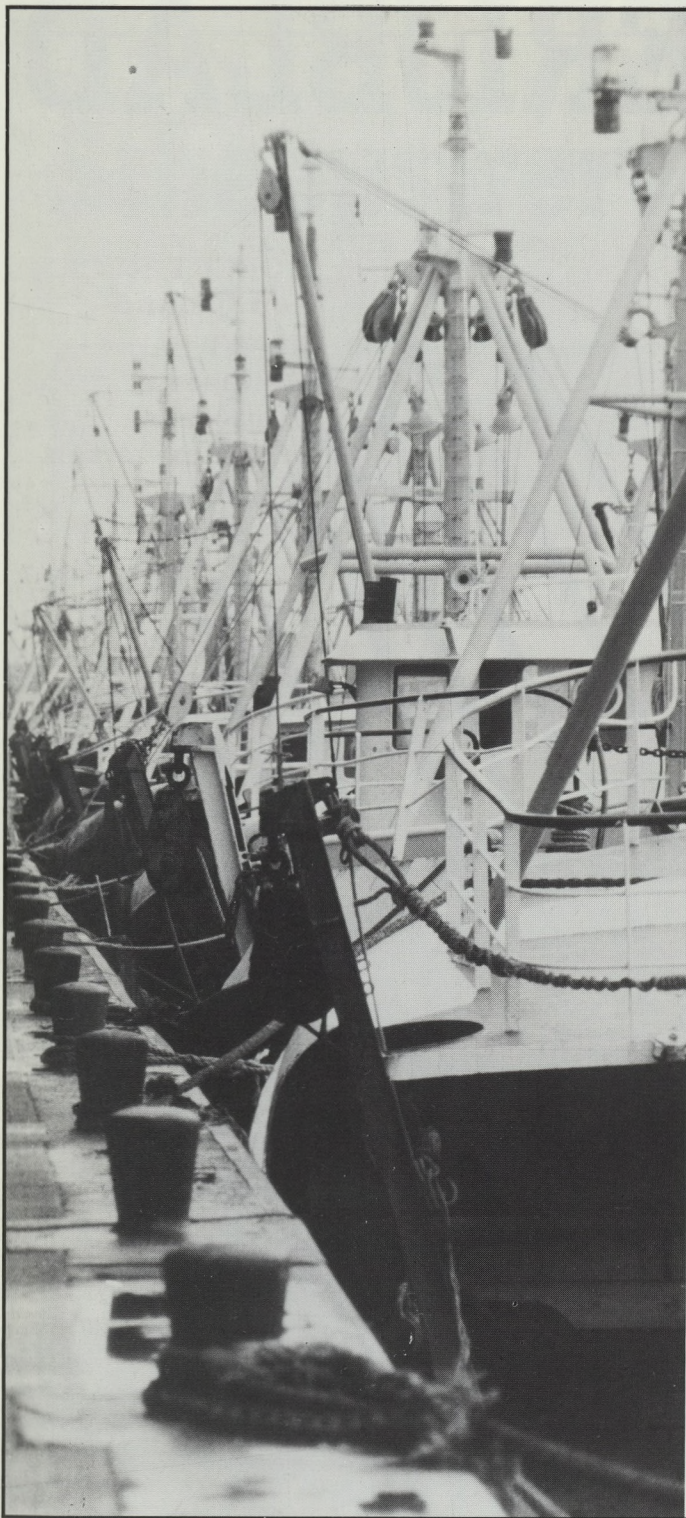


HET VISSERIJBLAD

ONAFHANKELIJK MAGAZINE VAN DE ZEE

- ★ ROBERT RYCKX:
een IJsland-
veteraan
- ★ De laatste
vuurtoren-
wachter vertelt
- ★ FILIPS VAN
MAESTRICHT
een Oostendse
kaper
- ★ ZEEBRUGSE
VISVEILING
ZET DOOR!
- ★ MORUBEL:
AMERIKAANS!



Hulp in Nood

HOOFDZETEL:

Hendrik Baelskaai 27, OOSTENDE

Tel. (059) 32 16 89 - Telex 81.229

Bijkantoor:

Wandelaarstraat 10, ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54.55 27

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

NIET VOOR NIETS GEEFT 70% VAN DE REDERS TER VISSERIJ
HET VERTROUWEN AAN HULP IN NOOD.

DAAR VINDT MEN IMMERS EEN WAAIER VAN VOORDELEN, ZOALS:

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

BELANGRIJK:

BUITEN DE POLISVOORZIENINGEN HEEFT DE
VERZEKERDE GEEN ENKELE VERPLICHTING MEER!

JA, IK ABONNEER MIJ OP „HET VISSERIJBLAD”

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

NAAM:

STRAAT en nr.:

POSTNUMMER EN GEMEENTE:

Ik betaal met overschrijving op rek. 384-0596581-18 van „Het Visserijblad”.

Ik voeg hierbij een gekruiste cheque van 1.200 B.F. (Nederland: 1.900 B.F.)

Aankruisen wat past.

Stuur deze strook op naar „HET VISSERIJBLAD”, H. Baelskaai 2, te 8400 Oostende.

Omslagfoto Guido Walters



(tekening Yvon Kerrmarec)

EDITORIAAL

AAN DE SCHEPENEN

In de maand die achter ons ligt waren er gemeenteraadsverkiezingen en werden er nieuwe schepencolleges gevormd. Wij wensen de schepenen die de visserij onder hun bevoegdheid krijgen welkom aan boord.

De volgende zes jaar zullen deze schepenen een vooraanstaande rol spelen in de ontwikkeling van de visserij. De evolutie van de sektor wordt immers niet alleen bepaald door de vissers en de reders enerzijds en door de internationale en nationale overheden anderzijds, de rol die plaatselijke bewindslieden spelen is, in veel gevallen, van doorslaggevend belang.

De komende zes jaar zullen we waarschijnlijk de eenmaking van Europa meemaken. We zullen getuige zijn van een historisch feit dat de kaarten van de economie volledig zal dooreenschudden. De schaal waarop het toekomstig Europa zal werken zal andere dimensies aannemen dan deze die de Vlaamse en Belgische regering pleegt te hanteren. De Europese plannenmakers zullen het er moeilijk mee hebben hun aandacht te besteden aan drie Belgische vissershavens, aan een sektor die, in hun ogen, slechts weinig mensen tewerkstelt, aan een Belgische vissersvloot die, volgens Europese maatstaven, marginaal is.

Hier, heren schepenen, begint uw taak! U staat dicht genoeg bij de visserij, bij het vissersvolk, bij uw haven om te weten dat het hier helemaal geen marginaal verschijnsel betreft. Voor u gaat het om een sektor die het gezicht van uw stad helpt bepalen, het gaat om mensen die u persoonlijk kent, het gaat om een stuk streek economie die in het Europa van morgen moet overleven.

Dit vertrekpunt moet zich in een beleid vertalen en dat beleid zal dan (al dan niet) tot bepaalde resultaten moeten leiden. De veranderingen die voor ons liggen zijn zo groot dat er niet met halve maatregelen gewerkt zal kunnen worden.

Het Visserijblad zal uw beleid terzake op de voet volgen en we zullen dat kritisch doen. We hopen echter dat we op het einde van uw ambtstermijn een positieve balans zullen mogen maken en dat we samen zullen aankijken tegen een levendige visserij.

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, VUURTORENWACHTER (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 redactie zijn verantwoordelijk voor standpunten of meningen van redakteurs die het artikel met hun naam ondertekenen. Artikels overnemen mag, mits bronvermelding.

NIEUWE SCHEPENEN VOOR DE HAVENS EN DE VISSERIJ

De gemeenteraadsverkiezingen liggen al enkele weken achter de rug maar in enkele kustgemeenten zijn de sjerpen nog niet toegelaten. Bovendien heeft de Bestendige Deputatie een ruime termijn om zich over de ingediende klachten uit te spreken. Klachten zijn er trouwens voldoende, o.a. in Oostende en Nieuwpoort, zodat de definitieve samenstelling van de schepenkolleges nog enkele weken op zich kan laten wachten.

Toch is er al een en ander bekend over de bezetting van de schepenzetels met de ver-

antwoordelijkheid over havenaangelegenheden en de visserijsector.

In Oostende blijft dezelfde CVP-PVV-koalitie aan de macht. De meeste schepenen behouden wellicht hun functie maar om met zekerheid te weten of Roland Makelberge als havenscheper aanblijft moeten we nog geduld oefenen tot de dag van de definitieve beslissing op 14 november.

In Brugge treedt op 1 januari een nieuwkomer in de arena. De 47-jarige Marc De Langhe (CVP) wordt eerste schepen en krijgt naast middenstand en toerisme ook de Zeebrugse haven en sport (hij is beheerder van Cercle Brugge) onder zijn vleugels.

In Nieuwpoort is de samenstelling van het schepenkollege bij het ter perse gaan nog geen uitgemaakte zaak. Binnen de voortgezette SP-PVV-koalitie zou havenscheper Bendels uit de boot vallen. Zijn vermoedelijke opvolger, onder alle voorbehoud, zou Walter Declerck zijn die als OCMW-voorzitter de plaats moest ruimen voor Annie Polentier, echtgenote van burgemeester Mommerency.

In Knokke-Heist werden de bevoegdheden al vastgelegd. De meerderheidsgroep Gemeentebelangen - PVV stelde Jos De Groote (GBL) verantwoordelijk voor ondermeer de visserij. (gw)



Marc De Langhe, de nieuwe Brugse havenscheper.

TE KOOP

■ **MARKTWAGEN** - Hanomag geschikt voor leurhandel - tel. (052) 37.09.75.

ZEILBOOT - Fireball - hout, uitst. sr. wedstrijdklaar, met dekzeil - prijs 30.000 fr. - tel. (03) 457.40.93.

SPORTVISSERSBOOT - Boston Whaler, lt. 6,5 m., mtr 115 pk en BB 35 pk - tel. (050) 41.20.06 (9-18 u.).

MOTORJACHT - lt 9 m., uitst. st. - dubb. besturing, 4 slaappl., marifoon, dieptemeter - bwj. 85 - tel. (03) 776.30.03 - 777.81.40.

VISSEERSBOOT - sportvisserij, lt. 8 m., voll. uitr., motor turbo D 150 pk - 950.000 fr. - tel. (059) 50.49.49.

STOREBRO ROYAL 34 - 2 x 106 pk diesel - VHF, radar, dieptem. en zelfl. cockpit - 1976 - tel. (016) 81.44.99 (na 21 u.).

POTSLEUTELS voor schakelbout met vierkante kop, alle maten - tel. (050) 54.41.89.

