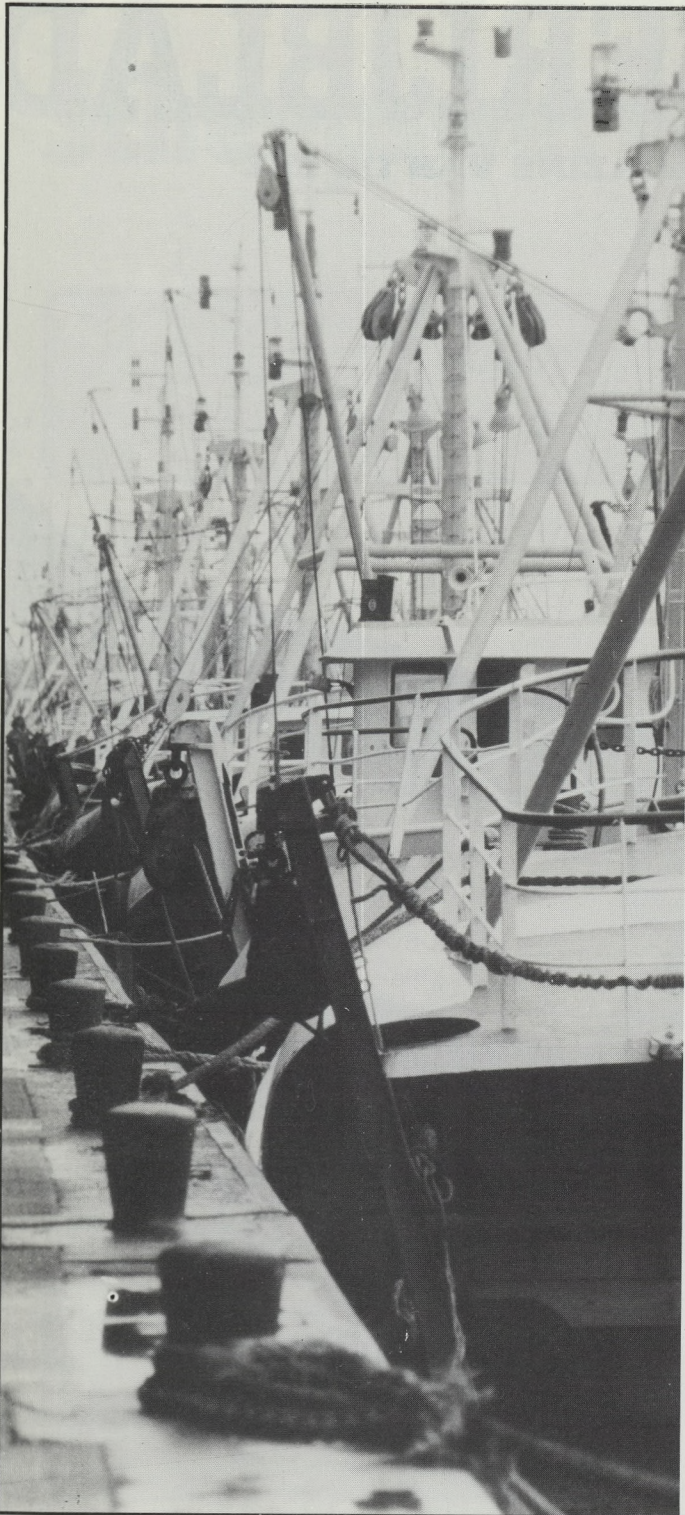


HET VISSERIJBLAD

ONAFHANKELIJK MAGAZINE VAN DE ZEE

DE OUK
VAN MOEFFAERT
WED. VINE
1910

- ★ FRANÇOIS MUSIN
een schilder
- ★ GARNALEN
noch mossel, noch vis
- ★ BAEYS
een Kaap Hoorn-vaarder
- ★ DE IJSLANDVAARDERS
aan het woord
- ★ OOSTENDSE KAPERIJ
een serie



Hulp in Nood

HOOFDZETEL:

Hendrik Baelskaai 27, OOSTENDE
Tel. (059) 32 16 89 - Telex 81.229

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;
- 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 POLISVOORZIENINGEN HEEFT DE
VERZEKERDE GEEN ENKELE VERPLICHTING MEER!

JA, IK ABONNEER MIJ OP „HET VISSERIJBLAD”

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

NAAM:

STRAAT en nr.:

POSTNUMMER EN GEMEENTE:

☐ Ik betaal met overschrijving op rek. 384-0596581-18 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 „HET VISSERIJBLAD”, H. Baelskaai 2, te 8400 Oostende.

Omslagfoto Guido Walters

WIJ GAAN ERMEE DOOR

1989 nadert met een vaart die ons dat jaar doet voorbereiden en ons terzelfder tijd doet terugblikken op het jaar dat, ei zo na, achter ons ligt.

1988 is voor Het Visserijblad een belangrijk jaar geweest. December vorig jaar nog was het niet evident dat het blad verder zou verschijnen. De toenmalige uitgever vond het welletjes. Vierenvijftig jaar was het blad in de weer geweest voor de visserij: dat laat zijn sporen na, daar komt sleet op, dat blijft niet duren, daar komt een einde aan.

Dat was het geval vorig jaar. De abonnees werden opgezegd, de adverteerders bedankt. Het Visserijblad behoorde tot de geschiedenis, voer voor studenten die een thesis willen maken over een verdwenen blad; een krant alleen nog maar beschikbaar in archieven, diep onder het stof.

Maar hoe gaat dat met die dingen. De tanende interesse werd opeens weer opgewekt toen bleek dat het blad effectief niet meer zou verschijnen. De toenmalige uitgever had in jaren niet meer zoveel volk, dat het voor het blad opnam, over de vloer gehad, mensen die het erg vonden dat zo'n blad verdween.

Wij waren bij die mensen. Enkele maanden voordien nog hadden wij een vereniging opgericht, een vriendenclub die „iets" wilde doen op de kaaien, in de visserij en vlugger dan wij dachten kregen wij er de kans toe.

Wij zouden het blad overnemen en de continuïteit verzekeren. Hoe we dat juist zouden doen, wie dat blad dan wel zou volschrijven, waar we het geld vandaan zouden halen, daar hadden we (en dat mogen we zoveel maand later wel toegeven) niet onmiddellijk zo'n zicht op.

In januari van dit jaar zetten we de boel op poten. We zochten en vonden abonnees, een lokaal, medewerkers, adverteerders en we kregen de garantie dat we dat jaar konden rondmaken zonder financiële katastrofes. Dat was allemaal niet evident. Er is hard gewerkt die maand, over en weer gereden, vergaderd en geschreven, er is geteld en opnieuw geteld en opnieuw...

Het is ons gelukt. Het Visserijblad is levensvatbaar gebleken. De nieuwe aanpak wordt door de lezers gewaardeerd en dat blijkt uit de stijgende winkelverkoop en het stijgend aantal abonnees. De adverteerders, die een neus hebben voor zo'n zaken, hebben ons hun vertrouwen gegeven.

Wij hier kunnen geen stap meer terug zetten. Wij gaan ermee door. Het Visserijblad blijft verder bestaan en het wordt volgend jaar nog beter, professioneler, ruimer, interessanter. Het is met enthousiasme dat we aan de zesenvijftigste jaargang zullen beginnen.

Flor Vandekerckhove

COLOFON

Direkteur: Willy VERSLUYS

Direktieraad: Daniël CRA-BEELS, Willy VERSLUYS

Hoofdredakteur:

Flor VANDEKERCKHOVE

Redaktieraad: Marc LOY, Flor VANDEKERCKHOVE, Guido WALTERS.

Medewerkers: André BAERT, Edward BROUCKXON, Hugo BRUTIN, Robert DEPOORTER, P. DESECK, Robert COELUS, Walter CORVELEYN, Walter DEBROCK, Frank DECERF, Roland DESNERCK, P.P. GOBERECHT, Rika GOETHALS, Fernand GEVAERT, Norbert HOSTYN, L.A. INGHELBRECHT, Jef KLAUSING, Johan LALEMAN, Willem LANSZWEERT, Marc LOY, Johan SANDERS, Ingrid STASSE, Eddy SURMONT, Marcel VANALDERWEIRELDT, Flor VANDEKERCKHOVE, Martine VANDENBERGHE, VUURTOREN-WACHTER (de laatste), Guido WALTERS.

Boekhouding: Ivan Schamp

Fakturatie: Sonja Vantorre

Korrespondentie: VZW LIEFKEMORES,

H. Baelskaai 2, 8400 Oostende
Tel.: (059) 32 55 59

Abonnementen: 1 jaar (12 nummers) door overschrijving van 1.200 B.F. op rekening 384-0596581-18 van HET VIS-SERIJBLAD – NEDERLAND 1.900,-/jaar – STEUN-ABONNEMENT 2.000,-/jaar

Alle hierbovenvermelde personen werken uitsluitend vrijwillig, gratis en in hun vrije tijd aan dit blad. EN DAAR ZIJN WIJ FIER OP!

Lokalen & openingsuren: H. Baelskaai 2, Oostende – Ma. & Di.: 17 - 20 u.

Verantw. uitgever: Flor Vandekerckhove,
H. Baelskaai 2, Oostende

Drukkerij: „Het Nieuwsblad van de Kust",
H. Baelskaai 30, 8400 Oostende

De uitgever, noch de redactie zijn verantwoordelijk voor standpunten of meningen van redakteurs die het artikel met hun naam ondertekenen. Artikels overnemen mag, mits bronvermelding.

AUGUSTUS

RUIM AANBOD, MAAR LAGE PRIJZEN

Het volume visserijprodukten dat door Belgische vissersvaartuigen in eigen havens werd aangevoerd, klom nog met 131 ton tot 1.951 ton (+ 7%).

Terwijl de tongvangsten met 4% verflauwden verbeterde het aanbod van de andere bodemvissen met 84 ton of 5%. Vooral het produktievolume van de schaal- en weekdieren groeide met ongeveer één derde opvallend aan tot 191 ton. De gemiddelde hoeveelheden garnaal en kreeftjes bereikten immers resp. 83 ton (+ 23 ton) en 55 ton (+ 14 ton).

De meeraanvoer bij de demersale soorten was te danken aan de goede scholvangsten. De aanvoer van deze oranjegeklepte platvis omhelsde 732 ton (+ 116 ton) in eigen havens. Daarnaast werd nog meer dan 1.000 ton Noordzeeschol door onze vloot in de Deense havens vermarkt.

Opmerkenswaardig was de aanlandingsdaling van de kraakbeenvissen. De roggenaanvoer verflauwde met niet minder dan 53 ton tot 155 ton (- 26%), terwijl het aanbod van doornhaai zich halveerde.

Onder de rondvissen liep de kabeljauwpro-

duktie met 32 ton verder terug, terwijl de wijtingaanvoer zich herstelde met 47 ton tot 121 ton.

AANVOERWAARDE

De niet onbelangrijke meeraanvoer van garnaal en noorse kreeftjes resulteerde ingevolge het spel van vraag en aanbod in een prijsdaling van resp. 21% en 11%. Zodanig dat de besomming verhoudingsgewijs minder snel klom en resp. 10,2 miljoen F (+ 9%) en 11,6 miljoen F (+ 20%) bereikte.

Voor de edele platvis tong werd het effect van het schaarser aanbod (- 4%) nog versterkt door een afname van de gemiddelde prijs met 12% zodat de besomming met 6,9 miljoen F inkromp tot 38,7 miljoen F (- 15%).

De G.P. (gemiddelde prijs) van de overige bodemvissen verzwakte eveneens met 10%, zodat ondanks de meeraanvoer van 5% toch 8% minder werd besomd. Het besommingsverlies van de witvissen behalve tong omvatte dan ook ongeveer 5 miljoen F. Ondanks een meeraanvoer van 116 ton schol of + 19%, daalde de bruto-oobrenast

voor deze gemene platvissoort met 1,7 miljoen F (- 5%) tengevolge van een prijsinkrimping van 11 F/kg (- 20%).

Bij de roggen kon het dalend effect van het schaarser aanbod (- 26%) niet worden gecompenseerd door een prijsstijging van 16% zodat de aanvoerwaarde met 1,2 miljoen F terugviel op 7,7 miljoen F (- 14%).

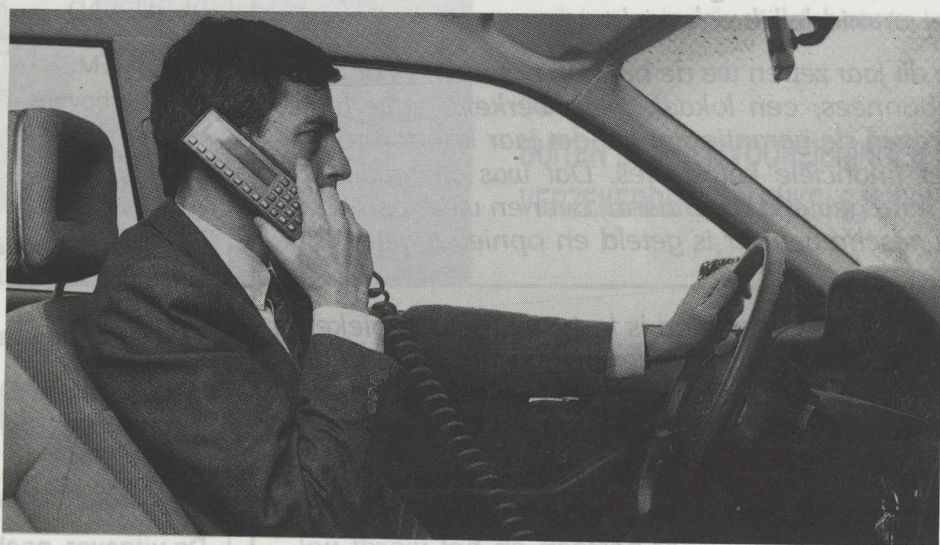
Een vergelijkbare situatie stelden we vast voor de kabeljauw, waarvoor een aanbodafname van 12% gepaard ging met een prijsstijging van 7%, zodat de besomming met 1,1 miljoen F afzwakte tot 16,4 miljoen F (- 6%). Voor de wijting leverde een produktietoename van 64%, tengevolge een afname van de G.P. met 31%, slechts een meeraanvoerwaarde van 13% op.

PRIJZEN

De vis werd gemiddeld 10 F/kg goedkoper zodat de gemiddelde prijs in de mijn 79 F/kg bedroeg (- 12%). Deze prijsverzwakking was vrij algemeen. Enkele soorten die een aanbodschaarste kenden, zoals kabeljauw, rog, noorse schelvis en doornhaai, vormden hierop een uitzondering.

De G.P. kabeljauw voor de sorteringen 1-2 liep behoorlijk terug, terwijl de prijzen voor maten 3-4-5 aanzetten zodat de G.P. kon toenemen met 4,6 F/kg tot 72 F/kg (+ 7%). Wanneer de prijzen per grootteklasse worden vergeleken, dan valt de prijsconvergentie voor de maten 2-3-4-5 op. Het prijsver-

UW SCHIPPER BINNEN HANDBEREIK MET AUTOTELEFOON



N.V. INES:

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

UIT DE MIJNEN

schil tussen maat 2 en 5 was immers terugelopen van 33 F/kg tot 9 F/kg. De G.P. per klasse evolueerden als volgt:

1	97 F/kg	- 5 F/kg	- 5%
2	73 F/kg	- 17 F/kg	- 19%
3	75 F/kg	+ 4 F/kg	+ 5%
4	72 F/kg	+ 7 F/kg	+ 11%
5	64 F/kg	+ 9 F/kg	+ 15%

De prijsafname voor de schol was voor nagenoeg alle grootteklassen 10 F/kg. Procentueel betekende dit ongeveer - 15% voor klassen 1-2-3 en - 25% voor klasse 4. De gemiddelde scholprijzen zakten resp. tot 1: 63 F/kg; 2: 60 F/kg.; 3: 44 F/kg; 4: 31 F/kg.

De G.P. tong verminderden met 46 F/kg. tot 345 F/kg. De prijsevoluties per sortering liepen ver uiteen. Vooral de sorteringen 3 en 4 kregen de hardste klappen te inkasseren. De G.P. per klasse bedroegen immers in F/kg.

	1987	1988	verschil	%
1	451	387	- 64	- 14
2	502	484	- 18	- 4
3	559	468	- 90	- 16
4	469	348	- 120	- 26
5	392	257	- 135	- 35
6	294	217	- 78	- 26
7	277	216	- 61	- 22

Medegedeeld door de
Dienst voor de Zeevisserij

ZEEBRUGGE

MOBILO-KLOK

De Zeebrugse Visveiling heeft in samenwerking met een gespecialiseerd bedrijf in veiligheidsklokken een verrijdbaar systeem ontwikkeld en aangekocht. Het systeem zal worden gemonteerd op een elektrisch aangedreven wagen en wordt op 5 oktober officieel in gebruik genomen. De innovatie moet meer marktgegevens verstrekken en een vlotte verkoop in de hand werken. Mettertijd kan parallelle verkoop mogelijk worden als ook Oostende en Nieuwpoort hun veiling elektronisch laten verlopen.

Het systeem, volgens de initiatiefnemers een Europese primeur, kreeg de naam Mobilo-klok mee. Bewust werd afgezien van een niet-trillingsvrij systeem op rails zoals het in sommige buitenlandse bloemen- en groentenveilingen reeds in gebruik is. Een kleine bestelwagen zal de mobiele klok van schip naar schip rondrijden. In overeenstemming met de hygiënische normen van de EG werd de klassieke ontplofingsmotor gewaardeerd en vervangen door batterijen. Om de verplaatsing van de wagen te vergemakkelijken zal ook de vloer van de Zeebrugse verkoophal worden genivelleerd.

De invoering van het elektronisch gestuurde systeem heeft als hoofddoel de verkoop vlotter en doorzichtiger te maken. De vis blijft echter zichtbaar voor de handelaars. Duidelijke prijsvorming en snelle afrekeningen zijn in het voordeel van reders en kopers. Vijftien minuten voor de aanvang van de veiling zullen dan ook veillijsten per schip beschikbaar zijn. Door inschakeling van printers kunnen de betrokkenen binnen het kwartier na de toewijzing reeds gedetailleerde overzichten in handen krijgen. Ook de aflevering van eigendomsbewijzen en facturen zal niet lang op zich laten wachten.

Bij elektronische verkoop krijgt elke koper een kodenummer, waarbij ook de zogenaamde „kleine kopers” niet over het hoofd werden gezien. Aan de hand van een toestel dat werkt op radiografische en infraroodstralen kan de degressief lopende klok

- een draaiende wijzer is er niet meer bij - bij de gewenste prijs tot stilstand gebracht worden. De koper moet dan enkel nog mondeling de gewenste hoeveelheid kenbaar maken. Bij de opbouw van het digitale cijferscherm werd een maximum aan informatie beoogd. (gw)

STAND VAN DE VANGSTEN

Visbestand		quotum '88 (1)	vangsten t.e.m. 15.9.88
kabeljauw	IIIa SK	50	18
	IIa, IV	5.370	3.462
	Vb, VI, XII, XIV	60	28
	VII-VIIa, VIII, IX, X	980	896
	VIIa	400	195
		6.860	4.599
schelvis	IIIa, b, c, d	50	3
	IIa, IV	1.260	164
	Vb, VI, XII, XIV	80	5
	VII, VIII, IX, X	70	70
		1.460	242
zwarte koolvis	IIa, IIIa, b, c, d; IV	80	63
	VII, VIII, IX, X	30	21
		110	84
witte koolvis	VII	430	179
wijting	IIa, IV	2.690	1.099
	VIIa	100	72
	VII-VIIa	255	203
		3.045	1.374
schol	IIIa SK	250	207
	IIa, IV	11.030	9.112
	VIIa	260	163
	VIIId, e	1.630	740
	VIIIf, g	620	402
	VIIIf, j, k	60	3
		13.980	10.627
tong	IIa, IV	1.160	807
	VIIa	865	852
	VIIId	1.035	535
	VIIe	45	30
	VIIIf, g	685	449
	VIIIf, j, k	50	2
	VIII	252	136
		4.072	2.811
makreel	IIa, IIIa, b, c, d; IV	270	9
sprot	VIIId, e	30	0
heek	IIa; IV	40	32
	Vb, VI, VII, XII, XIV	310	47
	VIII behalve VIIIf	10	1
		360	80
zeeduivel	Vb, VI, XII, XIV	285	1
	VII	3.035	373
		3.320	374
schartong	VII	430	110
haring	IVc, VIIId	7.090	1

(1) uitwisselingen inbegrepen.

Medegedeeld door de Dienst voor de Zeevisserij

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, VISLIEREN, POMPEN EN KEERKOPPELINGEN |
| – LAS- EN BRANDWERK | – PLAATSEN EN HERSTELLEN VAN ALLE DIESELMOTOREN |
| – OPSPUITEN VAN ASSEN | |

GUTTERS

10 PAAR KOPEN

1 PAAR GRATIS

VAN 9 SEPTEMBER TOT 9 OKTOBER

INWISSELING VAN PUNTEN VOOR BESCHERMKLEDIJ

**Onze winkel is ook geopend op ZATERDAGVOORMIDDAG
van 9 uur tot 12.30 uur.**

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

Leopold Baeys: „De zee was mijn leermeester

„Ik ben altijd een vliegende voyageur geweest”, grinnikt de nu 83-jarige Leopold Baeys als hij om zijn levensverhaal debiteert.

Tot zijn 15de houdt hij het op de schoolbanken uit, dan wordt de roep van de zee hem te machtig. Visser is hij voor één reis, zeeman blijft hij voor zijn leven.

En wat hij op school niet leerde, dat brengt de zee hem bij.

Zo vader, zo (anders) de zoon

Zijn vader Prosper, een beeldhouwer, breekt met een lange familiale traditie van zeebonkerij.

„Al mijn ooms en voorvaderen hebben gevaren op de koopvaardij of bij het Zeewezen o.a. op de lichtschepen, mijn vader was dus een buitenbeentje in die zin. Als kunstenaar heeft hij o.a. meegewerkt aan de opsmuk van de koninklijke gaanderijen. De leeuwebeelden daar zijn van zijn hand.

En ook de twee zijaltaren in de St. Petrus en Pauluskerk alsook de communiebanken zijn door hem gekapt.”

Maar de zee won het uiteindelijk op de beeldende kunst want bij de 2 zonen Baeys stroomde het zeewater weer aanlokkend door de aderen.

En Prosper kwam al vrij jong op het scheepskdek terecht. Zij het dan ongewild.

Hij is amper 5 als de W.O. I uitbreekt en hij, samen met zijn ouder zusje en zijn oom en tante aan boord van een Oostendse sloep naar Engeland vlucht. Daar blijven ze één jaar en trekken dan naar Nederland, Arnhem.

Zijn verste herinneringen roepen spaarzame beelden op van de kostschool in 's Hertogenbosch. Zijn ouders die van plan waren ook naar Engeland over te steken, heeft hij in die 4 jaar niet gezien. Wel gemist.

Terug thuis loopt hij lagere en middelbare school in het O.-L.-Vrouwecollege tot bij het in de vierdes, middelmatige leerling als hij is, niet meer ziet zitten. Leopold: „Het was nog de tijd dat wij les hadden van de maandagmorgen tot de zaterdagavond en dat wij ook op zondag de diensten op school moesten meemaken.

Alleen de zondagavond mochten wij naar huis”.

Na de 4des vertelt hij zijn ouders dat hij wil gaan varen. „Mijn vader is daar geen moment tegen opgekomen. Hij besefte waarschijnlijk dat het zeemansbloed nog altijd door onze aderen stroomde. Ik ben er hem dankbaar voor, want uiteindelijk had hij toch al zijn oudste zoon, mijn broer was 15 jaar ouder dan ik, op zee verloren toen die met zijn koopvaardijship op het einde van de W.O. I ter hoogte van Noorwegen getorpedeerd werd. Hij was er 26”.



Duivel gezien

Leopold monstert als „jongen” aan op een visbak met als schipper Tuur Zonnekeyn.

De heer Baeys: „Die eerste reis heb ik de „duivel gezien”. Ondanks het relatieve kalme weer was ik zo (zee)ziek als een hond. Ik had er direct genoeg van. Vaarwel visbakken”.

Hij stapt over naar de koopvaardij en door tussenkomst van zijn vader bij de „Compagnie Maritieme Belge” komt hij als lichtmatroos aan boord van de „Caledoniër”, een stoomvrachtschip met New-York als bestemming.

Leopold: „Ik ben toen nog 2 dagen zeeziek geweest en was er toen definitief van genezen. Die eerste reis duurde zo'n 2 volle maanden en laten een diepe indruk op de tiener. „New York, dat was voor ons een andere wereld. De zaterdag en zondag mochten wij van boord en de eerste indruk van de „Brooklyn bridge” blijft voor altijd op mijn netvlies achter. Ook de Manhattan building, de grote boulevards en het toen al drukke verkeer, waren openbaringen.

Terug in Antwerpen wilde ik zo rap mogelijk aanmonsteren om weer te kunnen vertrekken, want stempelen of andere sociale voorzieningen waren er toen niet. Maar toen vroeg mijn vader: „Wat zou je denken van een zeilschip?!”

Ik was enthousiast en zo belandde ik, door toedoen van luitenant Omer Becu op de L'Avenir, het Belgische opleidingsschip voor officieren en de voorloper van de „Mercator”.

Kaap Hoorn-vaarder

Met dit vaartuig onderneemt Leopold 2 rei-

zen. De eerste duurt vier maand en voert hem naar V.S. (Florida). De tweede brengt hem in één jaar de wereld rond. Sinds die tijd mag hij zich ook Kaap Hoorn-vaarder noemen.

Een titel waar hij trots op is. „Als ik mij niet vergis ben ik nog de enige Oostendenaar die zich zo mag noemen”.

De reizen met de „L'Avenir” koestert Leopold Baeys in toffe herinneringen aan schip en aan bemanning.

„Ik heb mij nooit beklaagd dat ik onder zeil heb gevaren. Ik ben er „zeehard” op geworden, heb er vakkennis, vriendschap, samen-horigheid, mogen ervaren. Je ene hand was voor je leven, je andere voor je schip. Wij waren er met Vlamingen en Walen samen maar nooit is daarover één hard woord gevallen. Op zee heb je elkaar nodig. Aan boord was ik als lichtmatroos „Lampist”, d.w.z. ik stond in voor het onderhoud en het reinigen van de petroleumlampen. Elektrische lampen waren er toen nog niet.

Aan boord waren de commandant, de kapitein, 1ste luitenant, twee 2de luitenanten, twee derde luitenanten, één 4de luitenant, de marconist, de dokter, de aalmoezenier, de verpleger, stokermatrozen en de leerling-officieren. Zo'n 70 man in het totaal.

De commandanten van de L'Avenir waren de beste navigatoren en zeilers die de Belgische vloot kende. Ik denk hier aan Meulemeester, Lemaître, Vandevoorde, een harde duivel, die laatste, die met niemand medelijden had maar als een vader voor zijn leerlingen was.

Getorpedeerd

Na zijn militaire dienst stapt hij weer over op de koopvaardij. Hij ploegt door de

wereldzeen met de „Arminco“, een petroleumtanker.

Telkens reizen van 8 maanden of langer: „Als je jong bent geef je daar niet om“. Maar Leopold treedt in het huwelijk en stapt, om meer thuis te zijn, over op kustvaart. Als 1ste luitenant scheept hij in bij de rederij „Hermans“ uit Brugge die Zeebrugge als thuishaven heeft. „Wij voeren op Engeland, Frankrijk en Spanje. En soms gebeurt het dat ik 2 maand aan boord was en maar 1 dag of een paar uur thuis. Ondertussen woonde mijn vrouw op de Opex, in de Thomas Vanloostraat.

Wij lagen in de haven van Bayreuth toen de W.O. II uitbrak. Toen ik thuiskwam had ik de keuze: blijven varen of bij de troep“. Hij bleef varen en op 13 december '39 gebeurde aan boord van de „Rosa“ van Hermans het volgende: Baeyns: „Om 12u.30 word ik van de wacht afgelost en ga wat eten in de mess. Daar vraagt de 1ste machinist mij: „Zeg stuurman, welke dag zijn wij vandaag, ik moet nog mijn logboek invullen“.

HET VERLEDEN VAN L'AVENIR

Het schoolschip „L'Avenir“ werd in 1907 gebouwd bij de scheepswerf Rickmers in Bremerhaven (Duitsland). Het moest als opleidingsschip de „Comte de Smet de Naeyer“ vervangen.

Over alles gemeten had deze viermast bark een lengte van 104,5 meter, een breedte van 13,65 m. en een holte van 8,08 meter.

