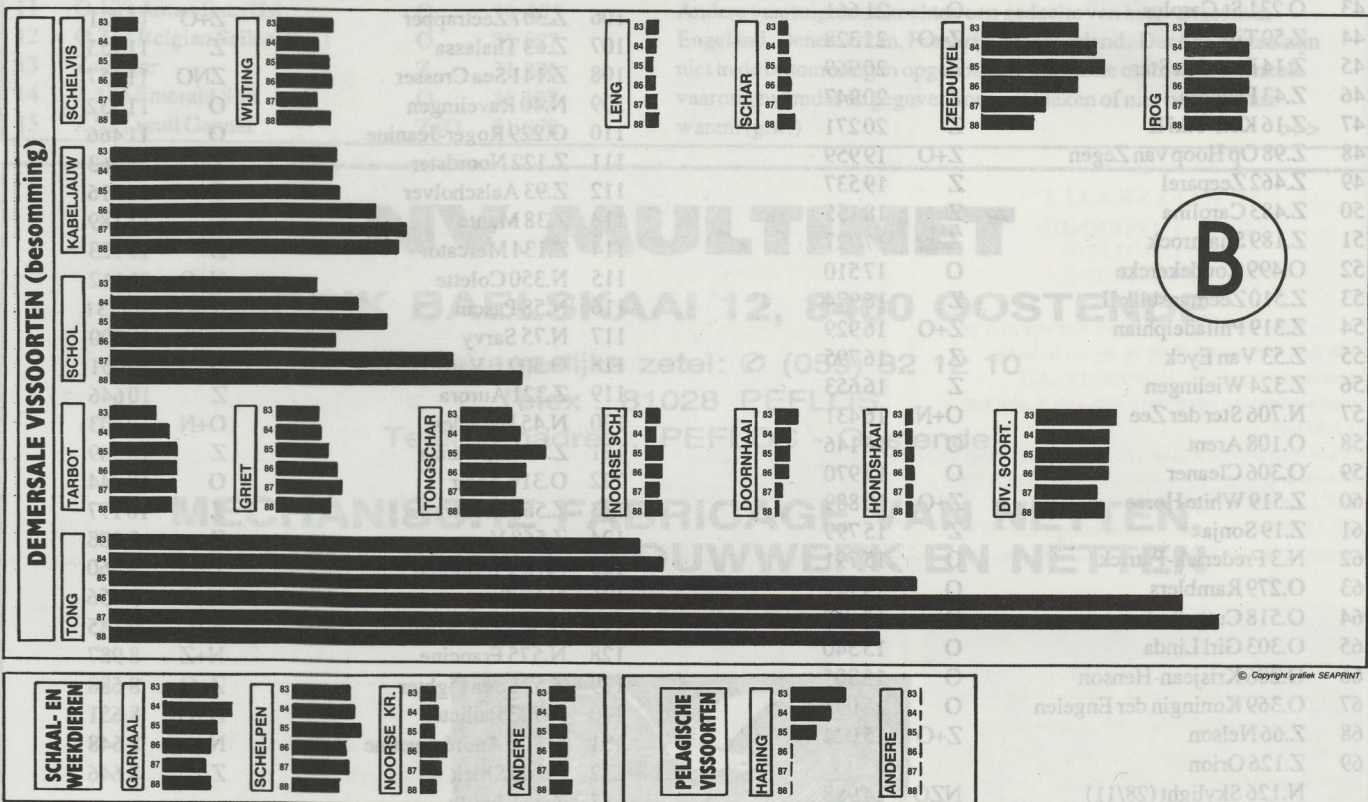
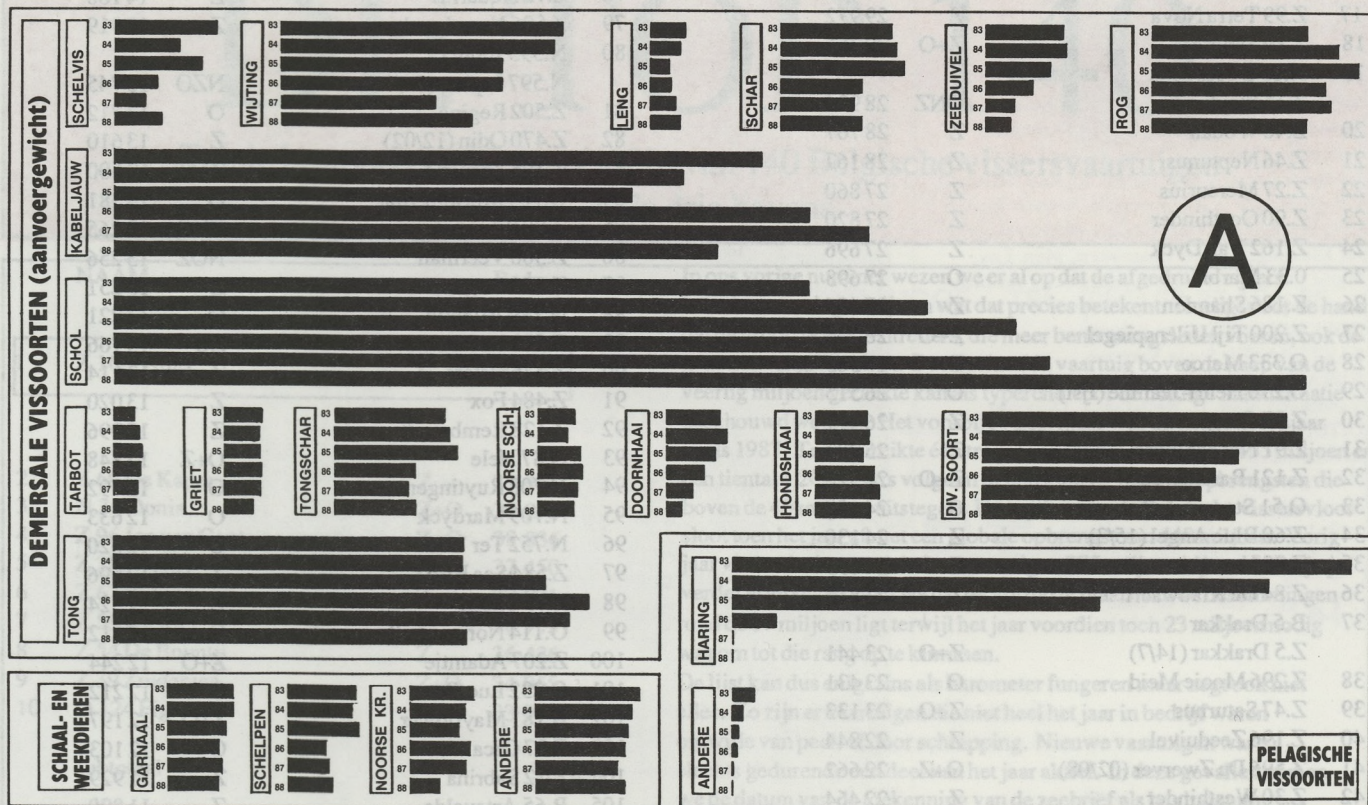
SPECIALITEITEN:

Voor de Zeevisserij: Manilla, sisal, polyethyleen en nylon trawltwine - Touwwerk -
Alle soorten netten - Staalraad - Alle visserijgereedschap

Sport: Allerlei netten

16	O.137 Twilight	O	30 810	78	Z.72 Aquarius	Z	14 180
17	Z.99 Terra Nova	Z	29 972	79	Z.506 Noordpool	Z	13 919
18	Z.89 Sandra	Z+O	29 356	80	N.595 Jupiter		
19	N.15 De Kottens				N.597 Jupiter (04/05)	NZO	13 745
	Z.15 Stephanie	ONZ	28 996	81	Z.502 Regine	O	13 712
20	Z.48 Wodan	Z	28 767	82	Z.470 Odin (12/02)	Z	13 610
21	Z.46 Neptunus	Z	28 167	83	Z.198 Zeenimf	Z+O	13 500
22	Z.27 Mercurius	Z	27 860	84	O.705 Morning Star	O	13 381
23	Z.90 Oosthinder	Z	27 820	85	Z.80 Silverpit	ZNO	13 265
24	Z.162 Van Dyck	Z	27 696	86	Z.300 Veerman	NOZ	13 256
25	O.33 Marbi	O	27 693	87	Z.85 Morgenster	Z	13 251
26	Z.186 Shannon	Z	27 456	88	N.719 Atlantic	O	13 221
27	Z.200 Tijnl Uilenspiegel	Z+O	26 733	89	Z.573 La Paloma	ZO	13 166
28	O.333 Marco	O	26 565	90	Z.576 Ostara	Z	13 114
29	O.216 Henri-Jeanine (Ijssl)	O	26 515	91	Z.484 Fox	Z	13 020
30	Z.97 Cleopatra	Z	26 411	92	Z.128 Rembrandt	Z	12 996
31	Z.91 Noordhinder	Z	25 283	93	O.87 Nele	O+Z	12 848
32	Z.121 Barentssee	Z+O	24 528	94	N.708 Ruytingen	O	12 792
33	O.51 Stormvogel	O	24 150	95	N.709 Mardyck	O	12 633
34	Z.60 Blue Angel (15/3)	Z	24 130	96	N.752 Ter Yde	O	12 620
35	Z.78 Vertrouwen	Z	24 093	97	Z.584 Sea Bird	Z	12 596
36	Z.84 De Klauwaert	Z	23 815	98	Z.79 Thorn	Z	12 524
37	B.5 Drakkar			99	O.114 Normauwill	O	12 512
	Z.5 Drakkar (14/7)	Z+O	23 441	100	Z.207 Adamtje	Z+O	12 244
38	Z.296 Mooie Meid	O	23 431	101	O.232 Luc-Peter	O	12 212
39	Z.47 Saturnus	Z+O	23 133	102	B.181 Mayflower	Z+O	12 197
40	Z.196 Zeeduivel	Z	22 844	103	Z.37 Orca	O	12 103
41	Z.596 De Zwerver (02/08)	O+Z	22 662	104	Z.12 Sabrina	Z	11 929
42	Z.30 Westhinder	Z	22 464	105	B.65 Artevelde	Z	11 890
43	O.231 St.Carolus	O	21 661	106	Z.307 Zeetrapper	Z+O	11 821
44	Z.50 Tijnl	Z+O	21 328	107	Z.63 Thalassa	Z	11 753
45	Z.14 Brandon Star	Z	20 969	108	Z.141 Sea Crosser	ZNO	11 657
46	Z.43 Pandora	Z	20 947	109	N.40 Ravelingen	O	11 532
47	Z.16 Kon-Tiki II	Z	20 271	110	O.229 Roger-Jeanine	O	11 466
48	Z.98 Op Hoop van Zegen	Z+O	19 959	111	Z.122 Noordster	Z+O	11 263
49	Z.462 Zeeparel	Z	19 537	112	Z.93 Aalscholver	Z	11 216
50	Z.483 Carolina	Z	18 155	113	Z.38 Manta	O	11 189
51	Z.189 Shamrock	Z	17 927	114	Z.134 Mercator	Z	11 123
52	O.499 Coudekercke	O	17 510	115	N.350 Colette	N+O	11 112
53	Z.510 Zeemansblik II	Z	16 974	116	N.58 Pascin	N+O	10 731
54	Z.319 Philadelphian	Z+O	16 929	117	N.75 Sarvy	N+O	10 700
55	Z.53 Van Eyck	Z	16 795	118	O.309 J. Van Maerlant	O	10 651
56	Z.324 Wielingen	Z	16 653	119	Z.321 Aurora	Z	10 646
57	N.706 Ster der Zee	O+N	16 431	120	N.45 Heracles	O+N	10 503
58	O.108 Arent	O	16 146	121	Z.408 Speranza	Z	10 369
59	O.306 Cleaner	O	15 970	122	O.316 Aegir	O	10 244
60	Z.519 White Horse	Z+O	15 889	123	Z.569 Blauwvoet	Z	10 177
61	Z.19 Sonja	Z	15 799	124	Z.568 Venus	Z	9 908
62	N.3 Frederick-Patrick	O	15 791	125	Z.70 't Westdiep	Z+O	9 860
63	O.279 Ramblers	O	15 742	126	N.57 Terry	N+O	9 456
64	O.518 Cutty Sark	O	15 463	127	N.563 Zee-Adelt	N+O	9 145
65	O.303 Girl Linda	O	15 340	128	N.575 Francine	N+Z	8 987
66	O.206 Krisjean-Henson	O	15 305	129	Z.571 Sea Fighter	Z+O	8 688
67	O.369 Koningin der Engelen	O	15 095	130	N.723 Pallieter	N+O	8 651
68	Z.66 Nelson	Z+O	15 024	131	N.720 André-Jeanine	N	8 648
69	Z.126 Orion			132	Z.243 Shark	Z	8 646
	N.126 Skylight (28/11)	NZO	14 988	133	Z.431 Judith		
70	O.274 Lucali	O	14 859		O.431 Judith (06/04)	O	8 415
71	Z.123 Eldorado	Z+O	14 740	134	O.154 Wilmar (26/07)	O	8 343
72	O.135 Maria Duine	O	14 701	135	N.736 Lucky	N	8 057
73	Z.509 Telstar	Z	14 556	136	N.525 Golfbreker	O+Z	8 021
74	N.52 De Kottens II	N+Z	14 481	137	O.500 De Hoop	O	7 768
75	Z.41 Pieterjan	Z+O	14 468	138	O.427 Pascal	O	7 606
76	O.255 Deo Volente	O	14 411	139	O.82 St.-Antoine	O	7 598
77	Z.44 De Caine	Z	14 327	140	N.95 Jonas II	N	7 296

Voorstelling van aanvoer en besomping per vissoort 1983 - 1988



Deze grafieken maken duidelijk in welke verhouding bepaalde vissoorten gevangen worden en welke hun weerslag is op de besompingen. Bij een eerste oogopslag op de bovenste grafiek valt onmiddellijk de grote hoeveelheid schol en kabeljauw op en in mindere mate de tongaanvoer. De toestand ziet er heel anders uit bij het aanschouwen van de onderste tabel. Meteen springt hier het economische belang van de tongvisserij in het oog. In de jaren '86 en '87 was tong zelfs goed voor bijna de helft van de opbrengst. Een geval apart is de haringvisserij. De bovenste grafiek toont voor de jaren '83 en '84 een aanzienlijke aanvoer die in de daaropvolgende jaren drastisch verminderde tot een hoeveelheid die nog nauwelijks iets voorstelt. Op de onderste grafiek zien we ook dat het hier om een zeer goedkope vis gaat. Bij de zeeduivel en de tarbot doet zich het tegenovergestelde voor. Zo bekeken krijgt men een duidelijk beeld van aanvoer- en opbrengstverhoudingen. Meteen wordt ook het belang van de drie voornaamste soorten duidelijk. (g.w.)

STAND DER VANGSTEN(*)

Visbestand		quotum '89 (1 x 2)	vangsten 15.02.89
kabeljauw	Illa SK	50	0
	Ila, IV	4.230	610
	Vb, VI, XII, XIV	60	0
	VII-VIIa, VIII, IX, X	1.060	124
	VIIa	400	14
		5.800	748
schelvis	Illa, b, c, d	50	0
	Ila, IV	395	2
	Vb, VI, XII, XIV	80	0
	VII, VIII, IX, X	70	33
			595
zwarte koolvis	Ila, IIIa, b, c, d; IV	70	0
	VII, VIII, IX, X	30	0
	Vb (Faroër)	50	0
			150
witte koolvis wijting	VII	430	18
	Ila, IV	2.550	422
	VIIa	100	4
	VII-VIIa	190	29
		2.840	455
schol	Illa SK	90	0
	Ila, IV	11.240	1.701
	VIIa	300	20
	VIIId, e	1.920	533
	VIIIf, g	620	97
	VIIIf, j, k	70	0
			14.240
tong	Ila, IV	1.165	96
	VIIa	720	79
	VIIId	1.035	76
	VIIe	35	5
	VIIIf, g	625	91
	VIIIf, j, k	60	0
	VIIIf	390	88
			4.030
makreel	Ila, IIIa, b, c, d; IV	380	0
			1.000
sprot	VIIId, e	60	0
			40
heek	Ila; IV	300	4
	Vb, VI, VII, XII, XIV	10	1
	VIII behalve VIIIc		
		350	7
zeeuivel	Vb, VI, XII, XIV	310	0
	VII	3.060	129
			3.370
schartong	VII	430	41
			5.115
haring	IVc, VIIId		
			50
roodbaars	Vb (Faroër)		
			50

(1) uitgedrukt in ton levend gewicht

(2) uitwisselingen inbegrepen

(*) medegedeeld door de dienst voor de zeevisserij

**MILIEUINZET VOOR EEN
PROPERE NOORDZEE**
059/23 64 47
Christinastraat 110
Oostende

GRATIS
ZOEKERTJES
IN
HET VISSERIJBLAD

GEZOCHT:
Oude koperen duikers-
helm en duikersmateri-
aal
Deceuninck,
051/ 20 95 14
Na 8 uur

**DELEN
VAN
ABC
MOTOR
TEKOOP
SERIE
TABORALAAN
50
Oostende
059/ 32 54 75**

WAARMEE MOETEN DE VISSERS REKENING HOUDEN

- De aanvoer van schol met een lengte van minder dan 27 cm is verboden;
 - de aanvoer van kabeljauw met een lengte van minder dan 50 cm is verboden vooreen vissersvaartuig volgens de "Officiële lijst der Belgische Vaartuigen" vermeld als uitgerust voor de boomkorvisserij en waarvan het motorvermogen meer dan 300 pk bedraagt. Voor alle andere vissersvaartuigen is de aanvoer van kabeljauw met een lengte van minder dan 45 cm verboden;
 - in het I.C.E.S.-gebied VVIIe mag de vangst uit niet meer dan 10% tong bestaan t.a.v. het totale gewicht van de vangst uit dat gebied;
 - in het I.C.E.S.-gebied VIIId,e mag de vangst uit niet meer dan 50% schol bestaan t.a.v. het totale gewicht van de vangst uit dat gebied;
- Wat de vaartdagen betreft werd de volgende regeling getroffen:
- maximaal 95 voor 1 mei 1989
 - maximaal 185 voor 1 september 1989;
 - maximaal 280 in de loop van 1989.



SPAARKREDIET
De Spaarbank met visie

belastingsservice (aangifte + berekenen)

**VLOTTE
DIENSTVERLENING
(OOK VOOR NIET-
KLANTEN)**

Vb: woonkrediet tot 125%
autofinanciering aan 0,38%

GIRO 2000

(Visa - Eurocard - Eurocheque - Giroplan - S-foon
- Thuisbankieren: 24 uur op 24 uur)

**VERMOGENSBEHEER EN
BELEGGINGSADVIES
OP UW MAAT**

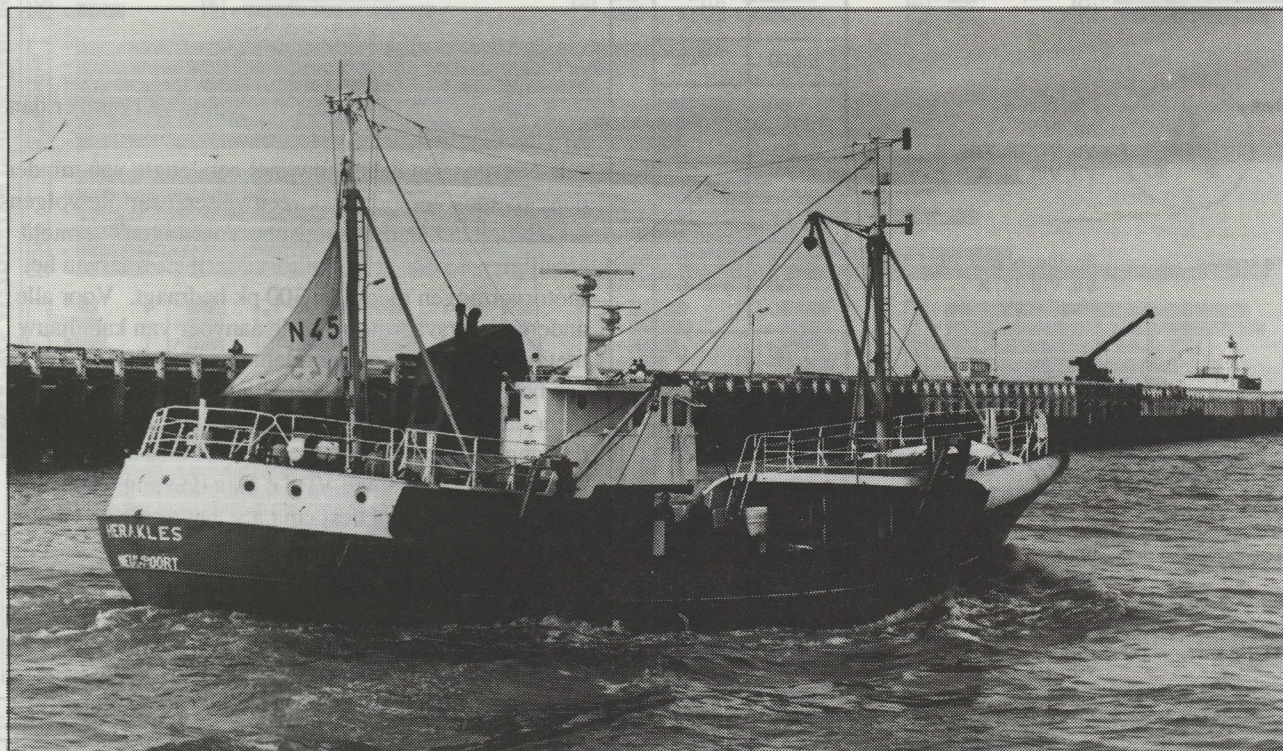
**KANTOOR DIRK LAGA
AARTSHERTOGINNENSTRAAT
45 (nabij het O.-L.-V.-college)
8400 OOSTENDE**

**TEL: 059/70 37 46 (KANTOOR)
059/32 59 08 (NA 20 UUR)**

VAARTUIG VAN DE MAAND

Iedere maand bespreekt HET VISSERIJBLAD één vissersvaartuig van de Belgische vloot. Wie deze reeks bijhoudt heeft na verloop van tijd een totaaloverzicht van de bestaande vaartuigen

N.45 HERAKLES



EEN DOORWINTERDE KABELJAUWVISSER

- * Bouwjaar : 1961
- * Werf : St.-Malo (Fr)
- * Type : stalen zijtreiler
- * Uitrusting: plankenvisserij
- * Tonnage : 148,43 BT
- * Lengte : 31,35 m
- * Motor : Duvant, 540 pk
- * Eigenaars : P. Calcoen -

Boomgaert (Veurne) en G.
Vercoutter - Bogaert
(Nieuwpoort).

De rubriek "Vaartuig van de Maand" is onder druk van de omstandigheden in de laatste nummers afgevoerd. De lezers die ons hieromtrent opmerkingen stuurden kunnen we geruststellen, de reeks maandelijkse steekkaarten blijft behouden.

Na een rondje met de IJslandvaarders komt nu opnieuw een Nieuwpoortenaar in de kijker. Een echte Nieuwpoortenaar is de N.45 Herakles eigenlijk niet. De plankenvisser komt hoofdzakelijk in Oostende aan de afslag en waagt soms een verkoop in de Britse havens Lowestoft of Milford Haven.

Het vaartuig is van Franse komaf. Tot in 1974 maakte het deel uit van de Grevelingse vissersvloot. Op 20 mei '74 kocht het Nieuwpoortse broederpaar Michelen Gabriel Vercoutter het schip. De oorspronkelijke naam werd behouden terwijl gekozen werd

voor een Nieuwpoortse registratienummer. Naar Nieuwpoortse normen is de N.45 een groter vaartuig dat omwille van de omvang van de vangsten en de toegankelijkheid van de IJzerhaven de voorkeur geeft aan Oostende. Na vijf jaar liet Michel Vercoutter zijn mede-eigenaarschap over aan familielid Paul Calcoen nadat hij het jaar voordien reeds de Z.88 naar Nieuwpoort overhevelde.

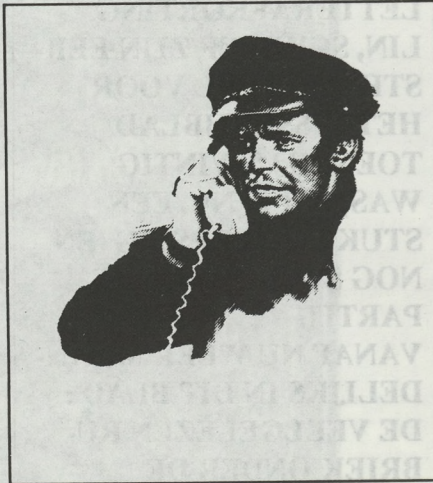
Het vaartuig werd bijgewerkt waar nodig maar onderging in de loop der jaren weinig of geen transformaties. Zelfs de oorspronkelijke motor doet het nog zonder haperen. Vooral tijdens de zomermaanden rekent schipper Paul Calcoen op zijn krachtbron. Dat zijn de produktiefste maanden voor de kabeljauwvissers die het vooral ten noordoosten van Great Yarmouth gaan zoeken. Maar ook hij heeft af te rekenen met de vangstbeperkingen. Vorig jaar kreeg hij het dan ook hard te verduren omdat hij

zoveel kabeljauw terug moest gooien. "Indien er een grotere spreiding was dan zou het niet nodig geweest zijn om op honderd bennen er zeventig terug in het water te kieperen", zegt hij bitter, tijdens het warmdraaien van de scheepsdiesel voor een nieuwe reis naar het Bristolkanaal. Omdat zijn opbrengst sterk afhankelijk is van de kabeljauwvangsten werd tijdelijk voor deze visgrond gekozen. Het wordt een veertiendaagse reis, waarvan hij eerstdaags terugkeert. Calcoen hoopt dat hij dan een betere marktdag treft dan de vrijdag voor zijn vertrek, want pas de maandag veerden de kabeljauwprijzen weer op. Toen de Heracles die dag uitvoer bestond de bemanning uit motorist Gilbert Vercoutter (zoon van de mede-eigenaar), stuurman Willy Verstraete en de matrozen Erik Robin en Alain Beuselinck. (g.w.)