6 CASIO KASSA'S + 2 ELECT. WEEGSCHALEN - wegens vernieuw. marktwagens HPVH - tel. (091) 44.44.65.

■ **BUITENBOORDMOTOR** Evinrude 4 pk, tel. (059) 32 06 21.

■ **MOTORBOOT** lgt. 10 m., motor Mercedes - geschikt voor visserij - tel. (011) 44 51 91.

■ **VISSERSBOOT** - lgt 8,7 m., in staal - alle toebe. tel. (058) 23 89 27.

■ **ZEILJACHT** Spirit 28 - bwj. 76, voll. uitg. en in prima staat - tel. 00.31-1640-36.103.

■ **MOTORJACHT**, lgt 10 m., diesel Volvo Penta - tel. (058) 23 47 63.

■ **POLYBOOT** Tabur Yak II met trailer, BB-motor en 6 pk en alle toebe. - tel. (059) 23 36 80.

■ **KAJUITVISSERSBOOT** in polyester, lgt. 7,8 m., ligpl. Yerseke - tel. (03) 238 35 89.

■ **ZEILBOOT** 485 - kl. 470 met zeilen en trailer - tel. (059) 50 57 67 (na 18 u.).



Yerseke wil oesterputten behouden

De bekende oesterputten in het centrum van Yerseke zijn in hun voortbestaan bedreigd. Vooral uit toeristisch oogpunt wil het gemeentebestuur bebouwing van de binnenputten voorkomen.

De binnenputten, gebouwd in de tweede helft van de vorige eeuw en uniek in Europa, zijn overblijfselen uit de pionierstijd van de oesterteelt in Yerseke. Voor 1870 was Yerseke een landbouwdorp zonder enige betekenis. Pas toen enkele boeren de wilde oestervisserij ombogen tot een winstgevende kweek kreeg het Oosterscheldedorp naam

en faam. Nu de mosselcultuur de overhand heeft gekregen zijn de „natte pakhuizen" en de omringende karakteristieke oesterloodsen grotendeels buiten gebruik. Toch vormt de omgeving een attractie voor de tienduizenden toeristen die jaarlijks Yerseke aandoen. Om die reden wil de gemeentelijke overheid bouwprojecten die de historische oesterputten bedreigen verhinderen. Indien dit wettelijk onmogelijk is zal het bestuur alles in het werk stellen om alsnog de oudste put te behouden als blijvende herinnering aan de bakermat van de Zeelandse oesterverwerking. (gw)



De bekende oesterputten van Yerseke met op de achtergrond de geklasseerde magazijnen. (foto gw)

TWEE MILJARD OVERSCHREDEN

Twee maanden later dan vorig jaar is de totale brutobesomming van de Belgische zeevisserijvloot, gerealiseerd in eigen havens, opgelopen tot twee miljard. Niet-tegenstaande de opbrengst in de voorbije negen maanden bijna twaalf procent daalde werd iets meer vis aangevoerd (+1,5%). Ook de visserijactiviteit in de eerste herfstmaand was gekenmerkt door een ruime aanvoer maar de gemiddelde prijs tuimelde omlaag.

De aanvoer van duurdere vissoorten verflauwde, terwijl de markt overspoeld werd door goedkopere platvis. Door de grote aanvoer van witvis, met uitzondering van tong, bleef de produktie in september op peil. De vangstresultaten gedurende een gedaald aantal zeedagen verbeterden maar de financiële beloning bleef uit. De totale aanvoer bedroeg meer dan 2.000 ton, waarin 922 ton schol. De tongvangsten vielen erg tegen (-41%), trouwens de laagste septemberaanvoer sinds '83. Ook met de kabeljauwaanlandingen ging het verder bergaf net als met de schaal- en weekdierenproduktie.

Gehalveerde tongopbrengst

De brutobesomming van 167 miljoen (-20%) was meteen het dieptepunt voor dit jaar. De oorzaak is te zoeken in de bijna gehalveerde opbrengst van tong die niet eens meer 40 miljoen in het rederslaaije bracht. De aanvoerwaarde van platvis, behalve tong, was goed voor 107 miljoen waarvan 45 miljoen afkomstig van de massale scholaanvoer. De opbrengst van schaal- en weekdieren verminderd over heel de lijn.

Een en ander bleef niet zonder gevolg voor de gemiddelde prijs die met 22 frank daalde (van 103 frank in september '87 tot 81 frank dit jaar). De gevoelige prijsafnames voor talrijke vissoorten werden onvoldoende gekompenseerd door de prijstoename van kabeljauw, garnaal en langoestientjes. Ondanks de beperkte tongaanvoer werd ook een scherpe prijskorrektie genoteerd voor de edele vissoort. Vooral de middensortering kreeg het hard te verduren. Logischer was de terugval van de scholprijzen (-21%) en een prijstoename voor kabeljauw waarbij dan een uitzondering dient gemaakt voor de grote sortering.

De bordenvissers kwamen nochtans goed door september. Zij maakten globaal gezien een betere marktprijs en een hogere opbrengst per zeedag. De bokkenvissers, toch twee derden van de vloot, moesten inleveren. Ondanks hogere vangsten daalde de bruto-opbrengst gevoelig. Per zeedag gemeten viel de besomming 10.000 frank terug tot 67.900 frank. Vooral in de laagste pk-kategorie was de minderopbrengst het grootst.

Vorige maand verkochten 40 Belgische vaartuigen in het buitenland. Een verdubbeling tegenover vorig jaar. In tegenstelling met de verwachtingen gebeurde dit slechts drie keer in Nederland (Scheveningen). De andere schepen waren aan de afslag in Denemarken (31), Boulogne (4) en Milford (2). (gw)

Bron: Dienst voor Zeevisserij

MARKTOVERZICHT SEPTEMBER



Sinds de invoering van de Moby-clock in Zeebrugge lopen de viskopers er zo bij. De kopers beschikken over een toestel dat aan een codenummer gebonden is. Met een druk op de toets kunnen zij bijgewenste prijs de elektronische veilklok tot staan brengen. (foto gw)

N.555 verkoopt eerste vangst in Nieuwpoort

Enkele maanden terug veranderde de O.555 Valentino van eigenaar en heeft nu Nieuwpoort als thuishaven. Naar plaatselijk gebruik werd op maandag 17 oktober de koper van de eerste vangst van de nieuwkomer als peter aangeduid. De eer viel te beurt aan vishandelaar Michel Vanelverdinghe.

De N.555 vaart nu voor rekening van rederij Dawenda uit Middelkerke van schipper Albert Deramoudt.

Gunstige halfjaarlijkse cijfers voor Nieuwpoortse vissershaven

Nadat de Nieuwpoortse visserij vorig jaar ronduit schitterend presteerde gaan de resultaten van de eerste helft van dit jaar dezelfde richting uit. De totale visaanvoer lag reeds beduidend hoger in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar en ook de opbrengst volgt die trend.

Gedurende de eerste zes maanden van '88 werden 1.041 ton visserijprodukten aangevoerd, een toename van 21 procent. De brutobesommingen stegen weliswaar in mindere mate tot 88,8 miljoen, een toename met 4,6 procent. Alle verhoudingen in acht genomen deed de kleinste vissershaven van de kust het beduidend beter dan de grotere broers uit Oostende en Zeebrugge.

Het Nieuwpoortse stadsbestuur, dat na de gemeenteraadsverkiezingen door dezelfde coalitie wordt vertegenwoordigd, keurde onlangs nog andere maatregelen goed ter bevordering van de visserij-activiteiten in het

IJzerstadije. Als steun aan de modernisering van de vloot werd tien miljoen in het vooruitzicht gesteld. Het geld is bestemd om de vervangingsniewbouw te ondersteunen en aanpassingswerken aan verouderde vaar-

Strengere controle op visaanvoer in Oostende?

Iedereen houdt er zijn eigen mening op na waarom een aantal reders, en niet van de kleinste, de Oostendse visveiling de rug toekeren. In het editoriaal van ons septembernummer werd daar trouwens melding van gemaakt. Die mening wordt blijkbaar niet gedeeld door de Oostendse havenbestuurders. Dat recht werd hen overigens niet ontzegd. Dat zij van mening zijn dat de controle op de aanvoer en de veiling in de Oostendse vismijn en de verkoop aan de welbekende „Vistrap” strenger is dan in andere vissershavens nemen wij niet voor onze rekening. Zonder de controle in vraag te stellen wordt gewag gemaakt van discriminatie waartegen reeds werd geprotesteerd bij de bevoegde dienst van het Ministerie van Landbouw en Visserij. Volgens bepaalde gezagdragers is de oorzaak van het vertrek van sommige reders in de discriminatoire behandeling te zoeken.

Het blijft de vraag waarom de controle in de ene visafslag strenger zou zijn dan in de andere. Of, om de zaken op hun kop te zetten, kunnen de vismijngebruikers zich „elders” meer permitteren? Tot het bewijs van het tegengestelde is geleverd blijven wij de mening toegedaan dat de belanghebbers in de eerste plaats uitkijken naar gunstige prijsvorming en vlotte afhandeling van de formaliteiten. Niemand die met de situatie vertrouwd is zal ontkennen dat er in sommige vissershavens de laatste jaren veel ten goede veranderd is en dat op andere plaatsen van de aangekondigde dynamische aanpak nog niet veel te merken valt.

tuigen te bevorderen. Voor nieuwbouw kan de steun tot tien procent van de bouwkosten oplopen en voor bijzondere projecten kwa concept zelfs tot twintig procent. Het stadsbestuur wil in de eerste plaats de grote verouderde schepen vervangen zien door kleinere zeer goed uitgeruste en rendabele eenheden. Voor vervangingsniewbouw kan de premie maximaal vijf miljoen bedragen. Met deze maatregel wil het stadsbestuur tegemoet komen aan het wegvallen van de EG-steun. De financiële stimulans moet aanleiding geven tot lagere exploitatiekosten voor de reder en meer comfort op veiliger schepen voor de bemanning. Modernere schepen werken ook kwaliteitsbevorderend waardoor de Nieuwpoortse vismijn zijn aantrekkelijkheid voor de koper behoudt en de tewerkstelling in de vissershaven vrijwaart. (gw)