In het totaal maakte het vaartuig, als schoolschip, 24 grote reizen. De laatste in 1931. Een jaar later wordt het schip verkocht aan de Finse rederij Erikson die het schip inzette voor graantransport van uit Australië. In de zomermaanden werden korte cruisevaarten gehouden op de Baltische zee.

In 1937 verkoopt Erikson „L'Avenir“ aan de Hamburg-America-line en wordt het vaartuig opnieuw een schoolschip.

Het schip wordt nu herdoopt tot „Admiral Karpfanger“. Maar, naar een oude zeemannswijsheid brengt een naamswijziging ongeluk voor het vaartuig. De 1ste maart 1938, het vaartuig is ter hoogte van Kaap Hoorn op zijn terugreis uit Australië, krijgt men de laatste positiebepaling. Dan hoort men maanden niets meer van het vaartuig.

In het najaar vindt men twee stukken wrakhout van een deur. In nooit opgeloste omstandigheden is de trots van de Belgische koopvaardij met man & muis vergaan.

Wie meer over dit schip wil te weten komen leze „Histoire des Navires-écoles belges de 1857-1932“ van Hubert Renson.

De Mercator wordt het volgende opleidingsschip en Leopold Baeyns daarover: „'t Is jammer dat wij het moeten zeggen, maar de „Mercator“ ligt daar in Oostende weg te rotten. Zo'n zeil- en zeewaardig schip nog“.

Ik zeg hem: „de 13de“. „Verdorie, er zal iets gebeuren vandaag!“ Ik zeg nog: „zevert niet hé, wij varen nu al zolang“ en ga op uitnodiging van de kapitein nog een druppel drinken in zijn kajuit. Ook die begint over die 13de en ik word dat moe: „Zeg, vang je ze gieder hier nu allegaare? Met al die superstitie. Alles is in orde hoor!“

Ik ga naar mijn logies en net op het moment dat ik mijn kooi wil induiken, wordt ons vaartuig met een enorme klap door elkaar geschud. Wij zijn geraakt door een torpedo! Alle lichten vallen uit. Ik wil nog mijn geld en papieren die in een zakje boven mijn kooi hangen grijpen, maar krijg een lavabo op mijn rug. Tijd om net aan dek te klauteren. Er zijn vijf gewonden en 14 bemanningsleden kunnen zich in de twee reddingsboten in veiligheid brengen.

Alleen onze Jules Durand, vader van 5 kinderen, blijft erin. Na 6 uur ronddobberen worden wij opgepikt door een Britse snelboot. In Blyth (Schotland) komen wij aan land en via New Castle en Dover komen wij weer in Oostende aan.

Niet bijgelovig

Terug thuis vluchten mijn vrouw, de 5 kinderen en ik naar het noorden van Frankrijk. Op 13 december (!!) 1940. Dag op dag één jaar na onze schipbreuk wordt ons huis in de Opex tot de laatste vierkante meter verwoest door een bombardement en wij nemen onze intrek in de Molenstraat in Bredene-Dorp“.

En toch wordt Leopold Baeyns niet bijgelovig.

Varen kan hij tijdens de oorlog vergeten en hij wordt door de Duitsers opgeëist om te werken aan het vliegveld en de bunkers. Na de oorlog wil hij weer varen maar wordt afgekeurd omwille van zijn ogen. Een harde klap voor een doorgewinterde zeeman. Hij houdt er een longontsteking en een lichte vorm van tuberculose aan over. Jaren blijft hij ziek thuis.

Nadien komt Baeyns aan de bak als gids voor Europa bij het carbedrijf Verenne uit Marke. „Ik bleef een vliegende voyageur“. Hij gidst groepsreizen in Spanje, Oostenrijk, Duitsland, Italië. 6 jaar lang ook werkt hij voor reisagent Cosmos uit Londen.

In 1969 sterft zijn vrouw. Wat later wordt hij nog tot directeur benoemd bij Cosmos. Hij helpt het „Reis-met-eigen-wagen“ project op poten zetten. Hij voert de propaganda, stippelt reisroutes uit.

Als hij begin jaren '70 op pensioen gaat, trekt hij bij één van zijn dochters, die een frituur uitbaat, in de Bredense Nukkerstraat, in.

Twee zonen kozen ooit ook voor de zee. Maar voor de kleinkinderen klinken opa's verhalen als uit een ver, heel ver verleden.

Marc Loy

HET VISSERIJBLAD
is te koop in elke goede
dagbladwinkel aan de kust
en ook bij
drukkerij „Nieuwsblad
van de Kust“
en „VZW Liefkemores“,
H. Baelskaai 2, te Oostende

EDDY DE CLOEDT NIEUWE DIREKTEUR IN GODTSCHALCK



Eddy De Cloedt, weldra in Godtschalck (gw).

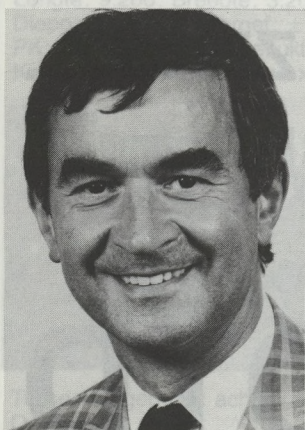
De raad van bestuur van de Stichting Helena en Isabella Godtschalck, beter bekend als het Zeemanshuis, aan de Moreauxlaan heeft de 33-jarige maatschappelijk werker Eddy De Cloedt aangesteld tot nieuwe directeur van de instelling. Hij volgt in die functie mevrouw Jacqueline Feys op die onlangs ontslag nam.

Eddy De Cloedt, zoon van de in visserijmiddelen niet onbekende Roger De Cloedt (†), is afkomstig van Bredene. Zijn ouderlijk huis ligt precies naast de Ibis, waar hij trouwens ook een gedeelte van zijn stage liep. Voordien had hij school gelopen in het Oostendse atheneum en het diploma maatschappelijk assistent behaald aan het Hoger Instituut voor Sociale Studies De Haan. Na zijn stageperiode bij Ibis en het visserstehuis De Bolle trad hij in '79 in dienst van het OCMW Oostende. Aanvankelijk op de sociale dienst aan de Elisabethlaan en later in het Serruysziekenhuis op de afdeling akute geriatrie. Hij behaalde ook het diploma bestuursrecht en fungeerde in het ziekenhuis als koördinator van de sociale diensten. Halfweg deze maand verlaat hij het Oostendse ziekenhuis om vanaf maandag 17 oktober zijn nieuwe functie in het Zeemanstehuis op te nemen. De nieuwe directeur, die in De Haan woonde, zal samen met zijn echtgenote en zijn twee kinderen intrek nemen in het bejaardentehuis. (gw)

CUBA

■ GILBERT BRENGT KREEFT

De Cubaanse zuidkust werd de voorbije weken overspoeld door kreeft. De schaaldieren werden meegevoerd met de stromingen veroorzaakt door de vernietigende orkaan Gilbert die in het Caraïbische gebied lelijk huis hield. Cuba heeft echter weinig schade ondervonden waardoor de Cubaanse kreeftenvissers de handen vrij hebben om tonnen kreeften op te vangen. Naast de vermaarde havana-sigaren is kreeft een winstgevend exportartikel voor het grootste Antilleneiland.



KIES KLAAR STEM VAN LAER

*Meer dynamiek
in politiek*

7e plaats PVV LIJST 5

SPVV



UW VRIENDIN
IN DE
GEMEENTE-
RAAD

Rika Slabbinck

12^e KANDIDAAT

SURFERS GEEN PARTIJ VOOR COMMODORE-RUCANOR

Vier Limburgse plankzeilers, waarvan de jongste pas 14, hebben zich willen meten met de Commodore-Rucanor. Het is hen slecht gekomen. Reeds een uur na het vertrek in Ramsgate moesten de surfers, op de jongste na die het twee uur vol hield, afhaken. Bij ruig weer zette het zeilschip door en bereikte 5 uur en 25 minuten later Nieuwpoort.

Voor de toekomst van Oostende en de vissershaven



**Maurice
Quaghebeur**

1ste plaats

PVV

lijst 5

OOSTENDE WELDRA WEER MET DE WIND IN HET ZEIL?!...



OP 9 OKTOBER...

STEM

LIJST NR. 12

OTD
(OOSTENDE 2000 = OTD)

★ Voor een bloeiende haven en
rijke visserij...
de motor van Oostende...

★ Modernisering van de vis-
mijn voor alle gebruikers...

★ R.M.T. en alle andere
trafieken...

★ Werkzekerheid en tewerk-
stelling...

★ Voor een bedrijvige jacht-
haven...

★ Tegen aftakeling en verkrot-
ting...

– VERHEF OOSTENDE TOT EEN STAD MET
„UITSTRALING... VOL LEVENSVREUGDE,
DYNAMISME EN TOEKOMST!... EEN FIERE
STAD”!...

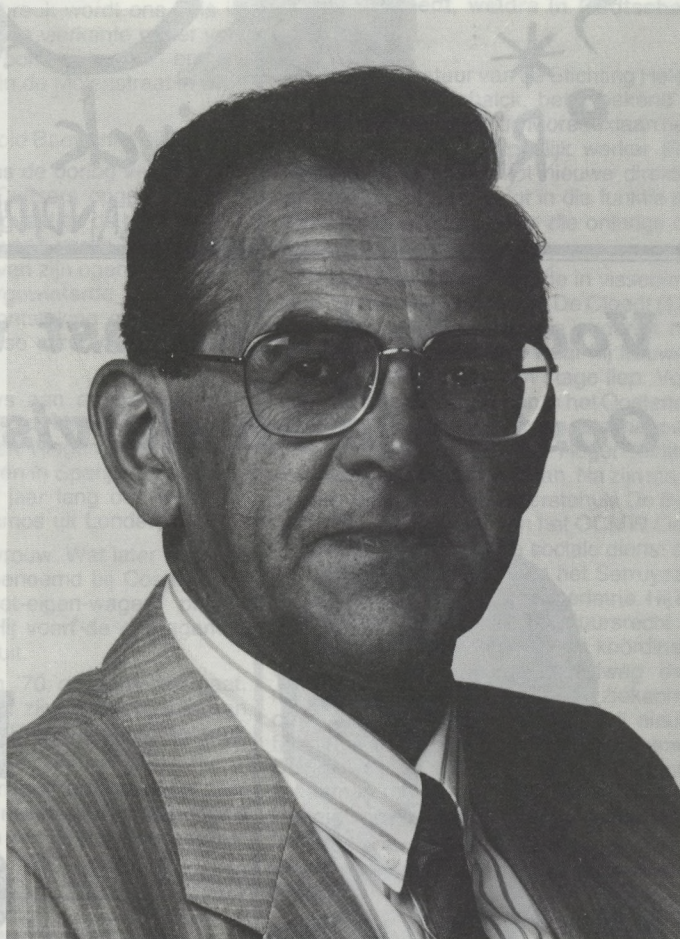
– GEEF DE WAARDE AAN UW STEM DIE ZIJ
VERDIENT!
KIES KIESKEURIG... VOOR 6 JAAR
BETERE AANPAK!... GELOOF MET ONS IN
DE TOEKOMST VAN OOSTENDE!...

– KIES VOOR EEN PROGRAMMA WAAR
ALLE OOSTENDENAARS BAAT BIJ
VINDEN!...

– NU KAN HET... WIE ZOU KUNNEN TEGEN
ZIJN, TEGEN EEN PROGRAMMA, ZOALS
„OOSTENDE 2000”, NAAR VOREN
BRENGT?...

– LAAT ONS DE LESSEN UIT HET VERLEDEN
NIET VERGETEN...

– GEEN BELOFTEN... MAAR WAARHEDEN...
GEEN GETALM... MAAR DOORWERKEN...



COENE LEON

3e PLAATS

– **ZIJN TOTALE INZET**
– **UW SYMPATHIE?...**

SPORTVISSERSBOOT TE KOOP

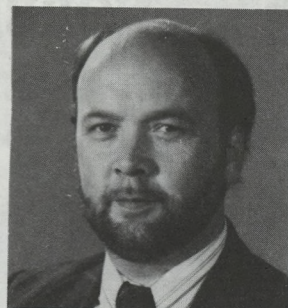
Lengte: 9,200; Breedte: 3,200
Diepgang: 1550; Schroef: $\pm$ 600/700
PK: 72; T/M: 2000,-; Reduktie: 3/1
Korre: 11-11,50 m; Tanks: 2 x 700 liter



Te bezichtigen dok achterkant Valcke,
Oostende
Inlichtingen: (059) 32.27.41
Driftweg 51b, 8401 Bredene

**Hoe bereikt U
3000 lezers
uit visserijmiddens**

**H. Baelskaai 2
8400 Oostende
Tel. (059) 32.55.59**

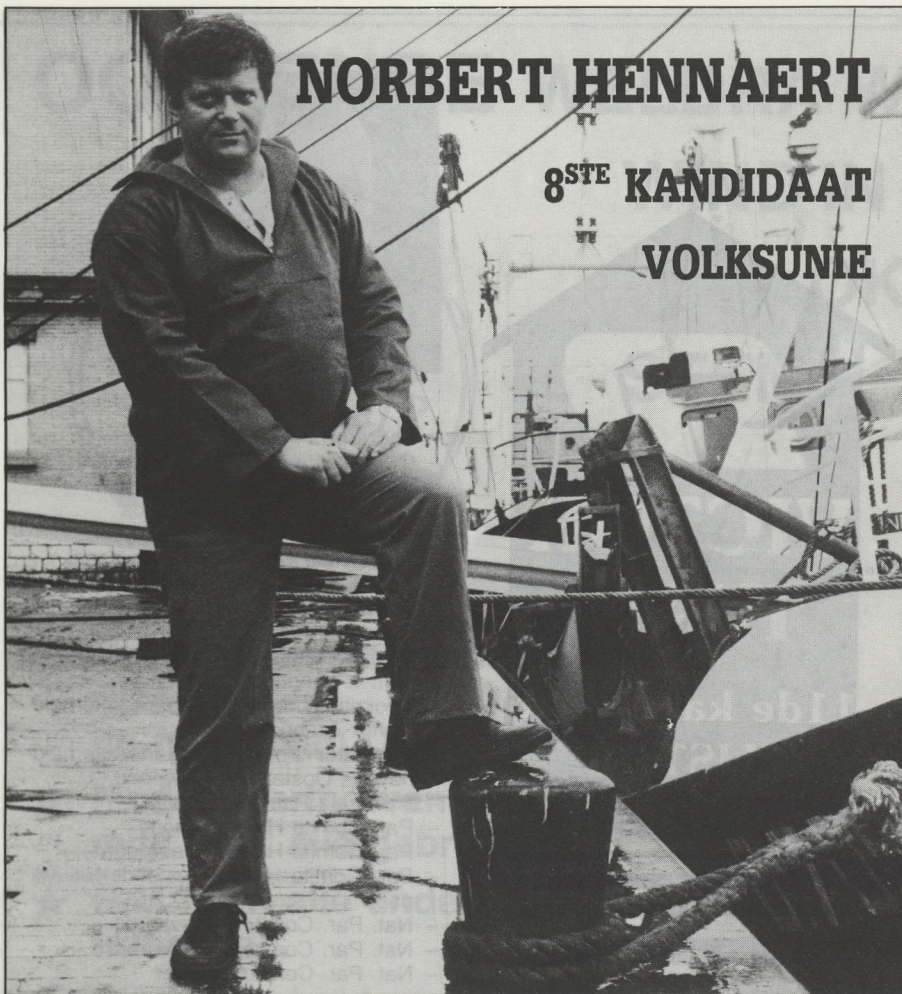


- Secretaris ABVV/BTB
- O.-Voorzitter Bedrijfsraad Visserij
- Voorzitter Zeevisserijfond
- Waarborg- en Sociaal Fonds Zeevisserij
- Provinciale Commissie Zeevisserij
- Fonds voor arbeidsongevallen Zeevisserij
- Nationaal Par. Com. Zeevisserij
- Adviescommissie Visserijprojecten Min. v. Landbouw
- Voorzitter Fonds bestaanszekerheid haven Zeebrugge
- Voorzitter Fonds bestaanszekerheid havens Oostende-Nieuwpoort
- Nationale Par. Com. voor de havens
- Par. Comité Haven Brugge
- Par. Comité Haven Zeebrugge
- Par. Comité Haven Oostende-Nieuwpoort
- Nat. Par. Comité Koopvaardij
- Nat. Par. Comité Binnenvaart
- Nat. Par. Comité Vervoer



ALFONS LARIDON

SP LIJSTTREKKER



NORBERT HENNAERT

8^{STE} KANDIDAAT

VOLKSUNIE

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

32.08.08



Bredene

Oostende

MAKELBERGE



**VECHTEN
VOOR
OOSTENDE**

2de kandidaat

CVP



**GEEF
OOSTENDE
EEN
NIEUW
TINTJE!!**

KLEUR HET TIENDE BOLLETJE NAAST BOLLETJE

Opdat alle Oostendenaars erop vooruit zouden gaan!

BOLLE JEAN-MARIE

10e kand. - lijst 12 OTD

DRINGENDE OPROEP - DRINGENDE OPROEP - DRINGENDE OPROEP

OPEN UW OGEN OP 9 OKTOBER
opdat het „oranje-blauwe gevaar” ze de komende
6 jaar niet zou sluiten.

GEEF UW STEM AAN „DE GEWONE MAN”
DIE DAG NA DAG MET DE PROBLEMATIEK VAN
UW STAD WORDT GEKONFRONTEERD.

KLEUR HET TIENDE BOLLETJE NAAST BOLLETJE

OOSTENDE TWEE DUIZEND NR. 12

DRINGENDE OPROEP - DRINGENDE OPROEP



PIETER de RY, de avontuurlijke (II)

In het septembernummer volgden we de Oostendse kaper Pieter de Ry gedurende twee belangrijke periodes van zijn kapersbestaan (1696-1697 en 1702-1706). Vandaag start een nieuwe episode. Herinneren we eraan dat de stad zich onder-tussen heeft overgegeven na een belegering door de Anglo-Bataafse legers.

3. 1706 - 1715

Oostende heeft thans nieuwe heren. De Fransen en de Spanjaarden zijn weg, maar de kaapvaart gaat door, doch thans op de vrienden van voorheen. Zijn opbrengsten zullen fungeren alsof er niets gebeurd is, want de notie van collaboratie bestaat nog niet: men dient de heer van het ogenblik en zo zullen de Oostendenaren jagen op de Nieuwpoortenaars die immers onder Frans-Spaans bewind gebleven zijn!

Ook Pieter de Ry doet verder.

Reeds op 14 december krijgt hij het fregat „Leopoldus”, van 36 last en 8 stukken, onder zijn voeten. Zijn opbrengsten zullen talrijk zijn. Op 6 februari 1707 zendt hij een fregat „La Fidèle” van Dieppe op naar Oostende en rantsoeneert hij 4 barken en vissersschepen.

Op 27 mei 1707 vaart hij uit met de barque longue „St. Franciscus”, van 12 last en 2 stukken en op 6 augustus voert hij het fregat „St. Franciscus” van 30 last en 6 stukken aan. Hij veroverd daarmee een kaper van Duinkerke en een gerantsoeneerde pot.

Men meldt nog 3 rantsoenen, een schip „Ste François” en een ketse, beide opgebracht in Engeland.

Hij herneemt een Engelse pink, veroverd door kapitein Roose van Duinkerke; het schip was rijk geladen met textiel en lood en brengt de belangrijke som van 27.257 gulden op, bij veiling.

De Engelse eigenaar eiste teruggave van deze prijs, maar bekwaam geen voldoening omdat het schip meer dan 24 uren in het bezit van de vijand was geweest.

Op 13 juni 1708 krijgt de Ry het bevel over de snauw „Baron de Sparre” van 10 last en 4 stukken kanon en op 23 maart 1709 wordt de patente ervoor hernieuwd.

Kapitein Antoon Lefever vermeldt in zijn boordjournaal, op 8 augustus 1708, dat hij Pieter de Ry vervoegd heeft op de rede van Dover en dat hij met hem gejaagd heeft op een zeil, op 12 augustus. Op 13 augustus is het ook kapitein Lefever (ook Lefebvre en andere variaties van die naam) die de Ry ontmoet terwijl hij in het bezit is van twee veroverde prijzen, waarvan ze er elk een bemannen en waarmee ze binnen Rye lopen. Op 17 augustus ziet Lefever opnieuw de Ry met een prijs.

In de loop van 1708 veroverd de Ry een „chaloupe van oorloghe” van Nieuwpoort en waar kapitein op was Mattheus Nuydt.

Er komen daar later nog een viertal kleinere prijzen bij.

Men vermeldt eveneens de verovering van een snauw van Kales, „La Subtile”, later verkocht aan de bekende konvooier Michiel Mansvelt.

In 1709 gaat het nog beter.

Het begint met een brigantijn, „den Dolphin”, met rijst en droge huiden, een Engels schip hernomen op de Fransen, en met de schuit „de witte Hors”, geladen met haring. De veiling brengt voor beide schepen de belangrijke som van 15.780 gulden op.

In compagnie van Lefever en Lindersen vindt men dan nog opgebracht een hoeker, gewapend met 2 stukken kanon, diverse kleinere schepen en een paar rantsoenen.

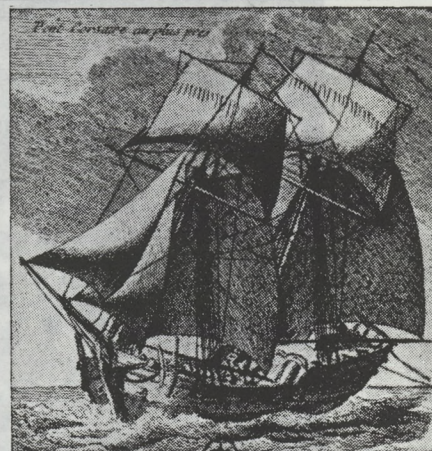
Met Lindersen veroverd hij een snauw „de Susanna”, van Kales, kapitein Du Pré, en gewapend met 6 stukken. Met Lindersen en Hodin (Osdwyn?) brengt hij nog een visser met netten en kemp op, onbemand.

Het jaar eindigt met de „Marlborough” van St. Malo.

Pieter de Ry is nog in het gareel in 1710. De prijzenlijsten vermelden de opbrengst van een „huye” met tabak, komende van Duinkerke, en van een „Demoiselle Catherine”, geladen met haring en veroverd samen met Lindersen.

Zeer waarschijnlijk vaart hij echter hoofdzakelijk als koopvaarder, want we horen anders niets van hem.

Hij komt weer als kaper voor de dag in 1712,



met een snauw „De Eendracht” van 15 last en 4 stukken kanon en waarmee hij uitvaart op 8 november.

Reeds op 1 december veroverd hij een bark rond Les Sept Iles; het schip kwam van Bordeaux en was geladen met wijn, pruimen en 65 kostumen (!). Tevens neemt hij een pot, met suiker en teer, spaanse zeep, enz. Hij wil met die twee prijzen naar Guernsey, maar moet, wegens het slechte weder, met een ervan naar Wight uitwijken.

Op dezelfde reis veroverd hij nog twee rijk geladen barken die op Kerstdag te Oostende werden opgebracht. Pieter de Ry vertelt hoe hij gaat schuilen achter de kerk en hij zijn prijzen „in de caeye” laat liggen op die dag.

Nog op 22 februari 1713 zendt hij opnieuw twee rijkgeladen barken op; zijn laatste vermelding vinden we op 20 mei 1713 voor een veroverde hoeker geladen met stenen, de „Notre Dame de la Paix”, veroverd vóór Isigny.

Met deze vreedzame titel sluiten we het palmares van Pieter de Ry af.

Op 11 april 1713 werd de vrede van Utrecht getekend, zodat voor die laatste prijs contestering komt vanwege de eigenaar, die beweert geen gelegenheid te hebben gehad om beroep aan te tekenen tegen deze kaperij.

De kaperscarrière van Pieter de Ry is wel voorbij, maar als fin de carrière kreeg hij nog het havenmeesterschap van Oostende, belast met de loodsdiens.

Hij overleed een tiental jaren nadien.

Walter Debrock.

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

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



Erkend Service Station voor Reddingvlotten

Reddingvlotten: R.F.D. - ELLIOT - VIKING - ZODIAC - AUTOFLUG - BOMBARD - AVON - CALLEGARI - SERVAUX - MITSUBISHI - PLASTIMO

reddingvesten - reddingboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakelichten - man o. boordlichten

noodzenders LOCAT - RADIO BEACON

CHEMIKALIËNTANKERS VERTEREN EEN STOOT

Vrijdag 27 mei. Een groot Zweeds containerschip ramt tegen een snelheid van bijna 30 km per uur een kleinere chemikaliëntanker. Het kleine schip zank bijna onmiddellijk. De tanks met ontplofbare en giftige stoffen bleven intact. Bij de berging van de tanker tien weken later bleek dat de tanks door de speciale scheepskonstruktie nauwelijks beschadigd waren. Een zware milieuramp in de Noordzee was vermeden.

Het gaat hier inderdaad over de 37 m lange Anna Broere die bijna letterlijk door het logge containerschip Atlantic Compass overvaren werd. Bij de Dordtse rederij Broere werd het ergste gevreesd. De tanker had immers 550 ton gif aan boord. Spoedig bleek dat de opslagtanks het ongeluk goed hadden doorstaan. Een rechtstreeks gevolg van de hoge veiligheidseisen die bij het vervoer van gevaarlijke stoffen worden opgelegd.

Dit facet krijgt bij ongevallen op zee nauwelijks aandacht. De benaming „giftschip” die de Anna Broere in de media meekreeg is de rederij in het verkeerde keelgat geschoten. „De rederij heeft veertien speciale schepen in de vaart voor transport van chemische produkten. Hoofdzakelijk grondstoffen voor het vervaardigen van plastics, produkten die de konsument nauwelijks kan of wil missen. De grondstoffen gaan in bulk over de weg in speciaal beveiligde vrachtwagens. Wij vervoeren de chemicaliën in aangepaste schepen. Ruim 2,5 miljoen ton van het spul circuleert jaarlijks binnen West-Europa” meldt de rederij Broere.

Veiligheidseisen

In vergelijking met het aantal scheepvaartbewegingen is het aantal ongevallen op de Noordzee erg klein. Een ongeval met een chemikaliëntanker is zo gezien een zeldzaamheid. Dergelijke transporten zijn dan ook onderworpen aan strenge veiligheidseisen.

Voor het vervoer van chemische produkten over zee gelden internationale afspraken. De tankers moeten voldoen aan de vereisten vastgelegd door de International Marine Organisation (IMO). De IMO heeft vier categorieën vooropgesteld. De Anna Broere voldeed aan de IMO-2-norm, op een na de hoogste categorie. Volgens die normen was het schip gebouwd met een dubbele wand en bodem, speciaal ontluchtingssysteem, afsluiters, enz. Deze maatregelen zijn opgelegd om beschadiging van de tanks te voorkomen bij aanvaringen of scheuren van de romp bij vastlopen. Om te voorkomen dat chemische gassen in de atmosfeer terecht komen zijn eveneens veiligheidsvoorzieningen ingebouwd. Deze moeten in overeenstemming zijn met de voorzieningen in het IMO-handboek. Het boek geeft een opsomming van alle chemische stoffen met hun eigenschappen en de middelen om ze te bestrijden bij brand of andere ongevallen.

Overbeveiliging

Het transport van chemicaliën stelt niet alleen hoge eisen aan materiaal maar ook de bemanningen krijgen een aangepaste opleiding. Rederij Broere verplicht haar bevelhebbers en stuurliu een cursus chemie te volgen alhoewel dat buiten de voorschriften valt. In rederskringen wordt daar op aangedrongen en een wettelijke verplichting ligt in het verschiet. Het varende personeel moet ook een brandbestrijdings- en EHBO-kursus volgen waarbij vooral de nadruk wordt

SCHEEPVAART

gelegd op ongevallen met scheikundige stoffen. Jaarlijks dient de kennis opgefrist tijdens een herhalingsoefening. Dit alles kost de rederij jaarlijks ettelijke miljoenen.