ALLA IS NIE OLLEINE GROOT, MOAR OOK VERSTANDIEG

Je wit het of je wit het nie, moar de mohamidoanen zien veele katolieker dan uuze menschen hier. Is dadde omdan ze kontent zien van onzelieveineire dan ze vuuf wuvers op 't zelfste moement maggen hebben? Ze moe'n 't zeekersten nie doen omdan ze nie maggen drienken van hunder groote cijf, want 'ter ziender hier bie uus die moar eine keir getrowd zien en die ook nie maggen drienken, moar dat is van hunder vrouwe.

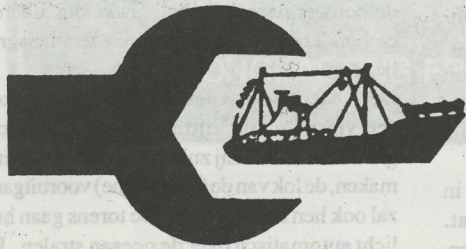
Nu, 't is doarover nie olleine dank het willen hebben. Moar me zaaten in Bangladisj voe visch te kweiken: vuuf en tsjestiieg mielliejoen karpers op ein joar: de menschen lien doar grooten hoenger, voerol dan ze gein visch uut de zee moeten hebben, 'k weeten niet voe wadde. 't Moe visch zien uut de rivieren en niestens anders. Nu vuuf en 'tsjestieg miellioen vischen per joar, dat gein klein bier, moar mit oal die nieuwe meetoodes - bie de menschen zoeken ze moar olsan voer 't ein bitje teegen 't oeden - moar bie de karpers deiden me uus beste voer ze ein bitje veele op te jagen dan ze



veele kiennetjes zoen hebben. En dadde nommeiren ze geforseirde vortzettienge. 'k Weeten nie on die beisjes kontent woaren met de meetoode damme doar gebuukten. Moar op zeekere dag kreigen we 't bezoek van ein stieve hooge kop van 't goevirnement die kurejeus was hoe damme wiender an da getal gerochten en je vroeg waarom

damme die beisjes mosten forseiren voer hunder kristelikke plicht te doen. Bie de menschen is dadde allemalle nie nodig! Den uutleg doarvan is geheil simpel: karpers en andere visschen zien moar ein of ten ogste twei weeken per joar kapaabel voe dat werk te verrichten en 't is doarmee damme wiender hunder ein hantje mosten toesteecken. En 'k zeiden daade ook tegen die mensch, je had het nie met de eiste keir vaste en 'k mosten 't nog ein keir verikspliekeiren. En 't moe zien datten 't begreepen had want je vroeg an waffoor ein kant da Mikka lag en 'k toogden 't hem. En je begost sebiet van ze gebed te doen. 'k Zeiden hem achternoar je zie gelijk zoe gepresseird voe te leezen: 't is pertangs nog d' eure nie of moe je eintwoar speesieaale peenietensje doen voer oal je zoenden? Ba nein, zeiten, 't is 't geine nie da je peist, moar 't is van deeze keir voer Alla speesiejaal te bedanken dan 'k gein visch en zien. En die mensch hebt nog groot gelijk ook!

STIERMAN LEEZE



N.V. SCHEEPSWERVEN

SEGHERS

SLIPWAYKAAI 4, 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 32 13 30

Fax (059) 32 11 77

Privé na 18 h.

Jacques Seghers

(059) 70 74 14

Jean Seghers

(059) 23 49 43

BTW 405.289.358

BBL 384-0084368-62

– SCHEEPSHERSTELLINGEN

– SCHEEPSBOUW

– INDUSTRIËLE WERKEN

– HERSTELLING EN REVISIE
VAN ALLE DIESELMOTOREN

VAN SCHEPEN, VAN MENSEN EN VAN DE ZEE

VUURTOREN (1) Wat bij ons lang reeds in de nevel der tijden verdwenen is staat morgen in Holland te gebeuren: voor de vuurtorenwachters gaat het licht uit! Voor onze eigen wakers van de zee is het licht al lang gedoofd. Alleen die van 't visserijblad staat eenzaam, geworteld in de zee, te midden der golven. Daar pleegt hij zijn maandelijkse klachtenbrief bij het schijnsel van het vuur der onbemande Oostendse toren, maar dat is een produkt dat enkel nog maar onze geest kan verlichten, niet de grauwe Noordzee. Ministers zitten nu achter de vuurtorenwachters aan in het land der koeien. Eén miljoen gulden per jaar kan ze eruit knijpen, minister Smit-Kroes. Onze eigen torens zijn sedert lang geautomatiseerd.

Van de elf lichttorens die de Nederlandse kust verlichten bij nacht en ontij zijn er nog acht bemand en dit duurt nog tot in negentig. De andere zijn enkel bemand bij stormweer. Texel, Terschelling, Vlieland, Schiermonnikoog, namen die een wonderde wereld oproepen. Welke kustvisser kent niet "t vier van Westkapel" dat we zien staan vanop de Vlaamse banken, bij goed licht.

Echte vuurtorens nog, mensen die niet rijk worden, met een verrekijker om de nek, een journaal onder de ogen, de hand aan de radio. Een roeping!

Turende vuurtorenwachters houden een logboek bij van alle meldingen die ze doorgeven. Op de befaamde Brandaris werd het logboek vierduizend keer opengeslagen verleden jaar! Eén miljoen gulden besparen op de rug van deze dichterlijke figuren... Wij hebben er geen meer, op één na, die van 't visserijblad, hij tuurt niet meer, maar... hij dicht.

De ogen en oren van de oceaan, dag en nacht te bereiken voor informatie, service aan de luchtvaart, melden van verdachte rendezvous op de grote vlakte, milieuvervuiling, zeehonden tellen, duinbranders en stropers... Maar, geen pardon, ze moeten maar eens opstappen. Het zijn anachronismen geworden, in onze (schitterend) geautomatiseerde samenleving. Drenkelingen, surfers en plezierboten worden dus weer afhankelijk van

**ONZE MEDEWERKER,
DIE TEKENT ONDER DE
LETTERAFKORTING
LIN, SCHREEF ZIJN EER-
STE VERHAAL VOOR
HET VISSERIJBLAD
TOEN HIJ TWINTIG
WAS, HIJ IS NU EEN
STUK IN DE ZESTIG EN
NOG STEEDS VAN DE
PARTIJ.**

**VANAF NU WEER MAAN-
DELIJKS IN DIT BLAD :
DE VEELGELEZEN RU-
BRIEK ONDER DE
BEKENDE NAAM**

toevallige badgasten die dan weer de moeite moeten doen te telefoneren naar loodswezen, politie, enz. Als je geluk hebt, ben je nog niet verdrongen.

VUURTOREN (2) Het is een duister plan want er moet ook veel geld betaald worden om technisch voor elkaar te brengen wat een mens, een vuurtorenwachter, met eigen ogen doet. Als de staat absoluut het personeelsbestand wil afslanken, zo menen de vrienden van de wachters, zal ze er meer aan hebben als er ambtenaren vanachter hun bureau verdwijnen: papierschijters, die een hele dag nota's schrijven die niemand leest!

Het personeelsblad van de Verkeersdienst in Nederland, Racon, heeft vuur gevat. Vuurtorenwachters, turend door sterke kijkers, zien met eigen ogen welke gevaarlijke manoeuvres bvb chemicaliëntankers uitvoeren om de weg af te snijden. Zij krijgen meteen de aldislamp in hun gezicht, daardoor letten die

gevaarlijke piraten de volgende keer wel beter op.

Vuurtorenwachters zijn mensen van weinig woorden die dag en nacht naar de bittere wind luisteren. Het werk is eentonig op een sombere geïsoleerde plek, meestal breken reusachtige rollers tegen de voet van de toren. Vanop verre afstand ziet de speurende zeevaarder zijn regelmatig flitsend licht, het wiegende schijnsel tegen de nachtelijke hemel. Het tempo, het ritme van het vuur vertellen de zeeman waar hij aankomt, waar hij naartoe vaart.

Tegenwoordig klinkt het, als een nieuwtje, dat zij die van de vuurtoren gebruik maken er maar moeten voor betalen! De geschiedenis herhaalt zich, vroeger moesten de schepen ook betalen telkens zij een lichttoeren voorbijvoeren. Dit was reeds het geval in 1717 in Boston waar de prijs 1 penny per ton bedroeg, voor de volgende toren kon het een "forth-ing" bedragen.

Goede loodsen wisten te vertellen hoeveel brandstof de vuurtorens verbruikten waardoor kapiteins algauw uitrekenden of ze niet teveel betaald hadden.

Het getuigt niet van goede zeemanschap te dicht te naderen bij vuurtorens die over het algemeen op de wal gebouwd zijn of op de rotsen. De eerste vuurtoren die volop op zee gebouwd werd was de "Eddystone" die al in 1698 de schepen waarschuwde bij de nadering van Plymouth. Overigens moeten we, deze in visserijmiddens bekende vuurtoren, leren kennen. Verscheidene jaren deed ze dienst, tot een storm er kort spel mee maakte, de bouwer naar de kabeljauwkelder sleurde en honderd vijftig schepen een zeemansgraf bezorgde.

De Nederlandse vuurtorenwachters maken een vuist, ze zijn vijftig in totaal, hun licht gaat uit in 1990. Zij zullen geen uitzondering maken, de lok van de (technische) vooruitgang zal ook hen overspoelen. De torens gaan hun licht automatisch over de oceaan stralen. En naar we mogen aannemen is dit enkel maar een tussenstap naar hun verdwijning, wellicht worden ze nog boeiende toeristische doelen en musea.

VOOR VEILIGHEID OP ZEE: DE SERVICE S.K.B.

H. BAELSKAAI 6, 8400 OOSTENDE - TEL. (059) 32 28 25



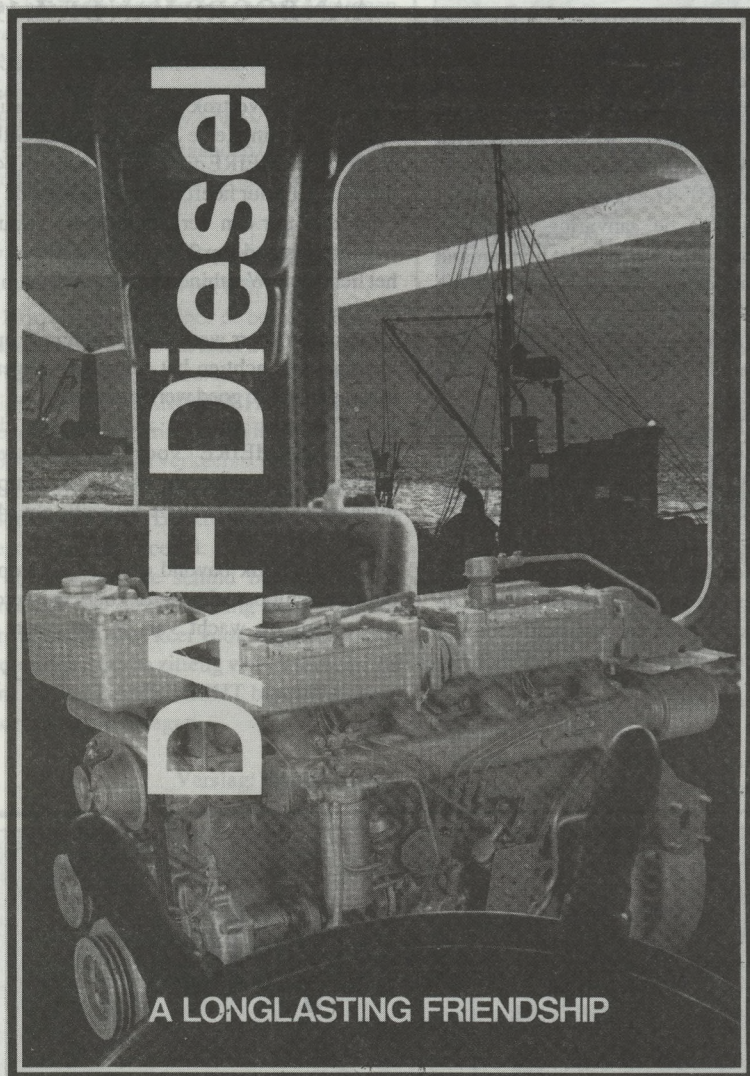
Erkend Service Station voor Reddingvloten

Reddingvloten: R.F.D. - ELLIOT - VIKING - ZODIAC - AUTOFLUG - BOMBARD - AVON - CALLEGARI - SERVAUX - MITSUBISHI - PLAS-TIMO

reddingvesten - reddingboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man o. boord-lichten

noodzenders LOCAT - RADIO BEACON

Welke diesel u ook zoekt, er is altijd een **DAF**



*Scheepsmotoren voor voortstuwing
(continu vermogen: ISO 3046)*

Type	kW	PK	t.p.m.
DF 615 M	71	97	2200
DT 615 M	92	125	2100
DH 825 M	97	132	2100
DK 1160 M	125	170	2000
DKTD 1160 M	155	211	2000
DKT 1160 M	184	250	2000
DKS 1160 M	220	300	2000
DKX 1160 M	221	300	1800
DKX 1160 M	250	340	2000

*Scheepsmotoren voor hulp-
aandrijvingen
(continu vermogen: ISO 3046)*

Type	kW	PK	1500 t.p.m. (50 Hz)
DF 615 MG	53	72	
DT 615 MG	71	97	
DH 825 MG	73	99	
DK 1160 MG	106	144	
DKTD 1160 MG	133	181	
DKT 1160 MG	155	211	
DKS 1160 MG	177	241	
DKX 1160 MG	200	272	
DKZ 1160 MG	218	296	

Type	kW	PK	1800 t.p.m. (60 Hz)
DF 615 MG	63	86	
DT 615 MG	86	117	
DH 825 MG	86	117	
DK 1160 MG	120	163	
DKTD 1160 MG	147	200	
DKT 1160 MG	176	239	
DKS 1160 MG	201	273	
DKX 1160 MG	218	296	
DKZ 1160 MG	240	326	

DAF Diesel, Een langdurige vriendschap.

DAF Trucks N.V. - DAF België

Antwerpsesteenweg 126 - B-2630 Aartselaar

Tel.: (03) 870.02.11

Tlx: 31647

DE AANVARING TUSSEN DE Z. 98 EN HET LIBERIAANSE MOTORSHIP IBF TRADER

De Z.98 onder het bevel van schipper Johny Moens vertrok op 10 september uit Den Helder met eindbestemming Zeebrugge. Er gebeurde op 11 september ll. om 01.30 uur een aanvaring terwijl matroos-motorist William VANDIERENDONCK de wacht had. De wachtsman heeft de IBF Trader slechts opgemerkt toen deze tot op 75 meter genaderd en uitwijken onmogelijk geworden was.

De Z.98 liep schade op boven de waterlijn maar kon zonder verdere averij doorvaren.

De aanvaring deed zich voor juist op de zuidelijke grens van het verkeersscheidingsstelsel Eurogeul. De Z.98 stuurde een koers van 200 tot 210°, terwijl de Trader een koers van 75° in de NE-lane liep. Er was een goede zichtbaarheid.

Bijgevolg had VANDIERENDONCK de trader over stuurboord moeten zien aankomen en (volgens voorschrift 15 van IAR moeten uitwijken. Het bedoelde voorschrift bepaalt dat wanneer koersen van werktuigelijk voortbewogen vaartuigen elkaar kruisen,

zodanig dat zulks gevaar voor aanvaring medebrengt, het vaartuig dat de andere aan stuurboordzijde van zich heeft dient uit te wijken en, wanneer de omstandigheden het toelaten, te vermijden voor het andere over te lopen.

Dat volgens VANDIERENDONCK de echo's van de andere schepen wel, en deze van de Trader niet, goed doorkwamen is onwaarschijnlijk. Dat hij evenmin de lichtstralen van de Trader heeft gezien bewijst dat hij geen goede uitkijk heeft gehouden

De kpt. van de IBF-Trader verklaarde dat het vissersvaartuig na de aanvaring langs zijn bakboordzijde voorbijvoer en dat hij niemand in de stuurhut gezien heeft.(?) Aldus beging VANDIERENDONCK ook een overtreding op de voorschriften 5 en 6 die bepalen dat elk vaartuig ten allen tijde een goede uitkijk oet behouden en een veilige vaart verzekeren.

VANDIERENDONCK werd door de raad op 15 februari 89 bestraft met een schorsing van drie dagen. Ook schipper MOENS gaat niet vrijuit. Hij kreeg dezelfde straf wegens een tekortkoming aan zijn rechten als schipper. Op een ogenblik dat het vissersvaartuig één van de drukste routes van de Noordzee kruist werd de wacht verzekerd door een assistent-motorist met enkel een certificaat van bekendheid,

terwijl er twee personen aan boord waren met een schippersbrevet.

OVERTREDING DOOR VANOVERMEIRE AAN BOORD VAN DE Z. 19 SONJA

Op 6 juni '87 vertrok de Z.19 uit Zeebrugge met bestemming Ierse Zee. Stuurman Gilbert VANOVERMEIRE die de wacht had van 14.20 uur tot 17.10 uur heeft tijdens een periode van bijna drie uur een verkeerde koers gestuurd over een afstand van 27 mijl, nl van dwars van het lichtschip Westhinder tot aan de Ruytingen N-boei.

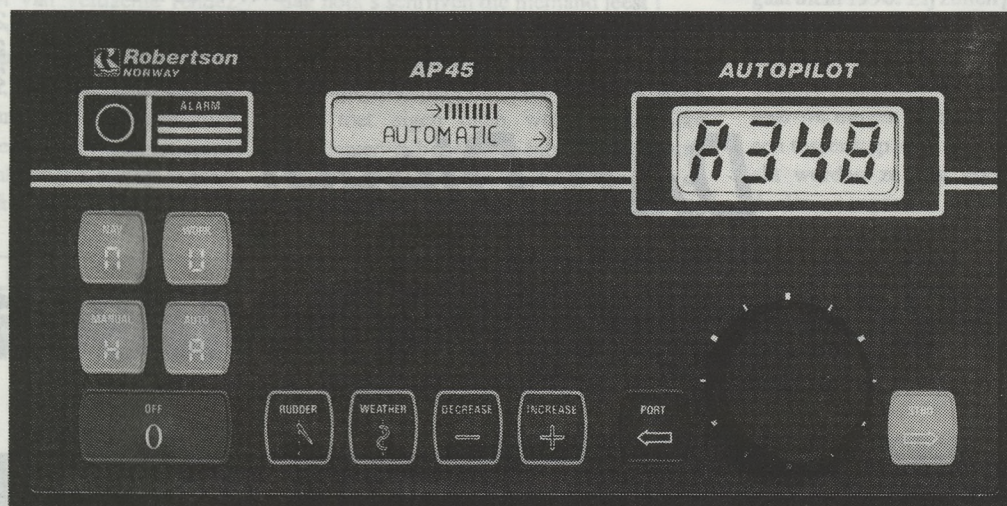
De te sturen koers werd door de schipper op de kaart aangebracht en het schip was uitgerust met radar en een goed werkende decca.

Een fragment van de zeekaart, die door VANOVERMEIRE voor akkoord werd getekend, vermeldt de door de schipper uitgezette koersen evenals de positie om 14.20 uur.

Op dat ogenblik bavond de Z.19 zich op de door de schipper uitgezette koers en werd er pas tijdens de wacht van de stuurman een

>>

Robertson AP45 Autopilot



N.V. INES:

- ZEEBRUGGE, Wandelaarstraat 1 - Tel. (050) 54 47 55
- OOSTENDE, H. Baelskaai 17 - Tel. (059) 32 34 01

verkeerde koers gestuurd.

Bij haar beschouwingen verklaart de Raad dat VANOVERMEIRE, houder van een brevet van schipper kust, met opzet een verkeerde koers heeft gestuurd en bovendien nog tegen de verkeersstroom inliep. Hij heeft, nog volgens de Raad, ook nagelaten de schipper daarvan op de hoogte te brengen.

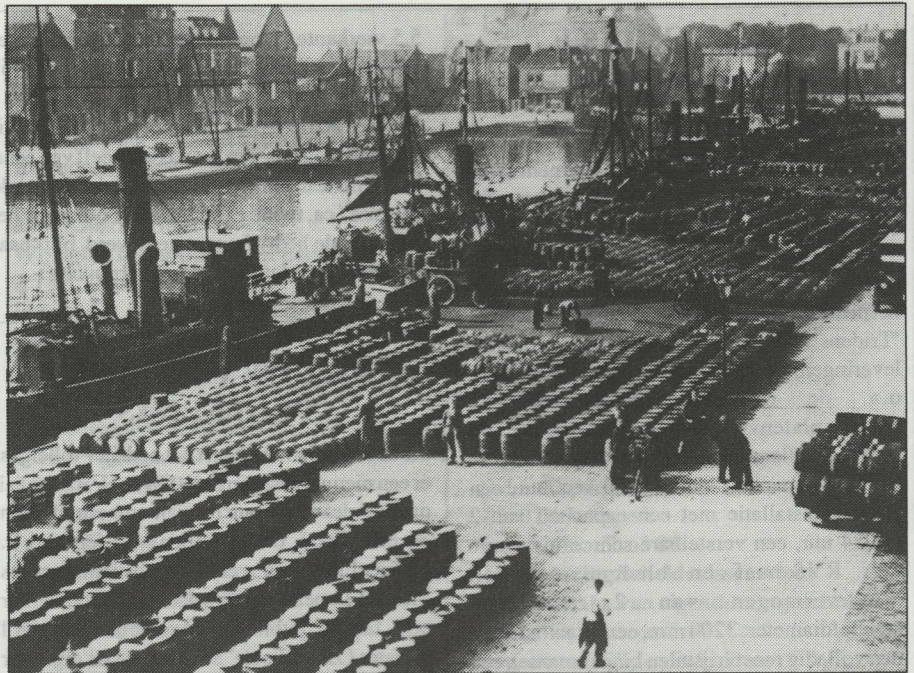
De Raad veroordeelde VANOVERMEIRE tot een schorsing van zes maanden (15.02.89). De Rijkskommissaris had in zijn vordering een jaar schorsing gevraagd.

VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL EN DE N.719 ATLANTIC

Op 10 maart '88 werd door de bevoegde Britse overheid vastgesteld dat tussen 15.15 en 16.10 uur GMT de N.719 varende onder bevel van schipper Roland LAMBRECHT, een inbreuk pleegde op voorschrift 10 van het IAR door in de SW-lane van het verkeersscheidingsstelsel tegen de algemene richting van de verkeersstroom in te varen. De Atlantic werd door een vliegtuig geïdentificeerd.

De Raad achtte de schuld bewezen en de betrokkene gaf de overtreding toe, bovendien werd hij reeds twee keer voor dergelijke feiten veroordeeld. Op de zitting van 15 februari '89 werd Roland LAMBRECHT bestraft met een schorsing van vijf dagen.

Verslag: Robert Coelus



Gezicht op de haven van Vlaardingen: daar liggen de oude stoomloggers met een lengte van meer dan 30 meter.

De haring, waarop gevestigd werd met de "vleet" (haringnetten) was toen nog zeergewaardeerd. In de loop van de middag werd de vleet uitgezet om 's nachts weer ingehaald te worden. Men sprak over: "de vleet schieten."

Dat dit een zwaar karwij was is begrijpelijk wanneer men weet dat de vleet bestond uit

meer dan 100 netten, elk met een lengte van ongeveer 31,50 meter en een hoogte van ongeveer 13 meter. De vleet werd d.m.v. vlotters drijvend gehouden.

De haring werd aan boord geakaat, gezouten en in houten vaatjes met een inhoud van zo'n 750 stuks haring ingelegd.

In ons spraakgebruik kent men nog de uitdrukking: "Bij de vleet", wat betekent: in grote hoeveelheid, in massa.

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

**nv. NORTH
SEA
BUNKERS
belgium**

„NV NORTH SEA BUNKERS”

**BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!**

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

BELANGRIJKE OPDRACHT VOOR VAN VOORDEN

Van Voorden en Promac, twee ondernemingen die tot de Van Voorden Groep in Zaltbommel (N) behoren en geen onbekende zijn in de Vlaamse visserij hebben een belangrijke opdracht in de wacht gesleept bij de bouw van het nieuwe Nederlandse onderzoeksvaarttuig 'Tridens'. Het bedrijf staat in voor volgende leveringen: de koel- en vriesinstallaties voor o.a. de invriestunnel en de 12 stationsplatenvriezer, de inderzoek- en proviandcellen, een Promac RSW-installatie met een capaciteit van 30 000 kcal/tuur, een scherfijnsinstallatie met een capaciteit van 2 ton/24 uur, een verstelbare schroefinstallatie met RVS-naaf en bladen voor een motorvermogen van 2x1600 kW, schroefdiameter: 3200 mm, een straalbuis met een volledig roestvrijstalen binnenmantel, een boegschroef- en hekschroefinstallatie, een elektronisch afstandsbedieningssysteem, een bedieningssysteem met drie brugbedieningspanelen, waarbij de bediening van zowel de verstelbare schroef, de hekschroef, de boegschroef en de stuurmachine in één handle mogelijk gemaakt wordt, een stabileroer met een roerbladoppervlakte van

5,5 vierkante meter en een stuurmachine met een roermoment van 7 000 kgm bij 2x45° roerhoek.

Dat het Nederlandse Ministerie van Visserij zijn goedkeuring aan het pakket heeft verleend heeft mede te maken met het feit dat de "oude Tridens" ca. twintig jaar geleden, ook door het betreffende bedrijf uitgevoerd werd, blijkbaar tot grote tevredenheid van de gebruikers.

NIEUWE VESTIGING PROBELGAS

Sinds begin Januari heeft het bedrijf Probelgas er een nieuwe vestiging bij. Op de H. Baelskaai opende deze leverancier van smeermiddelen e.a. een filiaal, dat op vrijdag 10 februari ll. officieel geopend werd. De initiatiefnemers Manuel Lepeau en Dirk Pauwels mochten er een talrijk publiek verwelkomen, terwijl uitbater Oscar 'Toaje' Savels (tevens eigenaar van de O.87) zijn eerste publieke optreden in zijn nieuwe functie maakte. Er werd een receptie gegeven, opgeluisterd door de muziekkapel 'Het Loze Vissertje' uit Heist.

Aan Manuel Lepez vroegen we één en ander over het bedrijf: "We zijn actief in de visserij sinds oktober 1987 en sindsdien hebben we ons sterk ontwikkeld. We hebben daarbij



natuurlijk meege profiteerd van de publiciteit van en rond Kuwait, maar ook ons grote aanbod van producten, de eigen motivatie en het opbouwen van een eerlijke relatie met de visserij is doorslaggevend geweest."

