

HET VISSERIJBLAD

ONAFHANKELIJK MAGAZINE VAN DE ZEE

DUBBELNUMMER

– NIEUWJAARSWENSEN

WILFRIED MARTENS
JEAN LUC DEHAENE
JULIEN GOEKINT
FRANK VANACKER
WILLY VERMOTE
WILLY VERSLUYS

– FEESTEN

RECEPTEN
KOOKBOEKEN
EETBARE KRABBen

– KAPERS

VAN MAESTRICHT, DE JONGE

– IJSLANDVAARDERS

VANDAAG DE DAG

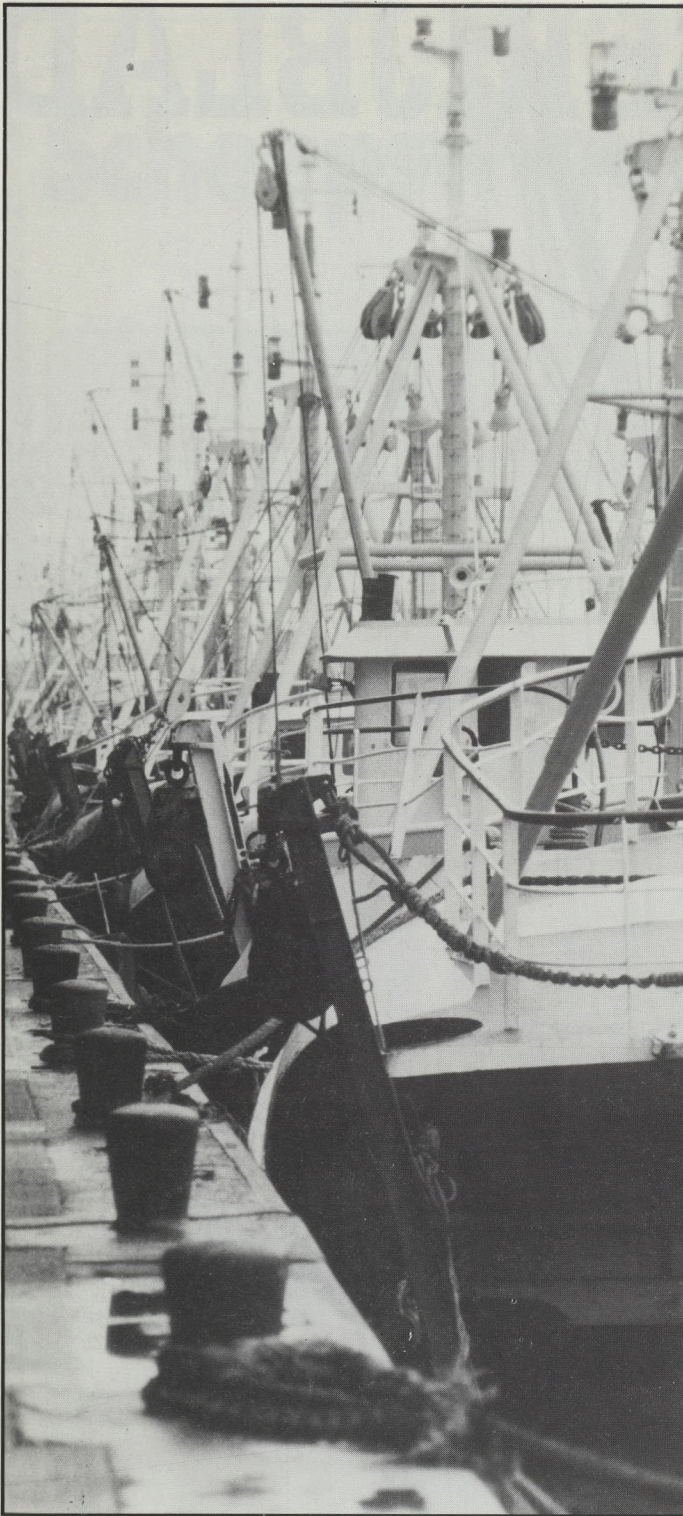
– AUGUST PUYSTJENS

INTERVIEW

– NORBERT HENNAERT

INTERVIEW

– DRIE SCHEEPSDOPEN



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 experten;

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



EDITORIAAL

DANK AAN DE VISSERS

Bovenaan dit edito wordt een foto afgedrukt van de „covers” van de verschillende edities van de 55ste jaargang van „Het Visserijblad”.

Het dubbelnummer dat nu voor je ligt sluit een belangrijke periode af: het is het laatste nummer van het jaar waarin dit blad van een zekere ondergang gered werd.

„Het Visserijblad” is nu weer „alive and kicking”. We zijn geslaagd in onze reddingspoging. En we zijn dankbaar tegenover al de medewerkers die aan die reddingspoging meegewerkt hebben. De meeste van de medewerkers vind je hiernaast opgesomd in het colofon, sommige namen vind je er niet in terug, er zijn mensen die in alle stilte meegewerkt hebben en het spreekt vanzelf dat wij ook hen dankbaar zijn.

Als wij in ons opzet kunnen slagen zijn is dat echter alleen maar kunnen gebeuren dank zij de overweldigende steun die we uit de visserij zelf gekregen hebben.

„De visserij is een gesloten wereld”, zo werd ons gezegd. „Het duurt jaren vooraleer men je daar in vertrouwen neemt”, zo wisten weer anderen ons te vertellen. Wij hebben daar allemaal niets van ondervonden. Wij hebben, in dat eerste jaar, talloze nieuwe vrienden gemaakt. Dit blad heeft primeurs gekregen, veel tips, dagelijks kwamen hier vissers over de vloer om ons één en ander in het oor te fluisteren en nooit heeft een visser de deur voor onze neus dichtgeslagen.

Dit was alleen maar mogelijk omdat de vissers dit blad herkenden als HUN blad, een magazine dat zich vereenzelvigd met het vissersleven en met alles wat daarmee te maken heeft.

Maar het is juist: de visserij is een heel eigen wereld. Vissers vind je niet overal, een visser is een speciaal geval. Maar ook de scheepsbouwers zijn speciale gevallen, niet iedereen bouwt zomaar een schip. De smeden, de nettenmakers, de onderzoekers, de mecaniciens en elektriciens, de hulpverleners, de aalmoezenier, de reders en de handelaars, de keurders en de uitbaters van de kroegen waar de vissers plegen te vertoeven... allen zijn het mensen die door de visserij getekend zijn en die zich moeilijk kunnen indenken hoe het leven zou zijn mocht de visserij ophouden te bestaan. Er zijn de vrouwen, de moeders, de kinderen... ook zij zijn niet gebonden door de vaste uren van de „wal”.

En er is „Het Visserijblad” dat over dat alles bericht, dat in het vissersleven graaft en dat vraagtekens plaatst bij de toekomst van deze sektor.

Wij doen dat in volle onafhankelijkheid, maar met respect voor de visserijwereld die ons omringt. De vissers hebben dat begrepen en juist daarom hebben ze ons zo massaal gesteund.

In naam van de direktie en van de redaktie van dit blad houden we eraan onze dank te betuigen voor dit vertrouwen.

We gaan nu samen een nieuw jaar tegemoet en we doen dit in de zekerheid dat dit blad een mooie toekomst voor zich liggen heeft.

Veel leesgenot... en een goede vaart!

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 VISSERIJBLAD – 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!

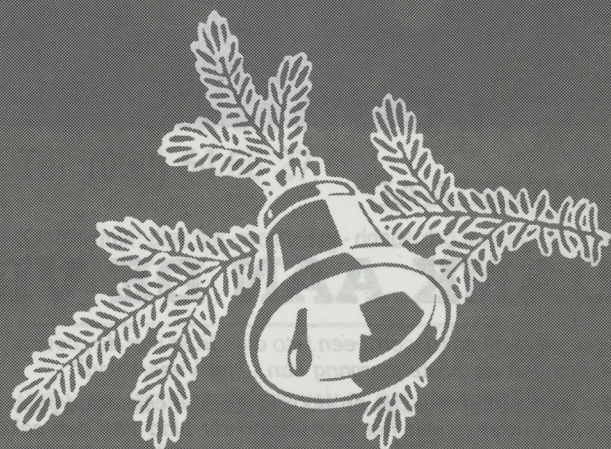
Lokalen & openingsuren: H. Baelskaai 2, Oostende – Ma. & Di.: 17 - 20 u.

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

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

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

SMEDERIJ SINT MARTIN



WENST ZIJN
KLANTEN EEN
VOORSPOEDIG 1989

WERKPLAATS:
H. BAELSKAAI 4
8400 OOSTENDE
TEL. (059) 32 25 23

ZETEL:
SCHELLENLAAN 12
8401 BREDENE
TEL. (059) 32 17 69

NIEUWJAARS- BOODSCHAP VAN W. MARTENS



Ik stel het erg op prijs dat het Visserijblad me ook dit jaar in de gelegenheid stelt om alle zeevissers en hun familie mijn beste wensen van geluk, vrede en voorspoed voor het nieuwe jaar aan te bieden.

U weet dat mijn hart uitgaat naar de visserij. Toch beseft ik dat de natuurelementen, die voor mij als zondagsvisser een prachtig, woelig zeedecor opbouwen, voor U risico en gevaar inhouden. Ik koester diepe bewondering voor onze vissers die met sterke overtuiging en wilskracht hun beroep uitoefenen. Ondanks de grote technologische vooruitgang blijft gevaar deel uitmaken van het vissersleven.

In deze kerst- en nieuwjaarsdagen gaan mijn gedachten dan ook uit naar de families waarvan de zee een tol eist; hun lijden blijft moeilijk te dragen zodat ik hen mijn speciale steun betuig.

Het verheugt me te vernemen dat ten gevolge van het premiestelsel zowat 25% van de Belgische vloot in de periode 1980-1986 grondig aangepast werd. Daar de globale capaciteit van onze vloot in verhouding moet blijven tot haar toegestane vangstquota, betekent de modernisering geen uitbreiding. Toch heeft dit verjongingsbeleid een aanzienlijke verbetering van het commercieel rendement tot gevolg gehad!

Het evenwicht tussen vangstmogelijkheden en vangstcapaciteit van de vloot, dat het Belgische visserijbeleid nastreeft, zorgde ervoor dat de vissersvloot met de aan België toegekende visquota het hele jaar kon vissen.

U kunt erop rekenen dat de overheid de belangen van de vissers zal blijven verdedigen zodat 1989 verder de weg van de modernisering kan inslaan.

Ik zie de toekomst voor onze vloot gunstig onder ogen omdat ik het dynamisme en de slagvaardigheid van onze vissers en hun familie ken.

Met die overtuiging bied ik aan alle lezers mijn beste wensen aan voor 1989.

Wilfried MARTENS.



JEAN LUC DEHAENE:

„Ik zal erover waken dat onze visserij haar plaats weet te handhaven”

Dank zij structureel overleg met de betrokken beroepsmiddens konden nieuwe beleidsmaatregelen uitgewerkt worden, die een steunverlening voor vervangingsnieuwbouw en moderniseringswerken via het scheepskrediet verder mogelijk maken.

Deze maatregelen, samen met een aangepaste beëindigingspremieregeling die eerlang zal van kracht worden, zullen toelaten de objectieven, opgelegd door de E.G.-Commissie, te realiseren zonder evenwel de tewerkstelling in de sector, in al zijn geledingen, in het gedrang te brengen.

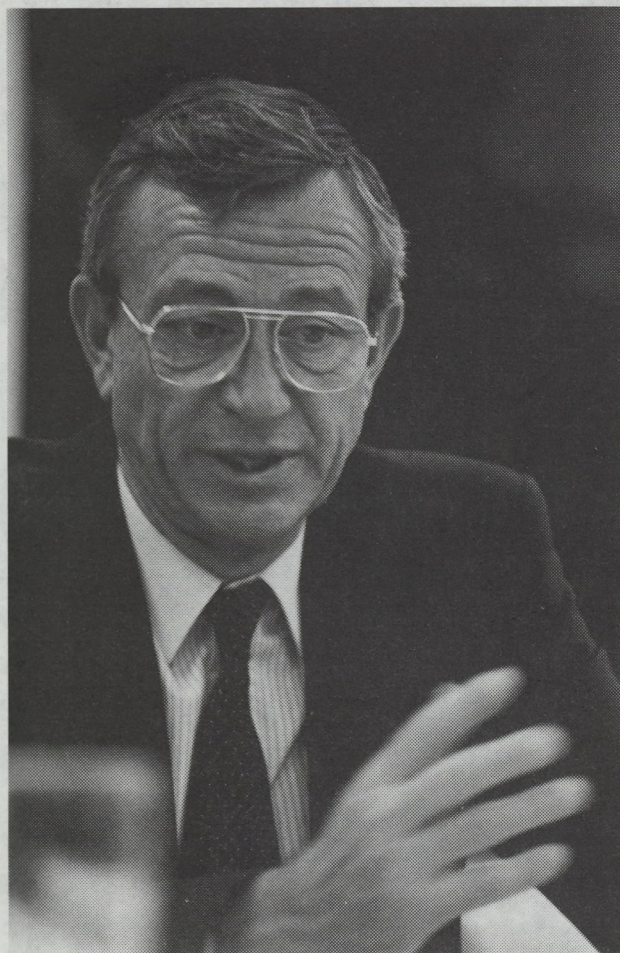
Bij dit alles wil ik benadrukken dat ik er, samen met mijn bevoegde Collega's in de regering, over zal waken dat binnen de Europese Gemeenschap onze visserij haar plaats weet te handhaven. Meewerken aan een communautair zeevisserij- en vlootbeleid mag immers niet leiden tot de aantasting van het concurrentievermogen van de sector, waardoor de leefbaarheid van deze artisanale sector in ons land zou worden aangetast.

Waakzaamheid en slagvaardigheid op Europees vlak zullen zich in 1989 meer dan ooit opdringen, waarbij een geïntensifieerd overleg met de betrokken middens niet zal nagelaten worden.

Met waakzaamheid en samenwerking het Nieuwe Jaar ingaan is een borg voor de toekomst van onze visserijsector, die ik in 1989 een voorspoedig jaar toewens.

Het verheugt mij, als Minister van Verkeerswezen, via „Het Visserijblad” de kans te hebben om bij de jaarwisseling mijn beste wensen toe te sturen aan allen die het wel en wee van de visserijsector van nabij volgen. Vanzelfsprekend richt ik mij hiertoe bijzonder tot hen die dagelijks op zee vertoeven en tot hun directe familie, vrienden en verwanten.

Inzake zeevisserijsector werd ons land in het voorbije jaar 1988 geconfronteerd met beslissingen genomen door de Europese overheid. Deze instantie stelde immers dat het Belgisch oriëntatieprogramma voor de visserij, dat voornamelijk een permanente instandhouding en vernieuwing van de vloot beoogde, diende gekoppeld aan een substantiële capaciteitsreductie.



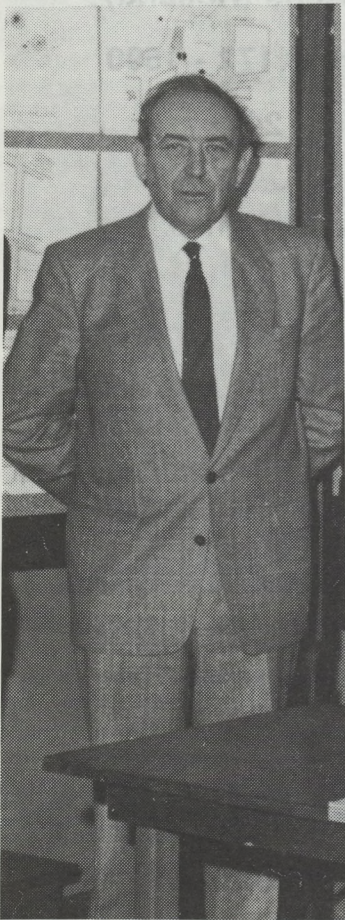
OP BEZOEK BIJ STAATSSEKRETARIS DE KEERSMAEKER

„Het Visserijblad” was onlangs nog op bezoek bij de staatssekretaris, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft. Het bezoek gaf aanleiding tot een uitgebreid interview (en nieuwjaarsgroeten), dat in het eerstvolgende nummer van het blad gepubliceerd wordt. Toch willen we hier al een voorproefje geven:

- ★ „Het creëren van een evenwicht tussen quota en vangstcapaciteit is de enige manier om te overleven in de visserij en dat veronderstelt een interventie van de overheid en dat heeft niemand graag”.
- ★ „Wij zijn over het „point of no return” heen van de vraagstelling over de leefbaarheid van de visserij. Het stadium van de twijfel is voorbij, de visserij heeft toekomst... Maar als de zee morgen leegloopt, wijs mij dan niet met de vinger hé”.
- ★ „De Nederlandse vissers krijgen bij de publieke opinie geen gelijk meer. Dat geeft hun minister de politieke steun om zijn akties streng door te voeren”.
- ★ „Degenen die het meest recht hebben om fier te zijn, zijn de vissers zelf”.
- ★ „Er is aan onze kust plaats voor drie vismijnen”.
- ★ „Wij hopen het visserijwachtschip in 1990 in de vaart te hebben”.
- ★ „1992 zal in de visserijsector waarschijnlijk niet zoveel wijzigingen met zich meebrengen”.

„Het Visserijblad” met het volledige interview zal te koop zijn vanaf de eerste vrijdag van januari.

„Ik verheug er mij in dat zovelen zich geroepen voelen om onze haven betere tijden te bezorgen”



Vermits de jaarwisseling 88-89 terzelfdertijd de start van een nieuwe bestuursperiode inluidt, zijn „beste wensen van voorspoed” hier zeker niet misplaatst.

Een oud Chinees spreekwoord zegt: „Het begin van alle orde bestaat erin de woorden hun juiste betekenis te geven”.

Dit geldt vanzelfsprekend ook voor de Oostendse-haven-problematiek, voor de beoordeling ervan en de beoordelings-terminologie.

Ik verheug er mij in dat zovelen zich geroepen voelen een inbreng te doen om onze haven „betere tijden” te bezorgen. Dat getuigt niet alleen van interesse, maar ook van toewijding. Mijn dank daarvoor.

Wij moeten er ons echter voor hoeden dat onze „inbreng” geen verwarring zaait: verwarring bij de goegemeente, maar wat erger is, bij de betrokkenen zelf.

De bevolking van 1988 is „mondig” geworden. Het is godzijdank niet meer zo, dat „het mooie weer” alleen door een happy few wordt gemaakt.

Onze democratische organen bieden de mogelijkheid om eenieder die dit wenst de kans te bieden om te participeren bij het tot stand komen van projecten die de gemeenschap interesseren en raken.

Laten wij echter voldoende realistisch zijn: als eenieder zich aan alles interesseert, hebben wij weinig kans op voldoende specialisten te kunnen rekenen op die plaatsen waar zij zonder enige twijfel zeer goed werk zouden kunnen leveren. Wij moeten dus selectief zijn, in het kiezen van onze interessepunten en onze inzet concentreren op die domeinen waar onze inzet iets positiefs kan betekenen.

Ik hoop van ganser harte dat voldoende bereidheid kan worden gevonden om met betrekking tot de problemen van de Oostendse haven in het algemeen en van de Visserijsector in het bijzonder, op regelmatige wijze zinnig overleg te plegen over „hoe het voor deze ganse gemeenschap best zou geschieden”. Bereidheid van alle bij de zeevisserij betrokken groepen om hun meest bekwaamste krachten aan te duiden en hen voldoende mandaat te geven om aan een overleg-gesprek of aan een materie-discussie te kunnen deelnemen „in naam van hun groep” en niet alleen maar om hun eigen opinie te verkondigen, laat staan alleen om „zichzelf te horen praten”.

Wij hebben mensen nodig die weliswaar in het bijzonder de noden en bekommernissen van hun eigen deelgroep kennen, verklaren en verdedigen, maar die tevens voldoende aandacht hebben voor de andere componenten van de „zeevisserijgemeenschap” en ook met deze andere groepen rekening willen en kunnen houden.

Er wordt te pas en te onpas gezwaaid met het magische jaar 92. Het Oostendse stadsbestuur heeft voor de komende begrotingsjaren voldoende bedragen gereserveerd om de Oostendse vissershaven, inclusief vismijncomplex, in die mate uit te rusten opdat Oostende reeds vóór 1992 een vissershaven zou zijn van meer dan alleen maar nationaal belang. Wij hopen dat ook de regionale, nationale en Europese besturen daartoe hun bijdrage zullen leveren.

Dit is een appel vanwege uw burgemeester aan allen die het goed menen met de toekomst van Oostende. Of als u het liever zo hoort: „het werpen van de handschoen” naar eenieder van u.

Julien GOEKINT, Burgemeester van Oostende.

FRANK VAN ACKER:

„DE RESULTATEN ZIJN GUNSTIG”



Gewoontegetrouw lever ook ik weer deze eindejaarsbijdrage voor dit speciale nummer van „Het Visserijblad”. En ik doe dit graag omdat het me de

gelegenheid biedt nog eens te vertellen wat er momenteel in Zeebrugge gebeurt.

Zoals bekend gaat de visserij daar een nieuwe toekomstgerichte weg op. De vismijn, die tot dusver onder stedelijk beheer stond, werd vorig jaar in erfpacht gegeven aan een privé-firma. Wil er voor Zeebrugge als vissershaven nog enige rol van betekenis weggelegd zijn in Europees verband, dan leek ons dit de enige zinvolle weg.

De nieuwe maatschappij, de N.V. Zeebrugse Visveiling, beschikt immers en over de financiële middelen en over het management om die opdracht waar te maken.

Het eerste jaar onder de nieuwe bestuurders is inmiddels voorbij, en de resultaten zijn gunstig. De hoeveelheid aangevoerde vis en de besommingen haalden behoorlijke cijfers, hoewel het zonder de inzinking van de tongprijzen uiteraard nog beter ware geweest. Er werden ook reeds enkele nieuwigheden ingevoerd, waaronder de rijdende en computergestuurde veilklok. En nog maar onlangs werd in de Zeebrugse achterhaven gestart met de bouw van nieuwe koellootsen. Dit gebeurt op een terrein van 21 ha. groot, dat de komende jaren de mogelijkheid zal bieden een hele nieuwe industrie i.v.m. de visserijsector gestalte te geven, met alle positieve gevolgen vanden voor de werkgelegenheid.

U merkt het, er wordt momenteel hard gewerkt in Zeebrugge, en ook de komende jaren zal dat ongetwijfeld zo zijn. In die geest van werkkraft en van optimisme, richt ik dan ook tot iedereen die daar en ook elders aan onze kust bedrijvig is in de visserijsector, mijn beste wensen voor 1989.

Frank Van Acker,
Burgemeester van Brugge
Minister van Staat

- ▶ 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.



De BBL stopt Europa in uw portefeuille.

De BBL lanceert de eerste Kasbon in ECU.

De BBL geeft u nu de kans om een totaal nieuw effect te verwerven: de Kasbon in ECU. Dat is een grote première voor al wie rekenen wil op Europa.

De ECU dat is de toekomst. De BBL-Kasbon is een volkomen nieuwe en originele waarde ten belope van 1000 ECU en met een opbrengst van 6,75% bruto.

Het is de ideale manier om een dynamische diversifiëring te brengen in uw beleggingen.

Wacht niet langer om er op in te schrijven in een BBL-Kantoor.

De wettelijke nota werd ter Griffie van de Rechtbank van Koophandel te Brussel neergelegd.

De BBL denkt aan u...

WILLY VERSLUYS:

„IN 1989 MOET ALLE AANDACHT BESTEED WORDEN AAN EEN VERSNELD MODERNISERINGSPROCES”



1988 is, niettegenstaande de ongunstige vooruitzichten, toch een goed jaar geweest voor onze visserij.

De besommingen (opbrengsten) bereikten niet het niveau van vorig jaar, maar door het feit dat onze vissersvaartuigen het ganse jaar konden doorvissen en dank zij de redelijke brandstofprijzen, konden we toch van een rendabele uitbating spreken.

1989 moet echter een jaar zijn waarin de visserij de rangen hechter sluit om, wars van individualisme, een eensgezind front te vormen naar de toekomst toe.

Kan een Europese controle de prijsvorming en de daaruitvloeiende rendabiliteit van onze vissersvloot ten goede komen, dan hebben de Vlaamse reders en vissers er toch alle belang bij het initiatief voor verdere „consolidering” in eigen handen te nemen.

Wordt de uitbreiding van onze vloot beperkt door de vangstmogelijkheden, dan zou de grootste fout erin bestaan de vloot niet vlug genoeg te moderniseren.

Daarom moet in 1989 aandacht besteed worden aan een versneld moderniseringsproces, niet alleen van de vloot maar ook van de vismijnen, die uiteindelijk de spil vormen van het visserijgebeuren aan land.

Daarom is een gunstig investeringsklimaat, voor modernisering, van uitzonderlijk belang voor de reders, voor de vissers, voor de hele visserijwereld en voor de scheepswerven in het bijzonder. Zoals dat in het verleden gebeurd is, zal „Het Visserijblad” alle initiatieven terzake de nodige ruchtbaarheid geven.

Inhoudelijk zal „Het Visserijblad” de ingeslagen weg verder bewandelen en zal het de Vlaamse visserij de steun geven, die zij zeker verdient.

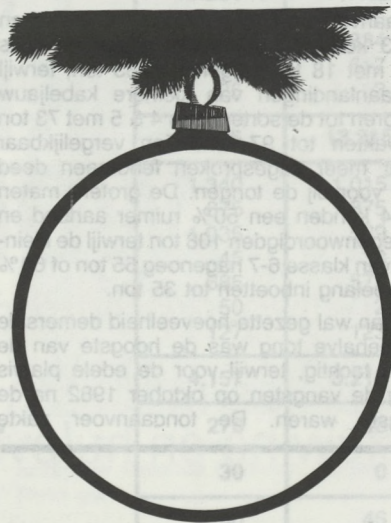
Namens de directie, de redactie en de medewerkers van het blad wens ik u een voorspoedig 1989.

Willy VERSLUYS, Directeur „Het Visserijblad”

Jaarboek havens van Zeebrugge en Oostende

Bij de uitgeverij Antwerpse Lloyd verscheen de derde uitgave van het „Jaarboek van de havens van Zeebrugge en Oostende 1988-1989”. Het naslagwerk bevat alle praktische inlichtingen over de bedrijvigheid in beide havens. Namen, adressen en telefoonnummers van 92 officiële diensten, groeperingen en instellingen en van de meer dan 300 private ondernemingen werden systematisch gerangschikt. Het boek bevat ook de lijst van meer dan duizend directie- en kaderleden die in de havens werkzaam zijn. Daarnaast zijn in het jaarboek diverse inlichtingen over havenrechten, statistieken over havenverkeer, lijndiensten, afstandstabellen en getijtafels opgenomen.

Het boek telt 362 blz. en kost 550 fr. Te bestellen bij Antwerpse Lloyd, Eiermarkt 23, 2000 Antwerpen, tel. (03) 234.05.50.



Tindemans herdoopt verlengde Z.53

Zaterdag 10 december wordt de doopplechtigheid van de Z.53 Van Eyck die in 1981 in de vaart kwam nog eens overgedaan. Het vaartuig van de rederij Depaepe uit Knokke-Heist is dan na drie maanden terug van een ingrijpende verbouwing in Stellendam. De bokkentreiler werd bij Padmos 4,5 meter uitgelengd. Van de gelegenheid werd gebruik gemaakt om ook een nieuwe hulpmotor van 305 pk te plaatsen en een reeks aanpassingswerken uit te voeren. Het schip vertrok maandag al naar de West en zal vrijdag in de thuishaven verkopen.

Zaterdag is minister voor Buitenlandse Betrekkingen Leo Tindemans als peter present, evenals meter mevrouw Verhaeghe-Drory, echtgenote van de verkoopdirecteur van de ABC-motoren, om het vaartuig om 15 uur te herdopen.

WILLY VERMOTE:

„WIJ BLIJVEN MIKKEN OP DE TITEL VAN HAVEN MET DE MEEST VERSE VIS”

In naam van het stadsbestuur van Nieuwpoort wil de ondergetekende als schepen voor haven en visserij zijn beste wensen voor 1989 aanbieden. Dat het nieuwe jaar er een moge zijn met goede vangsten en hoge opbrengsten! De vissers en hun families kunnen er alleen maar goed bij varen.

Wij als stadsbestuur staan voor een jaar waarin gepland zal moeten worden in het vooruitzicht van 1992, het jaar van de Europese eenmaking. Dit wordt geen gemakkelijke taak en zal onvermijdelijk grote investeringen vergen.

Wij als Nieuwpoortse gemeenschap willen blijven mikken op het behoud van de titel van „haven met de meest verse vis van de kust”.

Moge de vloot gespaard blijven van grote tegenslagen. Dat is onze wens!

VERMOTE Willy
Schepen voor Haven & Visserij.



Markt vraagt IJslandse vis

Er wordt vaak geklaagd over een tekort aan populaire IJslandse vissoorten op de Oost-endse veiling. Wekelijks nog slechts één vaartuig aan de afslag, min of meer in onderlinge afspraak, is onvoldoende om aan de vraag te voldoen. In de voorbije jaren werden al diverse initiatieven genomen om de vraag te beantwoorden. Lang hield de rechtstreekse aanvoer niet aan. Nochtans is men zowel van overheidswege en in handelaarsmidden overtuigd dat meer vis de handel niet zo rap zal ontwrichten.

De havendirectie, zich bewust van het chronisch gebrek aan kabeljauwsoorten, en OVA-direkteur Roger Cattoor waren telkens van dichtbij bij de zaak betrokken. Talrijke initiatieven liepen echter op de klippen op prijsvorming en kwaliteit. „Als de markt niet de prijs biedt die de bevoorraders in staat stelt een continue aanvoer te organiseren achten zij de zaak vlug bekeken. Ze trekken naar de Engelse en Duitse markt waar betere waarborgen aanwezig zijn.” Uiteenlopende belangen spelen uiteraard een rol. Voorzitter van de groothandelaars Roland De Bruycker heeft op dit vlak enige ervaring. Een vijftal jaren terug haalde hij om de twee weken een IJslandse treiler naar Oostende en liet ook verse IJslandse vis per koelschip aanvoeren in de overtuiging dat er naar rode zeebaars en koolvis altijd vraag is. De kwaliteit van de vis nam echter dermate af dat hij de aanvoer vaak zelf moest opkopen.

De initiatieven werden door de reders en vissers argwanend gevolgd. Het is begrijpelijk dat er een zekere terughoudendheid bestaat tegenover buitenlandse aanvoer. Reder August Puystjens heeft daar geen bezwaar tegen zolang er geen Nederlandse situaties ontstaan waarbij de markt overstelpt wordt tegen dumpingprijzen. „Ik ben er zelfs van overtuigd dat de markt meer IJslandse vis kan verdragen. Onze vaartuigen kunnen daar niet voor instaan. Zolang er echter geen vis van zeer goede kwaliteit kan gekocht worden die zonder vertraging op de markt komt maken dergelijke initiatieven weinig kans. Per vliegtuig kan het natuurlijk allemaal veel sneller maar voor goedkope vissoorten is luchttransport te duur”.

Anderzijds trekt een ruime handel kopers aan. De markt heeft niet zoveel tijd nodig om zich aan een nieuwe situatie aan te passen. Daarvoor moeten we niet over de grenzen kijken. Ook de Zeebrugse Visveiling

spaart geen inspanningen om nieuwe transporten aan te trekken. Zeebrugge wil zich op Europees vlak op het voorplan bewegen. Dat kan niet zonder verruiming van het aanbod. Het is dan ook beter om de markt geleidelijk uit te bouwen. Van een bloeiende handel wordt iedereen tenslotte beter. (gw)

OKTOBER

MASSALE SCHOLAAANVOER

In vergelijking met dezelfde maand verleden jaar krom het aanbod van visserijproducten in eigen havens met 373 ton of 14% tot 3.064 ton. De scholaaanvoer, die een groei van 247 ton of + 25% noteerde vertegenwoordigde daarin 1.233 ton, hetzij 40% van de globale produktie. De aanlandingen van witvis behalve tong kenden een toename van 400 ton of 19% tot 2.561 ton. Naast de stijging in de scholproduktie noteerden we ook een belangrijke meeraanvoer roggen en wijting. De aan wal gezette hoeveelheden stegen resp. met 64 ton tot 232 ton en 58 tot 163 ton. Eveneens de vangsten in IJslandse wateren van Noorse schelvis, schelvis, koolvis, leng en kabeljauw wonnen aan belang en bereikten 183 ton.

Voor de meeste bodemvissoorten viel een ruimer produktievolume te noteren, terwijl de kabeljauw een afname van 57 ton tot 330 ton (- 15%) boekte.

De aanvoer van de grote kabeljauw klassen 1-2-3 kon zich goed handhaven en zelfs nog met 18 ton stijgen tot 233 ton, terwijl de aanlandingen van kleinere kabeljauw behoren tot de sorteringen 4 & 5 met 73 ton afzakten tot 97 ton. Een vergelijkbaar maar meer uitgesproken fenomeen deed zich voor bij de tongen. De grotere maten 2-3-4 kenden een 50% ruimer aanbod en vertegenwoordigden 108 ton terwijl de kleintjes van klasse 6-7 nagenoeg 55 ton of 60% aan belang inboetten tot 35 ton.

De aan wal gezette hoeveelheid demersale vis behalve tong was de hoogste van de jaren tachtig, terwijl voor de edele platvis tong de vangsten op oktober 1982 na de laagste waren. De tongaanvoer zakte

immers met 25 ton of 11% tot 197 ton.

De vangsten aan schaaldieren, nl. garnaal en langoestientjes verflauwden ongeveer 26%. Het garnalaanbod liep dan ook met 33 ton terug tot 95 ton terwijl de aanvoer van noorse kreeftjes zich beperkte tot 33 ton.

AANVOERWAARDE

Jammer genoeg evolueerde de besomming niet recht evenredig met de produktie, maar daalde ondanks de aanvoertoeename van 14% toch nog met 11 miljoen F. of 5% tot 230 miljoen F.

Het effect van de minder aanvoer van tong (11%) werd nog versterkt door een prijsverzwakking van 11% zodat de aanvoerwaarde met niet minder dan 15,9 miljoen fr. verflauwde tot 58,8 miljoen fr. (- 21%).

Het ruimer aanbod van schol (+ 25%), woog zwaar prijsdrukkend (- 28%) zodat de schol nog voor een extra besommingsdruk van 5,9 miljoen fr. of (- 90%) zorgde. De scholomzet omvatte zo 56,5 miljoen fr. Beide platvissoorten goed voor 50% van de besomming inkasseerden tesamen een besommingsverlies van 21,7 miljoen fr.

Gelukkig kende de bruto-opbrengst van de rondvissen en van de andere platvissen een positieve beweging, zodat de besomming van de bodemvissen behalve tong toch nog met 2 miljoen fr. kon stijgen tot 147 miljoen fr.

Het schaarser aanbod van garnaal en Noorse kreeftjes (+ 1%) kon grotendeels worden geneutraliseerd door een betere prijs; de resp. besommingen stagneerden bij ongeveer 8,8 miljoen fr. en 8,1 miljoen fr. De inktvissen verwezenlijkten 3,3 miljoen fr., hetzij het drievoud, dit betekende dan ook een niet te verwaarlozen toename van 2,2 miljoen fr. -

Medegedeeld door de
Dienst voor de Zeevisserij.

IJSLANDSE VISSOORTEN

De aanvoer uit IJsland bestaat uit diverse populaire vissoorten. In het lijstje worden ook enkele soorten opgesomd die sporadisch aangevoerd worden. De opsomming betekent echter niet dat de vissen ook niet in andere gebieden aangetroffen worden.

Schelvis
Kabeljauw/gul
Steenbolk
Noorse schelvis (Rode zeebaars)
Wijting
Leng (Witte leng)
Blauwe leng
Schartong (Schotse tong)
Heilbot (Zwarte heilbot)
Hondstong (Miete)
Zeewolf
Zeeduivel (Staartvis)
Koolvis
Vleet (Schate)
Rode poon (Roobaard, knorhaan)

(Gadus aeglefinus)
(Gadus morhua)
(Gadus luscus)
(Sebastes marinus)
(Merlangius merlangus)
(Molva molva)
(Molva dypterygia)
(Lepidorhombus whiffiagonis)
(Hippoglossus hippoglossus)
(Glyptocephalus cynoglossus)
(Anarhichas lupus)
(Lophius piscatorius)
(Pollachius virens)
(Raja batis)
(Trigla lucerna)

Adverteren?



(059) 32.55.59

UIT DE MIJNEN

STAND VAN DE VANGSTEN

Visbestand		quotum '88 (1)	vangsten t.e.m. 15.11.88
kabeljauw	IIla SK	50	16
	IIa, IV	5.720	4.252
	Vb, VI, XII, XIV	60	28
	VII-VIIa, VIII, IX, X	1.060	925
	VIIa	400	211
		7.290	5.432
schelvis	IIla, b, c, d	50	3
	IIa, IV	1.260	213
	Vb, VI, XII, XIV	80	5
	VII, VIII, IX, X	70	71
		1.460	292
zwarte koolvis	IIa, IIIa, b, c, d; IV	90	65
	VII, VIII, IX, X	30	21
		120	86
witte koolvis	VII	430	188
wijting	IIa, IV	2.690	1.496
	VIIa	100	76
	VII-VIIa	255	213
		3.045	1.787
schol	IIla SK	250	225
	IIa, IV	13.251	11.462
	VIIa	260	175
	VIIId, e	1.630	834
	VIIIf, g	620	517
	VIIIf, j, k	25	3
		16.036	13.215
tong	IIa, IV	1.340	1.015
	VIIa	875	875
	VIIId	1.035	589
	VIIe	45	33
	VIIIf, g	685	575
	VIIIf, j, k	50	2
	VIII	127	123
		4.157	3.213
makreel	IIa, IIIa, b, c, d; IV	270	18
sprot	VIIId, e	30	0
heek	IIa; IV	40	46
	Vb, VI, VII, XII, XIV	310	60
	VIII behalve VIIIf	10	1
		360	107
zeeduivel	Vb, VI, XII, XIV	285	1
	VII	3.035	429
		3.320	430
schartong	VII	430	135
haring	IVc, VIIId	2.090	2

(1) uitwisselingen inbegrepen.

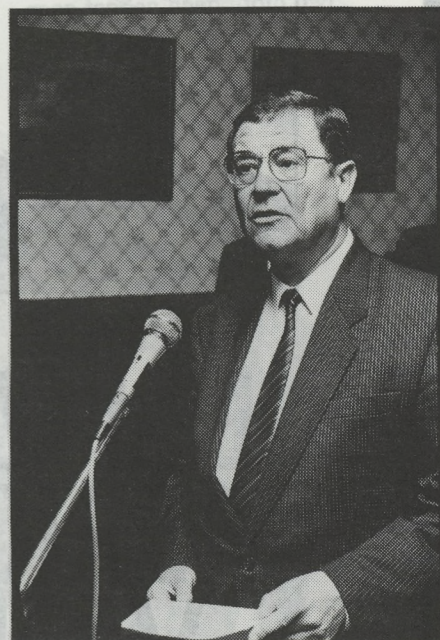
Medegedeeld door de Dienst voor de Zeevisserij

Willy Vermote schepen voor visserij in Nieuwpoort

Vanaf 1 januari zal kultuurschepen Willy Vermote ook de havenaangelegenheden en visserij onder zijn bevoegdheid krijgen.

Willy Vermote (55) zetelt al in de gemeenteraad sinds 1964 en is schepen van Nieuwpoort geworden in 1971. In het nieuwe schepenkollege verenigt de Nieuwpoortenaar de reeds genoemde bevoegdheden met onderwijs, feesten en plechtigheden en ontwikkelingssamenwerking. Beroepshalve is Vermote directeur aan het MPIS in Koksijde, een instelling voor gehandicapten.

RMD-direkteur Brabant direkteur-generaal



De heer Guy Brabant

Hoofdingenieur Guy Brabant, tevens directeur en gewesthoofd van de Radio Maritieme Diensten, werd onlangs bevorderd tot directeur-generaal op het departement datatransmissie bij de RTT in Brussel.

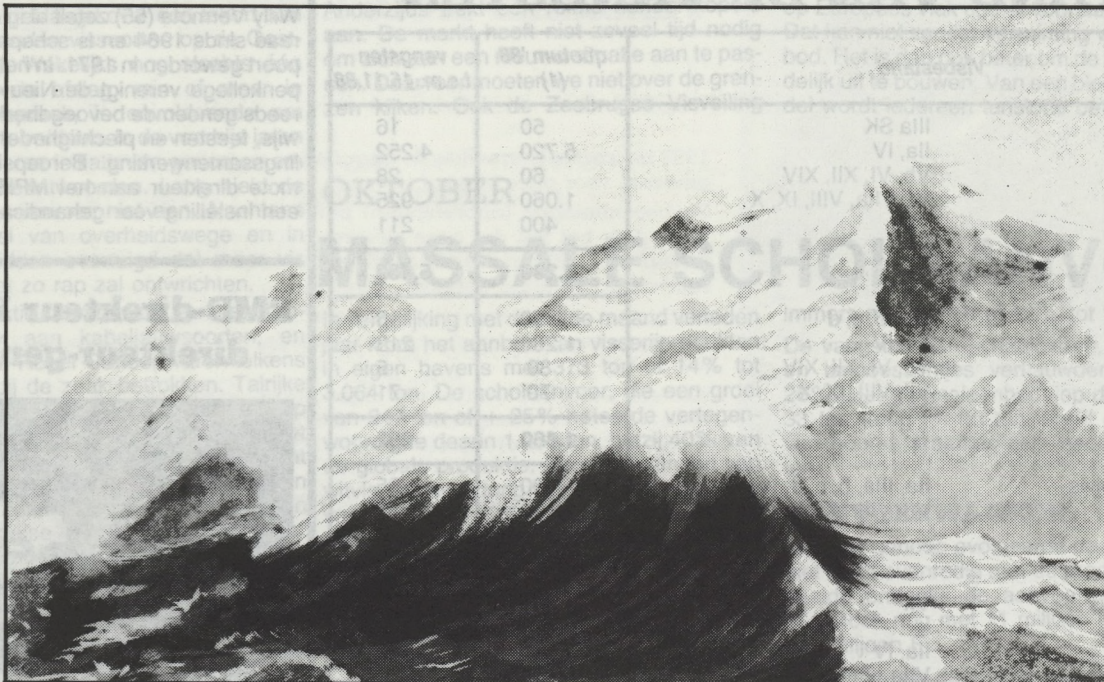
Guy Brabant was reeds bij de oprichting van het gewest in 1965 en bij de uitbouw van de nieuwe maritieme radiokommunicatie-eenheid betrokken. Hij was verantwoordelijk voor de hoge vlucht en de territoriale uitbreiding van de RMD. Onder zijn dynamisch beleid werden terreinen in Oudenburg, Middelkerke, Antwerpen-Kruisschans en Antwerpen-Linkeroever uitgebouwd. Ook Oostende bleef niet achterop terwijl het zendstation Ruiselede, waar een uitgestrekt zend- en antennepark staat, werd geïntegreerd in de RMD-strukturen.