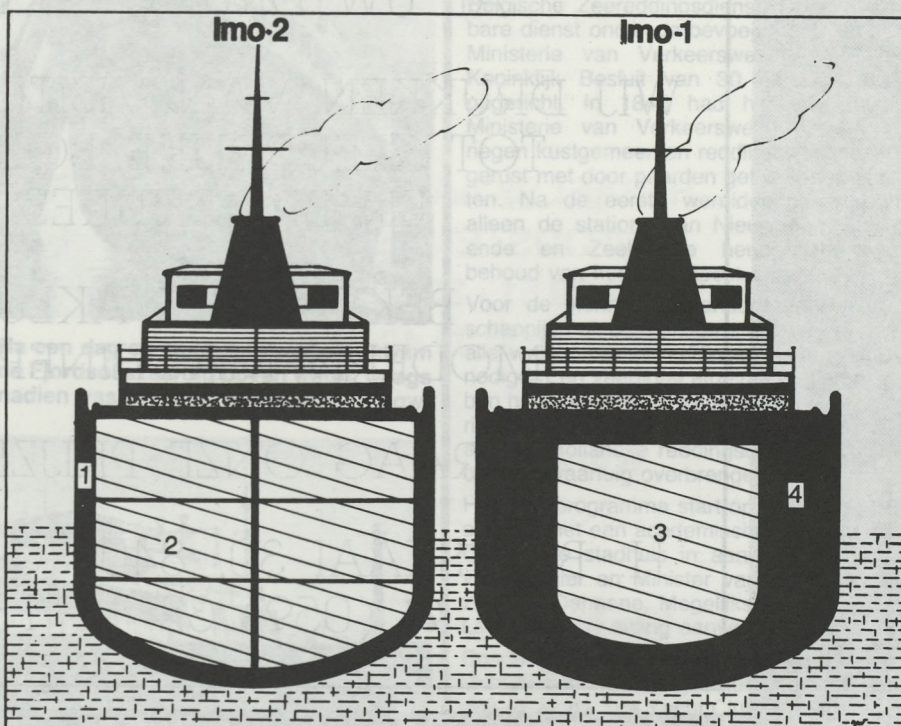
Ook voor het bemannen van de tankers bestaan wettelijke voorschriften. Een chemikaliëntanker als de Anna Broere moet acht bemanningsleden tellen. Op het ogenblik van de aanvaring telde het schip twaalf opvarende bemanningsleden. Bij de rederij geldt als regel „drie man boven de wettelijke sterkte”. In de zomer wordt daar nog een extra onderhoudskracht aan toegevoegd. Volgens de rederij kost deze politiek handen vol geld maar is noodzakelijk in het raam van een gezonde werk- en rusttijdregeling. Vermoeide bemanningsleden liggen vaak aan de basis van fouten die tot ongevallen kunnen leiden. Wordt op andere scheepstypen soms een loopje met de voorschriften genomen, op chemikaliëntankers gaat veiligheid voor alles.

Goedkoper dan een ramp

Scheepsrampen waarbij chemicaliën vrijkomen moeten ten alle prijze vermeden worden. Daarom worden op moderne tankers allerlei voorzieningen ingebouwd die niet

voorgeschreven zijn. Het begint met de keuze van de materialen en strekt zich verder uit op het vlak van de bestuurbaarheid, de navigatie-apparatuur tot speciale controlekamers. Daar zijn enorme bedragen mee gemoeid. Een veilige tanker kost nu zowat een half miljard.

De twee schepen die de rederij Broere momenteel laat bouwen op de scheepswerf Verolme in Heusden lopen wat veiligheidsvoorzieningen betreft jaren vooruit op de voorschriften. Beide tankers zijn groter dan de Anna Broere. Het eerste vaartuig gaat deze maand al te water. Na de afbouw houdt de investering niet op. Iedere tanker krijgt jaarlijks een onderhoudsbeurt in het droogdok. Telkens wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om aanpassingswerken met het oog op een betere beveiliging uit te voeren. Een jaarlijkse kost van tientallen miljoenen, maar minder duur dan de niet te overziene gevolgen van een scheepsramp. Bouwers van chemikaliëntankers zijn voortdurend met veiligheid bezig. Uit elk ongeval moet geleerd worden. Bij de studie van de wrakstukken van de Anna Broere is vooral aandacht besteed aan de gedragingen van de kreukelzone's. Daar wordt immers de eerste schok opgevangen. Dat de opslagtanks onbeschadigd uit het ongeval gekomen zijn bewijst dat sterk beveiligde tankers een stoot verteren. Ondertussen loopt het onderzoek van de scheepvaartinspektie naar de oorzaak van het ongeval. Zolang het onderzoek niet is afgerond en de Raad voor de Scheepvaart uitspraak heeft gedaan neemt de rederij het hoogst kwalijk en beschuldigde vinger in welke richting dan ook uit te steken. (gw)



De Anna Broere was gebouwd volgens de IMO-2-normen (links), op een na de hoogste beveiligde categorie tankers volgens de voorschriften van de International Marine Organisation. De opslagruijme voor chemicaliën in deze dubbelwandige tankers met een kreukelzone van 1 m. (1) is ingedeeld in verschillende kompartimenten (2). Tankers met één opslagruijme (3), voor gevaarlijke stoffen (IMO-1, rechts) hebben een kreukelzone die een vijfde van de breedte van het schip bedraagt (4). De kreukelzone kan ook als tank worden gebruikt.



DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

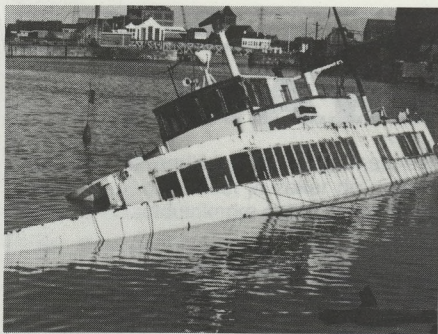
REEDS MEER DAN EEN HALVE EEUW
TOT UW DIENST VOOR
AL UW .DRUKWERKEN.

WIJ DRUKKEN VAN VISITEKAARTEN
TOT KLEURRIJKE BOEKEN
EN BROCHURES.

BEKWAME VAKLUI
MODERN MACHINEPARK

VRAAG ONZE PRIJZEN !

H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
☎ (059) 32 11 13



Zo lag de Fjordsol er anderhalf jaar geleden bij. De Noorse veerboot maakte slag-zij en zonk geleidelijk dieper weg. (gw)



Het bergingsvaartuig Zeebrugge I hield het schip maandagnacht in de stroppen tijdens het leegpompen van het voorschip. (gw)

Noorse veerboot zonk anderhalf jaar geleden in Oostende

FJORDSOL-STORY IN EINDFASE?

De Noorse veerboot Fjordsol die in Oostende verzeilde en op een winderige februari-nacht anderhalf jaar geleden tot zinken kwam is geborgen. Voorlopig draait het Oostendse stadsbestuur op voor de kosten, in afwachting dat een expertise van het wrak overtuigend bewijzen oplevert om de betrokken verzekeringsmaatschappij tot schadeloosstelling te dwingen.

De Fjordsol werd in 1948 gebouwd voor Stanvangerske Norwegian Damskibsselskab ter vervanging van een gelijknamige veerboot die overtochten verzekerde in de Ryfylkefjord nabij Stavanger. Het was het eerste vaartuig afgeleverd door de scheepswerf AS Rosenberg Mek. Versted in Stavanger die gelijktijdig ook het zusterschip Fjordbris bouwde. De vaartuigen van 45,12 m konden 399 passagiers aan boord nemen. Het schip van 236 brt werd aangedreven door twee motoren, goed voor 750 pk.

Na ruim dertig jaar dienst had de veerboot afgedaan en kwam in handen van de Nederlander Hans Joachim Bruun uit het Friese havenstadje Staveren die de veerboot wilde ombouwen voor cruisen in het Caraïbische gebied. De verbouwingswerken zouden in Oostende uitgevoerd worden. De Nederlander zag vorig jaar nog de kans het vaartuig te versassen naar een firma die kort nadien op de fles ging. De zaak is nu in handen van een Antwerpse vereffenaar die de lichter aanvaardde. Een juridisch steekspel met de verzekeringsmaatschappij en een ingewikkelde procedure omdat er buitenlanders bij betrokken zijn zal moeten uitmaken wie voor de kosten opdraait.

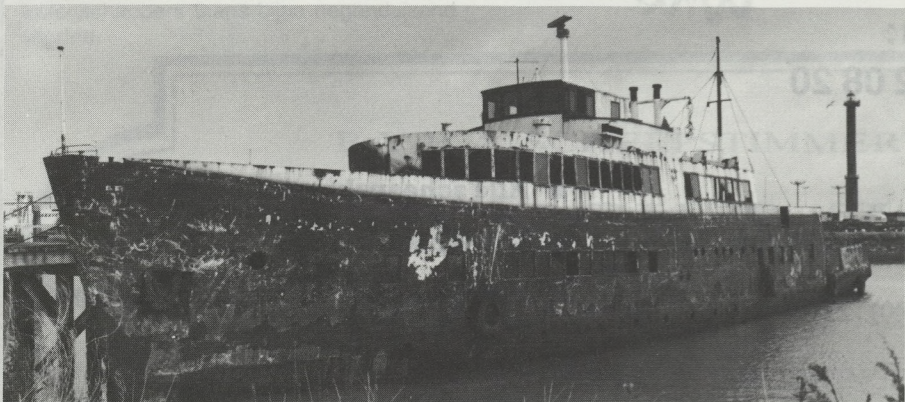
Vorige week heeft de Tijdelijke Vereniging Bergingswerken het wrak gelicht en zonder problemen overgebracht naar de voorhaven. Over de oorzaak van het zinken spreken de

havenautoriteiten zich niet uit. Het ligt bijna voor de hand dat de huidplaten dermate waren aangetast dat ze het gewoon begaven.

(gw)



Na een dag en een nacht pompen kwam de Fjordsol al aardig boven water. Daags nadien was het schip al drijvend. (gw)



Vorige week vrijdag werd het wrak bij hoogwater door de Oostendse dok en sluizen gesleept en afgemeerd in de voorhaven. Een expertise zal de oorzaak van het zinken moeten aantonen. (gw)

„VISWIJK” IN BLANKENBERGE

Enkele weken terug werden de Pladijsstraat, Haringstraat, Sprotstraat, Makreelstraat en Scharreplein in Blankenberge officieel ingewandeld. De straten zijn gelegen in het nieuwe woonerf Scharebrug waar de sociale bouwmaatschappij Het Lindenhof 31 appartementen, 98 woningen en een aangepast huis voor de Blankenberkse zesling bouwde. De straatnaamborden zijn geïllustreerd met „kunst”-vissen ontworpen door de plaatselijke kunstenaar Jan Van Quathem.

40 JAAR KOKSIJDSE „IJSLANDVAARDERS”

De folkloristische dansgroep „De IJslandvaarders” uit Koksijde hebben hun 40ste verjaardag gevierd. De Koksijdse vereniging die een 70-tal leden telt werd voor de gelegenheid een ontvangst op het gemeentehuis aangeboden.

De folkloristische groep werd opgericht om de plaatselijke vissersfolklore in stand te houden en om toeristische manifestaties op te luisteren.

KUST VIERT 150 JAAR BELGISCHE ZEEREDDINGSDIENST

Van 26 tot 29 oktober heeft het Loodswezen een prestigieuze viering opgezet ter gelegenheid van het 150-jarige bestaan van de Belgische Zeereddingsdienst. Deze openbare dienst onder de bevoegdheid van het Ministerie van Verkeerswezen werd bij Koninklijk Besluit van 30 oktober 1838 opgericht. In 1840 had het toenmalige Ministerie van Verkeerswezen reeds in negen kustgemeenten reddingsstations uitgerust met door paarden getrokken roeiboten. Na de eerste wereldoorlog werden alleen de stations van Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge heringericht met behoud van hun uitkijkpost.

Voor de viering, gesponsord door maatschappijen uit de maritieme wereld, werden alle westeuropese reddingsdiensten uitgenodigd. Een veertigtal afgevaardigden hebben hun komst reeds aangekondigd. Frankrijk, Groot-Brittannië, Ierland, en de Noord- en Zuid-Hollandse reddingsdiensten zullen ook een vaartuig overbrengen.

Het feestprogramma start op woensdag 26 oktober met een academische zitting in het Oostendse stadhuis in aanwezigheid van vice-premier en Minister van Verkeerswezen J.L. Dehaene. Mogelijks zal ook Prins Laurent op de zitting aanwezig zijn.

Donderdag 27 oktober zijn de Belgische en buitenlandse reddingsboten, afgemeerd aan de North Sea Yacht Club en toegankelijk voor het publiek. Die dag brengen de delegaties een bezoek aan Zeebrugge en Brugge. Vrijdag 28 oktober staan Breskens en Antwerpen op het programma en zaterdag 29 oktober verhuizen de reddingsboten naar Nieuwpoort. De viering wordt 's avonds afgesloten met een afscheidsdiner in het casino van Middelkerke.

SCAP NIEUWS

GROTE VOORRAAD

POLYTOUW

aan ZEER UITZONDERLIJKE PRIJZEN

Diameter 6 tot 22 mm
28 mm
32 tot 38 mm

S.C.A.P.

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27

8400 OOSTENDE

(059) 32 29 51 - 32 09 31

Telefax: (059) 32 49 64

REDERSKAAI 23-24

8380 ZEEBRUGGE

(050) 54 48 87

Werkhuizen:

(059) 32 39 79 - 32 08 20

- **Bouwen vissersvaartuigen**
- **Verlengen en moderniseren van schepen**
- **Levering brandstoffen**

- **Alle scheepsherstellingen**
- **Scheepsuitrusting**
- **Uitvoeren van plaatdiktemetingen**

GARNALEN

Wil je de verheerlijking van de garnaal eens meemaken, dan moet je zeker de garnaalstoet van Oostduinkerke gaan bewonderen.

Deze stoet gaat gewoonlijk uit op de zondag van het voorlaatste weekend van juni. Het is immers te Oostduinkerke dat nu nog altijd door de kruiersverenigingen het garnaalvis-sen te paard wordt beoefend.

Reeds in de 15e eeuw werd de visserij te paard al aan onze kust bedreven. Sinds 1950 wordt te Oostduinkerke het jaarlijks Garnaalfestival georganiseerd met een wedstrijd voor garnaalvis-sen, de garnaalstoet en niet in het minst de verkiezing van de garnaalkoningin of „Mieke Garnaal”. Zij heeft dan de grote eer in de stoet te mogen plaats nemen op de troon van de praalwagen ter ere van de Garnaalkoningin.

Misschien lijkt het wel overbodig van te vertellen wat de garnaal is en toch...

Onlangs, terwijl ik wat langs de kraampjes van de visserskaai slenterde te Oostende zag ik een jong paartje vraagend naar een mandje verse rozerode blinkende garnaaltjes kijken en ik hoorde het meisje zeggen: „Kijk eens, hier verkopen ze een kleine soort rode spinnen”. Het kraamvrouwtje was wat op haar teen getrapt en antwoordde daarop nogal heftig: „Dat zijn geen spinnen, mamzel, dat zijn garnalen en dat is goed om op te eten. Hier zie, ik zal er eentje pellen en proef maar eens”.

Alhoewel een garnaal zo geen onmiddellijke gelijkenis vertoont met een spin heeft onze garnaal er toch iets mee gemeenschappelijk. De garnaal behoort tot de stam van de geleedpotige dieren, die zoals de naam reeds zegt, gelede poten hebben. Zo zijn de spinnen ook geleedpotige dieren net als de insekten, de kreeften, de krabben en de garnalen. De drie laatsten worden meer betiteld met de naam van schaaldieren of crustaceeën.

De garnaal is een schaaldier d.w.z. een dier met een huidpantser dat uit chitine bestaat en waarin veel kalk is afgezet.

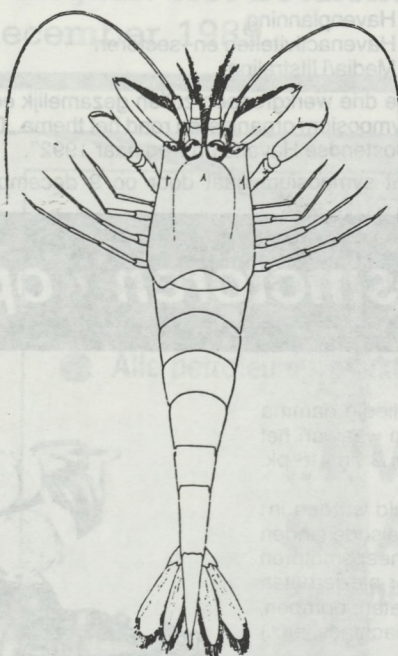
Meer specifiek is de garnaal ook een schaaldier die behoort tot de orde van de tienpotigen (decapoda). De meeste soorten daarvan komen in de zee voor. Ze bezitten allen vijf paar looppoten en het zijn vlees- of aaseters. Bij de tienpotigen tellen de wetenschappers thans bijna negenduizend soorten.

Onze gewone garnaal (cragnon vulgaris) wordt bij de Fransen „crevette grise” genoemd.

Immers de levende diertjes zijn niet roze gekleurd maar eerder grijs doorzichtig. Het is maar door het koken dat ze mooi roodachtig worden. Zo zijn bij ons alle garnalen die in de viswinkels verkocht worden reeds gekookt. In de viswinkels van Frankrijk worden de garnalen zeer dikwijls rauw verkocht.

Als we even een garnaal van naderbij bekijken dan bemerken we al gauw dat het lichaam uit drie grote delen bestaat: het kopborststuk, het achterlijf en de staart.

Aan het kopborststuk bemerken we de twee lange voelantennen en we zien zeer duidelijk de donkere ogen. Het oog van een garnaal is al iets merkwaardig. Het zit op een steeltje en is daardoor in alle richtingen beweegbaar. Het oog zelf is een facetoog en bestaat uit honderden kleine oogjes. Vooraan de kop zien we nog twee kleine antennen met een soort zweephaartjes aan de randen. Deze haartjes vormen feitelijk het reukorgaan van het diertje. Voor ons vraatzuchtig beestje is het wel nodig dat het beschikt over een goed en fijn reukorgaan.



Ook met deze antennen kan ons garnaaltje de stromingen in het water voelen. Neemt men deze antennen weg dan is de garnaal totaal gedesoriënteerd.

De vijf paar poten zijn ook vast aan het kopborststuk. In dit kopborststuk zitten ook alle inwendige organen, zoals de kieuwen, het hart en de spijsverteringsorganen.

Het achterlijf is voor ons wel het interessant, want daarin zit juist het smakelijke vlees. Het huidpantser van het achterlijf bestaat uit een zestal ringvormige segmenten. Het laatste segment is conisch en eindigt in een punt. Aan dit segment zijn twee paar waaivormige aanhangsels die de staart vormen.

Aan de buikzijde van het achterlijf zijn er nog bij ieder segment een paar zwempoten bevestigd. Onderaan de buik en tussen deze zwempootjes houdt het wijfje ook de eitjes vast. Na het leggen broedt het wijfje als 't ware de eitjes uit. Hoe kouder het water hoe langer het duurt eer de larfjes uit de eitjes komen. Bij 15 graden duurt het vier weken en bij 10 graden duurt het al acht weken. Gedurende de winterperiode kan het wel twaalf weken duren eer de eitjes uitgebroed zijn.

Bij de garnalen is er ook geslachtsonderscheid. De mannetjes zijn meestal kleiner dan de wijfjes. Als ze vijf jaar oud zijn kunnen de grote volwassen wijfjes 10 cm lengte bereiken, terwijl de mannetjes maar een zestal centimeter lengte bereiken.

Garnalen zijn ook hermafrodiet, d.w.z. dat ze van geslacht kunnen veranderen. De Nederlandse bioloog R. Boddeke heeft proefondervindelijk vastgesteld dat mannetjesgarnalen van zohast ze 55 mm lengte bereiken in de herfst van geslacht veranderen. Dat zou de verklaring zijn van het verschil in grootte tussen de volwassen mannetjes en wijfjes. Wanneer een zeer jong garnaaltje uit het eitje komt gekropen lijkt het nog niet erg op zijn ouders. De garnaallarve moet nog een vijftal gedaanteverwisselingen ondergaan om een volwaardig garnaaltje van hoogstens 1 cm groot te zijn.

Daar het huidpantser dat uit chitine en kalk bestaat niet kan groeien is de garnaal verplicht zijn pantser af te werpen om wat groter te kunnen worden. Meestal gebeurt deze vervelling 's nachts. Soms treffen we tussen een pondje garnalen er wel enkele aan met nog een week lijf. Dat zijn juist exemplaren die pas uit het oude pantser gekropen zijn. Het vervellen gebeurt onder invloed van hormonen. Zolang de voedselreserves in het lichaam niet voldoende zijn om een

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

nieuw pantser te vormen houdt het centraal zenuwstelsel met behulp van een remhormoon de vorming van een nieuwe huid tegen. De nieuwe huid wordt onder de oude huid gevormd en de kalk van de oude huid wordt gerecupereerd zodat de oude huid verschrompelt. De garnaal kruipt uit zijn pantser langs de opening tussen het kopborststuk en het achterlijf. Op 24 uur is het weke pantser weer hard geworden. Ongeveer om de 20 dagen gebeurt de huidwisseling en zo ruit de garnaal een dertigtal keer in zijn levensloop.

De eerste metamorfosen gebeuren zo om de tien dagen, de verdere ongeveer om de 20 dagen. Alweer hoe lager de temperatuur is van het water hoe langer de periode duurt eer de volgende ruijng begint.

De warmte of de koude en het zoutgehalte van het water zijn elementen waarvoor garnalen zeer gevoelig zijn. Zo zouden bij opkomende tij de wijfjesgarnalen de monding van de Schelde verder opzwellen dan de mannetjesgarnalen.

In de zomermaanden zijn er heel wat kleine garnaaltjes in het strandwater te vinden. Het is precies alsof ze ook een zonnebad komen nemen. Maar bij dat zonnebad blijven ze niet lekker luiers. Ze zijn voortdurend op zoek als er niet iets te happen valt.

(vervolgt)

Robert Coelus

Adverteren?
(059) 32.55.59

V.Z.W. Koninklijk Werk IBIS, Prinses Elisabethlaan 11Bis, 8401 BREDENE
(tel. 059/32 24 84)

Stedelijke Visserijschool John Bauwens, Mercatorlaan 15, 8400 OOSTENDE
(tel. 059/70 40 19)

OPENSTAANDE BETREKKINGEN VOOR EEN LERAAR BEROEPSPRAKTIJK/DEK

In bovenvermelde visserijscholen zijn voor onmiddellijke in diensttreding vakatures voor een leraar beroepspraktijk/dek met deeltijdse opdrachten, namelijk:

- 15 uren/week in het Koninklijk Werk IBIS te Bredene en
- 10 uren/week in de Stedelijke Visserijschool te Oostende.

De totale opdracht, voor beide scholen samen, bedraagt voor het schooljaar 1988-1989 dus 25 uren/week.

Het betreft uitsluitend beroepspraktijk/dek (handwerk) en begeleiding met O.29 „Broodwinner”.

De kandidaten dienen minstens houder te zijn van het brevet van Schipper ter visserij 2e klasse.

Alle bijkomende inlichtingen kunnen bekomen worden bij de betrokken schooldirecties.

NIEUWS VAN DE V.Z.W. OOSTENDSE HAVENGEMEENSCHAP

De v.z.w. Oostendse Havengemeenschap werd opgericht op 11 april 1988. De vereniging heeft zich tot doel gesteld de groei van de Oostendse Havens te bevorderen.

Drie specifieke „werkgroepen” werden opgericht rond volgende thema's:

- Havenplanning
- Havenactiviteiten en -sectoren
- Media/Uitstraling

De drie werkgroepen zullen gezamenlijk een symposium organiseren rond het thema „De Oostendse Havens op weg naar 1992”.

Dit symposium gaat door op 9 december

1988 in het Thermae Palace Hotel Oostende en omvat drie luiken nl.:

- Een plenaire zitting in de voormiddag
- Een verslaggevingssessie, opgesplitst in twee werkgroepen rond de thema's „Havenplanning en Beleid” en „Gebruikers Industrie/Distributie”
- Een slotzitting in de late namiddag.

Op dit symposium zullen een aantal personaliteiten als spreker worden uitgenodigd en dit zowel uit het havenbedrijf als uit de Europese politiek. Symposium-voorzitter is de Heer G. Allaert.

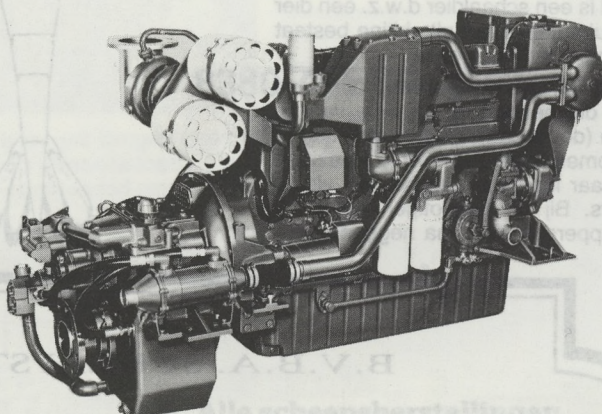
Scheepsmotoren «op maat»

Volvo Penta beschikt over een volledig gamma scheeps- en industriële motoren waarvan het vermogen schommelt tussen 9 en 416 pk.

Die motoren kunnen onderverdeeld worden in:

- scheepsmotoren voor handelsdoeleinden
- hulpscheepsmotoren
- scheepsmotoren voor plezierboten
- industriële motoren (stroomaggregaten, pompen, laad- en losmachines, enz.)

Bij de konstruktie wordt ervoor gezorgd dat ze beantwoorden aan de strenge eisen inzake brandstofverbruik, bedrijfsduur en prestaties. Het belang van de dienst na verkoop, een internationale organisatie in meer dan 130 landen, een grote waaier wisselstukken en scherp concurrerende prijzen, dat zijn stuk voor stuk elementen waardoor ook u zonder twijfel heel wat kan besparen.



Scheepsmotor Volvo Penta TAMD 121C, bestemd voor klassifikatie, 306 kW (416 pk), 6 cilinders in lijn met direkte injectie, turbokompressor en aftercooler.

VOLVO PENTA

VOLVO PENTA BELGIUM Weiveldlaan 37-G — B-1930 ZAVENTEM

Tel.: 02/721.20.62 — Telex: 65.249 volvbm b

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

HET VISSERIJBLAD TOT EINDE 1988 GRATIS

Wie zich deze maand abonneert en ons de antwoordstrook toestuurt, die zich op de binnenomslag bevindt, krijgt „HET VISSERIJBLAD” gratis tot het einde van dit jaar. Het betalend abonnement loopt dan vanaf 1 januari tot 31 december 1989.

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

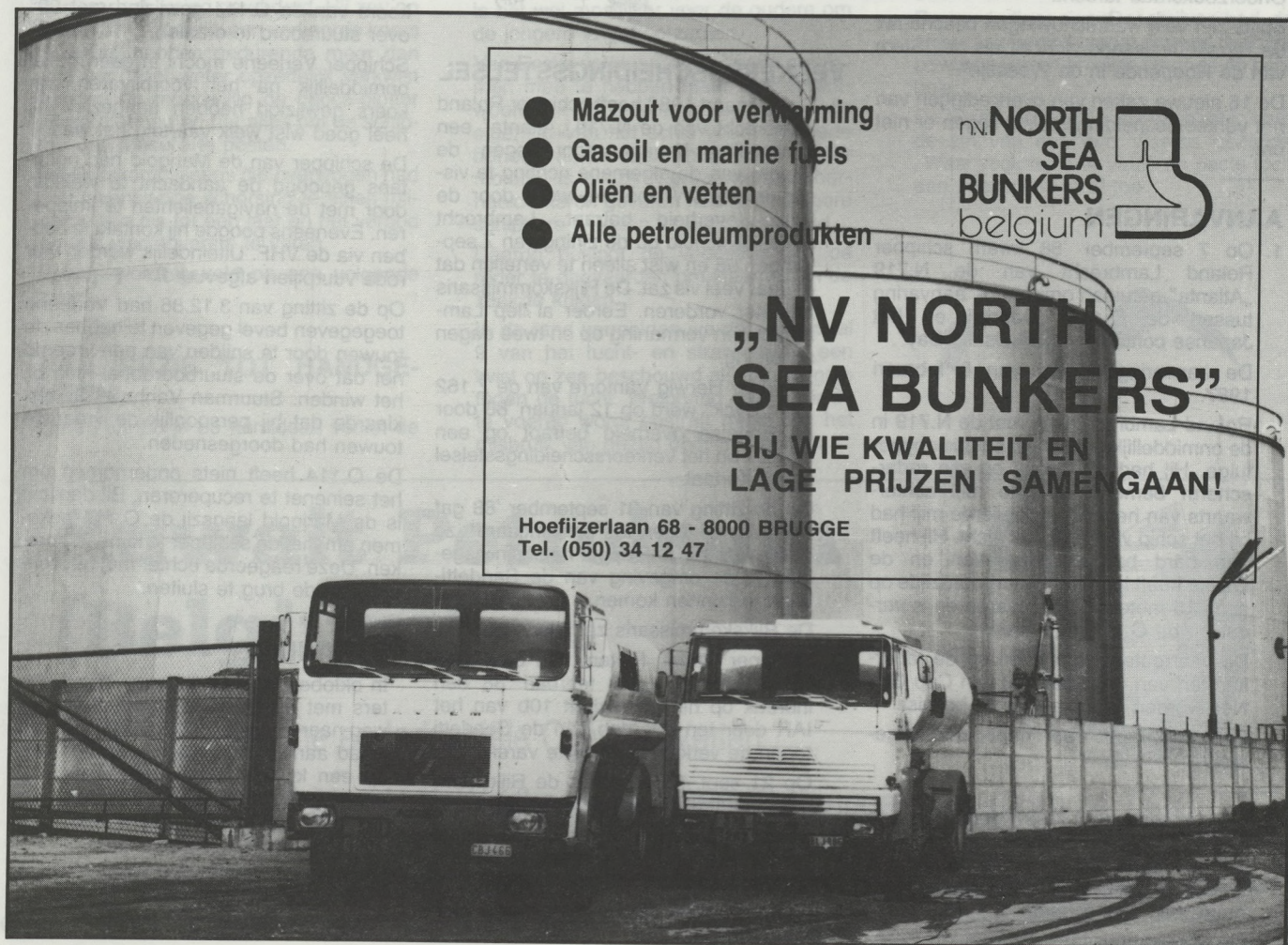
**NV NORTH
SEA
BUNKERS
belgium**



„NV NORTH SEA BUNKERS”

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

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



ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

Verslag over de uitspraken, vorderingen en verhoren tijdens de zittingen van de maand september 1988.