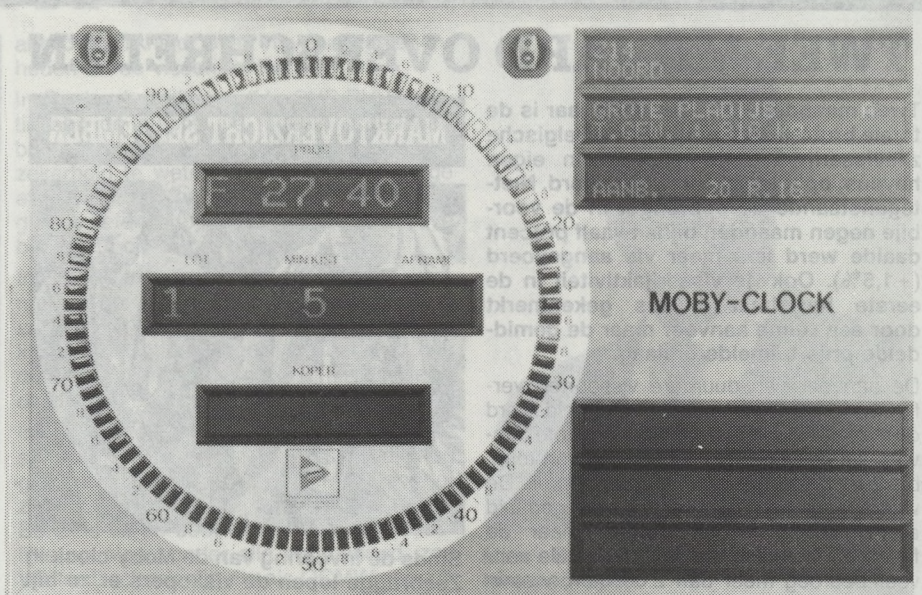
Zeebrugse visveiling neemt nieuwe initiatieven

De Zeebrugse Visveiling (ZV) heeft bij de overname van de vismijnexploitatie haar ambitieuze toekomstgerichte doelstellingen niet verborgen. Zeebrugge moest een van de belangrijkste viscentra van Europa worden, als het kan zelfs nummer één. De grootste zorg van het nieuwe management was concurrentieel blijven in het vooruitzicht van de opengetrokken Europese markt. Omdat de stedelijke vismijn niet meer beantwoordde aan de moderne vereisten van hygiëne, transportmogelijkheden en veilstechnieken waren aanzienlijke investeringen noodzakelijk. Het stadsbestuur stak 110 miljoen in een nieuwe vleugel. Van haar kant moest de ZV binnen de twee jaar voor een eigen investering van 350 miljoen instaan om de rendabiliteit van de geprivatiseerde vismijn waar te maken.

Wat tot nu toe gerealiseerd is vormt maar een aanloop naar de totale vernieuwing van het vismijncomplex. Daarom was donderdag 28 oktober een symbolische mijlpaal in de verder ontwikkeling. De Moby-Clock, die al enkele weken proefdraaide, werd bij het ochtendgloren officieel in gebruik genomen. Bijna in het holst van de nacht voor de meeste genodigden, trok burgemeester Frank Van Acker de werken op het Texacoterrein in de achterhaven op gang met een eerste spadesteek. Hier moeten koelhuizen en diepvriesloodsen uit de grond rijzen en mogelijks is dit de plaats waar ooit een nieuwe vismijn verrijst.

ELEKTRONISCHE VEILING

De ZV introduceert begin oktober de elektronische veilklok. Een eerste stap in de richting van een simultane vishandel aan de kust. Tevens de introductie van geavanceerde spitsstechnologie in een omgeving die nooit lijkt los te geraken van de ambachtelijke aanpak. De omschrijving van de Mobilo-Clock kon nog zakelijker door ze kortweg tot Moby-Clock om te dopen. Het gesofistikeerde apparaat draaide proef bij de verkoop van schol en kreeft om geleidelijk ook de veiling van tong en schaar te auto-



Het scherm van de Moby-Clock

matiseren. Vorige week volgden kabeljauw en tongschar en in laatste instantie zullen ook kleinere visvariëteiten elektronisch aan de man worden gebracht.

Orde en netheid

Een van de eerste beslissingen van de directie was de aankoop van 23.000 witte viskisten die grotendeels al in gebruik zijn. Maar de Zeebrugse Visveiling heeft meer initiatieven in petto. In de eerste plaats werd de discipline, orde en netheid onder de loupe genomen. Om een klare kijk te krijgen op het verloop van de werkzaamheden krijgt de vismijn een allesziend elektronisch oog onder de vorm van een videocircuit. De omgeving wordt geklimatiseerd met aangepaste temperaturen het jaar door. Ook het nivelleren van de vloer met een asfaltlaag staat op het programma. Deze maatregel moet hinderlijke oneffenheden wegnemen en een beter onderhoud mogelijk maken. Ook het afvalprobleem is een doorn in het

oog van de directie. Daarom werden een reeks containers voorzien waarin de huurder van pakhuizen hun hinderlijk afval kwijt kunnen. De installatie van een wastunnel voor viskisten is een andere bijdrage tot betere hygiënische werkomstandigheden. De EG-normen zijn in dit verband zeer streng.

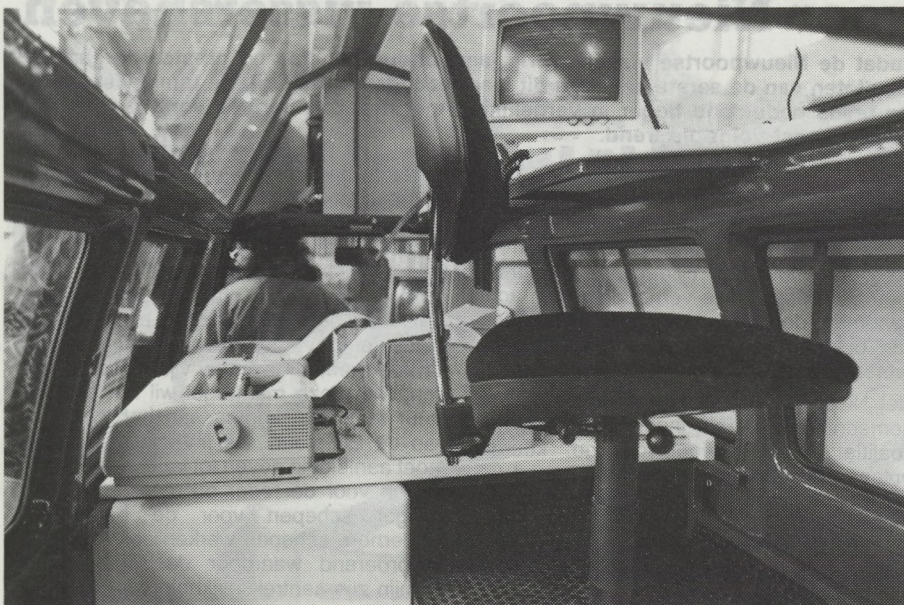
Voor de verwerking van de aangevoerde vis zijn ook sorteermachines in het vooruitzicht gesteld. De keuze is niet zo gemakkelijk omdat de meeste apparatuur die voorhanden is afgestemd is op behandeling van platvissoorten. De ZV neemt dan ook de tijd om over de grenzen te kijken. Tot in Canada werd gezocht naar een polyvalente oplossing. In samenwerking met gespecialiseerde bedrijven wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een dergelijke machine.

Ook het personenverkeer vereist discipline. Door het invoeren van een armband is het vismijnpersoneel duidelijk te onderscheiden van ongewenste aanwezigen. Vislossers, sorteerders, veilpersoneel en koper zullen elk een eigen herkenbare kleur dragen. Nieuwsgierige bezoekers horen daar niet tussen.

KOEL- EN DIEPVRIESLOODSEN

Op de in april verworven Texacogronden in de achterhaven wordt nog dit jaar gestart met de bouw van koel- en diepvriesloodsen. Op het uitgestrekte industrieterrein van twintig hektaren is ook plaats voor water- en visgebonden vestigingen.

Het terrein ligt echter braak sinds de olieaanvoer van Texaco in '82 wegviel. De ZV kon de gronden voor zowat 60 miljoen aankopen. Op deze plaats kan later eventueel de nieuwe vismijn tot stand komen. Maar dat is toekomstmuziek. In de onmiddellijke toekomst wordt gestart met de bouw van de eerste koelruimten en diepvriesloodsen. Die zijn er nodig omdat meer dan de helft van de visaanvoer een buitenlandse eindbestemming heeft. De meeste kopers werken immers als komismissionaris van buitenlandse visverwerkende bedrijven.



Binnenzicht in de bestelwagen waar de computer en de printers zich bevinden.

In afwachting van de export is vaak gekoelde stockageruimte nodig. Maar om de handel echt aan Zeebrugge te binden moeten zich hier ook fileer- en andere vis-verwerkende bedrijven kunnen vestigen. Voor de Zeebrugge vishandel houdt dit de kwasi zekerheid in dat de bedrijven zich hier ook bevoorraden om transportkosten uit te sparen.

HERAANLEG OMGEVING

De ZV besteedt niet alleen aandacht aan wat zich binnen de muren van de vismijn afspeelt. Ook voor de omgeving zijn veranderingen op til die zich niet beperken tot een laag witte verf op de gevel. Het parkingsprobleem moet een oplossing krijgen. In de eerste plaats moet orde komen in de witwar van voertuigen op de drukste momenten. De vrachtwagens die hun aanwezigheid in de onmiddellijke omgeving van de afslag kunnen verantwoorden krijgen voorbehouden ruimten. Het gedeelte met de oude treinsporen werd met deze bedoeling reeds geasfalteerd. Op een tweede parking zullen kopers hun voertuig kwijt kunnen terwijl ook ruimte wordt gecreëerd voor personeel en bezoekers. Om alles ordevol te laten verlopen zal een tijdelijke bewakingsdienst controle uitoefenen op de naleving van de voorschriften. (gw)

N.V. VERHEYE JOEL

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

Sedert meer dan 30 jaar werkzaam voor de Visserij.

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

Tel.: Burelen en werkplaatsen: 050/54.45.41
(Bij afwezigheid): (050) 54.69.89
(050) 54.64.88



Kustloodsen staken?

Het gemeenschappelijk vakbondsfront heeft een stakingsaanzegging ingediend voor dinsdag 1 november. Met deze actie op allerheiligendag willen de kustloods protesteren tegen de afschaffing van de functie „loods van wacht” die in Zeebrugge zou worden afgeschaft. De loods van wacht is de man die als eerste van noodoproepen in kennis wordt gesteld en daarop onmiddellijk de nodige maatregelen kan nemen. De kustloodsen nemen het niet dat de werkomstandigheden gewijzigd worden terwijl binnenkort gesprekken worden gevoerd over de globale reorganisatie van de loodsfunctie.

De rivier- en zeeloodsen hadden ook al een stakingsaanzegging ingediend voor 14 oktober. Met een 24-urenstaking wilden zij bekomen dat de achterstallige betalingen van toelagen en onkosten zouden bespoedigd worden. Na beloften van overheidswege werd de staking opgeschort.