Guy Brabant was al sinds 1955 als ingenieur werkzaam in Oostende, belast met maritieme radiokommunikatie. Gedurende zijn 33-jarige loopbaan heeft hij een modern net uitgebouwd dat wereldwijd bekendheid geniet.

Naar aanleiding van zijn bevordering tot topambtenaar heeft het RMD-personeel op 24 oktober afscheid genomen van een bezielende persoonlijkheid. In afwachting dat zijn opvolger wordt aangesteld is hoofdingenieur-direkteur André Moerman waarnemend gewesthoofd.

(gw)





BIJ ZO'N ZEEGANG MERK JE DE KRACHT VAN 'N SWDIESEL

Heavy duty; viertakt diesels.
Motoren van 200 tot 12.700 kW (300-17.300 pk)
voor voortstuwing en hulpvermogen.

SWDIESEL DE STUWENDE KRACHT

Stork Werkspoor Diesel bv
Assendorperlure 5, Zwolle
Telefoon 038-253(253)

O.35 vangt (kleine) reuzehaai



Een reuzehaai is een zeldzame vangst voor onze kust. De bemanning van de O.35 Torbay bracht onlangs zo'n exemplaar binnen. Opvallendste kenmerk: de lange kieuwspleten achter de kop. (foto gw)



Haaïen zijn doorgaans gevaarlijk, maar de reuzehaai is dat niet. Stuurman Guido Dewulf laat duidelijk zien dat het dier geen tanden heeft. (foto gw)

De Bredense reder Filip Corneille was een tevreden man toen de O.35 Torbay vorige maand in Oostende binnenliep. Sinds de terugkeer van zijn „Spaans avontuur” in april was de tegenslag niet uit de lucht geweest. Na de eerste volledige reis zonder pech werd ook een reuzehaai (*cetorhinus maximus*) aangevoerd.

Tot de grootste van alle gewervelde dieren behoort de reuzehaai. Het exemplaar dat enkele weken terug door de O.35 Torbay werd aangevoerd, ten onrechte bestempeld als een neushaai, was eerder klein van stuk. Desondanks een vangst die veel bekijks kreeg in de Oostendse vismijn.

Het dier van 280 kg. werd op 6 november, uitgerekend de verjaardag van schipper Maurice Calcoen, opgevisst in de omgeving van de Ruytingenbank. Het dier van 2,5 m. werd aangetroffen bij het binnenhalen van het net. De vangst werd op woensdag 9 november verkocht aan groothandelaar Verleye die er 18.000 frank voor neertelde.

Restauranthouder Leenaert van 't Hoveke in Lauwe heeft een gedeelte van de vis klaargemaakt terwijl de rest in het Gentse aan de man werd gebracht.

De verschijning van een reuzehaai voor onze kust is eerder zeldzaam. De O.275 „Deo Volente” bracht het vorige exemplaar gevangen nabij de Noordhinder, in november '85 binnen. In november '83 kon een pleziervaartuig op de visgrond Trapegeer ook al een reuzehaai aan de haak slaan.

Reuzehaaien die in de Noordzee worden aangetroffen zijn doorgaans niet langer dan 7 meter. In de Atlantische Oceaan kunnen ze 11 tot 15 meter worden en een gewicht van 4.000 kg. bereiken. Het is dan ook de grootste haai in Europese zeeën. Uit zijn reusachtige lever wordt levertraan gewonnen, maar als consumptievies komt hij nauwelijks op de markt voor, dit in tegenstelling tot de haringhaai of neushaai die fijn vlees oplevert.

In visserskringen worden alle haaien nogal vlug als een „apekalle” omschreven, een volksnaam die echter alleen op de IJslandse of groene haai terugslaat. Vooreerst is de reuzehaai een vreedzame planktoneter die zijn voedsel uit het instromend water zeeft. Door de grote kieuwboogaanshangsels stroomt 1.000 tot 1.500 ton water per uur. De kolos heeft echter geen tanden, is niet agressief en ongevaarlijk voor de mens. Opvallend zijn ook de zeer lange kieuwsple-

ten die bovenop de kop tot aan het midden van de borst reiken.

De reuzehaai is levendbarend (vivipaar) en brengt doorgaans één of twee jongen voor die bij de geboorte circa 150 cm. lang zijn. (gw)



Reder Filip Corneille van de O.35 met zijn bemanning: stuurman Guido Dewulf, schipper Maurice Calcoen, hulpmatroos Martin Lannoo en motorist Noël Loonens. (foto 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: Vissersstraat 44 en Werfkaai 9-11
8380 ZEEBRUGGE Haven**

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

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

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten

VISMIJN 2 – 8400 OOSTENDE – ☎ (059) 32.34.91

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

ZAAKVOERDERS:

Van Waes Willy, Vindictivelaan 20, 8400 Oostende - ☎ (059) 50 92 09

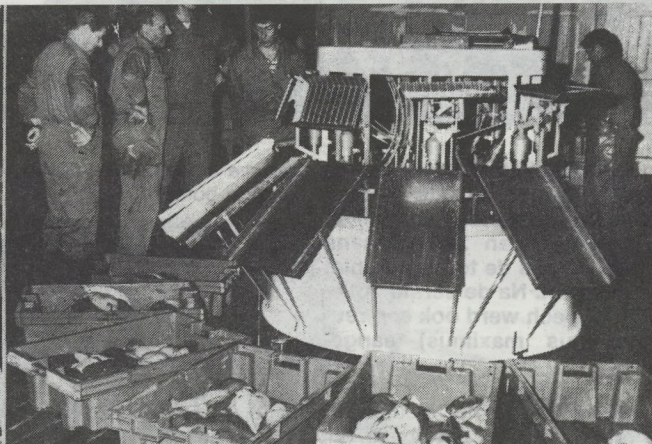
Baert André-Van Waes, Ringlaan Noord 39, 8420 De Haan - ☎ (059) 23 56 45

Ploegbazen-sorteerders:

Maes Arthur, Stuiverstraat 164, 8400 Oostende - ☎ 70 02 89

Peere Etienne, Groenendijkstr. 167, 8401 Bredene - ☎ 32 13 74

Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 15 uur daags voor de verkoop in de week en vanaf 10 uur op zon- en feestdagen, op het bord in de vismijn en telefonisch aan de sassen van de vissershaven, ☎ (059) 32 12 86



Sorteermachine voor tongen. – Het vislossersbedrijf Van Waes heeft in de stedelijke vismijn van Oostende een sorteermachine voor tongen in gebruik genomen. De machine is van Nederlandse makelij en bestaat uit een transportband en een afzonderlijk draaiend toestel met een tiental schaaltes, gekoppeld aan evenveel weegtoestelletjes.

De tongen worden door twee personeelsleden op transportband gelegd, vallen op het einde van de band op een schaalte en worden onmiddellijk gewogen. Naar gelang het gewicht vallen de tongen in onderscheiden visbennen, gewichtsklasse per gewichtsklasse. Voortaan worden de tongen tot op de gram gewogen. Dergelijke machines zijn ook reeds in Nederland in gebruik.

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



Algemeen directeur Freddy Pollet tijdens zijn openingstoespraak. (foto links)
Burgemeester Frank Van Acker (foto rechts) mocht met een druk op de knop de computergestuurde Mobil-clock officieel in gebruik nemen. (foto's gw)

Zeebrugge bouwt aan Europese toekomst

Bij het ochtendgloren op vrijdag 28 oktober was het een ongewone bedoening in de Zeebrugse vismijn. Voor de aanvang van de veiling was reeds opvallend veel „deftig” volk opgedaagd in de verkoophal. Zelfs lieflijke hostesjes ontbraken niet. Het vertoon had dan ook alles te maken met de uitstraling die de Zeebrugse Visveiling beoogde bij de officiële ingebruikneming van de Moby-clock. En dat op het ogenblik dat ons vorige nummer juist op weg was naar de abonnees en de kiosken. Het ligt dus allemaal al enkele weken achter de rug. Toch werden er enkele belangrijke zaken op een rijtje gezet die we onze lezers niet willen onthouden.

Burgemeester Frank Van Acker mocht meteen de computergestuurde veilklok inhuldigen met de verkoop van enkele bennen langoestientjes. Vervolgens maakte het honderdkoppige gezelschap de verplaatsing naar de Texaco-terreinen in de achter-



Burgemeester Frank Van Acker plaatst de eerste spade in de grond op de Texaco-terreinen. Met dit symbolisch gebaar werd het startsein gegeven voor de bouw van een diepvriesloods in de achterhaven. (foto gw)



Zicht op het gewezen Texaco-terrein waarvoor de ZV ambitieuze plannen koestert. Op de 21 hektaren industriegrond moeten visgebonden bedrijven komen in de nabijheid van een nieuwe vismijn aan het Boudewijnkanaal.

haven waar de Brugse burgemeester de eerste spade in de grond heide. Tenslotte reed de sliet genodigden naar het Gemeenschapshuis waar hun ochtendlijke moed en ontbering werd vergoed met een stevig ontbijt en een poester.

Europese primeur

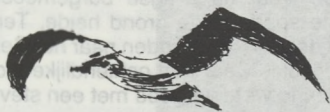
Die bewuste vrijdagmorgen, in het holst van de nacht voor de genodigden maar laat voor de handelaars, mocht burgemeester Van Acker met een druk op de knop de eerste symbolische koop inzetten. Dat betekende meteen het einde van de traditionele verkoop met „roepers” en „tegenschrijvers”. Zoals bekend is de Moby-clock het resultaat van de samenwerking tussen de ZV en de gespecialiseerde firma in veilsystemen

Schelfhout. De ontwikkeling en de uitvoering er van moet zowat 6,5 miljoen gekost hebben maar wordt dan ook als een Europese primeur aangezien. Het dagelijkse gebruik zal de bedrijfszekerheid van het systeem moeten bewijzen. Vast staat ondertussen dat ondanks de scepsis waarmee elke innovatie onthaald wordt het systeem bijdraagt tot een sneller en efficiënter verloop van de veiling.

Schitterend resultaat

Tijdens zijn openingswoord pakte algemeen directeur Freddy Pollet onmiddellijk uit met cijfers. Een aanvoer van 13 miljoen kilogram vis in de eerste negen maanden betekent een aanzienlijke stijging ten opzichte van vorig jaar (+ 16%). De opbrengst, 1,4 miljard, vertoont echter een daling (— 2,5%) die volgens de vismijndirecteur veroorzaakt wordt door de prijsdaling van enkele belangrijke vissoorten. Vooral de inzinking van de tongprijs met meer dan honderd frank het kilogram heeft een nefaste invloed op de omzet van de Brugse vismijn. Deze prijsdaling is opmerkelijk gezien de gehalveerde tongaanvoer. Volgens de wetten van vraag en aanbod moet dit in normale marktomstandigheden tot een prijsstijging leiden. Dat is directeur Pollet evenmin ontgaan. In zijn betoog hield hij dan ook geen blad voor de mond: „Er kan zonder meer gesteld worden dat deze uiterst lage prijs het gevolg is van het omzeilen van de kwotaregeling in Nederland. Er worden massale hoeveelheden vis rechtstreeks aan de groothandel verkocht tegen dumpingsprijzen. Dit fenomeen is ons reeds maanden bekend en werd onweerlegbaar bewezen bij de aanlandingen vorige week van vijf Zeeuwse kotters. Hierbij werden kwota-ontduikingen vastgesteld van gemiddeld vijftig procent maar die voor tong opliepen tot vierhonderd procent. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de totale besomming van de drie Belgische vismijnen met vijftien procent achteruit gaat. In die omstandigheden is de lichte achteruitgang van Zeebrugge een schitterend resultaat. Wij zijn dan ook vastbesloten om de ingeslagen weg te blijven volgen” betoogde de Brugse directeur.

Nadat mevrouw Becaus haar toespraak had gehouden (zie kaderstuk hiernaast) begaf het gezelschap zich in de ochtendmist naar het gewezen Texaco-terrein dat de ZV met het oog op de Europese toekomst aankocht. De Brugse burgemeester gaf er de eerste spadesteek in het vooruitzicht van de toekomstige bouwwerken. Ondertussen hadden de aanwezigen het al zo koud gekregen dat ze niet meer moesten aangepord worden voor het hartverwarmertje dat hen in het Gemeenschapshuis wachtte. (gw)



Z.46 vangt haringhaai

Nu heeft ook de Z.46 Neptunus een haai(tje) aangevoerd. De bokkentreiler van Leopold Neyts voerde vorige week een haringhaai of neushaai van 2,10 m. aan. Haringhaaien (latour in de volksmond) zijn zeldzaam voor onze kust. Als konsumptievis is hij wel gegeerd vanwege het fijne vlees dat dezelfde kleur en structuur van tonijn heeft en soms ten onrechte als dusdanig verkocht. Het dier woog 84 kg. en werd aangekocht door de Brugse vishandel Vandecapelle.



Afgevaardigde-beheerder mevrouw M.J. Becaus tijdens haar toespraak. (foto gw)

Zeebrugse vismijn naar de achterhaven

Het grote nieuws dat tijdens de plechtigheid vrijgegeven werd had betrekking op de mogelijke verhuus van de vismijn naar de achterhaven. Mevrouw M.J. Becaus, gedelegeerd bestuurder van de NV Zeebrugse Visveiling, onthulde dat het de bedoeling is om de geplande investeringen volledig achter de kleine sluis te realiseren. Overleg in dit verband werd gepleegd met de reders, het Brugse stadsbestuur, de MBZ en het Ministerie van Openbare Werken. De ZV wacht alleen nog op de definitieve toezegging van de bouw van een nieuwe 300 m lange kade aan het Boudewijnkanaal.

„Op basis van onze praktijkervaring is het mogelijk geweest een langetermijnstrategie vast te leggen, gesteund op fundamentele bekommernissen en doelstellingen”. Met deze woorden opende mevrouw Becaus haar toespraak, waarbij ze nogmaals benadrukte dat de ZV in het Europa van 1992 een plaats als volwaardig viscentrum wil innemen.

„Wij wensen mee te werken om de Belgische impact om de Europese onderhandelingen te maximaliseren. De interpretatie en toepassing van de Europese kwotaregeling door sommige buurlanden houdt op termijn een bedreiging in voor onze visserijbelangen. De visveilingen, reders en kopers moeten samen met de overheid een politiek uitstippelen opdat we niet het slachtoffer worden van buitenlandse strategieën en in een soort economisch kolonialisme terechtkomen” zei mevrouw Becaus, zich bewust van het feit dat de kleine Belgische visserijvloot zich niet mag laten verdringen door visserijgrootmachten.

Mevrouw Becaus herinnerde aan de ZV-beloofte bij de privatisering van de vismijn begin dit jaar. Toen werd beloofd 350 miljoen te investeren en vooral een professioneel management te installeren. „We zijn ervan overtuigd dat ons directieteam in de voorbije maanden blijk heeft gegeven van een professionele aanpak. We staan echter pas aan het begin van een lange weg van heroriëntering, herstructurering en zware investeringen. Deze moeilijke weg wensen wij niet blindelings af te leggen. Gezond en redelijk overleg met personeel, reders, kopers en andere belanghebbende partijen is een van de pijlers van ons beleid” lichtte spreekster de ZV-visie toe.

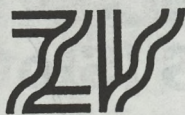
De keuze van de terreinen werd gemaakt op basis van weloverwogen interne en externe criteria. Mevrouw Becaus schikte de elementen als volgt:

- de beschikking over ruime terreinen

laat een volledige integratie en concentratie toe van de visveiling en alle toeleverings- en visverwerkende bedrijven op een visserijgebonden industriezone.

- het hefboomeffect van de openbare investering in een kade van 200 miljoen zal een onmiddellijk investeringseffect uitlokken van 1 miljard door de privésector. De ZV heeft al 350 miljoen veil voor een nieuw vismijncomplex. In de bouw van koelloodsden wordt 150 miljoen geïnvesteerd.
- de tendens om vissersschepen te bouwen met grotere diepgang maakt nieuwe aanlegplaatsen noodzakelijk. In het Boudewijnkanaal waar de diepgang 7,6 m bedraagt kunnen grotere binnen- en buitenlandse vissersvaartuigen aan de niet-tijgebonden steigers aanmeren en door gebruik van geautomatiseerde lossystemen van een snelle behandeling genieten.
- de investeringen kunnen aanleiding geven tot de creatie van een niet onbelangrijk aantal nieuwe werkplaatsen.
- koel- en diepvriesloodsden bieden opslagmogelijkheden om visserijproducten die niet onmiddellijk op transport gaan zonder kwaliteitsverlies te stockeren.
- een optimale inplanting van een nieuw vismijncomplex laat een goed georganiseerde distributie van de koelwagens toe.

„De verplaatsing van de vismijn naar de achterhaven is van wezelijk belang voor de toekomst van de Zeebrugse visserijsector. Hierdoor kan Zeebrugge uitgroeien tot een Europese vissershaven, zoniet is zij gedoemd om tot een lokale vissershaven herleid te worden. Wij weten ons gesteund door visserijmiddelen en beleidsverantwoordelijken en zullen dan ook samen met de ganse ploeg alle zeilen bijzetten om het vooropgestelde doel te bereiken” luidden de slotwoorden van de vrouwelijke bestuurder die nog weinig commentaar vragen. (gw)



ZEEBRUGSE VISVEILING NV

VISMIJNSTRAAT 12 - Pb 23
B-8380 ZEEBRUGGE - BELGIUM
TELEFOON: (050) 54 41 20
TELEFAX: (050) 54 50 18
TELEX: 82120 AFSLAG B

**Wij bieden U allen onze beste wensen aan
voor een gezond en succesvol nieuwjaar.**

**De ZV, in '89... ook uw
visveiling.**

ZV naar Canada en VS

De ZV-direktie heeft een prospectie reis naar Canada en de Verenigde Staten achter de rug. In Canada werd uitgekeken naar een sorteermachine die alle vissoorten uit elkaar kan halen.

Direkteur Freddy Pollet, die vergezeld was van technisch directeur Van der Steene, heeft wel dergelijke verwerkingsmachines aan het werk gezien maar is onvoldaan teruggekeerd omdat de toestellen nog te veel gebreken vertonen. In samenwerking met een gespecialiseerd bedrijf wil de ZV nu zelf een toestel ontwikkelen.

De Zeebrugse delegatie ging ook een kijkje nemen in de vismijnen van San Francisco en Monterey. Daar werden ideeën opgestoken over nieuwe bestemmingen van oude vismijngebouwen. Zoals elders te lezen wil de ZV ook in Zeebrugge de oude vismijn verlaten. De leegstaande ruimte zou dan een nieuwe rekreatieve-educatieve bestemming krijgen.

Adverteren?

(059) 32.55.59

Nieuwe vismijn in '90

Als alles naar wens verloopt zal de nieuwe visveiling in de Zeebrugse achterhaven er halfweg 1990 staan. Directeur Pollet bevestigde dat de werken volgend jaar van start gaan. In het beste geval starten de werkzaamheden in en wanneer die datum niet haalbaar is in elk geval onmiddellijk na het bouwverlof.



Zee eiste vorig jaar veel mensenlevens

Sinds Lloyd's Register of Shipping het aantal slachtoffers bij scheepsrampen bijhoudt heeft de zee nooit zoveel mensenlevens geëist als vorig jaar. Enkele grote scheepsrampen, waaronder „The Herald of Free Enterprise” waren hiervoor verantwoordelijk.

De grootste scheepsramp gebeurde met de „Dona Paz”, een ferry die de verbinding verzekerde tussen twee Filipijnse eilanden. Bij een aanvaring vatte het schip vuur en zonk waarbij 3.132 opvarenden de dood vonden. De scheepsramp maakte dubbel zoveel slachtoffers als de schipbreuk van de „Titanic” in 1912 toen 1.503 passagiers en bemanningsleden omkwamen. Op de tweede plaats staat het ongeval met de „Herald” die voor Zeebrugge kapseerde en 153 slachtoffers eiste.

Daarentegen is het aantal zeeschepen dat in 1987 verloren ging het laagste sinds 1961. In totaal werden 219 schepen verloren, waarvan acht in de Golfoorlog. Van het totale verlies in tonnage (1,3 miljoen brt) was de Golfoorlog voor een vierde verantwoordelijk. De tanker „Lady A” van 114.000 brt en een laadvermogen van 233.000 dwt was het grootste schip dat verloren ging. Dat gebeurde in de Golf waar ook het tweede grootste schip in brutoregister ton en met 237.000 dwt het grootste in laadvermogen, de „Tactic”, naar de haaien werd geschoten.

E.H.B.O. voor zeevarenden

Dat brandwonden enorm pijn kunnen doen en lelijke letsels kunnen nalaten weet iedereen. Waar niemand aan denkt is het feit dat dergelijke huidbeschadiging gevaarlijke tot zelfs dodelijke verwikkelingen kan teweegbrengen. Op zee kan in de keuken gemakkelijk zo'n wonde opgelopen worden bij eerder zwaar weer!

Steeds houden we verbrande delen onder KOUD STROMEND water gedurende vijftien à twintig minuten. Blaren worden niet doorgestoken tenzij het werkelijk moet en dan ook op een steriele wijze!

Bij grote brandwonden is er steeds tamelijk veel vochtverlies mogelijk zodat het SHOCKverschijnsel hier kan optreden, waarbij onmiddellijk de radio-geneeskundige dienst opgeroepen wordt!

Een niet-intakte huid kan gemakkelijk het binnendringen van allerlei bacteriën toelaten zodat een brandwonde kan gevolgd worden door een infectie met grote omvang! Hetgene we hier moeten doen is zo steriel mogelijk (dit is kiemvrij) verzorgen (koud stromend water, vetgaas) en de wonde afdekken met een propere doek of verband.

Als tip kan bij elke ernstige brandwonde gemeld worden dat het veilig is een dokter te raadplegen teneinde geen infectie achteraf op te lopen of lelijke brandletsels (lidtekens) te verkrijgen na genezing.

Edward BROUCKXON
Ondervoorzitter Rode Kruis
Oostende.

Beter bij
de bank van hier



DE VLAAMSE IJSLANDVAARDERS (Slot)

„Schepen van hout en mannen van IJzer” zijn verdwenen

EXIT IJSLANDVISSERIJ

De laatste IJslandvaarders vertrokken omstreeks 1930 uit Duinkerke en in Grevelingen (Gravelines) kwam in 1937 een einde aan de noordvisserij op haring en kabeljauw. Het beeld van galetten (1) of topgaffelschoeners die maanden onderweg waren is enkel nog terug te vinden in historisch getinte boeken. Nieuwpoortenaar Juul Filliaert liet met „De laatste Vlaamse IJslandvaarders” (2) een verdienstelijk geschrift na over de omstandigheden waarin de verre visserij „te versche en te zoute” om een „bete broods” werd bedreven. Andere auteurs zoals Fred Germonprez vonden in de materie inspiratie voor een suksesroman (3). Recenter werd de sociale ellende van de IJslandvaarders tot een „suite” bewerkt (4), terwijl jeugdschrijver Johan Ballegeer „Geen meiden aan boord” (van een galette) (5) op de boekenmarkt gooide. Zelfs „Suske en Wiske” beleefden al een gestript IJslandavontuur (6).

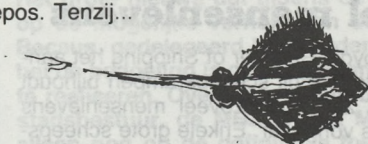
De opgesomde werken stoelen op de „romantische” periode van de IJslandvaart. In het laatste kwart van de 19de eeuw zorgde de snelle technische evolutie voor een verschuiving van de IJslanders naar Oostende waar de laatste episode van een brok kustgeschiedenis – met zweet, bloed en tranen geschreven – op haar laatste benen loopt. Het einde kan niet meer veraf liggen. Herinneringen en een reeks al dan niet geromanceerde boeken zullen de overblijfselen zijn van een groots epos. Tenzij...

Tenzij...

De drie resterende IJslanders zullen niet eeuwig meegaan. De dag dat de diepzeetreilers vrijwillig of door omstandigheden gedwongen uit de vaart genomen worden beschikken de rederijen over de mogelijkheid om een ander vaartuig in bedrijf te nemen. Ook vervangingsnieuwbouw, zelfs door een bokkentreiler, is mogelijk mits rekening wordt gehouden met de opgelegde beperking van het motorvermogen. Zij moeten dit wel doen met eigen middelen omdat de EG geen rente- en andere subsidies toelaat zolang het totale vermogen van de vloot niet afgebouwd is tot 93.160 zoals in het oriëntatieprogramma werd vastgelegd. Zowel de bestaande als nieuwe vaartuigen kunnen in de EG-wateren aan de kost komen.

De mogelijkheid is echter niet uitgesloten dat IJsland in het raam van EG-onderhandelingen enige soepelheid aan de dag legt. Konkrete gesprekken liggen nog niet in het verschiet, maar met die mogelijkheid wordt terdege rekening gehouden. IJsland zou in ruil voor bepaalde EG-gunsten zijn wateren toegankelijk kunnen maken voor een bepaald aantal vissersvaartuigen van EG-lidstaten luidt de redenering. De mogelijkheid dat ons land nog langer een uitzonderingspositie zou innemen wordt hierbij uitgesloten. Ondertussen wordt met belangstelling gewacht op het op gang komen van de eerste oriënterende gesprekken.

„De visscherij te zoute” (7) werd in de 17de en 18de eeuw bedreven door Hollandse galjotten en fluiten (8), buizeschepen (9), doggers (10) en schoeners (11). Pas in 1884 verscheen de eerste houten stoomtreiler in Oostende (12), later gevolgd door kleine en vooral grote motortreilers die een ommekeer in de visserij veroorzaakten. Het van oudsher artisanale visserijbedrijf kwam vanaf 1875 in een stroomversnelling terecht. In enkele tientallen jaren werd meer



technische vooruitgang geboekt dan in de honderden voorafgaande jaren. De introductie van nieuwe en voor die tijd revolutionaire technieken vond bijna uitsluitend plaats in Oostende, op dat ogenblik de belangrijkste vissershaven van het land. Oostende beschikte over haveninstallaties uit de Oostenrijkse periode (13), terwijl Nieuwpoort in verval geraakt was. Krachtige eenheden voor de IJslandvisserij liepen bijna ononderbroken van stapel. Een ware wedloop tussen de grote rederijen van die tijd die niet alleen de IJslandse wateren maar ook de ijselijke Witte Zee en de zonnige kusten van Spanje en Portugal doorkliefden. Door de invoering van natuurijs (14) en later kunstijs, het gebruik van grote en mechanisch ingehaalde ottertrawl (15) veranderde de visserij van aanschijn.



De „Pannenaars”

Tussen beide wereldoorlogen stonden vooral de stoomtreilers – de zogenaamde visbakken – voor de aanvoer van IJslandse vis in. Pas in 1929 bracht de Pêcheries à Vapeur de eerste diepzeetreiler met een dieselmotor van 550 pk in de vaart. De O.89 Freddy (16) bleef tot in 1937 de grootste motortreiler van de Belgische vloot.

Op het einde van de jaren dertig kochten de Oostendse stoomrederijen nog oude Engelse stoomtreilers van het Mersey-type op tegen spotprijzen ter vervanging van kleinere eenheden. De investering in grotere vaartuigen was mogelijk dank zij de opbrengst van de gunstige jaren voor de crisis van de jaren dertig. Hierdoor was de visserij minder afhankelijk van het al dan niet welslagen van de haringcampagnes.

Het gebruik van grotere schepen in de IJslandvaart werkte de toename van de IJslandse vangsten in de hand. De ongeremde vlootuitbreiding bleef echter niet zonder gevolgen. Op de 250 motortreilers die omstreeks 1935 in de vaart waren beschikten meer dan 200 vaartuigen over een motorvermogen van 150 of meer pk's. Vooral de „Pannenaars”, bekend als onverschrokken zeevaarders, die massaal naar Oostende afzakten hadden een dikke vinger in de pap. Na de tweede wereldoorlog waren zij de eersten om hun vaartuigen te verlengen met het oog op een grotere capaciteit. In de jaren vijftig was het dan



De O.129 Amandine wordt uitgewuifd. De IJslander vertrekt voor de zoveelste keer naar de noordelijke visgronden.

(gw)

4.400 ton IJslandse vis ruim voldoende

De drie overgebleven Belgische IJslanders mogen jaarlijks 4.400 ton, waarvan maximaal 1.100 ton kabeljauw, opvissen binnen de IJslandse 200 mijlzone. Deze hoeveelheid werd vastgelegd in '82 toen nog zes IJslanders actief waren. Nu dit aantal tot de helft is geslonken is deze hoeveelheid meer dan voldoende.

4.400 ton betekent 88.000 van onze bennen (50 kg.). In aanmerking genomen dat elk vaartuig dertien reizen per jaar maakt laat deze hoeveelheid een gemiddelde aanvoer van 2.250 kisten toe per 18-daagse reis. Dat is meer dan de betrokken vaartuigen aankunnen. Dit jaar bedraagt de gemiddelde aanvoer van de IJslanders 650 bennen per reis. Als uitschieters waren er slechts een paar reizen die 1.100 kisten opleverden. De aanvoer houdt gelijke tred met de voorbije jaren. Ook de opbrengst vertoont weinig afwijkingen. De gemiddelde brutobesomming ligt iets boven de twee miljoen frank per reis. Het rendement zal dit jaar wel iets hoger liggen door de gedaalde brandstofprijs die voor de verre visserij een belangrijke kostenfactor is. De gasoliprijs zit op het laagste punt sinds jaren en dat scheelt meer dan een slok op een borrel voor vaartuigen die grote hoeveelheden verslinden. (gw)

ook de normaalste zaak dat er wekelijks een dozijn IJslanders in de vernieuwde vismijn verschenen (17). De IJslandse wateren waren toen veruit de belangrijkste visgrond voor onze vloot. De aanvoer was tot in 1960 goed voor meer dan een derde van de totale visaanvoer. In 1982 was dat nog amper drie procent.

De nieuwe generatie

Steeds meer motorschepen, waarbij 400 pkers geen uitzondering maakten, zochten een broodwinning op de Noordzee. De eerste symptomen van overbevissingen staken de kop op. De technische verbeteringen leidden immers tot een intensieve visserij. Voor het eerst werd een vermindering van de gemiddelde vislengte vastgesteld. Beschermende maatregelen voor jonge vis als invoering van een minimummaaswijdte bleven niet uit. Dat drukte op het rendement en de vissers speurden naar nieuwe visgronden. Vaak werd de steven naar de visrijke IJslandse wateren gekeerd. Aanvankelijk alleen in de lente en de zomer maar mettertijd werd bijna het hele jaar door roekeloos op IJsland gevaren. Kleinere vaartuigen, houten middenslagtreilers van 240 pk, waagden zich tussen de klippen. Katastrofale gevolgen bleven niet uit. IJsland voerde toen reeds beperkende maatregelen in waardoor de betrekkelijk kleine pannetrelers uit de beschutte kustzones werden verdreven. Maar de uitgestrekte visgronden leverden een rijke oogst op. De vissers waren er niet weg te houden en vormden een geduchte concurrentie voor de stoomtreilers.

Die concurrentie zou nog toenemen door de bouw van een nieuwe generatie krachtige motorschepen (18) voor de IJslandvisserij. Poolinaen in die zin werden al voor

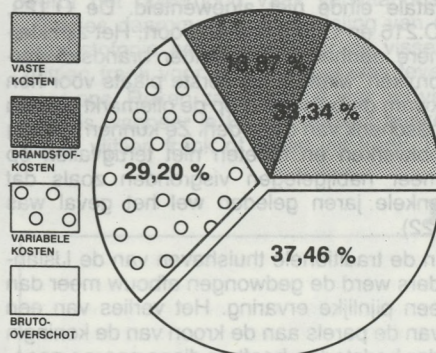
1940 ondernomen maar de vaartuigen waren door uiteenlopende omstandigheden uit de vloot verdwenen.

De echte doorbraak kwam er pas in 1953 toen Béliard-Crighton IJslanders van meer dan 1.000 pk afleverde (O.316 Belgian Skipper, O.81 John O.80 Duchesse de Brabant). Begin de jaren zestig kwamen nog grotere klassieke zijtrawlers als de O.85 Princesse Marie-Christine, O.90 Prinses Paola en O.317 Belgian Lady in de vaart. De IJslandvloot kreeg er in dezelfde periode nog een reeks kleinere treilers bij als de O.129 Amandine, O.216 Henri-Jeanine en de O.202 Pelagus. Deze laatste was door de rederij Boels bestemd voor de pelagische haringvisserij maar werd na een reeks mislukkingen eveneens op IJsland ingezet. Het vaartuig liep in januari '82 op de klippen waarbij vier bemanningsleden om het leven kwamen. Ook de prachtige hekreiler O.288 Lans, in 1967 in de vaart en jarenlang het rekordvaartuig, leed schipbreuk op de Schotse Orkaden eind '74. De negen bemanningsleden brachten het er wel levend vanaf.

Minder bekend is dat zelfs Zeebrugge met de Z.418 Atlas en de Z.571 Zephyr over IJslanders beschikte. Om de Z.565 Narwal, het eerste en enige Belgische fabriekschip, niet te vergeten (19), een project dat overigens op een mislukking uitliep.



De kostenstructuur van de Belgische vissersvaartuigen van 180 tot 400 brutoton ten opzichte van de brutobesomming grafisch voorgesteld. De grafiek, gebaseerd op cijfermateriaal van 1986, geeft het gemiddelde voor dit gedeelte van de vloot weer. Voor de IJslandse vaartuigen die alle drie in deze categorie zitten is het aandeel van de brandstofkosten binnen de vaste kosten hoger ingeschat.



Kabeljauwoorlogen

Naarmate de jaren zestig voorbij schoven ging het de IJslandse visserij minder voor de wind. Verschillende schepen werden uitgevlagd (20) of gingen in andere handen over. De IJslandvloot verschrompelde tot twaalf eenheden in 1974. De vaartuigen bleven rendabel omdat prijsstijgingen de felle daling van de aanvoer ruimschoots compenseerde. Maar dat was niet de enige reden. De IJslandse autoriteiten zagen de buitenlanders steeds minder graag komen. Vooral de Britten moesten het in de aanslepende „kabeljauwoorlogen” ontgelden (21). Reykjavik nam harde maatregelen (zie kaderstukje „IJsland neemt maatregelen”) waardoor de voorbehouden visserijzone van 50 mijl (1972) tot 200 mijl werd uitgebreid (1975). België kon als enig Europees land zijn IJslandvloot gedeeltelijk in stand houden. Toen het bilateraal akkoord in '82 hernieuwd werd konden nog slechts zes vaartuigen van het voorrecht genieten. In werkelijkheid was nog slechts de helft van dit aantal actief. De O.334 De Haai lag reeds ettelijke maanden met zware motorschade aan de kaai. De O.81, met zijn 56,50 m en 1.350 pk eens de trots van de vloot, werd afgeschreven. Ook voor de O.317 Belgian Lady van Raymond Claeys was na de aanvraag van een beëindigingspremie heen toekomst meer weggelegd.

Voor reder Pintelon, eigenaar van de O.81, was het een pijnlijke beslissing. „Het is onbetaalbaar geworden” liet hij zich na tal

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

van tegenslagen ontvallen. We mogen immers niet vergeten dat ook de wereldwijde oliecrisis hard toegeslagen had. Voor de brandstofverslindende IJslanders is tweederden van de reis onproduktief. In die omstandigheden moet de vangst bijzonder groot zijn om winst over te houden. Het definitieve einde van de IJslandvaart werd toen door velen afgekondigd. De doodstrijd waarin de verre visserij enkele jaren geleden verkeerde is enigszins geluwd maar het fatale einde niet afgewenteld. De O.129, O.216 en O.318 boeren voort. Het zijn kleinere eenheden die minder brandstof verbruiken. Maar in de eerste plaats voor hen kwam de prijsdaling op de oliemarkt als een geschenk van de goden. Ze kunnen het nog bolwerken en moeten niet terugvallen op meer nabijgelegen visgronden zoals dat enkele jaren geleden wel het geval was (22).

In de traditionele thuishaven van de IJslanders werd de gedwongen afbouw meer dan een pijnlijke ervaring. Het verlies van een van de parels aan de kroon van de koningin der badsteden heeft er diepe sporen nage-
(gw)



Op 16 september '82 liet directeur Roland De Bruycker van Morubel IJslandse vis per cargo aanvoeren. De coaster Elza F van de Fär Öer-eilanden bracht 105 ton vis in containers, overgenomen van IJslandse vissers, naar Oostende. De vis was slechts vier dagen onderweg. Twee weken later werd het transport herhaald. De vis was van goede kwaliteit en haalde een redelijke prijs. Bij gebrek aan retourvracht werd het initiatief stopgezet. (gw)

- (1) Galette: verbastering van het Franse goëlette of schoener.
- (2) „De Laatste Vlaamsche IJslandvaarders” door Juul Filliaert, uitgegeven in 1936. In 1944 verscheen een bijgewerkte herdruk (Lannoo, Tielt).
- (3) Iseland-Ideland door Fred Germonprez.
- (4) De Islandsuite, een Vlaamse muziektheaterproductie uit 1985 geschreven door o.a. Wannes Van de Velde. Wereld op talrijke plaatsen opgevoerd en ook door radio en televisie uitgezonden.
- (5) „Geen meiden aan boord” door Johan Ballegeer (1986), uitg. Altiora, Averbode.
- (6) „De Bonkige Baarden” door Willy Vandersteen, (nr 206), Standaarduitgeverij.
- (7) „Ten zoute”: visserij waarbij de vis aan boord werd bewerkt, gezouten en in tonnen aangevoerd (gepekeld). Alleen geschikt voor haring en kabeljauw. Verdween door gebruik van ijs.
- (8) Galjotten en fluiten: zeilschepen van de koopvaardij met grote voormast en kleine bezaanmast die ook de visserij beoefenden. Naar de vismethode ook „hoekers” genoemd.
- (9) Buizeschepen: zeilschepen, groter dan hoekers, vooral in Nieuwpoort gebruikt.
- (10) Doggers: zeilschepen actief voor kabeljauwvisserij op de Doggersbank. Grote doggers gingen ook naar IJslandse wateren.
- (11) Schoener: meestal tweemaster uit Duinkerke.
- (12) O.71 Prima, gebouwd bij Allan & Co te Granton (Schotland) met stoommachine die 40 pk leverde. Vaartuig ban Jean en Louis Dossaer dat met Mon Zonnekeyn op 2 april 1884 in Oostende binnenliep.
- (13) De haven van 1446 werd tijdens het „Beleg van Oostende” (1601-1604) volledig vernield. Tijdens het Oostenrijkse bewind (1713-1792) werd een nieuwe haven aangelegd waar een drukke bedrijvigheid heerste.
- (14) In Oostende werd vanaf 1874 met ijs gewerkt. Aanvankelijk natuurijis ingevoerd uit Noorwegen, later ijs aangemaakt door plaatselijke ijsfabrieken.
- (15) De kleine boomtreil werd vervangen door de ottertrawl, het hedendaagse bordennet maar kleiner van afmetingen. De netten werden ingehaald met behulp van de „donkey”, een stoommachine die de kaap-

- stander op zeilschepen in beweging bracht. Meteen de eerste mechanische toepassing aan boord die handenarbeid verving.
- (16) De O.89 Freddy was een omgebouwde stoomtreiler, voorheen de O.207 Windroos.
- (17) Na de oorlog werd de Oostendse vismijn herbouwd (1947-1951).
- (18) De eerste motorsloepen waren al enige tijd in gebruik met de O.200 Pionnier van John Bauwens en August Vande Walle als eerste, een vaartuig gebouwd op de werf Cattoor in Oostende en voorzien van een Deense motor van 28 pk.
- (19) Narwal, gebouwd bij Béliard-Crighton, 64 m lang en 1.398 bt. Kwam in Zuid-Amerika terecht en zonk tijdens de troebelen rond de Falklands in '82.
- (20) De O.80, O.85, O.86, O.88, O.89 en O.90 vertrokken naar Zaïre, de O.83 leed schipbreuk en het zusterschip O.92 werd afgebroken.