Op 7 september 1988 bij de aanvang van de eerste zitting van het gerechtelijk jaar 1988-1989 vroeg de Rijkskommissaris het woord om een kort overzicht te geven van wat nu reeds op de dagorde staat van de Onderzoeksraad. Niet minder dan 58 dossiers moeten behandeld worden, waarvan er 12 dossiers volledig onderzocht werden en gereed zijn om voorgelegd te worden aan de Raad voor uitspraak. Daarnaast zijn er 9 zaken waarvan de betrokkenen en de getuigen reeds gehoord werden. De Rijkskommissaris kan in deze zaken vorderen. Verder zijn er 21 bundels nog in behandeling en zijn er 16 nieuwe binnen gekomen. Deze laatste betreffen meestal inbreuken op de reglementen van het verkeersscheidingsstelsel.

De Britse en Franse overheden blijven ijverig niet alleen de grove maar ook de minste overtredingen vaststellen.

Zo dikwijls werd er gehoord in de zittingen dat er tegen de verkeersstroom werd gevist, omdat er daar vis zit. Precies alsof alle vissen gaan zwemmen in de scheidingszones en weten dat er feitelijk tegen de algemene richting van de zone niet gevist mag worden en dat ze juist gaan zwemmen in die tegengestelde richting om aan de netten te ontsnappen. Helaas, de visser-jager ontsnapt niet aan het alziend oog van de radars en komt telkens weer op het bankje van de Onderzoeksraad terecht.

Spijts zijn vele waarschuwingen beschouwt de Rijkskommissaris zichzelf als de „Stem van de Roepende in de Woestijn”.

De 16 nieuwe zaken van overtredingen van het verkeersscheidingsstelsel liggen er niet om.

AANVARINGEN

1. Op 7 september '88 kwam schipper Roland Lambrecht van de N.719 „Atlanta” getuigen omtrent de aanvaring tussen de O.118 „Dandy” en het Japanse containerschip „Osaka Bay”.

De aanvaring dateert van 8 februari 1987.

Roland Lambrecht was met de N.719 in de onmiddellijke nabijheid en dus ooggetuige. Hij had de Osaka op zijn radar-scherm bemerkt op drie mijl achterwaarts van hem. Op een vierde mijl had hij het schip visueel in het zicht. Hij heeft dan hard bakboord gegeven en de Osaka heeft hem aan stuurboordzijde op circa 15 meter voorbijgevaaren en is verder op de O.118 ingevaaren.

De vaarroute aangegeven op de radar-kaarten van de kustwacht van Cap Gris Nez worden door Lambrecht betwist.

De zaak wordt voor onbepaald uitgesteld.

2. Op 11 september 1987 gebeurde een aanvaring tussen de Z.98 „Op Hoop van Zegen” en de IBF Trader ter hoogte van de Europort. Er waren geen slachtoffers maar toch veel schade.

De Rijkskommissaris vorderde op 7 sep-

tember '88 een schorsing van acht dagen voor William Vandierendonck die op het ogenblik van de aanvaring de wacht liep.

De Z.98 had moeten uitwijken voor de IBF Trader, maar Vandierendonck verklaarde het schip maar gezien te hebben toen het genaderd was op 75 meter afstand.

De schipper Moens Johnny wordt bedacht met een vermaning.

Voor het kruisen van het zeer drukke en gevaarlijke vaarwater voor Rotterdam heeft hij de wacht opgedragen aan een bemanningslid die enkel bezitter is van een certificaat van bekendheid, terwijl er aan boord twee mensen waren met een schippersbrevet nl. Moens J. en Decoinck P.

De Raad zal bestraffen in een volgende zitting.



VERKEERSSCHEIDINGSTELSEL

1. Op 10 maart 1988 heeft schipper Roland Lambrecht van de N.719 „Atlanta” een overtreding begaan door tegen de stroom van de algemene richting te vissen in de SW-lane. Hij werd door de Britse overheid betrapt. Lambrecht bekende schuld op de zitting van 7 september '88 en wist alleen te vertellen dat er daar veel vis zat. De Rijkskommissaris zal later vorderen. Eerder al liep Lambrecht een vermaning op en twee dagen schorsing.

2. Schipper Herwig Vantorre van de Z.162 „Van Dyck” werd op 12 januari '88 door de Engelse overheid betrapt op een inbreuk op het verkeersscheidingsstelsel in het Kanaal.

Op de zitting van 21 september '88 gaf Vantorre de feiten toe en verklaarde zo gevaren te zijn om rapper naar zijn visgebied in de omgeving van de Sandetti-bank te kunnen komen.

De Rijkskommissaris zal later vorderen.

3. Schipper Danny Pieters van de O.316 „Aegir” beging op 8 februari '88 een inbreuk op het voorschrift 10b van het IAR door ten noorden van de Sandetti tegen de verkeersrichting te varen.

Op 21 sept. 88 vorderde de Rijkskommissaris een schorsing van drie dagen.

4. Schipper Robert Ackx van de Z.97 „Cleopatra” kreeg op 21 september '88 een bestraffing van zes dagen schorsing.

Hij werd reeds eerder veroordeeld voor gelijkaardige feiten.

De Cleopatra werd op 12 mei 1986 door een Franse oorlogsbodem geïdentificeerd in positie 7,1 mijl 06° van de Casquetsvuurtoren. De Z.97 die een lengte heeft van 35 meter mag de zone voor kustverkeer niet gebruiken en schipper Ackx R. die schuld bekende beging een overtreding op voorschrift 10d van het IAR.

De schipper voerde wel ter zijner verontschuldiging aan dat hij dacht dat de Franse overheid de zone voor kustverkeer had veranderd zoals de Britse overheid.

De Raad betoogt dat er recent geen wijzigingen doorgevoerd werden door de Franse – noch door de Britse overheid.

PIRATENSTREKEN

Schipper Tony Verleene van de O.114 „Normauwill” werd op 21 sept. 88 veroordeeld tot een maand schorsing en stuurman Georges Vanhove werd bestraft met een waarschuwing.

De feiten dateren van 19 juni '86 toen de O.114 de visserij aan het bedrijven was in visvak 324 van de zuidoostkust van Schotland ter hoogte van Dundee.

De O.114 heeft aldaar het seinenet van de Marigold overvaren wat een schade betekende van meer dan 200.000 fr.

De O.114 voer een SW koers en de Marigold een NNE koers. Zodra O.114 voorbij het vissend vaartuig was werd de koers van de O.114 gewijzigd met 90° over stuurboord te draaien.

Schipper Verleene mocht in geen geval onmiddellijk na het voorbijvaren zijn koers gewijzigd hebben aangezien hij heel goed wist welk vaartuig het was.

De schipper van de Marigold had nochtans gepoogd de aandacht te wekken door met de navigatielichten te knippen. Eveneens poogde hij contact te hebben via de VHF. Uiteindelijk werden vier rode vuurpijlen afgevuurd.

Op de zitting van 3.12.86 had Verleene toegegeven bevel gegeven te hebben de touwen door te snijden van een vreemd net dat over de stuurboordboel hing bij het winden. Stuurman Vanhove G. verklaarde dat hij persoonlijk de vreemde touwen had doorgesneden.

De O.114 heeft niets ondernomen om het seinenet te recupereren. Bij daglicht is de Marigold langs de O.114 gekomen om met de schipper te kunnen spreken. Deze reageerde echter met het venster van de brug te sluiten.

STRANDING

In oktober '86 was schipper Danny Pieters met de O.318 „Belgian Sailor” op weg naar de IJslandse wateren. Bij Ratly Head aan de Schotse kust is de O.318 op een kwart mijl van de kust aan de grond gevaaren. Het vaartuig kon terug loskomen en nadien werd een lichte averij aan de kiel vastgesteld.

De lichtmatroos Franky Vandecasteele,

die wachtman was, een foute koers stuurde en naliet de schipper te wekken, werd door de Rijkskommissaris in zijn vordering op 21 september '88 bedacht met een schorsing van veertien dagen. Voor schipper Danny Pieters werd een vermaning gevorderd omdat zijn orders niet duidelijk waren.

De Rijkskommissaris stelde ook vast dat er op de O.318 (die niet meer van de jongste schepen is) nog een ouderwetse manier bestaat om de zeekaarten op te bergen; zodanig dat de wachtman niet in staat is om een zeekaart te kunnen raadplegen.

De Raad zal later uitspraak doen in deze zaak.

MONSTERROL

Schipper Desmit Frank van de O.191 „Natascha” moest zich op de zitting van 7 sept. '88 komen verantwoorden over het feit dat hij gedurende negen reizen in zee ging met een verlopen monsterrol en een verlopen certificaat van deugdelijkheid.

De schipper-eigenaar kon niet veel aanbrengen om zich te verdedigen.

De Rijkskommissaris replikeerde dat hij wel door de vingers kon zien voor een vergetelheid maar niet voor een periode van negen zeereizen.

Later wordt er gevorderd.

SABOTAGE

Tegen Gilbert Van Overmeire, stuurman van de Z.19 „Sonja” werd door de Rijkskommissaris op de zitting van 7 sept. '88 één jaar schorsing gevorderd. Hij zou op 6 juni '87 opzettelijk een verkeerde koers gestuurd hebben gedurende meer dan drie uur, zoet water opzettelijk verkwist hebben en moedwillig de decca-plotter verzet hebben en dat alles om de schipper Jan Mesure te pesten.

De Rijkskommissaris die overwogen had een levenslange schorsing te eisen milde zijn eis tot één jaar en het verbod om als wachtoverste te varen.

Vonnis wordt geveld op een volgende zitting.

VAN RUZIE TOT HANDGE-MEEN

Op 15 juli 88 in de namiddag verliet de

O.705 „Morning Star” de haven om de visserij te gaan bedrijven.

De motor van het schip waarvan het bedrijfstoerental na opwarming 750 bedraagt werd door de schipper Godefroid onmiddellijk na het uitvaren op volle kracht gezet.

Motorist Willy Van Eecke die op de pas herstelde motor een betere controle wilde hebben vond het niet verantwoord de motor te laten draaien op 750 toeren, maar wel op 650 toeren temeer daar de koelwatertemperatuur al opliep tot 75 graden. De motorist begaf zich naar de brug om het toerental te verminderen. Schipper en motorist kibbelden over het toerental en de motorhandle werd door beiden heen en weer getrokken. Toen besloot de schipper terug koers te zetten en het geval voor te leggen aan de zeevaartpolitie.

Eenmaal terug op de kaai was de onenigheid nog niet gedaan. De schipper zou de motorist scheldwoorden naar het hoofd geslingerd hebben waarop de motorist in zijn opgewondenheid een paar muilperen uitdeelde aan zijn schipper. Willy Van Eecke geeft dit toe maar protesteert heftig tegen de verklaring van de schipper, die een gekloven lip, een blauw oog en een lichte hersenschudding zou opgelopen hebben. Ook zou de schipper verklaard hebben dat de motorist dronken was, wat Van Eecke ten stelligste ontkent.

Tijdens het onderzoek insinueerde de Voorzitter dat de oorzaak van de twist misschien te zoeken is in het feit van het leeftijdsverschil tussen de jongere schipper en de oudere motorist. Het leeftijdsverschil is bijna twintig jaar en misschien is het wel moeilijker voor de oudere om de jongere te gehoorzamen.

Van Eecke verklaarde daar geen problemen mee te hebben maar zich verantwoordelijk te achten tegenover de eigenaar van het schip voor het goede beheer van de motor en dat hij al 16 jaar motorist is en zijn beroep kent en herhaalde keren gevaren heeft met jongere schippers en geen moeilijkheden had.

Daarop besloot de voorzitter ook de reder te dagvaarden om klaarheid in de zaak te krijgen.

In de rand vermelden we dat het artikel 9 van het tucht- en strafwetboek een twist op zee beschouwd als een vergrijp tegen de tucht. Weigering een order uit te voeren wordt bestraft maar ook het misbruik van gezag door de kapitein.

Na de reder gehoord te hebben zal de zaak worden verder gezet.

DRANKMISBRUIK

Op 7 september '88 werd vonnis geveld inzake het drankmisbruik van schipper-eigenaar Eric Deschrijver die met de Z.126 „Orion” op 9.9.85 naar de visgronden van de Noord voer.

E. Deschrijver werd door de Raad bedacht met een waarschuwing wegens een overtreding van art. 12 van het tucht- en strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij. Dit artikel zegt dat dronkenschap gedurende de dienst kan bestraft worden.

De Rijkskommissaris had drie weken schorsing gevorderd en de verdediger van E. Deschrijver bepleitte de vrij-spraak.

In de beschouwingen van de Raad lezen we dat schipper Ronny Snauwaert de klacht indiende, de feiten niet zelf meemaakte maar vernomen had van bemanningsleden van de Z.126.

De bemanningsleden, opgeroepen als getuigen, gaven tegenstrijdige verklaringen en er waren ook ruzies en vetes ontstaan tussen enkele bemanningsleden en de schipper.

De schipper gaf wel toe alcoholische dranken aan boord gehad te hebben.

De Raad is duidelijk niet ingegaan op verklaringen die geïnspireerd zijn door haat, nijd en jaloezie. Immers art. 12 van het tucht- en strafwetboek voorziet bij dronkenschap van de kapitein een straf van 15 dagen tot 6 maanden en een geldboete.

De verdediger van Deschrijver had de vrijpraak bepleit omdat er geen tastbare bewijzen waren en alles steunde op bab-bels.

De Raad oordeelde waarschijnlijk naar de zin van een oud Vlaams gezegde „Waar rook is, is er vuur” en paste toch een zeer milde straf toe.

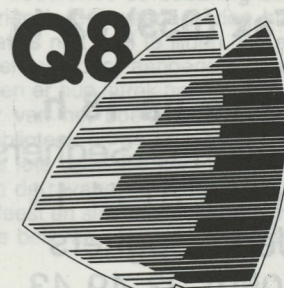


Kuwait Petroleum (Belgium)

★ Marine en Industriële Oliën en Vetten

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

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



DE LAATSTE VUURTORENwachter

Elk jaar opnieuw, iedere zomer, moet ik het meemaken. Heel de zomer lang, iedere dag moet ik het doorstaan. Het begint 's morgens al, als ik in bed wil kruipen en het stopt niet vóór de tijd dat ik weer zou moeten wakker worden. Ik zeg wel: „zou moeten”, want van slapen komt helemaal niets terecht. Als je me vraagt hoe ik het volhoud, dan kan ik je daar geen serieus antwoord op geven, want het is niet vol te houden.

Ach, lezer! Voor de gemiddelde vuurtorenwachter onderscheidt de zomer zich van de andere seizoenen en wel als volgt: weze het nu lente, winter of herfst, bezoekers krijgen je hier wel altijd. Het betreft de zgn. „habitué(s)”. Daar zijn mannen bij, veel mannen want je moet weten dat de vuurtorenwereld een mannenwereld is. Die mannen komen hier meestal een potje klagen: het weer valt tegen en de verdiensten ook en moeder de vrouw al helemaal en er komt een tijd dat ze het allemaal niet meer zullen pikken en veel vijven en zessen. Het gewone gesprek, dus.

Die mannen zijn hier altijd welkom. Er staat altijd een „poester” klaar en na dat klaag-uurtje verlaten ze stevast opgeluimd mijn toren en al die mannen zijn ondertussen vrienden voor het leven geworden.

Sinds ik een advertentie geplaatst heb (vuurtorenwachter wil ook wel eens een vrouw op bezoek krijgen) heb ik hier ook wel vrouwen in de werkplaats. Gelukkig maar, want vrouwen zijn aangenamer om naar te kijken. De babbel die ik met die



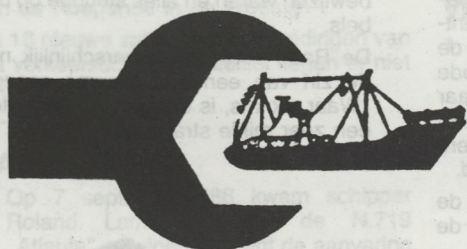
vrouwen heb verschil al niet zoveel van de mannengesprekken: de echtgenoot is niet meer te doen en er komt een tijd dat zij het niet meer zullen pikken. De meeste van die vrouwen zijn ondertussen ook vrienden voor het leven geworden en getemperd door een „poester” verlaten de meeste regelmatig tevreden mijn toren.

Tussen haakjes dient gezegd dat vrouwen die van deze jongen méér dan een gesprek verlangen onmiddellijk de deur gewezen worden. De reputatie van mijn toren dient intact te blijven en ik wil hier geen vechtende echtparen vóór, laat staan in, mijn toren.

Maar nu komt het. In de zomermaanden wordt mijn toren en het hele gebied daar-rond, bestormd, bezet door sexloze wezens. Ze zijn noch man, noch vrouw, ze spreken onverstaanbare dialecten en talen en zijn gekleed in de meest onvoorstelbare lompen. Er staan hier dan auto's voor de deur en fietsen, moto's en tandems en alle denkbaar andere vervoer. Er wordt op mijn stoep gepicknickt en met stenen gegooid. Ze fotograferen en bellen aan. Ze breken sloten open, beklimmen mijn toren, komen naar boven waar ze mijn lamp bepotelen en mij betasten als ware ik een bezienswaardigheid, een soort paardevisser. Heel de ellenlange zomer wordt ik belaagd door dat soort mensen, waartegen ik niet kan spreken, die niet eens weten wat een „poester” is.

Toeristen zijn het en i.t.t. de restaurateurs, krantenverkopers, bakkers, verhuurders van appartementen, cafébazen, uitbaters van strandkabinen en van hotdogtenten, pretparkmanagers, charmezangers, geneesheren, fietsenverhuurders, pomphouders, ontwerpers van badpakken, nachtclubeigenaars, jazzmusici en inrichters van folklorefeesten... in tegenstelling tot al deze mensen dus, wordt ik daar niet beter van, van die toeristen.

En mijn plaatselijke mannen en vrouwen, die lieve aangename klagende en zagende vrienden, die zie ik heel de zomer niet. Ook zij hebben zich immers als toerist gekleed en lopen 's zomers rond in Spanje, Frankrijk of Hawaï... waar ze het leven van, dan weer andere, vuurtorenwachters vergallien.



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**

UIT DE JACHTHAVENS

150 JAAR WEDSTRIJDENZEILEN IN OOSTENDE

Zeevaartofficier Robert Ouvry en duivel-doet-al bij Ryco heeft op het moment dat een gedwongen verhuis de oudste Belgische zeilklub bedreigt de geschiedkundige sluier van het klubverleden opgelicht. Onder de titel „150 jaar wedstrijdzeilen” werd de historie van de oudste Belgische jachtklub in een handig boek gebundeld.

Het ontstaan van de Oostendse klub valt ongeveer samen met opkomst van de eerste jachtklubs elders in de wereld, met uitzondering van de Ierse Royal Cork Yacht Club die als oudste in 1720 werd opgericht. Een dozijn watersportverenigingen waren Oostende voor. In 1846 kwam de Cercles

des Régates d'Ostende uit de startblokken dank zij Engelse wedstrijdzeilers en met de steun van het vorstenhuis. Vooral de daadwerkelijke hulp van Leopold II is tekenend voor de achtergrond waarin de zeilsport hier tot ontwikkeling kwam. Volle zekerheid bestaat er niet over, maar toch wordt aangenomen dat de eerste zeilwedstrijd in 1834, dus nog voor de oprichting van de klub, werd georganiseerd ter gelegenheid van het verblijf van Leopold I en zijn gemalin Louise-Marie in Oostende. Vanaf 1843 werden jaarlijks wedstrijden Dover-Oostende georganiseerd door de Londense jachtklub. De maaltboten, die vanaf 1846 dienst deden, waren gelast met het beleiden van de overtochten.



Het 84-jaar oude klubhuis en de 300 ligplaatsen die zonder oponthoud in sluizen toegang tot de zee verlenen verdwijnen als het Masterplan wordt uitgevoerd. Of dit nog gebeurt voor de 150ste verjaardag van de klub in 1996 valt af te wachten. (gw)



Burgemeester Goekint, gewezen roeier bij de „Sport Nautique”, mocht het eerste exemplaar in ontvangst nemen. In het midden heemkundige Jan Dreesen die de voorstelling op zich nam. (gw)



Vice-commander van de Koninklijke Jachtklub Oostende (RYCO) Robert Ouvry, schreef de geschiedenis van de oudste Belgische jachtklub. (gw)

Waren de eerste zeilwedstrijden Britse gelegenheden, omstreeks 1853 volgen kompetities voor vissersschepen, roeiboten en de eerste Belgische jachten.

Met de afschaffing van de subsidies vielen de zeilwedstrijden weg. Maar roeiuels kwamen in de plaats wat uiteindelijk leidde tot het ontstaan van „Sport Nautique d'Ostende” in 1871. Op het einde van de eeuw waren de zeilwedstrijden al in eer hersteld.

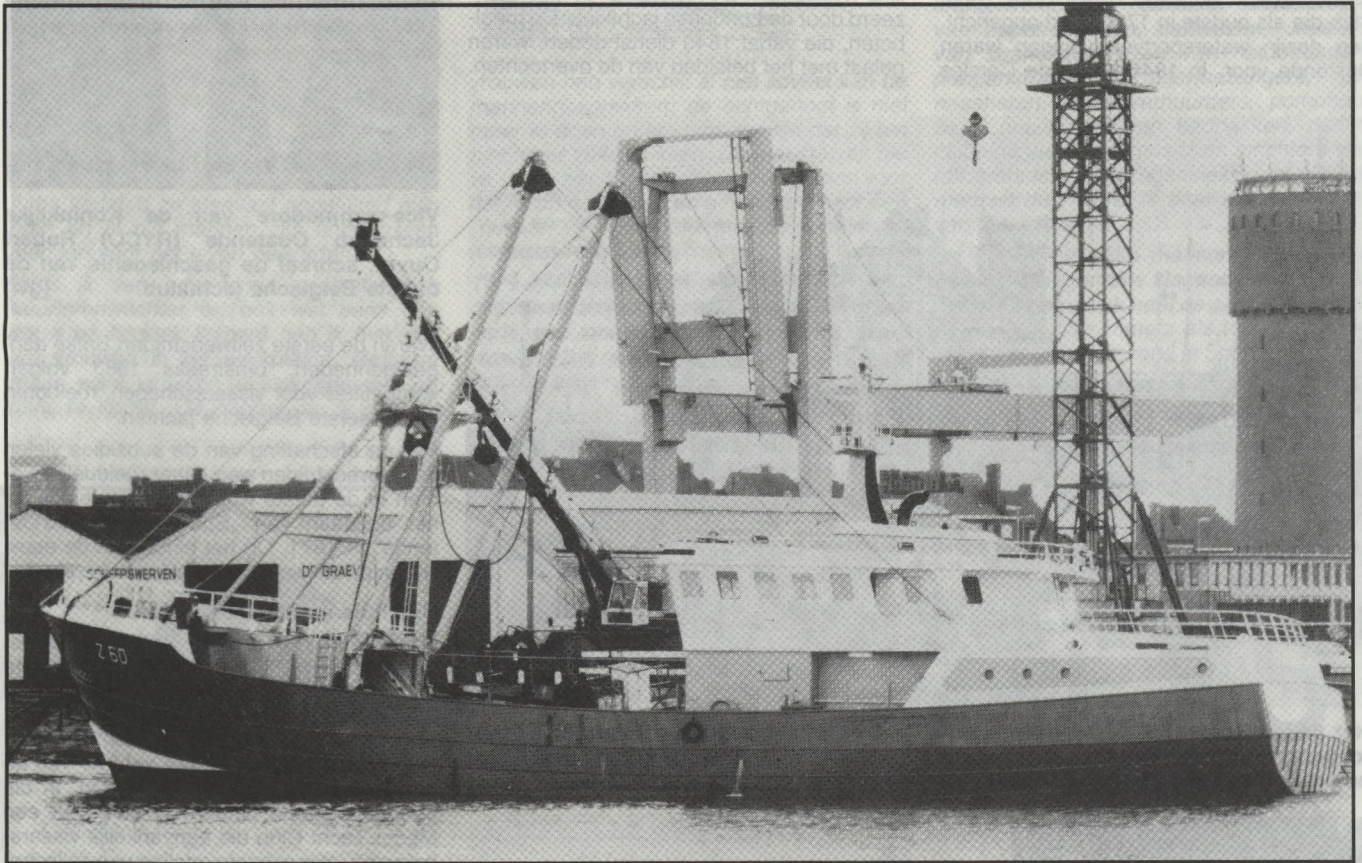
Clubhuis aan de Congolaan

Het was in 1904 dat de Yacht Club d'Ostende toelating kreeg om een klubhuis te bouwen. Het Victoriaanse gebouw werd opgetrokken aan de Congolaan, nu de Dr. Edouard Moreauxlaan en twee jaar later ingehuldigd. 1906 was ook het jaar van de eerste wedstrijd voor motorjachten. In die periode bestond binnen de klub ook een Model Yacht Club die aanvankelijk vissersboten en later schaalmodellen van zeilschepen ineenknutselde. Vanaf 1910 verkreeg de Oostendse klub het koninklijk predikaat en mocht zich „Royal” noemen. Tijdens de eerste wereldoorlog viel het aantal klubleden fel terug maar Ryco kwam er weer bovenop. Gedurende de bezetting door de Kriegsmarine in de tweede oorlog hadden de installaties niet veel te lijden. De ergste vernielingen werden aangericht toen de geallieerden er hun intrek namen. Dat heeft de auteur van het boek parten gespeeld. Van de bibliotheek en de archieven bleef er nauwelijks iets over. De klub ging niet ten onder aan de ravage. In 1946 vierde Ryco zijn eeuwfeest en sindsdien was er bijna elk jaar wat te beleven of te vieren in het klubhuis. (gw)

Adverteren?

(059) 32.55.59

WELKE DIESEL ER IS ALTIJ



U vindt hem bij
n.v. scheepswerven Degraeve

Scheepswerven DEGRAEVE, Werfkaai, 8380 Zeebrugge - Tel.: (050) 54 40 84

U OOK ZOEKT D EEN DAF



DAF Diesel een langdurige vriendschap

DE VLAAMSE IJSLANDVAARDERS (II)

Vorige maand startte Het Visserijblad een reeks over de Vlaamse IJslandvaarders. Drie episodes daaruit worden uitvoerig belicht. De laatste (en huidige) fase van deze typische visserij zal in één van de volgende nummers door Guido Walters beschreven worden, daarvoor komt eerst nog Marc Loy aan de beurt en hij behandelt dan de glorie tijd van de grote rederijen die op IJsland voeren. Het verhaal van de oude IJslandvisserij wordt vandaag verder gezet door Willem Lanszweert.

Vlaamse IJslandvaarders van die generatie bestaan niet meer. Om te weten hoe het er in die tijd aan toe ging trok onze medewerker over de grens en in het noorden van Frankrijk vond hij nog getuigen. Vorige maand begonnen zij hun levensverhaal te vertellen, vandaag vervolgen Henri en Jules Desmedt hun verhaal.

De voedselvoorziening en de hygiëne aan boord lieten heel wat te wensen over. In die dagen had men namelijk weinig bewaarmogelijkheden voor wat het voedsel betrof.