Mercantile-Béliard wordt een holding

Het oorspronkelijke scheepsbouw- en herstellingsbedrijf Mercantile Béliard is geëvolueerd tot een bedrijf waarin de niet-maritieme activiteiten de overhand kregen. Met goedkeuring van de voornaamste aandeelhouders werd beslist de diverse activiteiten vanaf 1 oktober in vier werkmaatschappijen onder te brengen. De moedermaatschappij neemt hierdoor de vorm van een holding aan. Het onroerend patrimonium (terreinen, dokken, gebouwen) blijven eigendom van de moedermaatschappij evenals de Scheepswerf van Rupelmonde, Limebel, TCM, Holmeca en OWS).

De scheepsherstellingen worden ondergebracht in Béliard Shiprepairers met een kapitaal van 175 miljoen. Mercantile Engineers and Contractors (MEC) dat over een kapitaal van 250 miljoen beschikt voert industriële werken uit. De scheepsbouw zit bij de Oostendse werf Béliard polyship met een kapitaal van 125 miljoen en de dataverwerking wordt het werktein van Imadate. Het personeel wordt door de respectievelijke werkmaatschappijen tewerkgesteld.

De buitengewone algemene vergadering wijzigde het maatschappelijk doel van de vennootschap met de mogelijkheid dat de moedermaatschappij alsnog industriële activiteiten kan uitoefenen. Tevens werd de maatschappelijke zetel van het in 1925 opgerichte bedrijf van het Antwerpse Hansadok overgebracht naar de Noorderlaan.



Op een elektrische aangedreven bestelwagen werd een scherm gemonteerd. Alle informatie wordt voor de veiling in de computer gebracht en de afrekening gebeurt onmiddellijk na de verkoop (foto's gw)

SCAP NIEUWS

PROFITEER

**NU OOK EEN BIJKOMENDE HOEVEELHEIDSKORTING
BIJ DE AANKOOP VAN
EERSTE KWALITEITS ZINKSTUKKEN**

**IN ONZE AFDELING ZEEBRUGGE:
AAN ZEER GUNSTIGE VOORWAARDEN**

OLIEBROEKEN: Volledig gesloten, zonder rits
Merk COTTEN

WATERDICHT PULLS: 100% WOL -
Merk PETER STORM - Rood of Blauw

LAARZEN: uiterst geschikt voor jacht, visvangst en sailing
Merk AIGLE - verkrijgbaar in diverse modellen.

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**

DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

Nu de gemeenteraadsverkiezingen achter de rug liggen mag ik het je wel vertellen. Het scheelde geen haar of je vuurtorenwachter had zich kandidaat gesteld voor die verkiezingen en dan nog niet zo maar kandidaat. Ik was van plan op te komen met een eigen partij, in elke kustgemeente waar nog een vuurtoren staat.

Het verkiezingsprogramma stelde geen enkel probleem: voor meer vuurtorens, voor grotere vuurtorens, voor schonere vuurtorens. Het lijkt geen twijfel dat een groot gedeelte van de bevolking zich in dat programma zou teruggevonden hebben en dat het stemmenaantal dat mijn partij zou behaald hebben er niet zou om liegen.

Groter probleem was de samenstelling van de lijst. Zoals u weet ben ik de laatste vuurtorenwachter en dat betekent meteen dat er geen kandidaten beschikbaar waren om in de andere gemeenten op te komen. Dat is erg ondemokratisch. De verkiezingsprocedure zou zo moeten geregeld worden dat ik, als laatste vuurtorenwachter, in evenveel gemeenten mag opkomen als er vuurtorens zijn. Dat is toch maar redelijk, want de andere vuurtorenwachters verloren jaren geleden al hun werk en die kunnen dus niet meer voor hun belangen opkomen. Maar daarmee was de kous nog niet af, daarmee waren mijn problemen nog niet opgelost. Ook in mijn eigen gemeente vond ik geen kandidaten om mijn lijst te stofferen. Ja, ik ken hier nog wel een vuurwerkmaker waarmee ik een kartellijst had kunnen vormen, maar die stelde dan weer onmogelijke eisen. Hij wilde per sé een punt in het programma waarin stond dat hij minstens één keer per jaar een vuurwerk mocht ontsteken boven op mijn toren (!). Dat was voor mij een breekpunt. „Nooit!” zei ik, „dat nooit” en ik stond er weer alleen voor.

Ik besloot dus maar alleen op te komen. Een éénmanslijst dus. Dat was niet eens zo gek. Zo zouden de kiezers meteen zien in welke hachelijke positie de vuurtorenwachtersklasse zich bevond.

Eens die kandidatenmiserie achter de rug ging ik in mijn zetel zitten, boven, vlak naast de lamp, en toen ik het licht goed geregeld had en zag dat de lamp regelmatig rond-draaide begon ik namen te bedenken voor mijn nieuwe partij. Daarboven in mijn zetel lever ik altijd mijn produktiefste denkwerk. Telkens ik in slaap dreig te sukkelen word ik weer wakker door het licht dat in mijn ogen flitst. In die zetel ben ik wel verplicht te denken, van slapen is geen sprake.

De eerste naam die in mij opkwam was ook meteen de meest logische: Partij Van Vuurtorenwachters. Ik vond het een goeie naam, to the point. Eenvoudiger kon het niet. Maar de slimme lezer heeft het meteen door: afgekort geeft dat P.V.V. en dat kon natuurlijk niet. Gewoon „Vuurtorenwachters” dacht ik, maar dat moest dan weer afgekort worden als VU en ik zat daar weer, met hetzelfde probleem. Het werd moeilijk. Ik dacht nog aan Centrale Vuurtoren Partij, maar botste wel op C.V.P. zeker!

Om een lang verhaal kort te maken, toen het ochtend werd stond mijn blad volgeschreven met alle mogelijke partijnamen en afkortingen, de ene al bruikbaar dan de andere. Ik koos tenslotte voor „Onder De Toren” en ik vond geen enkele partij die dezelfde letters (toch niet in dezelfde volgorde) gebruikte. ODT. dus.



De daaropvolgende dag heb ik weer niet kunnen slapen. Nadat mijn licht gedooft was heb ik heel mijn campagne ontworpen. Alles was gecentraliseerd rond de slogan: „ODT, Uw Beste Vuurman”. Ik vond het een goeie slagzin en een goeie lijstnaam.

Helaas, het werd allemaal geweigerd door de vrederechter. De brave man beweerde dat de partijnaam én de slagzin alleen maar verwarring konden scheppen en mijn partij werd prompt verboden!

Dat ze mij niet meer over democratie spreken. Maar ik laat het daarbij niet zitten, ik zal mij wreken. Er komen nog Europese verkiezingen. Dan ga je iets meemaken. Dan

trommel ik mijn collega's uit de andere landen op. Ik heb al een pak slogans klaar: „Wij weten waarom we rondkomen”, „Met deze vuurtorenwachter wordt het anders”, „De vuurtoren centraal stellen”, „Omdat vuurtorens belangrijk zijn”...

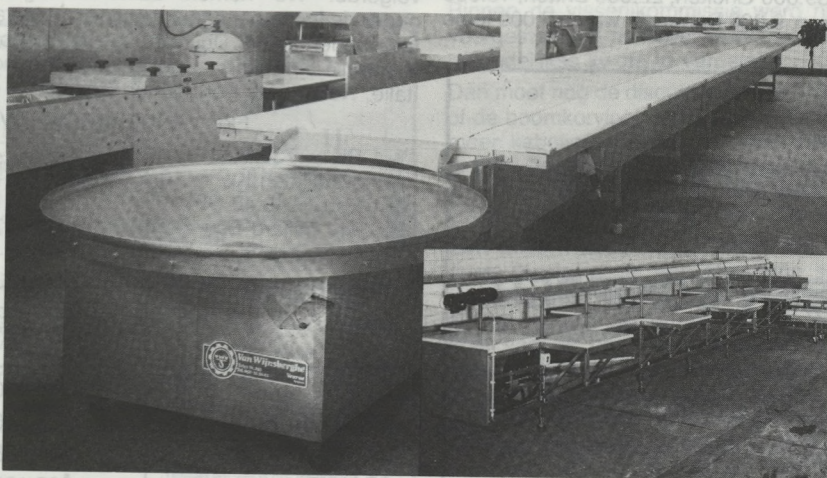
Je ziet het, aan inspiratie ontbreekt het me niet. Geef het Europeparlement een nieuw gezicht, opdat het tij zou keren, door een propere politiek, die ook nog doorzichtiger wordt, glashelder als het ware. Als je wilt dat het verandert, dan hoor je nog van mij.

P&O steunt ontwikkelingsproject in Duinkerken

De Nederlandse projektontwikkelaar VOM (Vastgoed Ontwikkelmaatschappij) gaat in samenwerking met vier Franse bedrijven en de ontwikkeldivisie van de Britse rederij P&O een miljardenproject opzetten in het toeganggebied naar de Kanaaltunnel in de omgeving van Duinkerken.

Voor de ontwikkeling van het miljardenplan hebben de initiatiefnemers al een overeenkomst bereikt met de Franse havenautoriteiten en de betrokken gemeenten. In de eerste fase gaat het om een gebied van 180 hektare waarin de geïnteresseerde maatschappijen een bom duiten willen investeren. VOM is trouwens ook actief bij de renovatie van het Royal Victoria Dock in Londen waar op 45 hektaren het sport- en evenementencomplex Londondome op stapel staat.

VAN WIJNSBERGHE KONSTRUKTEUR VAN INOX INSTALLATIES



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

EEN ADRES:

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

De EEG-visserij in cijfers

Naarmate de éénwording van Europa nadert is het belangrijk een zicht te krijgen op de visserij van al die landen, die binnenkort de Verenigde Staten van Europa moeten worden. We zullen met die landen méér en méér gekonfronteerd worden, we zullen er hoe langer hoe meer mee moeten samenleven en in zo'n situatie is het goed te weten wat elk van die landen waard is.

Daarom start „Het Visserijblad” een reeks, waarin we telkens één van de lidstaten belichten. Vooraleer we daaraan beginnen willen we u een totaalbeeld geven: hoe groot is de Europese visvangst, welke landen zijn daarbij de koplopers, over welke bedragen gaat het hier?

In een interview (La Pêche Maritime, juli-aug. 1988) verklaarde Cardose e Cunha, EG-kommissaris voor de Visserij, dat de overcapaciteit van de Europese vloot zo groot is dat elke vis wel twee keer zou kunnen gevangen worden. Daarom werden de lidstaten verplicht de vangsten te minderen en dat zorgt dan weer voor de alombekende quota- en nieuwbouwperikelen. Het betreft hier geen simpele taak. De totale vlootsterkte van de twaalf lidstaten bedraagt 2 miljoen BRT (Bruto Register Ton) en dat is goed voor een totale motorsterkte van 7,67 miljoen Kw (Kilowatt) (1). Die cijfers dateren van 1 januari 1987.