Herinneren we er nog aan dat Probelgas naast de smeermiddelen ook nog brandstoffen verkoopt, industriële gassen, verven en werkkledij.

Scheepsdiesel



RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK

H. Baelskaai 8, 8400 OOSTENDE - Tel. (059) 32 28 75 - Privé (050) 51 48 79 - FAX 32 56 59

- | | |
|-----------------------|------------------------------------------------------------|
| - LEIDINGWERK | - SCHROEFASSEN |
| - SLIPWAYWERKEN | - ROERAS- EN BUSSEN, VISLIJEREN, POMPEN EN KEERKOPPELINGEN |
| - LAS- EN BRANDWERK | - PLAATSEN EN HERSTELLEN VAN ALLE DIESELMOTOREN |
| - OPSPUITEN VAN ASSEN | |

**DE KRACHT VAN ONS BEDRIJF ZIT IN DE MENSEN,
EN DAT IS NIET TE IMITEREN!!!**

Maand januari '89

Verandering huisnummer:

Z.105 "Atlas"
Eigendom BVBA Atlas
Genuastraat 3
8380 Zeebrugge

Verandering eigendom:

N.782 "Nancy"
Eigendom:
Freddy Guilleman
Langestraat 35
8450 Nieuwpoort:

Adresverandering:

Z.141 "Sea Crosser"
Eigendom:

BVBA 'tZwin
Noordstraat 117
8440 Middelkerke

Wijziging benaming onderneming:

Z.284 "Vicky"

Eigendom:

NV Rederij Fox
Laurierstraat 20
8390 Knokke-Heist

**Inbouw nieuwe motor,
verandering tonnenmaat en**

lengte:

Z.576 "Ostara"
L.O.A. 33,21 m - Gt. 182,00
Nt. 54,00 - Motor Stork - kw 441 - 600 pk
- bouwjaar 88
Eigendom R. Beernaert
Elisabethlaan 225
8390 Knokke-Heist

Wijziging benaming onderneming:

Z.189 "Shamrock"
Eigendom:
BVBA Rederij Van Pree
Zeemansstraat 5
8380 Zeebrugge

Verandering thuishaven+eigendom+ naam:

O.114 "Normauwil" wordt
Z.114 "Zeeengel"
Eigendom: '
BVBA Femina

Kursaalstraat 1
8390 Knokke-Heist

Nieuw vaartuig:

O.349 "Lady"
Roepnaam: OPNK
L.O.A. 16,55m - Gt. 68,00
Bouwjaar 89
Eigendom BVBA Deltafish

Ettelgemstraat 115

8230 Oudenburg

Wijziging tonnenmaat+ lengte:

Z.55 "Goede Hoop"
L.O.A. 23,99 m - Gt. 60,00 - Nt. 18,00
Eigendom H. Deman
Roompoot 4
8390 Knokke-Heist

Wijziging benaming onderneming:

Z.506 "Noordpool"
Eigendom: BVBA Rederij Verhenne en C°
Oude Bruggestraat 92
8050 Wingene

Verandering tonnenmaat

Z.526 "Flamingo II"
Eigendom BVBA De Flamingo
Adm. Keyesplein 10
8380 Zeebrugge
Bt. 152, 39 - Nt 63 89

Verandering Scheldevisserstvoet

Verandering van eigendom + geschraapt:

K.13 "Vijf Gebreeders"
Eigendom Willy en Peter Praet
Merodestraat 125
2790 Beveren

(Mededeling: Ministerie Verkeerswezen)

C.V. HOSTYN SAELENS coöperatieve vennootschap

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

VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:

Fortstraat 27, OOSTENDE
Bruggelaan 12, BREDENE

(059) 32 31 80

WETENSCHAP

**CONGRES OVER
GESCHIEDENIS VAN
ZEEVAARTEN**

MARINWETENSCHAPPEN

Van 28 tot 30 april organiseert het "Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek" het 11 de Beneluxcongres voor de geschiedenis der wetenschappen. Het gebeuren grijpt plaats in het Provinciaal Hof op de Markt te Brugge en er wordt van vrijdagavond tot zondagmiddag geluisterd naar referaten over de "invloed die het denken in de Lage Landen na 1880 heeft ondergaan van het zeewetenschappelijk onderzoek.

Inschrijven kan via het sekretariaat van het congres: Instituut voor het Zeewetenschappelijk onderzoek, P. Elisabethlaan 69 te 8400 Bredene. Daar kunt u ook alle inlichtingen krijgen.

ANTWERPEN

**TWEEDE
GROOTSTE HAVEN**

In Antwerpen zullen ze kontent zijn, want met een rekordomzet heeft de Antwerpse haven Marseille van de tweede plaats op de lijst van de grootste Europese havens weggedrukt. De zuidfranse haven haalde vorig jaar een zeegoederenomzet van 95,69 miljoen ton hetgeen bijna vijf procent beter was dan het jaar voordien. Antwerpen deed het met 96,96 miljoen ton iets beter, waardoor het op de tweede plaats na het ongenaakbare Rotterdam belandt.

De plaats van Antwerpen op de wereldranglijst is moeilijk te bepalen bij gebrek aan voldoende gegevens. Aangenomen wordt dat de Scheldestad tussen de vijfde en de tiende gerangschikt moet worden.

NEDERLAND

**TWEEDEHANDSBEURS
VISSERSVAARTUIGEN
IN IJMUIDEN**

In het raam van de internationale vakbeurs voor de visserij en de visverwerkende nijverheid van 4 tot 6 mei in IJmuiden wordt voor het eerst ook een tweedehandsbeurs voor vissersvaartuigen georganiseerd. Tijdens 'Visserij '89 IJmuiden' in de hallen van de plaatselijke visafslag zullen te koop gestelde vaartuigen afmeren in de vissershaven. Eigenaars en scheepsmakelaars zullen er een reeks schepen te koop aanbieden. Ook reders die hun bedrijf willen overlaten krijgen daartoe op de beurs de kans. Voor meer nieuws over IJmuiden: zie de rubriek 'Internationaal', elders in dit blad.



foto's Guy Van den Bosch



ALS DE ZEE BLIJFT ROEPEN

JEAN BILLIAERT: zijn vissers dan misschien geen zeelui?

Visser wordt men geboren, hoor je vaak. Een vak dus, dat van vader op zoon overgaat. Dat is alvast de enge en letterlijke interpretatie van het gezegde. Jean Billiaert werd, echter tegen alle familietradities in, ook als visser geboren. Het vaderlijke 'njet' noch de oorlogsomstandigheden konden zijn drang naar de zee en naar het varen nekken. Misschien is het dan ook geen toeval dat zijn naam dezelfde initialen draagt als die van de stichter van de Pêcheries à Vapeur, John Bouwens. De familie Billiaert was immers generaties lang bedrijvig binnen de grote Oostendse rederij.

"In feite ben ik geboren in de Pêcherie à Vapeur. Mijn grootvader Alfons was zeilenmaker van beroep, hij had ook een café aan het derde dok, daar waar er veel scheepswerven waren en hij werkte veel in opdracht van de P.V. Mijn vader werkte ook voor die rederij en hij was zowel magazijnier, concierge als chauffeur en hij woonde, in het jaar '26 toen ik geboren werd in de Stockholmstraat, waarin het pakhuis van de P.V. gelegen was."

Ondanks de nauwe familiale banden met de visserij mocht Jean van zijn vader geen visser worden.

In 1936 verhuist de familie, samen met de firma, naar de huidige Hendrik Baelskaai en loopt Jean school in het Onze Lieve Vrouwecollege in Oostende. De oorlog brengt heel de familie in het Franse La Rochelle en bij hun terugkeer zien ze dat hun woning er niet meer staat, een bombardement heeft hun huis volledig verwoest. Ze vinden een tijdelijk onderkomen in Gistel, Jean gaat er bij de boeren werken en enige tijd later vinden we hem terug als leerjongen in een coiffeursalon.

ZWOATELOARS

En al vond zijn vader die vissers toch maar een bende "zwoateloars", toch bleef Jean zijn droom koesteren. Hij wilde varen en hij zou varen. Hij moest er wel lang voor wachten en het werd eigenlijk wel een late roeping, want hij was tweeëntwintig jaar geworden en had er zijn legerdienst al opzitten Toen hij het gebiedend aan zijn ouders meedeelde: "Ik ga naar zee!". Hij monsterde meteen aan op de O.87 'Gaby' van de P.V., een middenslagtreiler, die viste in het Kanaal en in de Ierse Zee. Zijn werkmilieu lag alvast in een lange familietraditie: de derde generatie Billiaerts startte zijn stiel bij de Pêcheries.

"Op de O.87 ben ik begonnen als hulpmotorist,

want ik was kleurenblind en mocht dus niet aan dek werken. Ik had wel geen technische opleiding, maar bij de boeren had ik toch veel aan traktors gewerkt en motoren waren mij dus niet vreemd."

Na de lock out van april tot augustus '48 komt Jean op de O.49 'Marconi' terecht en voor het eerst voer hij uit naar IJsland. Na een aantal reizen met de O.86 'Edison' volgt hij aan de Oostendse Stedelijke Visserijschool, in de



Billiaert: geen moment spijt!

schippersstraat een paar maand avondlessen en haalt er het brevet voor motoren (500 pk): "Eén van de mensen die me toen veel hebben geleerd was Emile Picket", zegt Jean.

In dezelfde periode maakt hij ook twee reizen met de O.241 van Lambrecht, maar dan stapt hij al vlug weer op naar de P.V. en vaart er achtereenvolgens op de O.92 'Graaf van Vlaanderen', de O.83 'Prince de Liège' en de O.90 'Princes Paola' (1 500 pk), het laatste vaartuig van de P.V.

"Ondertussen had ik mijn brevet gehaald van 'werktuigkundige Diepzeevervisserij, alle vermogen' en was ik eerste machinist geworden."

Jean Billiaert heeft méér dan zijn portie stormweer te verwerken gekregen maar nooit heeft de zee ham ziek gemaakt, hooguit een paar keer bang. Nooit vergeet hij die reis waarbij Pierre Hubrechtsen het leven verloor: "We waren juist op de IJslandse visserijgronden aangekomen. Pierre en 'Slekke' (Rau) zouden het bazaarzeil buitenzetten. Door het slingeren

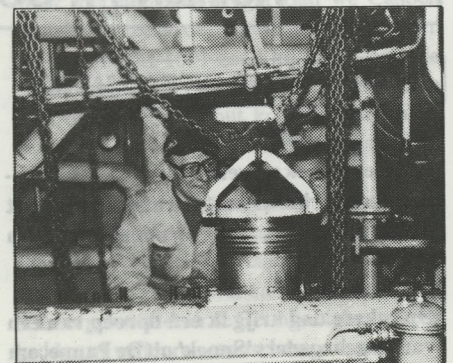
van het schip krijgt Pierre de boom tegen zich, valt met zijn rug op de verschansing en dan in het ijskoude -het was zes december- water. We hebben hem nog lang gezocht, maar Pierre is helaas gebleven."

LANDBOUW OPZEE

Billiaert heeft er twaalf jaar zeevisserij opzitten als de familiale achterban, omwille van een geregelder huiselijk leven voorzichtig aanstuurt op een job bij het Zeewezen. "Terecht," oppert Jean nu, want na een IJslandreis van drie weken waren wij amper drie dagen thuis en als we, tussen twee reizen in gingen mijnen in Abberdeen of Grinby en dus zes weken wegbleven kregen wij vier dagen aan de wal."

In 1961 slaagt Jean in zijn examen voor de 'Dienst' en na acht maand Scheldevaart op een boeienlegger van het loodswezen, komt hij in Oostende op de 'Reine Astrid' terecht en werkt hij dus verder op de pakketboten het vorstenhuis af. In die periode ervaart hij ook dat de visser door sommige staatsdiensten niet voor vol aangezien wordt. "Toen ik mijn mondeling examen voor '2de klasse' in de koopvaardij wilde afleggen werd ik in Antwerpen door de voorzitter van de examencommissie geweigerd omdat ik zogezegd geen vaardagen genoeg had. Ik, die twaalf jaar lang onze Noordzee bevaren had. Het was om achterover te vallen. Temeer dat ik al geslaagd was voor mijn schriftelijk examen. Maar niets mocht baten, de visserij viel nu eenmaal onder het Ministerie van Landbouw en het Zeewezen viel onder dat van Verkeer. "Volgens u heb ik dustwaalfjaar achter een ploeg aangelopen." heb ik die voorzitter toen nog geantwoord en ik ben het afgestapt. Een visser werd dus gelijkgesteld met een boer, gelukkig zijn de wetten terzake, nu veranderd."

VOLWAARDIG ZEEMAN



"12 jaar achter een ploeg aangelopen?"

Tot aan zijn pensioen, in '86, is Jean als werktuigkundige 1ste Klas blijven varen op de maalboten: "Varen dat zit in je bloed en het heeft me geen moment gespeten dat ik voor de zee gekozen heb." Het zit hem blijkbaar nog altijd hoog dat de visser niet als een volwaardig zeeman aangezien wordt: "Maar vissers zijn soms betere zeelui dan de mensen van de koopvaardij. In mijn tijd voeren wij naar IJsland enkel met een kompas, een dieptemeter en een richtingzoeker en ook in de machinekamer moest je je plan trekken, met welke pech je ook maar af te rekenen kreeg. Helaas wordt de visser, ook vandaag nog, teveel als een 'zwoateloare bestempeld. Niets is minder waar. Ze kennen hun stiel en ze kennen de zee en ze mogen dan al ruw overkomen, ze hebben een hart van goud en ze zullen elkaar niet in de steek laten. Ik heb dat ondervonden bij het Zeewezen, je kon de oudvissers er zo uithalen, zij bleven solidair en hulpvaardig, ook in moeilijke omstandigheden. Dat kan van de anderen niet gezegd worden, daar liet men elkaar, omwille van één of andere bevordering, stikken."

"De vissers zijn een tof volk, maar worden te weinig gewaardeerd. Misschien heb ik dat beter dan anderen kunnen ervaren, omdat ikzelf niet uit een vissersfamilie kom en toch twaalf jaar op IJsland mogen varen heb."

Marc Loy

BILLIAERT, GEBOREN IN DE PECHERIES A VAPEUR

Driekwart eeuw lang was de rederij van John Bauwens een begrip voor de Vlaamse visserij. Gestart met de O.81 "Marie Louise" en de O.86 "Isa" ondernam de rederij een poging om de kabeljauwvisserij te zoute weer op gang te trekken. Het dynamisme van John Bauwens was welbekend. Zo liet hij, in 1907 al een eerste frigo installeren aan boord van de O. 87 en zes jaar later plaatste hij de eerste radio-apparatuur aan boord van een vissersvaartuig. Datzelfde jaar ook vertrok de O.130 "Jaqueline" voor proefvisserij naar Belgisch Kongo.

Na de eerste wereldoorlog werd de PV-vloot stelselmatig uitgebouwd, zodat de rederij in de dertiger jaren één der modernste (16 vaartuigen!) van Europa was.

Zoals iedereen, lijdt de PV zware verliezen tijdens de tweede wereldoorlog maar in de late jaren veertig wordt er weer gebouwd. De Noordzeevervisserij wordt opgegeven en de rederij legt zich toe op het diepzeevissen.

De O.81 "John" was het laatste vaartuig dat John Bauwens zelf nog te water zag lopen, hij overleed op 87-jarige leeftijd.

Vanaf de jaren zestig bleek de rederij over haar hoogtepunt heen. Oudere vaartuigen



Jean Billiaert: 3de generatie in de rederij P.V. (G.W.)

werden verkocht en door de vangstbeperkende maatregelen in de IJslandse wateren stierf de rederij in 1977 een stille dood. Dat jaar werden haar twee laatste vaartuigen (O.82 "Mariner" en O.83 "Surveyer" verkocht.

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

zwatelen: "e me goan nog e ki no me tante in De Panne (Soepe imiteert met een nasale stem, de benevelde Snoek.)

Hij doet me stoppen voor een sjiek café en roept daar tegen de patron, die Snoek blijkbaar niet kent: "Waar is me tante?". De man bekijkt ons van kop tot teen en is verbauwereerd over de verschijning van Snoek in zijn vissersplunje. Snoek wordt nu kwaad en begint tegen de man te roepen: "Ja mo, 'k moetn da ier nie weten wè. Je moe gie ier buten. 'k Wil ik me tante zien". Het duurde echt wel een hele tijd vooraleer het Snoek duidelijk werd dat zijn tante niet

TUSSEN SOEPE EN PATTATEN

MIJN TANTE

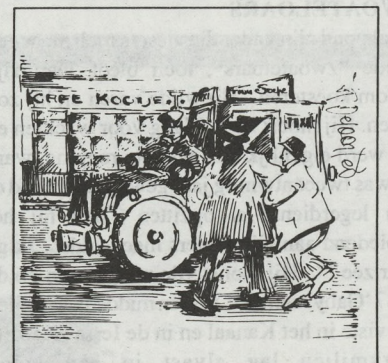
In deze rubriek serveren wij u uit-het-leven-gegrepen verhalen van taxichauffeur Robert Soepe Rousselle. Verhalen met een visreukje.

Op zekere dag krijg ik een oproep van één van de gebroeders 'Snoek' uit De Panne, om hem bij zijn vaartuig op te halen. Met een baard van veertien dagen en in zijn

visserskleren en verre van nuchter zegt hij me: "Soepe, we goan nu èstno me zuster die in Braydunes weunt."

Wij dus op weg. Vlak voor de grens, in Adinkerke koopt hij een kanjer van een plant, die amper in mijn wagen kan. Bij de douane geraak ik met mijn, luid lallende en achter veel groen verscholen, klant met moeite de grens over.

Bij zijn zuster worden er nog een aantal pinten achterover geslagen en we togen terug naar België, maar we zijn pas over de grens of ik hoor hem achter mijn rug



daar, maar wel in het café naast de deur woonde

KAPER MICHIEL CANOEN

VAN ALLE MARKTEN THUIS

In de reeks Oostendse kapers is het de beurt aan Michiel Canoen. Omdat de auteur van deze reeks blijkbaar méér en méér gegevens over deze mannen verzamelt wordt deze bijdrage in twee delen opgesplitst. Deze maand behandelen we de periode 1654-1693, in Het Visserijblad van april wordt de periode 1703-1713 beschreven.

VAN ALLE MARKTEN THUIS

Michiel Canoen is het type van de kaper die op bepaalde perioden als kaper fungeert, maar klaarblijkelijk volop in de koopvaardij zit, "bi appetite" zouden de oude Vlamingen gezegd hebben.

Hij is geboren te Oostende in 1654. Zijn vader was Philippe Canoen. Uit zijn kaperspalmares zal blijken dat hij zonder twijfel een volleeerde zeeman was, die in de kaapvaart zoals in de koopvaardij zijn mannetje kon staan.

Wellicht probeerde hij eerst met kustvaart, visserij of transport, want hij werd voor het eerst gesignaleerd als drager van een kaap-patente van 20 november 1677 voor een kleine boot, een "schutte", een schuit, van 6 vat ofte ton.. Daarmee kan men moeilijk te kaap gaan varen, vooral dat het scheepje niet bewapend is. De patente zal wel bedoeld zijn om bij gelegenheid toch maar een slagje te slaan! Het bootje heette de "St Pietermelle. We vonden geen enkele vermelding voor deze "schutte", zodat onze veronderstelling wel juist zal zijn.

OORLOG

Vanaf 1690 wordt het ernstig. We zitten volop in de oorlog met Frankrijk (1688-1697). en Canoen zal de nodige scheepservaring hebben opgedaan, want hij verkreeg op 4 juli 1690 reeds het bevel over een klein fregat van 40 vat of ton, "de Vergulde Draeck", bewapend met zes stukken geschut.

Bij zijn reders vinden we ervaren en gekende mannen, zoals Cornelis Boubereel, James Hamilton en Jan Van Gindertaelen, niet de eersten de besten, die hun keuze met zorg zullen gedaan hebben.

Reeds op 5 juli 1690 vaart Canoen uit Oostende met zijn "fregatte" en op 5 juli 's avonds ligt hij reeds voor Le Havre. Het wordt een heen en weer kruisen tussen de Franse wal en de Engelse Zuidkust, vnl. Dover en de Singels (The Shingles, ten zuiden van Folkestone).

Het verkeer in het kanaal is zeer groot. Bij het bezoeken in de Singels van de daar liggende Engelse oorlogsschepen, op 11 juli, vernam Canoen dat er een Franse oorlogsvloot van 130 zeilen was opgemerkt en 's anderendaags zag hij zelf meer dan zestig vijandelijke zeilen.

Het verkeer van Franse oorlogsbodems is zo intens dat Canoen het opgeeft het Knaal door

te varen, omdat de Fransen de ganse "caneel" vullen.

Dat belet hem niet op twaalf juli een Franse buysse", geladen met wijn en brandewijn te veroveren uit een groep van vier schepen. Het schip was op weg naar Duinkerke vanuit Nantes. Canoen neemt de schipper van de prijs aan boord en zet zijn luitenant en een kwartiermeester in de veroverde prijs, om die naar Dover te voeren. Volgens de verslagen droeg het schip de naam van "den Globele" (le globe), in goed Vlaams vertaald als "Cloot".

Canoen kreeg er blijkbaar zin in, want hij haalde voor de tweede maal een buis uit de groep van vier. Het schip was geladen met wijn en brandewijn en was op weg van Nantes naar Kales. In deze buis zet Canoen zijn schipper en kwartiermeester, eveneens met doel Dover, voor de veiligheid, want de Franse vloot was niet veraf.

Er werd geankerd voor Dover. De Oostendse kaper Martinus Bitou zag op 13 juli, rond vijf uur 's morgens, Canoen binnenlopen in Dover met zijn twee prijzen. Die zullen er een tijdje blijven liggen, want op 31 juli vaart kapitein François De Smet naar Dover om te zien of Canoen daar nog was. De prijzen waren er nog, maar Canoen niet en de bemanning is er zelf over verwonderd dat hun baas ze niet komt halen. Ze zullen echter op 2 augustus met Canoen binnen Oostende varen en een mooie winst hebben gemaakt bij de veiling, nl. netto 10 865 en 11 715 gulden.

...SOUCKENDE WAT DAT GODT ONS BLIEFDE TE VERLEENEN...

We horen opnieuw van Canoen, wanneer hij met hetzelfde fregat, "de Vergulde Draeck", uitvaart voor een tweede reis op 5 september 1690. Het begon niet bijster goed, want hij moest blijven liggen op de ree tot zes december 's morgens, omdat een deel van zijn volk was achtergebleven en hij moest wachten op de loodsboot die enkele laatkomers aanbracht, hoewel er toch nog ontbreken: "behoudende noch al de selve niet". Dit was een der ziekten van de kaapvaart: het achterblijven of deserteren zodra de mannen land zien of hun "geld op de hand" beet hadden.

In zee ontmoette Canoen dadelijk Filips van Maestricht de Jonge en zijn collega Nicolaas Vercurysse en, schrijft het boordjournaal, "passeerden hen soo souckende wat dat Godt ons bliefde te verleenen"...

Helaas, God laat kapitein Canoen in de steek, want reeds 's anderendaags moet het schip terug naar de ree van Oostende, om er Canoen af te zetten met de loodsboot, wegens een zware ziekte en met de toelating van de reders. Bovendien, met de plaatsvervanger gedurende

de reis die volgt, werd het schip herhaaldelijk lek, eerst op tien september, wanneer ze naar Dover gaan banken: "ons schip was soo leck dat de pompe niet en mochte stille zitten"...

En vervolgens op dertig september was het weer zo ver! Er gebeurde niets vermeldenwaardigs en op acht oktober noteert de boordschrijver, "sijn Godt lof binnen oostende ghearriveert" met hun leuke fregat.

Over de ziekte van Canoen vernamen we niets, maar hij moet dan toch tamelijk vlug genezen zijn geweest, want reeds een paar maanden later, op zes december, was hij weer in de vaart.

Op twaalf december maakte hij "compagnie" met kapitein Thomas Becu en Jan Most voor acht dagen, met de intentie op de Franse vloot te gaan kruisen.

Op veertien december sloot een Zeeuw bij hen aan en varen ze tussen Dieppe en Fécamp.

Er viel niets te nemen, ze kenden daarenboven vliegende storm begin Januari, maar ze konden wel een schip van 80 vat veroveren op 13 januari, doch dit werd helaas hernomen door een Frans fregat van Le Havre.

Op veertien januari werd wel geschoten met kanon en geweer (fusiekerie) op een Franse snauw, doch ook tevergeefs.

RUMOER AAN BOORD

Het is te begrijpen dat wegens zo'n trieste reis het volk geen uur langer wil kruisen en men op vijftien januari uit de Singels vertrekt om op zeventien januari te Oostende aan te komen. Door de kapitein werd, te dier gelegenheid, genoteerd dat er een "remortte" (revolte?) was ontstaan an het schip en het volk geen gehoor had gegeven aan de kapitein die vroeg om nog te blijven liggen, "en sij heel cruwellig" hebben geantwoord dat ze er niet konden mee instemmen.

Ja, het waren geen engeltjes, dat "volk" van de kapersschepen!

BUIT

Maar met hetzelfde fregat zien we Canoen opnieuw in zee en deze keer zal hij prijs halen. Op twee maart 1691 zond hij naar Oostende een buitgemaakt Frans fregat met tien stukken wijn, brandewijn en zout, komende van Kales, gevolgd door een hoeker met kabeljauw, op zesentwintig maart.

Op één mei in zee op één april tot zeventien mei 1691 bracht de reis weer geen winst op. Integendeel. Weer is de "Vergulde Draeck", op zestien april, lek, dit keer onder de kiel: "hadde het niet geweest door de Bermhertigheyt Gods hadden al verlooren menschen geweest".

Kapitein Joannes Charels zag Canoen liggen op één mei in de Downs, maar hoorde van hem geen nieuws.



Toch stak Canoen weer in zee en op zeventwintig juli maakte hij een prijs, een "huye" met wijn en amandelen, de "St. Mathys", die de mooie netto winst van 13 711 gulden opbracht. Mooie troost voor de vorige mislukkingen!