Aan boord was er brood voor acht dagen. Nadien moest men genoeg nemen met beschuit, harde zeemansbeschuit. Aardappelen waren er voor drie maanden en de kwaliteit van dit geliefd voedselprodukt lag zeer zeker aan de lage kant. In vervanging van de aardappelen werd veel „boonsoep“ gegeten. Er werd zeer veel „boonsoep“ verorberd. Deze bonen waren hard, „na vier en twintig uur koken waren ze nog zo hard als voordien“, aldus Jules. Om de soep wat aan te dikken werd wat rijst toegevoegd.

Een ander ingrediënt waren stukken spek. „Eén cm. mager vlees, 1,5 cm. vet en het vel met anderhalve cm. haar“. Jules haalt de neus op „het waren precies tijgervellen!“.

Wanneer de eerste kabeljauwen gevangen waren was er wel even feest. Er werd een zootje klaargemaakt en iedereen kon proeven van de lekkere kabeljauw. Van nu af aan werd het echter iedere dag dezelfde vis en na een paar weken was men deze kost dan ook meer dan moe.

Het dagelijks hutsepotje werd op de volgende manier klaargestoomd. De kapitein gaf het bevel: „Zootje op 't vier!“, dit was het sein waarop de kok wachtte om het maal te bereiden. De kok was gewoon iemand van de bemanning die bij het vertrek deze taak kreeg toegewezen. De aardappelen werden in een grote houten kuip gegoten. Naast het schip werd zeewater opgeschept en over de aardappelen heen gegoten. De kok kuiste de aardappelen met behulp van zijn voeten! Met zijn laarzen omwoelde hij de aardappelen in de kuip. Dit was nodig om het meeste aangedroogde soms vervroren slijk van de aardappelen los te weken. Nadien werden de knollen gespoeld en in een grote ketel zeewater gestopt.

De vruchten, die hun schil behielden, werden samen met wat zout aan de kook gebracht. Dit gebeurde op de grote „stoof“ in het logies. Ondanks het feit dat de aardappelen in het zeewater gekookt werden moest toch nog zout voor de bereiding worden toegevoegd. Het zoute zeewater bezat immers geen kracht genoeg om de spijs op smaak te brengen.

Gewassen en gekuiste kabeljauwkoppen werden bij de kokende brei toegevoegd en alles werd met elkaar vermengd. Bij het uitspreken van „gekuiste kabeljauwkoppen“ trekt onze vriend een bedenkelijk gezicht waaruit we heel duidelijk kunnen opmaken dat dit kuisen maar zus en zo werd uitgevoerd.

Als het potje gaar was klonk weerom het bevel van de kapitein: „zoo of!“, dit betekende dat de ketel van het vuur moest afgehaald worden. Het luik werd opengelegd en twee matrozen trokken de zware ketel op het dek. De kok schepte vervolgens met een zeer groot schuimspaan. Dit schuimspaan had werkelijk buitengewone afmetingen. De uitspraken van Jules: „'t wos lik è schuppe om op den travaux te werken!“ en van Henri: „'t wos nog è bitje è groten wei!“ maken dit wel duidelijk.

Het bestek bestond uit een metalen bord, in de volksmond „een blekje“ genaamd. Vork, lepel en mes moest je van thuis meenemen.

In het logies kon men niet aan tafel zitten. Men zat op de bank die aan de kooi vastgemaakt was en at met het blekje op de schoot. In het midden van de tafel was er een rond gat voorzien waar de kom in geplaatst was. Bij het slingeren van het schip kon de kom op deze wijze dus niet van tafel glijden.

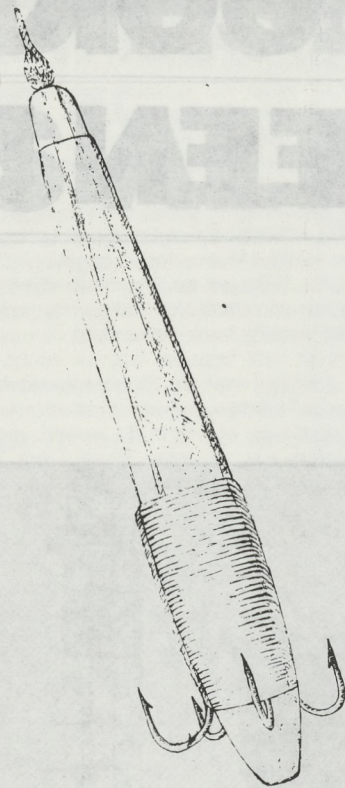
De novice en de scheepsjongen kregen een kleinere portie; ze werden immers nog niet als „volle mannen“ aanzien.

„Ach, die hutsepot was in feite nog zo slecht niet, maar iedere dag hetzelfde...“.

Om toch wat afwisseling in de dagelijkse kost te brengen werd er, als er tijd voor was, af en toe een zeevogel verschalkt. Hiervoor gebruikte men een kurk waar haken aan vastzaken: de kneek. Aan deze kneek, waar tevens het aas aan bevestigd was, was een lange lijn vastgebonden.

De zeevogels streken neer bij het aas, aan boord werd aan de lijn gerukt en ergens in de vogel pikte een haak vast.

De gevaarlijkste vogels die op deze wijze gevangen werden waren de „bouchten“. Naar wat wij uit de uitleg van Henri en Jules hebben verstaan zou dit een zeevogel geweest zijn die de grootte had en zelfs groter was dan een kip. De vogel stak in een bruin pluimenpak en had witte slagpenen in de vleugels. De gekromde snavel was zeer gevaarlijk en benevens zijn zwemvliezen beschikte de vogel dan ook nog over kleine maar scherpe klauwen die hij moeilijk thuis kon houden. Men moest werkelijk de wanten aan trekken om de vogel van de haak los te maken.



de kneek

Een tweede manier bestond erin de vogels te schieten, er waren immers „fusieken“ aan boord. Alleen borst en billen, het lekkerste van dit gevogelte, werden klaargemaakt en vormden een welgekomen afwisseling in het dagelijks menu.

In de baai werden soms ook wel eens wilde eenden geschoten. Dit mocht wel niet maar men trok met een roeibootje naar een onbewoonde plaats om deze stroopjacht te voltrekken. De vogels waren zeer lekker doch hadden een enorm vetgehalte zodat ze zwaar op de maag bleven liggen en men er na één- of hoogstens tweemaal werkelijk genoeg van had.

Een en ander werd door de vissers zelf meegenomen, onder andere: conserven, sarlotten, en een liter olie per man. Deze olie werd gebruikt om te „frutten“. Ook eieren werden meegenomen. Om deze eieren beter te kunnen bewaren werden ze gewoon één per één in krantenpapier gewikkeld. Versnaperingen had men ook mee, o.a. chocolade. Soms werd door de bemanningsleden wat bier meegenomen.

Sommigen hadden kortendrank bij hoewel er zes flessen per bemanningslid voor de reis door de reder beschikbaar werden gesteld.

Als drank was er water aan boord, eenmaal in de baai aangekomen haalde men een verse voorraad binnen. Benevens het water, dat stonk naar de tonnen, werd er ook wijn gedronken. Iedere dag kreeg men zijn portie. In de eerste dagen van de reis kon men ook wel eens een slok bier drinken. De groene koffiebonen werden aan boord gebrand. Na het branden waren de koffiebonen niet donkerbruin zoals dit zou moeten, maar inktzwart. Het ruim stonk verschikkelijk.

lijk. Er werd veel kottie gedronken, vooral op de wacht, men bleef gemakkelijker wakker.

In de baai ontstond geregeld een ruilhandel. Zo werden met de eilandbewoners flessen drank geruild voor laarzen en wollen truien. Op de flessen werden soms valse etiketten aangebracht... de IJslandse ruilers kregen de beste Franse cognac. Het gebeurde soms dat de helft van de inhoud van deze geruilde flessen uit... gewoon water bestond. Om de ruil te laten doorgaan liet men de IJslandse mensen eerst proeven van een goeie fles.

Nu zou dit bedrog niet zo gemakkelijk meer te plegen zijn, aldus Henri, de mensen hebben ginder niets meer tekort en kennen nu ook de goeie Franse dranken. Vroeger kon dit wel en zo braaf waren we nu ook weer niet.

Voor een pinte rode wijn, „rude wien” zegden de eilandbewoners, kreeg men ongewassen wol, genoeg om het kaf uit de kafzak te vervangen en gedurende de thuisreis op een zachtere basis te slapen.

De IJslandbewoners waren arm, ze hadden het nog slechter dan de mensen uit onze gewesten waar het toch ook al niet zo best gesteld was. Ze leefden in houten barakken, of zullen we zeggen hutten, er waren geen cafés, er was niets. Of toch, een kleine winkel waar men het nodigste kon kopen, alles wat er aangeboden werd was in Duitsland gemaakt.

Van hygiëne aan boord was er uiteraard weinig sprake. Was er iemand gekwetst dan had men de „lapdoze”. Een weinig ontsmettingsmiddel en zelf uit deze verbandtrommel werd op de wonde aangebracht en men kon terug aan de slag. „Veel trunten moest men niet verkopen” zo zegt Jules, waarmee hij bedoelt dat men zeker niet week of teerhartig mocht zijn, dat viel niet in goede aarde. Was men werkelijk ziek of ernstig gekwetst dan kwam men op het hospitaal-schip terecht dat altijd wel ergens in de buurt was of in het ziekenhuis op het eiland.

Aan boord waste zich niemand, hiervoor was immers geen water beschikbaar. Scheren gebeurde alleen bij de thuiskomst en in de baai. Voor men in de kooi kroop verwijderde men alleen het meeste vuil van de kleren. Nu en dan werden er andere spullen aangetrokken doch zelfs dit gebeurde slechts heel zelden.

Mangsje Bécuwe keerde na drie maanden al zijn klederen gewoon binnenste buiten. De eerste drie maanden hield hij alle klederen onafgebroken aan. Als ze in de baai lagen verschoonde hij zich. Hij trok al zijn kleren uit en met behulp van een harde borstel wreef hij alle bolletjes, die zich door het lange dragen gevormd hadden, weg. Alles trok hij dan gekeerd terug aan en dit opnieuw voor drie maanden. Eenmaal in de haven werd het ganse boeltje samenge draaid en in zee geworpen.

De kooien waren veel te klein. Wanneer men in de kooi lag dan had men slechts een paar centimeter aan hoofd- en voet-einde over. Was men wat lang uitgegroeid dan moest men noodgedwongen de benen wat meer intrekken. De kooien hadden eveneens een schuifdeur die bij zware storm kon dichtgeschoven worden. Zo kon men bij hevig slingeren niet meer uit de kooi rollen.

Toiletten aan boord waren onbestaand. Men moest zijn behoefte doen in een houten tonnetje dat half gevuld met zeewater, op het

dek stond. Enkel deden het nodige gewoon over de reling heen doch dit was gevaarlijk. Het tonnetje werd regelmatig in zee uitgekipt. Na de thuisreis werd het in zee geworpen.

Rond de kust en in de IJslandse wateren kon het soms wild tekeer gaan! De zee kon er woest en gevaarlijk zijn. De stormen duurden er soms acht dagen en nachten lang. Wanneer er felle storm woedde kwam men zo weinig mogelijk aan dek, dit was trouwens zeer gevaarlijk en praktisch onmogelijk.

Het schip lag bij, het dreef met zo weinig mogelijk zeiloppervlak, als een blok hout op het water. De bemanning werd in het ruim werkelijk dooreen geslingerd.

Eén bemanningslid zat in de kap om naar buiten te gluren. Er waren immers nog andere schepen in de buurt en soms moest er toch, ondanks de grote gevaren, gema-neuvreerd worden om eventuele aanvaringen te vermijden.

Het gevaarlijkst was echter de „witte wind”. Rond het eiland zag je de klippen. Plots zag je het komen. Rollend kwam de witte „smoor”, voortgestuwd door een gierende wind, op het schip af. Het was precies witte rook, een laag van ± 3 meter hoog. In feite was die witte „smoor” niets anders dan door de wind omhooggeslingerde waterdeeltjes. Soms zag je van de andere schepen alleen nog de masttoppen boven de ondoorzichtige massa uitsteken.

Na dergelijke tempeesten kwamen veel schepen gehavend en zwaar beschadigd de storm uit. In feite werd de schade meestal niet rechtstreeks door de wind veroorzaakt maar wel door het opgezweept water. De reusachtige golfslagen hadden een immense kracht en met één veeg kon het dek werkelijk schoongeveegd zijn. Alles wat er zich op dek bevond werd er in één keer van weggespoeld. De verschansing had het nogal dikwijls het hardst te verduren.

Wanneer men werkelijk vreesde het schip te verliezen liet men olie op het wateroppervlak vloeien. De oliezak of „futte” werd uitgevield en de olie vormde een laagje op het wateroppervlak, rondom het schip. De olie kalmeerde de golven en de zee werd iets minder woest.



de oliezak of „futte”

Vroeger waren de stormen gevaarlijker dan wanneer we over een motor beschikten, aldus Jules. Een zeilschip in een storm is zeer moeilijk handelbaar, navigeren is verschrikkelijk moeilijk en gevaar voor mogelijke aanvaringen of het op de kust vastslaan was dan ook reëel. Wanneer we later over een motor beschikten had men het schip beter onder controle. We hielden ons zo dicht mogelijk van het land, waar we uit het hevige stormgewoel konden blijven. Er werd beschutting gezocht in de inhammen.

Nee, bang waren we niet, „we verlangden alleen naar het einde van de storm!”.

Henri vertelde over een schip dat bijna na iedere reis ravage vertoonde. Het betrof hier een oude dandy „de Alma”. Het was een zwarte zeiler, een zeer zeewaardig schip doch met een flauwe verschansing. Na iedere reis moest men de reling herstellen.

Voor al de muil van het schip waren steeds gaten geslagen.

Natuurlijk moest men na de storm verder vissen. De verschansing werd voorlopig met een paar planken van kisten en enkele nagels hersteld.

Last van zeeziekte heeft Jules niet gehad, met uitzondering dan van een eerste zee-tocht, hij was toen veertien jaar. De reis duurde acht dagen en de jongeling was acht dagen ziek. „Het was iets verschrikkelijks” zegt Jules. „Daarna heb ik nooit meer iets gevoeld. Sommigen blijven er last van hebben en ik heb één mens gekend die het varen noodgedwongen heeft moeten stopzetten”.

Henri vertelde ons dat hij er nooit last van had.

Ondanks al deze gevaren trotseerden de mannen de zee!

Er waren er die heel wat reizen hebben gemaakt.

Mangsje Bécuwe van Bray-Dunes maakte vijftig reizen! Hij was reeds meer dan zestig toen hij voor het laatst naar IJsland trok.

„Mangsje was é roer vintje, è kende de zee lik ze beuze!”.

Na vijftig reizen is dit wel enigszins te begrijpen hoewel er soms ook gezegd wordt: „de zee, je goa ze nooit verstaan”.

Terwijl ze aan het kollen waren kon Mangsje de jongste vissers heel goed bezig houden. Hij vertelde verhalen en de jongeren luisterden aandachtig en kolden met minder aandacht...

Mangsje viste verder.

Mangsje kon goed vertellen, hij had er „de gave” voor.

Wanneer het slecht weer werd voelde hij dit op voorhand aan. Hij kende het weer door en door. Mangsje kwam oud en werd ziek. Hij kroop voor vier, vijf dagen in zijn kooi. Nu en dan kwam hij eens aan dek om zijn behoeften te doen maar intussen kon hij de situatie in het wolkendek bestuderen. Als het weer wat zachter werd verscheen hij opnieuw ten tonele. „K gon è kee proberen ot goa goan!”, zei Mangsje „moa 't gink wei!”.

De oude plantrekker was uitgerust en kon opnieuw met volle moed aan de slag.

Hij was een goeie kolder en was van het werk niet bang. Meestal was hij als eerste op het dek. Regelmatig stak hij zijn kop boven het luik om de wacht te vragen of er nog niets te vangen was.

Als hij het woordje kabeljauw hoorde was hij er steeds als de kippen bij. Wanneer hij, zagezegd ziek, in zijn kooi lag en hij de doffe slagen hoorde van de kabeljauwen die op het dek neerploften, was hij als bij wonder op slag genezen.

„Os 't goa goan”: zei Mangsje.

Na het seizoen lagen de schepen in de haven. De ganse winter bleven ze er liggen, wachtend op een volgend seizoen.

De mannen werden uitbetaald en konden naar huis, naar vrouw en kinderen, tot een volgende afvaart, met evenveel ellende en ontbering... telkens opnieuw IJsland!

De laatste reizen die Henri en Jules hebben meegemaakt verliepen enigszins anders. Na drie maanden IJsland kwam men naar de thuishaven terug om na het lossen van het schip opnieuw te vertrekken naar Groenland.

Dit tweede seizoen duurde dan eveneens drie maanden. Henri is één keer naar Groenland meegevaaren. Jules ging er tweemaal naar toe.

Beiden hadden het over ijsbrokken. Deze reusachtige ijsschotsen leverden een groot gevaar op voor het schip. Stormen deed het er minder dan op IJsland, aldus Jules, maar die mist, praktisch iedere dag stak het schip onder een dikke mistlaag die de gevaarlijke ijsmassa's verschool. Na één reis had ik er werkelijk genoeg van, zo wist Henri ons te vertellen.

Wanneer de kapitein na de laatste reis van Jules op bezoek kwam om hem opnieuw aan te monstereen vielen harde woorden.

Volgens Jules en zijn vrouw moest men een minimum vangst per persoon binnenhalen. Zo moest iedere visser minstens 1048 kabeljauwen gevangen hebben om het geld, dat voordien uitbetaald was, te kunnen opbrengen. Was dat niet het geval dan moest men het verschil terugbetalen. Ontsnappen hieraan was niet mogelijk. De som werd, ofwel afgehouden bij een volgende reis, ofwel van het loon wanneer men aan land ging werken.

Vissers die per maand werden betaald, zoals o.a. de kok, de zouter en de kuiper, moesten niets afwinnen. Alle kabeljauw die ze gevangen hadden telde voor hen als winstgevend; ze konden immers maar een hele korte tijd vissen in vergelijking tot de andere vissers. Henri maakte één reis mee als kok. Het werd voor iedereen een heel slechte reis. Henri stelde het dit keer echter goed. Hij was per maand betaald en had benevens zijn loon ook nog het geld voor de kabeljauwen die hij gevangen had. Als bij wonder had hij in tegenstelling tot de rest van de bemanning een goeie vangst kunnen boven halen. Hij moest dus die 1048 kabeljauwen niet afdragen en had dan ook op

deze manier driemaal zoveel verdiend als de rest van de bemanningsleden.

Jules had bij zijn laatste reis pech gehad en diende een bedrag terug te keren. Nu was het uit. Hij zou ander werk zoeken, dat stond vast, althans voor mevrouw. Na lang heen en weer gepraat zou Jules wel door de kapitein worden bepraat. Hij was immers een echte zeeman en het varen en vissen zat hem in het bloed.

Mevrouw hield echter voet bij stuk zodat Jules en de kapitein het onderspit moesten delven. Ook Henri is ongeveer om dezelfde reden met de IJslandvaart gestopt. „Men verdiende er het zout in de soep niet meer mee!” aldus Henri.

Toch zijn beide mannen blijven varen. Ze zijn alle twee overgeschakeld op de koopvaardijvaart en hebben op deze wijze nog heel veel van de wereld gezien.

Henri heeft na zijn IJslandse avontuur nog gevaren met Jules Vandewoude, een visser van De Panne. Ze visten op de „Witten Bank” naar tong met de sleepnetten. Voed-

sel en brandstof werd opgedaan te Oostende. Het betrof hier reizen van twintig dagen.

Gedurende de eerste wereldoorlog was Henri soldaat. Hij deed dienst op een schip, weeral een schip, te Cherbourg en had er als taak duikboten op te sporen met de sonar.

Met de tweede wereldoorlog is de familie Desmedt gevlucht. Na hun thuiskomst werkte Jules nog 17 jaar in een metaalbedrijf. Hij was in totaal 22 jaar en 7 maanden zeeman.

Het rustpensioen dat hij voor het werk aan land trekt is hoger dan dit dat hij voor het harde zeemansleven ontvangt. Ook bij Henri die tevens de winterse maanden in de fabriek doorbracht is dit het geval.

„De situatie is veranderd, de jongens zouden dat nu niet meer doen, gelukkig moet het ook niet meer!” „En toch was het een schone tijd!” besluiten beide mannen.

Uit: „Wat IJslandvaarders vertelden...”
van Willem Lanszweert.

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE – ☎ 32.11.01

**In moeilijke ogenblikken
kunt U op BP oliën vertrouwen.**



DE MAAND IN BEELD



Vorige maand werd de VLI.30 Elisabeth in de Zeebrugse achterhaven aan de ketting gelegd. Dit gebeurde op last van de beslagrechter naar aanleiding van het uitvoeren van herstellingswerken die onbetaald bleven. De gerechtelijke akte heeft dus niets te maken met kwota-overschrijding of illegale visserijpraktijken zoals aan de kaai al eens wordt opgevangen. (gw)

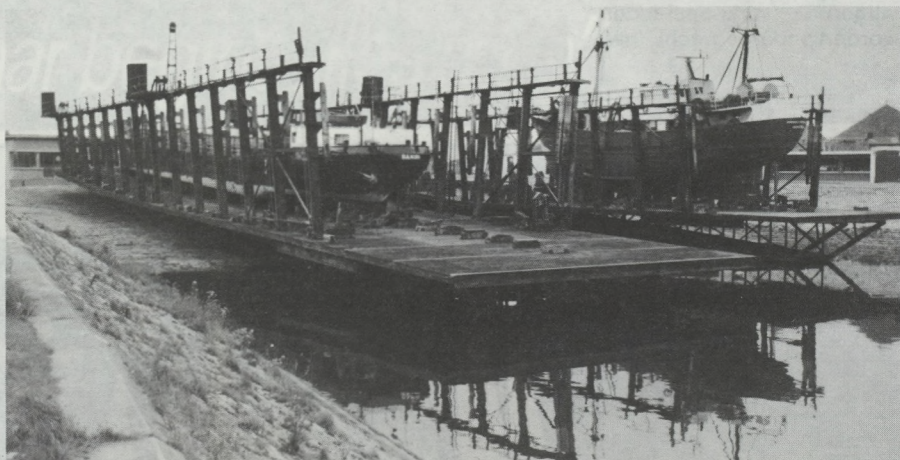


In het vooruitzicht van de toetreding van Noorwegen tot de EG bracht een groep Noorse journalisten een bezoek aan Oostende en Zeebrugge. Na een ontvangst op het stadhuis mocht een ommetje op het museumschip „Mercator” zeker niet op het programma ontbreken. (gw)

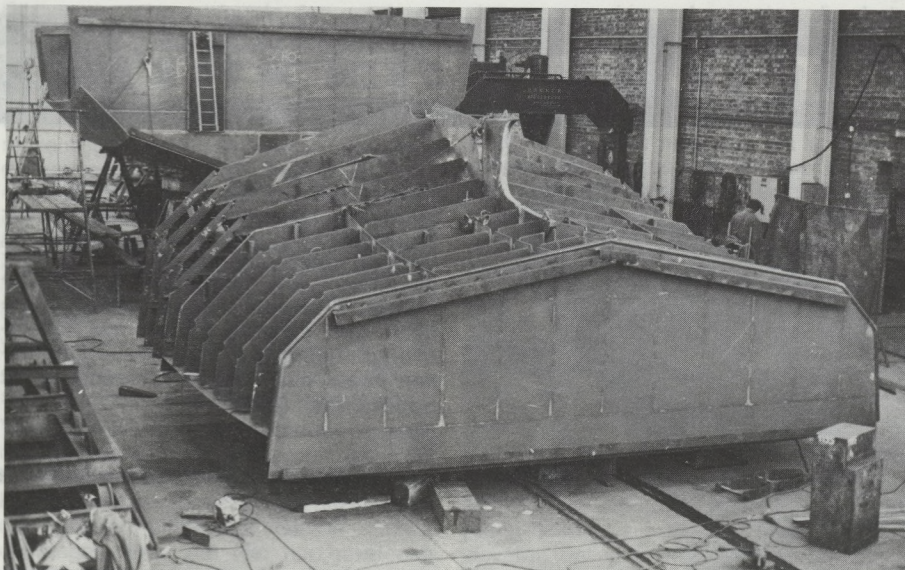


De werken aan de nieuwe bokkentreiler Z.243 Drakkar voor de rederij Crevits vorderen goed. Verwacht wordt dat de groter treiler half november in de vaart komt. (gw)

Sinds november '87 was de grote slipway in Oostende buiten gebruik. De droogzettingsinstallatie werd onlangs opnieuw in gebruik genomen. Het binnenschip „Sandra” mocht er als eerste opnieuw gebruik van maken. (gw)



Binnenkort worden de slopingswerken aan het oude Waterschoutsbuit, of wat er nog van overblijft, aangevat. Een van de mooiste gebouwen die Oostende destijds sierden (foto) moet onverbiddelijk de plaats ruimen voor een flink appartementsblok. Na jarenlange verkrotting was niemand nog bereid het Stuurmanshuis tegenover het station te redden.



De Oostendse scheepswerf Industriële des Pêcheurs startte onlangs met de bouw van de nieuwe Eurokotter O.187 Sint-Antonius voor reder Norbert Hen-naert. (gw)



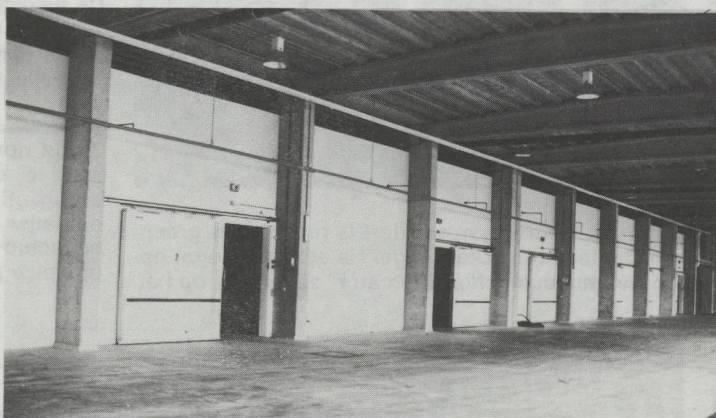
In amper vijf dagen werd de 31 m. hoger onbemande radartoren in Oostende geplaatst. De konstruktie, opgebouwd uit geprefabriceerde elementen, wordt vol-gend jaar bekroond met een radarinstal-latie. (gw)



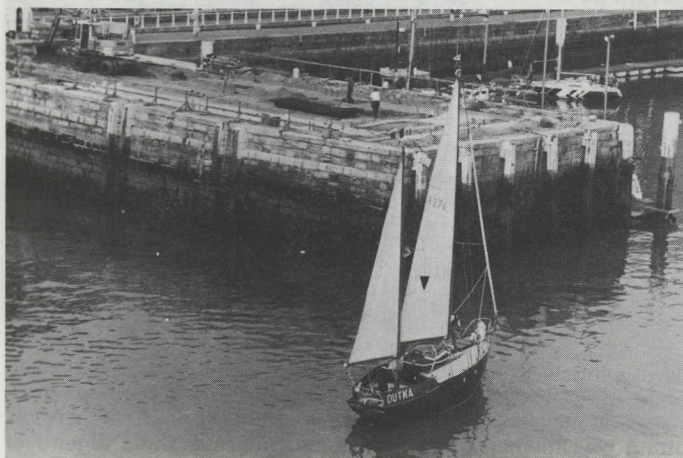
De Oostendse Baels-kaai is verrijkt met een nieuwe vesti-ging. De algemene elektriciteitsonder-neming ATS met hoofdzetel in Merel-beke wordt in Oost-ende geleid door G. Lachat.

De koelruimte in de nieuwe Zeebrugse vismijn zijn nagenoeg klaar. Dat moet ook want 5 oktober wordt een feestelijke dag voor de ZV. (gw)

De verstevigingswerken aan de Oostendse Vistrap zijn beëindigd. Nu werd gestart met de bouw van een over-kapping in U-vorm waarin vijftien verkoopstanden worden ondergebracht. (gw)



De kadettenploeg van de Bredense basketbalklub Jezebel speelt voortaan onder de naam van „Het Visserijblad”. Dit was mogelijk dank zij de persoonlijke sponsering van directeur-reder Willy Versluys, een gebaar dat door het bestuur en de spelers wellicht wordt beloond met een titel. (gw)





G. VAN GERVEN, ZETELDIREKTEUR.

*“Wij pakken zo’n kredietdossier
gewoon achterstevoren aan.
Want achter elk dossier zit een ondernemer,
en daar begint alles mee.”*



Met elke ondernemer tot gesprek bereid. Bel voor een afspraak op 050/33.51.33

100 JAAR GELEDEN OVERLEED FRANÇOIS MUSIN



Naast de klassieke namen ENSOR, SPILLI-AERT, PERMEKE telt Oostende nog meer schilders met wereldfaam, al zijn we dat ter plekke wel wat vergeten, en doen sommigen er nog altijd wat meewarig over. Ik bedoel Willy FINCH, Edouard HAMMAN (die zelfs in het Musée d'Orsay te Parijs met een schilderij te bewonderen is!) en last but not least de marineschilder François MUSIN die in de grootste veilingshuizen ter wereld en in de betere kunsthands nog steeds hoge toppen scheert.