Spanje alleen al loopt met een derde van deze capaciteit weg, voor wat de BRT betreft. Als we het per motorvermogen opdelen komen twee landen aan kop van het peleton: Spanje (2,1 miljoen Kw) en Italië (1,3 miljoen), de Britse vloot is goed voor 0,7 miljoen, deze van Denemarken en Griekenland voor 0,5 miljoen, de Nederlandse vloot neemt 0,47 miljoen Kw voor haar rekening en dan volgen nog Ierland (0,2), Duitsland (0,13) en tenslotte ons eigen België met 0,07 miljoen Kw.

MENSEN

In 1986 waren er in de EEG niet minder dan 292.000 vissers, waaronder 93.500 Spanjaarden, 54.000 Italianen, 40.000 Portugezen, 39.000 Grieken, 22.000 Britten, 18.000 Fransen, 9.000 Denen, er waren 7.000 Ierse

vissers, 4.500 Nederlanders, 3.000 Westduitsers en een kleine 1.000 Belgen. Als we de vissers van de Canarische Eilanden ook nog bij de Spanjaarden rekenen dan zouden we op een totaal komen van 304.000 vissers voor heel de EEG.

PING PING

Volgens de EG-statistieken werden er in 1986 6,76 miljoen ton vis en visproducten „geoogst”. Dat kwam neer op een waarde van 6,044 miljard Ecu (?). Wat de tonnages betreft was Denemarken de koploper (1,8 miljoen ton, goed voor 588 miljoen Ecu), maar Spanje overtrof dat land dan weer in geldwaarde (1,7 miljoen ton, die 1,6 miljard Ecu opleverden). Spanje werd gevolgd door Italië (414.000 ton, 1,2 miljard Ecu), derde wordt Frankrijk (720.000 t, 1 miljard Ecu), dan komt Denemarken en vervolgens Groot-Brittannië (512 miljoen Ecu, 711.000 t), Nederland (350 miljoen Ecu en 450.000 t), Portugal (312 miljoen Ecu, 397.000 t), Griekenland (191 miljoen Ecu, 138.000 t), Duitsland (109 miljoen Ecu, 101.000 t), België (73 miljoen Ecu, 35.000 t) en hekkesluiters Ierland die dat jaar 200.000 ton aan wal bracht voor 30 miljoen Ecu.

Dat hebben we dan weer mooi op een rijtje gezet. Volgende maand beginnen we elk land afzonderlijk te bekijken en om niemand te discrimineren doen we dat in alfabetische volgorde. We nemen achtereenvolgens onder de loupe onze toekomstige medestaten: Denemarken, Duitsland (BRD), Groot-Brittannië, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, Nederland, Portugal en Spanje.

Floor VANDEKERCKHOVE

- (1) 1 PK = 736 watt
7,67 miljoen Kw = 10,4 miljoen PK
(2) 1 Ecu = 43,40 BF
6,044 miljard Ecu = 262,3 miljard BF

NEDERLANDSE TRAWLER VAN POOLSE MAKELIJ VALT TEGEN



De KW 20 voor de kade van rederij Kennemerland (foto Ment den Heijer)

De 95 meter lange Katwijkse KW 20 „Tetman Hette” die eind juli in de vaart kwam, heeft tot op heden pas twee reizen achter de rug. De slipwaytrawler die in het Poolse Gdansk gebouwd is en sterk gelijkend op een Russisch fabrieksschip, moest na zijn eerste reis op haring al afhaken.

Van meet af aan bleek het transportsysteem op het visverwerkingsdek niet in orde. Te weinig ruimte tussen transportbanden en plafond deed de boel regelmatig vastlopen.

Ook de visverwerkingsinstallatie vertoonde gebreken. Bovendien heeft de KW 20 een te beperkte ruiminhoud van 95.000 bakken. De KW 20 is gebouwd om te klondyken, d.i. verse haring of makreel overnemen van Britse purse seiners om deze tot diepvriespakketten te verwerken, waarna overslag volgt op een koelschip.

Adverteren?



(059) 32.55.59

Met enige urgentie gezocht

EEN SCHIPPER

met diploma tot 1200 P.K.
Gezien de verantwoordelijkheden preferen wij een schipper van 50 jaar of ouder. Brieven met gegevens aan Postbox 17, 8320 AA Urk, Holland.

Lidstaat	Toestand 1.1.1987	Objektief 31.12.1991	% reële vermindering
B.R.D.	49.900	48.200	- 3,4
BELGIE	22.846	21.340	- 6,6
DENEMARKEN	136.488	119.400	- 12,5
SPANJE	663.158	648.607	- 2,2
FRANKRIJK	191.028	187.023	- 2
GRIEKENLAND	137.761	130.619	- 5,2
IERLAND	53.065	43.941	- 17,2
ITALIE	262.717	250.000	- 4,8
NEDERLAND	77.500	64.796	- 16,4
PORTUGAL	210.525	209.140	- 0,6
GROOT-BRITANNIE	148.403	141.620	- 4,5
TOTAAL	1.953.351	1.864.686	- 4,5

Bron: officieel bulletin van de Europese Gemeenschap.

Vismijn Urk smokkelparadijs?

Een Urkse schipper die zich openlijk van de praktijken van zijn collega's distancieert heeft onomwonden voor de radio verklaard dat Urk de draaischijf van de visfraude uit Den Helder is. De direktie van de Urkse vismijnen en de wethouder van visserij hebben verontwaardigd gereageerd op deze „nonsens“.

Volgens de schipper wordt de te veel gevangen tong en schol met vrachtwagens naar Urk gebracht. Een gedeelte komt officieel op de afslag maar een evengrote hoeveelheid verdwijnt zonder dat de AID daar iets van merkt, luidde zijn verklaring voor de Avromicrofoon.

Een woordvoerder van „Het Visserij-schap“ wees er anderzijds op dat het klandestien aanlanden van gekwoteerde vis in Denemarken door Nederlandse vissers zonder visrecht aanhoudt. Tevens zouden er nog steeds vissers zijn die hun vangstkota verhandelen. In dit verband worden bedragen van 3 tot 5 miljoen gulden genoemd.

Sommige banken die als financier van vaartuigen optraden zouden immers krediet toestaan op basis van de hoeveelheid te vangen vis waarover het vaartuig beschikt.

Direkteur Freddy Pollet van de Zeebrugse Visveiling was eveneens in de uitzending te horen. Hij wees de welig tierende zwarte markt in Nederland als oorzaak aan voor de ineenstorting van de prijzen in België de afgelopen maand.

Ook de Duitse staatssecretaris voor visserij Wolfgang von Geldern deed zijn duit in het zakje. Zonder bewijzen aan te voeren beschuldigde hij de Nederlandse vissers ervan betrokken te zijn bij drughandel. Volgens de Rijkspolitie werd in die richting geen enkel onderzoek verricht.

Tenslotte is er ook positief nieuws. Volgens burgemeester Kruize van Oostburg is de in beslag genomen boekhouding van de vismijn van Breskens zonder commentaar terug bezorgd en in orde bevonden.

J.-L. Dehaene en Gaston Geens op symposium „De Oostendse havens op weg naar 1992“

De vzw Oostendse Havengemeenschap organiseert op vrijdag 9 december in het Thermae Palace Hotel een symposium gewijd aan de toekomstige ontwikkeling voor de Oostendse havens. Uitgangspunt is de ingebruikneming van de Kanaaltunnel vanaf 1992. De nieuwe onderzeese spoorwegverbinding die ongeveer samenvalt met het wegvallen van de Europese binnengrenzen moet invloed hebben op de toekomstige ontwikkelingsstrategie voor de kustregio en de Oostendse havens. Op het symposium zal dan ook van gedachten gewisseld worden over de weg die de visserij, havenontwikkeling, transport, handel en toerisme kunnen opgaan.

De organisatoren hebben alvast de medewerking bekomen van havendeskundige prof. dr. Marcel Anselin en personaliteiten als Fernand Huts, topman van de Antwerpse Katoennatie, minister van verkeerswezen Jean-Luc Dehaene, voorzitter van de Vlaamse Executieve Gaston Geens en

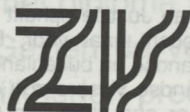
Europarlementslid Jaak Vandemeulebroucke.

Op het symposium zullen de deelnemers twee werkvergaderingen kunnen bijwonen. De eerste sessie onder voorzitterschap van advocaat Daniël Crabbeels bespreekt het thema van de havensektoren en de havenactiviteiten. Na de lunch komt onder leiding van advocaat Paul Van Laer de planning en het te voeren beleid ter discussie. Tijdens de werkvergaderingen wordt het woord gevoerd door P.P. Gobberecht, A. Maenhout, E. Verdoolaege en G. Allaert.

Tijdens de plenumvergadering volgen gelegenheidstoespraken door vice-premier Dehaene over „De Oostendse havens op weg naar 1992“, „Vlaanderen en de kustregio in het in het Europa van morgen“ door Gaston Geens en „De visie van een Europarlementslid op de toekomst van de Oostendse havens“ door J. Vandenmeulebroucke. (gw)




In het kader van de 150-jarige viering van de Belgische Zeereddingsdienst woonde Verkeersminister Dehaene (bleke anorak) onder wiens bevoegdheid die afdeling van het loodswezen valt, een geënceneerde reddingsoperatie bij. Tal van buitenlandse reddingsdiensten hielden er trouwens aan de plechtigheden rond dat jubileum bij te wonen. (foto M. Vanmiddelen)



**ZEEBRUGSE
VISVEILING NV**

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

*U en wij,
beide private ondernemingen...
samen mikken op de markt van morgen.*

**De  Uw partner in het Europa
van de toekomst.**

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

**NV NORTH
SEA
BUNKERS**
belgium



„NV NORTH SEA BUNKERS”

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

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



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



Het diepvriesbedrijf Morubel aan de Baelskaai aan de Baelskaai en de opslagplaatsen en bedrijfswagens van Frigobel aan de Victorialaan in Oostende zijn een onderdeel geworden van de Amerikaanse voedingsgigant Campbell Soup Company. (foto's gw)

Campbell Soup legt hand op Morubel

De Amerikaanse voedingsgigant Campbell Soup Company (jaaromzet 200 miljard B.F.) is eigenaar geworden van het Oostendse visverwerkend bedrijf Morubel en de stockage en distributiefirma Frigobel. Beide bedrijven zijn gelegen aan de Baelskaai en de Victorialaan in het Oostendse havengebied.

De stille overname gebeurde door overdracht van de aandelen door de eigenaars. De overname werd op 8 oktober een feit.

Morubel is een gespecialiseerd diepvriesbedrijf voor verwerking van schaal- en weekdieren en in mindere mate verse vis ten behoeve van distributieketens uit binnen- en buitenland. Zestig procent van de omzet is bestemd voor export naar de EG-lidstaten Frankrijk, Duitsland, Engeland en Italië.