Op 15 september opnieuw uitgevaren, kon hij de Zweedse "craeyer", geladen met pek, tar, sparren en planken nemen. Het schip was ogenschijnlijk met valse papieren voorzien. Canoen zette er zijn volk in en bracht de Zweed op naar Oostende. Jammer genoeg besliste de admiraliteit dat het schip moest gerestitueerd worden aan de eigenaars, wegens gebrek aan bewijzen. Een andere zweed, een fluit met klaphout en planken, opgebracht op negentien oktober door onze Canoen, onderging hetzelfde lot.

Hierbij wens ik even op te merken dat de Zweden en de Denen vaak het spelletje van de dubbele papieren hebben gespeeld, zodat de Oostendse reders herhaaldelijk hebben geprotesteerd en bedreigd hebben niet meer uit te reden.

Bij een latere kruistocht van Canoen, begin januari 1693 volgde de vermelding van twee rantsocnen, een voor een schip van Dieppe voor tachtig pattacons en een voor een Franse visser voor dertig pattacons. Een magere buit van 181 gulden.

Het was met een ander schip deze keer dat Canoen in zee was geweest: de "stella Matutina" ofte "Morgenster", een snauw van 5 last en 4 stukken kanon, waarvoor Canoen patente had gekregen op eenentwintig november 1692. Op drieëntwintig januari 1693 werd het beter voor Canoen. Hij werd kapitein van een zwaarder fregat, "den Enghelbewaarder", van vijftwintig last en tien stukken kanon. Onze Michiel kreeg die kans omdat Thomas Gournay gekwetst ligt en hij hem moet vervangen. Er wordt dadelijk in zee gestoken, na het bekomen van de patente terzake op zesentwintig januari.

NAAR DE KOOPVAARDIJ

Maar er is een sterke menigte kapers van allerlei allooi in het kanaal aanwezig "ende het was niet gheraetsaem daar veel te kruisen door de menigte kapers"...

Er is trouwens door de moedeloosheid en de klachten van de reders, weinig investering in de kaperij en er is een sterke stilstand in het bedrijf.

Michiel Canoen zal terug naar de koopvaardij gaan, waarschijnlijk in afwachting van een nieuwe oorlog.

Die oorlog zal niet lang uitblijven, want in 1701 breekt de Successieoorlog, om de troon van Spanje, uit. Vanaf 1702 komen de Oostendenaars opnieuw in de kaapvaart.

Maar deze keer gaat het niet, althans in de eerste fase, tegen Frankrijk, maar mét Frankrijk en Spanje tegen de Hollanders en de Engelsen. Daarover gaat de volgende bijdrage in Het Visserijblad van april.

Walter Debrock

BOEKEN



OVER 360 VISSERSVAARTUIGEN

De eerste editie van Dayton's gids op A4 formaat over vissersvaartuigen is uit. Dit geïllustreerde Engelstalige naslagwerk telt 600 pagina's met technische specificaties en andere informatie over ruim 360 vissersvaartuigen, die sedert januari 1985 van stapel zijn gelopen. In totaal hebben 97 werven in Nederland, Engeland, Scandinavië en de rest van Europa hun medewerking verleend aan de totstandkoming van deze unieke uitgave. Naast maar liefst 800 foto's is tevens een plan van vele nieuwbouwschepen opgenomen. De kostprijs van de zeer overzichtelijke gids is gesteld op 165 Nederlandse Gulden. Dayton Publishing is een gerenommeerde Engelse uitgeverij die ook gidsen uitgeeft op het gebied van de offshore en de pleziervaart.

Voor wat België betreft kan de uitgave besteld worden bij Practica Productions bv, Postbus 526, 1970 AM IJmuiden, Nederland.

NEDERLANDSE VISSERIJNIEUWS JAARBOEK

Het nieuwe jaarboek van het Visserijnieuws is verschenen. In het boek staat de bijgewerkte lijst van Belgische en Nederlandse reders, de schepenlijst, adressen van toeleveringsleveranciers, een compleet fotografisch overzicht van nieuw in de vaart gekomen Nederlandse schepen en een terugblik op 1988. Er zijn ook bijdragen van het Nederlandse onderzoekscentrum LEI en van de Directie Visserijen van het (Nederlandse) ministerie.

Voor navragen omtrent de verzending van het jaarboek kunt u (tijdens de kantooruren) terecht bij

Gabrielle Boonzaaier van Borghouts Publishers (tel 070-524241 in Nederland).

SCHOOLSCHIP

O. 29

KREEG NIEUWE STRAALBUIS

Tijdens de krokusvakantie verhuisde het schoolschip de "Broodwinner" naar het Nederlandse Stellendam om er een nieuwe straalbuis geplaatst te krijgen. Leerlingen van de Oostendse Stedelijke Visserijschool maakten de overtocht mee. We laten Frank Decerf aan het woord, die als leraar de vissersin spé begeleidde:

"Toen we toekwamen waren de jongens onmiddellijk akkoord om die 'Ollandse' schepen eens te gaan bezoeken. We hadden geluk. De visafslag was nog druk bezig. Alles was er hypermodern en er werd gewerkt aan een tempo waarvan de Belgen duizelig werden. Ze zegden niet veel, de jongens, maar je kon zien dat ze onder de indruk waren. Doch het beste moest nog komen. Aangezien de haven daar vol monsters van 2000 pk ligt, stond een bezoek aan zo'n Nederlandse bokker hoog op het verlanglijstje. We vonden een zeer vriendelijke schipper die er geen graten in zag ons even aan boord te nemen. We klauterden over de verschansing van de GO 20 MARIA (2 000 pk, boomkor van 12 meter, bouwjaar 1989, in vaart sinds januari). Een klein vragenspel ging van start en toen de schipper het had over de werkomstandigheden en de verdiensten waren we, figuurlijk gesproken, de helft van onze leerlingen kwijt. Vooral het feit dat zowel de schipper als de matrozen aan 8% varen was voor hen het bewijs dat in Nederland de verse maatjes je zo in de mond vliegen."

De leerlingen kwamen terug naar huis met minibusjes en een week later was de O.29 er weer, met een nieuwe straalbuis, terug in dienst van het zeevisserijonderwijs.

Op 28 januari ll. overleed op 69-jarige leeftijd Emile Major, in het H. Hartziekenhuis van Oostende Hij werd geboren op 24 juli 1919. Als matroos ter zeevisserij, later overgestapt naar de RMT, was hij een vertrouwd figuur in het havenmilieu.

De gepensioneerde zee-man uit de Stanleylaan op de Oostendse vuurtorenwijk werd na de uitvaartplechtigheid in de St-Anthoniuskerk, ten grave gedragen.

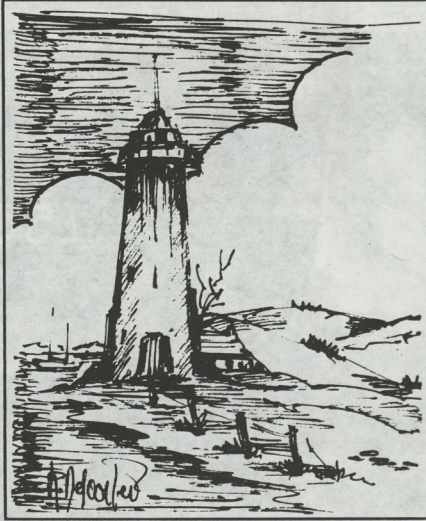
DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

Eén week later dan de statuten het voorzien is de jaarlijkse vergadering van de VZW Liefkemores doorgegaan. Voor de nieuwe lezers wil ik hier alvast aan toevoegen dat Liefkemores niet de naam is van de secretaresse van dit blad, maar wél de naam van de vereniging die dit blad uitgeeft.

Dat die vergadering doorgegaan is heeft alleen met mijn doorzettingsvermogen te maken, want als het aan de directeur Versluys lag zou alles 'en petit comité' besproken worden. (Sinds die jongen een doorbraak in de politiek gemaakt heeft begint hij van die truken te kennen.)

Maar goed, zand crover: ik heb met de statuten gezwaaid, drie aangetekende brieven verstuurd, ik heb er een deurwaarder bijgehaald en gedreigd over te stappen naar de concurrentie en toen hebben ze toegegeven. De vergadering is er dan toch gekomen. Groot onderwerp van de vergadering: een evaluatie van Het Visserijblad.

Ze waren er bijna allemaal, de medewerkers, en ik wilde van de gelegenheid gebruik maken eens mijn gal uit te spuwen, want je moet weten dat ik in den beginne de enige cursiefschrijver van dit blad was. Gaandeweg zijn er verschillende bijgekomen. Eerstens kwam Marc Loy af met zijn belachelijke belevenissen van Soepe de taxichauffeur, kort daarna kwam Stierman lèèze terug op de proppen en tenslotte wist de hoofdredakteur ook nog de oude loods Ingelbrecht terug aan het schrijven te zetten. Dat is van het goede teveel! De concurrentie wordt te groot! Dat wordt een inflatie van cursiefjes in dit blad! Daarover en vooral daarover wilde ik het hebben op die vergadering. Ik wist trouwens dat redactielid Walters met mij akkoord zou gaan, want hij is een razende



reporter, die in alle hoeken en kanten nog wel berichtjes vindt "die er zeker nog in moeten".

Maar ik kreeg er de kans niet toe, want blijkbaar was ik niet de enige malcontente op de vergadering. Ik zat nog maar neer of Coelus opende het vuur: "Wie heeft het in zijn hoofd gehaald de kaft van het blad in het blauw te laten drukken?", zo vroeg hij langs zijn neus weg. Iedereen zweeg als vermoord. Waar wilde het ere-schoolhoofd heen? Waar zat het probleem?

Het antwoord kwam terstond: "De mensen zeggen dat je wel kunt zien dat dit het blad van Versluys is," zo vervolgde hij verbolgen, "vooral nu de kaft in de PVV-kleuren gedrukt wordt."

Dàar had de hoofdredakteur natuurlijk niet aan gedacht. Hij dacht dat blauw de kleur van de zee was, maar hij kreeg geen tijd om te antwoorden want directielid Crabeels sprong recht: "Het blad van Versluys?!", riep hij: "dat is ook ONS (hij bedoelde uiteraard MIJN) blad hoor!". Versluys begon stilletjes te lachen.

"Wel dan," riep Coelus naar Crabeels: ben jij akkoord met dat kleur op de omslag?". Crabeels die niet op zijn mondje gevallen is antwoordde diplomatisch: "Voor mij zijn alle kleuren goed. Als het maar geen oranje is."

Walter Debrock zag zijn kans schoon en lanceerde, hetgeen hij noemde, een compromis: "waarom maken we er geen rooie kaft van?". Ik zag dat de hoofdredakteur, voor het eerst die avond, glimlachte, maar gelukkig was er onmiddellijk verzet van loods Ingelbrecht, Loy en Coelus himself. Daarmee was het discussiepunt van de dagorde gevoerd.

André Baert, Edward Brouckxon, Frank Decerf, Rika Goethaels en Norbert Hostyn zaten er een beetje wezenloos bij. Zij wilden het over de inhoud van het blad hebben, maar ze kenden de redactieraad nog niet goed, ze hadden nog niet de gevechten moeten leveren, die ik gevoerd heb om mijn cursiefje in het blad te behouden. Over de inhoud van het blad zou hier niet gesproken worden, dat ik wist ik wel. Roland Desnerck trok er zich allemaal niet veel van aan, hij was nog het geld aan het tellen, dat hij met de prijs van de Kulturele Raad van Oostende gewonnen had. (Jef Klausning zat jaloers te loensen naar Roland).

Goberecht en Corveleyn hadden zich laten verontschuldigen. zij waren bezig een artikel te schrijven dat ze zes maand geleden beloofd hadden te zullen binnenleveren. En toen Hugo Brutin binnenkwam, was iedereen verwonderd. Wat kwam deze man hier doen? Walters greep het colofon vast en ja hoor: daar stond het zwart op wit, dat hugo bij de medewerkers zit.

(Het spreekt vanzelf dat elke overeenkomst met bestaande personen louter toevallig is.)

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

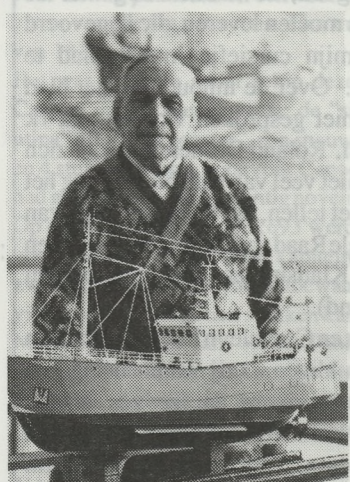
LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN



Opgeruimd staat netjes moet men in Zeebrugge gedacht hebben. Daarom werd werk gemaakt van het slopen van de Z.201 Marie-Madeleine (foto links) en de Z.537 Calypso, twee houten vaartuigen die toch maar lagen te verkommen. (gw)



In het zeemanstehuis Godtschalck gebeurt ook wel eens wat. In de rust van zijn kamer werkte Eduard Van Massenhove (80) meer dan een jaar aan de makette van de O.316 Aegir (foto boven). Café De Ton uit Raversijde schonk een biljart een de bejaarden. (gw)



In Oostende verdween een brok industriële archeologie. Twee oude kranen aan de Oostkaai (Vlotdok) werden door sloper Gilbert Deschrijver uit Zeebrugge in een minimum van tijd tot schroot herleid. (gw)



Blikvanger voor Koksijde

Het houten vissersvaartuig N.788 Moed en Vertrouwen (bouwjaar 1942 bij J. Denye in Oostende) werd enkele maanden geleden verkocht aan de gemeente die het als blikvanger voor het Visserijmuseum aan de afrit Wulpen-Oostduinkerke wil plaatsen.

Het kustvaartuig was jarenlang eigendom van André Calcoen. In de jaren tachtig werd het achtereenvolgens eigendom van Jeanine Breen en Ronny Hillebrandt tot het in '87 werd geschrapt. (gw)



Voor heel wat belangstellenden bracht Oostendenaar Roger Vens in de heemkring „De Plate” een voordracht over „De Oostendse Rederij”, in de volksmond „De Rode Vloot”. Hij toonde er o.m. een oude Anthony-foto (1923) van de uitdeling van vis door de O.R. bij een staking van de houtlossers. (gw)



„De Plakkers” tegen „De Vissers”

Het oudste karnavalinitiatief in Heist dateert uit 1928. Twee plaatselijke voetbalploegen, „De Zeemeermin” die vooral de vissers aantrok en „De Strandleeuwen” met mannen uit de bouwsector, spelen jaarlijks een verklede wedstrijd. „De Plakkers tegen de Vissers” is de volkse benaming voor deze ludieke konfrontatie waarmee de vastenavondviering wordt ingezet. De vissersploeg was samengesteld uit Robert Ackx, Urbain en Jozef Dobbelaer, Frans Van Dierendonck, Johan Saevens, Rik Verpoorter, André Pauwaert, Danny Devos, Rafaël Degroote, Rudy Neyts, Dirk Vanhove en Freddy Degraeve. Ook de beruchte verzorgersploeg (foto links) met Pol Verpoorter, Dirk Van Dierendonck en Chris Declerck was er als de kippen bij om echte en vooral denkbeeldige gekwetsten te soigneren waarbij de geneverfles een wonderbare medicijn leek te bevatten. (foto gw)



Vorige maand kreeg Oostende bezoek van vier Nederlandse mijnenvegers. Na de komst van de M.813 Ommen en M.810 Abcoude (foto) volgden nog de M.809 Naaldwijk en de M.854 Harlingen. De bemanning van het flottielje was een week lang op scholing in de Mijnbestrijdingsschool van de Zeemacht. (gw)



Z.548 wordt Lazy Flamingo

De houten bokkentreiler Z.548 Flamingo werd onlangs vervangen door een nieuwe gelijknamige Eurokotter. Reder Henri Luickx, gedurende twintig jaar mede-eigenaar van het vaartuig (bouwjaar 1953), heeft het schip verkocht aan een Gentse architect die het laat ombouwen tot een pleziervaartuig. Ondanks de respectabele leeftijd verkeert de houten romp nog in zeer goede staat. De nieuwe eigenaar voert de verbouwing uit in samenwerking met de Oostendse scheepswerf Panesi. Eenmaal afgewerkt, o.m. voorzien van een nieuwe stuurhut, zal het vaartuig uitdienen als „Lazy Flamingo”. (foto gw)



Tijdens de beveloverdracht op de Marinebasis in Zeebrugge werd de taak van kapitein ter zee G. Busard (links) met het gebruikelijke ceremonieel overgenomen door fregatkapitein L. Vanden Eycken (rechts) in aanwezigheid van kapitein ter zee C. Jacobs. Tevens werden korvetkapitein Jablonski, luitenant ter zee Couwenbergh, Landuyt en Warnauts en vaandrig ter Zee Vittone aangesteld als bevelvoerders over respectievelijk de mijnenvegers Breydel, Dufour, Van Haverbeke, Bellis en Rochefort.

OOSTENDE: DE VISMIJN WORDT GEMODERNISEERD!

Nu de modernisering van de Oostendse vismijn, naar Europese maatstaven mogelijk nog meer urgent geworden is, lijkt het interessant een duik te nemen in het verleden om te zien, wat men vroeger reeds ondernam om te komen tot een vismijn, die zou beantwoorden aan normen, zoals men die toen reeds zag.

Eind juli 1962 werd door de toenmalige havenkapitein, de heer R. Becu, in opdracht van het College van Burgemeester en Schepenen, (schepen belast met de haven was de heer Edebau), contact opgenomen met verscheidene prominente figuren uit de Oostendse visserijwereld, om de mogelijkheid te onderzoeken tot het samenstellen van een Commissie Modernisering Vismijn.

Het moet wel zijn dat van de kant van de Oostendse visserij met groot enthousiasme gereageerd werd, vermits reeds op 10 augustus 1962, de uitnodigingen voor een eerste vergadering, die zou doorgaan op 17 augustus 1962, verzonden worden.

Op 27 augustus 1962 werd de commissie door het college van Burgemeester en Schepenen officieel geïnstalleerd.

Op de eerste vergadering werd aan alle Commissieleden gevraagd, schriftelijk hun

zienswijze te formuleren omtrent de eventuele modernisering van de vismijn.

De voorstellen die uiteindelijk door de commissieleden op tafel gebracht werden liepen, afhankelijk van de hoek waaruit die kwamen, nogal ver uit elkaar. De meningen over het begrip "modernisering" waren zeer verschillend.

De gedachten van de rederscentrale, zoals die door de Commissieleden C. Menu en P. Vandenberghe gebracht werden gingen uit naar meer praktische zaken, zoals:

- het uitdiepen van de havengeul
- aanschaffen van een stel reserve-deuren voor de vissershavensluis
- wegnemen van arduinblokken uit de toegang tot de sassen
- bouwen van een derde slipway met een capaciteit van 1 500 ton.

Meer concreet voor wat de vismijn betreft stelde de Rederscentrale voor:

- aanbrengen van een poort in de noordelijke toegang tot de vismijn
- afbreken van de sprothalle
- overbruggen van de ruimte tussen de haringhalle en de erachter gelegen pakhuisen

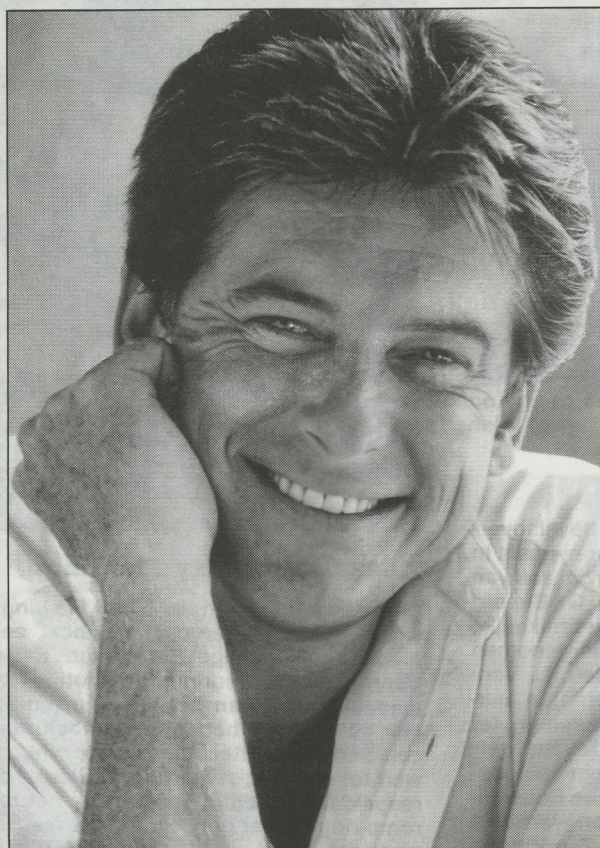
De voorstellen zoals die geformuleerd werden door de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij, bij

monde van haar sekretaris, de heer P. Hovart, beoogden op de allereerste plaats een kwaliteitsbehoud van de aangevoerde vis.

Het voorstel van de Bedrijfsraad hield in:

- aanbrengen van koelkamers in alle pakhuisen, met als opzet de temperatuur van de vis in de voorbereidingsperiode en bij de bewaring laag te houden
- zorgen voor een degelijk verluchtingssysteem van de pakhuisen om de temperatuur van de pakhuisen zo laag mogelijk te houden
- vervangen van de gebruikelijke rieten bennen door meer geëigende recipienten
- aanbrengen van een afscheiding tussen rijweg en verkoopplaats met de bedoeling, invloeden van de wind tegen te gaan en zo het uitdrogen van de vis te voorkomen
- verkleinen van het volume van de vismijn door het aanbrengen van een plafond
- aanbrengen van koelelementen in dit plafond
- aandacht schenken aan een uniforme afwerking van de pakhuisen, de afdoende reiniging en ontsmetting en het afvoeren van de afval
- verhogen van de snelheid waarmee de vis gelost wordt, enerzijds door het verminderen van de sortering en anderzijds door het mechaniseren van verschillende handelingen bij het lossen en sorteren.

>>>>



BBL-Beleggingsfondsen en Sicav's

**"Het goede moment?"
Laten we dat samen
eens bekijken.**

Uw krant staat er bol van. Er gaat geen week voorbij of hij heeft het over Beleggingsfondsen hier en Sicav's daar.

En u stelt zich natuurlijk de vraag: "Is dit voor mij het goede moment? Zou ik er ook een deel van mijn spaargeld in beleggen?"

Wij denken van wel. En daarom heeft uw BBL-Kantoor voor u eenvoudige en praktische informatie klaarliggen.

Informatie over drie Fondsen en Sicav's met een gemeenschappelijk kenmerk: zij beleggen alle drie hoofdzakelijk in obligaties, wat een grote veiligheid geeft aan uw belegging.

Kom eens langs. Dan kunnen we er samen over praten, en allicht tot de conclusie komen dat dit voor u inderdaad "het goede moment is".

De BBL denkt aan u...

Op te merken valt dat, deze door de Bedrijfsraad in 1962 geformuleerde voorstellen, toen reeds dicht de huidige Europese normen benaderden.

Door de heer R. Boels, vertegenwoordiger van n.v. La Couronne werden volgende voorstellen gebracht:

- aanleggen van parkeerruimte
- de huidige vismijnreserveren voor middenslag en kleine visserij
- de haringhalle afbreken, herbouwen volgens een nieuw concept en reserveren voor de IJlandse visserij en voor de pelagische visserij
- afbreken van de sporthalle, waardoor de nieuwe halle hierboven vermeld, tegen de vishalle zou kunnen gebouwd worden
- aanbrengen van poorten aan de in- en uitgang van de vismijn
- om tot een verbetering van de werking van de vishalle te komen stelde de heer R. Boels eveneens een lage zoldering voor die bovendien eventueel door een bevoeiingssysteem op een lagere temperatuur zou gebracht worden. Ook zag hij een verhoging van de luifel noodzakelijk om te beletten dat er nog schepen tegenaan zouden varen.

De heer W. Verstraete tenslotte, namens het Algemeen Christelijk Vakverbond, opperde volgende voorstellen:

- aanpassen van de vishalle, aanbrengen van een verlaagd plafond mét vloer, waardoor de ruimte in de aldus geschapen verdieping zou kunnen gebruikt worden als burelen, fileerplaatsen of koelruimtes.

- aanbrengen van een afscheiding tussen de rijweg in de halle en de verkoophalle

- versterken van de luifel tot een verhoogde losplaats met mogelijkheid de vis door te voeren naar de verdieping die in de halle zou aangebracht zijn.

- verbetering van de elektrische verlichting in de vismijn, aanbrengen van polyesterramen in het bovengedeelte van de schuifdeuren aan de loskade en de aan te brengen afsluiting tussen rijweg en verkoophalle.

Gebrek aan financiële middelen deed het Schepencollege besluiten een keuze uit de verschillende ideeën te maken en een meer beperkt programma voor te stellen met volgende punten:

- afbreken van het sprotlokaal
- verbinden van vismijn en haringhalle
- overdekken van de haringhalle naar de erachter gelegen pakhuizen toe
- uitvoeren van bepaalde grondwerken tegenover de pakhuizen van de haringhalle. Maken van parkeerruimte.

Het was Schepen Edebau die namens het voltallige bestuurscollege, vorenstaand programma op 14 november '62 aan de Commissie Modernisering Vismijn voorlegde. Tevens maakte het Schepencollege haar verlangen duidelijk een inventaris op te maken van mogelijke verbeteringen die op langere termijn zouden kunnen gerealiseerd worden. Ondanks het feit dat er van de verschillende ingediende voorstellen uiteindelijk niet veel

voor directe uitvoering door het Stadsbestuur weerhouden werd, dient toch erkend te worden, dat in een tijdsbestek van nauwelijks drie maanden, door de Commissie veel werk verzet werd.

In een volgende bijdrage hopen wij verder te kunnen ingaan op dit gebeuren in de Oostendse vismijn.

LADBROKE BAAS VAN THOMSON T-LINE

De Britse Ladbrokegroep heeft een overnamebod uitgebracht op de Thomson T-Line. Ladbroke ziet dus niet alleen brood in paardenrennen en de hotelketen Hilton, waarvan het reeds eigenaar is. Ladbroke bezit reeds tachtig procent van de rederij en wil die nu volledig in haar bezit krijgen.