De 24e van deze maand is het 100 jaar geleden dat de kunstenaar overleed. Tijd dus voor herdenkingen: een tentoonstelling in het Museum voor Schone Kunsten op het Wapenplein (tot 2 januari).

Ook het „Visserijblad” kan niet achterwege blijven. Daarom dit artikel.

François-Etienne Musin werd geboren te Oostende op 4 oktober 1820 als zoon van François Constant Musin (1793-1849), herbergier, later oesterkweker en restaurant-houder, en van Marie-Antoinette Dickschen (1794-1842). Musin had twee broers: Auguste (hotelier) en Eugène (kandidaat-notaris). Hij huwde ca. 1850 met de Brusselse kunstschilderes Marie-Célestine Goselin (ca. 1826-1853), bij wie hij één zoon had: Auguste (1852-1923), die op zijn beurt marineschilder werd. Musin woonde achter-eenvolgens in de oesterkwekerij Musin buiten de stadswallen aan de Oostendse vuurtoren, in de Haringstraat 2 te Brussel en in

de Grensstraat 114 te Sint-Joost-ten-Node.

Zoals dat met vele kunstenaars het geval is, werd rond de jeugd van François Musin een kleine legende geweven, die na meer dan anderhalve eeuw niet meer op haar waarheid kan gekontroleerd worden. Als kind zou Musin meer van de zee en de schepen dan van zijn studies gehouden hebben. Op een goede keer toen hij thuis als straf op een zolderkamertje was opgesloten, zou hij op de muur een marine getekend hebben met een brok kool. Zo zou zijn talent zich geopenbaard hebben.

Omstreeks 1831 kwam Musin in de Oostendse tekenschool terecht, waar hij zijn opleiding kreeg van Michel van Cuyck en van François Bossuet, de beroemde vedute-schilder, die toen nog een loopbaan bij het Oostendse loodswezen cumuleerde met het lesgeven aan de lokale Academie. Met het behalen van een gouden medaille sloot Musin zijn Oostendse studieperiode af (ca. 1835). Inmiddels zou hij reeds gevaren hebben bij de kustvaart en op deze wijze al heel jong maritieme ervaring hebben opgedaan. Van 1836 af zette hij zijn studies verder aan de Brusselse Academie, eerst in het atelier van F.J. Navez, daarna bij François Bossuet, die inmiddels tot professor aan dat instituut was benoemd. Musin debuteerde wellicht tijdens het Antwerpse Salon in 1840. Bijval en verkoop lieten van meet af aan niets te wensen over. Het Saloncomité kocht een werk van hem voor zijn loterij. Toen Leopold I bij hem een „Gezicht te Oostende” aankocht (1845), betekende dat meteen een flinke publicitaire ruggesteun voor de jonge kunstenaar. Omwille van de belangstelling die in Engeland voor zijn kunst bestond, ging Musin er een tijdlang wonen. Ondertussen reisde hij ook naar Spanje en Portugal. Bij de dood van zijn vader (in 1849) kwam hij naar Oostende terug. Zijn aandeel in het ouderlijk bedrijf liet hij aan zijn broer Auguste over.

In juni 1852 kreeg Musin vanwege het Ministerie van Openbare Werken een stuk duingrond in concessie. Het was gelegen ten westen van het oude Oostende. In hetzelfde jaar nog liet hij er een houten paviljoen bouwen, het allereerste dat aan het strand ten westen van Oostende werd gebouwd. Hij verhuurde het complex, dat bekend stond als het *Pavillon des Dunes*, aan ene Constant Beerblock, die er een hotel-restaurant in hield. Het lijkt erop dat Musin zelf nooit in het *Pavillon des Dunes* heeft gewoond, maar er wel een atelier had.

De oesterput Musin in de schaduw van de oude vuurtoren, te situeren op de Vissers-kaai tussen Langestraat en Nieuwstraat. Hier bracht François Musin zijn jeugd door. Waarom geen herdenkingsplaket in de keringsmuur van de kaai ter hoogte van dit verdwenen stukje Oostende?



Eind 1852 woonde Musin reeds te Brussel. Na de dood van zijn vrouw ondernam hij nog enkele studiereizen: Spanje en Portugal, de Italiaanse en Zwitserse Alpenmeren, Frankrijk, Noorwegen, Noord-Amerika... Hij zou zelfs aan een walvisjacht deelgenomen hebben. Van al deze reizen bracht de kunstenaar heel wat studies mee, die hij in het atelier uitwerkte. Zo genoot zijn *Pontons te Toulon* in die jaren een tijdlang bekendheid.

In 1860 betrok hij zijn definitieve woning, Grensstraat 114 te Sint-Joost-ten-Node. In de tuin van dit pronkhuis liet hij een groot atelier bouwen, waarin hij zijn wijdbefaamde collectie scheepsantiek en maritieme snuisterijen uitstalde. Daar ontving zoon Auguste zijn opleiding als kunstschilder. Het atelier was een ware schilderijenfabriek, want Musin en weldra ook zijn zoon waren door bestellingen overrompeld. Via commissie-naires hadden ze immers een gretig koperpubliek in Engeland en Amerika, terwijl ze steeds opnieuw inzendingen voor de salons dienden klaar te houden. Samen met zijn zoon publiceerde Musin een platenboek over de Belgische visserij, de vissoorten en de schelpen, *La pêche maritime belge* (1882), een fraaie kleurenuitgave die zich tot de kinderen richtte.

Musin's welgevulde loopbaan kende, op reizen na, weinig of geen merkwaardige uiterlijke feiten: hij was een graaggeziene figuur in conservatieve Brusselse kunstenaarskringen, zoals de *Cercle artistique et Littéraire*. Naar eigentijdse getuigenissen was hij een echte levensgenieter, steeds in prima stemming, een onnavolgbaar verteller van zijn vele reisavonturen. Daarnaast was hij uiteraard ook een noest werker, die een enorm oeuvre naliet.

Het beeld dat Gustave Lagye, een Brussels kunstjournalist, schetste, was dan ook compleet in overeenstemming met het karakter van de man: een reusachtige gestalte, dik als een triton uit een schilderij van Rubens, met een donkergekleurd gezicht. *Le bon père Musin*, zoals de kunstjournalisten van toen hem wel eens noemden, stierf aan een beroerte op dinsdag 24 oktober 1888.

Samen met H. Schaep, E. Linnig, Ch. L. Verboeckhoven en H. Lehon behoort Musin tot het puik van de Belgische marineschilders uit de romantiek en het romantisch realisme. Zijn oeuvre valt uiteen in twee delen: vóór 1865 schilderde hij voornamelijk schipbreuktaferelen en historiserende doeken die zeeslagen of andere merkwaardige taferelen ter zee als thema hadden. Voor deze laatste nam hij soms bestaande gravures of litho's van zeefeiten als model. Na 1865 maakte hij ook realistische marines met beelden uit het zee-, rivier- of strandleven, terwijl hij ook zijn vroegere motieven behield. Het feit dat Musin zeer onderlegd was in maritieme aangelegenheden, maakte zijn realistische schilderijen dan ook tot waardevolle documenten voor de iconografie van de Europese havensteden en van de scheepvaart.

Uit zijn ontzaglijke produktie kunnen hier enkel de hoofdlijnen aangehaald worden. Musin was op de eerste plaats een decorateur: op bestelling schilderde hij ensembles die bedoeld waren als bekleding van salommuren. Dit genre werd tijdens de 19de eeuw in België trouwens druk beoefend: de namen van Fernand Marinus, Jean-Baptiste Madou, Euphrosine Beernaert en vele anderen dringen zich in dat verband op. Oostende leverde de motieven voor zijn twee grootste verwezenlijkingen in dit

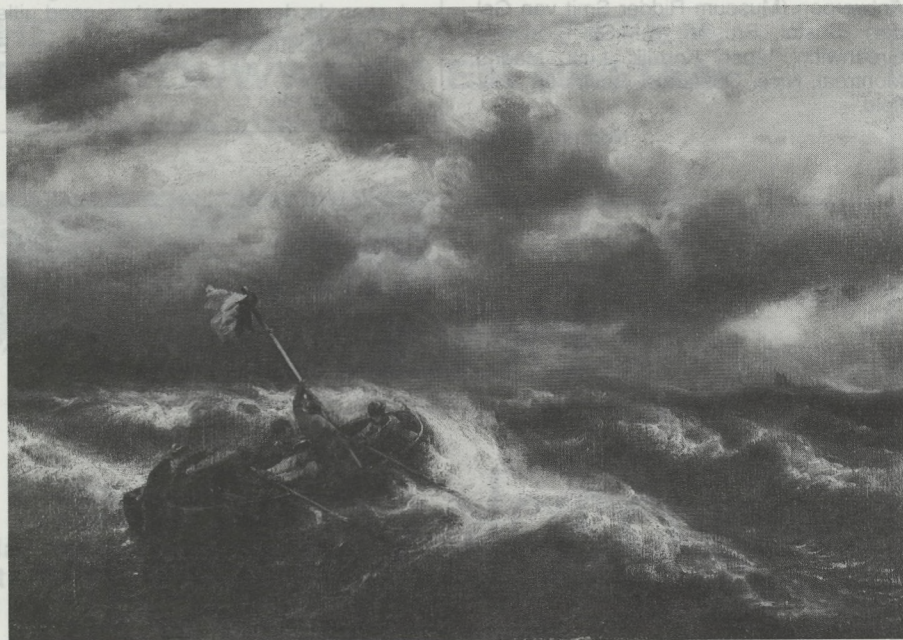
genre: voor het ensemble van acht *Zichten uit Oostende*, die hij voor de Kon. Prins van Pruisen – de latere Keizer Wilhelm I – in 1853 op bestelling schilderde (bestemd voor het Paleis te Potsdam), alsook voor het ensemble van zeven grote doeken in de Musinzaal van het „tweede” Kursaal te Oostende. Samen met de schilders Verwee, Dubois, Van Severendonck en nog een paar anderen werd Musin door de architecten Naert en Laureys gevraagd om mee te werken aan de picturale binnendecoratie van dit feeëriekke gebouw.

In de jaren 1877-1878 schilderde Musin deze zeven doeken van reusachtige afmetingen. Ze stelden de volgende hoogtepunten uit het Oostendse verleden voor: *Het beleg van Oostende door de Spaanse vloot onder bevel van Admiraal Spinola, 1601-1604*, *De beschieting van Oostende door de Engelsen onder bevel van Admiraal Poppham, 21 juli 1798*, *Het oude arsenaal te Oostende*, *De ontschepping der Riflemen in de haven van Oostende op 10 oktober 1866*, *Het bezoek van H.M. Leopold II en Marie-Henriette aan de Amerikaanse vloot, geankerd voor Oostende, 22 juni 1868*, *De Cercle du Phare en Het Oude Kursaal, gedemonteerd in 1877*. Tijdens de verbou-

wingen door Alban Chambon werden deze werken vervangen door frivole werken van Swyncop, Privat Livemont en Antoine Daens. Het beroemde ensemble verhuisde naar het stadhuis, waar het in de vlammen opging bij het uitbreken van W.O. II. Vier jaar eerder, na een Italiëreis in 1873, schilderde hij een reeks van 4 taferelen voor het huis van een Brusselse cliënte: *Het Canal Grande te Venetië*, *Gezicht te Trieste*, *Gezicht te Rome* en *Gezicht te Napels*. In 1884 decoreerde hij een ontvangstsalon in het hotel van Armand Stuers, burgemeester van Sint-Joost-ten-Node. Ook aan de inrichting van het Blankenbergse Kursaal werkte Musin mee. In 1885-1886 schilderde hij daarvoor onder meer een *Zeeslag te Sluis*. De koning van Württemberg kocht twee werken van hem, namelijk een *Zicht op de Oostendse havengeul* en een *Zicht vanuit de Oostendse havengeul*. Samen met de kostprijs stuurde deze mecenas ten teken van zijn grote waardering aan Musin. een briljanten ring. Een ander gekroonde onder Musin's afnemers was Nasserdin chah Kadjar, die in 1873 te Londen zijn *Strand te Zuydcote* kocht.



Haven en Zeedijk te Oostende.



De redding van kapitein Cantillon.

Verder is er dan de schier eindeloze reeks schilderijen met titels als *Opkomend tij, Nachtsignalen bij de Oostendse haven, Vissersboten op het strand, Mouterij, Scheldegezicht, Windstoot op de Zuiderzee, Strand te De Panne, Strand te Blankenberge, De haven te Calais, Promenade te Brighton, Storm voor de Hollandse kust, De kaai te Vlissingen, Zeegevecht, Zeegeuzen, een Spaans schip plunderend, Schipbreukelingen, Kapitein Cantillon, pogend zijn schip te vervoegen, Gezicht te Slijkens, De vuurtoren van Eddystone, Lands-End, enz...*

Het enorme succes verklaart de vele reproducties en varianten die Musin van zijn meest succesvolle thema op bestelling schilderde. Van hem kennen we bijvoorbeeld verscheidene exemplaren van de *Aankomst der Rifflemen te Oostende en van de Beschieting van Oostende door de Engelsen onder bevel van Admiraal Poppham*. Musin's werken werden dikwijls vervalst, ook nog tijdens zijn leven. Zoon Auguste deed een poging om werken van zijn vader te authenticeren door het aanbrengen van echtheidsverklaringen op de achterzijde van diens schilderijen; en Musin zelf bracht in de regel een lakstempel met zijn naam aan op de achterzijde van zijn marines. Is het niet altijd gemakkelijk de eigentijdse vervalsingen van originele Musin's te onderscheiden, dan is dat meestal geen probleem voor veel derde-rangswerk dat onder zijn naam af en toe in koopzalen van verdacht allooi opdrukt. Ook de werken van Louis Timmermans, leerling van Musin, lijken sterk op Musin's marines.

Musin's palmares omvat eremetalen toegekend te Amiens, Amsterdam, Avignon, Lyon, Le Havre, Duinkerken, Madrid, Montpellier, Philadelphia en Wenen. Hij werd opgenomen in de Orde van de Liberador van Venezuela, in de Orde van Karel III van Spanje (1869); pas in 1879 werd hij in eigen land tot Ridder in de Leopoldsorde benoemd.

Portretten van François Musin zijn zeer schaars. We kennen een zelfportretje (veiling Campo, Antwerpen, 1981) en een gexylografeerd portret door E. Drot, dat afgedrukt werd in *L'Illustration Européenne* van 27 mei 1888. Te Oostende en te Sint-Joosten-Node zijn straten naar hem genoemd. Musea van hiernagenoemde steden zijn of waren in het bezit van marines van Musin: Antwerpen (Museum Ridder Smit van Gelder), Bristol, Brussel (K.M.S.K.), Elsene, Greenwich, Ieper, Kortrijk, Luik, Madrid, Montreal, Nice, Oostende, Reims en Sheffield.

Norbert Hostyn.

ETEN

FARFALLE

MET

ZEEVRUCHTEN



Beste lezer, ik weet nu waarom de vis in Turkije zo onmenselijk duur is. Andere vakantiegangers kwamen nl. met analoge verhalen thuis uit Griekenland, maar ze hadden de oorzaken achterhaald.

Het schijnt dat de zee is leeggevis! Jawel, de zee is leeggevis! Ze hebben daar blijkbaar geen vispolitiek gevoerd, en je ziet maar wat de gevolgen zijn.

Mijn avonturen met de vis in het buitenland waren daarmee echter nog niet ten einde. Na Turkije ben ik nl. naar Engeland gevaren en daar eet men slecht, dat weet iedereen. Maar dat ze pladijs serveren als er op de kaart tong wordt aangekondigd had ik toch niet verwacht. En niemand die er ook maar aan denkt te protesteren. Zoiets zou je in België eens moeten proberen! Maar ja België is nu ook lui-lekkerland, en sedert ik terug ben smaakt alles tien keer beter. Ik hoop dus dat U ook naar het buitenland geweest bent om slecht te eten zodat uw motivatie om lekker te koken met sprongen vooruit is gegaan. Is dat zo, dan moet U eens Farfalle met zeevruchten klaarmaken. Nog nooit van Farfalle gehoord? Farfalle is een soort noedels. Er zijn nl. heel wat variëteiten, die niet alleen afwisseling brengen voor het oog, maar ook voor de smaak. Elke vorm heeft nl. zijn bestaansredenen; Zo zijn er holle deegwaren, scheepjes, elleboogjes, gnocchi, penne, rigarori, die de wat dikkere sauzen beter opvangen; de dunne en gladde deegwaren zoals spaghetti en tagliatelli laten zich gemakkelijker wentelen in dunne sauzen met room en eieren, de korte deegwaren zoals farfalle, fusilli en ruote laten zich eenvoudig oppikken met een vork, samen met een zeevrucht vb.

U schaft U dus farfalle aan. Dat kan U vast wel vinden in één van de vele Italiaanse winkels die België rijk is.

Voor 6 personen schaft U zich dan volgende ingrediënten aan:

- 400 gr. farfalle
- 1 kg. mosselen
- 2 dl. droge witte wijn
- 1 citroen
- 50 gr. boter
- 6 Sint-Jakobsschelpen
- 200 gr. gekookte en gepelde garnalen
- 100 gr. gerookte schelvis
- 200 gr. verse room
- zout, peper, een snuifje saffraan.

En nu gaat U maar aan de slag.

U zet het kookwater voor de deegwaren op. De mosselen maakt U schoon, U doet ze opengaan op een hevig vuur, U haalt ze uit de schelpen en zeeft het kookvocht.

Dan doet U dit kookvocht in een pan met de witte wijn, het citroensap en de boter; het wit middengedeelte van de Sint-Jakobsschelpen, de garnalen en de in kleine stukjes gesneden schelvis voegt U er bij, samen met de kruiden en de room. U laat alles 5 minuten koken en voegt er dan de mosselen aan toe. U kookt ondertussen de deegwaren, laat ze goed uitlekken en vermengt ze met uw brouwsel.

Tot slot bestrooit U alles met bieslook. Een witte Côtes du Rhône gaat hier uitstekend bij.

Smakelijk eten.

Ingrid Stasse

Beter bij
de bank van hier



DAF BEZOEKT HAVENS

Onder het motto „DAF Diesel komt naar je toe” deed de afdeling van de N.V. DAF Trucks België, welke zich bezig houdt met de verkoop van onder andere scheepsmotoren, van 2 tot en met 8 juli verschillende havensteden aan. Achtereenvolgens werd

de haven van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort gekozen als standplaats voor de DAF Diesel exhibition trailer. Dit is een speciaal ingerichte oplegger, getrokken door de „truck of the year”, een DAF 95 van 380 PK, waarin de DAF

Diesel scheepsmotoren werden geëxposeerd en welke voorzien is van een heuze bar.

Het initiatief, ondersteund door een uitgebreide publiciteitscampagne, was zonder meer een succes: Voor velen was het een unieke kans om kennis te maken met de scheepsmotoren van DAF Diesel en met de organisatie in haar totaliteit. Voor de trouwe DAF-klanten was het een gelegenheid om nog eens met de verantwoordelijken van gedachten te wisselen.

Ook heel wat prominenten brachten een bezoek aan de exhibition trailer. Zo werd in Zeebrugge onder andere de heer De Graeve verwelkomd en maakte men van de gelegenheid gebruik om een nieuw dealercontract af te sluiten. Scheepswerven De Graeve werd benoemd tot verdeler van DAF Diesel aan de kust.

Deze „trailertour” werd afgesloten aan de vismijn van Nieuwpoort. Zeker is dat dit lovenswaardige initiatief zal worden herhaald: Het is een unieke manier om de klant en de producent dichter bij elkaar te brengen en DAF Diesel heeft dit duidelijk ingezien.



De heer De Graeve samen met de DAF verantwoordelijken: een nieuw dealercontract werd afgesloten.

Van rechts naar links: Dhr. R. De Graeve en de H.H. W. Sanders, L. Serrien, J. Van horen. (foto Guy Van den Bosch)

Adverteren?

(059) 32.55.59

NV MULTINET

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Maatschappelijke zetel: Ø (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: Mahilla, sisal, polyethyleen en nylon trawltwine - Touwwerk - Alle soorten netten - Staaldraad - Alle visserijgereedschap

Sport: Allerlei netten

ZEEROVER

Op reis in Nederland bracht één van onze medewerkers het boekje ALMAGRO in de „Negentiende eeuw-reeks” bij uitgeverij Conserve mee. Hij betaalde er 24,75 gulden voor. Het betreft hier een herdruk van een boekje uit 1837 dat geschreven werd door mevrouw Bosboom-Toussaint.

Almagro is de naam van een zeerover die incognito tot de Engelse aristocratie doordringt en verliefd wordt op de edele Editha en daardoor van plan is de zeeroverij de rug toe te keren.

Hij valt echter door de mand en kan alleen maar gered worden door de hulp van een admiraal die de man een vrijgeleide voor Amerika geeft.

Het boekje doet nogal ouderwets aan, maar al bij al is het een interessant zeeroversverhaal dat liefhebbers horen te lezen.

WALVISVAART

Nog in Nederland verscheen het boek „Walvisvaart in de Gouden Eeuw”, onder redactie van Louwrens Hacquebord en Wim Vroom. Het betreft hier een katalogus die werd geschreven n.a.v. een tentoonstelling met dezelfde naam, die nog tot 9 oktober doorgaat in het Amsterdamse Rijksmuseum.

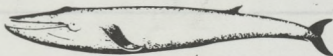
Het boek gaat over een grootse periode uit de Nederlandse visserij toen onze noorderburen vrijwel geheel West Europa van traan en balein voorzagen. Het eerste werd gebruikt als verlichtings- en smeermiddel, de baleinen werden gebruikt voor allerhande technische toepassingen.

Het boek brengt onder meer verslag uit van de opgravingen op Spitsbergen, waar walvisvaarders, veelal met dodelijke gevolgen, probeerden te overwinteren. Vandaag de dag jagen de Nederlanders niet meer op de walvis. Dat gebeurt alleen nog door Sovjet-russen en Japanners, onder groot protest van de milieubeweging.

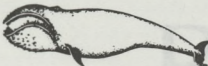
WALVISVAART IN DE GOUDEN EEUW, OPGRAVINGEN OP SPITSBERGEN. UITGEVER: DE BATAAFSCHE LEEUW, 200 BLADZIJDEN, 42,50 GULDEN.

BALEINWALVISSEN

Blaauwe
Vintis



Groenlandse
Walvis



Bultrug



TANDWALVISSEN

Potvis



Zwaardwalvis
of Orca



Narwal



Schematische voorstelling van de balein- en tandwalvisen. Om een idee te geven van de grootte zijn ook een paard en een olifant afgebeeld.



Adverteren?



(059) 32.55.59

EEUWENOUDE BIOGRAFIE VAN NEDERLANDSE ZEEHELD DE RUITER OPNIEUW UITGEGEVEN

Naar aanleiding van het 175-jarig jubileum van de Nederlandse Koninklijke Marine geeft uitgeverij Van Wijnen in Franeker uit Nederland een foto-mechanische herdruk uit van een biografie over de zeeheld. De biografie verscheen voor het eerst in 1687 en werd geschreven door ene Brandt.

Het betreft hier een eenmalige oplage die met de hand wordt genummerd.

De moderne druk zal in niets verschillen van de oorspronkelijke uitgave. Het oud-Nederlands wordt volledig behouden en evenals als de eerste druk zal het boek verlicht zijn met „schoone koopere plaaten”.

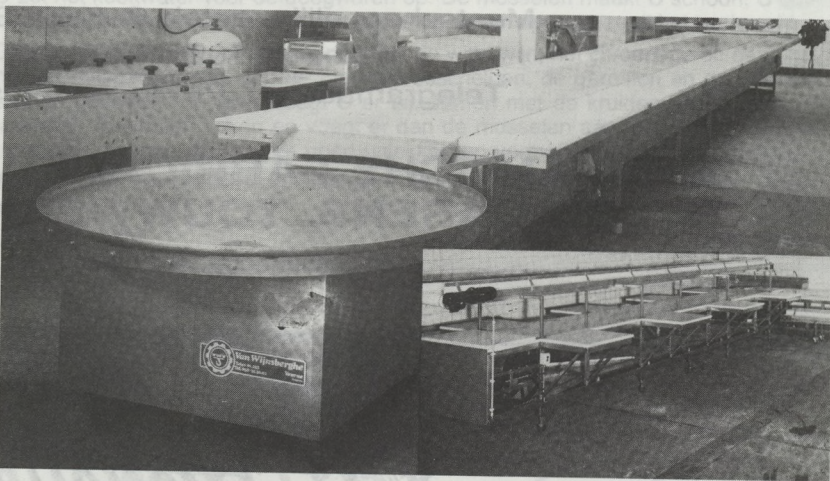
Gerard Brandt – Het leven en bedryf van den Heere Michiel De Ruiter. Facsimile-uitgave van biografie uit 1687 – Van Wij-

nen - Franeker, Nederland - 1.100 blz. - 249,50 gulden (Bij voorintekening tot 1 januari, daarna 325 gulden).

NEPTUNUS INFO MARINE

Het septembernummer van het tweemaandelijks en maritiem tijdschrift Neptunus bevat een reeks interessante bijdragen. Onder meer een uitgebreide bijdrage over zeemansliederen, bespreking van enkele minder gekende marineschilders uit de 19de eeuw en een maritiem panorama. Verder een aantal bijdragen die verband houden met de geschiedenis en het leven bij de zeemacht.

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

DE SCHELDE- VISSERSVLOOT DERTIEN EENHEDEN STERK

Naast de opsomming van alle vissersvaartuigen die hun thuishaven aan de kust hebben bevat de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen ook de eenheden van de Scheldevisserstvoot. Het betreft dertien eenheden die Antwerpen, Boekhoute, Kiel-drecht of Rupelmonde als thuishaven hebben maar sinds de afsluiting van „De Braakman” (1952) hoofdzakelijk vanuit Terneuzen en Breskens opereren. Het zijn stuk voor stuk kleinere stalen boomkorvaartuigen die op de Westerschelde als garnalen- en platvisvissers actief zijn.

De Scheldevisserstvoot is samengesteld uit volgende eenheden (identifikatienummer, naam, bouwjaar, lengte en brutotonne-maat):

A.2 Nancy		
1964	21,39	50,72
A.9 Stern		
1969	26,14	91,95
BOU.4 Astrid		
1982	13,85	15,67
BOU.6 Anja		
1930	16,62	29,79
BOU.7 De Enige Zoon		
1985	16,67	57,00
BOU.10 Serena		
1984	11,89	17,00 (1)
BOU.17 Juliette		
1981	11,50	17,00 (2)
BOU.24 Beatrix		
1964	19,04	41,38
BOU.25 Smient		
1969	7,87	7,00 (2)
BOU.28 Annie		
1932	16,19	28,67
K.8 Yvonne		
1967	21,91	56,00
K.13 Vijf Gebroeders		
1928	16,26	19,05
R.21 Twee Gebroeders		
1932	12,84	23,21

(1) Oostendse eigenaar
(2) Blankenbergse eigenaar

IJSBEER

De 31-jarige Amerikaanse zwemster Lynn Cox is er als eerste in geslaagd het Baikalmeer over te zwemmen. Het zalmrijke Zuid-Siberische meer is het diepste ter wereld (1.741 m). Bij de 18 km lange overtocht bedroeg de watertemperatuur elf graden. De Amerikaanse was daarmee niet aan haar proefstuk. Voordien trotseerde zij al het ijskoude water tussen Siberie en Alaska bij een oversteek van de Beringstraat.

P&O NAAR DE BEURS

De Britse P&O-groep (onroerend goed, bouw, transport) heeft een notering aangevraagd op de Europese beurzen van Frankfurt, Parijs en Amsterdam. Het aandeel stond al genoteerd in Australië en Tokio en sinds enkele maanden ook in New York. De beurswaarde van de groep bedraagt 152

miljard frank. De omzet bedroeg vorig jaar 190 miljard die een winst van 18 miljard voor belastingen opleverde. Veertig procent van de omzet wordt buiten Groot-Brittannië gemaakt. De eerste helft van dit jaar boekte P&O opnieuw forse winstcijfers, ondanks het verlies van 1,4 miljard door de langdurige zeeliedenstaking in Dover.