- (21) De Engelsen namen het niet dat zij uit hun traditionele visgronden werden verdreven. Dit gaf aanleiding tot talrijke schermutelingen, tot de Britten in 1973 definitief de aftocht moesten blazen.
- (22) De IJslanders visten regelmatig in de Noordzee tot boven het Schotse Noup Head.



IJsland neemt maatregelen

Rond de jaren vijftig maakte de visserijsector een nieuwe crisisperiode door. De visprijzen waren laag en de besomming klein. Een gevolg van overbevissing. Technische verbeteringen lagen aan de basis van intensieve visserij. Toen de marinebiologen een vermindering van de gemiddelde vislengte vaststelden volgden de alarmerende berichten die op hun beurt beschermende maatregelen uitlokten. Het rendement van de vaartuigen had daar flink onder te lijden. Ondernemende reders en schippers waagden zich op nieuwe visgronden waardoor het probleem van de territoriale wateren de kop opstak.

Op 15 mei 1952 schermde IJsland zijn visrijkste gebieden af. De driemijlszone werd toen tot vier mijl uitgebreid waardoor de zuidwestelijke en zeer visrijke Faxaflói (Faxaabaai) voor vreemde vissers dicht ging. Twintig jaar later strekte de voorbehouden visserijzone zich reeds 50 mijl rond IJsland uit, een beslissing die op 1 september 1972 van kracht werd. Vanaf 15 oktober 1975 mochten niet-IJslandvissers zich niet meer binnen de 200 mijlszone ophouden. Moeizame onderhandelingen leidden tot een bilateraal akkoord tussen België en IJsland. Als enig Europees land mochten nog een beperkt aantal Belgische IJslanders binnen de beschermde zone een aan beperkingen onderworpen visserij beoefenen. In 1972 sloeg het uitdovend akkoord nog op 19 vaartuigen, een aantal dat in 1975 geslonken was tot 12. Bij de vernieuwing van de overeenkomst in 1979 werd vastgelegd dat de vaartuigen 5.000 ton IJslandse vis, waarvan 750 ton kabeljauw mochten aanvoeren. Deze hoeveelheid werd in 1982 teruggeschroefd tot 4.400 ton waarin de hoeveelheid kabeljauw niet meer dan 25 procent mocht bedragen. Deze hoeveelheid is ruim voldoende voor de drie overgebleven IJslanders.

„Wat blijft er nog over in Oostende als de drie IJslanders wegvallen?“

„Schakel nu eens die drie IJslanders uit, wat blijft er, in kwantiteit natuurlijk, nog over van de aanvoer in de Oostendse vismijn“ is de repliek van reder August Puystjens wanneer het einde van de IJslandvisserij in vraag wordt gesteld. „Regelmatig ondervinden wij dat onze aanvoer bijna even groot is als al de rest. Pak de IJslanders weg dan is er voor de helft minder vis te koop. Wat staat er dan nog in de Oostendse vismijn?“

Aan het woord is oud-IJslandvaarder August Puystjens (55), mede-eigenaar van de O.318 en samen met zijn zoon reder van de O.216. Van kindsbeen vertrouwd met de IJslandvaart (zie ook „Vaartuig van de maand“ waar de O.216 aan de beurt is) kent hij de klappen van de zweep als geen ander. Sinds kort kreeg hij er nog een dubbele verantwoordelijkheid bij als voorzitter van de bestuursraad van de afdeling Oostende-Veurne-Diksmuide en ondervoorzitter van de Redercentrale in opvolging van Henri Pintelon die zich geen kandidaat meer stelde.

Als het credo van de door de wol geleverde en welbespraakte IJslandreder weggeëbt is wordt de vraag opnieuw gesteld. „Wat dan? (zuchtend), ik weet het ook niet. Ik zorg er in elk geval voor dat mijn vaartuigen zo goed mogelijk onderhouden worden. We kunnen ons geen onderbroken reizen veroorloven. Niet alleen om economische redenen maar ook omdat de bemanning gedurende het grootste gedeelte van de reis op zichzelf is aangewezen. Hulp uit den vreemde, dat is eerst betalen en dan afwachten wat er van komt. In het Kanaal is er altijd wel een bevriende visser in de buurt. Maar ginderachter vind je niemand. We zijn nog met zijn drieën. Normaal is er één IJslander thuis, de tweede is onderweg terwijl de derde aan zijn visdagen bezig is. Op drie

weken negen opbrengstdagen. Er mag dan niet veel mislopen of de reis is om zeep. Andere vaartuigen kunnen de korre al wcg-smijten eenmaal de Westhinder voorbij. Een reis van acht dagen geeft dan minimum zeven rendabele dagen. Wij zitten met een traverse van twee maal vier tot vijf dagen, zonder van het slechte weer te spreken waarvan wij in de wintermaanden ruim ons part krijgen“.

Geen vernieuwingen

Redenen te over dus om een schip goed te onderhouden. De drie overgebleven IJslanders zijn echter niet van de jongste. Verbouwingen kwamen er niet bij te pas. Alleen de oudste (O.318, bouwjaar 1946) kreeg na een kwarteeuw dienst een nieuwe motor, de twee andere (bouwjaar 1961) doen het nog met hun oorspronkelijke krachtbron. Maar zelfs oerdegelijke schepen geraken verouderd en versleten. Reder Puystjens beseft dat tenvolle. „IJsland heeft ons toegelaten op voorwaarde dat de schepen grosso modo in dezelfde staat blijven. Over kleine aanpassingen struikelt niemand. Ik weet niet of wij nu nog een nieuwe motor zouden mogen plaatsen, laat staan dat wij zouden overwegen om het vermogen op te drijven. Het laatste zal Reykjavik in geen geval dulden“.

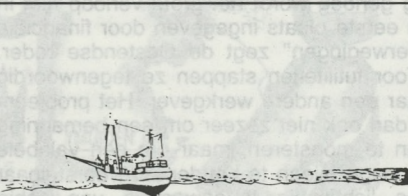
En wat na een ongeval?

Puystjens: „Dan is er praktisch geen kans op vernieuwing. Het geval heeft zich voorgedaan bij het verlies van de O.288 Lans. Na veel palavers is toch een toelating losgekomen om het vaartuig dat nog maar enkele jaren oud was (gebouwd in '67, vergaan in '74) te vervangen. De eigenaars zijn daar toen om persoonlijke redenen niet op ingegaan. We kunnen nu betreuren dat de kans

toen werd verkeken om een precedent te creëren. Of de IJslanders daar oren naar zouden hebben is natuurlijk een andere vraag“.

Meer investeringen

Het onderhoud van een werkpaard als een IJslander vergt meer investeringen dan op het eerste zicht voor mogelijk geacht wordt. Onderhoud kost handen vol geld. In een periode van hoge kosten en lage baten wordt het onderhoud vaak verwaarloosd. „Precies daarom vind ik de daling van de brandstofprijzen een zegen voor de visserij. Vijftien frank voor een liter fuel was teveel voor ons. Reken zelf maar uit wat het verschil is wanneer je 80 ton mazout bunkert tegen vijftien frank of tegen vijf frank. Het



B.V.B.A. COPPEJANS-
Vanden Abeele

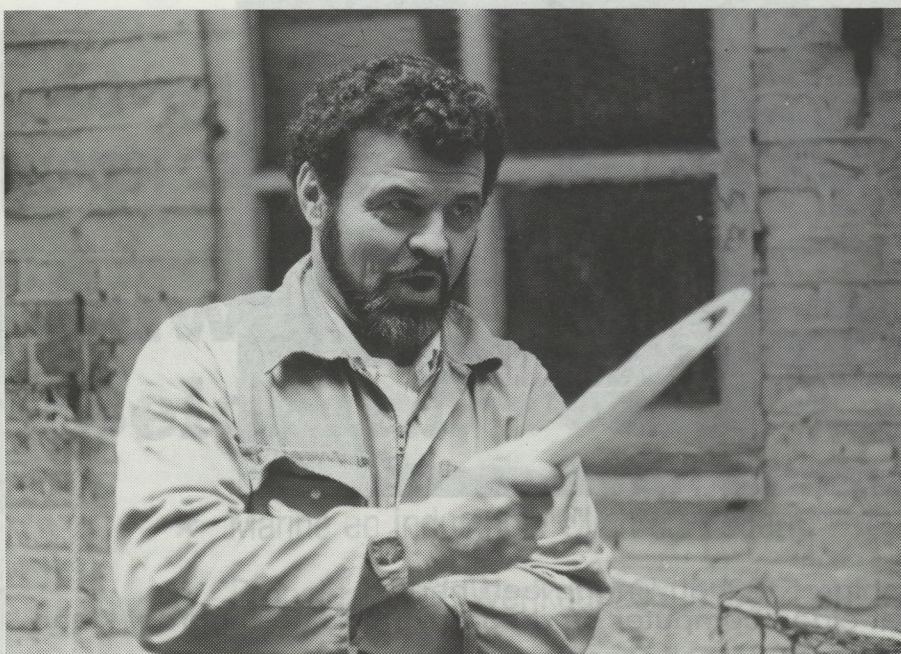


VISSERIJBENODIGDHEDEN

- Staaldraad
- Persen van talurits
- Netten
- Sluitingen (green pins)
- Vistalies enz.

TIJDOKSTRAAT nr. 10
8380 ZEEBRUGGE
Tel. (050) 51 35 57

BESTE WENSEN
VOOR HET
NIEUWE JAAR 1989



August Puystjens: „Het wegvallen van de IJslandvaart zal zwaar aankomen in Oostende“.

(foto gw)

geld dat nu wordt uitgespaard komt vrij voor onderhoud. Er zijn trouwens sinds lange tijd niet meer zoveel vaartuigen gezandstraald en geschilderd als tegenwoordig. Ook onze O.216 kreeg onlangs een volledige beurt. Ook aan verbouwingen wordt tegenwoordig veel kapitaal besteed. Dat is geen slechte zaak".

Personeelverloop

De visserijsector heeft leren leven met de problemen die rond de aanmontering van een geschikte bemanning bestaan. Voor Puystijens is het groot verloop van varend personeel niet nieuw en daar ziet hij in de toekomst zeker gaan veranderingen optreden. „De lange reizen op IJsland schrikken de vissers niet af. Het probleem bestaat trouwens niet alleen bij ons, ook andere reders hebben er mee te kampen. Eigenaardig genoeg wordt het grote verloop niet in de eerste plaats ingegeven door financiële overwegingen", zegt de Oostendse reder. „Voor futiliteiten stappen ze tegenwoordig naar een andere werkgever. Het probleem is dan ook niet zozeer om een bemanning aan te monteren, maar om een valabele koppage bijeen te houden. Onvoorstelbaar hoe lichtzinnig tegenwoordig van schip wordt veranderd. Dat is niet bevorderlijk voor de goede gang van zaken en de continuïteit aan boord. Ik heb ondervonden dat je niet ver komt met de zeven beste vissers van de vloot aan boord. Je bent beter af met een bemanning die je kunt samenhouden, die de nukkigheden van het schip kent en vertrouwd is met het vistuig én met de medemaats".

(gw)

Honderd miljoen voor Oostendse kaaimuur

Het Ministerie van Openbare Werken zal nog dit jaar de aanbesteding uitschrijven voor versterkingswerken aan de kaaimuur in de voorhaven. De investering wordt op honderd miljoen geraamd en is nodig voor de bouw van een nieuwe roro-terminal voor jumbo-schepen aan de linkeroever waarvoor een grotere diepgang vereist is.

In het overzicht dat minister Paula D'Hondt op vraag van de Oostendse senator Fernand Ghesquière verspreidde komen nog

enkele havenwerken voor. Voor het vernieuwen van de sluisdeuren in het Visserijdok is 15 miljoen voorzien, voor de vernieuwing van de elektromechanische besturing van de Mercatorsluis wordt 20 miljoen uitgetrokken en nog eens 3 miljoen voor werken aan de bovenstuwbrug. Voorts zijn verbeteringswerken aan de Hogere Zeevaartschool ten belope van 6 miljoen gepland en nog eens 7,5 miljoen voor de verwarmingsinstallatie in het vernieuwde gebouw van het loodswen.

Een nieuw mosseldetektie- en separatiesysteem

Pulsarr Industrial Research B.V., een dochteronderneming van de MEYN Groep, is gespecialiseerd in lasertechnieken en detektiesystemen.

De nieuwste ontwikkeling van deze firma is een detektie- en separatiesysteem voor mosselen. Hierbij is gebruik gemaakt van een geavanceerd beeldverwerkingssysteem dat tot doel heeft de witte pokken en breuk op en van de mosselen te signaleren.

Tot op heden worden mosselen met de hand geselecteerd. Vroeg in de morgen is de kwaliteit van het selekteren voldoende, maar naarmate de dag vordert neemt deze kwaliteit in belangrijke mate af. Automatisering en optimalisering van dit probleem kan daarom niet uitblijven.

Het betreffende systeem is opgebouwd uit

een verdeelbak met trilmechanisme en een transportband waarop een frame met verscheidene kanaaltjes is gemonteerd. De mosselen die geen afwijkingen bevatten passeren het detektie-apparaat en worden aan het einde van de band opgevangen op een dwarsgeplaatste transportband, waarna zij kunnen worden ingepakt. Mosselen met pokken of breuk worden door middel van een luchtstoot verplaatst in een kanaaltje en getransporteerd naar de afkeurband.

Deze beschrijving doet wellicht vermoeden dat het hier om een relatief eenvoudig systeem gaat, maar de verschillende toepassingen van de nieuwste technieken op het gebied van elektronika, computerkunde, werktuigbouwkunde en efficiency hebben dit unieke apparaat tot een hoog geavanceerd geheel gebracht.

TECHNISCH BUREAU GOMMERS

Burchtlaan 4
4571 HR AXEL

Tel. 00.31.1155.2174
Fax. 00.31.1155.4965



Ons ontwerp eurokotter foto: Flying Focus

De studie van uw nieuw schip of verbouwing in een hand.
Stabiliteitsberekeningen met eigen computer op de dag van de hellingproef klaar.
Wij werken ook rechtstreeks voor de scheepseigenaar.
Deze maand leverden wij met succes af de **Z.19** en **Z.34**.

VERANDERINGEN in „Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

maand OKTOBER 1988

Vermindering tonnemaat

Z.14 „BRANDON STAR” - Eigendom: B.V.B.A. Rederij BRANDON STAR, Heist-laan 171, 8390 Knokke-Heist.
Bt. 175,37 - Nt. 57,33
Zeebrief: 11.10.1988.

Z.89 „SANDRA” - Eigendom: B.V.B.A. Rederij Van den Broucke, Hulststraat 9, 8390 Knokke-Heist.
Bt. 198,58 - Nt. 62,69
Zeebrief: 11.10.1988.

Verandering tonnenmaat + lengte

N.75 „SARVY” - Eigendom: P.V.B.A. Cardijn, Kaai 13, 8450 Nieuwpoort.
Bt. 89,00 - Nt. 26,00 - Lengte over alles 23,75 m.
Zeebrief: 11.10.1988.

Verandering van eigendom

Z.319 „PHILADELPHIAN” - Eigendom: N.V. Dirk, Monnikenwerf 25, 8000 Brugge, tel. (050) 31.68.25.
Zeebrief: 21.10.1988.

Adresverandering

Z.70 „t WESTDIEP” - Eigendom: P.V.B.A. Rederij Branding, Kapellestraat 169, 8401 Bredene, tel. (059) 32.17.23.
Zeebrief: 24.10.1988.

Geschrapt

Z.548 „Flamingo” - Eigendom: LUICKX Henri, Adm. Keyesplein 10, 8380 Zeebrugge-Brugge 5.
Geschrapt: 28.10.1988.

Wijziging tonnenmaat

Z.39 „ZUIDERZEE” - Eigendom: B.V.B.A. Rederij Zuiderzee, Laurierstraat 40, 8390 Knokke-Heist.
Bt. 223,62 - Nt. 87,38.
Zeebrief: 27.10.1988.

Adverteren?
(059) 32.55.59

VAN NOORD TOT ZUID YMUIDEN STORES

Ymuiden Stores is de naam.
Maar ook in Urk, Katwijk, Scheveningen, Stellendam, Oostende en Zeebrugge "vaart" u er recht op aan.
Voor al uw vislijnen, tuigages, pelagische- en boomkornetten, spannetten, w.o. pelagische- en bodem (ballen)netten. Maar ook voor versplitsen en repareren aan boord.
Dat is onze bekende service.
Service langs de hele kust.



U vindt ons in:
IJmuiden; Trawlerkade 44,
tel. 02550-19122*
Katwijk; Nettenfabriek "De Noordzee",
Haringkade 1, tel. 01718-27921*
Urk; Bos Netten, Industrieweg 10,
tel. 05277-1494
Scheveningen; "Nautilus", Dr. Lelykade 62
tel. 070-500900*
Stellendam; Deltahaven 14-15,
tel. 01879-1411*

YMUIDEN STORES
Daar vist u nooit achter het net.

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



EEN FEESTMENU MET VIS, VOOR ALS HET KERSTMIS WORDT... EN NIEUWJAAR!

Feesten staat voor de deur. Deze maand zal en moet u feesten. Tracht het maar eens niet te doen, u haalt zich een boel moeilijkheden op de hals. Stelt u zich maar eens voor: u zegt losjes tegen uw familie: „nee, sorry hoor, maar dit jaar vier ik geen kerst- of nieuwjaar, ik heb er geen zin in, doen jullie het maar zonder mij!”.

Een drama, stuitend op absoluut onbegrip. Nee, u kan er enkel tussenuit als u op reis gaat, en dan nog! Dan moet je al naar een verafgelegen oord trekken, en zelfs daar hebben ze al eens van kerst- en nieuw en feesten gehoord.

Gezellig op restaurant gaan is er op zo'n feestavond ook niet bij, want alle restaurants bieden je peperdure menu's aan, die meestal dan nog slecht zijn ook. Probeer ook niet op die dagen in de stad rond te rijden om boodschappen te doen of cadeautjes te kopen, want iedereen rijdt rond om boodschappen te doen of cadeautjes te kopen. In de winkels moet je urenlang rijtje schuiven, want iedereen koopt natuurlijk dezelfde cadeau's in dezelfde winkels. De mensen achter de kassa kunnen je wel bijten, en met die ervoor is het al niet veel beter gesteld, en alles wat je wil kopen is al verkocht.

Wijze raadgevers zeggen je dat je vooraf... Maar wijze raadgevers kloppen aan dovemansdeuren als je die files bekijkt. Kerst en Nieuwjaar zijn één groot consumentenfeest geworden, toch in dit deel van de wereld. De etalages van de winkels puilen uit van de duurste feesttoiletten, alle steden zijn „feestelijk” verlicht, alles en iedereen versiert zich. En wie niet kan of wil meevieren voelt zich daar niet goed bij, want hij is uniek en uitgestoten. De piek van zelfmoorden bij eenzamen, bejaarden en ongelukkigen is dan ook bekend in deze tijd van het jaar. Radio en TV doen hier nog een schepje op, door voortdurend de goede gemeente aan te porren met de slogan: „Nodig een eenzame uit!”. Hadden die eenzamen het nog niet goed beseft, nu rest hun geen keuze, ze weten het nu, ze zijn eenzaam. Verder is radio en TV op dergelijke avond ook in 't algemeen een ellende, heel de avond zenden ze idiote feestprogramma's uit, zodat gezellig TV-kijken ook al niet kan. Denk ook niet dat u op zo'n avond prettig een boek kan gaan zitten lezen en vroeg naar bed trekken, onmogelijk! Alle burens vieren feest, en maken lawaai tot diep in de nacht. Nee, nee, beste lezer, u kan er niet tussen uit, u MOET feestvieren. En vermits u er toch door moet, doet u het best zo goed mogelijk. U begint met alles te vermijden waarover ik het had. U doet niet uw boodschappen op het laatste nippertje (zoals ik), u gaat niet op restaurant, u kijkt niet naar TV, en leest geen boek, nee, u blijft gewoon thuis, en nodigt een paar mensen, van wie u houdt, uit voor een heerlijk feestmenu, dat u zelf klaarmaakt. Als u in een stad woont met veel kerken, kan het best leuk zijn vóór of na het eten een concertje mee te pikken in

zo'n kerk op kerstavond. Heel stemmig ook voor niet-gelovigen — en dikwijls heel mooi! En nu een voorstel voor een feestmenu. Wat dacht u van „Japanse tempura”. Dat is een soort fondue, waarbij u in plaats van vlees, vis en groenten gebruikt. Het verschil bestaat erin vis en groenten eerst door een beslagje te halen, vooraleer u ze bakt. U zet dus op tafel, naast de klassieke pan met gloeiend hete olie, een aantal kommetjes met beslag.

Hiervoor roert u door elkaar: 125 gr. bloem, 1 ei, zout, peper en 1/8 l. bier. Verder zet u verschillende soorten groenten klaar, zoals: bloemkoolrosjes, reepjes wortel, reepjes prei, kleine uitjes, reepjes paprika, kleine spruitjes. Verder neemt u wat zeege-dierte: dunne reepjes rauwe tong, of schel-vis, scampi's, garnalen, gaargekookte mosselen, stukjes inktvis, stukjes krab, u ziet maar. U prikt groenten en vis aan uw fonduevork, haalt het door het beslagje en bakt het in het hete vet.

Als sausje kunt u de klassieke fondusausjes gebruiken. Vooral lekker bij deze fondue zijn ietwat pikante sausjes. Een droge witte wijn smaakt hierbij voortreffelijk.

Als voorgerecht kunt u eventueel een pittig vissoepje serveren. Hiervoor schaft u aan (voor vier):

- 2 l. bouillon van koppen en graten
- 1 wit van prei
- 3 uien
- 3 wortelen
- 1 kilo tomaten
- stukken vis zoals roodbaars, tong, schol, griet
- schaal en schelpdieren
- droge witte wijn
- knoflook, saffraan, zout, peper
- olijfolie
- een scheutje pernod
- stokbrood

Voor de rouille:

- rode paprika, knoflook, saffraan, broodkruim, olijfolie en visbouillon.

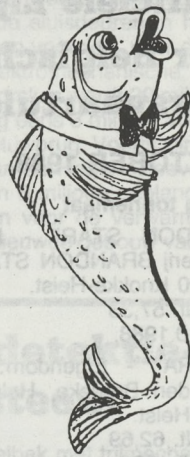
U snijdt de groenten fijn en laat ze met look en saffraan in olijfolie stoven. U voegt schaal- en schelpdieren en vis toe, begiet met visbouillon en een flinke scheut witte wijn en laat 2 uur zachtjes stoven.

U verwijdt schalen en schelpen, mixt de soep en haalt ze door een zeef. U brengt ze op smaak met pernod, zout en peper.

U dient op met broodkorstjes van met olijfolie en look ingewreven en gegrillende sneden stokbrood en een rouille.

Voor de bereiding van de rouille worden de paprika's eerst gepocheerd, vooraleer ze met knoflook, saffraan, broodkruim, olijfolie en een scheutje visbouillon vermalen worden.

En tenslotte het dessert, waarvan ik u per uitzondering ook het recept zal geven. Hier-voor moet u beslist eens een Syllabub klaarmaken. Syllabub is het gloriepunt van de oude Elisabethaanse keuken.



U wrijft de schil van een citroen af met $\pm$ 100 gr. suikerklontjes en legt de door-drenkte klontjes in een kom met het sap van de citroen en 1 dl. sherry, een zoete sherry, nl. een oloroso. U roert tot alles is opgelost, en dan giet u er een kwart liter verse slag-room bij. U klopt alles tesamen stijf, schept het in glazen, en laat het 2 uur koud staan tot het een koele, smeltende zoetheid is geworden. U geeft er verse frambozen bij (diepvriesframbozen zijn ook uitstekend).

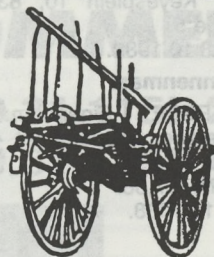
Zo beste lezer, ik hoop dat het u mag smaken, en ik wens u gelijk een prettig nieuwjaar.

Tot in 1989.

Ingrid Stasse.

RESTAURANT

't Schuurke



TAFELHOUDER GUIDO DEVOLDER - MINY

VOORHAVENLAAN 20, 8400 OOSTENDE
TEL. (059) 32 36 03

★ (059)

**DE
REVEILLON-
MENU'S
LIGGEN NU
REEDS TER
INZAGE**

FEESTZAAL IN HET HART VAN OOSTENDE
MET APARTE SELECTE BAR



„Het Grote Visboek” vult veel leemten

Koken is het mooiste beroep ter wereld wordt al eens gezegd, maar wanneer het op visbereidingen aankomt laat de verbeelding het vaak afweten. Ondanks de aanwezigheid van een tiental nederlandstalige „visboeken” op de markt kan geen enkel werk aanspraak maken op volledigheid. Omgaan met vis als voedselbron vergt meer kennis dan kookkunst alleen. Nederlanders, van oudsher bekend als ichtyofagen (een volk dat zich grotendeels met vis voedt), geven wel toe dat de Belgen beter met vis weten om te gaan. Ze voegen er wel onmiddellijk aan toe dat de Fransen, ondanks hun hoogstaande gastronomie, zich toch nog vaak te buiten gaan aan culinaire moorden wanneer er vis bij te pas komt. Er bestaan dus nog veel leemten in de omgang met vis.

Dat een standaardwerk over vis het licht zag in Duitsland komt wel verrassend aan. Geen banaal boek. Wel een waardig verlengstuk van een boekenreeks uitgegeven door culinair specialist en fotograaf Christian Teubner. De kwaliteiten van „Het Grote Visboek” liggen in de lijn van de eerder verschenen encyclopedische standaardwerken „Het Grote Patéboek”, „Het Grote Dessertboek” en het bij ons ruim verspreide „Het Grote Schaal- en Schelpdierenboek”.

VIS PRIMEERT

Dat een gastronomisch festijn met vis tot de mogelijkheden behoort bewees Maartje Boudeling, chef-kok van het sterrenrestaurant Inter Scaldes in het Zeelandse Kruiningen waar de Nederlandse uitgave werd voorgesteld. Bij het aperitief kenden de Japanse vishapjes, sushi's, op basis van aangezuurde rijst bijval. De samensteller maakte er al naam mee in New York en opent binnenkort een sushi-bar in Amsterdam. Dit om maar te zeggen dat het produkt in ieders bereik ligt. Een menu met fijne visgerechten bleef de genodigden niet onthouden. Bereidingen door de vrouw des huizes waarbij de vis zo natuurlijk mogelijk werd gehouden. Als omkadering van de gerechten maakte de kokkin wel gebruik van een delicate olijfoliesaus, rozemarijn en basilicum. Geen vergezochte combinaties waarbij de gebruikte vis zijn identiteit moest prijsgeven.

Dat het met de viskennis soms tegenvalt illustreerde oud-kabaretier Ronnie Potsdammer, tevens eindredakteur van de Nederlandstalige editie, met eigen belevenissen. „Zelden worden zoveel moorden gepleegd als tussen twaalf en twee op de Zuidfranse stranden. Prachtige vissen vliegen er op de barbecue en worden als zwartgeblakerde koolborstels opgediend”. De Nederlands schrijvende gastronom Johannes van Dam was ook niet mals voor eigen volk. Toen hij zich onlangs wijting aanschafte werd gewoon krantenpapier als verpakking gebruikt. Thuisgekomen kon de man de natte stukken bedrukt papier van de vis pulken. „De vishandelaar dacht wellicht dat de wijting als kattenvoer bestemd was, onwetend over het gebruik van de volkse vissoort als delicatessie in de Haute Cuisine” liet hij zich smalend ontvallen. De Franse romancier Honoré de Balzac zal het wel bij het rechte eind gehad hebben toen hij in een van zijn essays de diepgewortelde overtuiging dat de Nederlanders grote viseters zijn tegensprak. „Dat zij zoveel vis binnenhalen is niet bedoeld om zich te voeden, maar om de vangst opnieuw te kunnen verkopen”. Helemaal ongelijk had de auteur van „La Comédie Humaine” niet.

VERRIJKEND

Beroemd is ook het verhaal van het dienstmeisje dat wel wilde komen werken als ze niet meer dan twee keer per week zalm hoefde te eten. We spreken uiteraard over



Vlaanderen leest zich stuk als je ziet hoeveel mensen er afkwamen naar de 52ste Vlaamse Boekenbeurs in Antwerpen. 126.020 betalende bezoekers! Hendrik Conscience zal tevreden zijn. „Het Visserijblad” wil niet achterop blijven en maakte een keuze uit het (over)aanbod. „Het grote visboek” mag niet onbesproken blijven in een blad dat zo dicht bij het produkt staat. Voor de poëtisch aangelegde lezer viel ons oog op een dichtbundel van eigen bodem. De auteur van „Buitengaats” heeft zelfs maritieme bindingen. Tenslotte zien we ook de jeugd niet over het hoofd. Een spannend jeugdboek hoort er op de vooravond van de geschenkenperiode ook bij. (gw)

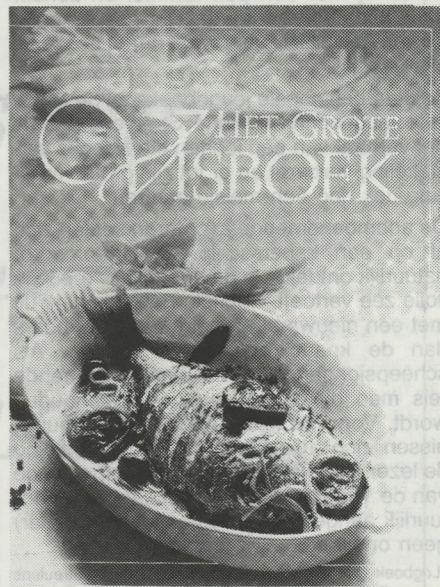
de tijd dat gerookte zalm geen geld kostte en haring nog volksvoedsel was. En is er geen tijd geweest dat staartvis terug overboord ging omdat zo'n monsterachtig beest vast niet lekker was? Voor de goede kok, het mag ook een amateur in de goede betekenis van het woord zijn, maakt het dus niets uit of hij volgens de huidige normen goedkope of edele vis onder handen krijgt, als hij maar vers is. Dat is dan ook het uitgangspunt van „Het Grote Visboek”. Het boek is dan ook niet gevuld met culinaire hoogstandjes. De samenstellers belichten in de eerste plaats de dagelijkse keukenpraktijken, waarbij aandacht wordt besteed aan alle bruikbare zoetwater- en zeevissen. Van het onderzoek naar de versheid bij de aankoop tot het afgewerkt produkt. Het omvangrijkste gedeelte wordt ingenomen door toelichtingen bij het ontschubben, ontgraten, fileren, pochieren, stomen, stoven, roken, bakken of grillen van diverse vissoorten. Alles rijkelijk geïllustreerd met honderden instructieve kleurenfoto's. Het encyclopedisch gedeelte is vooral verrijkend voor al wie meer over vis wil weten.

In veertien hoofdstukken wordt 240 bladzijden lang over vis geschreven. Niet over de ruim 20.000 gekende vissoorten, waarvan zo'n 5.000 zoetwatervissen. Maar in het onmisbare register werden toch bijna 3.000 trefwoorden opgenomen. Wie over dit instrument beschikt zal geen moeite meer hebben om alle in de handel verkrijgbare vis te identificeren. Van de slangvormige Aal uit het IJsselmeer tot de aromatische Zwaardvis uit Sicilië. (gw)



Chef-kok Maartje Boudeling en Christian Teubner kijken „Het Grote Visboek” in. (gw)

„HET GROTE VISBOEK” is een uitgave van Teubner Edition. De Nederlandse uitgave wordt verspreid door Uitgeverij M & P, Weert (NI.) en de Standaard Uitgeverij (B). Formaat 23 x 30 cm, gebonden in een linnen kft met stofomslag. 240 blz. met meer dan 500 kleurenillustraties. Prijs 2.395 fr./120 fl. Verkrijgbaar in de boekhandel.



BOEKEN EN TIJDSCHRIFTEN

SIRENE, sept.-okt. (nr. 135) brengt bijdragen over de schaalvergroting in de containervaart, de investeringen van de grote rederijen ondanks de overcapaciteit op vele vaarroutes en over verstekelingen aan boord van schepen die Belgische havens aandoen. Tenslotte een artikel over het bezoek van de Eagle aan Antwerpen, een eenheid van de Amerikaanse coast guard, en van de Pacific Princess, een cruiseschip dat model stond voor de televisieserie Love Boat.

Sirene is een driemaandelijks maritiem tijdschrift. Uitg. Nautica vzw, Turnhoutsebaan 295, bus 11, 2100 Antwerpen - jaarabonnement 400 fr.

René Struelens

Logboek van een scheepsjongen



Jeugdavontuur in „Dagboek van een scheepsjongen“

De 15-jarige Jonathan Brand werkt als leerjongen op een scheepstimmerwerf. Hij woont bij pleegouders waar het leven niet naar zijn zin is. Als hij op een dag drijfnat thuis komt nadat hij een knaapje redde wordt hij met een pak rammel en zonder eten naar bed gestuurd. Die nacht neemt hij een besluit: hij gaat weg, naar zee, zoals zijn vader...

Zo start het jongste jeugdboek van de populaire jeugdschrijver René Streulens. Het is het verhaal van een jongen die zich als verstekeling verbergt en er tot zijn grote verbazing ook nog een meisje aantreft.

De adembenemende avonturen spelen zich af op een kaperschip. Jonathan wordt natuurlijk ontdekt als de driemaster reeds in volle zee vertoeft. Kapitein Barends pakt uit met een nieuwe straf maar kan niet anders dan de knaap aan boord houden. Als scheepsjongen maakt hij een spannende reis mee die in het logboek bijgehouden wordt. Voor het kader waarin de gebeurtenissen zich afspelen moet de verbeelding de lezer zich wel verplaatsen naar het einde van de 17de eeuw. Maar dat zal voor avontuurlijk aangelegde lezertjes (vanaf 10 jaar) geen onoverkomelijk probleem zijn.

„Logboek van een scheepsjongen“ door René Streulens is een uitgave van Standaard Uitgeverij, 162 blz. Te koop in de boekhandel, 245 fr.

OOSTENDSE VISGERECHTEN IN INTERNATIONAAL KOOKBOEK

Vijf jaar na de eerste druk van het Oostends woordenboek in 1972, kreeg ik bezoek van ene Alan Davidson. Die echte Brit, voorheen ambassadeur voor het Verenigd Koninkrijk in Laos, kwam met zijn Bentley voor mijn deur, toen ik nog de Breidelstraat bewoonde. Deze flegmatieker vond de weg naar mijn huis omdat ik een en ander verzameld had i.v.m. echt Oostendse visgerechten. Hijzelf had namelijk al twee boeken over visrecepten op zijn actief, nl. Mediterranean Seafood en Seafood of South-East Asia.

Nu wou hij een boek samenstellen over alle gerechten van de Noordzee, neen uitgebreider nog, over de „North Atlantic“. Ik heb hem geholpen voor het hoofdstuk „Recipes from Belgium“.

En het boek werd op 6 september 1979 uitgegeven door Macmillan London Limited, 4 Little Essex Street, London WC2R 3LF. in samenwerking met de Penguin books.

De titel werd uiteindelijk: „North Atlantic Seafood“, 512 blz. zee, zeedieren en gerechten. Het eerste deel is een catalogus over vissen, schaaldieren en schelpen, met telkens de naam in verschillende talen. Wist je dat kabeljauw in het Groenlands (Eskimo) sarugdik is?

Het Oostends had Alan ook van me kunnen krijgen, maar hij had me niet verteld dat zijn boek dergelijke catalogus zou bevatten.

Dit eerste deel is geïllustreerd met negentiende eeuwse tekeningen die volgens de schrijver totnogtoe nooit overtroffen werden.

Het tweede deel bevat recepten van Portugal, Spanje, Frankrijk, België, Nederland, Duitsland, Polen, Rusland, Finland, Zweden, Noorwegen, Denemarken, Faroër, IJsland, Groenland, Canada, Amerika's oostkust, Schotland, Shetland, Engeland, Wales en Ierland. Er komt veel backgroundinformatie in, maar toch is het boek praktisch: alles kan uitgetreut worden. Wil je een Portugese Caldeirada of een Pudim de Peixe com Tres Molhos bereiden? Het kan!

Voor België zijn vermeld: 't Zootje (à la Free Wolle), Oostendse Vissoep (zoals bij Adellientje), Paling in 't groen, Zeewolf op zijn Brabants (een gerecht van J. Daue toen die nog in „Au Vigneron“ de potten geselde), Kaksjes en Keeltjes, Ingemaakte rog, Roggelevertjes op toast, Kiete in e zak, Pladijs met splets (ooit bij H. Jauret gegeven op een Oostendse avond!), Polderaardappelen

gevuld met garnalen, Paardevissersschelp, Garnaalcroquetjes, Mosselen met frieten.

Zelfs de Oostduinkerke paardevissers worden erin vermeld.

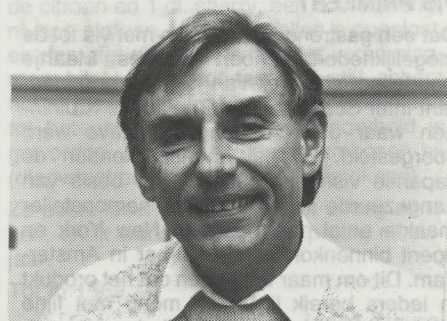
Zeg, en op de landkaart op blz. 17 worden slechts weinig havennamen vermeld: voor Ierland geen, voor Engeland twee, voor Schotland een, voor Nederland geen, voor Noorwegen twee, voor spanje twee, voor België enkel Oostende!

Och ja: de prijs was in 1979: £ 12.95.

Een boek dat velen leuk en interessant zullen vinden!

Roland Desnerck.

Poëzie gebundeld in „Buitengaats“



Jean-Pierre Rycx

„Poëzie is tot inzicht gerijpte wijsheid“ schiet het mij door het hoofd als de zoveelste definitie van het „ongrijpbare“ in de lyriek. „Le Beau est ce qui désespère“ schreef de Franse dichter Paul Valéry. Is het daarom dat de Haanse dichter Jean-Pierre Rycx nu pas met zijn eerste dichtbundel uitpakt? Aan debuterende jongeren, soms niet eens de schoolbanken ontgroeid, die met gebundelde verzen uitpakken is geen gebrek. Het enige resultaat is vaak dat ze tegen een stapel onverkochten moeten aankijken.

Rycx grasduint al jaren in het poëtisch landschap. Hij heeft de poëzie al vaker tegen „dichters“ verdedigd. Het debuut van de vijftigplussers is dan ook een weloverwogen daad, het resultaat van een jarenlange beleving.

Jean-Pierre Rycx, geboren in Oostende (1936) uit een oud-Vlaams geslacht van kunstschilders, notarissen en zeelieden, is ambtenaar bij de Radio Maritieme Diensten. Niet zo direkt een job voor poëtische geesten. Het is dan ook alleen de titel en in mindere mate het taalgebruik die rechtstreeks naar zijn werksfeer verwijzen. „Buitengaats“ staat voor wat buiten de (veilige) haven gelegen is. De ervaringswereld beeldrijk verwoord. Rycx bewandelt niet de platgetreden paden van de „dichters van de zee“. Achter zijn ruime horizon zitten menselijke gedachten, gevoelens en emoties. De lezer mag zijn poëzie als een spiegel zien, hij zal er zijn geestelijk bezit in terugvinden. (gw)

„Buitengaats“ door J.-P. Rycx verscheen als nummer 67 van de Getijdenreeks van de Kofschip-Kring vzw. De dichtbundel, 64 blz., is te bekomen bij de auteur, Sportlaan 16, 8420 De Haan. Prijs 350 fr.

OPGEPAST!

DE WINTER IS IN AANTOCHT! – DENK AAN UW HOOFD!
BESCHERMT HET MET EEN HOOFDDEKSEL

natuurlijk van bij

Jacqueloot

OOK GROTE KEUS HEMDEN EN BREIGOEDEREN

Hoek Witte Nonnenstr. en Christinastraat, Oostende

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 | |

PRETTIGE FEESTEN.

GOEDE VANGST,

BEHOUDEN THUISKOMST,

IN 1989



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!!!**

EETBARE ZEEKRABBen

Een versgekookte noordzeekrab van het vrouwelijk geslacht is voor vele smulpapen een ware lekkernij vooral in de wintermaanden, want dan is het krabbenschild rijkelijk gevuld met de rode eiermassa of koraal en de poten zijn ook goed vlezig.

Het is immers een gezond voedsel dat rijk is aan eiwitten, jodium, dierlijk zetmeel, minerale zouten en vitaminen.

Sedert de Chinese restaurants in onze streken als paddestoelen uit de grond rezen wordt er meer en meer krabvlees op de menu's gezet ook in onze eigen restaurants. Onlangs hoorde ik van iemand uit het management van het Hiltonhotel te Brussel dat ze bezig waren met recepten uit te kienen waar de „étrille” of zwemkrab bij te pas kwam. In veel gerechten wordt kreeft vervangen door krab om de goede reden dat het goedkoper is. Niet al te betrouwbare eethuizen durven wel hun kreeftencocktails vullen met krabvlees en toch de dure prijs aanrekenen.

Alle soorten krabben kunnen als gerecht op de tafel komen en het ingeblikte krabvlees dat we ergens in een warenhuis kochten of gewoon in de viswinkel, kan wel afkomstig zijn van Alaska, Taiwan of de kusten van Japan. Als diepvriesprodukt wordt bij ons ook vreemd krabvlees verkocht. Maar opgelet, de mooie roze staafjes zijn geen echt krabvlees. Ze worden synthetisch bereid.

Als vers produkt vinden we in onze viswinkels nu in deze periode van het jaar de noordzeekrab, meestal reeds gekookt, en daarnaast afzonderlijke schaarpoten, die per gewicht worden verkocht.