ZELANDE WORDT CHINEES

De 87 meter lange hekreiler "Zélande" (4 200 pk) werd vorige maand verkocht aan de Chinese rederij Deepsea Fisheries of Shanghai. Na de "Africa" en de "Finlande" is dit het derde fabrieksschip dat de Franse rederij Société National des Pêches Lointaines (SNPL) van de hand doet. De Zélande lag al enkele maanden stil omdat de rederij onvoldoende kabeljauwquota had op Newfoundland. Het schip werd in '75 gebouwd in Viareggio (I) en beschikte over een diepvriescapaciteit van 40 ton per dag. De Chinezen zullen het vaartuig met een dertigkoppige bemanning inzetten voor de visserij op de Alasca pollack.

200 miljoen voor uitbreiding jachthaven Breskens

Rijkswaterstaat bestudeert een reusachtig plan voor de uitbreiding van de jachthaven te Breskens. Het plan voorziet 700 ligplaatsen, enorme parkeerruimten, flats en horeca-instellingen. Na de realisatie van het project dat een investering van 200 miljoen vergt zou de jachthaven twee keer zo uitgestrekt worden als de huidige toestand.

Op de zeedijk zijn een reeks halfronde geprefabriceerde winkelruimtes gepland. In de jachthaven wordt de bouw van twee café-restaurants voorzien om het tekort aan horeca-instellingen tijdens de zomer op te vangen.

Interprime multi-purpose primer CPA 099

Een uitzonderlijke "onboard" primer met vele sterke punten:

- Op bijna iedere onderlaag aan te brengen.
- Op ieder oppervlak toepasbaar.
- Antiroest bescherming in één laag.
- Sneldrogend.
- Overschilderbaar met alkyd- en chloorrubberverf.

Voor eenvoudig en kostenbesparend onderhoud



International
Paint

Voor meer informatie:

International Paint (Nederland) B.V.
Kleidijk 88, Postbus 856, 3160 AB Rhoon
Telefoon 01890-13133, Fax 01890-14459

International Paint (Belgium) N.V.
Oostkaai 12, 2060 Merksem
Tel. 03/644.00.66, Fax 03/644.00.66

ADVERTEREN ?
ABONNEREN ?



059/32.55.59

SCHATTEN VAN DE ZEE

KREEFTEN

Toen Het Visserijblad begin 1988 een nieuwe impuls kreeg, een nieuwe uitgeverij, een nieuwe directie en redactie was Robert Coelus er als de kippen bij om een nieuwe rubriek te starten. Hetgeen dan nog als de schelpenrubriek omschreven werd is inmiddels uitgegroeid tot een prachtige reeks over de "marginalen" van de zee: er kwamen schelpen aan bod, maar ook garnalen, zeesterren, oesters en andere beesten. Vandaag gaat de reeks verder met een nieuwe schat van de zee.

Zoals krabben hebben kreeften allemaal een gepantserd lichaam dat uit drie delen bestaat: de kop en de borst met elkaar verbonden tot hetkopborststuk en het achterlijf met de staart. Het kopborststuk is als één geheel te beschouwen en het geeft een goede bescherming voor de tere kieuwen

die zich ontwikkelen als aanhangsels van de borstpoten. Aan het kopborststuk zijn er acht paar borstledematen. De eerste drie paar zijn maar kleine pootjes of ook nog kaakpoten die helpen bij de voedselopname. De volgende vijf paar poten zijn de eigenlijke looppoten waarvan het eerste paar bij de eigenlijke zee kreeft tot schaarpoten zijn uitgegroeid. De vier volgende paar looppoten zijn

buisvormig en worden door de spieren die aan de binnenkant zitten bewogen. Het zijn die spiertjes die we best lekker vinden en met een kreeftenhaakje uitpeuteren.

Aan het achterlijf zijn nog een twaalfal kortere pootjes die dienst doen bij het zwemmen. Het voorste paar van die zwempootjes is bij de mannetjes meer ontwikkeld. Het zijn de gonopoden die een rol spelen bij de overdracht van de zaadcellen. Bij de wijfjes zijn de zwempootjes de dragers van de eitjes. Alhoewel de kreeften tot de tienpotigen (decapoden) behoren in het dierenrijk hebben ze dus heel wat meer dan tien poten aan hun lijf.

Met al die poten is de kreeft dan ook een meesteres in het lopen en het zwemmen, maar nog het meest in het achteruitlopen. Zo zegt men overdachtelijk van iemand die achteruit-

loopt (in zaken) dat hij een kreeftengang gaat. We zullen in de reeks "Schatten van de Zee" vijf soorten kreeft bespreken. Deze maand hebben we het over de blauwe kreeft, volgende maand gaan we verder met de Noorse kreeft, de langoest, de krekkel- en de

en verloren er hun hachtje bij.

Kreeften zijn feitelijk nachtelijke rovers die jagen op schelpdieren, wormen, andere kreeftachtigen en ook op aas. Met hun grote sterke scharen kunnen ze een levend schelpdier grijpen en verbrijzelen. Met de kleine schaatjes van

het tweede en het derde paar looppoten worden de vleesstukjes van tussen de schelpbrokjes gehaald. Het duurt zes jaar vooraleer de zee kreeft geslachtsrijp is.

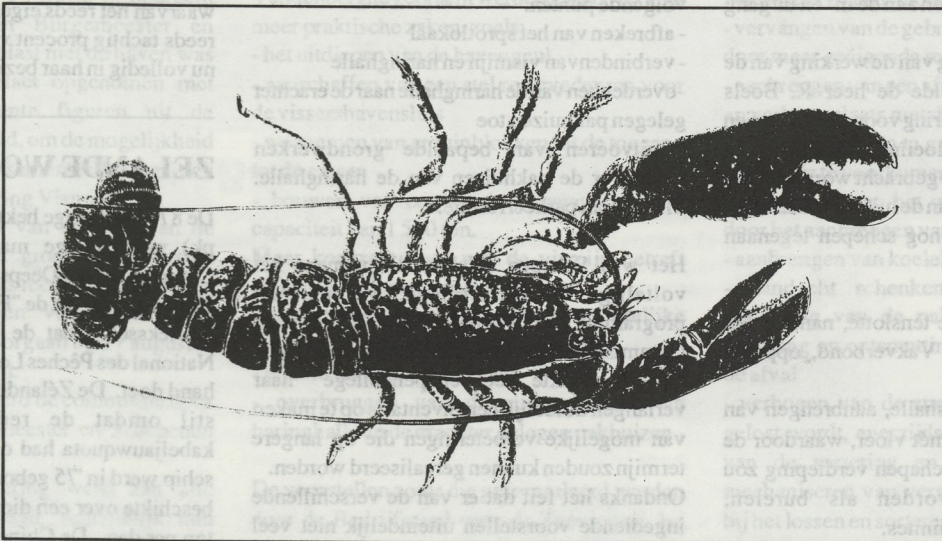
Het afzetten van de eitjes gebeurt van juli tot september. Indien alle eitjes van één legsel van de moederkreeft tot volledige ontwikkeling zouden komen dan zouden zo na een paar jaar een twin-

tigduizendtal zonen- en dochterkreeftjes in de zee zwemmen. De eitjes en de larven van de zee kreeft zijn voor vele zeedieren een lekkernij, zoals de kreeft dat is voor de mens.

Er wordt duchtig gejaagd op de kreeft, vooral door de nazaten van de vikingen, zodat het totale aantal kreeften in onze zeeën fel verminderd is. In 1935 ving men rond Helgoland nog zeventigduizend van die beestjes. Nu is de vangst er gereduceerd tot minder dan één tiende van dit getal.

Veel van de blauwe kreeft die thans opgediend wordt in onze restaurants is overigens niet afkomstig van de Noordzee, maar wordt geïmporteerd uit Noord-Amerika.

Volgende maand doen we verder en dan komen de langoest, de Noorse kreeft, de krekkel- en de bidsprinkhaankreeft aan de beurt.



bidsprinkhaankreeft.

Blauwe kreeft

Van de middellandse Zee over de Atlantische oceaan tot de noordelijke Noordzee komt de "homard" of zee kreeft voor. Ze leeft op rotsgronden tussen stenen in holtes en spleten. Bij grote exemplaren kan het dier van kop tot staart wel vijftig centimeter meten.

De grote scharen zijn ongelijk, de linkerschaar is breder ontwikkeld dan de rechterschaar. Bij gevangen kreeften worden de scharen met roestvrije draden toegebonden om te verhinderen dat de beestjes niet alleen de kok zouden nijpen maar evenmin hun kameraden. Vroeger werden die scharen ook toegebonden met elastieken die gesneden waren uit oude fietsbinnenbanden. Dit systeem werd verlaten want de kreeften in de akwariums aten de elastieken op

VOOR DE VISSERIJ

Koeltechniek
Frigo en diepvries
Onderhoud koelcompressors en verdamper
Algemene elektronika
Radars
Zend/ontvangers
Dieptemeters
- Huur en onderhoud

A.T.S. ZEEKUST

H. Baelskaai 47 - B-8400 Oostende
Tel.: (059) 32 39 93 Fax: (059) 32 19 82

Bezoek onze toonzaal
Verkoop elektrisch materiaal



**BELGISCH-
NEDERLANDSE
ZEEMANS-
ALMANAK
1989**



**zee
mans
almanak
1989
verkrijgbaar**

In België:

Door storting van het bedrag van 1.300 fr.
plus 78 fr. BTW
plus 150 fr. verzendingskosten
op P.C.R. 000-0418987-44
of B.B.L. 384-1605797-46
van drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”
Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende
☎ (059) 32 11 13 - 32 11 49
Fax (059) 32 39 46
BTW-nr 412.522.588

- Hand in Hand, Vismijn, Oostende
- Martin en Co
Oude Leeuwenrui 37, Antwerpen
- Fa Bogerd
Oude Leeuwenrui 37, Antwerpen

In Nederland:

door storting van het bedrag van 1.300 fr. + 280 fr.
verzendingskosten op P.C.R. 000-0418987-44
van de drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”,
Hendrik Baelskaai 30, B - 8400 Oostende - België

- IJmuiden Stores,
Trawlerkade 44, IJmuiden
- Maritiem,
Visserhavenweg 46, Scheveningen
- Observator,
Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam
- Van Beelen,
Middenhavenweg 58, IJmuiden
- Coöperatieve Inkoopvereniging,
Texel

**HOOGWATERBOEKJE
1989**

**GETIJTAFELS en SEINEN
TABLEAUX des MAREES
et SIGNAUX
1989**



Het Hoogwaterboekje 1989 is reeds ter beschikking in de drukkerij van „Het Nieuwsblad van de Kust”.

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

Dit zeer nuttig zakboekje is in alle boekwinkels verkrijgbaar tegen de prijs van 40 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 40 fr. + 26 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

EEN HUWELIJK TUSSEN GENEVER EN VIS

De Nationale Dienst voor Afzet van Land- en tuinbouwprodukten (NDALTP) wordt niet zo gemakkelijk vereenzelvigd met de visserijsector. Toch behoort het tot de opdracht van de dienst om het gebruik van zeevisserijprodukten te promoten.

Ze doet dit met promotieacties en aanwezigheid op binnen-enbuitenlandse tentoonstellingen en vakbeurzen. Daarnaast heeft de dienst nog een controlerende taak. Zij moet waken over de kwaliteit van de produkten uit de land- en tuinbouwsector. De land- en tuinbouwprodukten, samen met de visserij, zijn ondergebracht in acht sectoren. Om de visserijsector speciaal in de kijker te zetten organiseerde de dienst een onvervalste "marriage de raison" tussen het bruidspaar "Belgische genever" en "Belgische Noordzeevis".

De ridders van de Belgische kaas, die al eerder kaas en bier koppelden, traden hiervoor als makelaars op. Als blijk van onverbreekbare trouw tussen de twee partners werd meteen een nieuwe slagzin " 'n borrel bij de vis" boven de doopvont gehouden.

Het was directeur René Piot die het feestelijk opzet in een realistisch kader plaatste. Met het oog op de Europese eenheidsmarkt wil de NDALTP de originaliteit, de kleinschaligheid en mensvriendelijke produktiewijze van de Belgische produkten agressiever promoten. Daarom is samenwerking nodig tussen de producenten, die niet noodzakelijk onder de bevoegdheid van de Nationale Dienst vallen,

om het kwaliteitsimago meer uitstraling te bezorgen.

Met de beroepsvereniging der likeurstokers werd een nieuw gastronomisch concept ontwikkeld. Fijnproevers stellen al langer dan vandaag een assortiment gerookte vis met een

doorsnee verbruiker.

Een greep uit het menu maakt dit duidelijk. Wat dacht u van "moes van gerookte sprout met gelei van genever" of "tartaar van kabeljauw gemerineerd met..." jawel! Daarna gerookte roodbaars en om het echt Belgisch te houden

kregen de bruiloftgangers nog gestoofde wijting op een witloofbedje met blanke botersaus van genever voorgeschoteld.

Met dit huwelijksfeest is de nieuwe promotieactie voor meer visverbruik gestart. Doelbewust wordt hierbij de nadruk gelegd op goedkopere, veelvuldig voorkomende vissoorten. De boodschap wordt naar het publiek overgebracht met affiches en folders.

Namens de visserijsector, die tenslotte de zeemeermin uit-huwelijkte wenste

Roger Gekiere dat vis en genever verder als "Belgische maatjes" succesvol door het leven zouden mogen stappen.

De recepten van kok Marc Boin zijn bij de NDALTP beschikbaar. Een briefje naar de dienst NDALTP-Infoshop, Leuvenseplein 6 te 1 000 Brussel volstaat om ze toegestuurd te krijgen. (g.w.)

Op de foto:

Wie niet afzijdig bleef was garnaalvisser Maurice Denecker uit Oostduinkerke. Met zijn "Lize" stapte hij parmantig door het casino



stulpje ijsgekoelde genever op prijs. Klassieke gastronomen daarentegen staan eerder afkerig tegenover alcoholverbruik voor het tafelen omdat de geestrijke drank de smaakpapillen beïnvloedt. In het buitenland, zeg maar Finland bijvoorbeeld, is een plak gerookte zalm met een slok aquavit al even traditioneel als de borrel bij de maatjes in Nederland. In eigen land is de combinatie vis-genever niet zo vanzelfsprekend.

Casinokok Marc Boin wilde met zijn gerechten de genodigden van het tegenovergestelde overtuigen. Een pluim voor de creatieve kok omdat hij naar de zgn. populaire vissoorten greep, soorten die eigenaardig genoeg minder voorkomen in het consumptiepatroon van de

828 TON VIS HAALDE MINIMUMPRIJS NIET

Vorig jaar werd 828 000 kilogram vis die de minimumprijs niet haalde aan de veiling onttrokken. Tegen de uitgekeerde ophoudprijs was de vis goed voor een waarde van 16,5 miljoen frank. De opvang bedroeg 2,5% van de totale aanvoer. Het jaar voordien werd 694 ton of 2,12 procent van de totale aanvoer tegen 12,7 miljoen frank opgevangen.

SCH.24 EN SCH.123 RUSSISCH

De Russische rederij die een kantoor opende in IJmuiden heeft twee grote Nederlandse hekreiters gekocht. De Sch.24 Zeeland en de Sch. 123 Holland met een lengte van bijna 94 meter en een motorvermogen van 5 800 pk waren eigendom van de rederij Jaczon BV uit Scheveningen. De zusterschepen, in '84 gebouwd op de IJsselwerf krijgen eerstdaags een andere naam.

VIJFTIEN NIEUWE FABRIESSCHEPEN VOOR NOORSE WERF

De werf Sterkoder in Kristiansund heeft een order afgesloten voor de bouw van vijftien fabrieksschepen met een lengte van 64 meter. Het eerste schip wordt in november al geleverd en de reeks moet tegen eind 1992 afgewerkt zijn. De identiteit van de opdrachtgevers werd niet onthuld. De bouw houdt werkzekerheid in voor 400 scheepsbouwers.

NIEUWE BEEINDIGINGSPREMIE

In het Belgisch staatsblad van 10 februari 11 is het koninklijk besluit van 24 januari verschenen betreffende de toekenning van een beëindigingspremie voor de vaartuigen die onttrokken worden aan de visserijactiviteit.

De premie wordt als volgt vastgesteld:

- voor vaartuigen van minder dan 100 BT wordt een bedrag uitgekeerd van 1 075 000 frank, vermeerderd met 86 000 frank per brutoton.

- voor vaartuigen van tenminste 100 BT en minder dan 400 BT: 6 020 000 frank, vermeerderd met 36 550 frank per brutoton

- voor vaartuigen van tenminste 400 BT: 13 588 000, vermeerderd met 17 630 frank per brutoton.

Wij vernamen het overlijden van de heer Jacob Legein. De heer Legein werd op 4 augustus 1893 geboren te Oostduinkerke en overleed te Nieuwpoort op 20 februari 1989. De plechtige uitvaartdienst had plaats op 25 februari in de Onze Lieve Vrouwekerk te Nieuwpoort.

Jacob "Ko" Legein was de oudste in leven zijnde Nieuwpoortse visser. Hij stamt uit een vissersfamilie en ging de zee op van zodra hij twaalf jaar geworden was. Na de eerste wereldoorlog kocht hij zijn eigen vaartuig (N.706) en voer er jaren mee tot het schip op een dag op het strand in Raversijde vastliep en stukgeslagen werd. Dat was voor Ko het moment om uit de actieve visserij te stappen.

HET VISSERIJBLAD OP DE RADIO

Als alles naar wens verloopt start de Oostendse lokale radio "t Vissertje" een vast programma over de visserij. Het is de bedoeling dat het programma elke woensdag doorgaat, telkens tussen tien en twaalf uur.

Het programma wordt volledig door de mensen van 't Vissertje uitgewerkt, maar er zou wel telkens gebruik gemaakt worden van informatie en artikels uit ons blad. Bij de start van het programma zou dan ook telkens vermeld worden: met medewerking van Het Visserijblad.

Rest ons nu alleen nog een programma op één of ander televisiestation te pakken te krijgen en we zijn all round.

ADVERTEREN
INDIT BLAD ?

BEL
059/32 55 59

III KRUISEN EN CRUCIFIXEN

Naast kerken en kapellen waar het beeld van Onze Lieve Vrouw vereerd werd en waaraan de vissersbevolking wondere gezeyngen en wondere reddingen waren toegeschreven bestonden tevens heilige en/of mirakuleuse kruisen.

We hadden het in een eerste bijdrage reeds over Baldjes-Kruis te Koksijde. In dit artikel stond te lezen: "in 1819 werd door de laatste vijf "Duinheren" een kruis opgericht waar men ging dienen. Naast het kruis stond een kapelletje...". In deze tekst wisselden een paar woorden van plaats waardoor de zaken helemaal verkeerd werden voorgesteld. Hier de verbeterde tekst: "in 1819 werd door de laatste vijf "Duinheren" een kapel opgericht waar men ging dienen. Naast de kapel stond een kruis...".

Volgens H. Claeys in "het leven van den zaligen Idesbald van der Gracht" is het kruis verdwenen doordat alle bedevaarders een stukje van het kruis afsneden en als relikwie naar huis meenamen.

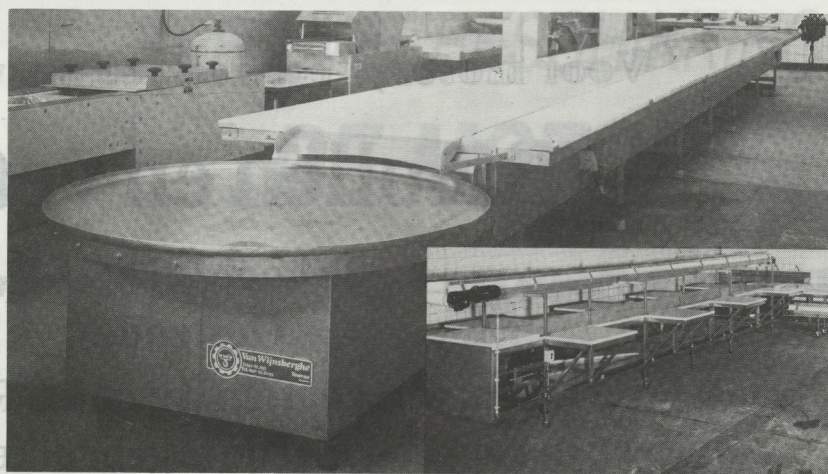
Karel Loppens was het hier blijkbaar niet mee eens. In zijn artikel "Hoe Sint Idesbald's kruis

verdween uit de duinen van Coxyde" stelt hij dat het werd weggehaald door Franse soldaten die er in juni 1798 Nieuwpoort mee binnenkwamen. Hierbij steunt hij zich op een stuk uit het Nieuwpoorts archief die hij in zijn originele, slecht gestelde, Franse tekst weergeeft en die wij hier vrij vertalen: Rapport opgesteld door de commissarissen en officieren van politie op 11 juni 1798.

Vandaag, rond 4, 30 uur, zijn tien tot twaalf kanonniers van dit garnizoen in het openbaar langs de Veurnse poort de stad Nieuwpoort binnengekomen. Ze trokken door verschillende straten van de stad en leidden en begeleidden een wagen door vier paarden getrokken. Op de wagen was er een groot houten kruis geladen waarop een vrijwel naakte man uitgestrekt op het kruis was vastgemaakt; zolas Christus. De man droeg een doornenkroon. Voor de wagen stapte een kanonnier met een houten kruis op zijn politiemuts. Hij droeg een houten O.-L.-Vrouwebeeld en schreeuwde en zong samen met verschillende andere kanonniers. Roepend en lachend, zwierde hij met verachting met het

>>>>

VAN WIJNSBERGHE KONSTRUKTEUR VAN INOX INSTALLATIES



- ◆ Transportbanden
- ◆ Wasbakken met kniebediening
- ◆ Inox deuren
- ◆ Inox rioleringen
- ◆ Rekken en tafels op maat
- ◆ Rookwagens
- ◆ Containers
- ◆ Wasmachines
- ◆ Kookketels
- ◆ Alle maatwerk

EEN ADRES:
Van Wijnsberghe, Welvaartstraat 2 - B 8480 VEURNE
Tel. (058) 31.16.92 - Telex 81253

beeld van O.-L.-Vrouw. De schandalige stoet trok door de marktstraat voorbij de woning van de kommandant, voorbij het gemeentehuis, door de Langestraat tot aan de verblijfplaats van de soldaten. De bewoners waren zeer gekrenkt, legden klacht neer en spraken hun verbazing uit dat men dit schandaal langs de wach had laten voorbijkomen. Ze waren ervan ingelicht dat het kruis afkomstig was uit de urnen van Koksijde

Ook Rybens vertelt in "de Kroniek van Nieuwpoort" over dit schokkende voorval. Volgens hem werd het kruis na de stoet verbrand.

Als de stelling van Loppens de juiste is dan blijft er van het verhaal van H. Claeys niets over. Uit hogervermeld rapport blijkt immers dat het een volledig kruisbeeld betrof.

Als het daarentegen zo is dat : "...geheel dat kruis, dat sedert lang maar eene stake meer was, geheel en al weggesneden en afgesmekkerd was door godvruchtige pelgrims" dan hadden de Franse kanoniers duidelijke en ander kruis bij.

Ook Nieuwpoort had ooit zijn "Crucifix op den Zeedijk". Het stond er reeds voor 1564. Dit blijkt uit de rekeningen van 1564-1565 waarin er melding gemaakt wordt van werk door timmerlieden aan het kruis. De hedendaagse lezer zou wel misleid kunnen worden door de titel "Crucifix op den Zeedijk".

Vroeger noemde men de dijken die langs de rivieren liepen en waar eb en vloed zich vrij kon laten gelden, zeedijken.

Het crucifix te Nieuwpoort stond dus niet noodzakelijk aan zee zoals wij uit de titel zouden afleiden. Het kruis stond "100 m ten noorden van het Oud Veurnesas".

In 1574 wordt op deze plaats een kapel gebouwd, genoemd "thuisken van tcrifix". De kapel werd vernield in 1793. Volgens Loppens kreeg Nieuwpoort zijn kruisbeeld waarschijnlijk als herinnering aan een schipbreuk op die plaats als gevolg van een tempeest, zoals, schrijft Loppens verder : "meermaals gebeurd is."

Ennuits over "thelich Cruce van Wenduine". Vanaf haar stichting is de parochiekerk van Wenduine toegewijd aan de heilige kruisverheffing. In de Wenduine parochiekerk vindt men het "heilig kruis". De legende van "het wonderbare kruisbeeld" werd van hand tot hand onder de vissers van Blankenberge doorgegeven en belandde bij Frans Jozef Claeys, pastoor te Wenduine sedert 6 maart 1867.

Volgens de legende spoelde het kruisbeeld als gevolg van een geweldige storm aan op een plaats genoemd "de krommen arm". Vissers van Blankenberge vonden het kruisbeeld en droegen het naar hun parochiekerk waar het op een altaar geplaatst werd.

De volgende morgen stelden ze vast dat het kruisbeeld uit de kerk was verdwenen. "Op staanden voet", verhaalt de legende door pastoor Claeys opgetekend, "besluiten zij weer te keren naar dezelfde plaats alwaar zij hunnen schat gevonden hadden."

Ze vonden het kruisbeeld zoals ze het er eerst hadden gezien. Omdat het kruisbeeld op het grondgebied van Wenduine gevonden was dachten ze er goed aan te doen het in de parochiekerk van Wenduine te plaatsen. Ze hadden het inderdaad bij het rechte eind.

Het kruisbeeld bleef in Wenduine en werd er zeer vereerd. Er bleef evenwel een zeer sterke band met de vissers van Blankenberge bestaan. Deze hadden namelijk het voorrecht het kruis in de processie te dragen. Volgens de legende hebben zij immers het kruis gevonden. Doch een meer logische verklaring vinden we op een gedachtenis aan de zeeuwijding te Wenduine in 1979. Daar lezen we: Tijdens de middeleeuwen was Wenduine een welvarende vissersplaats. Rond de jaren 1550 weken de vissers uit, o.a. naar Blankenberge. Wellicht verklaarde dit de relatie tussen beide gemeenschappen waarvan het nog bestaande voorrecht van de Blankenbergenaars om het kruis te dragen een merkwaardig exponent is.

Drie maal per jaar werd het kruis in processie rondgedragen. De gote ommegang, door heel de visserij van Blankenberge meegemaakt,

>>>>

SCAP NIEUWS

Voor motor, keerkoppeling, vislier,...