RVA WILDE COCAÏNESCHIP

De RVA-Antwerpen, de Pool der Zeelieden en de Centrale van de werkgevers-goederenbehandelaars (CEPA) hadden hun oog

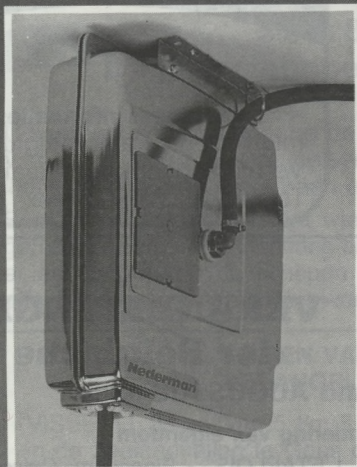
laten rusten op het Panamese vrachtschip Polar Kristall. Samen wilden ze het schip verwerven om het in te schakelen als schoolschip voor jonge matrozen, personeel voor de machinekamers en havenarbeiders. De vrachtboot werd onlangs openbaar verkocht in Antwerpen.

Een openbare verkoop van een zeewaardig vrachtschip is geen alledaags feit. Toch vond de Polar Kristall langs die weg een nieuwe eigenaar. De Panamese cargo kwam in november '86 in Antwerpen aan

UW WATERSLANGEN AUTOMATISCH OPGEROLD

Nederman®

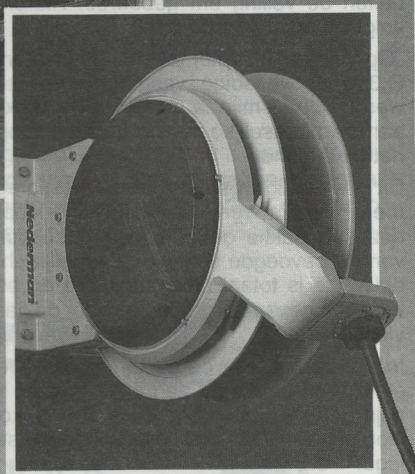
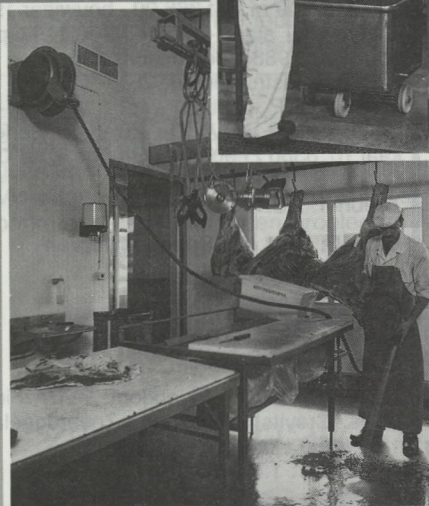
Stukgereden slangen,
lekkende spuitpistolen en
een ergerende wanorde
verstoren dagelijks uw
werkpatroon.



SLANGHASPELS,
Verbeteren
de werkomstan-
digheid.
Verminderen de
bedrijfstoor-
nissen. Verhogen
de vloerveiligheid.



Een food quality
produkt, corrosie-
bestendig en
geschikt voor
hoge of lage druk.



bergiers
Nederman

Bollinckxstraat 28

1070 ANDERLECHT

Tel. (02) 521 22 21

met een deskundig verborgen lading Columbiaanse cocaïne. De bemanning werd aangehouden en het schip verbeurd verklaard. Bij de verkoop door het Bestuur van de Domeinen daagden diverse kopers op. Het was de rederij Faisstead Ltd uit Gibraltar die het hoogste bod uitbracht. Van het plan om het cocaïneschip als schoolschip te gebruiken werd afgezien wegens de hoge onderhoudskosten. Na de lange periode van inactiviteit is het vaartuig aan een volledig nazicht toe. De nieuwe eigenaar is wel van plan het vrachtschip opnieuw in de vaart te brengen.

BEZOEK

Van vrijdag 7 tot maandag 10 oktober krijgt Zeebrugge het bezoek van het Franse hydrografische onderzoeksschip. De A 756 L'Espérance zal enkele dagen aan de kade liggen.

OPENDEUR

Ter gelegenheid van de honderdste verjaardag van de definitieve proeven met radiogolven door HERTZ, en van de vijfenzestigste verjaring van de eerste-steenlegging door Zijne Majesteit Koning Albert I voor het Radio-Electrisch Centrum SCRE gevestigd op het grondgebied Aalter-Ruiselede-Wingene, en met adres Predikherenstraat 27 te 8050 Wingene, wordt dit centrum voor geleide bezoeken voor het publiek opengesteld op de donderdagen 13, 20 en 27 oktober 1988, telkens van 10 u. tot 16 u.

Deskundig commentaar wordt hierbij verstrekt door gespecialiseerd personeel van het centrum.

* Van 10 tot 30 oktober wordt voor deze gelegenheid een verklarende, retrospectieve tentoonstelling in het zendcentrum ingericht.

* Groepen en scholen kunnen een andere bezoekdag dan de donderdag afspreken gedurende deze periode. Daartoe richten zij zich tot: Gewest van de Radio Maritieme Diensten, Zendcentrum SCRE, Predikherenstraat 27, 8050 Wingene, tel. (051) 65.54.01 - Mr. Verleden.

BTB PROTESTEERT

In een brief aan het Oostendse stadsbestuur protesteerde de socialistische vakbondscentrale BTB tegen de verkoop van de vangst van een vaartuig, verkoop die buiten de veiling om gebeurde. Hieronder volgt de tekst van de brief:

„Op vrijdag 16 september heeft het vaartuig O.316 de volledige vangst, welke gelost werd in de vismijn te Oostende, onttrokken aan de plaatselijke veiling voor verkoop in het buitenland.

Dit is volledig in strijd met het politiereglement. Voor zover onze informatie klopt is deze transactie gebeurd met goedkeuring van de bevoegde schepen. Dergelijke handelswijze is totaal onverantwoord en betekent een gevaarlijk precedent voor de ganse vloot.

In het belang van de sektor en de tewerkstelling dring ik erop aan dat alle in de vismijn geloste vis er eveneens zou verkocht worden zoals bij politiereglement vastgelegd.

TE KOOP:

SPOEL- EN SORTEERTROMMEL
voor garnalen van Verburg 1985.

Tel. (059) 50.72.33.


International
Paint
Marine
Coatings

Kwaliteits marineverf voor onderhoud en nieuwbouw

corrosie



Intertuf JAA024 hb silver!

- anti-corrosie primer voor onder water
- eenvoudig aan te brengen met borstel, rol of spuit
- economisch in gebruik
- overschilderbaar met conventionele anti-fouling
- bewezen betrouwbaarheid


International
Paint

Voor meer informatie:

International Paint (Belgium) N.V.
Verbindingsdok Westkaai 26-30, 2000 Antwerpen
Tel.: 03/231.06.60, Telex: 71346 inter b

VERANDERINGEN in „Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

maand AUGUSTUS 1988

Verandering van eigendom

N.73 „L'ETAPLOIS" - Eigendom: Calcoen Roger, Nieuwpoortlaan 58, 8440 Middelerke, tel. 058/23.43.85
Calcoen Gino, Leopoldlaan 210, 8430 Middelerke

Nieuw vaartuig

Z.596 „DE ZWERVER" - Roepnaam: O P X N
L.O.A. 37,09 m - Gt 366,00 - bouwjaar 1988
- werf 63 - staal - motor MAK 1197 pk - bouwjaar 1988 - boomkorvisserij
Navigatie-instrumenten: 2RF - US - R - DN - VHF - DNP - Aut.pil.
Eigendom: B.V.B.A. De Zwerver, Rederskaai 10, 8380 Zeebrugge-Brugge 5, tel. 050/54.48.15
Zeebrief: 2.8.1988

Blz. 45: Lijst der Scheepswerven

Bijvoegen 63 Scheepswerf
Tille Scheepsbouw NV
Kootstertille - NL

Geschrapt

Z.243 „SHARK" - Eigendom: BVBA Firma Louis Crevits en Zonen, Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege-Brugge 5
Geschrapt: 1.8.1988

Wijziging benaming onderneming + adresverandering

Z.80 „SILVERPIT" - Eigendom: B.V.B.A.

Rederij Silverpit, Vandaelelaan 14, 8390 Knokke-Heist, tel. 050/51.16.69

Verhoging PK

N.15 „DE KOTTENS" - Eigendom: B.V.B.A. Caltor, Nieuwpoortlaan 58, 8440 Middelerke
1200 pk i.p.v. 1000 pk
Zeebrief: 19.8.1988

Verandering van naam

O.481 „MARTINE" wordt O.481 „BI-SI-TI"
Eigendom: Van Elslande Manfred, Frère Orbanstraat 307, 8400 Oostende
Zeebrief: 22.8.1988

Adresverandering

O.127 „OKEANOS" - Eigendom: PVBA Okeanos, Eksterstraat 34, 8401 Bredene, tel. 059/32.51.09

Verhoging PK + vermindering Bt.

Z.48 „WODAN" - Eigendom: PVBA Dolfijn, Onderwijsstraat 105, 8390 Knokke-Heist
PK: 1200 i.p.v. 1081 pk
Bt: 246 i.p.v. 247
Zeebrief: 26.8.1988

Geschrapt

O.349 THE LADY - Eigendom: Maes Erwin Vantourhout, Lotuslaan 73, 8400 Oostende
Geschrapt: 20.8.1988

Medegedeeld door
de Hoofdwaterschout der Kust.

MONNIKSROBBEN

Er zijn nauwelijks nog een duizendtal monniksrobber, waarvan de helft in Europese wateren – vooral in de Egeïsche zee – voorkomt. Om de zeldzame zeehondenvariëteit overlevenskansen te geven moeten volgens Europarlementslid Muntingh dringende beschermende maatregelen worden genomen. De dieren worden steeds vaker verstoord op de stranden en in de grotten waar ze zich voortplanten en vaak onnodig afgeemaakt door vissers. Ook de zeeschildpad verdient bescherming op de legstranden in het Middellandse Zeegebied. De Europese Commissie heeft dan ook een voorstel aanvaard om 24 miljoen op de begroting te voorzien voor het instellen van beschermde zone's en natuurparken.

KOMT ER EEN VISSERIJWACHTSCHIP?

Berichten over de bouw van een visserijwachtschip zijn niet nieuw. Enkele jaren geleden werd de bouw van een snel en bewapend vaartuig dat 250 miljoen zou kosten reeds in het vooruitzicht gesteld.

Staatssecretaris De Keersmaecker heeft echter bekend gemaakt dat de aanbesteding voor een visserijwachtschip binnenkort wordt uitgeschreven. De financiering wordt gedragen door het ministerie van landbouw terwijl de Zeemacht voor de exploitatie zal instaan. Alhoewel het voorstel niet door het begrotingsberaad geraakte zal minister van Landsverdediging Coëme de bouw van een visserijwachtschip opnieuw aanhangig maken.

GEEN NEDERLANDSE SCHIPPERS OP BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN

Volgens de Belgische wetgeving moeten de bevelhebbers op vaartuigen onder Belgische vlag van Belgische nationaliteit zijn. De minister van verkeerswezen kan uitzonderingen toestaan, zoals onlangs trouwens gebeurde om een vaartuig naar een Nederlandse werf over te brengen. In dit verband doen trouwens heel wat geruchten de ronde.

Volksvertegenwoordiger en voorzitter van Bijzondere Raadgevende Commissie voor de Visserij (de vroegere Bedrijfsraad) Manu Desutter heeft de vraag voorgelegd aan minister van Verkeerswezen Dehaene. De minister heeft geantwoord dat er geen enkele reden is om gunstig gevolg te geven aan de aanvragen die hem werden voorgelegd. Maar het blijft de vraag of die houding ook in de toekomst vol te houden is. De Europese eenheidsmarkt ligt niet meer zo veraf. Ook hier geldt het principe dat voor wie geschikt wordt geacht een beroep uit te oefenen in één lidstaat, dat principieel ook kan in de overige lidstaten.

TECHNISCH RAPPORT MASTERPLAN VERWACHT TEGEN JAAREINDE

De technische werkgroep onder leiding van inspekteur-generaal Robert Simoen van de Dienst der Kust komt einde dit jaar klaar met haar rapport. Dit verklaarde de voorzitter tijdens een bijeenkomst van de CVP-parlementairen en leden van de Bestendige

Deputatie in Oostende. Tijdens de voorstelling van het renovatieplan voor de Oostendse haven op 19 februari was vooropgesteld dat de drie werkgroepen hun werkzaamheden al midden dit jaar zouden afmaken hebben.

Tijdens de bijeenkomst deelde Ir. Simoen mee dat het volledig uitgewerkte technische rapport einde dit jaar aan de minister van openbare werken kan voorgelegd worden. De werkgroep was belast met het uitwerken van het globale plan, het opmaken van voorontwerpen en ramingen en het bepalen van de definitieve kostenverdeling tussen de verschillende instanties die bij de uitvoering van het Masterplan betrokken zijn.

De economische werkgroep, belast met het uitvoeren van een kosten-batenanalyse, en de administratieve werkgroep lieten nog niets van zich horen.

TE KOOP:

PALINGBOOT
5,60 m. in z r g. staat
3 PAAR BEUGELS
NET 5,60 m.
MOLEN & INOX
Tel. (059) 32 06 21

UITNODIGING

VISSERIJ 1988

5 t/m 8 oktober 1988

Dagelijks geopend van 10.00 - 17.00 uur

U bent van harte welkom op de beurs Visserij '88.

Vier dagen lang zullen de toeleveranciers van de visserij en de visverwerkende industrie zich presenteren aan een ieder die in deze bedrijfstak werkzaam is.

Een unieke vakbeurs, want wie uit deze belangrijke bedrijfssector is er niet geïnteresseerd in de inrichting en het onderhoud van visserijvaartuigen of, hoe er aan boord van de schepen en op het vaste land het meest efficiënt en effectief de vis verwerkt kan worden.

EEN VAKBEURS VOOR EEN BELANGRIJKE BEDRIJFSSEKTOR!

VISSERIJ '88 zal van 5 t/m 8 oktober op 6.000 m2 tentoonstellingsruimte in de Zeelandhallen te Goes de oriëntatieplaats zijn voor een ieder werkzaam in:

- * de Belgische en Nederlandse vissersvloot
- * de zee-, kust-, en binnenvisserij
- * oester-, mossel- en kokkelteelt
- * schelpen- en wiersvisserij
- * visteelt
- * visafslagen
- * groothandel in visserijprodukten
- * de visverwerkende industrie
- * de detaillist/handel in de visserij

De Zeelandhallen zullen u graag ontvangen als gast. Vanuit Nederland en België zijn wij zeer goed bereikbaar, want de nieuwe Zeelandhallen zijn ideaal gelegen in het hartje van Zeeland, bij de autosnelweg A58 Bergen op Zoom - Vlissingen, aan de rand van de stad Goes tegenover Hotel Goes. Ook het parkeren is absoluut geen probleem.



zeelandhallen goes



Anthony Fokkerstraat - Postbus 309 - 4460 AS Goes - Tel. 01100-21020 - Fax 21536



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 dekwerktuigen 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.

22/26 NOV.'88



BINNENVAART VISSERIJ



'ONZE BEURS, OMDAT HIJ ZO GERICHT IS'



OPENINGSTIJDEN

dagelijks 12.00 - 22.00 uur
zaterdag 10.00 - 17.00 uur

Ahoy' Rotterdam
Zuiderparkweg 20-30
3084 BB Rotterdam
Tel. 00 31-10-4104418

Bart van de Ree en Henk Wanders, schipper-eigenaar van resp. de IJM 44 en de JOWI, zijn unaniem in hun oordeel. Binnenvaart + Visserij is een complete show, die de kans biedt snel een inventarisatie te maken van wat er is. Daarom spreken zij van 'onze' vakbeurs.

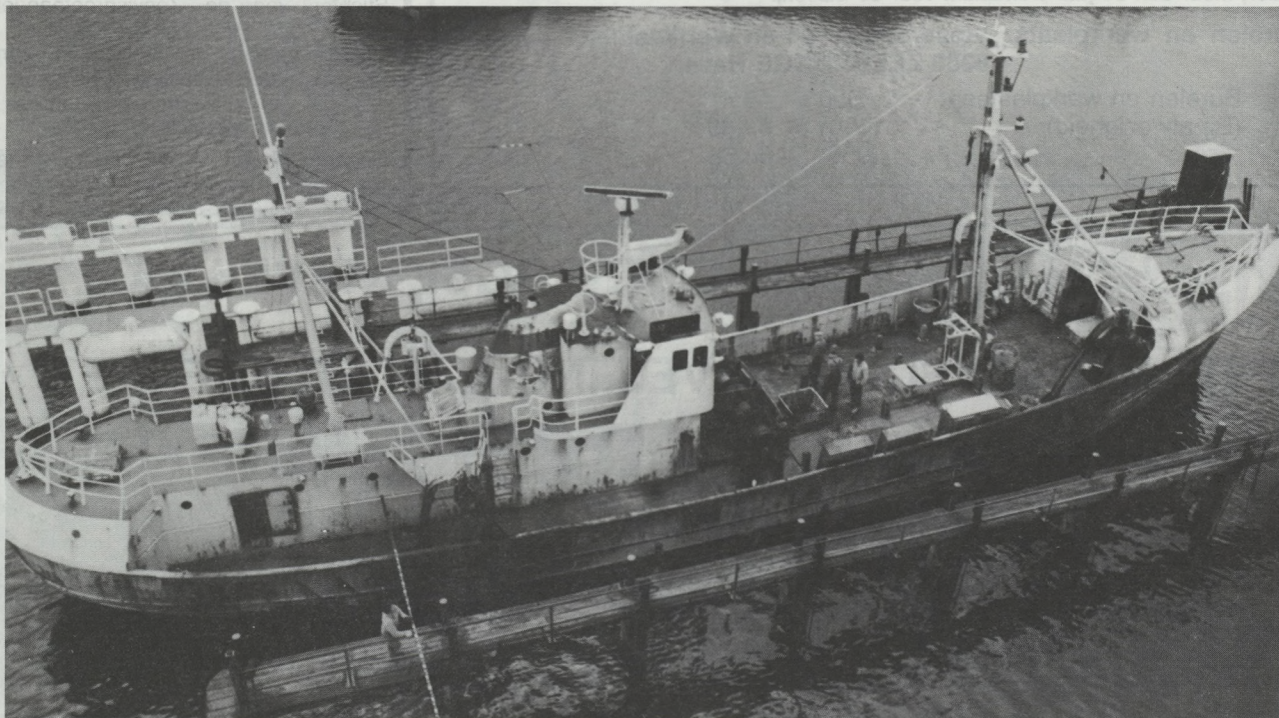
Moet ook u straks beslissen over nieuwe investeringen, kom dan eind november zeker naar Ahoy' Rotterdam. Alles wat u nodig heeft is aanwezig. Van werven, motoren en schroeven tot navigatie-apparaatuur, werkkleding en meubilair.

NOTEER IN UW AGENDA

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.

O.129 AMANDINE



EEN KLASSIEKE ZIJTREILER

- ★ Bouwjaar: 1961
- ★ Werf: Panesi, Oostende
- ★ Type: zijtreiler
- ★ Uitrusting: bordenvisserij
- ★ Lengte: 36 m.

- ★ Tonnage: 196,66 BT
- ★ Motor: De Industrie, 510 pk
- ★ Eigenaar: P.V.B.A. Verhaeghe-Vincent, Bredene

Twee van de drie overgebleven IJslanders bleven hier nog onbesproken. Ze zijn allebei recent van bouw (1961) dan de O.318 die in het vorige nummer aan bod kwam. Deze bijdrage beperkt zich tot een beschouwing rond de O.129 Amandine. De grootste IJslandtreiler O.216 komt in het volgende nummer in de kijker.

De O.129 Amandine kwam in maart '62 in de vaart. De stalen treiler werd in de maanden die de inwijding vooraf gingen gebouwd op de ondertussen opgeheven werf van Richard Panesi, aan de Nieuwe Werfkaai in het Oostendse havengebied. Van deze scheepswerf, die de overgang van hout naar metaal overleefde, zijn naast de O.129 nog slechts drie vissersschepen in de vaart (O.229, O.275 en B.181). Opdrachtgevers waren Engel Verhaeghe en zijn schoonzoon Pieter Vincent die de stalen diepzeetreiler voor circa 5,5 miljoen lieten bouwen.

De Amandine is een schip met weinig geschiedenis. Het bleef al die jaren in handen van dezelfde familie en kende slechts twee vaste schippers. Na het overlijden van Pieter Vincent in '79 bleef zijn echtgenote Denise Verhaeghe

uit Bredene de rederij runnen. Vorig jaar werd het bedrijf omgevormd tot een vennootschap waarin haar twee dochters en schoonzons werden opgenomen.

De O.129 werd opgezet in een periode waarin nieuwbouw aan de orde was (in de jaren zestig liepen 160 nieuwe eenheden van stapel). De IJslandvloot was meer dan twintig eenheden sterk en zorgde dan ook voor een ruime aanvoer van populaire vissoorten in Oostende (36% in 1960). De toestand bleef zo tot IJsland overging tot de eerste grote uitbreiding van de voorbehouden visserijzone (172) en vreemde vaartuigen beperkte of volledig uit haar visrijke wateren bande. De Amandine heeft nog niet moeten afhaken. Afgezien van de jaarlijkse opligperiode komt de treiler nog bijna om de drie weken aan de afslag. De 17-daagse reizen leveren doorgaan 600 tot 900 bennen op, uitschieters zijn vangsten van meer dan duizend kisten.

Technisch gezien is de Amandine een conventionele treiler of zijtreiler met werkdek en vislier vóór de brug. Van de winch lopen de lijnen naar de hangerblokken ter hoogte van de eerste

mast. Vervolgens over de visgalgen ter hoogte van de bezaanmast over boord naar de borden die het visnet openhouden. Het vaartuig loopt nog steeds op zijn oorspronkelijke motor en bleef doorgaans gespaard van zware defekten en scheepsrampen.

Een donkere bladzijde blijft evenwel het dramatisch ongeval met de O.202 na een ultieme reddingspoging. De O.129 had de stuurloze Pelagus op sleeptouw genomen naar de tros begaf. Twee bemanningsleden van de O.202 en twee IJslandse redders lieten het leven. Het scheepsdrama van januari '82 voor de zuidkust van IJsland heeft de bemanning diep aangegrepen. De meesten maken trouwens nog deel uit van de crew. Het zijn schipper François Lauwereins die bijna tien jaar geleden de taak van de eerste schipper van de Amandine Louis Hollemeersch overnam, machinist Jean-Pierre Pots, stuurman René Sel, matrozen de gebroeders Johan en Geert De Cock en Lieven Vynck en de onlangs aangemonsterde lichtmatroos Michel Dhondt. (gw)

N.V. VERHEYE JOEL

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

Sedert meer dan 30 jaar werkzaam voor de Visserij.

**Burelen en werkplaats: Visserstraat 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

IN MEMORIAM
DE HEER

Maurice Felix MESSIAEN

weduwnaar van
mevrouw Irma Bertha DEPOTTER

Geboren in Gullegem op 23 maart 1901
en zachtjes ter ziele gegaan in de Heilige Hart Kliniek Oostende op 10 september 1988.

Stichter van de Zeevisgroothandel
MESSIAEN

Voorzitter van de Veteranen van
Koning Albert - afdeling Nieuwpoort
Lid van talrijke verenigingen
Vereerd met vele ere tekens

De heer Messiaen werd begraven te
Nieuwpoort op zaterdag 17 september.

Proficiat AAN DE ZEEBRUGSE VISVEILING!

DE DYNAMISCHE VISVEILING VAN BELGIE MET
DE AANKOOP VAN DE **CRAEMER** VISKISTEN



DE VISKIST
WAARIN GEEN
BEDERFELIJK
SMELTWATER
BLIJFT STAAN



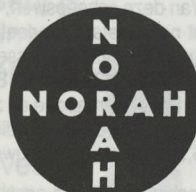
DE ENIGE VISKIST,
OP DE MARKT,
DIE BEANTWOORDT
AAN DE **E.E.G.-NORMEN**
EN AAN DE EISEN
VAN HET **MINISTERIE**
VAN VOLKSGEZONDHEID

NORAH PLASTICS b.v.b.a.

Keinigestraat, 1 - B-2420 NOORDERWIJK - HERENTALS

TEL. (014) 21 47 24

FAX (014) 21 63 58 - TELEX 35.392



FOTOCOLUMN



DELTA

RUBBER

BELGIUM

N.V.

KIELBANK-

STRAAT 1

8380 ZEEBRUGGE

- ★ Technische rubber en pakkingen
- ★ Gereedschap FACOM
- ★ V-riemen GATES
- ★ Kogellagers SKF
- ★ Filters KNECHT - FLEETGUARD - WINSLOW - RACOR
- ★ Hydraulische slangen en koppelingen
- ★ Industriële slangen
- ★ Bouten en moeren
- ★ Afsluiters, kranen en toebehoren
- ★ Morelisse lasposten en lastoebehoren
- ★ Toelevering van alle technische produkten

TEL.: (050) 54 66 10

(050) 54 67 13

FAX: (050) 54 68 02

Het Stemrecht der Zeelieden

In het Augustus- en Octobernummer van «Wandelaer» komen twee artikels hieromtrent voor, waarvan we den inhoud hierna laten volgen.

Deze artikels zijn ook waar voor wat onze visschers betreft en zoo konden we voor de laatste gemeenteverkiezingen vaststellen, dat meer dan 800 visschers en zeelieden te Oostende woonachtig ter stembus niet zijn gegaan, wat voor gevolg had dat verschillende kandidaten en noemen we er maar twee, in 't bijzonder de heeren Lambregt en Vandenberghen Prosper, daardoor als gemeenteraadslid niet verkozen werden.

Kwam de eerste slechts een 46 stemmen te kort om verkozen te worden, de tweede hoefde er slechts negen meer te hebben en dat zouden beiden stellig, ja veel meer, uit die groep van 800 stemmen gehaald hebben.

Daardoor is de vertegenwoordiging van onze vischnijverheid in den schoot van den gemeenteraad veel geringer dan in evenredigheid zou mogen verwacht geweest zijn, daar het buiten betwisting valt, dat zeker een derde van de Oostendische bevolking rechtstreeks of onrechtstreeks van het vischje leeft.

Twee en twintig kandidaten van de visscherij stonden thans op de zes verschillende lijsten verspreid en alle op twee na, werden een plaats door de onderscheidene partijen aangeboden, waardoor men zeker was dat ze wel stemmen konden aanbrennen voor

die partij maar moeilijk of niet zouden gekozen zijn.

De twee gekozenen gelukten er dan nog in gekozen te worden omdat ze onderscheidelijk de derde en vijfde plaats in dezelfde partij bekleedden, wat in elk geval pleit voor de gezonde rede waarmede men hier tewerk ging.

Het artikel dat hierna volgt is voor onze volksvertegenwoordigers en senateurs van de kust niet van belang ontbloeit omdat zij in de eerste plaats bij de kamerverkiezingen van den huidige toestand het slachtoffer kunnen worden.

Het wordt ten andere meer dan hoog tijd dat men wat meer aandacht beginne te verleen aan de zeevisscherij die, het mag gezegd, een zeer belangrijke, nijverheid geworden is.

Wat «Wandelaer» schrijft in zijn Augustusnummer:

«Door de bemanningen der schepen werd herhaaldelijk het recht opgeëischt om aan de verkiezingen deel te nemen wanneer zij zich, wegens de noodwendigheden van hun beroep, op zee bevinden.

Zij hebben er op gewezen dat die kwestie in verschillende landen, en inzonderheid in Engeland, Noorwegen en Nederland, een voor de zeelieden gunstige oplossing heeft gekregen.

Is in ons land een oplossing mogelijk?

Het Visserijblad, 12 nov. 1938.

IERLAND

JOE TEELING'S DROOM (deel 2)

Uiteindelijk was het dan zover, 22 mei 1988, een idee dat 6 jaar terug geboren werd kon in vervulling gaan. Joe Teeling, voorzitter van het Vikingcomité, kon samen met de 10 vrijwilligers de doop en tewaterlating van het vikingschip DYFLIN meemaken. Dit moment meteen ook het hoogtepunt van de milleniumfeesten te Dublin (cfr. Het Visserijblad van 1 juli 88) werd gevierd in de Liffey-scheepswerf in het bijzijn van publiek en personaliteiten. Het vaartuig, gebouwd uit Ierse den, eik en lorkeboom, is dan toch nog zeewaardig gemaakt en hangt aan een met 10.000 stalen nagels speciaal uit Denemarken geïmporteerd. Het slagschip is 76 voet lang, en heeft een dekwijde van 18 voet. De mast eindigt 42 voet boven de waterspiegel en de ra meet 38 voet. Het gestreepte zeil heeft een oppervlakte van 810 vierkante voet. Naast de voortstuwing via de wind, helpen nog 32 roeiriemen om een maximum snelheid van 11 knopen te ontwikkelen.