Maar ook de Verenigde Staten en Arabische landen behoren tot de regelmatige afnemers van Morubel-produkten. Het bedrijf is op dit gebied marktleider in ons land. De omzet is in enkele jaren bijna verdubbeld. In '85 bedroeg het omzetcijfer 1.047 miljoen frank om dit jaar de twee miljard dicht te benaderen. De jaarproductie bedraagt 8.000 ton. Morubel en Frigobel stellen, afhankelijk van het seizoen, tot 185 mensen te werk.

Het grootste Oostendse visverwerkend bedrijf werd opgericht in 1954 door de familie Decrop, reders sinds de jaren dertig en ook oprichters van het visverwerkend bedrijf Viking en eigenaars van de netten- en touwfabriek Ostend Stores and Ropeworks. Viking werd in '62 doorgeschoven naar de

MORUBEL D.V. JOINS SPECIALITY UNDER CAMPBELL FOODS BANNER

ONE of Europe's top prawn processors - Morubel bv - has been bought for an undisclosed cash sum by Campbell Foods, the group founded when Freshbake Foods was acquired by Campbell Soups earlier this year.

With a turnover of some £23 million a year, Morubel has long been the chief processor for Speciality Seafoods.

Speciality was part of Freshbake, and is shortly to be renamed as Campbell Frozen Foods' seafood division.

Morubel, which is Oostend-based, specialises in production of all types of prawn - cooked and peeled, raw peeled, shell-on tails, and so on - as well as other small seafoods like squid, cuttlefish, clams and scallops.

Prepared dishes, salads, and fish pâtés are also on

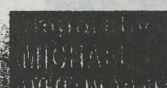
the product list in Le company, which supplies chiefly own-label products for export worldwide.

Morubel also has another frozen fish and seafood business represented by Speciality Seafoods.

Andy Tyson of Speciality said the deal was a natural progression of the commercial links the two companies had enjoyed over many years.

Ken Manley, chief executive of Campbell said the Morubel acquisition marked the start of the development of Campbell Frozen Foods in Europe.

He said it complemented the company's existing Groko vegetable operations



ing here in the UK." loc 'n' Easy, also part of the Freshbake package picked up by Campbell in July, would add a supplementary packaging facility to that service, he said.

One reason given by Campbell for the Freshbake takeover was a desire to get a firmer footing in Europe in the run-up to 1992.

This latest acquisition seems to be an early confirmation that it means business.

Andy Tyson said the Morubel name gave Camp-

bell "a tremendous link with European markets."

He told *Fish Trade*: "In the past Speciality Seafoods has had a reasonable amount of business on the Continent. We've always been involved with supplying distributors and importers in several European countries."

"But now, as a group of companies, we have direct penetration of the market that Morubel has traditionally been strong in which includes Belgium, Holland, France and Germany in particular."

Marr brings retail range

Are you running on a t
Or are you just fed up
inflated prices t

Zo blokketterde het Britse vakblad „Fish Trader Gazette” de overname van Morubel.

industriële Generale-holding Tractionel (nu opgenomen in Tractebel) dat het bedrijf, ondertussen Viking-Frima geworden, twee jaar geleden doorverkocht aan de Canadese voedingsconcern McCain.

Morubel is eigenlijk de afkorting van „La Morue Belge” zoals de officiële benaming nog steeds luidt. De stichters mikten destijds vooral op de uitvoer van gezouten vis naar Belgisch Kongo. Door het wegvallen van de grote aanvoer van IJslandse vis in de jaren zeventig daalde de productie gestadig. Het bedrijf werd in '74 van de hand gedaan en was volledig in handen van particuliere aandeelhouders waarvoor vishandelaar en voorzitter van de Vereniging van Visgroothandelaars Roland De Bruycker als afgevaardigde-beheerder optrad.

De Amerikaanse voedingsgroep Campbell, die onlangs nog veertien Engelse productiebedrijven in de diepvriesbranche inpalmd had ook een oogje laten vallen op een seafoodbedrijf dat nog in het productie-apparaat ontbrak. Na maanden onderhandelingen werd het Oostendse bedrijf door Campbell Frozen seafood-divisie ingepikt. Een woordvoerder van Campbell ziet in de over-

name van Morubel „a tremendous link with European market” (een reusachtige verbinding naar de Europese markt toe). Voor de verdere exploitatie van Morubel zijn geen ingrijpende veranderingen te verwachten. Wel wordt gezocht naar uitbreiding van de activiteiten die de verdere groei van het bedrijf kunnen bevorderen. Ook de tewerkstelling die de jongste jaren aanzienlijk toenam, onder meer door de invoering van het drieploegensysteem vorig jaar, kan daar baat bij vinden. (gw)

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene

32.08.08

O T O TAXI

Bredene Oostende

RESTAURANT - KUNSTGALERIJ - ESTAMINET

„au chicon”

Zeepaadje nr. 8, Bredene

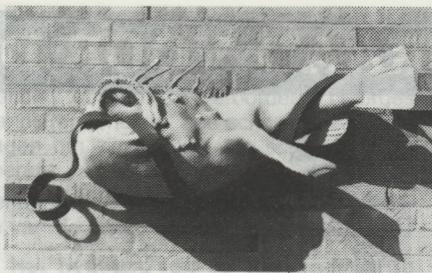
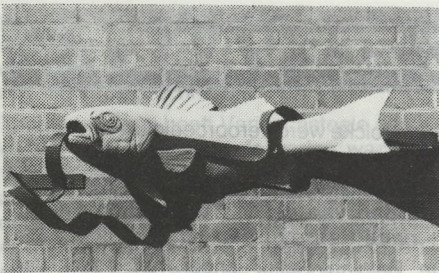
Pareltje van de kust

SPECIALITEIT LOTTEKAKEN MET WITLOOF

Zondag - maandag gesloten

Reservatie gewenst:
tel. (059) 32 58 61

Keuken open vanaf 18 uur tot 24 uur



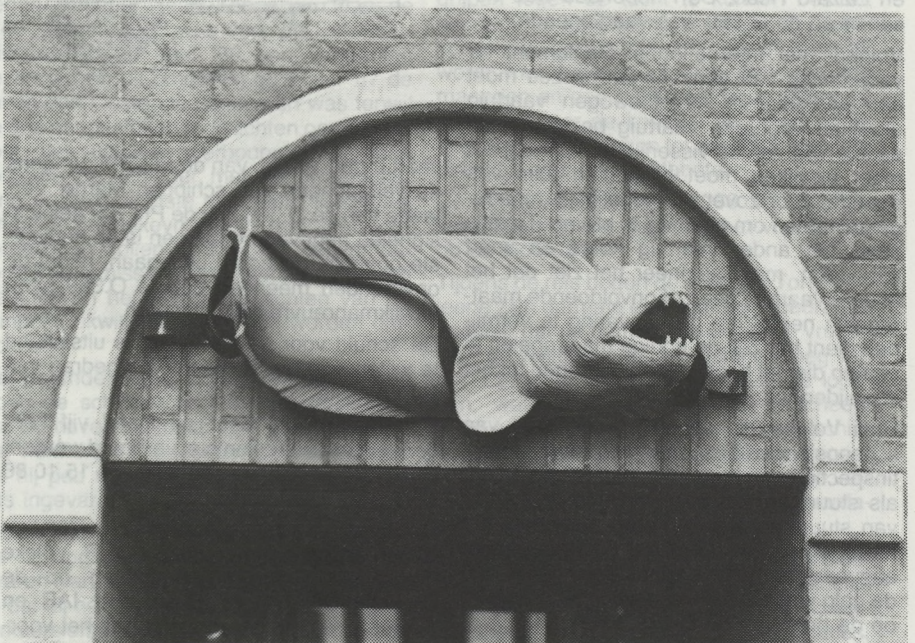
De beelden aan de residentie „Zeeduivel”, de Sprotstraat en de Zeebaarsstraat in de nieuwe Blankenbergse woonwijk.

Nieuwe „Viswijk” in Blankenberge

Enkele weken terug werd in Blankenberge de nieuwe sociale woonwijk „Scharrebrug” officieel ingewandeld. Het merkwaardige aan de buurt is dat alle straatnamen een visnaam meekregen. Bovendien werd aan de straathoeken van de woonblokken een „kunstvis” opgehangen, ontworpen door de plaatselijke kunstenaar Jan Van Quathem. De sierlijke sculpturen werden gekapt uit witte steen en zijn ongeveer één meter lang.

De herkomst van de naam „Scharrebrug” dient vermoedelijk gezocht in het Engelse haventje Scarborough waar Blankenbergse vissers vaak afmeerden.

In de nieuwe wijk werden 99 eensgezinswoningen ingeplant, waarvan één speciaal aangepast voor de Blankenbergse zesling, en 31 appartementen. De plechtigheid waarmee de „viswijk” geopend werd stond ook volledig in het teken van de visserij door de medewerking van de Blankenbergse Visbakkers, de folkloregroep „Ebbe en Vloed” en „De Vrije Visscherye” en de aanwezigheid van de beoefenaars van oude visser-sambachten. (gw)



Dit beeldhouwwerk siert de ingang van de residentie „Zeewolf” (foto's gw)



75 JAAR ERVARING TER UWE BESCHIKKING „DE MOTOR”

Marine voortstuwingsmotoren

**DE BELGISCHE LEADER
IN DIESELMOTOREN**



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

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

Contact persoon: E. DE POORTER

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

Arresten uitgesproken op de zitting van 12 oktober 1988.

1. Aanvaring van de O.369 „Koningin der Engelen” met het Brits vissersvaartuig PH.102 „Hubbenada” op 7.2.1986.

De aanvaring gebeurde tussen Start Point en Lizzard Head. De Hubbenada was vissende en de O.369 was vaartlopende.

Volgens het Internationaal Reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee moet een werktuigelijk, voortbewogen vaartuig uitwijken voor een vaartuig bezig met de uitoefening van de visserij. Het vaartuig dat moet uitwijken moet bijtijds en ruim voldoende, voor zover dit mogelijk is, maatregelen nemen om goed vrij te blijven. Tevens moet het ander vaartuig koers en vaart behouden, maar wanneer het ziet dat het andere vaartuig geen of onvoldoende maatregelen neemt om de aanvaring te vermijden dient het zelf de nodige maatregelen te nemen die het best kunnen bijdragen tot het vermijden van een aanvaring.

Rudi Volcke, die enkel het certificaat van scheepsjongen bezit maar van de zeevaartinspectie een vergunning had bekomen om als stuurman te varen vervulde de functie van stuurman al een viertal maanden. Op het ogenblik dat de O.369 de Britse treiler aanvoer stuurboord achter ter hoogte van de galg was Rudi Volcke wachtsman alleen op de brug van de O.369.