BP oliën en vetten

Te koop bij SCAP
Oostende

Naast leveringen, verschaffen wij ook GRATIS onderzoek en adviezen in verband met de te gebruiken smeermiddelen

SCAP s.v.
H. Baelskaai 27
8400 OOSTENDE

SCAP s.v.
Vismijnlaan 5
8400 OOSTENDE

SCAP s.v.
Rederskaai 23
8380 ZEEBRUGGE

tel. (059) 32 09 31
32 29 51
32 08 20
32 39 79

tel. (050) 54 48 87

had plaats op tweede Sinksendag, op de eerste kermis van Wenduine. De tweede processie ging uit op groot heilig sacramentsdag. De derde processie had plaats op de "soemmitiet (plechtigheid) van de heilig kruisverheffing", feestdag van de kerk van Wenduine waarmee de tweede kermis samenviel.

"De titels of bewijsstukken" van de ontdekking van het wondere kruisbeeld zouden, volgens passtoer Claeys, bestaan hebben tot in de jaren 1790.

In 1780 werd het hout van het kruis vernieuwd. In 1820 werden kruis en beeld voor het eerst geschilderd. In 1835 werd dit opnieuw gedaan. Een decoratieschilder uit Brugge, Karel Nolf, schilderde het kruisbeeld en de drie altaren van de kerk in 1875. De schilder stelde vast dat de beelden van O.-L.-Vrouw en van Johannes aan het kruis in zeer erge mate door houtworm aangetast waren. Het kruisbeeld zelf toonde evenwel niet de minste sporen van verval. Omdat Nolf ook beeldhouwer was kon hij de ouderdom van het beeld goed inschatten en zonder de legende te kennen vertelde hij dat het kruis dateerde van de 16de eeuw. Zijn getuigenis, aldus pastoor Claeys, schijnt de legende dus te bevestigen. De tekst op de gedachtenis aan de zeewijding van 1979 dateert het Christusbeeld, volgens stijlkritisch onderzoek, evenwel op het einde van de 17de eeuw.

Rond het kruis was een sierkrans aangebracht.

Tijdens de laatste vergadering van het genootschap van het heilig kruis van 1874 te Blankenberge stelde pastoor Claeys voor om de bloemenkrans, die blijkbaar in slechte staat verkeerde, te vervangen.

Het voorstel van de pastoor om een "platiene krans" aan te brengen werd eenparig aanvaard. Om deze kostelijke krans te kunnen betalen werd beroep gedaan op de vrijgevigheid van de parochianen van Wenduine en op deze van de kruisminnende vissers van Blankenberge. De krans kostte 260 goudfrank.

Eertijds droeg het Christusbeeld op het kruis een zilveren kroon en was het met een prachtig kleed omhuld. Sinds 1982 is Christus tijdens de jaarlijkse processie op Pinkstermaandag weer met zilver bekroond.

Omdat ze er De Souter (die van 1804 tot 1814 te Wenduine pastoor was) van verdachten het zilverwerk van het kruis te hebben verwijderd namen de Blankenbergenaars de mantel mee. Deze mantel werd nadien blijkbaar vervangen door een doorzichtig garenweefsel met fijne mazen (tulle). Iedere keer dat het beeld in de processie zou meegedragen worden kwamen de vissers enkele dagen voordien het beeld, ter verering en gebed, met de tullen schort bekleden. Toen het beeld door schilder-beeldhouwer Nolf was afgewerkt liet de pastoor de tullen schort verdwijnen zeer tot ongenoegen van de vissers. Zij waren van oordeel dat hun gebeden hierdoor niet meer verhoord zouden

worden. De pastoor kon hen ervan overtuigen dat hun bewering op bijgeloof berustte.

Pastoor Claeys geeft hierop verder in zijn tekst een voorbeeld van bijgelovigheid in devisserij. Op maandag 14 mei 1871 was er een bedevaart naar het heilig kruis van Wenduine gepland door de congregraties van de jonge dochters van Uytkerke en van Nieuwmunster. Omdat de vissers op maandag in zee staken vezwittigde de pastoor hen ervan dat hij acht jongelingen van zijn parochie het kruis zou laten dragen. De vissers waren het hier helemaal niet mee eens. Indien het kruis door niet vissers gedragen zou worden, zou het aan het portaal van de kerk blijven haperen en zou het niet meer verder gedragen kunnen worden, zo beweerden zij.

Volgens de overlevering was dit nog gebeurd. De vissers zouden zelf het kruis dragen en vertelden er nog bij dat hun vangst het dubbele zou zijn dan deze van hun collega's die de bewuste dag reeds veel vroeger op zee zouden zijn. Pastoor Claeys hechtte blijkbaar helemaal geen geloof aan hun woorden en zocht hen nadien op. Bij zijn bezoek riepen ze hem toe: "den Here zij gedankt: wij hebben gelijk wij betrouwd hebben, eene dubbele vischvangst gehad: al de andere visschers hebben maar halfzoo veel als wij!".

(Vervolgt)

Willem Lanzweert

Bronnen:

- Hoe Sint Idesbald's kruis verdween...Karel Loppens

>>>>



Marine voortstuwingsmotoren

75 JAAR ERVARING TER UWE BESCHIKKING „DE MOTOR”

**DE BELGISCHE LEADER
IN DIESELMOTOREN**

**Gamma: 200 - 2.400 Pk
600 - 1.000 tr/min.**

ANGLO BELGIAN CORPORATION
WIEDAUWKAAL 43, B-9000 GENT
TEL. 0032 91/234541 (5 L.) & 255542 (2 L.)
TELEX 11 298 abcb
TELEFAX 091/240301

Contact persoon: E. DE POORTER



IN DE BAN VAN "MOBY DICK"

Dank zij het pakkende boek dat Herman Melville in 1891 over de gevreesde witte potvis Moby Dick schreef is het indrukwekkende walvisachtige zoogdier alom bekend. Maar als er ergens zo'n getande walvis aanspoelt veroorzaakt het steeds opnieuw een kleine volksverhuizing. Nu weten ze er in Koksijde ook van mee te spreken. Tienduizende nieuwsgierigen togen naar het strand waar de potvis zondagavond 12 februari onder het flietslicht van de camera's zijn doodstrijd uitvocht.



De talrijke sporen op de kop zijn afkomstig van gevechten met inktvissen

De eerste berichten over de aanwezigheid van de walvis zorgden aanvankelijk voor enige verwarring. Zij maakten gewag van een blauwe vinvis en dat zou een zeer uitzonderlijke gebeurtenis geweest zijn. Dergelijke walvis wordt wel dertig meter lang en weegt tot 170 ton. De drie meter dikke tong van een volwassen blauwe vinvis is zwaarder dan een olifant en het dier heeft aderen die veel weg hebben van rioleringsbuizen. In zijn zeven magen kan je gerust zwemmen. Het is een zeer bedreigde en beschermde walvissoort die een leeftijd van 120 jaar kan bereiken. Het zou bijna een wonder geweest zijn indien een blauwe vinvis hier zou voorkomen. Deze baleinvis overwintert in tropische wateren en trekt 's zomers naar de poolzeeën op zoek naar zijn hoofdvoedsel krill.

WAT WETEN WE EROVER

We weten bij wijze van spreken meer af over de maan dan over walvissen. Als biologen spreken over het intelligentste zoogdier, na de mens, dan gaat het alleen maar om een vermoeden. Over hun gedrag, communicatiesysteem, onderlinge

verhoudingen...is ons weinig bekend. Belangrijke gegevens als aantallen ontbreken. Al onze kennis hieromtrent is gebaseerd op schattingen.

Een tijd lang zag het er naar uit dat bepaalde walvissoorten onherroepelijk aan het uitsterven waren. Nu de Internationale Walvisvaart Commissie (IWC) besloten heeft de jacht op de zeezoogdieren per 1 januari 1986 te staken straalt er weer een sprankeltje hoop dat de grote soorten van de ondergang zullen gered worden. Zekerheid zal er slechts zijn als alle

landen zich bij de konventie neerlaggen en dat is tot hiertoe nog niet het geval.

GROENLANDVAARDERS

De jacht op walvissen is eeuwenoud. Bekend is dat reeds in de negende eeuwop grote zeezoogdieren gejaagd werd. Aanvankelijk bestond alleen de kustwalvisvaart. Bij ons gebeurde dit met vrij kleine zeilvissersvaartuigen. Toen de walvissen hun noordelijke tred inzetten waren er sterkere schepen nodig. In de zeventiende eeuw werd de jacht op de walvis op grote schaal aangepakt. Vooral de Groenlandse walvis was hierbij het geliefkoosde doelwit. In de strijd om levertraan en baleinen ontstonden massale slachtpartijen. De Groenlandvaarders gebruikten hiervoor driemasters, zoals de fluit, die uitgerust waren met enkele walvissloepen. Het harpoeneren gebeurde vanop deze sloepen, aanvankelijk door met de hand geworpen harpoenen, later met een harpoenkanon.

Op het einde van de achttiende eeuw begon ook een grootscheepse jacht op de potvis. Potvisolie werd toen gebruikt voor het

vervaardigen van kaarsen en als brandstof. Door de toepassing van aardolie en elektriciteit ging de walvisvaart sterk achteruit. Na de eerste wereldoorlog ontdekte de industrie echter nieuwe toepassingen. Meteen ontbrandde een nieuwe jacht op de walvis.

Toen de Groenlandse walvis zeldzamer werd schakelde men over op de potvisjacht. In die periode werden er jaarlijks duizende geslacht. De uitvinding van het harpoenkanon en de bouw van schepen met een slipway vergemakkelijkte het doden en verwerken van de omvangrijke dieren in hoge mate. Vooral de grote Noorse, Russische en Japanse fabrieksvaartuigen wierpen zich op de walvisvaart.

WINSTGEVEND

Er zijn nog nauwelijks mensen die op potvissen jagen om te overleven. Enige uitzondering zijn de inwoners van Lamalera, een dorp op het Indonesische eilandje Lembata. Zij hebben het vlees, de beenderen, de olie en de tanden nodig om in hun bestaan te voorzien. Toch blijven walvisvaarders gebrand op vin- en potvissen. De andere soorten mogen ongehinderd doorzwemmen omdat zij de jager teveel werk of te weinig winst opleveren.

De potvis of cachelot wordt door de jager herkend aan zijn eigenaardige manier van spuiten. Bij het uitademen spuit de vis de lucht (met het condenswater) niet recht omhoog zoals andere walvisachtigen dit doen (behalve de echte walvis die een dubbele fontein heeft), maar schuin naar voor. Hierbij gebruikt hij alleen het neusgat aan de linkerkant. Had men daarop gelet de avond dat het dier in Koksijde aanspoelde dan zou men meteen geweten hebben dat het om een potvis ging.

UITKIJKEN DUS

De geweldige asymetrische kop is het allereerste dat opvalt wanneer het dier volledig zichtbaar is. De vorm wordt echter niet bepaald door de schedel maar door een dik kussen, gevormd door de weefselmassa. Die massa bevat een heldere olieachtige vloeistof (walschot of spemacetic). Aangezien van oudsher aangenomen werd dat het een zaadhoudende vloeistof was ligt de naamgeving voor de hand. Wellicht kreeg de vis hierdoor



In leven slaat hij moeiteloos een sloep kapot



Het museum van Oostduinkerke speelt in op de aktualiteit. Er werd een hele afdeling "Walvis" opgebouwd

de Engelse naam "sperm whale" (zaadwalvis). Het nut van deze vloeistof is echter niet erg duidelijk. Vermoedelijk heeft het iets te maken met het drijfvermogen. De potvis is ook drager van amber, dat in vroegere eeuwen als een potentieverhogend middel werd beschouwd. De amber wordt geproduceerd als ziekelijke afscheiding van de tientallen meters lange

invloedrijkste natuurkenner van de oudheid, maakte een kapitale fout toen hij de walvissen bij de vissen rekende. Nochtans wist hij reeds dat de walvis niet langs de kieuwen ademde, maar wel degelijk longen had en levende jongen baarde die met moedermelk werden gevoed. De grondslag van zijn indeling was dan ook de natuurlijke omgeving der dieren. Het duurde tot in 1693 voor de walvis onder de zoogdieren gekatalogeerd werd (de Brit John Ray). Het was de Zweed Linnaeus die in 1758 voor de onderverdeling in tandwalvissen en baardwalvissen verantwoordelijk was.

POTVISSEN

De potvis is in elk geval de grootste tandwalvis. Het mannetje althans, want het is de enige walvissoort waarvan het wijfje veel kleiner is. Het dier leeft doorgaans in warme tot gematigde zeeën. Alleen de mannetjes dringen soms door tot in de polaire wateren. Potvissen leven polygaan, in haremverband. Eén mannetje heeft de leiding over een groep jonge en



Belangstellenden bleven toestromen

darmstreng. Amber is een grijze massa die in verse toestand onaangenaam ruikt, maar na verloop van tijd een zoeterige geur verkrijgt. Amber was vroeger fel gegeerd voor de aanmaak van parfum. Eén potvis leverde soms honderde kilo's van het hooggeprezen goedje. Sinds de uitvinding van de synthetische parfumgrondstoffen is de prijs fel gedaald.

De jacht op de potvis was dan ook een winstgevendende bedrijvigheid: er was de amber, het ivoor van de enorme tanden, maar ook de olieachtige substantie die voor de vervaardiging van geneesmiddelen, zalven, schoonheidsprodukten, schoensmeer en smeerolie gebruikt werd. Het is dan ook begrijpelijk dat het aantal gedode potvissen vrij hoog was. In de zestiger jaren moeten er jaarlijks 20 000 potvissen geslachtofferd zijn.

TANDWALVISSEN

De potvis is een tandwalvis. Deze eenvoudige waarheid is lange tijd geen evidentie geweest want, zoals gezegd is er weinig over de soort geweten.

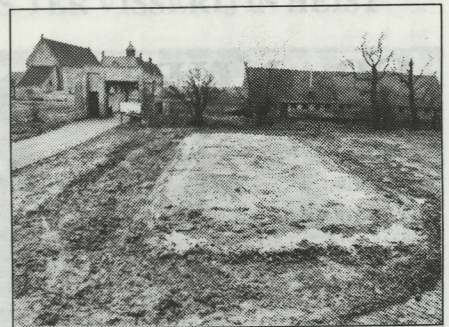
De Griekse wijsgeer Aristoteles, de

vrouwelijke potvissen. In de paartijd wordt om de herkenning hard gestreden. Oude, uit de groep gestoten, leiders kunnen dan zeer gevaarlijk zijn, zoals genoegzaam uit terlijke vrijheden verfraaide boek "Moby Dick" bekend is.

Potvissen voeden zich bijna uitsluitend met inktvissen, bij voorkeur met grote exemplaren van één tot twee meter (pijlinktvissen). In de maag van potvissen zijn al exemplaren van 186 kilo aangetroffen. ook een haai van drie meter vormt voor de potvis blijkbaar geen probleem. Om zijn prooi te pakken duikt de potvis met een snelheid van zeven tot acht kilometer per uur tot op een diepte van duizend meter waar hij tot driekwart uur kan blijven.

TOERISTISCHE ATTRAKTIE

Net als bij vroegere strandingen (o.a. in 1953 in De Panne) lokt zo'n gebeurtenis telkens opnieuw een massa kijklustigen. Tienduizenden defileerden dan ook langs het kadaver dat naargelang de dagen vorderden een sterkere geur afgaf. Het werd dan ook hoogtij dat het dier onder de grond gestopt



De begraafplaats van de potvis

werd. Velen vragen zich af of het een goed idee was het dier met huid en vetlaag (vol parasieten) in te graven.

De posthuum tot "Valentijn van Sint André" omgedoopte potvis (het dier stierf enkele dagen voor St.-Valentijndag op de strandreep van St.-André) is nu goed en wel begraven, maar doet nog steeds van zich spreken. In de buurt van de historische hoeve "Ten Bogaerde" hangt immers een verpestende geur en het dierlijk vocht blijft opborrelen. De vraag blijft echter of het kadaver op die plaats zal blijven liggen tot de onderzoekers over vijf, tien jaar het sketet zullen opdelven.

Tekst en foto's:

Guido Walters

OORZAAK ONBEKEND

Over de doodsoorzaak van de potvis in Koksijde kon de autopsie nog geen uitsluitsel geven. Het feit dat de tandwalvis in ondiep water verzeilde bewijst dat hij al niet meer in normale doen was.

De dieren beschikken over een verfijnd navigatiesysteem. Tijdens de laatste IWC-konferentie kwam in elk geval een rapport ter sprake waarin sprake was van hoge kwikkoncentraties in door Japanse walvisvaarders gevangen potvissen. De vervuiling van de zee kan een oorzaak zijn. Zo kan de olie doordringen in de ademhalingsorganen. Het dier kan hierdoor in paniek geraken, waardoor het echolocatiesysteem onvoldoende funktioneert en de potvis stuurloos wordt. Het dier kan natuurlijk ook aan een of andere virusziekte leiden. In elk geval werden stalen van de potvis genomen, die door het Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen verder onderzocht worden.

Op de Oostendse vuurtorenwijk is op 81-jarige leeftijd Edouard "Wardje" Vanalderweireld overleden.

Hij vertrok reeds op zeer jeugdige leeftijd naar IJsland met de O.153 van schipper Brouckxon. Na zijn huwelijk in 1953 zegde hij de visserij vaarwel.

Wardje was een zeer populaire figuur, vooral bekend om zijn uitgebreide kollektie foto's over de vissrij.

FRANKRIJK

Iedere maand bespreekt dit blad één van de buurlanden waarmee we vanaf 1992 veel zullen te maken krijgen. Zo kwamen reeds Groot-Brittannië, Denemarken en Duitsland (BRD) aan de beurt. Vandaag zetten we onze reeks verder met Frankrijk.

Het totale volume van de Franse productie is sinds vele jaren praktisch stabiel gebleven en dat ondanks een regelmatige daling van het aantal vissers sedert de tweede wereldoorlog. Met zo'n 850 000 ton visserijproducten die in 1986 aangeland werden, bekleedt Frankrijk de 22ste plaats op de wereldranglijst, zo leren we uit de statistieken van de Wereld Voedselorganisatie. Voor wat de waarde van de aanvoer betreft, scoort Frankrijk echter heel wat beter, want 85% ervan zijn verse producten, bestemd voor de menselijke consumptie.

Van 1978 tot 1988 is de vloot nogal aanzienlijk gewijzigd. Het deel van de vloot dat uit grote vaartuigen bestaat is met 29% verminderd (cijfers uitgedrukt in ton). Het deel van de vloot dat zich met de artisanale visserij bezighoudt daarentegen is aanzienlijk hernieuwd dank zij een nationaal ondersteuningsprogramma. Zodoende heeft dat vlootgedeelte zijn aandeel van 5% naar 7% weten op te trekken (periode 1986-1987).

Met een import van 594 463 ton, tegenover een uitvoer van 216 000 ton heeft het deficiet op de handelsbalans een serieus dieptepunt bereikt. In 1987 werd een negatief recordcijfer van 8,2 miljard Franse Frank bereikt. Omdat de Fransen steeds meer vis gaan eten en omdat de nationale productie sinds jaren stabiliseert doen onze burens steeds meer beroep op buitenlandse vis. Wie had dat gedacht? Dat buitenlandse aandeel groeit met een volume van zo'n 4% per jaar.

En omdat de Franse vis ook meer en meer uitgevoerd wordt (9% volume meer per jaar), lijkt het erop dat er een schijnbaar stabiel verbruik van visproducten is, dat zich stabiliseert rond één miljoen ton per jaar.

En om een idee te geven van de omvang van de visserij in Frankrijk volgen hieronder enige vergelijkende cijfers:

Frankrijk telde in 1987 meer dan 19 500 vissers. Uit de cijfers van de EEG blijkt dat België er dan 1 284 had en Nederland 4 406.

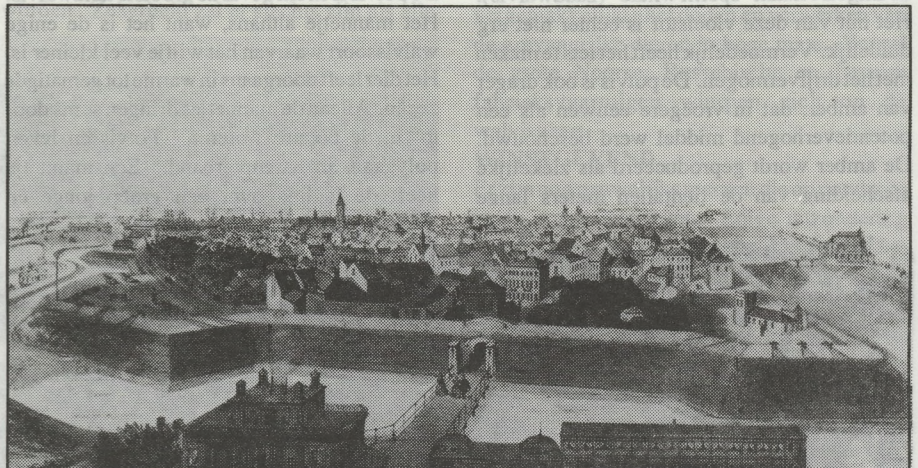
De Franse vloot heeft een totale sterkte van 918 087 KW (cijfers van 1 januari 1987), de Nederlandse vloot was op dat moment goed voor 462 900 en de Belgische voor 71 250.

Als we de vlootsterkte uitdrukken in brutoton krijgen we voor Frankrijk 191 028, voor België is dat 22 846 en voor Nederland 77 500.

F.V.

DE OESTERPUTTEN IN OOSTENDE IN DE 19de EEUW (II)

Een nieuwe bijdrage in de reeks over de geschiedenis van de Oostendse oesterputten. De eerste editie verscheen in Het Visserijblad van april 1988, ze werd verdergezet in ons blad van mei en juni en die afleveringen gingen over de oesterputten in de 18de eeuw. Het Visserijblad van november '88 zette de reeks verder en toen werd de 19de eeuw aangepakt. Vandaag krijgt u daarvan het tweede gedeelte.



Oostende ca. 1860 : uiterst rechts, buiten de wallen ziet u de oesterparken van Musin

In 1832 begon François-Constant Musin, die bekend stond als "particulier", "apprêteur de poissonniers" of "cabaretier" met de oesterteelt in de grachten ten oosten van de havengeul. Hij was toen 39 jaar oud. De zaken bleven zo tot 1848.

OESTERPARKEN MUSIN

Op 5 juni 1846 kreeg Musin vanwege de Belgische regering (Departement Openbare Werken) een concessie op een terrein van 3 812 m², gelegen aan de westzijde van de havengeul. Het terrein was gelegen tegen een naar het westen inspringende bocht van de Kanonnendijk, achter een dekkingswal die tussen de verlengden van Langestraat en Nieuwstraat, op de plaats van de huidige visserskaai was gelegen.

Twee jaar later opende hij er een oesterpark met restaurant

In Daveluy's "Album d'Ostende" anno 1854 alhier uitgegeven stond het zo: "*Après la phare, à l'angle nord, sur un môle avancé, près de l'entrée de l'estacade, un tir au pistolet et à la carabine, flanqué d'un petit jardin où l'on entretient des fleurs sur des terres rapportées, et le parc aux huîtres précédé d'un restaurant confortable de monsieur Musin*".

"Monsieur Musin stond toen reeds voor Auguste Musin, zoon van François-Constant; de vader was in 1849 overleden, en na zijn dood

kwam het bedrijf in handen van zijn drie zoons, Auguste, François-Etienne (de beroemde marineschilder en Eugène (kandidaat-notaris te Oostende).

Uit een aankondiging in "La Flandre Maritime" vernemen we dat de oesterput Musin tijdens de zomer van 1850 openbaar verkocht werd.

François-Etienne liet nog in 1849 zijn aandeel over aan zijn broer Auguste. Deze nam het bedrijf als restauranthouder-oesterkweker over. Eigenaardig is wel dat François-Etienne op de geboorteakte van zijn zoon Auguste-Henri anno 1852 zelf nog als "koopman in oesters" vermeld staat, al was hij toen al een internationaal befaamd kunstschilder.

In 1953 verkocht Auguste 1/6de deel aan Eugène, de derde broer. Deze zou eerst op 21 januari 1857 zijn aandeel in de zaak verkopen en wel aan de destijds bekende brouwer Jean.

A. Musin betrok zijn oesters uit Queensbank. In december 1855 bv., voerde de Engelse sloep "Perceverance" 35 t oesters aan voor zijn rekening.

De uit 1846 daterende grondconcessie van het oesterpark Musin nam theoretisch een einde in 1867, bij de ontmanteling der stad. Terzelfdertijd werden er plannen gemaakt om de Kanonnendijk recht te trekken in het gedeelte tussen het nieuwe dok en de oude vuurtoren. Nabij het oesterpark Musin zou er een zwemkom komen.

>>>>

Er was sprake van het al of niet behouden van de oesterputten. Op 7 december 1869 stemde de gemeenteraad voor het behoud van het oesterpark, dat immers een be-langrijke toeristische aantrekkelijkheid was.

Met de dood van Auguste Musin viel de uitbating van het bedrijf tijdelijk stil : de oesterput verslibde en het restaurant geraakte bouwvallig. Dit werd het ogenblik waarop de luikenaar Louis Delbouille een rekwest aan het ministerie stuurde om een concessie te krijgen op de gronden van het oesterpark. De gronden van het bouwvallige restaurant en van de putten wou hij opnemen in een groots hydrotherapeutisch complex (1876). Pas in 1881 werd Delbouille's voorstel definitief geweigerd.

Maria Van Glabbeke, Auguste's weduwe, verkocht het haar nog toebehorend aandeel (verkoop van 5 augustus 1875) aan Edouard Jean die het geheel liet opknappen. Daarmee was het gehele complex nu in handen van de Jean's. Vanaf toen spreken men enkel nog van de oesterput Jean.

Toen de kanonnendijk eindelijk rechtgetrokken werd en de gammele brug naar het Westerstaketsel werd vervangen door een dijkconstructie (1881), geraakte de Oesterput Jean meer en meer geïsoleerd. De uitbreiding van de visserskom naar het noorden toe (1885-1887) betekende dan ook het einde voor dit pittoresk stukje Oostende.

OESTERPARKEN VAN IMSCHOOT-DE BROCK

Deze oesterbanken werden in 1852 aangelegd bij de werf op het Hazegras. Ze komen voor op het in 1856 bij Daveluy gedrukte " Plan du Port, de la Ville et des Environs d'Ostende" door de stadsarchitect Pierre Van Hercke.