De volledige bemanning telt 60 personen die zich schuilhouden achter 64 schilden, elk apart versierd. Het totaal gewicht van deze waarheidsgetrouwe replica bedraagt een keurige 25 ton. Na de feestelijkheden zal het vaartuig dienen als opleidingsvaartuig voor jonge kandidaatvissers. De elementaire beginselen van zeemanschap en navigatie zal via dit „didactisch materiaal” aangeleerd worden. De Ierse visser op de Viking-toer!?! De maidentrip van de DYFLIN ging naar Liverpool en terug; dit gebeurde tijdens de maand juni en in 1989



De bouw van het vikingschip.

zeilt het schip (hopelijk?) naar Noorwegen. Een groep vrijwilligers traint momenteel om deze tocht, onderneming, escapade of droom tot een goed einde te brengen.

Voorzitter Teeling besloot de plechtigheid als een ware Ierse bard met deze woorden:

She is fully planked and ready, the bow high in the air

A ship with lines so sleek and fine you'll scarce see anywhere

We built her near from memory we hardly needed plans

Our shipwrights pooled the ancient tools and their talents to a man

When she sails the crested waves just like a bird she'll glide

And lift up every Dublin heart and fill us all with pride.

Frank Decerf

HANTSHOLM

De Deense vissershaven, Hantsholm, aan de Westkust van Jutland is voor velen van onze vissers geen onbekende. Tijdens de zomermaanden wordt door onze vissers in het Skagerakgebied deelgenomen aan de campagne van de schoolvangst. Het visgebied is daar maar een goed uur spetteren van de haven weg. Het lossen van de vissersschepen gebeurt er zeer snel, zodanig dat er heel snel terug kan gevaren worden.

De reisjes zijn er tamelijk kort maar de schepen blijven er de ganse zomer en zo zijn onze mensen toch wel een hele tijd van huis. Soms wordt dan bemanning vervangen door een andere die met een bus of personenwagens wordt overgebracht. De afstand Oostende-Hantsholm is een goede elfhonderd kilometer en kan gerust gereden worden op een volle dag als er onderweg geen files zijn in het Ruhrgebied of aan de drie kilometerlange Elbtunnel bij Hamburg.

De haven van Hantsholm die nog in volle expansie is werd pas ingewijd in 1967. De vissershaven bestaat uit een drietal ruime dokken met eveneens drie vismijnen of „auktionhallen”. Daarnaast is er nog een handelsdok waar ferry's aanleggen die de verbinding verzekeren met Noorwegen, de Shetlands en de Faroëreilanden.

Gedurende de tweede wereldoorlog was het vroegere Hansted een Duitse militaire vestiging die in 1945 een oppervlakte van ongeveer 9 km² bedroeg. Deze vestiging bestond uit een driehonderdtal betonnen bunkers en gebouwen en werd verdedigd door een tachtigtal zware kanonnen. Op het einde van 1945 waren er in Hantsholm ongeveer 6.000 Duitse soldaten gekazerneerd. Het is pas in 1947 dat de geëvacueerde Deense bevolking naar hun gehavende witte huisjes konden terugkeren. Veel bleef er niet van over. In het oude stadsgedeelte kan men er nog resten van zien. De kerk die dateert van 1200 is er nog en werd gerestaureerd.

In samenhang met de havenbouw werden plannen gemaakt voor een nieuwe stad op een goede kilometer van de vissershaven. Het „Hantsholm Centret” heeft een moderne overdekte halle met het shopping centrum. Ook in de city kan men alle diensten vinden, zoals post, de bank, de kapper, de tandarts, enz. enz. Er zijn ook een paar café's en een discobar. Voor een pintje betaal je gerust een tachtig frank. Een bak bier in een discowarenhuis kost je toch ook elfhonderd frankjes Belgisch geld. Voor ons is alles duur. Om te overnachten in het Zeemanshuis betaal je al 190 Deense kronen per nacht ($\pm$ 1.100 Bfr.) en dat zonder veel comfort.

Van het Duits militair geweld is er nog één van de vier grootste kanoninstellingen bewaard gebleven en als museum ingericht. Daar kan men nog een 38 cm kanon van de „Deutsche Wehrmacht” bezichtigen en verder de munitiestapelplaats en de manschapverblijven onder de grond.

Om nog wat meer te weten over Hantsholm moet je zeker het museum bezoeken dat gelegen is bij de vuurtoren.

Het museum zelf bestaat uit een zestal geel geschilderde gebouwen met leien daken. Daar is eerst het oude reddingshuis waarin je kan zien dat er in 1852 langs de westkust van Jutland reeds reddingsposten waren met boten en raketten uitgerust. In de oostvleugel



Vuurtoren van Hantsholm.

van de gebouwen werd een natuurhistorische tentoonstelling opgezet waar je de dieren, vooral zeevogels, van de streek kunt zien in een prachtig decorum. De woning van de vroegere vuurtorenwachter wordt ingenomen door een tentoonstelling over de uitbouw van Hantsholm. De oude vismethoden van de strand- en kustvisserij zijn bijzonder boeiend. Op de verdieping heb je een mooi uitzicht op het 4.000 ha natuurreservaat van Hantsholm. In de westvleugel verneem je wat meer over de geologie en de oertijden in de streek. Met veel fotomateriaal wordt weer de vroegere visserij duidelijk gemaakt. In de museumtuin ziet men nog de signaalmasten van de kleine vissersdorpen. Deze masten dienden om brand en strandingen van schepen te melden. Ook een paar oude signaalkanonnen die bij mistweer gebruikt werden kan men er ook bekijken.

De vuurtoren die gebouwd werd in 1843 kan wel bezocht worden mits speciale aanvraag vooraf. Dan heb ik mezelf maar tevreden gesteld met een fotootje van de dikke witte toren te nemen.

Bij het terugkeren naar huis in de richting van het mooie stadje Thisted moest ik voorbij de industrieterreinen van Hantsholm. Daar waren nog verschillende bouwstellingen bezig voor visverwerkenden nijverheid. Volgend jaar met het nieuwe seizoen voor de pladijvangst in Skagerak zal Hantsholm een paar fabrieken meer tellen. Maar als de rode-spetter-vissen maar juist de opvangprijzen halen zal er waarschijnlijk niet al te veel interesse zijn om in het verre Hantsholm te markten of wie weet...

R. Coelus

NEDERLAND

■ 25.000 GULDEN VOOR VISTEELT OP WERKEILAND NEELTJE JANS

De Stichting Neeltje Jans krijgt 25 mille van de provincie Zuid Holland voor nader onderzoek naar de vestiging van een World Fish Centre op het voormalige werkeiland.

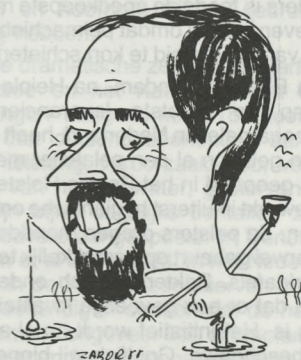
Het bedrijfsleven draagt evenveel bij. De stichting wil met het geld bekijken of er op Neeltje Jans een nationaal en internationaal centrum voor de visserij valt op te zetten. Een proefstation voor de visteelt wordt daarvan een belangrijk onderdeel. Voor de feitelijke totstandkoming van het centrum zal de stichting een beroep doen op het bedrijfsleven in binnen- en buitenland.

LITERAIRE GARNAALRIDERS

De Antwerpse auteurs Ward Ruyslinck (pseudoniem van Raymond De Belser) en Jos Vandelloo werden opgenomen als ridders in „De Orde van de Garnaalvissers te paard”. De intronisatie gebeurde tijdens een literair-gastronomisch weekeinde in Koksijde.



EEN REDER AAN HET WOORD



Het is kenmerkend voor een periode die de verkiezingen voorafgaat hoe één en ander zijn beloop krijgt of juist niet krijgt!

Hete hangijzers worden met rust gelaten en/of in de (voorlopige?) doofpot gestoken; andere, publicitair interessante werken, worden in ijltempo verwezenlijkt of afgesloten (cfr. Slipway - Fjordsol - Privatisering (?) vismijn - etc.).

We stellen ook vast dat meer en meer kandidaten uit diverse kustgemeenten en opkomend op verschillende lijsten, plotseling het belang inzien van de havens, de visserijsector en hun tewerkstelling. Doch de tewerkgestelden wonen niet alleen in de havensteden zelf! Immers hoeveel Zeebrugse vissers en reders wonen niet in Knokke-Heist? Hoeveel arbeiders en bedienden van R.M.T. Oostende en Zeemachtbasis wonen b.v. niet in Bredene? Hoeveel vishandelaars van kust en hinterland bevoorraden zich niet met de dagverse vis uit Nieuwpoort?

De Haven- en Visserijbelangen moeten bijgevolg de zorg uitmaken van meer dan alleen maar de havensteden.

Dit zou dus een oproep kunnen zijn voor alle geïnteresseerde politici aan de Vlaamse kust om zich in de toekomst te verenigen in een commissie „Vlaamse Haven- en Visserijbelangen”. Deze commissie zou, zonder rekening te houden met plaatselijke politieke structuren de nodige richtlijnen kunnen opstellen voor behoud van de tewerkstelling in Haven- en Visserijgerichte bedrijven.

Welke kustpoliticus neemt de handschoen op?

Willy Versluys

GARNAALHANDEL TREKT NAAR POLEN

Drie Volendamse garnaaalhandelaars hebben hun activiteiten gedeeltelijk naar Polen verplaatst. Het produktschap voor Vis en Visprodukten verwacht dat andere groothandelaars dezelfde wag opgaan. Hierdoor zal een groot gedeelte van de 4.000 geregistreeerde Nederlandse thuispellers naar een andere (bij)verdiensite moeten uitkijken.

Thuispellen heeft trouwens nog weinig toekomst sinds volksgezondheid om hygiënische redenen het thuispellen wil afschaffen. Het thuispelveverbod werd twee jaar geschorst en gaat in in 1990. Ondertussen moeten de handelaars gekonditioneerde pelateliers opzetten die aan strenge hygiënische voorschriften voldoen. Dat brengt hogere kosten en sociale lasten met zich mee. Werken met thuispellers is teeds de goedkoopste methode gebleven, ook al omdat pelmachinbes op het vlak van zuiverheid te kort schieten.

Goldfish BV uit Volendam, na Heiploeg uit Zoutkamp de grootste leverancier van Noordzeegarnalen in Nederland, heeft enkele weken geleden al een pelatelier met 300 pelsters geopend in het Poolse Holstein. Er wordt gewerkt in uiterst hygiënische omstandigheden: de pelsters dragen monddoekjes en de karwei gebeurt op gemakkelijk te reinigen werktafels. Bakteriologisch onderzoek wees uit dat er een gevoelige kwaliteitsverbetering is. Het initiatief wordt nu al als geslaagd beschouwd. Goldfish wil binnen enkele maanden nog drie pelateliers uitbouwen waardoor de tewerkstelling tot duizend zal oplopen.

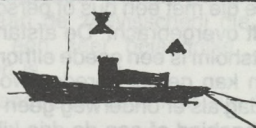
Twee andere Volendamse bedrijven, Crevettes & Klaas en Mooyer & Puul, zetten binnenkort ook al voet aan de grond in Polen. Met dit doel werd een gezamenlijk bedrijf opgezet. De arbeiders van de moederbedrijven zijn niet bedreigd, wel de honderd thuispellers. Vooral in Volendam, waar het pellen bijna huis aan huis gebeurt. Voor ervaren pellers, die tot drie kilogram per uur aankunnen, betekent de Poolse exodus een financiële aderlating. Maar er was geen weg terug. Nu de eerste garnaaalhandelaars sukses boeken in een Oostblokland wordt algemeen verwacht dat het voorbeeld navolging krijgt. Nederland telt momenteel 25 groothandelsbedrijven in garnaal. De stap naar de lageloolanden blijft ook voor hen aantrekkelijk.

NIEUWE BEVELHEBBER LOGISTIEK OOSTENDE

In opvolging van kapitein-ter-zee W. Schuermans (55) heeft vice-admiraal Poulet kapitein-ter-zee G. Knockaert aangesteld tot nieuwe bevelhebber van het Commando Logistiek van de Zeemacht in Oostende. W. Schuermans, die in juli 86 kapitein-ter-zee R. Meeze opvolgde, gaat met rust. Zijn 51-jarige opvolger is afkomstig van Bredene en als oud-leerling van het atheneum geen onbekende in Oostende.

FOTOBOEK „BREDENE DOOR DE JAREN HEEN”

De Heemkring Ter Cuere heeft uit het archief geput om een fotoboek over Bredene te stofferen met interessante prenten en geschiedkundige teksten. Het boek op kwartformaat telt 160 illustraties verspreid over bijna honderd bladzijden. Bij voorintekening (voor 10 oktober) kost het retroboek 895 fr., nadien 995 fr. Er is ook een genummerde luxe-uitgave in kunstlederen band met goudstempel te bekomen tegen 1.200 fr. Bestelling door storting van het vereiste bedrag op rek. 652-5701040-44 van Uitg. Het Streekboek, Vrasenestraat 22, 2770 Nieuwkerken-Waas. De namen van de voorintekenaars worden in het boek, dat eind november verschijnt, vermeld.



NIEUWE LOODSBOOT VOOR ZEEBRUGGE

Vorige week werd op de SKB-werf in Antwerpen de eerste van de twee nieuwe redboten voor het loodswezen aan de kust te water gelaten. Het schip met stalen romp en opbouw in aluminium is 21 meter lang, wordt aangedreven door twee Scania-dieselmotoren van 200 pk en haalt een snelheid van 11 knopen of 21 km per uur. De nieuwe boot is bestemd voor het loodswezen van Zeebrugge.

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ENGELAND

■ CATAMARAN-VERVOER

Op de Theems in Londen is een verbinding in gebruik genomen van het vliegveld City Airport naar de Tower Bridge. Niets ongevoons, was het niet dat de dienst wordt verzekerd door tweerompige boten of catamarans.

■ ILLEGALE LOZERS OP ZEE? BEL DE „WASTE HOTLINE“

Het Internationaal Maritiem Bureau (IMB) heeft een „afvallijn“ geopend waarop sluikstortingen en andere zeevervuilende praktijken kunnen worden gemeld. De IMB-afvallijn is bereikbaar op het Londense telefoonnummer 00-44-1-591.30.00.

De IMB werd in 1981 opgericht door de International Chamber of Commerce met de bedoeling informatie te verzamelen over gewetenloze afvalverwerkers die in de scheepvaartsector voor problemen zorgen. Op die manier wilde de organisatie de strijd tegen illegale praktijken centraliseren. Het centrum verzamelt informatie over gevaarlijke ladingen én de opdrachtgevers van het transport. De ware aard en de herkomst van de lading is niet altijd bekend. In sommige havens leidt dit tot moeilijkheden om een wettelijke stortplaats te vinden. Om deze problemen te omzeilen worden bemanningen soms verplicht het afval gewoon overboord te zetten. IMB doet dan ook een beroep op zeelieden die bij afvaltransporten betrokken zijn. Ze kunnen hun informatie kwijt op de „waste hotline“ waar de meldingen verder vertrouwelijk worden behandeld. Ook bij vermoeden dat een aangeboden lading gevaarlijk is of problemen kan opleveren in het land van bestemming, kan op het afval-krisisnummer informatie worden ingewonnen.

IJSLAND

■ REGERING STRUIKELT OVER VISSERIJPROBLEMEN

De spanningen binnen de IJslandse coalitie-regering van premier Thorstein Palsson leidden op 18 september tot de val van de regering. De regering is gestruikeld over de visserijproblematiek die met rasse schreden terrein moest prijs geven.

Twee devaluaties van de IJslandse kroon volstonden niet om de visexport, goed voor driekwart van de exportinkomsten van IJsland, aan te zwengelen. Na een devaluatie van 6 procent volgde een tweede muntontwaarding van 10 procent. De visserijsector had echter aangedrongen op een devaluatie van 20 procent ter compensatie van de verminderde opbrengsten in het buitenland. Binnen de regering zorgde de situatie voor spanningen die tot de val van de vijftien maanden oude regering leidde.

IJsland, dat grotendeels afhankelijk is van exportinkomsten, kampt al geruime tijd met economische en sociale problemen. Stakingen eerder op het jaar hebben reeds voor voedselbevoorradingsproblemen gezorgd omdat de internationale luchthaven van Keflavik volledig verlamd was. De stakers eisten loonsverhogingen van meer dan 25

procent, de gemiddelde jaarlijkse inflatie in IJsland. Het eiland had ook af te rekenen met paniekaankopen door partikulieren en bedrijven. De centrale bank zette de valuta-handel stop nadat de buitenlandse reserves reeds met een kwart afgeslankt waren.

Premier Palsson is er niet in geslaagd binnen de regering een akkoord te bereiken over een realistische aanpak van de economische problemen. Voor de visserijnijverheid, die vorig jaar 77 procent van de export voor haar rekening nam, ziet de toekomst er voorlopig niet rooskleurig uit.

■ IJSLANDSE VISSERIJ WILDE DEVALUATIE VAN 20 PROCENT

Eind februari devalueerde de IJslandse kroon reeds met zes procent en eind vorige maand kwam daar nog tien procent bovenop. De centrale bank kreeg nog het regeringsfiat om nogmaals drie procent te devalueren.

De jongste muntontwaarding kwam niet onverwacht. Eerste minister Thorstein Palsson wil de economische problemen van IJsland ernstig aanpakken. De devaluatie was dan ook noodzakelijk om de competitiviteit van de visserijsector, de belangrijkste inkomstenbron van IJsland, op peil te houden. De opeenvolgende devaluaties werken ook de voorthollende inflatie in de hand die nu reeds 30 procent bedraagt.

FRANKRIJK

■ ALGENPLAAG BEDREIGT FRANSE MOSSELTEELT

De Franse overheid heeft de vangst en de verkoop van mosselen in sommige kuststroken van Bretagne en Normandië verboden wegens de uitbreiding van de algenplaag. Bij de algen gaat het volgens het Frans instituut voor zeeproducten om microscopische planten die zich elke zomer enorm vermenigvuldigen. Het eten van mosselen die zich aan algen hebben gevoed kan maagstoornissen en hoofdpijn bij de gebruiker tot gevolg hebben.

Ook de dramatische zeehondensterfte in de Noordzee en het Kattegat heeft enorme afmetingen aangenomen. Tot dusver zijn meer dan duizend zeehonden aan akute longontsteking, veroorzaakt door verontreiniging van het zeewater, gestorven. Sinds mei zijn bijna dagelijks tientallen zeehondenkadavers aangespoeld. In Denemarken werden er al 800 geteld. In het Nederlandse deel van de Waddenzee stierven al 23 dieren. Deskundigen denken dat de helft, wat neerkomt op ongeveer 500 exemplaren, van de Nederlandse zeehondenkolonie de epidemie niet zal overleven.

Met
de sympathie
van de



Generale Bank

FRANKRIJK

■ ALGENPLAAG

De oorzaak van de vergiftiging van algen blijft voorlopig onbekend. Marinebiologen vermoeden dat de overvloedige lozing van nitraten en fosfaten daarbij een rol speelt. In elk geval blijft de mosselteelt voor de Bretoense kust bedreigd. Vorige maand werd de mosselvangst zelfs gedeeltelijk stilgelegd. Het eten van de aangetaste mosselen kan tot verlamningsverschijnselen leiden die zelfs fataal kunnen aflopen.

■ DURE ZEESYMFONIE

Vorige maand organiseerde de Franse rederij Croisières Paquet het 32ste „Muziekfestival op Zee”. Tijdens de veertiendaagse reis van Toulon naar Venetië komt de muzikliefhebber ruim aan zijn trekken.

Voordrachten, repetities en concerten met gerenomeerde musici worden aangedikt met galadiners en exkursies. De zeereis ligt wellicht buiten het bereik van de modale muzikliefhebber. Het sublieme muzikale genot op het ritme van de golven kost minimum 208.000 frank tot 884.000 frank met verblijf in een exclusieve kajuit.

■ GROTER ZALMVERBRUIK

Ondanks het feit dat de zalm er steeds maar duurder wordt is de import van deze vis in Frankrijk in 1987 met niet minder dan 28% gestegen.

Van de drie topleveranciers van verse zalm is het vooral Ierland die van deze toename heeft kunnen profiteren. Toch blijft Noorwegen veruit de grootste leverancier (67% van de markt). Het aandeel van Groot-Brittannië daarentegen zakte van 20,9% in 1986 tot 17,6% in 1987. De diepgevroren zalm daarentegen wordt vooral uit Canada en de U.S.A. ingevoerd.

■ BOZE TONIJNVISSERS

Spaanse tonijnvissers vielen in de Golf van Gascogne nabij Arcachon een Frans vissersvaartuig aan. De Franse kotter Pantchika werd bestookt met bouten en andere projectielen. De Fransen sloegen op de vlucht, niet zonder eerst nog een brandend voorwerp op het dek van een van de Spaanse bootjes geworpen te hebben. Oorzaak van het konflikt was dat de Fransen netten gebruikten terwijl de Spaanse vissers met de hengel op tonijn (die tot 3 m. lang wordt) visten.

NEDERLAND

■ MINISTER WEIGERT DOOP

De Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat, Neelie Smit-Kroes, heeft haar toezegging aan de rederij Broere om in Heusden een nieuwe chemicaliëntanker te dopen, ingetrokken. Deze beslissing werd ingegeven door de gebeurtenissen rond de Anna Broere die onlangs werd geborgen. De scheepswerf Verolme bouwde twee grote tankers, waarvan de eerste op 8 oktober van stapel loopt.

WALVISKONFERENTIE

Alle fracties in de Nederlandse Tweede Kamer vinden dat de jaarbijeenkomst van de Internationale Walvisvangst Commissie bij hen kan doorgaan. Op de conferentie moet een beslissing genomen worden over het al dan niet staken van de commerciële walvisvangst en over de voortzetting ervan onder de noemer „wetenschappelijk onderzoek”.

■ GEZONKEN BIERSCHIP VERVOERDE IJZEREN STAVEN

Dinsdag 13 september werden de radioluis-teraars opgeschrikt door een bericht over een gezonken veerboot in het waddengebied. Latere mededelingen meldden dat een vrachtschip, geladen met bier, was gekapseisd tussen Schiermonnikoog en Ameland. De schipbreuk zorgde dus duidelijk voor verwarring.

Rond het middaguur zonk het Finse rorschip Ra in volle zee, ruim 45 km ten noordoosten van Terschelling. Het 80 m lange en 2.500 ton metende vrachtschip was geladen met ijzeren staven. Bij zware zeegang, windkracht acht uit het noordwesten, is het schip, dat dwars over de golven naar Engeland voer, vermoedelijk gaan rollen en omgeslagen. Een Westduitse reddingshelikopter kon de negen opvarenden naar het Duitse ziekenhuis in Emden overvliegen.

Volgens de kustwacht heeft de bemanning geen noodsignalen uitgezonden. De reddingsoperatie, waarbij ook Nederlandse hulpdiensten betrokken waren, kwam pas op gang nadat bemanningsleden van het Noorse schip Morgas Captain de schipbreukelingen in reddingsvloten zagen drijven.

Het gezonken schip ligt 35 meter diep, enkele mijlen verwijderd van de vaarroute

voor schepen met grote diepgang. Het is nog niet uitgemaakt of het wrak geborgen wordt.

DUITSLAND

■ NOORDZEEVERVUILING WORDT ONDERSCHAT

De toestand van de Noordzee is ernstiger dan algemeen wordt aangenomen. De Westduitse minister voor wetenschap Heinz Riesenhuber maakte dit onlangs bekend toen de resultaten van een onderzoek dat sinds 1984 door acht Westduitse onderzoekscentra wordt gevoerd werden voorge- steld. Het ministerie voor wetenschap heeft het onderzoek daadwerkelijk gesteund en er acht miljoen mark in gestopt.

De belangrijkste conclusie van het rapport is dat de metingen momentopnamen zijn waardoor doorgaans een te gunstig beeld bekomen wordt. De onderzoekers stelden vast dat de vervuilingsgraad van de Noordzee sterk afhankelijk is van meteorologische factoren waarbij vooral de windrichting een betekenisvolle rol speelt.

Een ander besluit van het rapport vestigt de aandacht op de toenemende verontreiniging in volle zee. Aangenomen wordt dat de vervuiling vooral in de kustzones optreedt. Maar de pollutie door zware metalen neemt blijkbaar ook toe in het noordelijke en centrale deel van de Noordzee. Ook is vastgesteld dat de vervuiling niet alleen door de rivieren geschiedt, maar ook door luchtverontreiniging. Zo is de industrie in het Nederrijngebied verantwoordelijk voor loodvervuiling.

Bovendien stroomt de Noordzee „linksom” zodat de vervuiling die door Engeland, Nederland en België in het Kanaal wordt veroorzaakt, afdrijft naar het gedeelte dat door de Elbe reeds sterk vervuild is. Bij westenwind wordt het water en de daarin opgeloste afvalstoffen relatief snel naar de Atlantische Oceaan afgevoerd. Bij oostenwind is de wateruitwisseling met de oceaan geringer, een toestand die leidt tot een verhoogde verontreinigingsgraad.

Het Westduitse onderzoek houdt hierbij niet op. In de volgende fase van het project worden bepaalde delen van de Noordzee aan een nader onderzoek onderworpen.

THAILAND

■ INKTVIS

Thailand is één van de grootste inktvissexporteurs. Verleden jaar werd daar niet minder dan 62.000 ton uitgevoerd. De belangrijkste afnemers zijn Japan, Italië, Frankrijk, BRD, USA, Spanje, Singapoer en Hong Kong.

NOORWEGEN

■ SCHELPE

In 1987 werd in Noorwegen 2.020.000 ton vis geveild. De kabeljauw is daarbij met 301.000 ton de koploper en is er goed voor 40% van de productie, uitgedrukt in geld.

Vermeldenswaard is ook de ontwikkeling van de schelpenvisserij, die dat jaar goed was voor 42.000 ton, terwijl het voorgaande jaar nog maar 1.200 ton gevangen werd.

Van 4 tot 7 oktober

VAKBEURS VOOR DE VISSERIJ EN VISVERWERKING IN GOES

In het nieuwe tentoonstellingscomplex „De Zeelandhallen” in het Nederlandse Goes wordt van dinsdag 4 tot en met vrijdag 7 oktober de vakbeurs „Visserij '88” georganiseerd. Alle sectoren van de visserijsector zijn op de manifestatie aanwezig.

Zeeland, waar ruim 2.500 mensen werkzaam zijn in de visserij en de visverwerkende industrie, is de meest visserijgebonden Nederlandse provincie. Het is dan ook geen toeval dat de manifestatie plaats grijpt in het fonkelnieuwe tentoonstellingscomplex in Goes. De vakbeurs werd opgezet voor al wie zich professioneel bezig houdt met de zee- en binnenvisserij, visteelt, visverwerking, opslag, transport, en verkoop van visserijprodukten. De organisatoren maken zich sterk

dat op de 6000 vierkante meter expositieruimte een staalkaart geboden wordt van wat op visserijgebied voorhanden is.

De exposanten komen uit diverse bedrijfstakken. Zowel scheepsbouwers en -herstellers als gespecialiseerde bedrijven voor inrichting en onderhoud van visafslagen zijn vertegenwoordigd. Toeleveringsbedrijven voor de visverwerkende industrie zijn aanwezig met sorteermachines, koelinstallaties, verpakkingsmachines en -materialen, verwerkingsapparatuur voor schaaldieren enz. Alle deelnemers worden netjes opgesomd in een catalogus.

De vakbeurs „Visserij '88” is dagelijks open van 10 tot 17 uur.

Adverteren?

(059) 32.55.59

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

Scheepswerven DEGRAEVE

DE OUDSTE WERF VAN DE KUST
„BLUE ANGEL” HUN 73^{STE} VAARTUIG

BOUWEN van ELK TYPE VISSERSVAARTUIG (ALLE AFMETINGEN)



NIEUWBOUW EN HERSTELLINGEN VAN VISSERSVAARTUIGEN
AFDELING MEKANIEK, HOUTBEWERKING,
ZANDSTRALEN EN METALISEREN

WERFKAAL 1, 8380 ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54 40 84 - Privaat (050) 54 48 37