Sommige handelaars verkopen de krabben per stuk, andere verkopen ze per kilo. Aan de klant uit te maken wat zijn voordeel is.

NOORDZEEKRAB

De noordzeekrab (*Cancer pagurus* L.) waarvan het rugschild tot 35 à 40 cm breed kan zijn bij de zeer grote mannetjesexemplaren heeft een acajou-achtige rode kleur en de schaarpootpunten zijn zwart. Aan ieder zijde van het schild zijn er acht tot tien stompe tanden en vormen een franje. Buiten de schaarpoten zijn de acht andere poten lichter gekleurd en bruin behaard.



NOORDZEEKRAB

Om de mannetjes te onderscheiden van de wijfjes is het nodig de krabben op de rug te leggen. Het achterlijfschild tussen de poten is bij de wijfjes veel breder dan bij de mannetjes. Lokaal wordt dit achterlijfschild ook wel „portemonnaie” genoemd.

Mannetjeskrabben zijn wat betreft de schildinhoud voor de consumptie minder interessant dan de wijfjes. Daarentegen zijn de

schaarpoten van de mannetjes veel groter en sterker dan die van de wijfjes en bevatten veel meer vlees. Daarom worden de schaarpoten van de mannetjesexemplaren door de vissers afgerukt en de ontschaarde dieren worden weer overboord gegooid. De verminkte krab blijft geen gehandicapte voor de rest van zijn bestaan, want na zekere tijd worden nieuwe poten geregenereerd.

Uit studies en waarnemingen zou blijken dat krabben een zeer eigenaardig paringsgedrag hebben. Wanneer voor een wijfje de tijd van vervelling of het verwisselen van pantser is aangebroken is het waarschijnlijk dat de wijfjes bepaalde geurstoffen afscheiden die de mannetjes aantrekken. Een mannetje komt dan over het wijfje en houdt het stevig vast. Zo lopen ze soms dagenlang tot het wijfje verveld is. Na de vervelling wordt het zachte wijfje door het mannetje omgekeerd zodanig dat beide achterlijfschilden elkaar goed raken. Het brede achterlijfschild van het wijfje wordt over het kleinere achterlijfschild van het mannetje geklappt. De mannelijke zaadcellen worden met de twee kleine achterlijfspootjes in de twee vrouwelijke kopulatieopeningen gebracht. Het wijfje bewaart geruime tijd het sperma in haar lichaam want op het ogenblik van de paring zijn de eitjes er nog niet. De eigenlijke bevruchting gebeurt maar op het moment dat de rijpe eitjes uitgedreven worden.

De zorg voor de duizendtallige kroost wordt aan het wijfje overgelaten. Het zal wel verscheidene weken duren dat de wijfjeskrab met het ganse legsel onder het achterlijfschild en aan de poten zal blijven rondtoeren. De krab broedt als 't ware haar eitjes uit maar heeft er geen nest voor nodig. Alle eitjes komen tegelijk uit en de larfjes gaan vrij rondzwemmen. Natuurlijk zijn er velen die de prooi worden van veel ander zeegeederte. Om van larve tot krabbetje uit te groeien moet het dertje meerdere vervellingen en gedaanteverwisselingen ondergaan.

DE STRANDKRAB

De gewone strandkrab of ook nog de groene krab (*Carcinus maenas* L.) waarvan het rugschild maar een tiental centimeter breed wordt komt in groot getal aan onze kust voor. Sommige exemplaren zijn uniform groenachtig, andere zijn groen van boven en rood van onder, weer andere zijn groen gemarmerd en weer andere zijn grijsachtig.

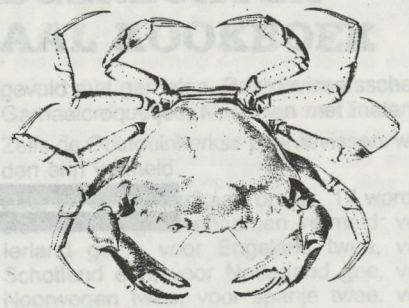
Duidelijke kenmerken zijn de vijf tanden aan weerszijden van het rugschild, tussen de ogen zijn er vijf kleine stompe tandjes en de schaarpoten zijn zeer scherp gepunt en getand.

Bij het koken worden de diertjes oranje-rood.

Eertijds werden deze krabben door onze kustbewoners wel gegeten. In Zuid-Engeland, Bretagne, Noord-Italië en de U.S.A. wordt de strandkrab echter nog veel gegeten. Zeehengelaars gebruiken ook de pas vervelde of zachte krabben als aas.

Bij onze zuiderburen is de strandkrab evenals de fluwelen zwemkrab het basisingrediënt voor de fameuze krabbesoep.

Een strandvisser te St.-Jacut in Bretagne verklapte me eens zijn recept. De krabben worden eerst een paar minuten gekookt in



STRANDKRAB OF GROENE KRAB

een bouillon met viskruiden. Dan worden ze met een houten stamper geplet in een mortier en opnieuw gedurende een tweetal minuten gekookt om vervolgens door een roerzeef gemalen te worden. Gehakte ui en look wordt in een pan met olijfolie aangezet en tomatenpuree wordt toegevoegd. Dit stoofsel wordt aan de gezeefde krabbenbouillon toegevoegd en doorggekookt. De soep wordt opgediend met croûtons (gebakken korstjes) en gemalen kaas.

DE FLUWELen ZWEMKRAB

De fluwelen zwemkrab (*Portunus puber* L.) komt bij ons aan het strand niet veelvuldig voor, maar de Franse en de Engelse rotstkusten zitten er vol van. Men vindt ze onder de stenen of in de rotsspleten bij laag tij en ook in de wervelden. Van een modderachtige bodem houden ze blijkbaar niet.



FLUWELen ZWEMKRAB

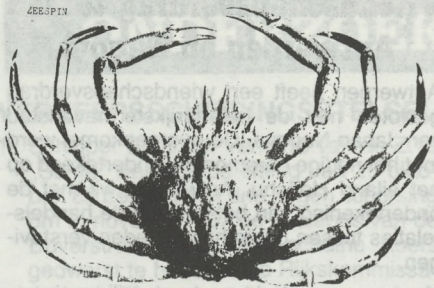
Het donkerbruine lichaam is bezet met een dicht tapijt van fluweelachtige haartjes. De schaarpoten zijn blauwachtig en voorzien van kleine stompe tandjes die te vergelijken zijn met de tandjes van een roskam. Vandaar de Franse naam „étrille” of roskamkrab letterlijk vertaald. In Bretagne heb ik wel eens de naam „demoiselle” gehoord van een strandvisser die ze met een haak van uit de rotsspleten peuterde. Misschien hebben de Bretoenen die naam gegeven omdat het schild van die krab zo zacht en poezelig aanvoelt als de huid van een jong juffertje.

De achterste poten van de fluwelen zwemkrab of ook nog de Spaanse krab zijn spatelvormig uitgegroeid en te vergelijken met de achterpoten van onze gewone zwemkrab (*Potunus holsatus*) of slabberaai, die ook door zeehengelaars wordt gebruikt als aas.

DE ZEESPIN

De grote zeespin (*Maia Squinado*) heeft een roodachtig ovaal en gebogen schild dat puntig tussen de oogkassen uitloopt. Ze komt voor aan de zuidelijke kusten van Engeland, de Franse kusten en de Middellandse zee.

In de winter gaan ze huizen in wat dieper water en naar de zomer toe gaan ze op



ZEE-SPIN

trektocht en verspreiden zich meer. De vissers weten wanneer ze in grote groepen verzamelen en buiten de gelegenheid uit om ze ook meer massaal te vangen. Ook buiten de trektocht worden ze gevangen in sleepnetten en in de krabbepotten.

De mannetjesexemplaren, waarvan de grootste wel een schild hebben van 20 cm breed, zijn duidelijk te onderscheiden van de wijfjes. Bij de mannetjes zijn de poten veel langer en de scharpoten zijn eveneens sterk ontwikkeld. De gepantserde poten bevatten een sappig en zeer smakelijk vlees.

Het harige en vol stekels staande schild is dikwijls een toevluchtsoord voor zeepokken en kleine schelpdierjes. Zo heb ik eens op het rugschild van een zeespin een twintigtal rotsboordertjes (*hiatella artica*) gevonden. Deze kleine tweekleppige schelpdierjes vonden het waarschijnlijk fijn om voortdurend reisjes te maken op de rug van de zeespin.

Het best is de zeespin levend te hebben. Franse exporteurs van de Bretoense kust zorgen er voor dat die beestjes levend terecht komen in de keukens van de dries-terrenhotels van Parijs. Bij ons komen alleen dode exemplaren op de markt, want onze vissersschepen die zeespinnen meebrengen van de West en het Kanaal kunnen ze niet levend houden aan boord. Daarom zijn de zeespinnen die in onze winkels verkocht worden altijd al gekookt.

Lekkerbekken en kenners koken hun aardappelen in het kooknat van de zeespin. Dat geeft een zeer speciale smaak aan de aardappelen en met een glaasje koele Rosé d'Anjou wordt het weer een feest.

Robert Coelus.



Palingvilcentrale België 091-444465

- groothorecaleveranciers levende en gevlide paling
- leveringen aan visgroothandelaars
- continu importen alle Europese landen
- optimale bevoorrading kustlijn en binnenland

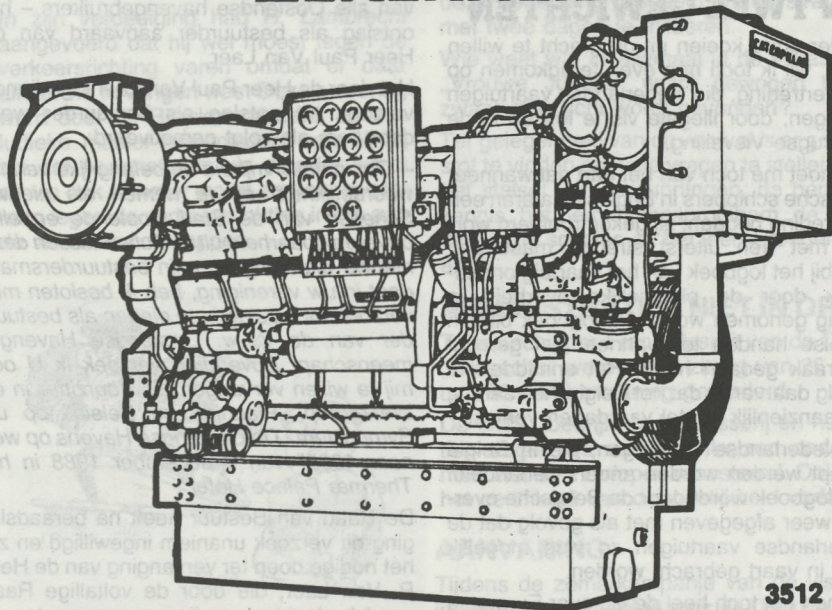
Hollandse paling en vishandel bvba

Trilrouter 41 B

9068 Ertvelde (verkoop: Hr. van Damme)

→ 091-444465 ←

3 JAAR ABSOLUTE ZEKERHEID



3512

VERLENGDE GARANTIE OP DE MOTOR ONDERDELEN-BESCHIKBAARHEIDSGARANTIE MOTOR REPARATIE-GARANTIE

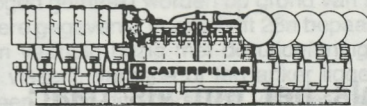
CATERPILLAR verdeler in België:
Verkoop - Wisselstukken - Service

TRECO n.v.

**Steenweg op Brussel 340
1900 Overijse -**

tel. 02/689 22 11

**telex 23386
fax 02/687 87 63**



THE ENGINE THAT PAYS A LIFETIME BONUS

Speciale afgevaardigde voor de
visserij: J.M. Neuville - Oostende.
Tel. 059/701184

Caterpillar, Cat en  zijn handelsmerken van Caterpillar Inc.

Uitbouw Oostendse haven prioritair

Tijdens een causerie met de „Oostendse Persklub” heeft burgemeester Julien Goekint zich onomwonden uitgesproken voor de aanpak van de Oostendse haven in de komende zes jaar. „De rentabiliteit van de haven van Oostende moet worden opgedreven. Hiervoor is nodig dat tegen 1991, ogenblik waarop wellicht de eerste jumboferry van de RMT in de vaart komt, een gedeelte van het Masterplan gerealiseerd is” luidt het standpunt van de Oostendse burgemeester. In die fase moet ook de nieuwe zeesluis tot stand komen om de ontsluiting van de achterhaven mogelijk te maken. Goekint is er zich wel van bewust dat de realisatie die een uitgave van 3,5 miljard vergt, niet zonder slag of stoot zal gebeuren.

„TWEЕ MATEN EN TWEE GEWICHTEN”

Zonder oude koeien uit de gracht te willen halen, wil ik toch nog even terugkomen op de overtreding, die Nederlandse vaartuigen begingen, door illegale vis te lossen in de Zeebrugse Visveiling.

Het moet me toch van het hart dat wanneer Belgische schippers in Engelse wateren een overtreding begaan, zij gekonfronteerd worden met een uiterst strenge maatregel, waarbij het logboek van het vaartuig onmiddellijk door de plaatselijke overheid in beslag genomen wordt. Dit logboek blijft in Engelse handen tot wanneer het gerecht uitspraak gedaan heeft. Het onmiddellijke gevolg daarvan is dat het Belgische vaartuig een aanzienlijk aantal vaardagen verliest.

De Nederlandse vaartuigen, die in België betrappt werden worden anders behandeld. Hun logboek wordt door de Belgische overheid weer afgegeven met als gevolg dat de Nederlandse vaartuigen zo vlug mogelijk weer in vaart gebracht worden.

Nu men het toch heel de tijd over Europese eenmaking heeft, zou men er ook mogen voor zorgen dat ook op dat vlak met geen twee maten en gewichten gemeten wordt.

N. Hennaert, Oostende.

„PAUL VAN LAER”

In zijn Raad van Bestuur van 18 november 1988 heeft de v.z.w. Oostendse Havengemeenschap

meenschap – vereniging opgericht op 11 april 1988 ter verdediging van de belangen van alle Oostendse havengebruikers – het ontslag als bestuurder aanvaard van de Heer Paul Van Laer.

Het door de Heer Paul Van Laer ingediende verzoek tot ontslag als bestuurder werd door hem als volgt gemotiveerd:

– *Om in volle vrijheid de belangrijke verantwoordelijkheid op te nemen als nieuwe Schepen van de Stad Oostende en elke onverenigbaarheid uit te sluiten tussen deze nieuwe uitdaging en mijn bestuurdersmandaat in uw vereniging, heb ik besloten mijn verzoek tot ontslag in te dienen als bestuurder van de v.z.w. Oostendse Havengemeenschap. Bovendien verzoek ik U ook mij te willen vervangen als Voorzitter in de Werkgroep „Planning en Beleid” op uw Symposium „De Oostendse Havens op weg naar 1992” van 9 december 1988 in het Thermæ Palace Hotel”.*

De Raad van Bestuur heeft na beraadslaging dit verzoek unaniem ingewilligd en zal het nodige doen ter vervanging van de Heer P. Van Laer, die door de voltallige Raad werd bedankt voor zijn erg gewaardeerde inzet bij de oprichting van de Oostendse Havengemeenschap en zijn meer dan ruime belangstelling voor de Oostendse Havens. Hij werd tenslotte door alle bestuursleden veel succes toegewenst in zijn nieuwe functie van Schepen van de Stad Oostende.

C. Mortelmans

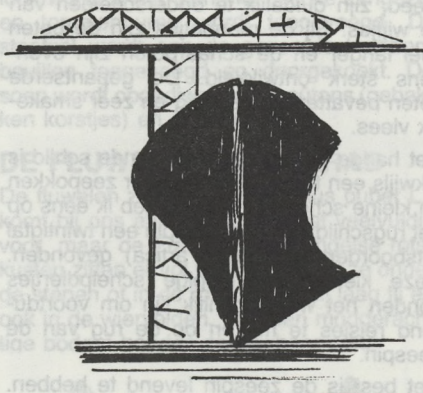
Secretaris van de Raad

v.z.w. Oostendse Havengemeenschap

Vriendschapsverdrag tussen Antwerpen en Nagoya

Antwerpen heeft een vriendschapsverdrag gesloten met de belangrijkste havenstad van Japan Nagoya. De overeenkomst werd met het nodige ceremonieel ondertekend op het eiland Honshu. Antwerpen wil met de ondertekening van het verdrag de handelsrelaties tussen beide havensteden verstevigen.

Nagoya, een stad van twee miljoen inwoners is de belangrijkste internationale haven van Japan waar jaarlijks 65 miljoen ton goederen verhandeld worden. Tussen beide havens bestaat reeds een intensief maritiem verkeer waarin de verscheping van Toyota-auto's een belangrijke plaats inneemt.



”appetit”

als het om vis gaat: **van den abeele, n.v.**
pathoekeweg 68 – 8000 brugge
tel. 050/315141 – telex: 81153

sedert 1859 al meer dan 128 jaar in het vak



VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL

1. Schipper *Emanuel Vantorre* van de Z.19 „Sonja” werd op de zitting van 26 oktober '88 bestraft met drie dagen schorsing om in november '87 de sealanes van de Doverstrait onder een schuine koers gedwars te hebben. De Rijkskommissaris had vijf dagen schorsing gevorderd. *Vantorre* werd reeds twee keer veroordeeld voor dergelijke feiten.

De schipper beging een overtreding op voorschriften 10 (c) en 10 (d) die zeggen dat het kruisen van verkeersbanen onder een rechte hoek moeten gebeuren en dat vaartuigen met een lengte van 20 meter en meer bij doorgaand verkeer de kustzone niet mogen gebruiken maar wel de verkeersbanen dienen te volgen. De O.19 meet 30,7 m in lengte over alles.

2. Tegen schipper *Leon Compernelle* van de Z.96 „Jan van Gent” was op 29 juni een schorsing van niet minder dan vijftien dagen gevorderd voor het varen in de kustzone nabij Casquets.

De Z.96 meet 37,15 m in lengte over alles.

De schipper was reeds de vierde keer opgeroepen om uitleg te verschaffen, maar stuurde telkens zijn kat.

Op de zitting van 26 oktober '88 gebeurde de uitspraak die de vordering bevestigde.

De schipper en zijn vrouw waren wel aanwezig om de uitspraak te horen. De voorzitter zei dat wie bij verstek is veroordeeld verzet kan aantekenen tegen dat vonnis.

3. Schipper *Robert Dewaele* van de Z.319 „Philadelphian” heeft in maart '88 de zone voor kustverkeer gebruikt en werd daarbij bij de lurven gevat door een Franse oorlogsbodem.

Op de zitting van 26 oktober gaf *Dewaele* de overtreding toe. Het was immers al de vierde keer dat de schipper voor dezelfde feiten op het bankje kwam.

De Raad zal later uitspraak doen.

4. Schipper *Roland Lambrecht* van de N.719 „Atlantic” werd op de zitting van 26 oktober '88 door de Rijkskommissaris met een vordering van vijf dagen schorsing bedacht.

Voor overtredingen van het verkeers-

scheidingsstelsel is *R. Lambrecht* reeds twee keer veroordeeld.

In zijn verdediging had *R. Lambrecht* aangevoerd dat hij wel moest tegen de verkeersrichting varen omdat er daar alleen vis te vangen was. Deze bewering werd door de Rijkskommissaris op een ludieke manier geïroniseerd waarbij hij zei dat naarmate de vis duurder wordt de vis ook slimmer wordt en gaat zwemmen tegen de verkeersrichting in om aan de visser te ontsnappen.



NAAR EEN VER VISGEBIED ZONDER TOESTEMMING

Schipper *David Depaepe* van de Z.66 „Nelson” werd op de zitting van 26 oktober '88 door de Raad veroordeeld tot een schorsing van twaalf dagen. De Rijkskommissaris had veertien dagen gevorderd op de zitting van 29 juni '88.

D. Depaepe was in februari-maart jl. naar de Golf van Biskaje gevaren zonder daarom de nodige vergunning te bezitten en tevens was zijn vaartuig onderbemand.

Uit het onderzoek bleek dat alleen de scheepsjongen in orde was met de reglementen. Zo had de motorist maar een brevet tot 750 PK daar waar de *Nelson* een motor heeft van 900 PK.

De stuurman die normaal het brevet van aspirant-schipper of schipper van de kust moet bezitten kon alleen het certificaat van scheepsjongen voorleggen. Normaal moeten er drie matrozen aan boord zijn maar er waren er maar twee.

Het is natuurlijk erg voor een reder dat een schip aan de wal moet blijven liggen omdat er geen adequate bemanning te vinden is. Anderzijds is bewezen dat het vaartuig

behouden terugkeerde met een goede vangst. Misschien heeft bij de Raad ergens deze bedenking gespeeld om de straf toch met twee dagen te milderen.

Wie weet wat er allemaal in de schaal van „Vrouwe Justitia” wordt gewogen en te zwaar of te licht wordt bevonden?

Ter gelegenheid van dit voorval is er genoeg stof te vinden om vele vragen te stellen over het stelsel van vergunningen, de beroepskennis, het bemanningsprobleem, de opleiding in de scholen en het leerlingengehalte, enz.

ADMINISTRATIEF NIET IN ORDE

Tegen schipper *Frank Desmit* van de O.191 „Natascha” werd op de zitting van 26 oktober '88 een vermaning gevorderd.

De O.191 bedrijft de kustvisserij en had op tien dagen tijd acht nachtzeilen ondernomen met een verlopen monsterrol. Ook was het certificaat van deugdelijkheid verlopen.

AANVARING

Tijdens de zomerkampanje van de visserij in het Skagerakgebied voor de Deense kust kwam de stuurboordbok van de Nederlandse motorkotter UK 222 „Albert Jacob” in de brug van de Z.121 „Barentssee” terecht. De bakboordbok en bakboordgalg van de Z.121 werden ook beschadigd maar de Z.121 kon de visserij verder zetten en nadien de vangst verkopen in Hantsholm.

Schipper *Urbain Wintein* van de Z.121 werd op 9 november '88 door de Raad bestaaf met acht dagen schorsing in hoofde van overtredingen op voorschriften 5, 7c, 26a en 27 van het IAR.

Voorschrift 5 bepaalt dat er steeds goede uitkijk moet gehouden worden. Voorschrift 7c bepaalt dat er geen gevolgtrekkingen mogen gemaakt worden op grond van summier gegevens. Voorschrift 26a bepaalt dat een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij, varende of ten anker liggende, alleen de in dit voorschrift voorgeschreven lichten en dagmerken mag vertonen. Voorschrift 27 bepaalt dat een onmanoeuvrbaar vaartuig twee rondom zichtbare rode lichten, het ene loodrecht boven het andere, dient te tonen.

Wat is er gebeurd?

In de nacht van 22 juli '87 werden aan boord

ELEKTRIEK – MEKANIEK

LOOSBERGH CH.

(Oud huis) pvba

OOSTENDELAAN 181,
8430 MIDDELKERKE

Ø (059) 30.03.33

- Herwikkelen en herstellen van motoren en dynamo's
- Algemene auto-elektriciteit - autoradio's - VDO tachografen
- Industrie en marine toestellen - batterijen en batterijladers
- Gereedschap: Metabo - Hitachi - Draadsnijmachinen
- Betontrillers - lasposten
- Herstellen alle merken

van de Z.121 de boelen gewonden. De bakboordkorre was volledig gescheurd. De korre werd binnengezet voor herstelling.

De schipper ontstak twee rode lichten en doofde de zijlichten, waarna hij zich op dek begaf om te helpen aan de herstelling van het net. Tijdens de werkzaamheden is hij nog twee keer op de brug geweest om, volgens zijn verklaring, te zien of ze niet binnen de limieten gedreven waren. Hij stelde vast dat het dichtste vaartuig zich op twee mijl afstand bevond. Om 03.45 u. werd er plotseling motorgeronk gehoord en werd een vissersvaartuig gezien dat van over bakboord schuin op hen inkorde. De schipper liep naar de brug en sloeg achteruit nadat hij een aantal korte stoten op de scheepsfluit had gegeven. Dit manoeuvre kwam te laat. Op de UK 222 was de brug volledig verlicht en zat de wachtsman duidelijk te slapen. Ondanks het feit dat het een heldere nacht was, de UK 222 de voorgeschreven lichten voerde en de brug bovendien hel verlicht was, had niemand aan boord van de Z.121 het vaartuig tijdig opgemerkt.

De Raad stelt dat de schipper *Urbain Wintuin* ten onrechte de twee rode lichten ontstoken heeft en dit om andere vaartuigen op afstand te houden.

IN DE VEILIGE HAVEN EN TOCH ZINKEN

Op 9 november '88 werd er uitspraak gedaan inzake het zinken van de Z.580 „Poseidon” in de haven van Zeebrugge en dit op 8 september 1987.

Het rekvisitor van de Rijkskommissaris beschrijft uitvoerig de feiten en knoopt er een lering aan vast.

De vordering in het rekvisitor werd door de Raad bevestigd.

Omwille van het interessante van de uiteenzetting door de Rijkskommissaris en niet in het minst omwille van de aanbevelingen en de lering erin hebben we gemeend de uiteenzetting volledig te moeten weergeven.

Feiten

Op 8 september 1987 lag de Z.580 afge-meerd in de haven van Zeebrugge meer specifiek in wat plaatselijk als de hoek omschreven wordt gevormd enerzijds door de kademuur langs de Tijdokstraat en anderzijds een houten steiger die haaks op die kade staat.

De toestand van de gemeerde vaartuigen aldaar was de volgende:

- als eerste vaartuig tegen de kade de Z.472 Condor vast met een vooreinde aan de bolder op de hoek tussen de kade en de steiger en een achtereind aan een bolder op de Tijdokkade,
- daarnaast de Z.580 vast met een vooreind aan dezelfde bolder op de hoek en met een achtereind vast aan de Z.472,
- langs de steiger lag de Z.536 met een vooreind eveneens vast aan de bolder op de hoek en een achtereind op de steiger.

Omstreeks 19.00 u. is de bemanning van de Z.472 aan boord gekomen om te vertrekken naar zee.

Het achtereind van de Z.580 werd losgemaakt zodat zij met hun schip konden vertrekken. De schipper noch een ander bemanningslid van de Z.472 hebben de Z.580 terug vastgemaakt. Doordat de Z.472 achteruitsloeg is de Z.580 die toen enkel met zijn vooreind vastlag bakboord uitgezwaaid en aldus naast de Z.536 komen te

liggen. Schipper *De Grootte* van de Z.472 heeft dan aan schipper *Van Troye Franky* gevraagd om de Z.580 op hun plaats te leggen, wat de schipper ook gedaan heeft.

Volgens zijn verklaringen heeft *Van Troye* de Z.580 inderdaad terug tegen de Tijdokkaai gelegd en dan een achtereind vastgemaakt aan de bolder waar eerst de Z.472 aan vastlag. Hij voegt er aan toe aan zijn matrozen gezegd te hebben het achtereind goed vast te zetten daar het water nog twee uur moest zakken.

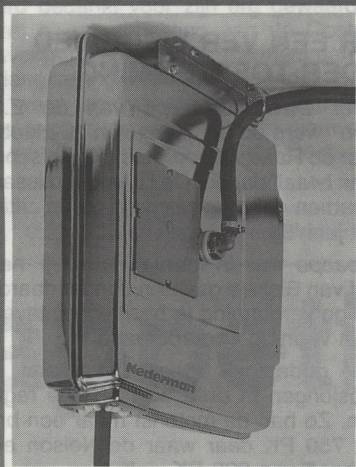
Om 19.15 u. zijn zij dan ook naar zee vertrokken.



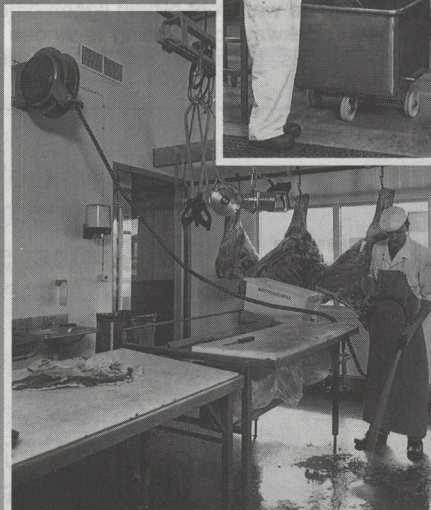
UW WATERSLANGEN AUTOMATISCH OPGEROLD

Nederman®

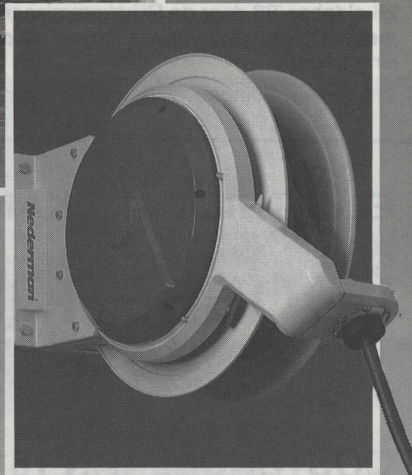
**Stukgereden slangen,
lekkende spuitpistolen en
een ergerende wanorde
verstoren dagelijks uw
werkpatroon.**



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



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



**bergiers
Nederman**

Bollinckxstraat 28

1070 ANDERLECHT

Tel. (02) 521 22 21

Volgens schipper/eigenaar *Vantorre* belopen de kosten in totaal 1.750.000 frank.

Beschouwingen

De plaats van het gebeuren is potentieel gevaarlijk voor de schepen die daar liggen en is door de lokale vissers ook als dusdanig bekend. De hout en steiger is uiteraard voorzien van dwarsbalken die bij hoog tij gedeeltelijk onder water zitten en bij laag tij niet. Schepen die langs de Tijdokkaal gemeerd liggen en slecht vastgemaakt zijn en daardoor kunnen jagen kunnen met hun voorsteven onder één van die dwarsbalken geraken waarbij zij dan bij opkomend tij geboeid geraken en letterlijk onderlopen.

Schipper *Vantorre* kende de situatie aldaar en zijn vaartuig is trouwens niet het eerste dat op dergelijke wijze zinkt.

Hij heeft zijn schip op 8 september 1987 omstreeks 18.00 u. verlaten na aan boord herstellingswerkzaamheden te hebben uitgevoerd. Het was toen 3 u. voor laagwater. Bovendien was het juist volle maan zodat hij ook moest weten dat het verval dan het grootst is namelijk ongeveer 5 meter. Op het ogenblik dat hij zijn vaartuig verliet was het met een achtereind vastgemaakt aan de Z.472.

Het kan zijn dat hij niet met zekerheid wist of de Z.472 die avond zou varen of niet maar gelet op de weersomstandigheden en de datum kon hij dat vermoeden. Het feit dat de Z.472 en de Z.536 praktisch op hetzelfde ogenblik zijn vertrokken bewijst voldoende dat het behoorlijk weer was voor de garnaalvisserij. Het is dan ook opmerkelijk dat schipper *Vantorre* twaalf uur lang zijn schip onbewaakt heeft achtergelaten terwijl hij hoogstens een 4-tal kilometer van de

haven woont. Het is niet omdat hij zelf niet ter visserij vertrekt dat hij daarom zijn schip in een tijhaven zomaar moet achterlaten en er op rekenen dat anderen er wel zullen voor zorgen dat het behoorlijk vastgemaakt wordt.

Artikel 19 van het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust voorziet trouwens uitdrukkelijk dat de kapiteins en schippers gehouden zijn hun vaartuig behoorlijk vast te maken en het vaartuig zo bij dag als bij nacht te bewaken of te doen bewaken.



Over dat vastmaken en de juiste onderlinge posities van de verschillende schepen is hier één en ander te doen geweest met uitzettingen van de toestand voor 18.00 u., de juiste richtingen van voor en achterstevens confrontaties, enz..., die volgens mij terzake weinig of niet dienend zijn.

Feit is dat *Vantorre* om 18.00 u. de Z.580 als laatste van de bemanning verliet en het vaartuig toen met een vooreind aan de wal en een achtereind aan de Z.472 was vastgemaakt.

Toen schipper *De Grootte* met de Z.472 vertrok heeft hij het achtereind van de Z.580 losgemaakt om te kunnen vertrekken. Hijzelf noch iemand van zijn bemanning hebben zelf het achtereind van de Z.580 op de wal vastgemaakt.

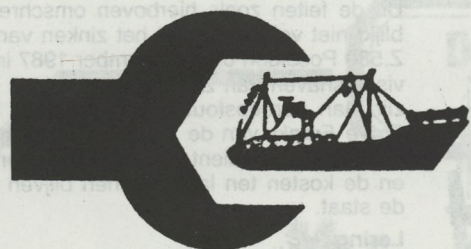
Dit werd gevraagd aan schipper *Van Troye Franky* die dit heeft aanvaard en ook heeft doen uitvoeren.

Het is de normale gang van zaken dat hij die een meertouw van een vaartuig losmaakt, het ook vastmaakt. Dit staat bij mijn weten niet in één of ander reglement maar is een regel van goed zeemansgebruik en dus voor interpretatie vatbaar.

Het vastmaken van een vaartuig moet volgens mij geschieden op dezelfde manier als die van voor het losmaken. Een schipper kan niet verplicht worden een ander vaartuig beter vast te maken dan dat het oorspronkelijk was. In casu kon de Z.580 niet meer in de oorspronkelijke staat vastgemaakt worden omdat het achtereind uiteraard niet aan de Z.472 kon blijven.

Aangezien de Z.580 door het vertrekmanoeuvre van de Z.472 bakboord uit zwaaide en praktisch tegen de Z.536 kwam te liggen heeft *De Grootte* aan *Van Troye* gevraagd om de Z.580 terug op zijn plaats te leggen. Dit komt neer op de regel „hij die een schip losmaakt dient er voor te zorgen dat het terug wordt vastgemaakt” wat betekent dat hij het niet noodzakelijk zelf moet doen.

De garnaalvisserij te Zeebrugge is een kleine gesloten gemeenschap waar iedereen kent zodat *De Grootte* van de Z.472 er mocht op rekenen dat *Van Troye*



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**

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

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



Erkend Service Station voor Reddingvloten

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

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

noodzenders LOCAT - RADIO BEACON

de Z.580 inderdaad ook zou vastmaken, wat trouwens gebeurd is. Vraag is alleen hoe?

Van Troye zegt dat hij er speciaal op gewezen heeft het achtereind kort te zetten omdat toen hij om 19.15 u. vertrok, het water nog 2 uur moest zakken.

Het is niet duidelijk wie uiteindelijk het schip heeft vastgemaakt: De Groote heeft bij het uitvaren gezien dat iemand de tros aan de wal heeft geplaatst maar hij kon niet goed zien wie juist.

Schipper Vantorre van de Z.580 zegt in zijn verklaring dat de tros achteraan te veel loos had en dat zijn schip daardoor onder de steiger is kunnen drijven. Het kan in zijn hoofde enkel om een vermoeden gaan, daar hij toen niet meer ter plaatse was.

Bovendien dient hier nogmaals herhaald te worden dat toen hij zijn vaartuig verliet de Z.580 over de achtersteven niet vast was aan de wal, zodat hij volgens mij zeker geen opmerkingen moet maken over het feit dat zijn schip door anderen slecht gemeerd was. Hij had zelf zijn schip met een achtereind aan de wal kunnen vastmaken in plaats van het gemakshalve met een eindje aan de Z.472 vast te leggen. Had hij zijn eigen schip met een achtereind goed vastgemaakt en dan achteraf gezien dat door het vertrek van de Z.472 het achtereind met teveel loos terug werd vastgemaakt dan ware de situatie geheel anders geweest dan nu waar hij zijn schip zelf met een achtereind aan de Z.472 heeft vastgemaakt en het vaartuig achteraf met een tros aan de wal lag.

Alhoewel het bij de behandeling van deze zaak rechtstreeks geen element is omdat noch de Z.472 noch de Z.580 er gebruik van hebben gemaakt, is het te betreuren dat de meeste schippers ter kustvisserij blijkbaar het nut van het plaatsen van springs niet inzien om te beletten dat hun vaartuigen zouden gaan jagen.

In een tijhaven zoals Zeebrugge met op dat ogenblik practisch 5 meter verschil tussen hoog en laag water en op een plaats zoals de hoek is het onverantwoord vaartuigen enkel met een voor en achtereinde vast te maken. Bij zakkend water moet immers voldoende loos gelaten worden omdat het schip anders opgehangen wordt en bij rijzend water komt er noodzakelijk loos in de trossen, tenzij men regelmatig die trossen wat inhaalt. Als er dan geen springs gebruikt worden kan het schip gemakkelijk enkele meters verdrijven, zoals in casu het geval was en onder een of andere hindernis terechtkomen.

Toen het vaartuig op zijn bakboordkant op de bodem lag was er nog loos in de trossen.

Dit betekent dat toen het achtereind van het vaartuig 2 u. voor laag water werd vastgemaakt er dus nog meer loos moet geweest zijn wat duidelijk in strijd is met de verklaringen van Van Troye, en het is ook moeilijk aanneembaar dat een ervaren zeeman zoveel loos in de trossen zou gelaten hebben.

Een andere mogelijkheid is dat de tros aan boord over de bolder is gaan doorschuiven zodat daardoor teveel slak in de tros is gekomen. Een andere mogelijkheid is een eventuele sabotage maar daarover heeft mijn ambt geen aanwijzingen kunnen vinden. De exacte reden voor het teveel loos in de trossen is dus moeilijk te achterhalen en de juiste verantwoordelijkheid terzake evenmin. Het is echter niet omdat een schip loos in zijn trossen heeft dat het noodzakelijk moet zinken, men kan de trossen immers altijd aanspannen. Daarvoor moet het schip uiteraard wel bewaakt worden, wat in casu gedurende 12 u. niet het geval is geweest.



Daarin is de hoofdreden te zoeken voor het zinken van de Z.580. Toen Vantorre om 18 u. zijn schip verliet wist hij dat het om 20.30 u. laag water was en om 2.16 u. hoog water. Zonder het aan de schipper van de Z.472 te vragen heeft hij er dus blindelings op gerekend dat dit schip niet zou varen en vermits zijn vaartuig met een achtereind vast was aan de Z.472 moest hij zich van het verval niets aantrekken. Had De Groote niet gevaren dan had hij moeten zorgen dat zijn Z.472 goed tegen de kant bleef en zou de Z.580 daar mede van profiteren.

Vantorre heeft in feite de bewakingsplicht over zijn vaartuig ongevraagd op de schouders van schipper De Groote gelegd en

heeft zichzelf gedurende een volledig tij niets van zijn schip aangetrokken.

Samenvattend kan gesteld worden:

- dat de Z.580 gezonken is omdat het bij laag tij onder een dwarsbalk van de steiger is geraakt en bij rijzend water zichzelf heeft ondergeduwd,
- dat het vaartuig daar verdreven is omdat er teveel loos in de trossen zat, de wind naar SW gedraaid is en het schip aldus, wegens het niet gebruiken van springs, is kunnen verdrijven,
- dat de juiste oorzaak van het teveel loos in de trossen en de verantwoordelijkheid daarvoor niet met zekerheid kan worden vastgesteld,
- dat indien de Z.580 bewaakt ware geweest, en dat betekent niet permanent, het teveel aan loos geen aanleiding zou hebben gegeven tot het zinken omdat dan op geregelde tijdstippen de trossen konden ingehaald worden.

Vordering

Uit de feiten zoals hierboven omschreven blijkt niet voldoende dat het zinken van de Z.580 Poseidon op 8 september 1987 in de vissershaven van Zeebrugge te wijten zou zijn aan beroepsfouten van schipper Van Troye Franky van de Z.536, zodat er geen tuchtmaatregel dient gevorderd te worden en de kosten ten laste kunnen blijven van de staat.

Lering

Schippers welke in tijhavens gemeerd liggen dienen gebruik te maken van springs om het verdrijven van hun vaartuigen te verhinderen. Het enkel vastmaken met een voor een achtereind dient als onvoldoende aanzien te worden.

Schippers worden er nogmaals op gewezen dat zij de verplichting hebben hun schip te bewaken of te doen bewaken, zeker wanneer dit gemeerd ligt in een tijhaven om aldus bijtijds meertouwen te kunnen vieren of in te korten.

Verslaggever Coelus R.

**Hoe bereikt U
3000 lezers
uit visserijmiddens**

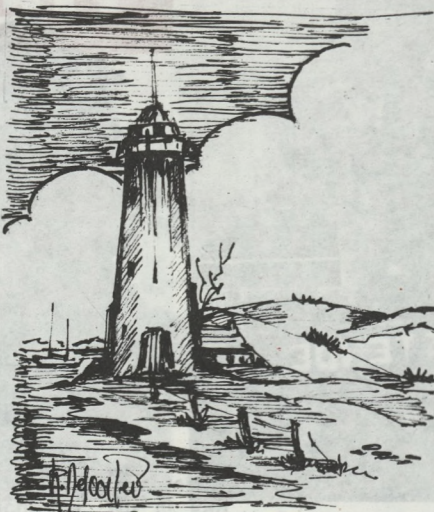
**H. Baelskaai 2
8400 Oostende
Tel. (059) 32.55.59**

DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

Eindelijk word ik begrepen! Eindelijk word ik erkend! Na jaren eenzaamheid doet het goed gelezen en gewaardeerd te worden. Telkens als ik, in Het Visserijblad, een stukje gepleegd heb wordt mijn vuurtoren overspoeld met fanmail. Kort nadat het blad in de winkels ligt brengt de postbode hier stapels brieven binnen van mannen en (vooral) vrouwen, die mijn bijdrage tot het blad als onmisbaar, uniek, onvervangbaar en enig kwalificeren.