Het hazegras kende toen een enorme bloei : de situering van het spoorwegstation aldaar zorgde voor horeca-activiteit (hotels, drankgelegenheden, wandelpark...) maar ook voor een lichte industrie, zoals brouwerijen en dus ook een oesterpark.

De ontmanteling van Oostende in de zeventiger jaren zou die evolutie afbreken. De Oesterbankstraat is het enige restant van deze luxenijverheid op het hazegras.

Norbert Hostyn

ACHT NIEUWE SCHIPPERS TER VISSERIJ IN HEIST



De Rijksvissersschool in Heist leverde acht nieuwe schippers ter visserij af. De leerlingen, houders van een brevet van aspirant-schipper en vijf jaar ervaring achter de rug, volgden vier maanden lang de verplichte opleiding in de vissersschool. Acht deelnemers slaagden in dat examen, dat afgenomen werd in de Zeevaartschool in Oostende door een jury samengesteld uit vertegenwoordigers van de verscillende vissersscholen van de kust. Onmiddellijk na het beëindigen van de bijscholing lieten de deelnemers zich opnieuw aanmonsteren op het vaartuig dat ze enkele maanden geleden verlieten. In afwachting dat zij de volle verantwoordelijkheid dragen van schip en bemanning fungeren de afgestudeerden als reserve-schipper. De geslaagden zijn: Peter Allemeersch (Z.501), Danny Ameye (Z.80), John Derudder (Z.54), Paul Droissart ((Z.96), Patrick Savels (Z.53), Stefaan Van Haecke (Z.99) en Eddy Vlietinck (Z.38). Op de foto worden zij omringd door directeur Jules De Vocht en de leraars Geleyns, Vantorre en Gernonprez. (g.w.)

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

Import - Export

Allerlei kettingen en kettingmatten

Ankers

Herbruikbare materialen

Visserijbenodigdheden

Rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggelaan 137,
8380 Lissewege BRUGGE

Tel: 050/54 48 33

Tijdokstraat 3,
ZEEBRUGGE

Tel 050/54 45 85

H. Baelskaai 18,
OOSTENDE

Tel: 059/32 50 13

vanuit Nederland:
09.32.50.54.48.33

Fax: 050/ 54 79 11

INGEBRUIKNAME VISTRAP OOSTENDE

OP WITTE DONDERDAG

De vistrap aan de Oostendse Visserskaai wordt op donderdag 23 maart officieel in gebruik genomen. In de komende dagen worden de vijftien standplaatsen definitief toegewezen.

Normaal zou dat geen problemen opleveren mocht een rederij met twee vaartuigen geen aanspraak maken op twee stalletjes. Het stadsbestuur zal de knoop eerstdaags doorhakken. Voor de stadskas is de vernieuwing een goeie zaak, want elke huurder moet jaarlijks 60 000 frank betalen.

Westvlaamsch archief van Geschiedenis,
Oudheidkunde en Folklorebijblad van Biekorf
- 2de Jaargang. Schrikkelmaand 1940 nr.1
- 't Crucifix op den Zeedijk bij Nieuwpoort in
1572

K. Loppens - Biekorf - 45ste jaar wintermaand
'39

- Legende betrekkelijk het wonderdadig
kruisbeeld berustende in de parochiale kerk
van Wenduine

- gedachtenis aan de zeewijding te Wenduine,
1970

- gedachtenis aan de zeewijding te Wenduine,
1983

- de Yslandvaarders van de Westkust, Bert
Bijens, uitgave V.V.V. Koksijde

BIJ DE SPAANSE SCHEEPSWERVEN

Het is bekend dat de talrijke Spaanse
scheepswerven tot de grootste scheepsbouwers
behoren. De gespecialiseerde werven
beschikken momenteel over een orderboek
met 172 bouwcontracten voor
vissersvaartuigen van meer dan 100 ton. 123
vaartuigen met een totale tonnemaat van 64
764 BT zijn bestemd voor Spaanse bedrijven.
De 49 andere vissersvaartuigen, ook nog goed
voor 22 326 BT, zijn voor het buitenland
bestemd. De Zuidspaanse werf Astilleros de
Huelva boekte 28 orders, waaronder twee
fabrieksschepen en vier diepvrieshektreilers.

Het museum is gelegen in het paleis Chaillot,
gelegen tegenover de Eiffeltoren en naast het
Etnografisch museum. Het kende een zeer
bewogen geschiedenis en heeft zijn ontstaan te
danken aan Louis Antoine de Bourbon, hertog
van Angoulême. In 1826 had deze hertog
plannen opgevat voor een scheepvaartmuseum
en dit omdat hij zelf een verwoed verzamelaar
was van scheepsmodellen.

In 1827 werd door Charles X, koning van
Frankrijk, een ordonantie ondertekend waarbij
het maritiem museum opgericht werd en enkele
zalen van het Louvre daarvoor ter beschikking
gesteld werden.

Meer dan honderd jaar later, nl. in 1937 werd
het maritiem museum een definitieve plaats
toegewezen in het Chaillotpaleis. Het huidige
museum is het levenswerk van Kommandant
Vichot, die van 1943 tot 1972 alle
werkzaamheden ervan leidde.

Sedert 1972 is het museum een nationale
publieke instelling onder de voogdij van het
Franse ministerie van Defensie. De
verzameling bestaat nu uit circa 18 000
modellen en voorwerpen, een fototheek met
meer dan 170 000 cliché's en een bibliotheek
van 42 000 documenten en boeken.

Bij het binnenkomen staat rechts een

majestueuze maquette van de "Océan" een
driedeks oorlogsschip uit de zeiltijd. De
maquette is gemaakt op 1/16de van de ware
grootte en meet 6,5 m in lengte en is meer dan 5
meter hoog.

De honderdkoppige bemanning is eveneens op
schaalgrootte. Men ziet er zelfs een matroos
die een glas aanbiedt aan de admiraal, terwijl
andere janmaats in het want klimmen of ook
één van de 120 kanonnen bedienen.

Onder de vele scheepsmodellen van
zeilvaartuigen, galeien, fregatten, schoeners...
bemerken we ook "le canot de l'Empereur".
Dit vaartuig is 17 meter lang en werd in 1811
gebouwd op bevel van Napoleon. Le Canot
werd door Napoleon één keer gebruikt om de
monding van de Schelde en de
verdedigingswerken voor de haven van
Antwerpen te inspecteren.

Zeer merkwaardig is ook het model van de
onderzeeër "Surcouf". Dit model is in
doorsnede gemaakt. De Surcouf had 4 400 ton
waterverplaatsing. Tijdens de tweede
wereldoorlog is de oorlogsbodem in de
Caribische Zee gekelderd.

Aan de wanden van het museum prijken
honderde marineschilderijen. Men kan er de
dertien grote werken van de kunstschilder
Joseph Vernet (1714-1789) bewonderen. Deze
kunstschilder die als jeugdige artiest van
Frankrijk naar Italië vertrok en er meer dan
twintig jaar verbleef en zich daar specialiseerde
in marines, kreeg van de markies de Marigny
de opdracht vierentwintig schilderijen te maken
van de verschillende Franse havens. Hij heeft
er vijftien uitgevoerd waarvan er twee in het
Louvre hangen. Deze schilderijen zijn van
zeer grote historische waarde voor de studie
van de havens en het leven errond tijdens de
periode van Lodewijk XV.

Verder wordt de koopvaardijvloot
vertegenwoordigd door een model van de
pakketboot "Normandie", die twee keer de
blauwe wimpel veroverde.

Wie in duiken geïnteresseerd is kan een
historisch overzicht zien van de duikerpakken
van eertijds tot die van vandaag. De Bathyskaaf
"Archimède" ontbreekt evenmin op het appel.
Het was immers met dit toestel dat men een
diepte bereikte van 9 545 meter.

Alwie met de zee te maken heeft en de
gelgenheid heeft Parijs te bezoeken moet zeker
een visite aan het Maritiem Museum op zijn
programma zetten. Het loont de moeite.

R.C.



Postbus 25, 4510 AA Breskens (Holland)

Tel. 01172-1765 - 's avonds 01172 - 1590

Telex 55332 - Telefax 01172 - 2421

- ▶ Specialisten in reparatie en onderhoud van dieselmotoren en machines.
- ▶ Levering en montage van o.a. DAF-motoren -
DAF onderdelen en Industrie onderdelen.
- ▶ Levering van constructies als masten, luikhoofden en dekhuisen.
Zowel in staal als aluminium.
- ▶ Ontwerpen en vervaardigen van dekwerkhuizen als: visserijlieren - ankerlieren
ed. speciaal ontworpen voor Uw schip.
- ▶ Alle machinale bewerkingen in ons moderne machinepark in Breskens.
- ▶ Levering en montage van koel- en ijsmachines voor de garnalen- en
kustvisserij.
- ▶ Ontwerp en montage van hydraulische aandrijvingen voor vislieren ed.

B.S.M. GEEFT SERVICE TER PLAATSE

Vraagt vrijblijvend prijs en levertijd bij de B.S.M. in Breskens.

Belt U no. 1172-1765.

ADVERTEREN?

059/32 55 59

N.V. VERHEYE JOEL

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

Sedert meer dan 30 jaar werkzaam voor de Visserij.

**Burelen en werkplaats: Vissersstraat 44 en Werfkaai 9-11
8380 ZEEBRUGGE Haven**

Tel.: Burelen en werkplaatsen: 050/54.45.41
(Bij afwezigheid): (050) 54.69.89
(050) 54.64.68

INDIVIDUELE BESOMMINGEN 1988 TE ZEEBRUGGE

1.	Z.105	Atlas	40.267
2.	Z.69	De Kaper	39.408
3.	N.36	Donia	37.620
4.	Z.67	Rubens	37.071
5.	Z.59	Gudrun	36.993
6.	Z.54	De Bounty	36.426
7.	Z.284	Vicky	36.213
8.	Z.39	Zuiderzee	32.814
9.	Z.76	Zeejager	31.286
10.	Z.99	Terra Nova	29.972
11.	Z.48	Wodan	28.767
12.	Z.46	Neptunus	28.167
13.	Z.27	Mercurius	27.860
14.	Z.90	Oosthinder	27.820
15.	Z.162	Van Dyck	27.696
16.	Z.186	Shannon	27.456
17.	Z.97	Cleopatra	26.411
18.	Z.91	Noordhinder	25.283
19.	Z.200	Tijl Uilenspiegel	25.236
20.	Z.89	Sandra	24.493
21.	Z.60	Blue Angel (vanaf 15/3)	24.130
22.	Z.78	Vertrouwen	24.093
23.	Z.92	Lundy Gannet	23.910
24.	Z.84	De Klauwaert	23.815
25.	Z.121	Barentssee	23.663
26.	Z.196	Zeeduivel	22.844
27.	Z.30	Westhinder	22.464
28.	Z.14	Brandon Star	20.969
29.	Z.43	Pandora	20.947
30.	Z.16	Kon-Tiki II	20.271

**HET VISSERIJBLAD TELDE IN
1988
GEMIDDELD 3 500 LEZERS PER
EDITIE.
DANK U, LEZERS**

**O.114 NORMAUWILL
WORDT
Z.114 ZEEENGEL**



De O.114 Normauwill van Robert Vieren en Robert Vanneville is eigendom geworden van de rederij Femina uit Knokke-Heist. Femina, met Patrick Van Troyen, Nancy Tas en schipper Jean-Pierre Goossens als zaakvoerders liet de bokkentreiler ombouwen tot een plankenvisser voor de kreeftenput. Dezelfde rederij verwierf vorig jaar ook de N.597 Jupiter, nu Z.597. Het kleinere vaartuig krijgt weldra een nieuwe motor, hydrolische winch en andere aanpassingen op een Nederlandse werf (g.w.)

TOMBOLA RIJKSVISSERIJSCHOOL VISSERSVREUGD 1989

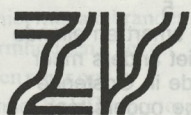
1.	12409	35.	32955	69.	32674
2.	21443	36.	16414	70.	10918
3.	15457	37.	20469	71.	21238
4.	39498	38.	14099	72.	27551
5.	30261	39.	15717	73.	33394
6.	14934	40.	37993	74.	29388
7.	24336	41.	18398	75.	36068
8.	12338	42.	34626	76.	21518
9.	32440	43.	12926	77.	17957
10.	21115	44.	30704	78.	35048
11.	26750	45.	20285	79.	37483
12.	38754	46.	15425	80.	12236
13.	21102	47.	16317	81.	18900
14.	12833	48.	33557	82.	31818
15.	21159	49.	34559	83.	10074
16.	22548	50.	13337	84.	11238
17.	13421	51.	36187	85.	12416
18.	31537	52.	23908	86.	27100
19.	22287	53.	10737	87.	15665
20.	23560	54.	36080	88.	35454
21.	20494	55.	14712	89.	18832
22.	37450	56.	23932	90.	11137
23.	27606	57.	31906	91.	14236
24.	33344	58.	30025	92.	23774
25.	18343	59.	34116	93.	27491
26.	13493	60.	20033	94.	32773
27.	17592	61.	28572	95.	12511
28.	15493	62.	20209	96.	24558
29.	27323	63.	22168	97.	15651
30.	26960	64.	15722	98.	15754
31.	10130	65.	35589	99.	18130
32.	29174	66.	15489	100.	37063
33.	30108	67.	12586		
34.	36054	68.	33771		

OMSLAGEN

1.	1275	2.	3211	3.	1091	4.	3823
5.	3153	6.	1984	7.	2778	8.	1607
9.	1345	10.	3899				

Alle prijzen kunnen afgehaald worden op school tijdens de schooluren tot 15 maart 1989. Aan alle kopers van onze loten veel geluk.

Aan alle medewerkers en prijsschenkers van deze tombola hartelijk dank.



**ZEEBRUGSE
VISVEILING NV**

**SAMEN MIKKEN
OP DE MARKT
VAN MORGEN**

De **private** visveiling, die **Uw belangen** het best dient

n.v. ZEEBRUGSE VISVEILING

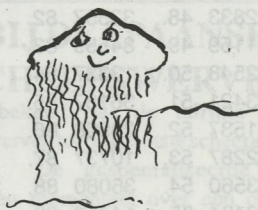
Vismijnstraat 12 - B 8380 Zeebrugge - tel.: (050) 54 41 20 - telex: 82120 Afslag B - fax: (050) 54 50 18

Coör.: 51°20,01'N
3°12,31'E

DE ZES VISSCHERS VAN OOSTENDE

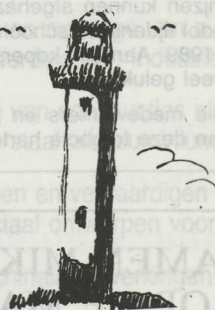
Op donderdag 1 november 1888, het feest van Allerheiligen, verliet het vaartuig O.185, de „NOORDSTER” de haven van Oostende om te gaan vissen aan de Engelse westkust. Schipper was Maenhoudt.

In de nacht van 6 op 7 november woedde een hevige storm over de Noordzee. Een paar dagen na de storm ontving reder Van de Walle een telegram uit Engeland waarin medegedeeld werd dat zijn schip gestrand was ter hoogte van Sidestrang/Trimingham: de reddingboot stond nog op dek en het net lag nog uit en ook de scheepshond bevond zich aan boord, maar er was geen spoor te vinden van de zes koppige bemanning.



Er waren twee mogelijkheden: ofwel was de bemanning op een geheimzinnige wijze verdronken, ofwel waren ze overgenomen door een ander vaartuig. Men tastte in het onzekere en vreesde het ergste voor de bemanning. Naast schipper Maenhoudt, zijn twee zonen en zijn twee neven was er als zesde bemanningslid een soldaat die met verlof was en één reis meemaakte in de plaats van een lid van de bemanning dat een reis thuisbleef om te trouwen. Behalve de naam van de schipper hebben we enkel de naam van twee vissers kunnen terugvinden: Henri Declercq, gehuwd en geboren in 1868 en Antoon (Tone) Piolon, die geboren was in 1878.

Het vaartuig zelf bleek na de stranding redeloos verloren en slechts de inboedel en enkele delen van het takelwerk konden gered worden.



Men beschikte toen nog niet over radioverbinding tussen de vaartuigen onderling en tussen vaartuigen en wal, zodat men enkele dagen in onrust bleef. Maar toen men op 22 november, veertien dagen na de storm en de stranding, nog geen nieuws had werd verondersteld dat de bemanning op zee gebleven was, zoals het de gewoonte was bij andere gelijksoortige gebeurtenissen.

Men liet doodsbrieven drukken en de reder liet een plechtige ziele dienst opdragen voor de bemanning, waarbij gedachtenissen

(doodsprentjes) werden uitgedeeld. Nadien werden dan door de families van de leden van de bemanning eveneens ziele diensten opgedragen in hun respectievelijke parochiekerk.

Maar op vrijdagmiddag 1 december, ontving de reder een telegram uit Mandel, aan de zuidkust van Noorwegen met de volgende tekst: „Wij zijn binnengelopen met het schip dat ons aan boord genomen heeft. MAENHOUDT”.

Op woensdag 12 december, kwamen de verloren gewaande vissers terug te Oostende met de trein van 15.20 u. Ze werden opgewacht door familieleden en een grote massa sympathisanten.

Volgens het verhaal van schipper Maenhoudt werd hun vaartuig onderdoor gelopen door een Oostenrijkse bark, de „Phison” die op weg was naar Cette (Sète? Franse haven aan de Middellandse zee). Het aanvarende schip heeft de bemanning opgepikt en aan wal gezet te Mandel. Dat de reis zo lang geduurd heeft, namelijk van 7 november tot 1 december, ligt aan de storm die

over de Noordzee woedde en tevens door het feit dat het Oostenrijkse schip, de „Phison” tijdens deze tocht nog een groep schipbreukelingen heeft opgepikt.

Van een der opvarenden, Antoon Piolon, bestaan nog de twee doodsprentjes, het eerste na zijn vermeend vergaan op zee en het doodsprentje toen hij aan land overleed op 12 augustus 1950, hij was toen 62 jaar.

Hoewel het niet de eerste keer was, en ook niet de laatste zou zijn, dat de bemanning van vissersvaartuigen die al enkele weken over tijd waren als verloren werden beschouwd en onverwacht terugkeerden werden de gebeurtenissen met de O.185 door een onbekende marktzanger verwerkt in een lied dat in die tijd veel succes moet gekend hebben en dat ook lange tijd op de „hit”-lijst van toen heeft gestaan: het werd 20 jaar later nog herdrukt en op de markten gezongen en verkocht. In mijn verzameling heb ik zelfs liedbladen van vier verschillende marktzangers die het lied op hun repertorium hadden en het werd in tientallen liedschriften overgeschreven door mensen die het de moeite waard vonden om nog eens gezongen te worden. In 1958 heb ik het nog te Heist op band kunnen opnemen, toen werd het gezongen door een oude visser.

Jef Klausling.

WONDERBAAR GEVAL over de WEDERKOMST van ZES VISSCHERS VAN OOSTENDE

STEMME: Adieu Matroos

3

Zij werden opgenomen,
Naar een vreemd land gedaan,
Hun schip dat werd gevonden
Daar werd tijding gedaan
Dat de honderd vijf en tachtig
Van de Oostendsche stad
Door een vreeselijk onweder
Zes man verloren had.

Refrein:

Ach God, wat groote pijn
Voor vrouw en kinders klein
En die vaders en moeders
Die daar ouders van zijn.

4

De families die lamenteerden
Met 't hert vol droefenis
Lieten een dienst celebreren
Voor hun ziel en lafenis
De dienst die was gezongen
Al zes dagen voortaan,
Een depêche was gekomen
Al in Oostende aan.

Refrein:

Vaders, moeders teer,
Stort geene tranen meer
Want binnen eenige dagen
Ziet gij uw zonen weer.

5

In plaats van smart en ellende
Ziet men niet anders meer
Dan vreugde in Oostende
Van menige ouders teer.
Ach God, wat groote vreugde
In hunnen ouden dag,
Hun kinders te omhelzen
Die men verlorren zag.

Refrein:

En geheel de visserij
Die is nu uit het lij
En geheel de stad Oostende
Die is verheugd en blij.

1

Komt vrienden hier in 't ronde
En luistert naar mijn lied.
Hetgeen ik zal verkonden
Is nooit op aard geschied.
Men hoort van alles spreken
Hier op het wereldsch dal,
Maar nooit is het geweten
Zulk een wonder geval.

Refrein:

Van zes visschers voortaan,
Die waren in zee gegaan,
Nadat ze waren begraven
Kwamen z'in Oostende aan.

2

Den eersten van November
Ging er zes man aan boord
Om in zee voor vrouw en kinderen
Te gaan zoeken hun brood.
Door een vreselijk onweder,
Een schrikkelijk orkaan
Werden dees moedige lieden
Op een zandplaat geslaan.

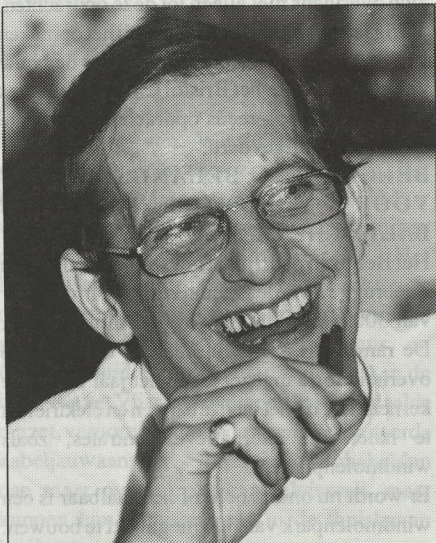
Refrein:

Maar met vreugde groot
Kwam er een Zweedsche boot
Die deze brave visschers
Kwam redden uit de nood.

GENIE AAN HET WERK!

De huistekenaar van ons blad, kunstenaar Bob Depoorter, die in Bredene het restaurant "Au Chicon" uitbaat heeft een systeem ontwikkeld om efficiënter, veiliger en vlugger groenten, aardappelen, spaghetti, rijst, vissoepen en visgerechten te koken.

Zijn uitvinding, waarop hij ondertussen een octrooi verworven heeft, ontstond uit het zoeken naar een beter systeem om witloof, zowat de basisgroente van zijn bedrijf, te bereiden.



EEN POT IN EEN POT

Daaruit ontwikkelde hij dan zijn "cuistot"-kookstelsel. Men kookt de spijzen a.h.w. in een pot die op zijn beurt weer in een pot zit. Klinkt raar, maar waar. De binnenste pot, ook al voorzien van een deksel, bevat een wisselbaar bodemrooster, die het kookproces optimaal laat verlopen.

De spijzen worden in het nieuwe systeem niet alleen vlugger gaar (en behouden dus meer vitamines), maar de bijkomende voordelen zijn zo groot dat men zich de vraag kan stellen: hoe komt het dat men daar niet eerder aan gedacht heeft?

Eerstens kook je veiliger, want je hoeft niet meer af te gieten of met een schuimspaan te vissen. Er is minder afwas. De gerechten kunnen niet meer aanbranden. Het gerecht één uur warmhouden, levert niet de minste problemen meer op.

De uitvinder Bob Depoorter is er zeker van dat de "cuistopot" haar verdiensten in een mum van tijd zal bewijzen.

**VOLLEDIG UITGERUSTE VISSERS-
BOOT 7,92 x 2,35 MET
VERNIEUWDE LISTER 15 pk
z.w. JANSSENS
PANNENSTRAAT 10
HEIST 8390**

HAVENFEESTEN TE OOSTENDE

De VZW Liefkemores liep al een hele tijd met plannen rond om op de Hendrik Baelskaai te Oostende de eerste Visserijfeesten te organiseren. Daarom werd contact opgenomen met de VZW Dienamo, die bereid gevonden werd het geheel te coördineren. Gaandeweg sprong ook de VZW Oostendse Havengemeenschap op de feestwagen en zodoende werd het begrip Visserijfeesten verruimd tot Havenfeesten.

De eerste vergaderingen grepen plaats, er werd een datum vastgelegd (weekend van 9-10 september) en er werd een stramien van programma ontworpen. Dat ging van opendeurdagen bij bedrijven, over een vissersmarkt op de Baelskaai tot reddingsdemonstraties in het tijdok.

Groot was de verwondering van de oorspronkelijke initiatiefnemers toen er op het secretariaat van de VZW Liefkemores een brief van Burgemeester Goekint toekwam, waarin hij stelde de leiding van het initiatief op zich te zullen nemen. In de brief beloofde hij "ten gepaste tijde" een vergadering te beleggen met een brede groep geïnteresseerde mensen en groepen. Wellicht is het de bedoeling de havenfeesten een nog grotere uitstraling te geven dan gepland.

BOZE KUSTVISSERS

Het Visserijblad gaf in haar januarinummer verslag van een vergadering van boze kustvissers, die zich de garnaal weggekaapt zagen door Nederlandse treilers. Senator Declerck vroeg daarbij uitleg aan de bevoegde staatssecretaris: uit het antwoord onthouden we dat: "Onze eigen Zeemacht niet over een geschikt patrouillevaartuig beschikt om de controle in de Belgische visserijzone efficiënt uit te voeren. De door het Ministerie... geplande bouw van zo'n vaartuig is om besparingsredenen uitgesteld geworden. Het akkoord van de Minister van Begroting wordt gevraagd, wat voorzien was op de begroting van 1988, op te nemen in de begrotingsvoorstellen 1989. Met de bouw zou dan kunnen worden gestart in 1989. De afwerking zou in 1990 kunnen gebeuren."

De staatssecretaris stipt ook aan dat het aantal controleurs zou moeten verhoogd worden. Voor het ogenblik ontbreekt het aan specialisten die op een efficiënte manier de Nederlandse vaartuigen zouden kunnen controleren. Daarom is het de bedoeling de zeevisserijinspektiedienst uit te bouwen tot één inspecteur en drie controleurs. Ook daar hebben de besparingen één en ander trager doen verlopen, dan het de bedoeling was.

INVESTERINGSKREDIETEN: ONZE SPECIALITEIT

PROFITEER VAN

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.



Generale Bank

ONDER DE REDAKTIE VAN GUIDO WALTERS

GROOT BRITTANNIE

FISHING 89

De beurs "Fishing '89" belooft dit jaar een voltreffer te worden. Als de zaken zo doorgaan zal het de grootste Europese jaarlijkse vakbeurs worden. De show zal overigens twee maal zo groot zijn als de gene die verleden jaar doorging. Zoals in 1988 zal de beurs doorgaan in het Schotse "Exhibition & Conference Center" in Glasgow. Data: van 13 t.e.m. 15 april.