Hij had reeds de PH.102 een half uur voordien gezien. De O.369 behield koers en



vaart tot op 100 m. van de PH.102. Volgens de verklaringen van schippen Marnix Verleene van de O.369 zou de PH.102 geluidsignalen gegeven hebben en is op het laatste ogenblik bakboord uitgegaan, nadat de opvarenden meenden dat de O.369 geen uitwijkmanoeuvre zou uitvoeren.

De schuld voor de aanvaring is uitsluitend te wijten aan het verkeerd vaargedrag van Rudi Volcke.

Rudi Volcke die door de Raad vijf keer gedagvaard werd kon niet verhoord worden. Hij verscheen wel op de zitting van 15.10.86 maar was toen dronken.

De Rijkskommissaris had op 15 juni '88 tien dagen schorsing gevorderd voor R. Volcke omdat hij overtredingen beging op de voorschriften 18 en 16 van het IAR en omdat hij ook nog nagelaten had het voorgeschreven uitwijksein te geven wat een overtreding betekent van voorschrift 34.

Rudi Volcke werd veroordeeld tot tien dagen schorsing.

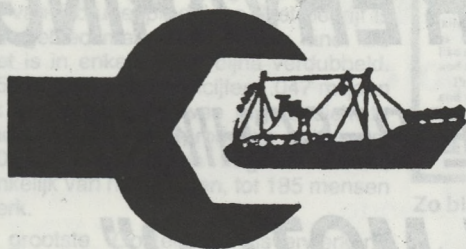
2. Beslissing inzake het aan de grond lopen van de O.318 „Belgian Sailor” nabij Rattrey Head op 4.10.'86.

De Belgian Sailor onder het bevel van Danny Pieters was op 2 oktober 1986 uit Oostende vertrokken om de visserij te bedrijven in de IJslandse visgebieden. Op 4 oktober omstreeks drie uur 's nachts is het schip voor de Schotse kust op een vierde mijl van de vuurtoren van Rattrey Head op de rotsen gestoten.

Het schip kwam terug vlot en om half zes besliste de schipper terug te varen naar de thuishaven alwaar de O.318 op 6 oktober '86 na de middag binnenliep. Er waren geen gekwetsten en de schade aan het vaartuig ter hoogte van de kiel bleek gering te zijn. Op het ogenblik van het vastlopen was Franky Vandecasteele wachtsman.

In het arrest stelt de Raad vast dat F. Vandecasteele geen goede uitkijk heeft gehouden, de te sturen koersen niet heeft gekontroleerd, een verkeerd gebruik heeft gemaakt van de radar en de schipper niet heeft gewaarschuwd in een gevaarsituatie. Deze slordigheden betekenen overtredingen op voorschriften 6 en 7 van het IAR.

Om terecht te komen waar de O.318 vastliep moest men niet 357° of 347° sturen, maar wel 317° voor zover de positie van het schip juist was. Deze opmerking had de Rijkskommissaris gesteld in zijn vordering



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**

op 22.9.'88. Vandecasteele verklaarde dat hij 347° moest sturen, terwijl volgens de schipper de koers 357° op het bord in de brug stond opgeschreven.

Tijdens de wacht heeft Vandecasteele geen posities genomen. Ook de vorige wachtsman Desaever deed dit niet. Volgens hen is dat het werk van de schipper. Bovendien konden zij niet over de nodige kaarten beschikken, omdat deze opgeborgen lagen achter een plank waar de schipper sliep.

Schipper Pieters heeft geen duidelijke standing orders gegeven en er ook niet voor gezorgd dat de wachtlopenden over alle middelen beschikten om een veilige vaart te verzekeren, wat een overtreding betekent op art. 78 van het K.B. van 20 juni 1973 betreffende het zeevaartinspectiereglement. De Raad bestraft de schipper met een vermaning.

De matroos Franky Vandecasteele wordt bestraft met veertien dagen schorsing, zoals door de Rijkskommissaris gevorderd was.

3. Beslissing inzake het vastkomen van de Z.84 „De Klauwaert” aan de Fairy Sud boei op 8 november 1985.

Op 8 november '85 omstreeks 7 uur in de morgen werden aan boord van de Z.84 de vistuigen opgehaald. Bij het winden kwam de stuurboordboei los, maar de bakboordboei zat met de spranken rond de ankerketting van de boei gewikkeld.

De schipper Georges Vandierendonck besliste de ketting van de boei door te branden. De boei zelf kwam op drift en is later aangespoeld nabij de Hoek van Holland en door de Franse bebakeningsdienst gerecupereerd. De schipper verklaarde de boei gekapt te hebben om zijn vaartuig en bemanning niet in gevaar te brengen. Er stond een SW-wind kracht 7 en een woelige zee.

De drie medeopvaarders werden door de Raad verhoord en verklaarden allemaal dat het niet zo erg was en dat volgens hen het schip geen gevaar liep.

De raad stelt verder dat indien het schip en de bemanning werkelijk gevaar liepen, waarom de schipper niet bevolen had de bakboordboei te kappen, wat veel minder gevaar opleverde dan het doorbranden van de ankerketting van de boei.

De verdediger van de schipper had in zijn pleidooi van 15 juni '88 om de vrijpraak van schipper Georges Vandierendonck gevraagd omdat volgens Meester Verbeke de schipper een echt verantwoordelijkheidsgevoel vertoonde door langs de radio alle diensten te verwittigen dat de boei op drift was geslagen.

De Raad stelt daartegenover dat de schipper louter om tijdverlies te vermijden de Fairy Sud boei heeft beschadigd en buiten werking gesteld en veroordeelt Georges Vandierendonck tot een schorsing van acht dagen om zijn functie van schipper uit te voeren.

Terloops dient nog gezegd dat de recuperatie van de boei 111.500 FF kostte.

4. Het negeren van de havenseinen te Oostende door de N.40 „Ravelingen” op 2 juni 1987

Tegen schipper Jean Zonnekeyn van de N.40 „Ravelingen” was door de Rijkskommissaris op 20 april '88 een vermaning gevorderd en dit omdat hij op 2 juni '87 de haven van Oostende uitgevaren was terwijl de drie aangestoken rode lichten op de seinpost het uitvaren verboden. De Raad bestrafte de schipper met een waarschuwing en deze lichtste straf werd toegepast omdat J. Zonnekeyn eerder nog geen veroordelingen opliep en ook wel nog omdat de Rijkskommissaris in zijn vordering gewag maakte van het feit dat de lichten van de seinpost dikwijls veel te vroeg worden ontstoken.

Wel wetende dat het uitvaren verboden was vroeg de schipper aan de verkeersleiding van de haven de toelating om uit te varen, wat hem werd toegestaan op voorwaarde dat hij pas zou vertrekken nadat een ferry was ingevaren.

Tijdens het verhoor verklaarde de schipper dat hij nog tijd genoeg had om voor het invaren van de ferry de haven te verlaten, en dat hij het einde van het gesprek met de verkeersleider niet gehoord had omdat de VHF-post niet luid genoeg stond aan boord.

De Raad stelt dat dit niet belet een herhaling van het bericht te vragen.

5. Laattijdig voorleggen van het logboek van de Z.84 „De Klauwaert”

Op 8.6.'87 is de Z.84 de thuishaven ingevaren, na een reis van veertien dagen.

De schipper Jan Couwijzer liet zijn logboek acht dagen later viseren door het waterschoutsambt.

Het ministerieel besluit van 20.10.1945 betreffende tekst en model van het logboek voorziet dat het voorleggen van het logboek binnen de 24 uur na aankomst moet geschieden.

Een overtreding van dit M.B. wordt strafbaar gesteld door de wet van 5 juni 1928 in artikel 52.

Schipper Jan Couwijzer wordt bestraft met een waarschuwing. Men heeft rekening gehouden met het goed verleden van de

betrokkene en was hij wel op één van de vier dagvaardingen verschenen dan was hij er misschien nog goedkoper van af gekomen.

6. Tuchtloosheid aan boord van de O.114 „Normauwil”

Schipper Tony Verleene werd bestraft met een schorsing van veertien dagen en dit voor een overtreding van artikel 12 van het Tucht- en Strafwetboek voor de Belgische koopvaardij en zeevisserij.

In dit strafwetboek staat dat herhaalde vergrijpen tegen de tucht te kunnen bestraft worden met gevangenis en boete, dat dronkenschap gedurende de dienst bestraft wordt met gevangenis van acht tot drie maanden en een geldboete en in artikel 12 staat dat voor de kapitein de gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden kan strekken plus een geldboete.

De O.114 was op 13 juni 1986 uit Oostende vertrokken om te vissen in het visvak 324 op de Noordzee.

Tijdens de reis begon de schipper Tony Verleene zich dermate eigenaardig te gedragen zodanig dat de bemanning begon te vrezen voor de veiligheid en om bijstand vroeg van de O.274 om hen naar Aberdeen te loodsen, waar schipper Verleene ontscheept werd en vervangen door een nieuwe schipper. Uit de verklaringen blijkt dat de schipper in een toestand van „delirium tremens” verkeerde, dat een gevolg was van zijn overdadig alcoholverbruik.

Medisch gezien is een delirium een ziektebeeld gekenmerkt door een duidelijk gestoord bewustzijn met desoriëntatie, verwardheid, wisselende hallucinaties, vluchtige waandenkenbeelden, bewegingsdrang, angsten en soms agressieve aanvallen.

Uit de verklaringen over de gedragingen van Tony Verleene blijkt dat de schipper alle kenmerken vertoonde van bovenstaand ziektebeeld.

Het arrest vermeldt een overtreding van artikel 12 van het strafwetboek, maar we vinden er geen aanmaning in tot medische of andere behandeling voor de betrokkene.

Adverteren?

(059) 32.55.59

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

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



Erkend Service Station voor Reddingvloten

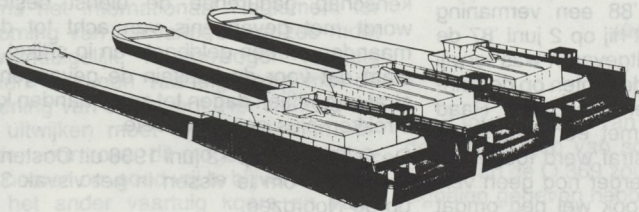
Reddingvloten: R.F.D. - ELLIOT - VIKING - ZODIAC - AUTOFLUG - BOMBARD - AVON - CALLEGARI - SERVAUX - MITSUBISHI - PLASTIMO

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

noodzenders LOCAT - RADIO BEACON

MACHINEFABRIEK BOLIER DORDRECHT/HOLLAND

Grevelingenweg 21, 3313 LB Dordrecht
Postbus 215, 3300 AE Dordrecht
Telefoon 078 - 164111
Telex 29329 bomak
Telefax 078 - 210313



BINNENVAART-SERVICE

3 stevendokken voor schroef-, as- en roerrepatries voor de grootste binnenvaartschepen en duwboten
Specialiteit: **OSTERMANN** schroeven.