Omdat het nu bijna nieuwjaar is en omdat ik zie dat allerlei prominenten deze kolommen onveilig maken met hun nieuwjaarsboodschappen wil ik van dit cursiefje gebruik maken om mijn lezers en lezeressen mijn beste wensen over te maken.

Voor 1989 wens ik u allen veel geluk, ambiance, vrede, een schone toekomst, veel kindervreugde, een goeie gezondheid, gezellige zondagen, jeugdigheid, nog meer geld, vooruitgang, democratie, promotie, een goeie oude dag, een schoon pensioen, minder maandagen, wederzijdse trouw, goed weer, nog vele jaren, veel feesten, kortere werkdagen, veel leute en plezier, vreugde, langere nachten, een nieuw lief, het winnende lot, voldoening, een goeie vakantie, een nieuwe auto, veel leesgenot, lagere olieprijs, prettig pasen, een goed seizoen, het ware geloof, brood op de plank, goeie films op TV, een goedkope echtscheiding, rust, vrijheid, ontspanning, sport, al wat je graag hebt, cultuur en lichaamsbeweging, veel groenten in de tuin, al wat goed voor je is, de titel voor je geliefde sportclub, voorspoed, een trouwe hond, heil, een brave schoonmoeder, eten en drinken in overvloed, moed, hoop, liefde en berouw, windkracht drie, hoogstens vier, goeie vangsten, volk in de winkel, grote besommingen,



winst, minder belastingen, profijt, veel brugdagen, een zachte winter, stipte leveranciers, een droge zomer, goede vooruitzichten, nog veel meer, nog veel beter, doorzettingsvermogen, tevreden klanten, een warm bed, een goed gemeentebestuur, prettige dromen, fun, een ruimere woning, een kus van de juffrouw, een mobilhome, een erfenis van een nonkel in Amerika, een hoevetje midden in het bos, een begrijpende belastingkontroleur, vriendschap, genegenheid, begrip, troost, het ideale haargroeimiddel, werk, geen werk, een goede vaart en een behouden thuiskomst, ontspanning, veel gespreksstof, een dik visserijblad, nieuwe ontdekkingen, seks, seks, seks, kracht, een goed gebit, minder last van reuma en van spierpijn, het vermogen des onderscheids, aanvaarding en berusting en... moge mijn vuurtorenlicht u blijven leiden in dit hope-loze, troosteloze tranendal.

N.V. DELANGHE

- ★ Rolbruggen en alle hijstoestellen tot 100 ton
- ★ Portaalkranen en galgkranen
- ★ Naverkoopdienst „UNELEC” takels
- ★ Algemene metaalkonstruktie

PATHOEKEWEG 106, 8000 BRUGGE

TEL. (050) 31.71.81 - FAX (050) 31 33 89

Telex: 81.141

De "Staalmeesters"
uit de 21e eeuw



*Wij wensen u
een gezond
en succesvol 1989*

MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.

Scheepmakerstraat 13 - Postbus 3074 - 2220 CB Katwijk a./Zee - Holland
Tel.: 01718-20700 - Telex 39454 - Telefax 01718-32319



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

DE MAAND IN BEELD



Beide jetfoilbeelden werden dezelfde dag genomen. Links de Prinses Stephanie die al enkele weken op het droge stond bij de RMT en eerstdaags de dienst hervat. Rechts de Prinsesse Clémentine die plots uitviel en overgebracht werd naar de werf van Béliard in de achterhaven. De herstellingswerken hebben slechts enkele dagen in beslag genomen. (gw)



Haringkuitkopers

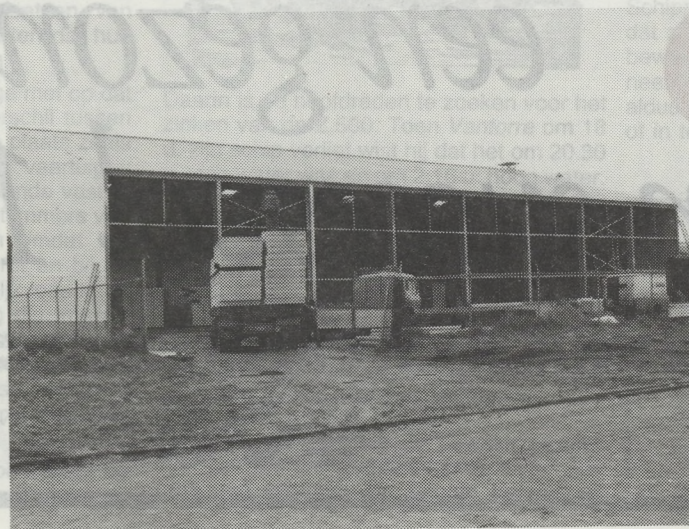
Twee Urker koppelvaartuigen kwamen vorige week naar Oostende. De 80 ton haring aan boord van de UK.37 en UK.39 werd in transit aangevoerd en onmiddellijk in koelwagens naar Nederland getransporteerd. Daar wordt de kuitzieke vrouwelijke haring ontdaan van de duizenden onbevuchte eitjes. De kuit is bestemd voor Japan waar hij als een delicatessie wordt beschouwd. Op wereldvlak bestaat trouwens een uitgebreide handel in kuit tijdens de periode dat de haring kuitziek is. Het transport werd geregeld door de Oostendse groothandelaar Ronny Gekiere.

(foto LVH)



Het Oostendse visverwerkend bedrijf Morubel-Refribel heeft zijn diepvriescapaciteit uitgebreid. Aan de Napoleonlaan werd een nieuwe koelloods opgetrokken. (gw)

Tot twee maal toe kwam Sint-Niklaas per vissersboot naar Oostende. In het begin van de maand gebeurde dat met de O.62 Seabird II van Luc Bogaert (foto links, LVH). Op het einde van de maand bracht Motor Toerisme Oostende de Sint opnieuw naar de badstad, nu met de O.455 Zeesymphonie van Pierre Devriendt. (gw)



Na het afsluiten van de visserijtentoonstelling in het Oud Stadhuis met 5.000 bezoekers bracht de Blankenbergse folkloristische vereniging Ebbe en Vloed hulde aan het vissersmonument van Sterke Dries.

Nieuwpoort bracht hulde aan beeldhouwer Pieter-Jan Bracke. In de vismijnzaal trok vooral het monumentale ontwerp „Vissersvrouwen” de aandacht. (gw)

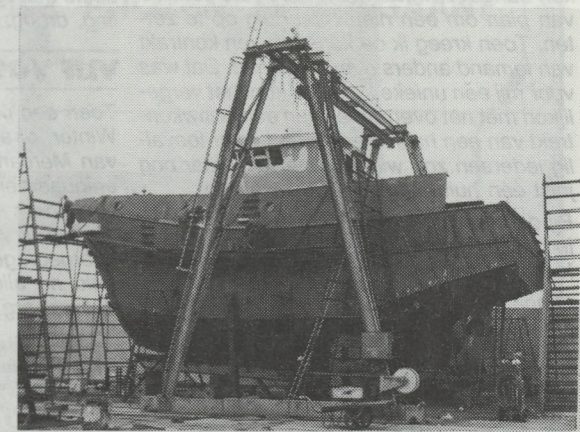


De opbouw van de viskranen aan de Oostendse visserskaai vordert zichtbaar. Nu al kan men zich een beeld vormen van de stalletjes waar de verkopers zullen plaats nemen. (gw)

Oostende kreeg het bezoek van twee Zeeuwse platbodems. De klipperak „Hoop op Zegen” en de tjalk „Buiten Verwachting” zijn varende tentoonstellingen die promotie voeren voor Zeeland. (gw)



Tijdens de inhuldiging van de Moby-clock in Zeebrugge werd het eerste koopje weggekaapt door vishandelaar Huysseune. Het leverde hem een magnumfles champagne op. (gw)



In Oostende staan momenteel twee nieuwe vaartuigen op stapel. Bij IdP bouwt Norbert Hennaert de Eurokotter O.187 Sint-Antonius (foto links) terwijl Scap de kleine hekreiler O.349 „Lady” in de afwerkingsfase zit. De O.349, gebouwd voor Erwin Maes en Jos Praet wordt binnenkort in bedrijf genomen. (gw)

De redactie van „Het Visserijblad” was op bezoek bij staatssecretaris Paul De Keersmaecker. De neerslag van een lang gesprek verschijnt in ons volgend nummer, meteen het eerste van het nieuwe jaar. (gw)

Norbert Hennaert:

DE ORDERBOEKEN VAN ZOWAT ALLE WERVEN ZIJN LEEG

Verheugend om vast te stellen is de verjonging die binnen de visserijsector waar te nemen valt. Jonge reders – aan de wal – managen hun bedrijf op vlotte en zakelijke manier. Bart Schiltz, Willy Versluys en Norbert Hennaert... de nieuwe lichting die ook op bestuursvlak verantwoordelijkheid durft te nemen en de visserijtoekomst probeert veilig te stellen. Ze schrikken er alvast niet voor terug nieuwe ideeën te lanceren en eigen standpunten te vertolken.

De stamboom van de familie Hennaert hangt vol zeewier. Allen, sinds vijf generaties in rechte lijn trokken van jongsaf het zeegat uit. Gesetteld in de vissersrijke westhoek komt de vader van Norbert zich in de dertiger jaren, zoals zovelen aangetrokken door de nieuwe vissershaven van Oostende, op de Opexwijk vestigen. Norbert werd er in 1951 geboren en monstert als 16-jarige, na zijn studies aan de Paster Pypeschool, waar zijn broer nu les geeft, als scheepsjongen aan op de O.198, het vaartuig dat door zijn oom en vader wordt uitgereed.

In 1977 koopt hij dan zelf de aandelen van zijn oom op en twee jaar later, als zijn vader zich als reder terugtrekt, neemt hij heel de p.v.b.a. over en legt de O.231 in. De St.-Carolus, zo genoemd, naar het memorabele handelsvaartuig van de Oostendse Compagnie.

NIEUW VAARTUIG

Ondertussen wordt Norbert reder-aan-de-wal. „Hoewel de drang om zelf weer mee te varen soms heel sterk komt opzetten”, zegt hij. En hij weet zijn dagen best vol te krijgen, want naast zijn bestuursfuncties heeft hij momenteel de handen vol met de afwerking van de gloednieuwe O.187 „Sint Antonius” (patroon van zeelui en de eigen parochie) die gebouwd wordt op de Oostendse werf I.d.P. en in het vroege voorjaar van '89 van stapel moet lopen. Het betreft hier een Eurokotter uitgerust voor boomkorvisserij, maar zo gebouwd dat het in de kortste keren als hekreiler uit te reden valt.

Norbert Hennaert: „Het is het laatste vaartuig dat nog vóór de beperkende bouwstop kon aangevat worden. Ik was in die periode van plan om een nieuw vaartuig op te zetten. Toen kreeg ik de kans om een kontrakt van iemand anders over te nemen. Dat was voor mij een unieke kans. Je kunt het vergelijken met het overnemen van een bouwkontrakt van een huis in een straat waar toevallig iedereen zou willen wonen en waar nog juist één huis mag gebouwd worden.

Bij de bouw van zo'n vaartuig moet je altijd in de buurt zijn, ook daar gaat de vergelijking met de bouw van een huis op.

Omdat ik de logies bovendien heb ingericht krijgt de bemanning enerzijds meer comfort en veiligheid en krijg ik achter de brug een enorm groot werkdek dat kan uitgerust worden voor de gatvisserij”.

En daarmee probeert reder Hennaert de problemen rond de kwota en de daaruit voortvloeiende stilligperiodes voor te zijn.

Je weet maar nooit wat de toekomst brengt.



VERANTWOORDELIJKHEID OPNEMEN

Naast zijn redersactiviteiten maakt Norbert zich verdienstelijk in verschillende beheersfuncties binnen de visserijsector. In een nogal blitz-opgang werd hij zowel voorzitter „Hand in Hand” uit Oostende en van het toeleverings- en scheepswerfbedrijf S.C.A.P. Niet iedereen staat vandaag te dringen om bedrijven in een crisissector te helpen dirigeren.

Norbert Hennaert: „Akkoord, maar als niemand zich van iets aantrekt, gaat alles om zeep. In Oostende zie je de vissershaven „zienderogen” achteruitgaan. Je loopt hier werkelijk met je hoofd tegen de muur. Dus dan probeer je daar iets aan te veranderen. Of vind jij het misschien normaal dat de slipway hier meer dan een jaar stuk bleef of dat de belanghebbenden officieel nog geen weet hebben over de reorganisatie van de Oostendse vismijn.

Nochtans is onze vissershaven één der beste qua ligging, mogelijkheid voor herstelling, droogzetting...”

VIJF VOOR TWAALF

Toen een paar maand geleden de heer De Winter, directeur van de Polyship-vestiging van Mercantile-Beliard, omwille van onvereenigbaarheid van functie ontslag nam als voorzitter van Scap, werd de heer Hennaert, toen al lid van de Beheerraad als voorzitter voorgedragen. Een ware verantwoordelijkheid nu alle visserijscheepsbouwbedrijven het wel erg moeilijk krijgen.

„Daar ben ik mij volkomen van bewust”, zegt Norbert Hennaert, „maar bij de pakken blijven zitten is ook de oplossing niet. Volgens mij moet er hoogdringend een reorganisatie komen van alle werven die aangesloten zijn bij de V.S.V. (Vereniging Scheepswerven Visserij).

Wij moeten ons dringend reorganiseren,

gaan samenwerken om de buitenlandse markt op te gaan. Er is nog een enorme markt zowel in als buiten de visserij en als wij goed georganiseerd zijn kunnen wij zeker concurrentieel worden. Maar dan moeten wij met modernere technologieën beginnen werken. Het is echter vijf voor twaalf. Ik bedoel vijf **SECONDEN** voor twaalf. De Graeve uitgezonderd, zijn de orderboeken van de werven blanco. Als niet vlug van hogerhand wordt ingegrepen dan verliezen wij binnen hier en een aantal maand al onze ervaren scheepsbouwers die ergens anders hun boterham zullen gaan verdienen en dat zal het einde van onze Vlaamse werven zijn. Eens de know-how afgevloeid is, mogen wij het hier vergeten.

Anderzijds is het vandaag de dag ook ondenkbaar dat iedere werf nog beschikt én over een tekenaar én over een studiebureau. Dit is onrendabel en zo concurreren wij elkaar dood. In Oostende zouden wij b.v. moeten kunnen komen tot een verregaande samenwerking of fusie van de 3 werven: Seghers, I.d.P. en Scap.

Gelukkig heeft de V.S.V. een aantal goede projecten op het oog die wel eens de moeite kunnen lonen”.

DUBBEL BELOOND

„Wat mij echt tegen de borst stoot is het feit dat onze Belgische Staat een reder die naar Nederland trekt om een nieuw vaartuig te laten bouwen beloont met een N.M.K.N. (Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid)-steun.

Vooraf dat die reder in Nederland ook nog eens de exportpremie van de Nederlandse regering op zak mag steken. Je zou als reder dom moeten zijn om hier nog een vaartuig te bouwen. M.a.w. wie onze werven mijdt wordt er van staatswege nog voor beloond ook. Dat kan toch niet!”

Vormt Polyship, de fabrikant van glasvezel-versterkte polyestermijnenjagers, eens die order afgewerkt, geen te duchten concurrent bij de bouw van vissersboten volgens dit nieuwe procédé?

Hennaert: „Dat geloof ik niet. Er bestaan al polyester vissersschepen maar met de visserijmethodes die wij hier toepassen daar kan de toch fragiele romp van die polyester-schepen niet tegen zijn. Er zijn teveel zware krachten die op die romp inwerken”.

Onlangs was Norbert Hennaert in Spanje en werd er geconfronteerd met het feit dat het kwotasysteem een vloot bijwijlen vleugellam kan slaan.

„Ik heb daar 100 schepen langs de kaai gezien die stil liggen tot in maart volgend jaar. Een vriend van mij zag in een andere haven zelfs 200 schepen, da's heel onze vissersvloot, tegen de kaai liggen. Als wij zien dat nu zowat ieder ander land ver boven zijn totaal motorvermogen actief is, blijft de vraag wat er in '92 zal worden voorgesteld? Worden wij brave Belgen weer niet de dupe van de historie??”.

Flor Vandekerckhove
Marc Loy



Met de sympathie van de



Generale Bank

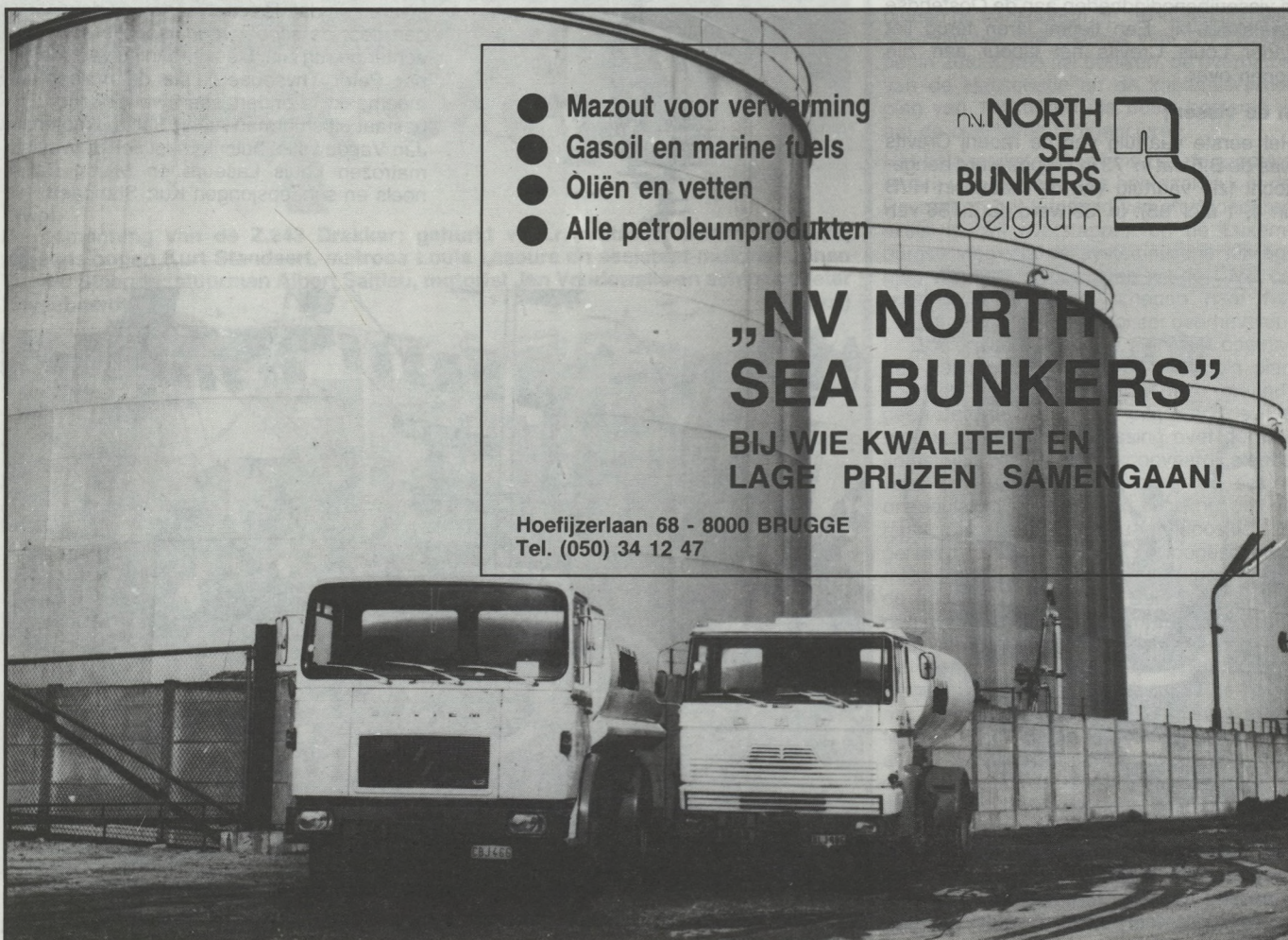
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumprodukten

**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



Rederij Crevits neemt nieuwe treiler Z.243 Drakkar in gebruik

De Zeebrugse vissersvloot heeft er een tweede Drakkar bij. Het betreft de grote bokkentreiler Z.243, gebouwd bij Degraeve, voor de Rederij Crevits uit Lissewege.



E.H. Herregodts zegend het nieuwe vaartuig in, omringd door Eddy en André Crevits en echtgenoten en meter Sonja Crevits. (gw)

Het familiale bedrijf van Louis Crevits en zonen André en Eddy heeft al een lange geschiedenis achter de rug als handelaar in kettingen en metalen. Pas in de jaren vijftig werd echt ingespeeld op de behoeften van de visserij. In de Tijdokstraat te Zeebrugge werd een bijhuis geopend waar aanvankelijk kettingen en later ook rubberen bollen ten behoeve van de bordenvisserij werden geproduceerd. De handel kende een snelle uitbreiding en de investering in een ruime produktiewerkplaats in Lissewege drong zich op. Later kwam daar nog een handel in visserijbenodigdheden aan de Oostendse Baelskaai bij. Een tiental jaren terug liet vader Louis Crevits het labeur aan zijn zonen over.

In de visserij

Het eerste vaartuig van de rederij Crevits was de B.5 dat in '73 in Dieppe werd aangekocht (zie vaartuig van de maand in HVB nr. 4, 1 mei '88). In '83 werd de Z.186 van

Leon Gheselle overgenomen nadat de firma gedurende een korte periode eigenaar was van de Z.599 (nu O.599) en de Z.427 (nu O.427). Een paar jaar terug werd dan besloten om de dertig jaar oude B.5 te vervangen door een nieuwe bokkentreiler. Het is allemaal een beetje anders uitgedraaid. Uiteindelijk werd de B.5 Drakkar van de hand gedaan en de Z.243 Shark ingekocht als vervangingsvaartuig.

De nieuwe bokkentreiler werd bij Degraeve gebouwd als zusterschip van de Z.105 Atlas en de Z.60 Blue Angel. Stuk voor stuk goed uitgeruste vaartuigen met een 1.200 pk-motor, twee hulpmotoren en volledig uitgerust voor de boomkorvisserij.

De Z.243 werd op 27 oktober te water gelaten, een operatie met enige hindernissen. Het had er alle schijn van dat de stapelloop zonder problemen zou verlopen, maar na enkele meter liep de kiel vast. Met hydraulische pompen kon het schip weer in beweging gebracht worden en na een korte aarzeling ging het resoluut het dok in. Grote opluchting alom natuurlijk.

Een maand later, op zaterdag 2 december, stond het nieuwe schip en de redersfamilie in het middelpunt van de belangstelling. Voor de officiële ingebruikneming was heel wat volk opgedaagd. Het ruime dek volstond

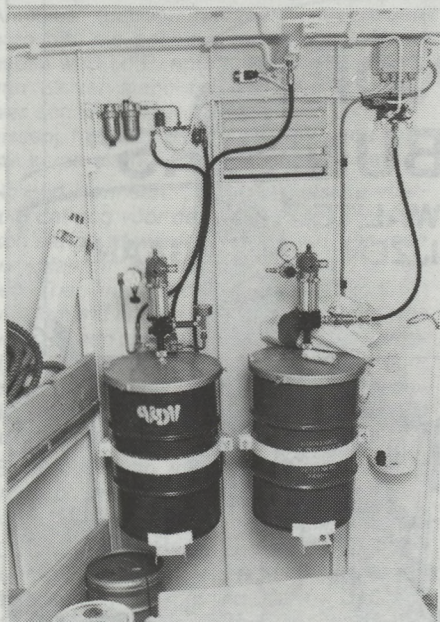


Bij de stapelloop toonde de Z.243 zich nogal nukkig. Om het vaartuig in het dok te krijgen was de hulp van een werfwagen en hydraulische pompen nodig. (gw)

niet om alle genodigden op te vangen. Het was dan ook aanschuiven om de konfortabel ingerichte logies en de machinekamer te bezoeken. Na de traditionele geplogenheden werd de plichtigheid besloten met een receptie in de nieuwe veilhal van de Zeebrugse vismijn.

De Z.243 zal echter nog niet onmiddellijk afvaren omdat de proefvaarten en de metingen door de scheepvaartinspektie nog niet achter de rug zijn. De bemanning van schipper Peter Thysebaert die de maidentrip meemaakt is ondertussen wel bekend. Ze bestaat uit stuurman Albert Saltiau, motorist Jan Vandewalle, hulpmotorist Johan Wuyts, matrozen Louis Laseure en Martin Danneels en scheepsjongens Kurt Standaert.

(gw)



Het automatisch vetsmeersysteem vindt steeds meer ingang. Ook de Z.243 werd voorzien van een tijdsklok die meer dan honderd smeerpunten regelt en een vislijnsmeerder. (gw)



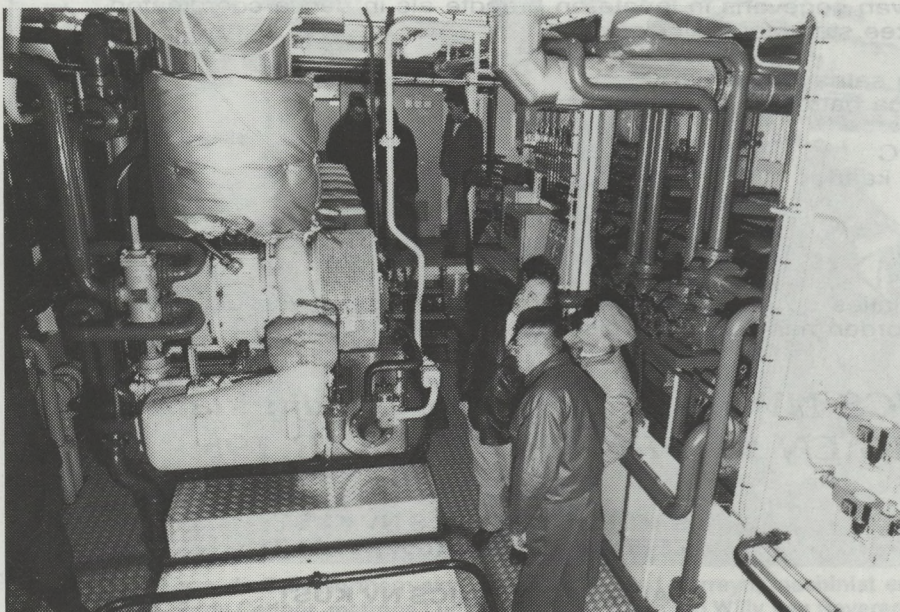
Heel wat belangstelling natuurlijk voor de plichtigheid aan boord van de nieuwe Drakkar. (gw)



Meter Sonja, oudste dochter van André Crevits, had door het stormachtige weer enige moeite om de champagnefles goed te richten. Peter van het vaartuig is Frank Van Acker. (gw)



De bemanning van de Z.243 Drakkar: gehurkt v.l.n.r. matroos Martin Danneels, scheepsjongen Kurt Standaert, matroos Louis Laseure en assistent-motorist Johan Wuyts. Staande: stuurman Albert Saltiau, motorist Jan Vandewalle en schipper Peter Thysebaert. (gw)



Binnenzicht van de machinekamer. Vooraan de 6 cilinder Daf-diesel van 1200 pk en rechts een van de hulpmotoren. (gw)

Visserijministers bijeen te Brussel

Op de Europese visserijraad op 9 en 10 december in Brussel zullen de visserijministers van de EG-lidstaten de kwotavoorstellen van de commissie onderzoeken. Vast staat dat volgend jaar voor bepaalde vissoorten geringere hoeveelheden zullen toegerekend worden.

De EG-commissie voor visserij heeft voorstellen geformuleerd om de hoeveelheid toegelaten kabeljauwvangsten in EG-watervallen met twintig procent te verminderen, terwijl haring- en makreelvangsten met tien procent omlaag moeten. De commissie steunt zich hiervoor op de bevindingen van marinebiologen waaruit zou blijken dat sommige visbestanden ten gevolge van overbevissing een ongunstige ontwikkeling doormaken.

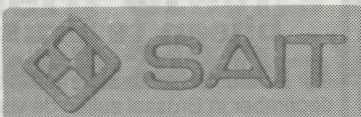
Ook om overbevissing op platvis tegen te gaan heeft de commissie voorstellen gedaan, ondermeer om de lengte van de boomkorren tot zes meter te beperken.

Het is dus wachten op de beslissingen van de EG-minister vooraleer de visserijsector weet waar hij volgend jaar aan toe is.

CMB weldra onder Luxemburgse vlag

De Belgische Scheepvaart Maatschappij CMB kwam de voorbije maand om diverse redenen in de aktualiteit. Ondermeer door de verkoop van de laatste „Congoboot” Fabiolaville aan China, de sociale onrust binnen de transportgroep, de invlagging van twee nieuwe bulk carriers van 170 dwt die het in Zuid-Korea liet bouwen, de overname van de Hessenatie en de kapitaalsverhoging van 1,8 miljard die deels bestemd is om de overname te financieren.

Het belangrijkste nieuws is dat de grootste rederij van het land, die hoofdzakelijk in de lijnvaart en het transport van storgoederen actief is, wil overstappen op de Luxemburgse vlag. Na de systematische uitvlagging van de voorbije jaren wil de CMB de resterende zeventien schepen naar het Luxemburgse scheepsregister overhevelen. In scheepvaartkringen is men niet opgetogen dat na afloop van het voorlopig plan voor de koopvaardij (eind deze maand) geen definitieve regeling uitgewerkt is. De regering heeft een beslissing over de toekomst van de Belgische koopvaardij steeds voor zich uitgeschoven, terwijl de sector ongeduldig wacht op een regeling om uit haar uitzichtloze concurrentiepositie te geraken. De koopvaardij zit opgescheept met te hoge exploitatiekosten, vooral door de hoge loonkosten van Belgische zeelieden, waardoor steeds meer reders uitwijken naar een ander register. Directeur-generaal en voorzitter van de Belgische Redersvereniging Jacques Savereys verwijt de regering een gebrek aan interesse voor maritieme aangelegenheden waardoor niet alleen de koopvaardijvloot maar mettertijd ook de Belgische bemanningen zullen verdwijnen. De CMB-direkteur maakte bekend dat de overgebleven schepen tegen eind april '89 onder Luxemburgse vlag zullen varen. De viering van het honderdjarig bestaan van de rederij in 1995 zal dan zonder de nationale driekleur moeten gebeuren.



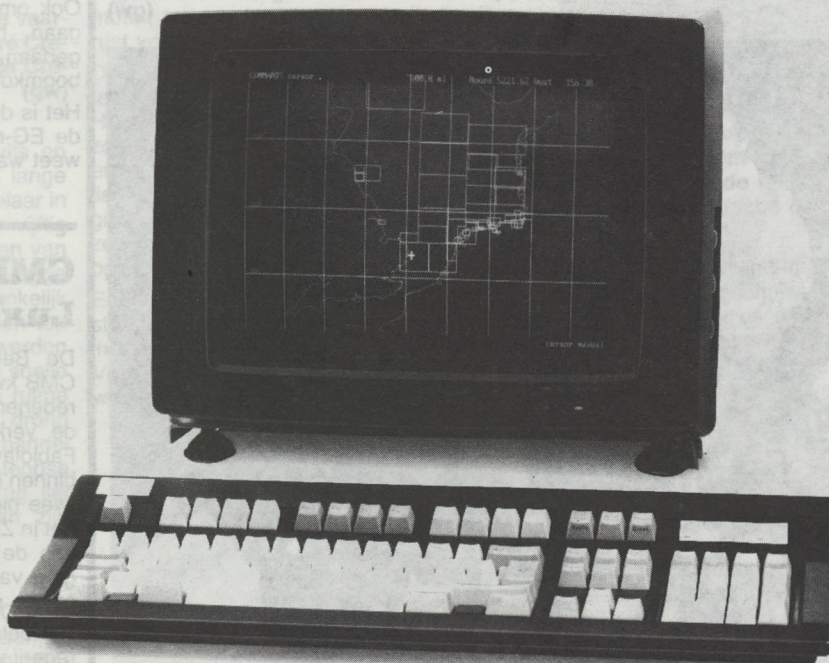
electronics N.V

MARINE ZEEKUST

Hendrik Baelskaai 21
8400 Oostende
Tel.: 059/32.08.11

Wandelaarstraat 4
8380 Zeebrugge
Tel.: 050/54.41.21

Kleurenvideoplotter Odin



- hoge resolutie (EGA) kleurenmonitor
- eenvoudigheid van bediening
- onbeperkt instelbare schaalverdeling
- kaarten en persoonlijke aantekeningen op 3 1/2 inch floppy disk
- coördinaat uitlezing en invoer van gegevens in lengte en breedte als in decca coördinaten
- kaartenbestand van de Noordzee standaard bijgeleverd
- Nederlandse handleiding
- aansluiten van decca, loran en satnav systemen
- berekening en plotten alle decca patronen op de Noordzee
- uitbreidingsmogelijkheden
- kan ook gebruikt worden als PC
- zelf digitizing mogelijkheid van kaarten
- bijbestelling van kaarten

EN LAST BUT NOT LEAST:

de meest gekende kaarteninformaties op cassettes (o.a. de furuno cassette van de videoplotter GD 170) kunnen overgebracht worden naar de ODIN diskettes.

**SAIT ELECTRONICS NV KUST wenst aan al zijn klanten
EEN GELUKKIG EN VOORSPOEDIG JAAR 1989**

SAIT ELECTRONICS NV KUST
21, Hendrik Baelskaai,
B-8400 OOSTENDE
☎ (059) 32 08 11
fax (059) 32 05 93

SAIT ELECTRONICS NV KUST
ZEEBRUGGE - ☎ (050) 54 41 21

SAIT ELECTRONICS NV KUST
NIEUWPOORT ☎ (058) 23 31 51

Familie Cattoor neemt Z.34 Northern-Sky in gebruik

De BVBA Sunrise van Robert Cattoor en zoon Eddy hebben een nieuw kustvaartuig in de vaart gebracht. De bouw van het schip heeft wel een trieste voorgeschiedenis door het faillissement van de Zeebrugse scheepswerf Perfecta die voor de afwerking moest instaan. Het casco heeft dan ook enige tijd doelloos in het visserij-dok gedobberd tot Robert Cattoor de zaak overnam en Joël Verheye, tevens peter van de nieuwe eenheid, het schip verder afwerkte.

Robert Cattoor is al langer vertrouwd met de visserij. Hij was mede-eigenaar van de Z.212 Blanche Marguerite (later Annie Marguerite) en liet in 1964 de Z.418 Atlas bouwen die later als Blue Bird in handen van Constant Couwijzer zat. Beide schepen zijn ondertussen uitgeschreven. De Z.212 leed schipbreuk in '69 voor de zuidkust van Ierland en de Z.418 werd uitgevlagd naar Gambia.

Het nieuwe vaartuig Z.34 Northern-Sky is het zusterschip van de Z.63 Thalassa, een Eurokotter die vorig jaar in januari werd gedoopt door peter en meter EG-kommissaris Willy Declercq en zijn echtgenote. Het was de bekroning van de samenwerking tussen Perfecta en de Waalse werf Sambre et Meuse. Vast stond dat het niet bij dit eerste schip zou blijven, maar de omstandigheden hebben er anders over beslist.

Bij hoogwaterstand op zaterdag 26 november werd de Z.34 dan toch op en top in orde afgeleverd aan de nieuwe eigenaars. Tijdens de plechtigheid aan boord zegende de visserij-aalmoezenier met zijn gebruikelijke zwier het schip en liet ook de omstaanders in het gewijd water delen. Dat waren in de eerste plaats de familieleden, waaronder schoondochter Francine Cattoor-Brouckaert die het meterschap waarnam, talrijke personaliteiten uit de visserijwereld, vrienden en een pak sympathisanten.

De Z.34 is een kustvaartuig, maar eveneens uitgerust om verder afgelegen visgronden op te zoeken. Het nieuwe vaartuig dat al de proefvaarten achter de rug had is enkele dagen na de plechtigheid voor de maidentrip vertrokken. Aan boord een vierkoppige bemanning waaronder twee familieleden van de reder, namelijk

Technische fiche Z.34 Northern-Sky

- Lengte over alles: 20 m
- Breedte: 6,3 m
- Hoofdmotor: DAF 300 pk bij 1800 tr.
- Hulpmotoren (2): Daf 87 pk
- Winch: zestrommellier Brusselle
- Instrumenten: Antwerp Marine Radio Cy. (AMRC)
- Brandstoftank: 25.000 l.
- Watertank: 4.000 l.
- Visruim: 30 m3
- Werf: Meuse & Sambre, Beez (casco)
- Afwerking: J. Verheye NV, Zeebrugge
- Eigenaar: BVBA Sunrise, Zeebrugge



Peter en afwerker van het schip Joël Verheye en meter Francine Brouckaert, echtgenote van mede-eigenaar-machinist Eddy Cattoor in gesprek met visserij-aalmoezenier Corneillie die de Z.34 inzegende. (gw)



De nieuwe bokkentreiler Z.34 Northern-Sky kreeg tijdens de inhuldiging veel volk aan boord. (gw)

schoonzoon Wilfried Sorreyn en machinist Eddy Cattoor. De andere bemanningsleden zijn stuurman Willy Van Beveren en matroos Luc Toussein. (gw)

Waalse scheepswerf Meuse et Sambre neemt nieuwe start

Het Zeebrugse scheepsbouwbedrijf Perfecta liet de casco's voor nieuwe vissersvaartuigen bouwen bij de Waalse scheepswerf Meuse et Sambre in Beez (Namen). In samenwerking met Perfecta werd een klein (ca 20 m) en in alle weersomstandigheden stabiel scheepstype ontwikkeld. De werf kreeg onmiddellijk enkele bestellingen binnen waarvan de casco's voor de O.87 Nele, Z.63 Thalassa en de Z.34 Northern-Sky werden uitgevoerd. De Waalse werf was toen al niet meer in goede doen. Na een saneringsoperatie in oktober vorig jaar werd het aantal werkplaatsen van 74 tot 36 teruggeschoefd. Dat leverde nauwelijks resultaten op. De Nationale Maatschappij voor de Nationale Sektoren (NMNS) kwam via het Waalse fonds ter hulp. De NMNS nam een minderheidsparticipatie in het noodlijdend bedrijf terwijl de Belgische Scheepsbouwkombinatie hoofdaandeelhouder werd met 51 procent in het kapitaal van 20 miljoen. De werf kreeg ook nog een NMNS-lening van 15 miljoen en de Generale Bank schreef de helft van haar schuldvorderingen ten belope van 50 miljoen af. Door deze ingreep krijgt Meuse et Sambre een nieuwe kans om te overleven.



De bemanning van de Z.34 Northern-sky: schipper Wilfried Sorreyn, machinist en mede-eigenaar Eddy Cattoor, matroos Luc Toussein en stuurman Willy Van Beveren. De visserskinderen Benny Sorreyn en David Cattoor waren voor de gelegenheid in een passend plunje gestoken. (gw)



PINTELON

P.V.B.A. PIVAN

H. Baelskaai 32 - 8400 Oostende
(Rechtover de Vismijn) - ☎ 059/32.27.72
Ruime parkeermogelijkheid!

ZAAKVOERDERS PINTELON MARTINE EN HENRI

ALLE BEDRIJFSKLEDIJ

HET GROOTSTE MAGAZIJN VAN BEDRIJFSKLEDIJ LANGS ONZE KUST

VOOR VISSERS
VISLOSSERS
VISHANDELAREN
VISBEWERKENDE BEDRIJVEN

VOEDINGSNIJVERHEID

HORECASEKTOR
BAKKERS
BEENHOUDERS

BOUWVAKKERS
SCHILDERS
HOUTBEWERKERS
GARAGES - ENZ.

WINTERWERKKLEDIJ — WINTERLAARZEN

VEILIGHEIDSSCHOENEN — RUBBERLAARZEN

KWALITEIT

— KWALITEIT

— KWALITEIT

*Wij wensen U allen een zalig Kerstfeest
en een gelukkig nieuwjaar*



HENDRIK BAELSKAAI 34 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32.00.79 - 32.27.72

PINTELON BONDED STORES

ZAAKVOERDERS PINTELON FERNAND EN HENRI

40 JAAR SCHEEPSBEVOORRADING

**VAN TAKSVRIJE GOEDEREN, ZOALS SIGARETTEN, TABAK,
REUKWATER, BOTER, ENZ.**

AANDACHT!

Binnenkort starten wij met diepvriesprodukten. Vooral vlees-runds, varkens- en lamsvlees, versneden volgens de behoeften van de bemanning aan boord en aan zeer goedkope prijzen dank zij de uitvoerrestituties.
Kortelings meer nieuws hierover.

ONZE MEDEWERKERS ZIJN

VOOR ZEEBRUGGE : VANDIERENDONCK MICHAEL
F. TIMMERMANSTRAAT 32, 8300 KNOKE-HEIST
TEL. (050) 51 35 11

VOOR NIEUWPOORT : LEGEIN FREE
HAVENSTRAAT 1, 8450 NIEUWPOORT
TEL. (058) 23 33 90

Steenstorter „Pompei” biedt mogelijkheden op wereldvlak

De Tijdelijke Vereniging Bergingswerken (TVB) waarin de vier grootste Belgische bagger- en bergingsmaatschappijen hun krachten bundelen is verrijkt met de modernste zijdelingse steenstorter ter wereld. Het is het enige scheepstype waarover de bagger- en bergingsvloot nog niet beschikte. In het verleden werd bij de aanleg van funderingen voor havendammen in Algiers of andere waterbouwkundige werken in Pnom-Pen, Argentinië, Rusland en Saoedi-Arabië gebruik gemaakt van verouderd materiaal. De bouw van het werkschip „Pompei”, op één na het grootste in zijn genre, heeft veertien maanden in beslag genomen en 300 miljoen gekost.