Tot nu toe zijn er reeds standen uit vijftien verschillende landen ingeschreven.

De tentoonstelling die gratis te bezichtigen valt wordt georganiseerd door ons Engelstalig zusterblad Fishing News.

TAIWAN

22 NIEUWE SCHEPEN VOOR EVERGREEN

De rederij Evergreen uit Taiwan staat op het punt de grootste eenmalige opdracht in de geschiedenis van de containervaart af te sluiten. De opdracht omvat de bouw van 22 nieuwe vaartuigen met een capaciteit van 80 000 TEA (containers uitgedrukt in twintig voet). Dat is voldoende om alle containerlijnen die nu op de rond-de-wereld-dienst varen te vervangen.

Met de bestelling is een bedrag gemoed van anderhalf miljard dollar (40 miljard B.F.). Voor de bouw zijn onderhandelingen aangevat met de Japanse werf Onomichi, die de opdracht in samenwerking met de China Shipbuilding Corporation in Taiwan zou kunnen uitvoeren. Evergreen is een van de grootste, wellicht de allergrootste, containerrederij met een wereldomvattende organisatie.

In deze transportsector heerst een moordende concurrentie omwille van de overcapaciteit. De Belgische rederij CMB heeft zich trouwens uit die oost-westlijnen teruggetrokken om zich meer te kunnen toeleveren op de noord-zuidassen.

NEDERLAND

OOK VIJFTIEN NIEUWE CONTAINERSCHEPEN

De Nederlandse transportgroep Nedlloyd heeft ook al een grootsinvesteringsprogramma aangekondigd. Het transportconcern gaat vijftien nieuwe containerschepen bouwen met een gezamenlijke capaciteit van 57 000 TEU. Hierdoor wordt de vlootomvang meteen verdubbeld. Het nieuwbouwprogramma zal meer dan dertig miljard kosten.

1,8 MILJOEN FRANK BOETE VOOR NEDERLANDSE VISSERS

De rechtbank van Grimsby heeft een boete van 27 000 Pond opgelegd aan de schippers van

GO.41 Batavia uit Goedereede wegens het vissen met verboden vistuig.

De schippers Adam en George 't Mannetje werden vorige maand betrapt op het vissen met een zgn. binnenkuil. Deze binnenkuil met aanzienlijke kleinere mazen dan toegestaan (80 mm) wordt tegen de voorschriften in het eigenlijke sleepnet aangebracht. Hierdoor kon de Nederlandse kotter meer (ondermaatse) tong en schol vangen. Beide schippers stonden terecht voor de Britse rechtbank, die de maximale strafmaat toepaste omdat zij einde vorig jaar al voor dezelfde overtreding in Grimsby werden veroordeeld.

De schipper-eigenaars liepen hiervoor een boete op die omgerekend 100 000 gulden ofte 1 850 000 frank bedraagt.

BELGIE IN DE WERELD

BELGISCHE HSS IN NEDERLAND EN DENEMARKEN

Het waterbouwkundig bedrijf Hydro Soil Services (HSS) uit Zwijndrecht werkt mee aan twee belangrijke opdrachten in het buitenland. Het hef- en boorplatform "Tijl" wordt ingezet bij de voorbereiding van de bouw van de stormvloedkering ten westen van de Maassluis, in de nieuwe waterweg die Rotterdam met de Noordzee verbindt. Het jonge bedrijf is eveneens betrokken met het werkplatform "De Zeebouwer" bij de brug-tunnelconstructie in de Great Belt die de verbinding tussen twee grote Deense eilanden moet maken.

HSS is een jong waterbouwkundig bedrijf, gespecialiseerd in boortechnologie. Het bedrijf werd opgericht in 1985 op fifty-fiftybasis door het baggerbedrijf Dredging International uit Zwijndrecht en Smet Boringen uit Dessel. HSS telt een vijftigtal werknemers en realiseert een jaaromzet van 200 miljoen.

Aan de kust is HSS geen onbekende meer. Het bedrijf was betrokken bij verschillende waterbouwkundige werken, waaronder de uitbouw van de Zeebrugse buitenhaven. Het hefplatform "De Zeebouwer" voerde vorig jaar voor de kust geologische verkenningboringen uit en het boorplatform "Nele" was betrokken bij de verstevigingswerken aan de vistrap in Oostende. Tegenwoordig wordt er gewerkt aan de restauratie van de oude havendam in Zeebrugge.

"Tijl" ligt momenteel in de Nieuwe waterweg waar het hefplatform dieptesonderingen tot op zestig meter uitvoert in de harde ondergrond onder de vaargeul. Rijkswaterstaat wil op die plaats een stormvloedkering bouwen die in 2004 moet klaar zijn en waarvan de kosten op 25 miljard geraamd zijn. Het kunstwerk bestaat uit twee enorme segmentdeuren, die bij stormweer naar elkaar toedraaien. Hierdoor wordt de vaargeul afgesloten bij springvloed. Nederland koos deze oplossing nadat gebleken

was dat de verhoging van de dijken langs de Nieuwe Waterweg en rond Rotterdam veel meer tijd in beslag nemen en finaal ook de duurste oplossing was.

HSS is eveneens betrokken bij het project Great Belt waar een verbinding komt tussen de Deense eilanden Seeland (Sjaelland) en Funen (Fyn). Hier wordt weldra "De Zeebouwer" ingezet bij het voorafgaand bodemonderzoek voor de bouw van de brug-tunnelverbinding. In de eerste fase moet HSS binnen de vijf maanden bodemgegevens verzamelen over de vijftig plaatsen waar de pijlers komen van het bruggedeelte dat vanuit Nyborg vertrekt.

Deze opdrachten bewijzen dat HSS zich een aardige reputatie aan het opbouwen is in het buitenland. Het Zwijndrechtse bedrijf beperkt zich overigens niet alleen tot deze opdrachten. Vorig jaar was het al betrokken bij het opmaken van de geologische bodemkaart voor de bouw van een brug over het Bristol Channel in Wales en er werden ook reeds opdrachten in Spanje en Frankrijk uitgevoerd.

BELGISCHE BELANGSTELLING VOOR WINDMOLENPARK IN BALTISCHE ZEE

Het Belgisch bedrijf dat het windmolenpark in Zeebrugge leverde is geïnteresseerd in de bouw van 300 windmolens voor de Baltische kust. De ramp in Tsjernobyl heeft er de Zweedse overheid toe aangezet tegen het jaar 2010 alle kernenergie uit het land te bannen en elektriciteit te halen uit alternatieve centrales, zoals windmolenparken.

Er wordt nu onderzocht of het haalbaar is een windmolenpark van 300 megawatt te bouwen. De kostprijs van het project wordt op 70 miljard geraamd. Eind deze eeuw zouden 300 windmolens van één megawatt in staat moeten zijn om evenveel elektriciteit te leveren als een kleine centrale.

Het bedrijf HMZ uit St.-Truiden, dat einde dit jaar in staat is windturbines van 1 magawatt te leveren, is alvast geïntereerd in het project. Uit de Scandinavische landen valt weinig concurrentie te vrezen maar ook in Nederland worden grote windturbines gebouwd. De windmolens zullen vier maal meer vermogen moeten leveren dan de exemplaren die in Zeebrugge staan (250 kilowatt). De spanwijdte van de wieken, 23 meter in Zeebrugge, zal dan ook het dubbele bedragen.

Het bestudeerde project zou 20 kilometer buiten de kust liggen omdat zowel de zeebodem als de weersomstandigheden er gunstig zijn. Gezien de ligging zouden de in de bodem verankerde turbines geen geluidshinder veroorzaken. De plaats in volle zee werd gekozen omdat de windsnelheid er hoger ligt dan aan de kust, waardoor het rendement van een dergelijk project een derde hoger ligt dan vergelijkbare installaties op het vasteland. De exploitatiekosten zouden vergelijkbaar zijn met die van een elektriciteitscentrale die op andere energiebronnen draait. Indien het windmolenpark uitgevoerd wordt dan is dit een Zweedse primeur inzake milieuvriendelijke energievoorziening.

IJSLAND

OPNIEUW DEVALUATIE

Voor de tweede keer dit jaar werd de IJslandse kroon gedevalueerd. Begin dit jaar werd de waarde van de IJslandse munt al met vijf procent verlaagd en in Februari devalueerde de kroon opnieuw met 2,5% tegenover de muntkorf van de belangrijkste handelspartners. Vorig jaar verminderde de IJslandse kroon ook al drie keer in waarde. Met deze maatregel wil de regering de visserijsector, die instaat voor driekwart van de exportontvangsten, ondersteunen. De regering heeft ook 100 miljoen kroon (ca. 80 miljoen B.F.) uitgetrokken als steun aan de visverwerkende nijverheid.

NEDERLAND

GEEN GARNALEN IN VLISINGEN

De visafslag van Vlissingen krijgt geen vergunning voor de aanvoer van garnalen. Het bestuur van de gemeentelijke vismijn had daar wel om verzocht omdat steeds meer vaartuigen op de garnaalvisserij overstappen. Het Produktschap voor Vis en Visprodukten is daar niet op ingegaan omdat typische garnaalaanvoerplaatsen als Breskens en Colijnsplaat dicht in de buurt liggen. Aan de basis van het Vlissingse verzoek lag de gedaalde omzet, veroorzaakt door de streng gelimiteerde kabeljauwaanvoer. Rondvissers schakelden dan maar over op de garnaalvisserij, maar kunnen hun vangsten niet in de thuishaven kwijt.

THUISPELVERBOD

Het flink ingeburgerde thuispellen van garnalen wordt vanaf 1 juli 1990, in Nederland, definitief verboden. In afwachting worden overgangsmaatregelen uitgevaardigd. Zo mag het pellen van garnalen vaaf 1 maart niet meer gebeuren op de keukentafel, maar wel in een aparte ruimte. De gepelde garnalen moeten een kiemreducerende behandeling ondergaan en ook aan de verpakking worden eisen gesteld. Oorspronkelijk zou de maatregel halfweg vorig jaar al ingegaan zijn, maar om het bedrijfsleven toe te laten over te schakelen op pelmachines werd de termijn verruimd.

IJMUIDEN GEPRIVATISEERD

Ter gelegenheid van de opening van de vakbeurs 'Visserij '89 IJmuiden (4-6 mei) wordt de plaatselijke visafslag officieel geprivatiseerd. Binnen het Noord-Hollandse staatsvissershavenbedrijf zijn ruim 350 ondernemingen gevestigd, die rechtstreeks of onrechtstreeks bij het visserijbedrijf betrokken zijn.

De IJmuider Rijksvisafslag boekte vorig jaar een omzet van 80 miljoen gulden (1,45 miljard B.F.). De aanvoer bedroeg 27 600 ton.

KONTROLE UIT DELUCHT

In IJmuiden ontstond enkele weken geleden beroering nadat gebleken was dat de Algemene Inspectie Dienst (AID) de haringvissers vanuit een vliegtuig in het oog hield. In visserijkringen wordt nu uitgezocht welke opdracht de Katwijkse AID-er uitvoerde. De vissers uit Scheveningen, Katwijk, Texel en andere vissershavens zijn niet erg ingenomen met deze aanpak.

VISHANDELAAR VRIJ

De vishandelaar uit Arnhemuiden die sinds 25 januari in Middelburg in voorarrest zat, nadat hij in Brussel werd aangehouden is in voorlopige vrijheid gesteld. Volgens de Nederlandse justitie betekent dit niet dat het onderzoek naar het zwarte circuit hiermee beëindigd wordt. De man werd aangehouden onder verdekking van valsheid in geschrifte, nadat zowel in Nederland als in België een aantal huiszoekingen plaatsgrepen. Hierbij werden boekhoudingen en andere documenten in beslag genomen, die verder onderzocht zullen worden. Alhoewel de vishandelaar bij gebrek aan bewijsmateriaal op vrije voeten gesteld werd blijven de verdenkingen tegenover hem overeind, zegt een woordvoerder van het gerechtshof in Middelburg.

ANNA BROERE SCHULDIG AAN AANVARING

De chemicaliëntanker Anna Broere is verantwoordelijk voor de aanvaring met de Zweedse veerboot Atlantic Compass op 27 mei voor de kust van IJmuiden. De Raad voor de Scheepvaart oordeelde dat de aanvaring gebeurde omdat de bemanning de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee niet heeft nageleefd.

Het ongeval met de twee schepen die elkaar naderden op een kruisende koers heeft twee bemanningsleden het leven gekost. Na de aanvaring kwam de veerboot kwam de Anna Broere, geladen met het gevaarlijke acrylonitril, tot zinken. De bergingsoperatie heeft de Nederlandse overheid meer dan 250 miljoen gekost.

Het onderzoek heeft uitgemaakt dat beide schepen onherroepelijk elkaars vaarwater moesten kruisen. De Anna Broere heeft zijn koers nauwelijks gewijzigd en de motor werd pas in laatste instantie stopgezet. De reden waarom geen koerswijziging werd uitgevoerd kon niet achterhaald worden omdat de stuurman van de tanker de aanvaring niet overleefde.

Volgens de verklaringen van de kapitein, die naar de stuurhut trok toen hij de hoofdmotor hoorde uitvallen trof hij er de stuurman aan die roerloos naar de snel naderende veerboot staaarde. De kapitein schreeuwde nog tegen zijn stuurman maar kreeg een onduidelijk antwoord. Hij duwde de hoofdmachine in achteruit maar kon niet vermijden dat de Zweedse veerboot de Anna Broere met een enorme dreun ramde ter hoogte van de brug. Toen de twee vaartuigen uit elkaar raakten zonk de Anna Broere en een belangrijk deel van de gevaarlijke lading stroomde uit het schip. De noodzakelijke berging nam maanden in beslag. Momenteel ligt het schip in het droogdok van de Scheepswerven van Hemiksem waar het omgebouwd wordt voor de binnenvaart.

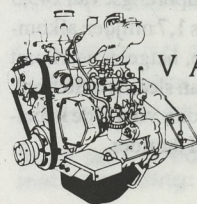
FRANKRIJK

NIEUW DIEPVRIESSCHIP VOOR BOULOGNE

Begin dit jaar werd de "Cap Nord" in Boulogne te water gelaten. Het is een vissersvaartuig dat de vis aan boord verwerkt en invriest. Het is een schip van 54 m lang, 2800 pk, een diepvrieskapaciteit van 34 ton per dag, met een stockeringsmogelijkheid van 480 ton en een vijftientig koppen tellende bemanning. Voor Boulogne is dit het tweede vaartuig van die klasse. Frankrijk telt in totaal zo'n tiental diepvries-vissersvaartuigen.

Voor èlk schip is er een motor, èchter er is maar één Mitsubishi

ZUINIG EN BETROUWBAAR



VAN 5 TOT



MITSUBISHI
DIESELMOTOREN

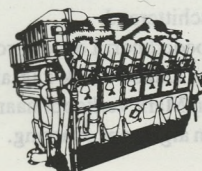
5000 P.K.

MHI EQUIPMENT EUROPE B.V.

Postbus 20, 3840 AA Harderwijk, Telefoon 03410-13041, Telex 47330, Telefax 03410-19060.

Europese hoofdvestiging van Mitsubishi Heavy Industries-Engine Division-Japan.

S.C.A.P. Dealer voor België H.Baelskaai 27, 8400 Oostende Tel: 059-322951-320931; Telex 81.123



NIEUWE STAKINGSAAZEGGING BIJ DE STAATSZEELOODSEN

De Vereniging van Staatszeeloodsen heeft een 24-urenstaking aangekondigd omdat de uitbetaling van hun vergoedingen uitblijft. Het betreft de reis- en verblijfkosten voor het laatste trimester van vorig jaar en de uitbetaling van een "superpremie" voor het beloodsen van schepen van meer dan 15 000 brutoton. De sta-

kingsaanzegging is ingediend voor vrijdag 10 maart. Ook in oktober vorig jaar werd een gelijkaardige aktie aangekondigd, maar na regeringsbeloftes weer opgeschort. Als de nieuwe waarschuwingsaktie doorgaat wordt het scheepvaartverkeer voor de kust lamgelegd. Alleen de carferries, die geen loods aan boord moeten nemen zullen hun gewone lijndiensten onderhouden.

43 640 NEDERLANDSE PK'S NAAR HET BUITENLAND

In de loop van vorig jaar werden 36 Nederlandse vissersvaartuigen aan het buitenland verkocht of varen nu onder vreemde vlag. In totaal gaat het om 43 640 pk. Het betreft 16 vaartuigen met meer dan 1 000 pk en twintig met een motorvermogen beneden de 1 000 pk. Het grootste gedeelte, 13 vaartuigen (17 930 pk) vond Engelse eigenaars. De andere schepen gingen naar Duitsland (7), Ierland (7), Cyprus (3), Zuid Afrika (2) en andere Afrikaanse landen. De KW.51 Ora et Labora (800 pk) zou Belgisch geworden zijn.

SAIL '90 IN ZEEBRUGGE

De maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ) organiseert volgend jaar de internationale zeilbotenmanifestatie "Sail 90". Omdat deze grootse manifestatie samenvalt met de praalstoet heeft het Brugse stadsbestuur beslist de vijfjaarlijkse Praalstoet van de Gouden Boom een jaar te verschuiven naar 91.

VLOOT PREUSSAG TE KOOP

De Westduitse metaal- en chemiegroep Preussag houdt er een vloot van 55 schepen op na die tegen het einde van het jaar van de hand moeten. Het dochterbedrijf OSA Marine Services in Bremen die de vloot beheerde deed het allesbehalve schitterend.

Het moederbedrijf dat de groepswinst van 102 miljoen Duitse Mark zag afbrokkelen tot 79 miljoen Mark verkoopt haar vloot in het raam van een algemene sanering.

DAGREKORD VOOR Z.V. AANVOER VAN 221 895 KG

Maandag 6 februari verwerkte de Zeebrugse Visveiling (Z.V.) de hoogste aanvoerhoeveelheid sinds de privatisering van de Zeebrugse vismijn, begin vorig jaar. De aanvoer, aanvankelijk ruim overschat op 300 000kg, bedroeg uiteindelijk 221 895 kg. Aan de huidige visprijzen en door de grote scholaanvoer lag de dagbesomming ver beneden de 26 miljoen van donderdag 26 januari. De rekordaanvoer was goed voor een globale opbrengst van 15 663 437 frank.

Een en ander hield natuurlijk verband met de carnavalweek en de Vastenavondviering in Heist. De bemanning van de Zeebrugse vaartuigen telt nogal wat Heistenaars, die tijdens de feestelijkheden liever aan de wal vertoeven waardoor in de voorafgaande dagen heel wat vaartuigen binnenlopen. De vislossers moesten dan ook vrijdag en zaterdag de handen uit de mouwen steken om de aanvoer te verwerken. In die omstandigheden kwamen de nieuwe koelcellen goed van pas. Ze staken overigens eivol. Bij de start van de veiling stonden zowel de oude vismijn als de nieuwe annex afgeladen vol. De vismijndirectie had dan ook een oproep verspreid om de gebruikte visbakken zo vlug mogelijk weer in te leveren omdat voor een tekort aan recipiënten werd gevreesd. Voor alle veiligheid werden toch maar 3 000 kisten afgehuurd in de afslag van Den Helder. Van de 20 000 witte viskisten die de Z.V. vorig jaar bestelde is immers nog maar de helft geleverd. De Z.V. beleefde dan ook drukke dagen, ook omdat er de woensdag na vastenavond geen veiling was.

Ook in Oostende werd tijdens hetzelfde weekend een verhoogde aktiviteit vastgesteld. Vrijdag 4 februari meldden zich reeds twaalf vaartuigen met een lading van 115 500 kg vis die acht miljoen opleverde. De maandag verkochten dertien schepen 154 500 kg, goed voor een totale besomming van 12,5 miljoen frank. (g.w.)

VISSERSHAVEN- KOMMISSIE BIJEN TE NIEUWPOORT

De Nieuwpoortse Vissershavenkommissie kwam voor het eerst bijeen onder het voorzitterschap van de nieuwe havenschepen Willy Vermote. De vergadering nam kennis van de beslissing van het stadsbestuur om de exploitatie van de vismijn vanaf 1 januari 1990 aan een stadsregie toe te vertrouwen.

De commissie zal in de loop van dit jaar verder onderzoeken hoe het best te werk gegaan wordt

om de vismijn in overeenstemming met de EEG-normen te brengen. Pas vanaf volgend jaar zullen hiervoor kredieten beschikbaar zijn. Tijdens de bijeenkomst werd van gedachten gewisseld over het wegen van de haringvangst door de reders, over de toestand van het visafvalmagazijn en de wenselijkheid om de te verwachten hoeveelheid vis tijdig op het bord aan te kondigen. De leden spraken zich gunstig uit over het aanvaarden van Luc Rabaej als lid van de Vissershavenkommissie.

BOSKALIS EN DECLOEDT

Het Nederlandse baggerconcern Koninklijke Boskalis Westminster wil een minderheidsparticipatie nemen in het Oostendse bedrijf baggerwerken Decloedt. Boskalis, dat eerder al Breejenhout en Zanen Verstoep overnam heeft veertig procent van de Nederlandse en vijftien procent van de wereldmarkt in handen. De samenwerking met het Oostendse bedrijf maakt deel uit van de strategie met het oog op 1992. Door schaalvergroting willen de bedrijven hun marktaandeel op een moeilijke markt behouden. Baggerwerken Decloedt is een hooggespecialiseerd bedrijf dat over 17 vaartuigen beschikt en meer dan 400 mensen tewerkstelt. Met een omzet van 2,4 miljard in '87 was ze nummer drie op dat vlak, na Dredging International en Jan De Nul. Boskalis heeft een vloot van 75 vaartuigen en een jaaromzet van 600 miljoen gulden (bijna 11 miljard). In de internationale baggersector zijn de Belgische en de Nederlandse bedrijven toonaangevend. Vooral op technologisch vlak hebben de grootste kon kurrenten uit Korea en Japan nog een aanzienlijke achterstand in te lopen. (g.w.)

TOCH NOG 250 TON HARING IN JANUARI

In januari werd bijna dubbel zoveel haring aangevoerd als verleden jaar. De inspanning van de pelagische spanvissers leverde al 250 ton op. Gedurende het seizoen vorig jaar werd slechts 133 ton gevestig. Mede daardoor lag de globale visaanvoer 10% hoger dan in dezelfde maand vorig jaar.

De haring bracht echter weinig op waardoor de gemiddelde prijs van de totale visaanvoer een vertekend beeld van de markt vertoont.

Uit de cijfers van de Dienst voor de Zeevisserij blijkt dat de totale besomming op hetzelfde peil bleef (+1%), met een opbrengst van 243,5 miljoen. Hiervan is slechts 1,7 miljoen afkomstig van de haringverkoop, hetgeen neerkomt op een gemiddelde prijs van slechts 6,86 frank per kilo. In die maand werden vooral de kabeljauw, de tong en de garnaal duurder.

GRATIS ADVERTEREN

IN

HET VISSERIJBLAD

Vissers, sportvissers, lijnvissers, schippers, reders, yachtmensen, binnenschippers, onderhoudsmechanici, vishandelaren, lossers, leveranciers, visrestaurants...

Elkeen die met de zee te maken heeft en... iets zoekt, iets kwijt wil, iets wil kopen of ruilen dat met vissen, de zee, het varen te maken heeft, wie hopeloos op zoek is naar het onvindbare wisselstuk van zijn motor, wie gewoon raad zoekt mag zijn/haar vis- of vaarprobleem... schrijf dan uw boodschap in onderstaand rooster.

Eén letter per vakje en één vakje tussen elk woord. U krijgt van ons 78 vakjes gratis. Als U daarin alles gezegd krijgt dan is Uw advertentie volledig gratis. Als U méér plaatst betaalt U het bedrag dat op het einde van de lijn staat waarop U geschreven hebt.

✂

Deze gegevens worden afgedrukt.
Vergeet uw adres en telefoonnummer niet.

																												Particulier
																												GRATIS
																												GRATIS
																												GRATIS
																												175
																												233
																												292
																												350
																												408
																												466
																												525
																												583
																												641

IK BETAAL BF

- met bijgevoegde gekruiste cheque
 - Schrijf het bedrag over op rek. 384-0596581-18 van „Het Visserijblad”
- aankruisen wat past*

STUUR ZE OP!

vóór de 20ste van de maand

„HET VISSERIJBLAD”
H. Baelskaai 2
8400 Oostende
of telefoneer
(059) 32 55 59

Verplichte gegevens: worden niet afgedrukt

Naam Adres
..... Postnr Gemeente

✂

JA, IK ABONNEER MIJ OP „HET VISSERIJBLAD”

1 JAAR (12 nummers) = 1.200,- (Nederland: 1.900,- BF.)

NAAM:

STRAAT en nr.:

POSTNUMMER EN GEMEENTE:

- Ik betaal met overschrijving op rek. CERA 738-5012744-30 van „Het Visserijblad”.
- Ik voeg hierbij een gekruiste cheque van 1.200 B.F. (Nederland: 1.900 B.F.)
- Aankruisen wat past*

Stuur deze strook op naar SEAPRINT C.V., H. Baelskaai 2, te 8400 Oostende met vermelding: „Abo Het Visserijblad”.

Hulp in Nood



HOOFDZETEL:

Hendrik Baelskaai 27, OOSTENDE
Tel. (059) 32 16 89
Telefax (059) 32 26 17

Bijkantoor:

Wandelaarstraat 10, ZEEBRUGGE
Tel. (050) 54.55 27

Kantooruren: dinsdag - woensdag - donderdag tussen 9 en 12 u.

**NIET VOOR NIETS GEEFT 70% VAN DE
REDERS TER VISSERIJ**

**HET VERTROUWEN AAN HULP IN NOOD.
DAAR VINDT MEN IMMERS EEN WAAIER
VAN VOORDELEN, ZOALS:**

- lage verzekeringspremies; franchise 75 fr. per brutoton;
- volledige dekking van de risico's;
- soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;
- na het boekjaar teruggave op de netto jaarpremie;
- bij totaal verlies wordt volledig verzekerde waarde vergoed;
- financiële tussenkomst in aankoop werk- en beschermkledij;
- vrije keus van hersteller en neutrale experts;

**BELANGRIJK:
BUITEN DE POLIS-
VOORZIENINGEN HEEFT
DE VERZEKERDE
GEEN ENKELE
VERPLICHTING!**