Op wereldvlak staan de Belgische baggeraars sinds 15 jaar op de benijdenswaardige tweede plaats, na Nederland maar vóór Japan, West-Duitsland en de Verenigde Staten. De vloot van de vier co-eigenaars van de „Pompei” telt 200 vaartuigen maar miste een belangrijke schakel waaraan nu verholpen is door de bouw van de allernieuwste laterale steenstorter. Het nieuwe werkinstrument is er gekomen door de

samenwerking tussen de Baggerwerken Decloedt & Zoon NV, Jan de Nul NV, Dredging International NV en Herbosch-Kiere NV die voor de bouw op de scheepswerven van Langerbrugge op goedkoop scheepskrediet konden terugvallen. Door de inschakeling van dit nieuwe werkschip is de TVB beter gewapend in de harde concurrentiestrijd op internationaal vlak.

Precisiewerk

De „Pompei” is een werkschip waarvan grote nauwkeurigheid wordt vereist. Daarom is het vaartuig volgestouwd met elektronische apparatuur die een zeer preciese besturing toelaat. Een kleine demonstratie heeft het overtuigende bewijs geleverd dat de steenstorter tot centimeterwerk in staat is. Om tot dit resultaat te komen werd de bemanning vier weken getraind in de Antwerpse dokken. Na de doopplechtigheid aan de Zeebrugse diepwaterkaai was ook minister Paula D'Hondt onder de indruk van de mogelijkheden door het gebruik van draaibare roerpropellers. Het computergestuurd dynamisch positioneringssysteem (D.P.S.) gesteund op satellietnavigatie moet het nauwkeurig uitvoeren van stortingen mogelijk maken. Ladingen grint en steenbrokken op de juiste plaats op de zeebodem droppen is de opdracht van het schip. Dat kan zowel gebeuren ter bescherming van pijpleidingen in zee, rondom poten van boorplatforms of om erosieverschijnselen tegen te werken. Het schip kan elke offshore



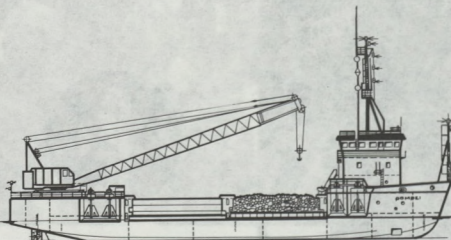
Minister van Openbare Werken Paula D'Hondt tussen afgevaardigde-bestuurder De Cloedt, voorzitter Wijnacker van de Scheepswerven van Langerbrugge en topmensen van de andere betrokken bedrijven geeft een applaus weg na de toespraak van MBZ-voorzitter Fernand Traen. (gw)

opdracht aan. De 1.800 ton worden onder hydraulische druk in elf minuten volgens een voorafbepaalde dosering gedumpt. Tijdens het storten wordt het schip in evenwicht gehouden door een geautomatiseerd ballastsysteem dat de horizontale afwijking nooit verder dan één graad laat komen. Dergelijke zijlosser is dan ook in staat snel en efficiënt een regelmatig steentapijt uit te spreiden.

Ondertussen zijn de co-eigenaars op zoek naar internationale kontrakten. In eigen land zullen de opdrachten schaars zijn omdat de grootste havenwerken achter de rug liggen. De TVB heeft alvast goede hoop bij de aanleg van Zeepipe (een aardgasverbinding van Noorwegen naar Zeebrugge over een afstand van 1.000 km) haar steentjes te kunnen bijdragen. (gw)

Technische fiche „Pompei”

- Lengte over alles: 65,5 m
- Breedte: 16,0 m
- Holte: 3,85 m
- Diepgang geladen: 3,65 m
- Laadvermogen: 1.850 T
- Geïnstalleerd vermogen: (Caterpillar): 3.000 pk
- Voortstuwing: 2 roerpropellers (aquamaster), elektrisch aangedreven en 360 graden draaibaar, elk 405 kW in straalbuis 1.200 mm – 1 vierblads-boegschroef (Jet-systeem) van 1.100 pk, 1.750 mm
- Ankers: 8 x 500 m
- Positionering: Simbad Albatros ADP 100 D.P.S.



De zijdelingse steenstorter „Pompei” die Zeebrugge als thuishaven heeft maar waarvan de initiatiefnemers hopen dat hij er zo weinig mogelijk te zien is!

Adverteren?



(059) 32.55.59

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

Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege BRUGGE

Ø (050) 54.48.33

Tijdokstraat 3, ZEEBRUGGE - Ø (050) 54.45.85

H. Baelskaai 18, OOSTENDE - Ø (059) 32.50.13

(van uit Nederland: 09.32.50.54.48.33)

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

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



Z.548 Flamingo jongste aanwinst in Zeebrugge

De Zeebrugse Eurokottervloot is met een eenheid aandedikt. De nieuwe 300pk-er van de rederij „De Flamingo” werd zaterdag 5 november gedoopt. Het familiale bedrijf van Henri Luickx, Marie-Louise Flitser en zoon Geert heeft nu drie vaartuigen in bedrijf.

In minder dan anderhalf jaar bracht de Zeebrugse vissersfamilie twee gelijkaardige Eurokotters in de vaart. Henri Luickx, een vijftiger die als 14-jarige scheepsjongen in de visserij stapte, heeft het allemaal zien groeien. Hij doorliep alle rangen in de visserij vooraleer hij in 1968 met een tweedehandsvaartuig voor eigen rekening begon te werken. Hij nam toen het houten kustvaartuig van Emiel Savels en Raymond Claeys over en trok met de Z.548 Flamingo I de golven op. Van '72 tot '82 werd daar

de Z.402 Atlantis aan toegevoegd. In 1984 werd de Z.526 Venus van Leopold Neyts overgenomen.

Eerste nieuwbouw

Het eerste nieuwbouwproject werd twee jaar terug op stapel gezet. De Z.85 Morgenster kwam tot stand in een periode dat nieuwbouw van hogerhand al flink werd afgeremd. De Eurokotter werd gebouwd naar het model van de B.65 en Z.79 bij Scap in Oostende. Halfweg vorig jaar kwam het vaartuig in bedrijf. Verdere vernieuwing van de Flamingovloot liet echter niet lang op zich wachten. Na de voorbereidende werkzaamheden voor de bouw van een gelijkaardige kotter startten de werfactiviteiten in mei jongstleden. Deze keer ging het om een vervangingsnieuwbouw van de 35



De nieuwe Eurokotter Z.548 Flamingo, tevens het zusterschip van de Z.85 van dezelfde rederij. (gw)



Een beeld tijdens de doopplechtigheid aan boord van het nieuwe Zeebrugse vaartuig. (gw)



De Z.548 wordt bemand door stuurman Jan Allemeersch, motorist Patrick Landuyt, schipper Daniël Rappé en matroos Walter Van Rompaey. (gw)

Technische fiche Z.548 Flamingo

- Lengte over alles: 23,75 m
- Breedte op spant: 6 m
- Brutotonnemaat: 81 t.
- Inhoud visruim: 44 m²
- Brandstoftank: 24 m²
- Hoofdmotor: Mitsubishi 300 pk/1.500 tr.
- Hulpmotoren (2): Mitsubishi 70 pk
- Keerkoppeling: Masson RSD 201
- Schroef: vierbladige Promac in straalbuis 1.500 mm
- Visliet: 6-trommels - Brusselle
- Stuurmachine: Brusselle
- Navigatie-apparaat: Sait en Ines
- Bouwwerf: Scap, Oostende
- Eigenaar: BVBA De Flamingo, Zeebrugge

jaar oude Z.548. De bouwmetode met voor- gevormde platen van Centraalstaal werd gehandhaafd. Eind augustus kon de nieuwe „Flamingo” de bouwelling verlaten. De stapelloop ging gepaard met de doop door meter Viviane Crevits, echtgenote van Eddy Crevits, en de Nederlandse peter Piet Padmos.

Goede vaart

De Z.548 Flamingo beschikt over een moderne uitrusting, comfort en een ruim gamma navigatie-instrumenten op de brug. Bovendien staat de apparatuur voor de visbehandeling opgesteld, het stuurhuis, lierkamer en kombuis. Onder het hoofddek zit de gebruikelijke akkomodatie met gekoeld visruim en de comfortabele eet- en slaappleghenheid voor een vijf koppige bemanning.

Zaterdag 5 november lag het nieuwe gepaarseerde vaartuig in de thuishaven Zeebrugge. Onder ruime belangstelling zegende pastoor Catry de nieuwe eenheid in, gevolgd door het rituele inkloppen van de paasnagels. De genodigden konden rustig een kijkje nemen in het stuurhuis en de buik van het schip. De feestelijke oplevering van de Z.548 werd besloten met een receptie in het Zeebrugse Gemeenschapshuis. Scapdirekteur Willy Blomme en volksvertegenwoordiger Manu Desutter wensten het schip en zijn bemanning een goede vaart.

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

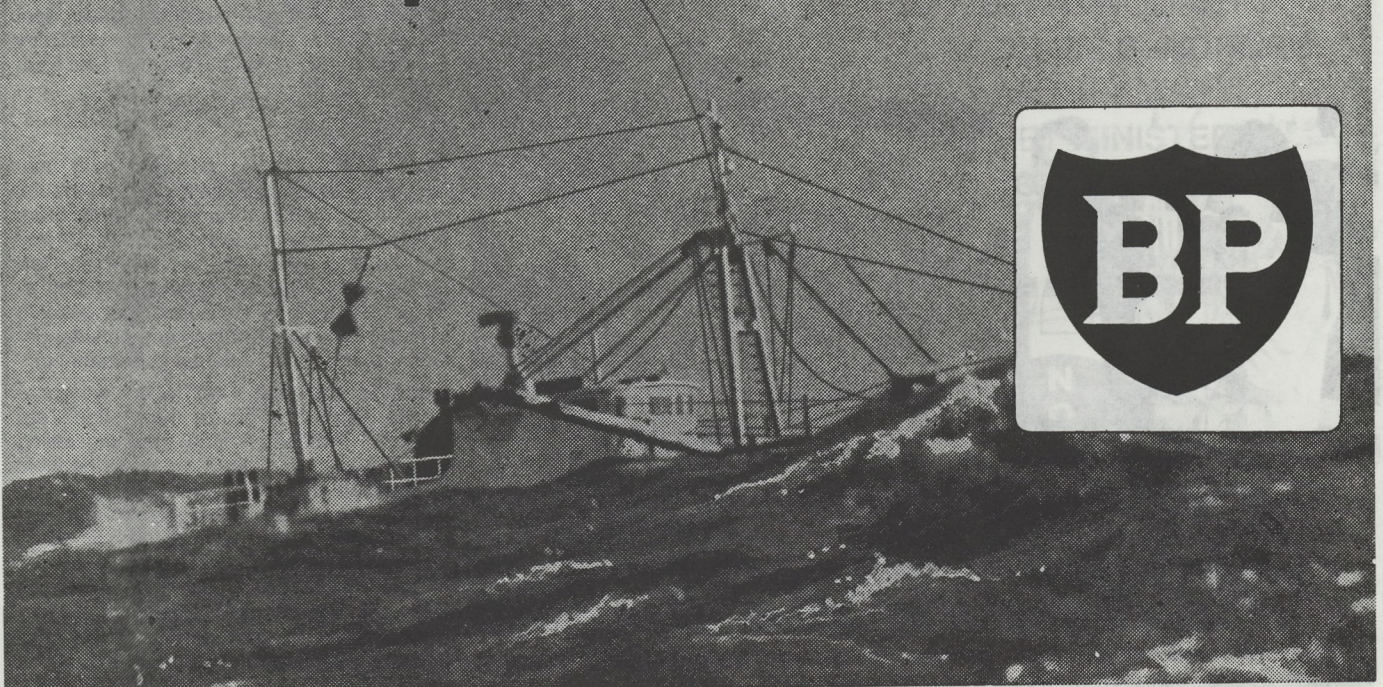
Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

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



In moeilijke ogenblikken kunt U op BP oliën vertrouwen.



ZEILERS VERSUS VISSERIJ?

De verhouding tussen beroepsvissers en jachtsportbeoefenaars ligt nogal moeilijk. De eersten verwijten de laatsten zoetwatermatrozen te zijn. Pleziervaarders antwoorden daarop dat de „Onderzoeksraad voor de Zeevaart” toch ook zijn handen vol heeft met de vaarpraktijken van beroepsvissers.

In Concarneau, in Frankrijk, probeert men iets aan dat wederzijdse onbegrip te doen. Deze stad heeft een ideale haven om terzake één en ander uit te proberen. Het is Frankrijks grootste vissershaven en alle takken van de visserij zijn er aanwezig: dat gaat van fabrieksschepen tot de kleinste bootsoewerij. Ook op het gebied van de pleziervaart heeft Concarneau troeven in handen. Daar is immers het „Centre Nautique des Glénan” gevestigd en het „Institut nautique de Bretagne”, waarvan Michel Worontzoff de directeur is. De directeur is al jaren geïnteresseerd in de relaties tussen zeilers en vissers.

Worontzoff is nu 42 jaar en oud-leerling van de hogervermelde watersportschool. Daar worden de toekomstige kaders van de pleziervaart, directeuren van watersportcentra en van zeilscholen gevormd.

De opleiding tot „chef” duurt drie jaar en in die tijd moet er 900 uur stage gelopen worden. Toen Michel in 1972 een stapelplaats moest kiezen ging hij aanmonsteren op een industrieel vissersschip. „Ik ben in 1972 twee keer meegeweest op een 30 meter

groot vaartuig en ik herinner me nog dat er gevist werd in uitzonderlijk slecht weer”, aldus Worontzoff.

Die stage heeft hij nooit vergeten. Nadat hij zijn diploma behaald had huwde hij een vissersdochter en als hij later lesgever wordt, vergeet hij de vissers niet. „Wij hebben goeie relaties met de plaatselijke vissers, zij helpen ons bij het uitzoeken van stages op kustvissersvaartuigen”.

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



Wat leren die zeilers daar dan aan boord? Volgens Michel komt het er vooral op aan: „de zee te leren kennen. We kunnen ook niet om het even wie bij die vissers plaatsen. Dat (de vissers, dus) zijn niet steeds gemakkelijke mensen, maar tot hertoe is dat allemaal goed meegevallen”. „Vandaag de dag is de afstand tussen die twee werelden nog zeer groot. Het gebeurt nog veel te veel dat zeilers verkeerde manoeuvres uitvoeren. Vissers denken dat ze dat doen omdat ze het hoog in hun bol hebben en hun eigen gangetje willen gaan, maar meestal is het zo dat het gewoon onkunde is. Er zijn nog andere psychologische problemen. Vissers zijn streekmensen, zeilers komen meestal van elders en dat schept moeilijkheden. En dan is er nog de zogenaamde tegenstelling tussen de hardwerkende visser en de spelende zeiler. Het is juist dat vissers hardwerkende mensen zijn, maar de grote prestaties, die zeilers tegenwoordig leveren, dwingen stilaan maar zeker respect af... ook bij de vissers”.

Michel Worontzoff heeft zijn best gedaan om de twee werelden dicht bij elkaar te brengen. Iemand als Staf Versluys doet dat ook. Zijn prestaties dwingen, ook bij de vissers, bewondering af. Hopelijk komt er een tijd dat Staf Versluys en Michel Worontzoff geen witte raven meer zijn en dat beroepsvissers en zeilers dicht bij elkaar komen te staan.

F.V.

SOMATI

TRUST IN SAFETY

3de Industriezone, B-9440 Aalst (Belgium)

Tél. 053/70 32 32 - Téléfax 053/70.32.10

Télex: 12376 Somati b

GEBRUIK VHF-KANALEN

Het Gewest van de Radio Maritieme Diensten heeft bij recente inspecties aan boord van Belgische vissersvaartuigen, in de VHF-zend- en ontvangst-apparatuur, verscheidene private kanalen aangetroffen.

Het houden en gebruiken van deze kanalen aan boord van schepen is volstrekt verboden, daar dit grote storingen kan veroorzaken bij vitale diensten te land, zoals politie, brandweer e.d., die deze kanalen huren.

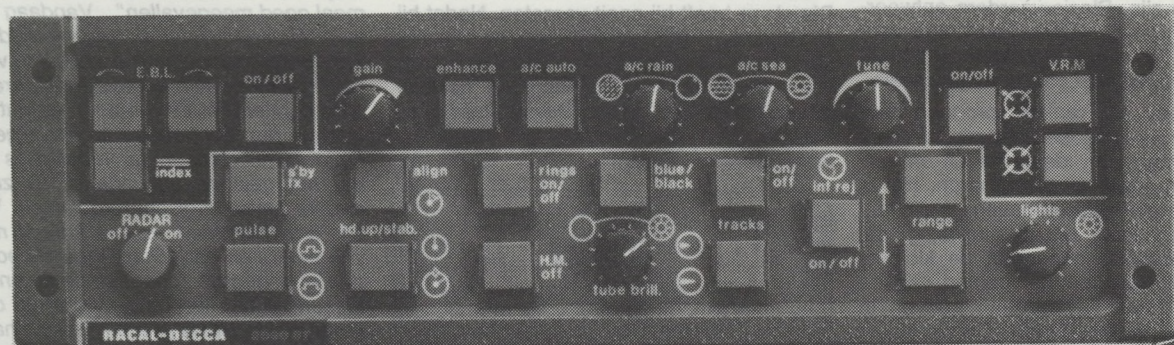
Het Gewest van de Radio Maritieme Diensten vestigt de aandacht van de vergunninghouders erop dat enkel de kanalen 1-28, 60-74 en 77-85 in de VHF-zenders-ontvangers, opgesteld aan boord van vissersvaartuigen, toegelaten zijn. Bovendien is ook het VHF kanaal 70, thans uitsluitend voorbehouden voor het DSC verkeer, volstrekt verboden voor de radio-telefonische berichtgeving.

Het Gewest van de Radio Maritieme Diensten zal dan ook voortaan een strenge controle uitoefenen op de aanwezigheid van private kanalen in de VHF-apparatuur, aan boord van Belgische vissersvaartuigen.

Het onwettig houden en gebruiken van deze kanalen kan aanleiding geven tot het in beslagnemen van deze apparatuur en het intrekken van de scheeps-radio-vergunning.

BETAALBARE KLEURENRADAR

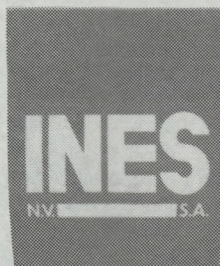
RACAL DECCA RM 2070 BT



INES MARINE

WANDELAARSTRAAT 1
8380 ZEEBRUGGE
TEL. (050) 54 47 55

H. BAELSKAAI 17
8400 OOSTENDE
TEL. (059) 32 34 01



Filips Van Maestricht, de Jonge

Zoon van Filips van Maestricht, „de Oude” (die overleed op 13 februari 1691), geboren te Oostende op 16 februari 1664, uit het huwelijk van zijn vader met Adrienne Alberdins, wordt hij een beroemd konvooyer.

Hij is inderdaad geen particulier kaper, maar komt dadelijk naar voren als konvooyer, varende op de konvooischepen van de Staten van Vlaanderen. Hij wordt reeds vermeld in de zomer van 1689, met de kaping op 27 juli, van 2 boyers met kolen, en dit in gezelschap van de Oostendse kaperkapitein Lucas Felliërs.

Hij voerde vooreerst het bevel op „de Simme” (de aap) een snauw van de konvooidienst, bewapend met 6 stukken geschut en bemand met 60 man. Daar de kapiteins van de konvooidienst vaak permuteerden van schip, zal „de Simme” zijn eerste maar niet zijn laatste schip zijn.

Met „de Simme” konvooiert Van Maestricht naar het Duinkerke, samen met een zwaarder konvooyer, de „Sint-Idebalus”, waarop Nicolaas Vercruysse het bevel voert. De „St.-Idebalus” heeft 18 stukken geschut en 123 man aan boord. Die tochten op Duinkerke gebeuren op 11 juni en 29 juli 1689.

Kapitein Diriëxsen, varende met de kaper „De Revenge”, noteert in zijn boordjournaal dat hij op 19 augustus „den jonghen Philippe van Maestricht” ontmoet vóór Oostende en dat hij zelfs jacht op hem maakte. Beide kapiteins herkennen echter elkaar en „hebben malcanderen vereert met elck een schoote te schieten”...

Zo beleefd was men toen te dien tijde!

De bekende Franse kapershistoricus, Henri Malo, vermeldt in september 1689 een gevecht van Van Maestricht met het Duinkerke fregat „La Brave” en betitelt hem als „un des Ostendais qui pendant la guerre firent le plus de mal aux Dunkerquois”. „La Brave” komt trouwens voor in de rekeningen van de Vlaamse konvooidiensten, waar het schip aangetekend staat als „geconfiscieerd schip”.

Het verhaal van het gevecht is precies. Drie maal enterden de Oostendenaars het Franse fregat, waarvan de piloot werd gekwetst terwijl hij het roer in handen had; 7 man sneuvelden, 22 werden gekwetst; een granaat kwetste de Franse kapitein Jean Castier aan het linkerbeen en wanneer deze laatste nog slechts omringd was met 10 à 12 man gaf hij zich over.

Enkele tijd nadien, noteert kapitein Carel Pieters, die de kaper „den Hertoghe van Saxen”, onder zijn voeten heeft, dat hij Van Maestricht ontmoet met zijn „schipken van Oorloghe” op 12 oktober 1689 en dat hij hem nogmaals zag op 14 oktober vóór de haven van Nieuwpoort, in gezelschap van zijn collega konvooyer Vercruysse.

Dezelfde Carel Pieters, met hetzelfde schip, vertelt in zijn boordjournaal dat hij wat later, op 13 december, jaagt op de jonge Van Maestricht tussen Nieuwpoort en Duinkerke, vóór hij hem identificeert.

Intussen echter, vinden we bij de bekende Oostendse kronijkschrijver Bowens, een merkwaardig verhaal dat klaarblijkelijk op onze „jonge” Filips betrekking heeft, zoals

uit de context rond het gebeuren kan besloten worden.

Inderdaad, Bowens vertelt wat Van Maestricht uithaalde bij een Franse aanval op Oostende, in november 1689. De Fransen hadden het plan opgevat om langs de Oostendse vaart een inval te doen in het Noorden van het Brugse Vrije.

Van Maestricht en een ander zwaar schip gingen zich leggen rond Stalhille op de vaart; ze beschoten van daaruit het Franse leger zodanig dat het genoodzaakt werd zich terug te trekken.

Het is dus niet verwonderlijk dat, kort daarna, in 1690, de Koning Karel II, Filips vereerde met een speciale gouden medaille voor zijn „vrome bedrijven”. Deze medaille droeg op een zijde de beeltenis van de koning met in perspectief de stad Oostende, met het schip van Van Maestricht en twee veroverde schepen en een engel met kroon en lauwertak waarop stond „altijd overwinnaar en noyt overwonnen”. Op een speciaal plaatje stond bovendien de naam van Van Maestricht de Jonge, vermeld met de datum 1690.



D'Heeren Staeten van Vlaenderen dit droevig Sterf-geval vernomen hebbende, schreeven aen de Weduwe van dezen beroemden Zee-man den volgende Brief: [a]

J O F R A U W E.

Wy hebben met groote droefheyt verstaen; het verlies 't welk U-L. heeft ghedaen van U-L. Man; ende wy foo cloecken ende Eerelycken Capiteyn ende Helt. De ghetuyghenisse van den Biechtvader, dat hy hem voor het Gevecht foo wel met Godt heeft gedisponeert, heeft ons vertroost; ende ontweyfvlyck U-L. sal 't synen tyde daer doore ook ontfanghen grooten troost. Wy en suilen niet manquieren van syne cloeckigheyt, uytghemunte Vromigheyt, ende goede Conduite, niet alleene in dese leste, maer oock in voorgaende occasien te verkennen, in alle voorvallen van U-L. Dienst, ende van synen toecommenden Discident, waer van wy verstaen, dat U-L. swangerigh is; ende niet min versoeken, dat aen U-L. van als nu soude moghen welen aenghenaem, een Present 't gonne den Comis d'Heer Judocus Lavillette U-L. sal beschicken, schoon foo dat het seer cleine is, naer advenante van grootte ende befondere meriten van foo Cloeckmoedighen verloren Capiteyn, voor wiens Ziele wy niet en suilen naelaeten te doen bidden, ende elck in befondere, gelyck wy oock syn.

J O F R A U W E

Uyt onse Vergaede tot Ghent
lesten November 1691.

U-E. Dienstwillighe
de Gbedeputeerde van de Staeten
van Vlaenderen,

H. D'HANE.

de Wed^e. van den Capiteyn MAESTRICHT.

(a) Dit Afschrift is getrokken uyt den origineelen Brief, berustende onder d'handen van Sieur Philippus van Maestricht, Meester Timmerman binnen Oostende. Aengaende het Geschenk in den Brief gemeld, de Familie heeft altyd gehoord, dat het zelve zoude bestaen hebben in eene groote zilvere Schotel met Lampet.

gezien... en mochten onze kapers op hun nagels bijten!

Ik denk, in dit verband, dat het wel opportuun is even een woordje te zeggen over dit varen „in compagnie“. Dit gebeurt wanneer twee of meer kapers en/of konvooiers overeenkomen om samen te jagen op een buit – of soms voor een hele periode – en de opbrengst te delen: „het geene sij nemen, gelijke jacht, gelijk part“.

Onze jonge Van Maestricht oefent intussen zijn konvooitaak met regelmaat uit, want hij wordt vaak vermeld als kruisende her en der. Ook met zijn vader is dit nog het geval.

Zo ontmoet kapitein Herman Fyck met zijn snauw „De Waeckende Craene“ onze „Jonge“ op 8 augustus in zee tussen Raversijde en Middelkerke. Enkele dagen later, op 20 augustus, is het de beurt aan Frans De Smit, die thans vaart met de „San Jago de Victoria“, om Van Maestricht te signaleren terwijl die op kruistocht is met collega's Nicolaas Vercruysse en Paulus Bestenbustel. Hij loopt trouwens met hen mee op zoek naar Duinkerke prijzen, „van de West of van de Noord“...

Ze worden ook opgemerkt door de bekende kapitein Michiel Canoen, die met zijn fregat „De Vlieghe Draeck“ hen ziet op de ree van Oostende op 6 september. Hij passeert hen: „Passeerden hen, soo souckende wat het Godt ons bliefde te verleenen“. Uit andere inlichtingen weten we dat God, helaas, Canoen op zijn reis niet veel anders verleend heeft dan averij...

Op 10 december moest Van Maestricht uit Oostende vertrekken in gezelschap van Willem Bestenbustel, doch door het slechte weder werden ze verplicht tot tweemaal toe terug binnen te komen.

Op 3 januari 1691 kan Van Maestricht eindelijk vertrekken, maar dan met Nicolaas Vercruysse, die nog steeds op de „St.-Idesbaldus“ beveelt. Ze zijn terug op 5 februari, maar moeten op 7 februari terug in zee. Van Maestricht valt een Duinkerker aan die een prijs had veroverd, maar hij verliest beide in het zicht van Duinkerke.

De konvooiers staken echter nooit, want op 19 februari haalt hij een konvooi uit Zeeland naar Oostende. Gedurende een verdere kruistocht, maakt hij bovendien nog enkele Franse vissersboten buit.

De Oostendse kapitein Adriaen Van der Linden ontmoet, op 24 april onze man in de buurt van Ouessant. Van Maestricht komt naar hem toe gevaren en ze profiteren ervan om uit een Koerlandse hoeker, waarop een Franse passagier zit, wat brandewijn en wat „bagatellen“ te nemen. Op 27 maart krijgen we bericht van drie gekaapte prijzen die van Rouen naar Altona en Gladstadt vaarden. Het zijn een „Juffrouwe Gertrude“ van Bremen, een dogger „St.-Jean“ en een karak „de Liefde“. Ze werden door de konvooiendiensten openbaar verkocht, zoals de gewoonte was, waarbij een zesde deel voor de bemanning van Van Maestricht was bestemd.

Van Maestricht passagiert naar de golf van Biskayen en is terug te Oostende op 4 mei 1691, met een onderweg gemaakte prijs, de „Juffrouwe Anna“, gaande van Bergen (Noorwegen) naar Bilbao.

Michiel Canoen, komende van kaap Gris Nez, had hem ontmoet op 2 mei, in het Kanaal, om hem later, op 16 mei, vóór Nieuwpoort opnieuw te zien in gezelschap van Willem Bestenbustel en Nicolaas Vercruysse. Dit kleine eskadertje, vertrokken uit

Oostende, op 11 mei, had goede buit gemaakt, met een dogger, een bark, een ander schip, een „hourque“, „Le jeune André“, en een ledige fluit. De eerste vier prijzen waren alle geladen met rijke en diverse waren.



Op 14 augustus ging Van Maestricht met een konvooi naar Londen en terug, met het vroeger fregat van vader Filips, de „Carolus Secundus“. Hij kruist onafgebroken in de Noordzee, maar op 25 oktober leidt hij opnieuw een konvooi naar Londen, vanwaar hij terugkeert op 10 november met 17 koopvaardijsschepen. Vanop de ree van Oostende, waar hij even vertoeft op 11 november, vertrekt hij naar Londen met een Engels koopvaardijsschip, volgens het boordjournaal van kapitein Joannes Charels (ook Saerels gespeld).

Midden op zee werd Van Maestricht de Jonge, dan echter aangevallen door 7 Franse oorlogsschepen van Brest en Duinkerke.

Het zal zijn laatste gevecht worden.

Volgens de „Biographie Ostendaise“ van historicus de Beaucourt de Noortvelde, die nog kon beschikken over thans verdwenen bronnen, werd Van Maestricht gedood bij de enterling van zijn schip en werd zijn schip opgebracht naar Le Havre. Er zouden 17 matrozen zijn verdwenen, 14 gesneuveld en 18 gekwetst.

Volgens de kronijk van Bowens, werd Van Maestricht echter gedurende het gevecht overmeesterd, werd zijn schip naar Brest opgebracht en wierpen de Fransen, „alle Wetten van Oorlog en Menschlievigheid overtredende“, kapitein Van Maestricht over boord.

Beide versies bevestigen echter het sneuvelen van Van Maestricht gedurende het gevecht.

Er bestaat een derde versie, die wordt aangehaald door de Franse historicus Henri Malo, waarbij onze man gevangelijk naar Duinkerke zou zijn gebracht, waar hij in 1692 zou overleden zijn gedurende zijn gevangenschap. De grote Jan Bart, in eigen

persoon, zou dan in woede ontstoken zijn en de Franse Overheid verweten hebben schuldig te zijn aan die dood, wegens het laten aanslepen van het proces ad hoc.

We hebben echter de beschikking over een schrijven van de Heren van de Staten van Vlaanderen, die reeds op 30 november 1691 hun medegevoelen betuigen aan de weduwe. De tekst van deze brief is hierbij gevoegd, zoals Bowens hem afdruckte in zijn kronijk.

Bovendien weten we dat de weduwe van Filips van Maestricht de Jonge reeds op 17 november een dodenmis deed lezen voor haar man, waarbij brood aan de armen werd uitgedeeld. Mevrouw Van Maestricht was toen dragende van een zoon die geboren werd op 20 januari 1692.

De erfenis, zoals vaak gebeurt met helden en vechters, was maar mager en bedroeg de som van 1214 gulden.

Reeds in zijn leven was onze held geëerd als de Vlaamse Jan Bart, want, zegt Bowens, „dat hij met regt mogt vergeleken worden met den vermaerden Bart van Duynkerke, dat sijnen naem d'onstervelijkheid verdiend. Hij was den meesten schrik der Vijanden op Zee“...

Die door Bowens verwachte „onstervelijkheid“ hebben we met deze bijdrage een klein duwtje gegeven, hopen wij.

In het schrijven van de Staten werd, zoals men kan lezen op onze bijgevoegde tekst, ook beloofd „sijnen toecomenden Descendent“ niet te vergeten en werd tevens een geschenk toegekend aan de weduwe, een grote zilveren schotel met „Lampet“.

De „Jonge Van Maestricht“ was op 8 december 1688 getrouwd met Anna-Francisca de Schodt, dochter van de bekende Oostendse kapitein Frans de Schodt. Hun zoon, ook een Filips, werd geen kaper, maar bleef toch met de zee verbonden, in dienst van de Oostendse Compagnie.

Bij de afstammelingen van Van Maestricht kan men de familie van de reder Bauwens rekenen en van de destijds wel bekende dokter Bouckaert van Oostende.

Walter Debrock.

TE KOOP:

ANGLO BELGE van 1956
(met vernieuwde stukken)
van 150 PK.

Tel. (059) 32.54.75.

SCHEEPSSMEDERIJ

n.v. SCHOCKAERT O.

H. BAELSKAAI 7 – 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32.04.88

ALLE HERSTELLINGEN EN ONDERHOUD

De wereld van Bakker Sliedrecht

ELECTRISCHE VISLIERAANDRIJVINGEN

Bakker geeft u de keus uit vele doordachte mogelijkheden: de liermotor kan bijv. gevoed worden door een gelijkstroom-generator, aangedreven door de hoofd- of hulpmotor, maar ook direct vanuit het aanwezige draaistroom boordnet, via een statische thyristor regeling!

Bakker biedt altijd de betere oplossing. ook voor • Synchrobalans systemen • hulplieren • boegschroef- en noodvoortstuwingsaandrijvingen • boordnet-generatoren • boordnetvoorzieningen via de hoofdmotor • roterende omvormers • statische regelingen.

24-uurs service over de gehele wereld.



Visliermotor
Statische regeling
Synchrobalans lessenaar

WIJ WENSEN

AL ONZE RELATIES

PRETTIGE KERSTDAGEN

EN EEN VOORSPOEDIG 1989

Maximale prestaties met minimaal vermogen

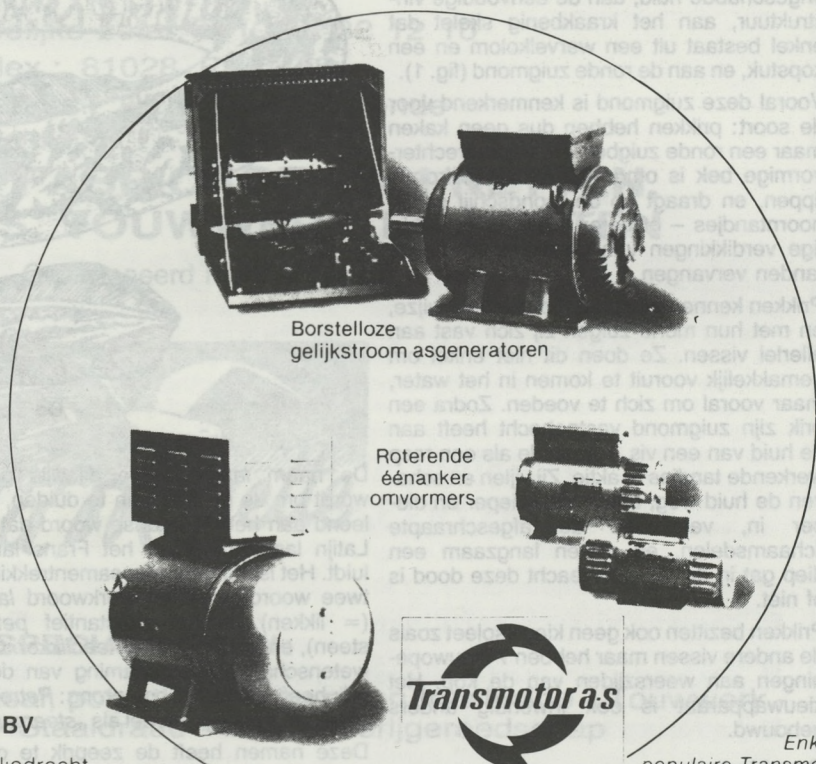
Transmotor is een vertrouwde naam voor kleinere typen motoren en generatoren, bijv. voor boordnetvoorziening en acculading op vissersschepen. Bakker vertegenwoordigt deze Deense kwaliteitsmachines met scheepsomvormers, borstelloze gelijkstroom generatoren, axiaalventilatoren, draaistroom generatoren enz. Volledige documentatie op aanvraag.

- * Complete elektrische scheepsinstallaties.
- * Elektrische machines en vermogens-elektronica naar maat.
- * Reparatie en onderhoud van elektrische machines.
- * 24-uurs service - overal ter wereld.

BAKKER SLIEDRECHT

Bakker Sliedrecht Energie en Systemen BV

Leeghwaterstraat 55, Postbus 25, 3360 AA Sliedrecht.
Telefoon 01840-16600. Telefax 01840-11188. Telex 23772 elinb nl



Borstelloze
gelijkstroom asgeneratoren

Roterende
éénanker
omvormers



Enkele
populaire Transmotor
uitvoeringen.

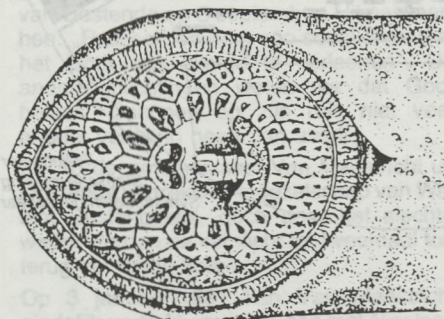
OVER „NEGENOGEN" EN ANDERE PRIKKEN

Prikken zijn geen echte vissen in de zoologische betekenis van het woord, systematici rekenen ze dan ook tot een aparte klasse.

Als we de biologische indeling van alle diersoorten bekijken vinden we bij het phylum *Chordata* (dit zijn dieren met een zenuwstreng aan de rugzijde van het lichaam) het subfylum *vertebrata* terug. *Vertebrata* zijn gewervelde dieren, ze hebben allemaal een min of meer ontwikkeld skelet en een ingewikkelde zenuwstreng. De *Vertebrata* worden opnieuw ingedeeld in twee hoofdklassen: *Agnatha* en *Gnathostomata*. Tot de *Agnatha* behoren de *Vertebrata* zonder echte kaken (de rondbekken of kaaklozen), tot de *Gnathostomata* behoren de *Vertebrata* met echte kaken (de kraakbeenvissen, beenvissen, amfibieën, reptielen, vogels en zoogdieren).

Uitzicht en bouw

De prikken behoren tot de *Cyclostomata*, in het Nederlands de *Kaaklozen* of *Rondbekken*.



Zuigmond van de Zeeprik (fig. 1)

Ze zijn te herkennen aan het aalvormige, bijna overal even dikke lichaam, aan de taaie ongeschubde huid, aan de eenvoudige vinstructuur, aan het kraakbenig skelet dat enkel bestaat uit een wervelkolom en een kopstuk, en aan de ronde zuigmond (fig. 1).

Voor al deze zuigmond is kenmerkend voor de soort: prikken hebben dus geen kaken maar een ronde zuigbek. De wijde, trechtervormige bek is omgeven door cirkelronde lippen, en draagt op de mondschijf spitse hoorntandjes – of beter gezegd hoornachtige verdikkingen van de slijm huid die de tanden vervangen.

Prikken kennen een parasitaire levenswijze, en met hun mond zuigen zij zich vast aan allerlei vissen. Ze doen dit niet enkel om gemakkelijk vooruit te komen in het water, maar vooral om zich te voeden. Zodra een prik zijn zuigmond vastgehecht heeft aan de huid van een vis, komen de als een rasp werkende tandjes in actie. Zij vijlen en schaven de huid weg, boren zich dieper en dieper in, verslinden de afgeschraapte lichaamsdelen, en vreten langzaam een diep gat in de vis – ongeacht deze dood is of niet.

Prikken bezitten ook geen kieuwspleet zoals de andere vissen maar hebben 7 kieuwopeningen aan weerszijden van de kop. Het kieuwapparaat is ook inwendig anders gebouwd.

Geschiedenis

400 miljoen jaar geleden, in het begin van de siluurperiode, bewoonden de Rondbek-

ken de meeste ondiepe gedeelten van de zeeën. Deze familie vissen bezat een groot aantal soorten, die meestal zwaar gepantserd waren. Men neemt aan dat uit deze soorten de eerste met kaken uitgeruste vissen zich hebben ontwikkeld.

Nu zijn de rondbekken een archaisch geslacht waarvan enkel de wormvormige prikken en de nog primitiever aandoende slijmprikken zijn overgebleven.

1. De Prikken

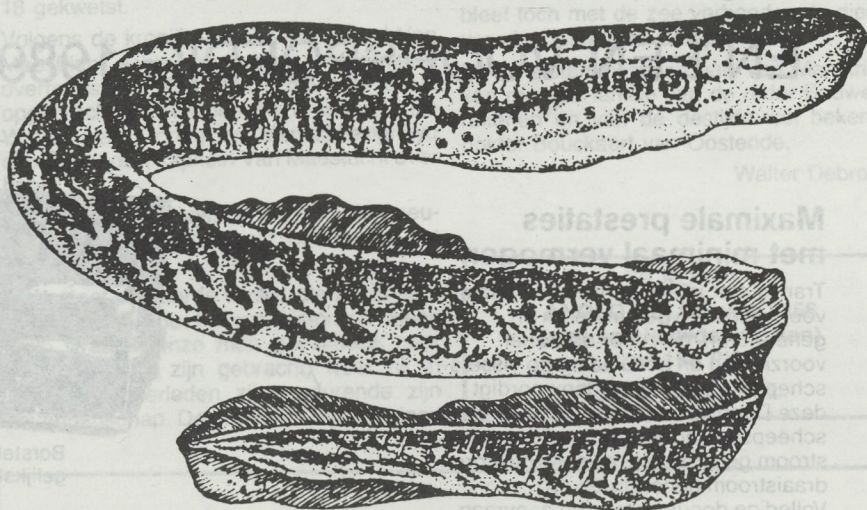
Er zijn 3 soorten prikken in onze wateren: de zeeprik (*Petromyzon marinus*), de rivierprik (*Lampetra fluviatilis*) en de beekprik (*Lampetra planeri*).

a. De zeeprik (*Petromyzon marinus*) (fig. 2)

De zeeprik kan 1 meter lang worden, en weegt dan ongeveer 3 kg. Hij onderscheidt zich van zijn soortgenoten door een krans van fijne korte fransjes aan de buitenzijde van de zuigmond. Zijn huid is groenachtig wit en op de rug en zijden met zwartbruine of donkere olijfgroene vlekken gemarmerd.

In Oostende is hij meestal gekend onder de naam *negenoo*: de „negen ogen” zijn dan de 7 kieuwopeningen, 1 neusopening en 1 oog. Naast deze naam krijgt de zeeprik ook veel andere benamingen, bv.: *zeelamprei*, *lamprei*, *bonte negenoo*, *grote negenoo*, *zuigaal*, *zuigvis* en *zuiger*.

BLY leert ons in zijn „Verklarende Vakwoordenlijst van de Zee-visscherij”, dat de zeeprik als aas gebruikt wordt bij de kabeljauwvangst. Als dialectbenamingen kent hij *zee-lamprei*, *moederprik* en *bonte negenoo*.



De Zeeprik (figuur 2)

De naam *lamperei* die dikwijls gebruikt wordt om de prikken aan te duiden, is ontleend aan het Romaanse woord dat in het Latijn *lampetra* en in het Frans *lamproie* luidt. Het is eigenlijk een samentrekking van twee woorden nl. het werkwoord *lambere* (= likken) en het substantief *petra* (= steen), en betekent dus *steenlikker*. Ook de wetenschappelijke benaming van de zeeprik heeft eenzelfde oorsprong: *Petromyzon* betekent namelijk zoveel als „steenzuiger”.

Deze namen heeft de zeeprik te danken aan zijn eigenaardige manier van paaien. Om zich voort te planten trekt de zeeprik de rivieren op, daarbij gebruikt hij soms zijn

zuigbek om zich bij stroomversnellingen aan stenen vast te hechten. Beide ouders maken ruwe nesten van ongeveer 60 cm doorsnede, bij het maken van die nesten verplaatsen ze zodanig ook stenen met hun zuigbek.

De volwassen prikken sterven na het paaien en keren niet meer naar zee terug, de prik-larven leven jarenlang in de bodem van meren en rivieren. De jonge prikken gelijken absoluut niet aan de volwassen exemplaren, en werden vroeger ook niet als prikken herkend. De larven stonden lang beschreven onder de wetenschappelijke naam *Ammocoetes branchiales* – de *kieuwworm*. Op verschillende plaatsen maakte men jacht op deze kieuwworm, sneed hem de kop af en stooftde hem dan in wijn, boter en citroensap.

Pas later ontdekte men dat deze kieuwwormen in werkelijkheid de larven van de prik waren.

In 3-4 jaar bereiken de prik-larven enkel een lengte van zo'n 18-20 cm, maar dan groeien ze op enkele dagen uit tot volwassen zee-prikken, en trekken naar zee.

De zeeprik bewoont alle Europese zeeën met uitzondering van de Zwarte Zee. Hij komt ook voor aan de Westafrikaanse en Noordamerikaanse kusten.

b. De rivierprik (*Lampetra fluviatilis*) (fig. 3)

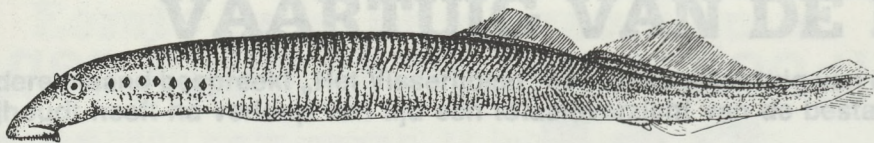
Deze soort wordt zelden langer dan 40 cm. Zijn bovenzijde is glanzend groenachtig blauw en gaat aan de zijkant over in geelachtig wit. Zijn buikzijde is zilverwit, en zijn vinnen zijn violet gekleurd.

Ook de rivierprik leeft in zoutwater, en wel langs de kusten van Europa, Noord-Amerika en Japan. Hij zwemt de rivieren op om kuit te schieten. Hij kan zich erg goed aanpassen aan zoetwater, en is aldus een vaste bewoner geworden van meren en rivieren.

In Oostende is de rivierprik beter gekend als *kleine negenoo*.

c. De beekprik (*Lampetra planeri*)

Deze soort lijkt erg op voorgaande, maar is nog kleiner (20 tot 40 cm). Hij leeft in het zoete water van heldere beekjes. In de



De Rivierprik (figuur 3)

vakliteratuur noemt men hem ook wel *zandprik* of *kleine negenoog*. Maar de vis die de Oostendenaars *kleine negenoog* noemen is wel degelijk de rivierprik en niet de beekprik.

II. Slijmprikken (fig. 4)

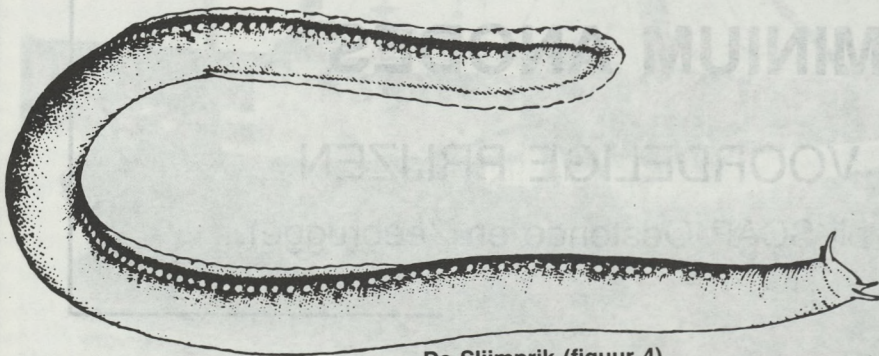
De andere familie der kaakloze vissen wordt gevormd door de slijmprikken, vissen die uiterlijk sterk op een worm gelijken. Linnaeus, de gekende Zweedse medicus en natuuronderzoeker zag de bekendste soort, de gewone Atlantische slijmprik, aan voor een ingewandworm. En inderdaad heeft het dier daar schijnbaar meer overeenkomst mee dan met een vis. De ogen ontbreken en de huid scheidt een enorme hoeveelheid

slijm af hetgeen hem de populaire naam van *slijmaal* bezorgde. Langs iedere zijde bezit de slijmprik een rij slijmzakken, en een enkele vis is in staat om binnen enkele sekonden een zak van 9 liter met een slijmerige vloeistof te vullen.

De gewone slijmprik wordt ongeveer 40 cm lang en heeft een blauwwitte tint.

De slijmprikken leven in de noordelijke zeeën en komen ook voor in de Noordzee. Ze verblijven bij voorkeur op grote diepte op een modderige bodem. Ze parasiteren vooral op het lichaam van schelvisen, lengen, heilbotten, steuren en neushaaien.

Rika Goethaels.



De Slijmprik (figuur 4)

„De Kavijaks” verfilmd

Dirk Impens, producent van Independent Productions, heeft de rechten voor de verfilming van de suksesroman „De Kavijaks” van Jozef Van Torre aangekocht. Impens werkt momenteel aan het scenario. De verfilming van het verhaal zal wellicht volgend jaar van start gaan.

Luxemburgs scheepsregister

Er zijn diverse redenen waarom reders een goedkope vlag verkiezen boven die van hun eigen land. De voornaamste drijfveer is de aanzienlijke besparing op loonkosten, sociale lasten en belastingen. De inschrijving in een open-registervloot houdt ook nadelen in. Er is geen doeltreffende controle op de veiligheidsnormen mogelijk en het varen onder goedkope vlag bemoeilijkt het opsporen van de eigenaars van het schip. Dergelijke schepen hebben een slechte reputatie omwille van de problemen rond de verzekeraarbaarheid, de sociale toestanden aan boord en dumpingtarieven die van toepassing zijn.

Het groothertogdom Luxemburg gaat echter niet zover. Luxemburg wil scheepsbedrijven aantrekken die te kampen hebben met de hoge loonkosten in de geïndustrialiseerde Europese landen maar die niet bereid zijn op een andere vlag over te stappen. De regering heeft onlangs een plan goedgekeurd dat voorziet in belastingstegemoetkomingen voor scheepsvaartmaatschappijen. De zeelui van in Luxemburg geregistreerde schepen zouden dan nog nauwelijks personenbelasting verschuldigd zijn.

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: Manilla, sisal, polyethyleen en nylon trawltwine - Touwwerk - Alle soorten netten - Staaldraad - Alle visserijgereedschap

Sport: Allerlei netten

SCAP NIEUWS

naast onze bestaande stock van
1e kwaliteit zinkstukken, nu ook

HOGE KWALITEIT ALUMINIUM ANODES

TEGEN VOORDELIGE PRIJZEN

(te verkrijgen bij SCAP Oostende en Zeebrugge).

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**

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.216 HENRI-JEANINE



DE DERDE EN LAATSTE IJSLANDER

- ★ Bouwjaar: 1961
- ★ Werf: Beliard-Crighton, Oostende
- ★ Type: stalen diepzeetreiler
- ★ Uitrusting: bordenvisserij
- ★ Lengte: 41,43 m.
- ★ Breedte: 7,90 m
- ★ Holte: 4,13 m
- ★ Visruim: 163 m³
- ★ Tonnage: 280,88 BT
- ★ Motor: Deutz 750 pk (6 cyl.)
- ★ Hulpmotor: Deutz 75 pk
- ★ Eigenaar: B.V.B.A. Isfisk, Oostende (A. en R. Puystjens)

In deze bijdrage wordt de derde en laatste IJslander van de Belgische zeevissersvloot onder de loupe genomen. De aandachtige lezer zal in het vorige nummer wellicht vruchteloos naar een „Vaartuig van de maand” hebben gezocht, maar onder druk van de omstandigheden is de rubriek weggefallen. Uitgesteld is echter niet verloren. Vandaag is de O.216 Henri-Jeanine aan de beurt.

Net als de twee andere Ijssländers O.129 en O.318 is de O.216 een klassieke zijtreiler, uitgerust voor de bordenvisserij. Op kiel gezet in oktober 1960 werd het casco in maart van het volgende jaar reeds te water gelaten bij Beliard-Crighton aan het Oostendse zwaaidok. De kloeki stalen diepzeetreiler kwam begin juni 1961 in bedrijf voor rekening van de Lambreght's.

De opdrachtgevers waren de ondertussen bejaard geworden reders Henri-Charles Lambregt van de Oostendse Vuurtorenwijk en Pannenaar Henri-Cornelis Lambregt.

In 1974 kwam de O.216 bij de Oostendse reder Henri Pintelon terecht. De Ijssländer stond achter-eenvolgens geregistreerd bij de Rederij Pintelon

PVBA, De Zeester PVBA en Rederij De Zeester NV tot deze laatste vennootschap in februari '86 over kop ging. Het vaartuig lag trouwens al enkele maanden aan de ketting, samen met de „Haaien-vanger” (zie elders in dit nummer) O.35 Torbay. De curatoren deden de Ijssländer vier maanden later van de hand aan de BVBA Isfisk van August Puystjens en zijn zoon Robin.

August Puystjens is trouwens geen onbekende in de Ijssländse visserij. Als 14-jarige verliet hij de Nieuwpoortse visserijschool. Als jonge snaak deed hij zijn eerste zeemanservaringen op aan boord van de O.200 „Jonge Jan” en de O.287 „Ixous”. Op de O.324 „Rafaël Gabriel” was hij achtereenvolgens matroos en stuurman en na het behalen van een schippersbrevet ging hij scheep met de O.239 „Ancre d'Espérance” van de rederij Vieren. Later keerde hij terug als schipper van de O.324 waarover hij het bevel voerde tot in '65.

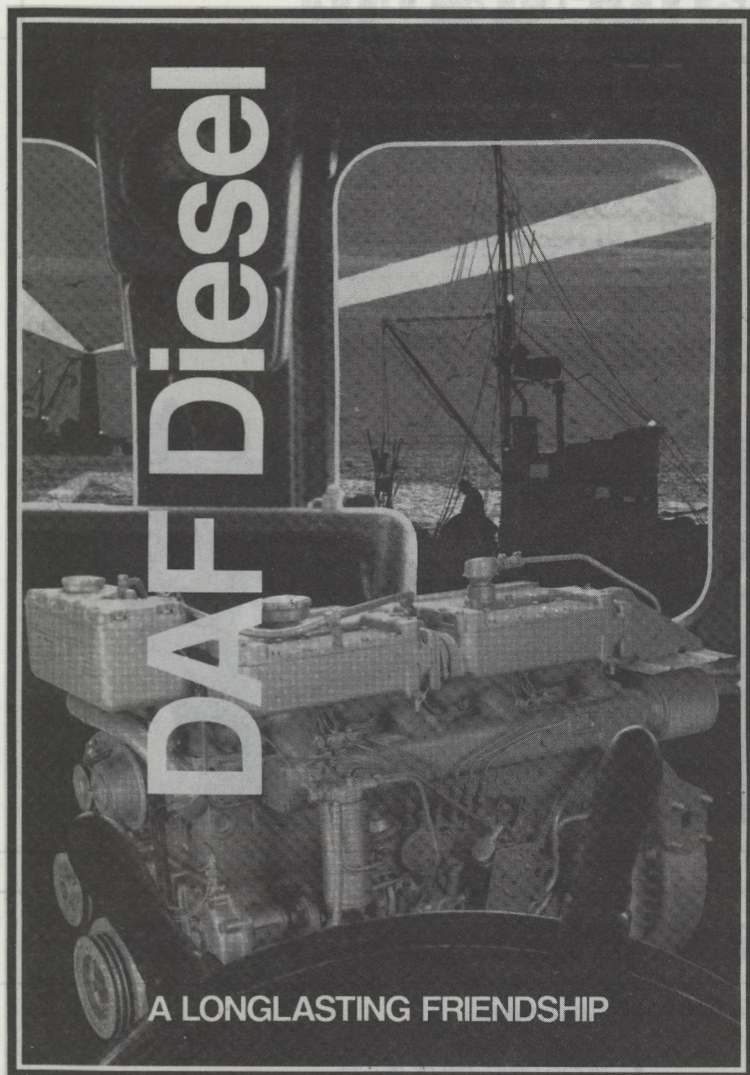
In hetzelfde jaar werd het toenmalige Nieuwpoortse tweespan August Puystjens - Louis Pieters eigenaar van een eerste Ijssländer, O.318 „Belgian Sai-

ler”. Puystjens heeft het schip tien jaar gevoerd. Een beetje Ijssländ-moe bleef hij vanaf '75 aan de wal, maar twee jaar later nam hij de oude draad weer op. Deze keer aan de zijde van zijn zoon Robin op de O.216. Enkele maanden slechts, de tijd nodig om zijn opvolger vertrouwd te maken met de veeleisende Ijssländvaart. Opgelucht dat toch één van zijn drie zonen in zijn voetsporen liep gaf hij het schip nadien volledig in Robin's handen. Zijn andere zonen bouwden een toekomst in de medische sektor terwijl zijn enige dochter nog in de branche bleef als uitbaatster van de viswinkel „Erimar” in Nieuwpoort-Bad.

De O.216 is op het ogenblik dat deze regels op schrift worden gesteld wellicht reeds aan zijn veertiende en laatste reis voor dit jaar begonnen. De achtkoppige bemanning die voor de eindejaarsfeesten nog een vracht populaire vis hoopt aan te voeren bestaat uit schipper Robin Puystjens, motorist Michel Paersens, stuurman Marcel Deprez, de matrozen Dirk Vermeylen, Kenneth Allemeersch en John Dusoer en scheepsjongens Jonny Seys en Kurt Derees. (gw)

Welke diesel u ook zoekt, er is altijd een

DAF



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

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

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

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

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

DAF Diesel, Een langdurige vriendschap.

DAF Trucks N.V. - DAF België

Antwerpsesteenweg 126 - B-2630 Aartselaar

Tel.: (03) 870.02.11

Tlx: 31647

Eerste hulp bij ongevallen in het Belgisch zeevisserijonderwijs

Het leervak E.H.B.O. is in het onderwijs in het verleden nogal stiefmoederlijk bedeed geworden. Niet dat de eerste hulp bij een ongeval minder belangrijk zou zijn voor leerlingen en leerkrachten!

In het visserijonderwijs is de uiteindelijke „erkenning” van de E.H.B.O. er gekomen, waarbij dit vak bij de examens zowel op de visserijsscholen als op de bijzondere proeven uitgeschreven door het Ministerie van Verkeerswezen van **levensbelang** wordt aanzien (1).

1. Verandering!

Jaren terug was de E.H.B.O. verweven in het vak „gezondheidsleer” en werden examens van die aard meestal schriftelijk of theoretisch afgenomen. Van echte praktijk was er tijdens de proeven minder sprake! Ook bij de eindexamens tot het behalen van de brevetten van motoristen en schippers was de theoretische kennis van de kandidaat van groot belang. Je moet daarbij voor ogen houden dat vissers en zeelieden in de meeste gevallen niet onmiddellijk kunnen beroep doen op gespecialiseerde hulp aan boord van hun vaartuig en dus op eigen houtje effectief moeten kunnen handelen in geval van nood (2).

De laatste jaren hebben de leraars E.H.B.O. der Belgische visserijsscholen bij herwerking der programma's een totaal vernieuwde kijk gehad op hun vak. De mogelijkheid werd hen ook geboden op pedagogische bijeenkomsten het E.H.B.O.-programma aan te passen aan de noden van de tijd, eenvormig voor alle visserijsscholen langs onze kust en met het Rodekruishandboek voor Helpers als leidraad (sedert 1985) (3).

Het vak E.H.B.O. werd weerhouden voor het laatste jaar (technische- en beroepsafdelingen) voor de duur van één uur per week (4).

Eén oogopslag op onderstaand jaarprogramma en je begrijpt dat er hard mag door- gewerkt worden tijdens een schooljaar!

2. Programma der visserijsscholen.

- 2.1 Benadering van een ongeval:
 - 2.1.1. de vitale functies
 - 2.1.2. het verwittigen van de hulpdiensten
 - 2.1.3. het beoordelen van een ongeval
 - 2.1.4. informatie in verband met de medische hulpdiensten aan de wal
 - 2.1.5. de passieve veiligheid aan boord van vissersvaartuigen

- 2.2. De behandeling van wonden:
 - 2.2.1. de oppervlakkige wonden
 - 2.2.2. de besmette wonden
- 2.3. De behandeling van de bloedingen:
 - 2.3.1. uitwendige bloedingen: haarvaten-, aderlijke en slagaderlijke bloedingen
 - 2.3.2. inwendige bloedingen
- 2.4. De behandeling van de letsels aan botten en gewrichten: de verrekking, de verstuiking, de ontwrichting, de breuken (gesloten, open en bijzondere breuken zoals schedel-, sleutelbeen-, ribbe-, wervelkolombreuk)
- 2.5. De reanimatie van een slachtoffer met praktische oefeningen op een oefenpop:
 - 2.5.1. de kunstmatige ademhaling, methode mond-aan-mond
 - 2.5.2. de uitwendige hartmassage met kunstmatige ademhaling
- 2.6. De behandeling van vergiftigingen:
 - 2.6.1. de voedselvergiftigingen
 - 2.6.2. de occasionele vergiftigingen
- 2.7. De onderkoeling (5)
- 2.8. Praktische kennis van het aanbrengen van verbanden op gemakkelijke kwetsbare gedeelten van het lichaam tijdens de uitoefening van het vissersberoep.

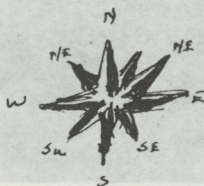
3. Het totaal programma behelst zowel de benadering, de herkenning als de verzorging en dit gezien in hoofdzaak bij de uitvoering van het beroep zowel op zee als langs de wal. De praktische oefeningen worden dan ook ingelast waar en wanneer dit ook mogelijk is.

Er dient tevens op gewezen dat de reanimatie een zeer belangrijke plaats is komen innemen en een verplicht onderdeel is geworden op alle E.H.B.O.-examens der visserijsscholen.

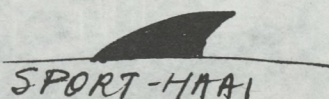
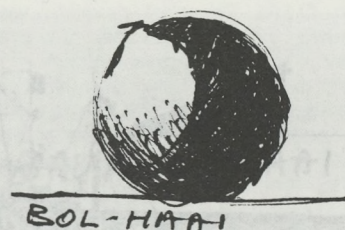
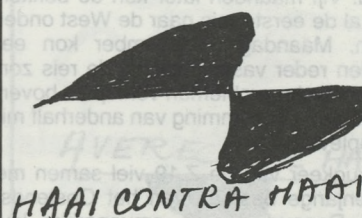
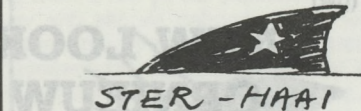
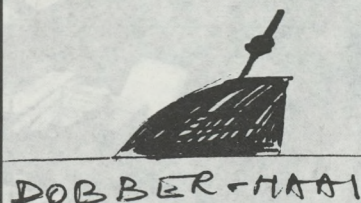
Edward BROUCKXON (6)

Voetnoten

- (1) examens van het Ministerie van Verkeerswezen worden afgenomen in de zeevaartsschool te Oostende teneinde de titels van aspirantschipper, schipper ter kustvisserij, schipper ter visserij, matroos-motorist (750 pk) en motorist (1500 pk) te bekomen.
- (2) op zee is daadwerkelijke medische bijstand van buitenaf binnen de tien minuten moeilijk realiseerbaar.
- (3) dit alles was mogelijk dank zij de collegiale samenwerking tussen alle E.H.B.O.-verantwoordelijken der verschillende zeevisserijsscholen.
- (4) beroeps- en technische afdelingen: de aanpak verschilt enigszins alhoewel de leerstof omzeggens dezelfde is.
- (5) spectaculair in de belangstelling gekomen sinds de ramp met de „Herald of free enterprise” te Zeebrugge.
- (6) auteur is provinciaal lesmonitor dienst leer- gangen West-Vlaanderen van het Rode Kruis van België (E.H.B.O.-opleidingen) en onder- voorzitter van het Rode Kruis, afdeling Oost- ende.



ENKELE HAAIENSOORTEN



Jan '88

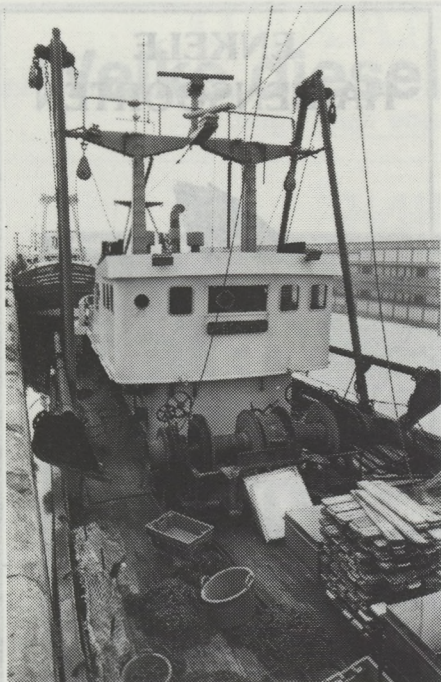
OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende



De Z.19 Sonja voor de verbouwwerken. Aan de brug, bokken, vislier en onderdeks is ondertussen veel veranderd. (gw)

„NEW LOOK” Z.19 SONJA OPNIEUW IN BEDRIJF

De Z.19 Sonja heeft tijdens zijn maandenlange afwezigheid meer dan een oppervlakkige face-lift ondergaan. Het vijftien jaar oude vaartuig van André Vantorre werd in mei volledig uitgeteeld en grondig verbouwd. Vijf maanden later kon de bokkentreiler al de eerste reis naar de West ondernemen. Maandag 5 december kon een tevreden reder vaststellen dat de reis zonder technische problemen verliep en bovendien nog een besomming van anderhalf miljoen opleverde.

De terugkeer van de Z.19 viel samen met het éénjarige bestaan van het Oostendse atelier Renaud die de omvangrijke klus klaarde. Het bedrijf van André Vantorre's dochter en schoonzoon installeerde een nieuwe vislier en keerkoppeling, zorgde

voor revisie van de hoofdmotor en plaatste een nieuwe hulpdiesel, verving de schroef door een schroef in een straalbuis en plaatste vooraan ook nog een boegschroef. Voorts kwam er een vangstverwerker aan boord en een frigo-installatie. De bokken werden beveiligd met Vandamme-patentsliphaken, het visruim kreeg een polyesterbekleding en de logies een nieuwe betimmering. Voor een aluminium brug zorgde de scheepswerf Seghers. Tenslotte nam Hand in Hand Zeebrugge de elektrische installatie onderhanden en plaatste aangepaste leidingen voor een netwerkspanning van 220 volt. Alles bij elkaar een omvangrijke investering die ongetwijfeld het rendement van het vissersvaartuig ten goede zal komen. (gw)



De nieuwe Z.19 Sonja zoals het schip onlangs voor een eerste proefreis vertrok.

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

**Hoe bereikt U
3000 lezers
uit visserijmiddens**

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



Tussen soepe en pattaten

Een rubriek waarin we maandelijks een anekdote, opgetekend uit de mond van taxichauffeur Robert Rousselle, alias Soepe voor de vissers, weggeven.



Wij schrijven eind jaren vijftig en Robert Rousselle woont in een klein cafeetje naast de Ibissschool in Sas-Slijkens.

„Het was eind augustus en zelf hadden wij nog geen T.V. en dus ging ik de sluis over om in „De Barge” naar het wereldkampioenschap wielrennen te kunnen kijken. Het was een zeer warme dag en toen ik, na het nodige plakwerk, 's nachts omstreeks 2 uur huiswaarts keerde, kreeg ik plots geweldige zin nog even te gaan zwemmen.

Goed, ik leg mijn kleren aan de kleedhokjes van de „Waternikkers” die daar in een doodlopend stuk van het kanaal gevestigd waren.

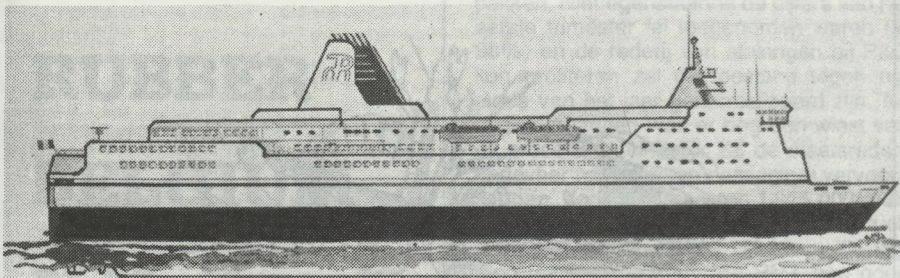
En zo zwom ik, in mijn onderbroek, rustig weg tot aan de cokesfabriek (nu U.C.B.). Da's een serieus stuk en toen men 's morgens vroeg zijn kleren vond stond heel 't Sas in rep en roer. Men dacht dat ik verdronken was.

Groot alarm: pompiers, politie, dreggers...

Stel je voor... en toen kwam ik daar niets vermoedend weer aangezwommen onder een massale en verbijsterde belangstelling.

Ik heb er nog de eerste bladzijde van „Het Laatste Nieuws” mee gehaald.”

Vier kandidaten voor de bouw van RMT-jumbo's



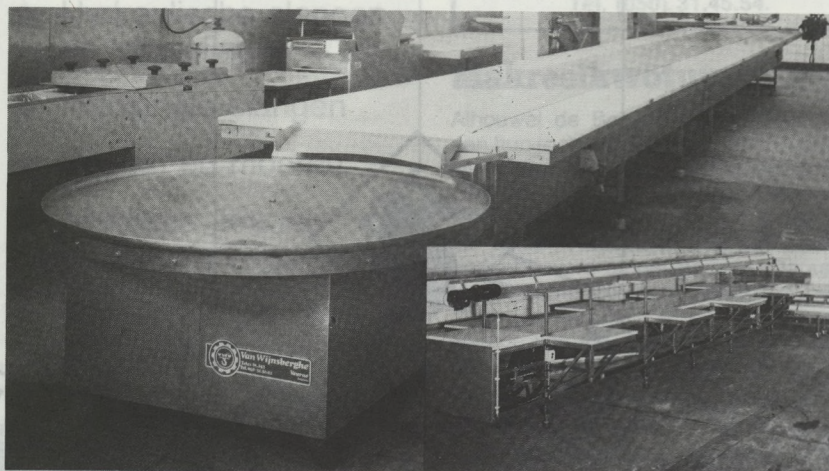
Het is al langer bekend dat de Regie voor Maritiem Transport nieuwe en grotere carferries in de vaart wil brengen. De schepen van een nieuwe generatie zouden een lengte hebben van 160 meter, 27 meter breed zijn en 1.200 passagiers kunnen vervoeren. De vrachtdelen moeten plaats bieden aan 100 vrachtwagenkombinaties van 15 meter of 710 personenwagens. Het eerste schip in de reeks van drie (?) zou tegen 1991 moeten klaar zijn. Met deze mammoetschepen wil de staatsrederij de concurrentiestrijd tegen de „Chunnel” aanbinden. In vergelijking met de bestaande eenheden gaat het om reusachtige vaartuigen (de huidige ferries zijn 120 m lang en kunnen na de jumboïzering 45 vrachtwagens of 450 personenwagens opnemen) maar andere rederijen mikken al op vaartuigen van 200 meter.

Na het verstrijken van de offerteperiode ontving de RMT (slechts) vier aanbiedingen van gegadigden. De Boelwerf in Temse is de enige Belgische kandidaat en zal moeten optornen tegen buitenlandse giganten. Dat is in de eerste plaats de Japanse NKK-Corporation uit Osaka. Andere gegadigden zijn de Sichau-Seebeckwerf in Bremen en de Spaanse scheepsbouwer Astilleros Espanoles die vooral bekend is voor de bouw van vissersvaartuigen en fabrieksschepen.

De kostprijs van een jumboschip zoals beschreven in het lastenboek wordt door de RMT op ruim drie miljard geraamd. Daarbij moeten nog honderd tot tweehonderd miljoen aanpassingswerken aan de RMT-installaties geteld worden. De kosten voor het toegankelijk maken van de haven voor schepen met een diepgang van meer dan zes meter zullen in het kader van het Masterplan gedragen worden door Openbare Werken.



VAN WIJNSBERGHE KONSTRUKTEUR VAN INOX INSTALLATIES

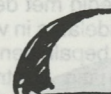


- ◆ Transportbanden
- ◆ Wasbakken met kniebediening
- ◆ Inox deuren
- ◆ Inox rioleringen
- ◆ Rekken en tafels op maat
- ◆ Rookwagens
- ◆ Containers
- ◆ Wasmachines
- ◆ Kookketels
- ◆ Alle maatwerk

EEN ADRES:

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

NOG ENKELE HAAIENSOORTEN



CIKKEL-HAAI

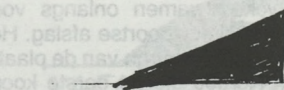


SPIEGEL-HAAI



WATERSKI-HAAI

4VERECHTSE HAAI



BAUHAUS-HAAI

HAAI - GT TURBO.

Jan '88

Viswinkels in orde

De Brugse bevolking werd onlangs opgeschrikt door alarmerende berichten over onhygiënische toestanden in enkele beenhouwerijen.

Dat geeft de indruk van een recent onderzoek, wat niet volledig met de werkelijkheid overeenkomt. Handelaars in voedingswaren zijn aan scherpe bepalingen onderworpen en krijgen regelmatig controles over de vloer. Zo blijkt uit steekproeven verricht in opdracht van de Stedelijke Dienst voor Milieu en Gezondheid te Brugge dat er hier en daar al wat schortte. Bij het onderzoek van de detailhandels in bederfelijke voedingswaren werden naast slager- en beenhouwerijen ook bakkerijen en viswinkels betrokken. Van de 197 voedingszaken waar onderzoek werd verricht waren er 43 handelaars met de hygiënische of administratieve voorschriften niet in orde.

Er werd immers ook nagetrokken of de vereiste attesten en exploitatievergunningen konden voorgelegd worden. Het hoogste aantal overtredingen werd vastgesteld omdat de handelaars geen attest van longonderzoek konden voorleggen of omdat de eetwaren onbeschermd of over datum waren.

Van de 21 viswinkels die bij het onderzoek betrokken waren konden slechts drie vishandelaars geen geldig bewijs van longonderzoek voorleggen. Andere overtredingen werden toen niet vastgesteld. Hopelijk gingen de vishandelaars, die met zeer bederfelijke goederen omgaan, in de daaropvolgende jaren met evenveel zorg te werk. Het kan hun handel alleen ten goede komen.

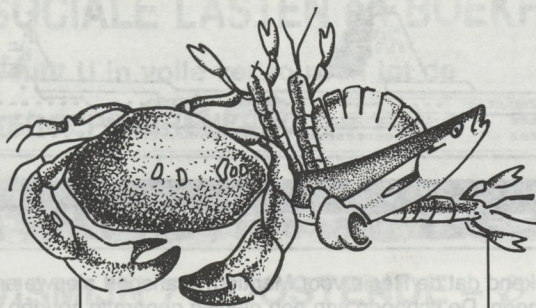


Z.126 Marretje verhuist naar Nieuwpoort

Nadat vorige maand het Oostendse kustvaartuig O.555 Valentino door verandering van eigenaar Nieuwpoort als thuishaven kreeg volgde onlangs de het houten vaartuig O.599 Zeevogel dezelfde weg. De nieuwe eigenaars Freddy Smaghe en Ronny Lycke kwamen onlangs voor het eerst aan de Nieuwpoortse afslag. Het was mevrouw Hilde Verburgh van de plaatselijke vishandel Roméo die de eerste koop voor haar rekening nam en hierdoor het meterschap toegewezen kreeg.

De Nieuwpoortse vloot kreeg er op 26 november nog een nieuwkomer bij. De Z.126, bekend als „Marretje” van Daniël Dobbelaere maar in '84 veranderd van eigenaar en omgedoopt tot „Orion” heeft nu ook Nieuwpoortse eigenaars. De 600 pk-er van Eric Deschrijver-Vandepitte werd overgenomen door de BVBA Skylight waarin de co-eigenaars Danny Huyghebaert, Parina Ooghe, Marcel Vyvey en Ingrid Verbeke participeren. De bokkentreller werd in de Nieuwpoortse haven omgedoopt tot N.126 Skylight.

- In de haven van Nieuwpoort werd het wrak van een gezonken garnaalschuit gelicht. Kikvorsmannen haalden in de buurt van het lichtschip Falsterborey het vaartuig van Gino Lehouck uit Lombardsijde uit het water.



**We wensen U
prettige
kerstdagen
en een
voorspoedig
nieuwjaar,
met dank
voor de
aangename
samenwerking
in het
voorbije jaar.**



H. Baelskaai 38
B-8400 Oostende - Belgium
Tel.: 059-32.28.68
Telex: 81391 Morubl.b
Fax nr.: 059-32.46.60

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

Geen rekord voor RMT

Alles wijst erop dat de RMT op het einde van het jaar niet met rekordcijfers kan uitpakken. Niettegenstaande de cijfers van het eerste trimester fel toegenomen waren (+38%) en de rederij van stakingen bij P&O kon profiteren zal de toestand tegen het einde van het jaar genormaliseerd zijn. Na negen maanden was er nog een winst van elf procent. Uiteindelijk zal de staatsrederij ongeveer twee miljoen passagiers vervoerd hebben. Vorig jaar maakten 1.925.000 reizigers van de RMT-lijnen gebruik, wat op zich al vijf procent onder het cijfer van '86 lag. Tien jaar geleden was de RMT nog goed voor 2,8 miljoen passagiers.

De twee jettfoils haalden in de voorbije negen maanden een bezetting van amper 50 procent. Vooral het roro-vrachtverkeer bij de RMT haalde begin dit jaar voordeel uit de stakingen. Het vrachtvervoer heeft zich in de daaropvolgende maanden op een redelijk peil kunnen handhaven, niettegenstaande er nogal wat trafiekverschuivingen plaats grepen.

Loods bevorderd tot Gentse havenkapitein

Na de bevordering van de Gentse havenkapitein André De Wilde tot directeur-generaal van de haven werd loods Pol Van Driessche benoemd tot nieuwe havenkapitein. De 45-jarige loods op het zeekanaal Gent-Terneuzen behaalde zijn diploma aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen. Na een loopbaan als kapitein ter lange omvaart trad Van Driessche toe tot het Belgisch Loodswezen.

TE KOOP:

Alle marine gereedschap: kompas, sektant, oktant, log, diepte-, baro-, chronometer, ankers, schroeven, horloges, boeken, stuurwiel, verrekijker, radio, enz.

Tel. (050) 31.45.54.

Makreelkwotum uitgeput

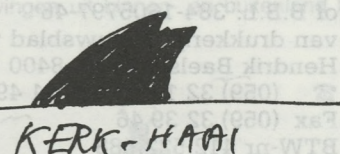
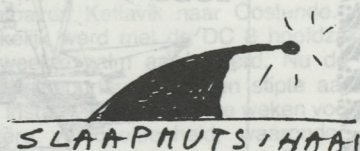
Alhoewel de Belgische vissers nauwelijks aan hun makreel geraakt hebben werd deze visserij tot het einde van het jaar gesloten. Ons land kreeg 470 ton toegewezen in de Noordzee maar stond eind vorig jaar al 200 ton af aan Nederland. Aan het resterende gedeelte werd amper geraakt. De aanvoer van verse makreel is trouwens zeer beperkt. Vorig jaar slechts 136 ton met een marktwaarde van 4,3 miljoen of minder dan één procent van de aanvoer.

Hetzelfde geldt voor horsmakreel, waarvoor geen landelijke kwota werden toegewezen.

De makreelvisserij werd stopgezet omdat de totale hoeveelheid bestemd voor de EG-visserij opgevisst is. Sommige lidstaten hebben dus hun kwotum overschreden. Onze vissers kunnen dus aanspraak maken op een compensatie voor het gedeelte dat hen toekomt.

Ook de visserij op horsmakreel is voortaan verboden in de Noordzee. Geen erg, want voor deze scholenvis heeft onze vloot nauwelijks belangstelling. Er werden trouwens geen landelijke kwota vastgelegd. De EG-vissersvloot beschikte over 50.000 ton horsmakreel die vooral rond de Doggersbank aanwezig is.

...EN NOG ENKELE HAAIENSOORTEN



Jan '88

**BELGISCH-
NEDERLANDSE
ZEEMANS-
ALMANAK**

1989



zee mans almanak

1989

**verkrijgbaar
vanaf 27 december**

In België:

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

- Hand in Hand, Vismijn, Oostende
- Martin en Co
Brouwersvliet 28, Antwerpen
- Fa Bogerd
Brouwersvliet 36-38, Antwerpen

In Nederland:

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

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



GETIJTAFELS en SEINEN

**TABLEAUX des MAREES
et SIGNAUX**

1989



HOOGWATERBOEKJE 1989

Het Hoogwaterboekje 1989 is
reeds ter beschikking in de druk-
kerij van „Het Nieuwsblad van de
Kust”.

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

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

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

ZIJ HADDEN PECH...!

♦ De O.127 „Okeanos” kwam met de netten vast te zitten aan een onder water zittend voorwerp. Tijdens het vrij komen is een eind nylontros op de schroef terecht gekomen waardoor de motor stil viel. Onbelast kon de motor wel weer op gang gebracht worden maar de schroef kon niet meer gebruikt worden. Noodgedwongen werd de sleep-hulp ingeroepen van de O.232. Tijdens het slepen ondervond men veel last van de zwel in het water waardoor de sleep twee maal werd onderbroken. Nadien werd de sleep overgenomen door de sleepboot „Zeetijger” tot in de haven van Oostende.

♦ Op de visgronden kwamen de beide netten van de O.51 „Stormvogel” vast te zitten aan een vreemd voorwerp. Tijdens pogingen om de netten weer vrij te krijgen werden heel wat moeilijkheden ondervonden. Toen men de netten toch aan boord kreeg bleken de stuurboord en bakboord lummels en vorken van de bokken geplooid. Niettemin kon men de visserij verder zetten.

♦ Toen men aan boord van de N.58 „Pas-cin” de netten wilde binnen halen is de stroom van de hoofdmotor uitgevallen. Met behulp van de hulpmotor kon men de netten toch aan boord krijgen. Een onderzoek wees dat het overbrengingsmechanisme welke de motor met de dynamo verbindt defect was. Met behulp van de hulpmotor kon men de haven van Nieuwpoort aan-doen.

♦ Aan boord van de Z.519 „White Horse” stelde men vast dat de temperatuur van de motor abnormaal steeg. Een nazicht wees uit dat de flexibel van de koeling defect was waardoor het water werd weggestoken. Het vaartuig zette vervolgens koers naar de haven van Milford voor herstelling.

♦ Tijdens de visserij hoorde men aan boord van de Z.501 „Atlantis” plots een hevige klop in het achterschip. Men stelde vast dat een stuk net zich op de schroef had vastgezet. Verder vissen bleek onmogelijk zodat men koers zette naar de haven van Boulogne. Een duiker stelde vast dat een stuk warrelnet rond de schroef zat. Geen verdere schade werd vastgesteld.

♦ Tijdens de laatste sleep hoorde men aan boord van de Z.470 „Odin” plots hevige trillingen in het achterschip. Tijdens een onderzoek werd niets abnormaals vastgesteld. Toen koers werd gezet naar de thuishaven stelde men vast dat de motor het normale toerental niet meer haalde terwijl ook de temperatuur abnormaal was.

♦ Tijdens het vissen sloeg aan boord van de Z.408 „Speranza” het alarm van de zoutwaterkoeling aan. Een onderzoek wees uit dat de las van de oliekoeler losgekomen was. Men slaagde er in een noodherstelling uit te voeren waarna men zonder verdere problemen de thuishaven kon binnen lopen.

♦ Op visvak 202 begon de Z.5 „Drakar” plots hevig te daveren. Onmiddellijk werden de netten binnen gehaald en een onderzoek ingesteld. Er werd vastgesteld dat twee bouten van de kop van de motor afgebroken waren. Men slaagde er in veilig de haven van Zeebrugge aan te doen waar de herstelling werd uitgevoerd.

♦ Op de visgronden kreeg de Z.536 „Zeevalk” af te rekenen met een defect aan de vislier nadat met de netten was vastgeslagen aan een onderwater zittend voorwerp. De visserij kon verder gezet worden maar een nazicht in de thuishaven wees uit dat een rollement van de koppeling van de lier gebroken was.

♦ Aan boord van de Z.128 „Rembrandt” werd op de visgronden rook waargenomen in de motorkamer. Deze rook was afkomstig van de dynamo die onmiddellijk werd uitgeschakeld. De visserij diende noodgedwongen gestaakt te worden.

♦ De Z.80 „Silverpit” kreeg af te rekenen met een barst in de olieleiding van de keerkoppeling. Gezien herstellen aan boord onmogelijk bleek werd de sleephulp ingeroepen van de Z.63 „Thalassa”. Het onklaar geraakte vaartuig werd zonder problemen naar de haven van Boulogne gesleept.

♦ Tijdens de spanvisserij kreeg de N.75 af te rekenen met een vreemd voorwerp dat zich op de schroef had vastgezet. Gezien met eigen middelen niet kon verholpen worden werd de sleephulp ingeroepen van de B.563. De sleep verliep zonder moeilijkheden naar de haven van Nieuwpoort.

♦ De Z.38 „Manta” kreeg, tijdens het lopen naar de visgronden, af te rekenen met een abnormale verhoging van de temperatuur van de uitlaat. Men vermoedde dat zich een vreemd voorwerp op de schroef had vastgezet. Na onderzoek bleek dat de automatische vetsmeerpomp uitgevallen was waardoor het water binnensijpelde via de schroefas. Gezien herstellen met eigen middelen niet mogelijk was werd de visserij gestaakt en koers gezet naar de thuishaven voor herstelling.

♦ De BOU.24 kreeg op de visgronden af te rekenen met een kor in de schroef. Gezien de schroef niet kon vrij gemaakt worden diende men de sleephulp van de Z.12 in te roepen.

♦ In de vissershaven van Oostende werd de aldaar gemeerd liggende O.154 „Wilmar” aangevaren door de O.705 „Morning Star” die aan het verhalen was. De aanvaring deed zich voor ingevolge een defect aan de keerkoppeling van de „Morning Star”. De „Wilmar” liep een scheur op in de romp boven de waterlijn.

♦ De O.82 „St. Antoine” kwam met de netten vast te zitten aan een onder water zittend voorwerp. Na het winden van de netten bleek dat de oliepomp klem zat en niet meer kon uitgeschakeld worden. Noodgedwongen werd de visserij gestaakt en koers gezet naar de thuishaven.

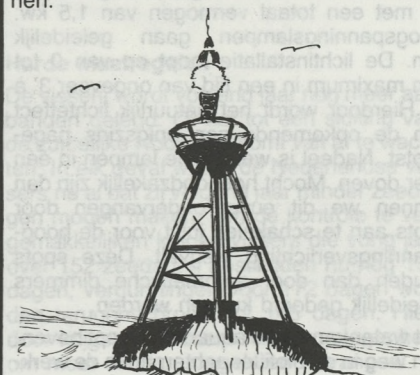
♦ De Z.189 „Shamrock” kwam tijdens het vissen vast te zitten aan een onbekend voorwerp. Daardoor maakte het vaartuig slagzij naar bakboord. Na een harde ruk kwamen de netten toch vrij maar kort nadien stelde de motorist vast dat de motor te kampen had gekregen met een lekke kop.

Wekelijks vistransport met Liberia World op Oostendse luchthaven

Sinds begin november is de luchtvaartmaatschappij Liberia World gestart met een wekelijks vistransport van de IJslandse luchthaven Keflavik naar Oostende. Aanvankelijk werd met de DC 8 hoofdzakelijk gekweekte zalm aangevoerd. Nu de IJslandse importeur voor een stipte aanvoer kan instaan werd de laatste weken voor een grotere verscheidenheid, waaronder ook IJslandse vissoorten, gezorgd. De aanvoer in containers gaat alvast door tot in maart. Van de luchthaven in Oostende wordt het transport door frigowagens naar de eindbestemmingen tot in Spanje verzekerd.

200 deelnemers voor symposium over de Oostendse havens

De Oostendse Havengemeenschap organiseert op 9 december een symposium rond het thema „De Oostendse havens op weg naar 1992”. Voor de werkvergaderingen waarop een uitgebreid basisrapport wordt besproken liepen reeds tweehonderd inschrijvingen uit binnen- en buitenland binnen.



Brand op Z.507 Breughel

Toen de Z.507 Breughel zich op zaterdag 26 november ten zuiden van Engeland bevond ontstond brand in de machinekamer, vermoedelijk door oververhitting van een aandrijfriem. De bemanning stuurde een noodsignaal uit maar kon de vuurhaard uiteindelijk zelf meester. Het vaartuig van Dirk Demey kon zonder bijstand de thuishaven terug binnenlopen.

Radio Oostende krijgt Europese onderscheiding

Bij het ter perse gaan vernamen we nog dat de Radio Maritieme Diensten van Oostende een onderscheiding gekregen heeft voor de technische en psychologische medewerking die het station verleend heeft aan de Constitution Race.

Het Visserijblad goudt eraan de directie en de medewerkers van het station te feliciteren.



B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

OOSTDUINKERKE

DE AQUARIUMS IN HET VISSERIJMUSEUM

In de nieuwe museumvleugel zijn de aquariums geïnstalleerd. Het werden twee grote glazen bakken met een inhoud van ongeveer 1.500 l. water per bak. Beide aquariums zijn in de muur ingewerkt en worden verlicht met 2×3 hoogspanningslampen en met een totaal vermogen van 1,5 kw. Hoogspanningslampen gaan geleidelijk aan. De lichtinstallatie loopt op van 0 tot een maximum in een tijd van ongeveer 3' à 4'. Hierdoor wordt het natuurlijk lichteffect van de opkomende zon enigszins nabootst. Nadeel is wel dat de lampen in één keer doven. Mocht het noodzakelijk zijn dan kunnen we dit euvel ondervangen door spots aan te schakelen juist voor de hoogspanningsverlichting wegvalt. Deze spots zouden dan door automatische dimmers geleidelijk gedoofd kunnen worden.

Het water van beide aquariums loopt bovenaan weg in de biofilter achteraan in de werken voederruimte opgesteld. De filter bestaat uit verschillende compartimenten. Bovenaan ligt er een laag filterwatten. Een tweede ruimte is helemaal gevuld met plastic filterbolletjes waar ze zich micro-organismen moeten op vastzetten om het doorvloeiende water biologisch te reinigen. Via aanzuigbuisen wordt het water door een krachtige pomp terug naar beide aquariums gestuwd. De installatie draait nu op proef. Beide bakken werden gevuld met kraantjeswater. Geleidelijk aan wordt zeewater gemaakt.

Daartoe hebben we dozen „Syntetic Sea Salt” ter beschikking. Eén doos van 20 kg. is goed voor het aanmaken van ongeveer 600 l. zeewater. Het zout is een produkt van Aquarium Systems gevestigd te Sariebourg in Frankrijk en te Mentor in de Verenigde Staten van Amerika. Het juiste zoutgehalte kan gecontroleerd worden door een densimeter.

Noordzeevissen zijn geen warmwatervissen! Een tropisch aquarium wordt verwarmd, een Noordzeeaquarium wordt gekoeld.

Daarvoor werd een koelgroep geplaatst. Via een thermostaat kan de gewenste temperatuur ingesteld worden. Bij wijze van proef staat de temperatuur thans ingesteld tussen 11 en 13° C. Bij 13° C treedt de koelgroep, aangedreven door een motor van 3 PK in werking.

Wanneer het water 11° heeft bereikt, schakelt de groep uit. De temperatuur van het water loopt daarna zeer langzaam op ('s morgens om 8u.30 maken we 11° - de koelgroep was reeds uitgeschakeld doch waarschijnlijk nog niet lang, want de afgegeven warmte was nog duidelijk voelbaar - om 17u.30 maten we bijna 13° - een stijging dus van 2° C. in bijna 8 uur).

De trage opwarming is het gevolg van een degelijke isolatie. De aquariums staan op een dikke isomolaag opgesteld en zijn langs drie zijden thermisch met een soort gespoten schuimplaat geïsoleerd. De voorkant is dubbel glas. De bakken zijn bovenaan afgedekt.

Eén van beide aquariums bevat nu reeds een 14-tal platvissen waaronder volgende soorten: tong, schor, schol, tarbot, griet.

Verder voelt er zich in het aquarium ook een zeesterretje thuis die zich te goed doet aan schelpen en blijkbaar over een uitstekende maag beschikt.

De zeeslak of slakdolf, in het dialect „de lokkette” is een eigenaardige verschijning in het aquarium. Bij deze vis zijn de buikvinnen tot een zuignap samengegroeid. In de brochure Noordzeevissen van J. Lauwers uitgegeven door Jeugd & Wetenschap West-Vlaanderen lezen we:

„Levenswijze: hierover is in de huidige beschikbare literatuur niets vermeld. Het zou de moeite zijn om dit dier in het aquarium van naderbij te bestuderen”.

Het beestje zit nu reeds een zevental weken in het aquarium en maakt het (nog altijd) goed. Veelal hangt het aan de ruit vastgezogen en krult hierbij het lichaam zo dat de staart naar de kop wijst. De zeeslak voedt zich met kleine kreeftachtigen „luzen” doch doet dit alleen als de diertjes reeds op de bodem liggen en niet terwijl ze nog naar beneden dwarrelen.

Een hele kleine tarbot doet net het tegenovergestelde. Deze kleine vreter (het beestje heeft blijkbaar altijd honger) schiet naar het beneden dwarrelend voedsel en slokt het op.

Wanneer het eten eenmaal op de grond ligt laat hij het ongemoeid”.

Alle aanwezige vis werd door garnaalvisser Maurice Denecker gevangen.

In het andere aquarium steken reeds een bot en een griet.

In dit aquarium laten we straks wat rondvissen zwemmen zoals gul, steenbolk, knorhaan, roodbaard, hondshaai, doornhaai, paling en wijting (niet te groot).

Het aquarium met de platvissen wordt aangevuld met kleine rog, kleine roodbaard en knorhaan.

Beide aquariums zullen bewoond worden door heremietkreeften en anemonen.

Voor het ogenblik zijn de aquariums nog niet toegankelijk voor het publiek. Na de inrichting van de aquariumzaal, waar ook de schelpenverzameling en de beenderresten opgevoerd uit zee zullen tentoongesteld worden, zal dit wel het geval zijn.

Als alles volgens plan verloopt kan de bezoeker tegen half december levende Noordzeevis in het visserijmuseum bewonderen.

Willem Lanzweert

HAEGEMAN

P.V.B.A.

SLIJPESTEENWEG 36

8432 LEFFINGE

Ø (059) 30.14.34

VERWARMING

SANITAIR

DEGELIJK MATERIAAL

GOEDE AFWERKING

Volgend jaar minder zeedagen voor Nederlandse vissersvloot

Het is schijnbaar windstil geweest op het Nederlandse vissersfront nadat de visserij de voorbije weken dagelijks de krantenkoppen haalde. De aandacht van de media ging dan ook meer uit naar de ludieke acties van de 40.000 stakende Nederlandse politiemensen. De storm is geluwd, maar de vlag is niet gestreken. Visserijminister Braks is wel gesterkt in zijn overtuiging nu de illegale praktijken van sommige Nederlandse vissers zo openlijk in de kijker kwamen. Hij kondigde al harde en pijnlijke maatregelen aan die tot nieuwe spanningen en uitbarstingen kunnen leiden.

Ook in eigen rangen heerste enige onenigheid. Kleine vissers (uit IJmuiden bv.) zijn boos omdat zij 600 tot 700 ton kabeljauw waarop zij aanspraak maken niet meer mogen vangen omdat anderen door overschrijding van de individuele kwota (in Vlissingen bv.) het totale kontingent vroegtijdig opvisten. Omdat de kleintjes moeten boeten „voor de gaten in Zeeland” hebben IJmuidense vissers zich laten bekeuren door de Algemene Inspektiedienst (AID). Door openlijk kleine hoeveelheden illegale kabeljauw en wijting aan te voeren willen de gedupeerde vissers een proefproces uitlokken. Dit vooral is dan ook kenschetsend voor de sfeer van onzekerheid over de toekomst van de Nederlandse visserijsector.

Visverbod dreigt

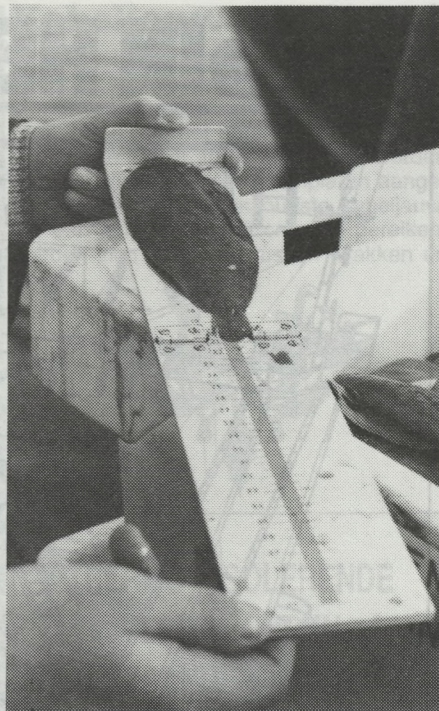
Als de Nederlandse (Zeeuwse) vissers zich blijven schuldig maken aan stelselmatige overbevissing dreigt minister Braks ermee het zuidelijke deel van de Noordzee als verboden visgebied uit te roepen. In de Nederlandse tweede kamer beschuldigde hij de Zeeuwse vissers er van de kabeljauw moedwillig op te jagen, wetende dat zij wekelijks slechts vijf kisten als bijvangst mogen aanvoeren. Tijdens de behandeling van zijn begroting kreeg Braks ook het verwijt te horen dat hij tekort schiet in de bestrijding van de illegale visserijpraktijken door te weinig te doen voor de inkrimping van de vissersvloot. En daar nipt nu precies het schoentje. De Nederlandse vloot was nog steeds in expansie toen in ons land al beperkende maatregelen werden genomen om de nieuwbouw binnen de perken te houden. Nu staat Nederland voor de situatie dat er volgens de EG-overheid 160.000 pk, bijna een derde van de capaciteit, uit de

vaart moet. Dit jaar werd een afslanking van tien procent beoogd maar verder dan 12.000 pk (4%) is het nog niet gekomen. Voor de sanering werd 110.000 gulder beschikbaar gesteld. Schippers die er vrij willig het bijtje bij neerleggen kunnen dus op een redelijke vergoeding rekenen. He staat de vissers natuurlijk vrij om hun individueel kontingent te verkopen. Dat werkt net zo effectief. Het aantal vaartuigen met een nulkontingent, 28 eenheden van de 60, begin dit jaar, zal er alleen door toenemer Braks wees er wel op dat vaartuigen die d stilligeregeling verkiesen scherp in het oog gehouden worden.

20.000 ton meer

Dat de Nederlandse vissers niet terug schrikken voor de boetes blijkt uit de cijfers van justitie. Volgens minister Korthals Altes werd vorig jaar 4.000 keer een proces verbaal opgemaakt. Tengevolge van nieuwe controlemaatregelen die begin dit jaar werden ingevoerd ligt het aantal vastgelegde overtredingen nu rond de duizend. De justitieminister vindt dat economische sancties als stillegging van bedrijf meer uithalen dan ontoereikende boetes.

Uit cijfers van de AID blijkt dat vissers dat jaar gezamenlijk al 20.000 ton meer vis aan wal hebben gebracht dan hun vangstpapieren vermeldten. De EG staat al een ruime marge toe. Maar voor de Nederlandse vissers is dat blijkbaar ontoereikend. Dat was trouwens ook het geval toen ze naar Zeebrugge kwamen. Bij de vooraf gemaakte afspraken werd overeengekomen dat de maximale afwijking zou getolereerd worden. Sommige vaartuigen hadden echter meer dan het dubbel van de ingeschreven hoeveelheid tong aan boord.



Met deze meetlat wordt de minimumlengte van de aangevoerde vis gecontroleerd. Is de lengte onvoldoende dan volgt inbeslagname door de AID. (foto gw)

Harde maatregelen

De visserij wordt volgend jaar nog meer aan banden gelegd. Of het tot een sluiting van de zuidelijke Noordzee komt valt af te wachten. In elk geval weten de Nederlandse vissers nu al dat zij volgend jaar minder zeedagen mogen maken. Om de controle te vergemakkelijken krijgen vissers die vorig jaar over 152 zeedagen beschikten nu nog 130 dagen, vergunningen voor 172 dagen worden teruggeschoefd tot 145 dagen. Hierdoor krijgen de vissers minder gelegenheid om meer vis dan toegelaten te vangen.

Ook werd de mogelijkheid in het vooruitzicht gesteld om zeer zwaar vistuig zoals de Vlis-singse vissers gebruiken te verbieden. In elk geval is het gebruik van de boomkor volgend jaar al aan banden gelegd. Vissers die alleen maar op soorten mogen vissen waarvoor geen sleepnet nodig is mogen zelfs geen boomkorren meer aan boord hebben. „Als het met de sanering niet goed-schiks kan, dan moet het straks maar kwaadschiks” luidt het overheidsadvies.

Het ziet er allemaal niet rooskleurig uit. Toch lopen er nog Nederlandse optimisten rond. Visserijvoorman Ben Daalder is er een van. „De vissers moeten weten dat er van een vrije zee geen sprake meer is. De tijd dat een visserman zich om de twee jaar een nieuwe kotter kon aanschaffen is voorbij. Ze moeten anders leren denken, beseffen dat ze een redelijk luxeproduct aan het vangen zijn” stelde de gewezen schipper die momenteel aan de laatste maand van een tienjarig voorzittersschap van de vissersfederatie bezig is. Dat de Zeeuwse vissers het zover schopten dat wekelijks honderden ME's dienden opgetrommeld doet hem verdriet liet hij zich onlangs in een interview ontvallen. „Ik zeg daar liever niet meer over. Het merendeel van de Zeeuwse vissers wil van die nare situatie af”. Daalder is er dan ook van overtuigd dat bij een goed gevoerd beleid de Nederlandse visserij binnen vijf jaar weer gezond is. (gw)

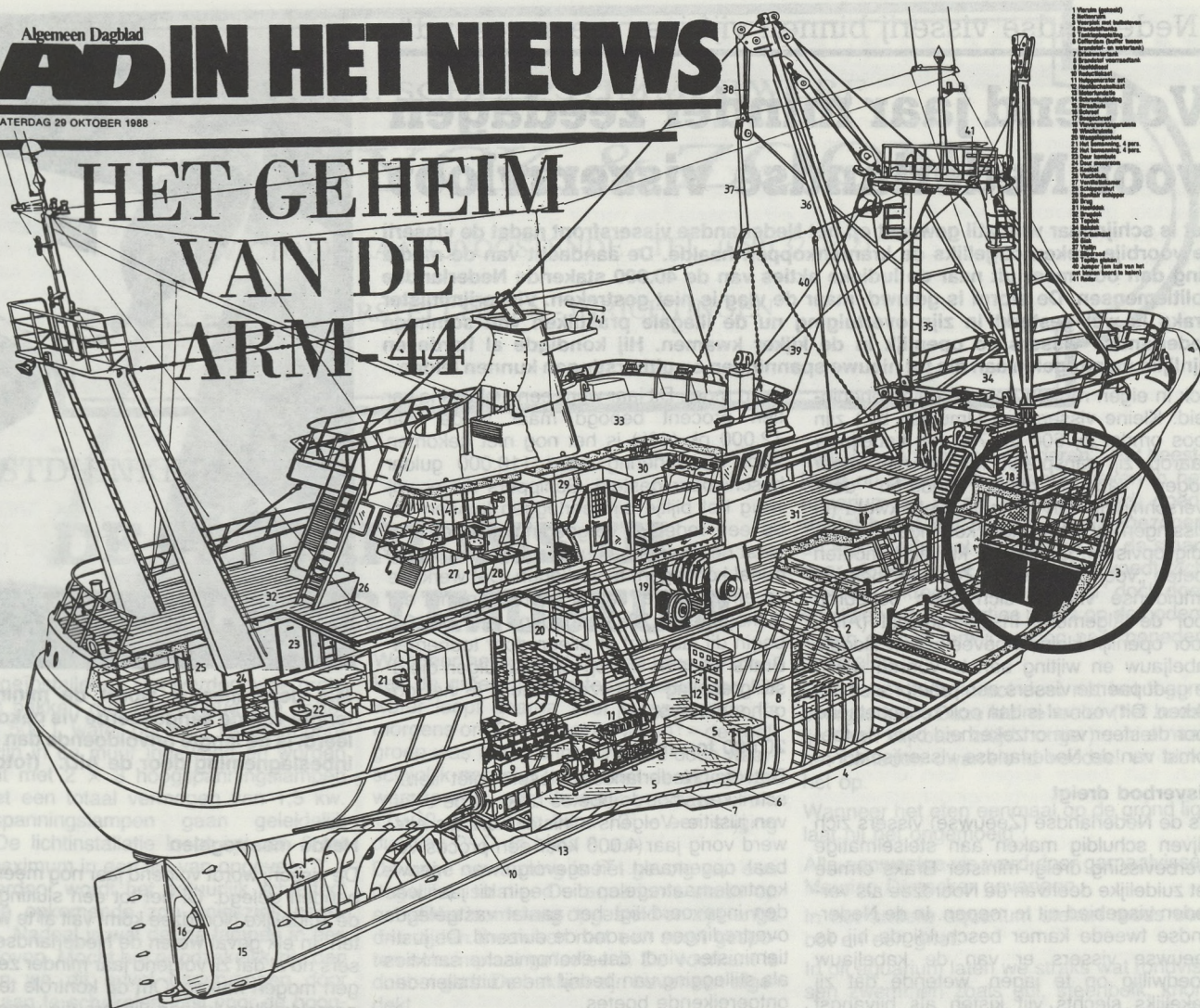
In Vlissingen heeft de Algemene Inspektiedienst (AID) de voorbije weken tientallen kisten ondermaatse tong in beslag genomen.

(foto gw)



ZATERDAG 29 OKTOBER 1988

HET GEHEIM VAN DE ARM-44



- 1 Visserij (motor)
- 2 Visserij (motor)
- 3 Visserij (motor)
- 4 Visserij (motor)
- 5 Visserij (motor)
- 6 Visserij (motor)
- 7 Visserij (motor)
- 8 Visserij (motor)
- 9 Visserij (motor)
- 10 Visserij (motor)
- 11 Visserij (motor)
- 12 Visserij (motor)
- 13 Visserij (motor)
- 14 Visserij (motor)
- 15 Visserij (motor)
- 16 Visserij (motor)
- 17 Visserij (motor)
- 18 Visserij (motor)
- 19 Visserij (motor)
- 20 Visserij (motor)
- 21 Visserij (motor)
- 22 Visserij (motor)
- 23 Visserij (motor)
- 24 Visserij (motor)
- 25 Visserij (motor)
- 26 Visserij (motor)
- 27 Visserij (motor)
- 28 Visserij (motor)
- 29 Visserij (motor)
- 30 Visserij (motor)
- 31 Visserij (motor)
- 32 Visserij (motor)
- 33 Visserij (motor)
- 34 Visserij (motor)
- 35 Visserij (motor)
- 36 Visserij (motor)
- 37 Visserij (motor)
- 38 Visserij (motor)

700 miljoen besommingsverlies door Nederlandse dumpingprijzen

De dumpingprijzen of „grijze markt” kost de Belgische reders ruim 600 miljoen aan brutobesomming. Dat stelde algemeen directeur van de Zeebrugse Visveiling Freddy Pollet tijdens een persconferentie die door talrijke Nederlandse persmensen werd bijgewoond. Dat is een voorzichtige raming. Berekeningen hebben uitgewezen dat het bedrag in werkelijkheid tot 700 miljoen oploopt.

Pollet viel scherp uit tegen de Zeeuwse vissers die op donderdag 20 oktober in de Brugse vissershaven kwamen verkopen. „Ze hebben zich niet aan de afspraak gehouden en de bestaande reglementering met de voet getreden”. Hij raamt het besommingsverlies voor de Belgische reders op 6 à 700 miljoen. Door de sterke binding van Belgische en Nederlandse markt heeft de rechtstreekse verkoop aan de groothandels inkomensverlies voor onze reders tot gevolg. Dat komt zei directeur Pollet omdat de Nederlandse vissers veel meer vangen dan de toegestane hoeveelheden. Het overschot komt in een grijs circuit terecht en ontwijcht de markt. Op zichzelf is het rechtstreeks in de groothandel brengen van vis geen vergrijp omdat er geen verplichting bestaat zoals bij ons. De zaak komt wel in de illegaliteit wanneer de vangsten niet in de logboeken worden ingeschreven waardoor de controle onmogelijk wordt. De Zeeuwse vissers hebben zijn verklaring, onder meer ook afgelegd voor radio en TV, niet in dank afgenomen. Hij wordt ervan beschuldigd de in kwotaproblemen geraakte vissers te willen opknopen. Het wordt hem kwalijk genomen dat hij „de deugd en de rechtlijnigheid zelf” wilde spelen en zich niet wilde laten

omkopen om een oogje dicht te knijpen. Een vakblad voorspelt dat P. in deze affaire toch de grote verliezer zal zijn omdat hij de komst van de Hollandse vissers niet heeft „aangegegrepen als een opstekertje voor zijn noodlijdend bedrijf”. Directeur P. wordt dan nog eens de leviëten gelezen omdat hij door zijn publiciteit de Belgische justitie naar zijn vismijn heeft getrokken. „Precies of de Belgische vissers nooit geen illegaal visje verkochten”. Als voorbeeld wordt eraan toegevoegd dat de Nederlandse vissers tijdens vakantie reizen zelf vaststelden dat hoe zuidelijker (tot in Zuid-Frankrijk) de aanvoer van ondermaatse tong toeneemt.

110.000.000 gulden (ca 2 miljard b.f. voor vlootsanering

Voor de sanering van de Nederlandse vloot is 110 miljoen gulden beschikbaar, waarvan 10 miljoen als bijdrage van het bedrijfsleven. De rest van de som is voor de helft afkomstig van de EG en de andere 50 miljoen wordt door de Nederlandse overheid bijgedragen. Sinds het ingaan van de saneringsregeling zijn 14 schepen aangemeld die 12.000 pk vertegenwoordigen. Tegen eind '91 moet de Nederlandse vloot 160.000 pk inleveren. Het Visserijchap houdt het voorlopig op een inkrimping van de kottervloot met 96.000 pk. Om de reders die hun vaartuigen terugtrekken te vergoeden kan uit een pot van circa 2 miljard frank geput worden.

De ARM.44 Neeltje Jannetje (4.400 pk, lengte 45,54 m, bouwjaar 1985), eigendom van de rederij Sierveld uit het Zeeuwse vissersdorp Arnemuiden (dat geen vissershaven meer heeft) en met thuishaven Vlissingen, is een van de grootste vaartuigen van de Nederlandse vloot. Het vaartuig maakte deel uit van het vijftal (3 schepen van Sierveld en 2 van verwante rederijen) dat op donderdag 20 oktober illegale vis in Zeebrugge poogde af te zetten. In de geheime bergplaats (cirkeltje) stak gefileerde kabeljauw en ondermaatse tong. De opengewerkte tekening van een grote kotter die in het Algemeen Dagblad werd gepubliceerd toont de geheime bergplaats in de voorpiek. De ARM.44 is trouwens niet het enige vaartuig waarop de AID valse wanden ontdekte.

Bij grote kotters zit het visruim tussen de machinekamer en de nettenbergplaats. Door de bouw van een misleidende wand (zwart vlak) op één meter van de wand tussen het visruim en de machinekamer ontstaat een kleine ruimte die door een blinde deur toegankelijk is. Dat het visruim hierdoor een stukje korter wordt valt nauwelijks op. Het heeft dan ook enige tijd geduurd vooraleer de AID-inspecteurs daar lucht van kregen. De gecamofleerde bergplaats heeft een inhoud van veertig kubieke meter. Daar kan aardig wat (gefileerde) vis worden weggestopt. (gw)

DENEMARKEN

Vorige maand startte Het Visserijblad een reeks over de visserij in de Europese gemeenschap. In het novembernummer gaven we een globaal beeld. Vanaf deze maand bekijken we elk land afzonderlijk. Volgende edities van dit blad zullen het achtereenvolgens hebben over Duitsland (BRD), Groot-Brittannië, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, Nederland, Portugal en Spanje. Vandaag tonen we waar Denemarken voor staat: de naakte waarheid, niets dan cijfers.

Denemarken is één van die landen die zwaar protesteren tegen de opgelegde vangstbeperkingen. Dat is begrijpelijk wanneer we zien dat de aanlandingen in de Deense havens in 1987 teruggefallen waren op 1.660.000 ton, daar waar er in 1986 nog 1.829.164 ton aan wal gebracht werd. De vangsten bestemd voor menselijke consumptie zijn teruggefallen tot 439.000 ton (465.092 ton in '86, 483.372 ton in 1985). De waarde van die vangsten blijft echter stijgen (2,979 miljard Deense kroon (1) in 1987 tegen 2,8 miljard DK in 1986). De vangsten voor industrieel gebruik daarentegen zijn zowel in gewicht als in waarde gedaald (1.233.000 t. in 1987, 1.364.135 t. in 1986, die respectievelijk goed waren voor 0,565 miljard en 0,7 miljard).

Kabeljauw vertegenwoordigt een derde van de totale waarde van de vangsten bestemd voor menselijke consumptie (1,239 miljard DK voor 150.000 t.). Er werd in '87 ook 37.000 ton schol gevangen (376 miljoen DK), 77.000 ton haring (166 miljoen DK) en 11.000 ton schelvis (83 miljoen DK).

Op één januari '86 telde de EEG er ongeveer 9.000 vissers en daar moet iets met de cijfers gebeurd zijn want in 1987 worden er 14.500 vissers geteld, het lijkt ons onwaarschijnlijk dat er in één jaar tijd zoveel volk bijgekomen is. Nog in 1986 waren er 2.907 reders lid van de drie producentenorganisaties, die samen 90% van de eigenaars groeperen. Die producenten waren in 1985 goed voor 55% van de totale Deense voedselbevoorrading (in 1981 was

dat nog maar 43%). De Denen zijn ook nog de grootste viseters van de EEG (in 1985, 46 kg per hoofd).

Denemarken is, na Portugal, het tweede EG-land dat, met enige vertraging weliswaar, het „Europese meerjarige oriëntatieprogramma” toepast. Dat programma is een EG-ontwerp om de vlootsterkte in de Europese gemeenschap drastisch te verlagen. Nadat in 1987 nog een verhoging van de motorkracht genoteerd werd (571.254 Kw (2) op 1 januari tegenover 575.171 Kw op 31 december 1987), kon de regering op 15 maart meedelen dat de vloot teruggebracht was tot 564.684 Kw.

Ook de totale tonnage van de vloot is lichtjes gedaald van 136.698 BRT (Bruto Register Ton) op 1 januari tot 136.250 BRT op 31 december 1987 tot 132.725 BRT op 15 maart 1988. Het ligt in de bedoeling om, in 1992, uiteindelijk tot 119.400 BRT en 515.360 Kw te komen.

Gemiddeld zijn de Deense vaartuigen 27 jaar oud en de modernisering van de vloot voltrok zich vooral binnenin de schepen. Nu heeft de regering een plan om de vaartuigen die jonger zijn dan 25 jaar binnenin grondig te hernieuwen.

Vóór alles is Denemarken een visexporterend land. In 1987 werd 851.000 ton uitgevoerd (1,547 miljard Ecu (3)), daarvan kunnen we 291.000 ton (740,6 miljoen Ecu) inschrijven onder vis (vers en diepgevroren), 61.000 ton (247,2 miljoen Ecu) schelpdieren, 70.500 ton (280,8 miljoen Ecu) conserven, 200.400 ton (82,8 miljoen Ecu) vismeel en tenslotte 30.000 ton (158,2 miljoen Ecu) gezouten en gedroogde vis.

De import kostte het land slechts 746 miljoen Ecu en dat is de helft van hetgeen de uitvoer opleverde. Overigens zijn zowel de import als de uitvoer serieus aan het stijgen in dit land, dat zo nauw met de visserij verbonden is.

- (1) 1 DK = 5,5 BF
- (2) 0,736 Kw = 1 Pk
- (3) 1 Ecu = 43,40 BF

Flor Vandekerckhove.

VISSERIJVERGELIJKING DENEMARKEN - BELGIE

VLOOTSTERKTE IN BRT

	1987	Voorzien in '92	Vermindering %
Denemarken	136.488	119.400	— 12,5
België	22.846	21.340	— 6,6

VLOOTSTERKTE IN KW

	1987	Voorzien in '92	Vermindering %
Denemarken	571.996	515.300	— 9,9
België	71.250	69.242	— 2,8

VISSERS IN 1987

Denemarken	14.500
België	1.284

Kabeljauw van 12 kg.

In Wenduine kon strandredder-sportvisser Christian Willaert een kabeljauw van 113 cm. en een gewicht van 12,05 kg. aan de haak slaan. Op het eerste gezicht een uitzonderlijke kanjer. In de kustzone's worden meestal alleen kleinere exemplaren aange troffen. De grootste en oudste kabeljauw, die een lengte van 165 cm. kan bereiken, houden zich vooral op tussen wrakken en riffen.



THERMO - ISOLERENDE
VERPAKKING IN
EXPANDEERBAAR
POLYSTYREEN VOOR:

- VERSE VIS EN VISWAREN
- VERS VLEES EN VLEESWAREN
- GROENTEN EN FRUIT
- ZUIVELPRODUKTEN
- DIEPVRIESPRODUKTEN
- BREEKBARE MECHANISCHE,
- ELEKTRISCHE OF
- PRECISIE-INSTRUMENTEN
- HET GROEPEREN VAN BOKALEN,
- POTTEN EN BEKERS IN GLAS,
- PLASTIEK OF AARDEWERK
- (PALETTEN)
- POOTBAKJES VOOR HOF- EN TUINBOUW
- ISOLATIEPLATEN
- ALLE TOEPASSINGEN IN
EXPANDEERBAAR POLYSTYREEN

KISTEN - AFROL - HOUTZAGERIJ

n.v. LEMAHIEU
H.K.

OUDE VAARTSTRAAT 4

8030 BEERNEM

(050) 78 91 81

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

NEDERLAND

■ BAGGERCONCERN UITGEBREID

Het Nederlandse baggerconcern Koninklijke Boskalis Westminster heeft het gelijkaardig verlieslatende bedrijf Zanen Verstoep overgenomen. Boskalis had voordien ook al Breejenbout opgeslorpt. Boskalis wil door concentratie de overcapaciteit in de baggersector beheersen en de kosten reduceren. Boskalis hoopt dat andere Nederlandse en ook Belgische baggerbedrijven het voorbeeld volgen. Door de overnamen heeft Boskalis in Nederland veertig procent en wereldwijd vijftien procent van de baggermarkt in handen. Ook de Hollandse Beton Groep staat dicht bij de overname van Volker Stevin waaruit een baggerbedrijf zou kunnen ontstaan dat even sterk is als Boskalis. Nederlandse en Belgische baggerbedrijven beheersen nog steeds de internationale baggersector. Konkurrentie valt alleen te verwachten van Aziatische landen, maar technologisch staan de Koreaanse en Japanse baggerbedrijven nog ver achter.

■ VUURTORENBWACHERS AAN DE DIJK

De bemanning van de elf Nederlandse vuurtorens zal van vijftig naar dertig mensen teruggebracht worden. Alleen de bezetting van de vuurtorens op de Waddeneilanden Terschelling en Schiermonnikoog en de wachttorens van Haamstede op Westerschouwen wordt behouden. Minister Smit-Kroes vindt immers dat de moderne communicatietechnieken en de strenge reglementering op scheepvaartroutes de vermindering op de zeeverkeersposten toelaten.

■ UITBREIDING SCHEEPVAARTMUSEUM

Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam wordt uitgebreid met een afdeling scheepjes in flessen en een centrum voor houten scheepsbouw. Voor de behuizing van de kollekties werd een architectuurwedstrijd uitgeschreven door de Stichting Nautisch Kwartier Amsterdam. Het ontwerp van een jonge architect werd bekroond omdat het praktisch en economisch best haalbaar geacht werd. Het plan bevat enkele paviljoenen en kiosken die in het oude havengebied tussen het centraal station en de dierentuin Artis zullen gebouwd worden.

■ VISSERIJMINISTER WIL QUOTA-SYSTEEM DE WERELD UIT

Op lange termijn zou de Nederlandse visserijminister, Gerrit Braks, het quotasysteem liever zien verdwijnen. Dat verklaarde hij eind oktober op een bijeenkomst van zijn partij (CDA). „Ik ben veel meer voorstander van een vrije markt, op voorwaarde echter dat de Nederlandse vissers overeenkomen over de totale vangstcapaciteit”.

„Daarvan is het nodig”, zo gaat Braks door, „dat een aantal vissers zich laten uitkopen. Ik heb daarvoor 100 miljoen gulden over. Maar de vissers moeten daar vrijwillig aan meewerken”.

NOORWEGEN

■ EXPORT: MEER DAN 5 MILJARD KROON

De Noorse export van verse en diepgevroren vis zal dit jaar meer dan 5 miljard kroon bedragen. Er wordt een toename verwacht van meer dan 33% voor wat betreft de uitvoer van verse vis, aldus het blad NORINFORM.

BRD

■ MEER VIS AANGEVOERD

De veilingen in Duitsland zijn tevreden. In de eerste helft van 1988 werd er 65.300 ton aangevoerd. Dat was 2.900 ton (4,6%) meer dan tijdens dezelfde periode vorig jaar.

Voor Duitsland gaat het hier om een ware kentering. Sinds 1970 immers daalde de aanvoer jaarlijks. In dat jaar werd nog 591.000 ton gemijnd. Dat was in 1987 teruggevallen tot 160.000 ton.

PAKISTAN

■ NIEUWE HAVEN MET BELGISCHE HULP

In het Pakistaanse Awadan zal een nieuwe haven gebouwd worden. Tweederde van de kostprijs zal gefinancierd worden door België, die daarvoor een lening toekent, aldus een mededeling van de Belgische commerciële missie in Karachi. De vissershaven zou over drie jaar reeds in gebruik genomen worden.

FRANKRIJK

■ TWEEDE NUCLEAIR VliegDEKSCHIP

Op het ogenblik dat de „Charles De Gaulle”, het eerste Franse vliegdekschip met kern-aandrijving, nog in aanbouw is in Brest, heeft de Franse regering al beslist om een tweede nucleair vliegdekschip te bouwen. Beide schepen gaan respectievelijk de „Foch” en de „Clemenceau” vervangen. De kostprijs van de „Charles De Gaulle” die tussen '96 en '98 operationeel moet zijn wordt geraamd op 10 miljard Franse frank.



AMERIKA

■ VS-VISSERS PROTESTEREN

Omdat de vinnen van de vissen door de vervuiling van het zeewater ernstig aangeast geraken hebben de Amerikaanse vissers al bij herhaling protesten laten horen. Milieu-funktionarissen van de Amerikaanse regering hebben nu bekend gemaakt dat de overheid een sanering van de toestand voorziet tegen 1992. Dan zal het in de VS verboden zijn giftige afvalstoffen op zee te lozen of industrieel afval op de zeebodem op te slaan. Tot die tijd kan de industrie een oplossing uitwerken voor de opslag en de verwerking van afvalstoffen.

Alleen voor de kust van New York wordt jaarlijks al acht miljoen ton afval gedumpt. Ook de Amerikaanse ziekenhuizen zorgen jaarlijks voor een afvalberg van 3,2 miljoen ton die in zee terecht komt.

WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVERN n.v.

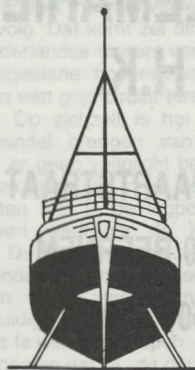
A. VANDER CRUYSSSE

LEGEGWEG, 8020 OOSTKAMP

☎ 050/35.83.60

Priv. 050/38.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS



GRATIS ADVERTEREN IN HET VISSERIJBLAD

Visser, sportvisser, lijnvisser, schipper, reder, yachtm, binnenschipper, onderhoudsm, vishandelaar, loss, leverancier, visrestaurant...

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

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

✂

Deze gegevens worden afgedrukt.

Vergeet uw adres en telefoonnummer niet.

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

IK BETAAL

BF

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

STUUR ZE OP!

vóór de 20ste van de maand

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

Verplichte gegevens: worden niet afgedrukt

Naam Adres

..... Postnr Gemeente

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