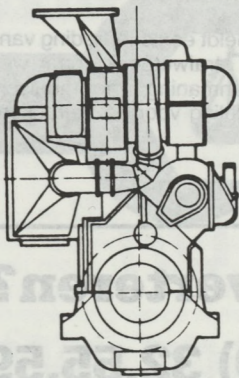
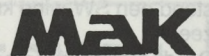
DIESELMOTOREN - SERVICE

7 dagen van de week – 24 uur per dag – dieselmotorenservice aan **MaK** en **YANMAR** motoren.
Reparatiewerkplaatsen met eigen havenfaciliteiten.

VERKOOP VAN DIESELMOTOREN via:

MaK NEDERLAND
DORDRECHT/HOLLAND

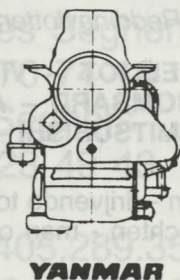
Grevelingenweg 9-11 3313 LB Dordrecht
Postbus 215 3300 AE Dordrecht
Telefoon 078 - 163301/164111
Telex 29329
Telefax 078 - 210393



**Dieselmotoren voor voortstuwing,
hulp- en stationair bedrijf
van 780 - 9.900 KW**

**Diesel Sales & Services
Merwedehaven
DORDRECHT/HOLLAND**

Grevelingenweg 21 3313 LB Dordrecht
Postbus 215 3300 AE Dordrecht
Telefoon 078 - 164111
Telex 29329
Telefax 078 - 210313



**Voortstuwingsmotoren
van 154 - 1103 kW
Hulpmotoren van 55 - 1103 kW**

VERANDERINGEN in „Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

maand SEPTEMBER 1988

Verandering van eigendom

Z.141 „Sea Crosser” - Eigendom: B.V.B.A. 't Zwin, Herenweg 31, 8300 Knokke-Heist, tel. 050/60.00.98
Zeebrief 9.9.1988

Z.519 „White Horse” - Eigendom: BVBA White Horse, Kustlaan 112, 8380 Zeebrugge-Brugge 5, tel. 050/54.74.92
Zeebrief 29.9.1988

Z.447 „Hurricane” - Eigendom: BVBA Hurricane, Heiststraat 82, 8380 Zeebrugge-Brugge 5, tel. 050/54.41.19
Zeebrief 30.9.1988

Adresverandering

Z.502 „Regine” - Eigendom: PVBA Boterman-Lycke, Schipstraat 69, 8450 Nieuwpoort, tel. 058/23.48.44
Zeebrief 23.9.1988

Z.66 „Nelson” - Eigendom: BVBA Nelson, Leenhofweg 15, 8310 Brugge 3, tel. 050/35.28.54
Zeebrief 26.9.1988

Inbouw nieuwe motor + opdrijven PK

Z.55 „Goede Hoop” - Eigendom: Deman Hubert, Roompot 4, 8390 Knokke-Heist Motor Cummins, 300 PK - bouwjaar 1988
Zeebrief 23.9.1988

Verandering van thuishaven + eigenaar

Z.431 Judith wordt O.431 Judith
Eigendom: BVBA Alfrijhofra, Van Hembdenstraat 16, 8400 Oostende, tel. 059/32.20.54
Zeebrief 29.9.1988

Wijziging van visserij uitrusting

N.590 „Horizon”
Boomkorvisserij i.p.v. plankvisserij
N.736 „Lucky”
Boomkorvisserij i.p.v. plankvisserij
Z.502 „Regine”
Plankvisserij i.p.v. boomkorvisserij
O.431 „Judith”
Boomkorvisserij i.p.v. plankvisserij.

**Hoe bereikt U
3000 lezers
uit visserijmiddens**

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

Nieuwe containerlijn Zeebrugge-Ierland

Vanaf 24 oktober werd een nieuwe containerdienst opgestart op de Ierse havensteden Dublin en Cork. Het veertiendaags-containertransport volgt na de onderhandelingen die een Brugse delegatie in Ierland voerde. De nieuwe verbinding wordt beheerd door de firma Contamaris die al een verbinding onderhoudt op de Canarische Eilanden.

Tentoonstelling 75 jaar Militair Hospitaal Oostende



Algemeen beeld van het Militair Hospitaal, gelegen tussen de kustbaan en de zee.

Ter gelegenheid van de 75ste verjaardag van de in gebruikneming van het krijgsgasthuis aan de Godtschalckstraat op voormalig Bredens grondgebied. De bouw van het hospitaal werd aangevat in 1908 en in gebruik genomen in 1913.

Tot voor het slopen van de stadsvesting (1863) waren alle militaire gebouwen binnen het „militair bolwerk” dat Oostende toen was gelegen. De plannen voor de bouw van een kazerne op Lisjemores (waar later de Vuurtorenwijk uit groeide) lagen aan de basis van de bouw van een nieuw krijgsgasthuis in Bredene. In de omgeving bevonden trouwens nog het Fort Napoleon, de Halve Maan en een schietstand. De kazerne werd nooit gebouwd maar het „Militair hospitaal van Bredene” kwam er wel. Tot 1877 bleef het militair terrein Bredens grondgebied.

In het militair hospitaal bevindt zich ook het Medisch Centrum van de Zeemacht. Dit centrum staat in voor de medische selectie en keuring van het Zeemachtpersoneel.

Naar aanleiding van deze verjaardag organiseert de Medische Dienst van de Belgische Krijgsmacht een gelegenheidstentoonstelling in het Militair Hospitaal. De tentoonstelling is voor het publiek toegankelijk van zaterdag 5 november tot en met zondag 13 november. Openingsuren tijdens het weekeind van 10 tot 12 en van 14 tot 18 uur en van 16 tot 20 uur op werkdagen.

Jaarboek Zeebrugge '88

Een nieuwe vademecum voor de Zeebrugge haven is van de persen gerold. Het jaarboek is het vierde in de reeks uitgegeven door het Brugse weekblad „Brugsch Handelsblad”. In 200 blz geeft het naslagwerk een overzicht van de voornaamste gebeurtenissen in de Brugse haven vorig jaar. Een belangrijk deel van het boek is gewijd aan de 150 bedrijven die in de Zeebrugge havenzone gevestigd zijn. Van de firma's worden alle nuttige inlichtingen verstrekt met vermelding van de leidinggevende functies.

Ook de socio-kulturele instellingen die bij het havengebeuren aanleunen kregen een plaats. Het vademecum bevat ook een reeks statistieken en een handige personeelindex.

Het „Jaarboek Zeebrugge '88” kan besteld worden door overschrijving van 495 fr. vermeerderd met 50 fr. verzendingskosten op nr. 068-2027643-79 van het Brugsch Handelsblad, Eeckhoutstraat 4 te 8000 Brugge.



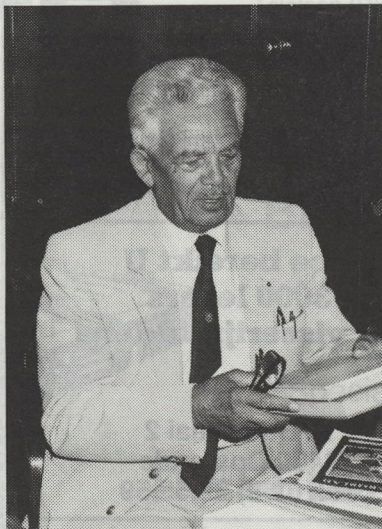
**NORBERT HENNAERT
DANKT ZIJN KIEZERS
VOOR HET IN HEM
GESTELDE VERTROUWEN**

ERE-NAUTISCHE DIREKTEUR ALBERT DE BOCK OVERLEDEN

Gewezen nautische directeur van het loodswezen in Oostende Albert De Bock is op 13 oktober op 73-jarige leeftijd overleden in het Jan Palfijnziekenhuis te Merksem. Als Scheldeloods en nautische adviseur van de haven van Antwerpen werd hij in 1976 bevorderd tot nautische directeur van het Loodswezen Kust en Scheldemonden met standplaats in Oostende, een functie die hij tot zijn pensioenleeftijd bekleedde.

Afkomstig uit Moerbeke-Waas (~14 mei 1915) kreeg hij een maritieme opleiding aan de Hogere Zeevaartschool in Antwerpen. Als kadet en leerling-officier maakte hij tussen 1933 en 35 vijf reizen mee aan boord van het opleidingsschip „Mercator”. Samen met de Oostendenaars Georges Dewachter en François Fourmarier beleefde hij de historische reis van 44.000 km. naar Polynesië en het Paaseiland in het raam van een wetenschappelijke expeditie. Zijn dagboeknotities werden verwerkt in een boek dat in '44 verscheen en herdrukt werd in '46 en '84. Als luitenant ter lange omvaart volgde hij nog een bijzondere opleiding aan de Marineschool in Oostende - zijn ouders waren hier trouwens ingeburgerd als uitbaters van een bierhandel in de Stuiverstraat - vooraleer als kapitein met de CMB sloop te gaan.

Van '45 tot '73 was Albert De Bock Scheldeloods. De laatste twaalf jaar als geselecteerde loods voor supertankers. In de jaren zestig ontvouwde hij een plan voor de Antwerpse haven dat de naam „Projekt De Bock” meekreeg en in maritieme kringen veel belangstelling kreeg. Hij stelde een oplossing voor om de haven van Antwerpen toegankelijk te maken voor schepen van meer dan 100.000 ton waarbij dure baggerwerken overbodig waren. Was het plan te een-



Albert De Bock op 73-jarige leeftijd overleden in Merksem. (foto gw)

voudig of te goedkoop, in elk geval kwam het nooit tot uitvoering.

Eenmaal op rustpensioen, na een zeemansbestaan waarin hij naar eigen zeggen 337.000 mijlen aan boord doorbracht, heeft hij nog de wereld rond gereisd. Maar zijn schoonste herinnering blijft de reis met de Mercator naar de Stille Zuidzee. (gw)

Burgemeester Van Acker peter van Z.243 „Drakkar”

Donderdag 27 oktober omstreeks 14 uur gleed in de Zeebrugge vissershaven de nieuwe grote bokkentreiler Z.243 „Drakkar” van de scheepshelling. Het nieuwe vaartuig voor de rederij Crevits uit Lissewege, gebouwd bij Degraeve, wordt op donderdag 3 december, gedoopt. De Brugse burgemeester Frank Van Acker heeft het peterschap voor het vaartuig aanvaard, terwijl de dochter van André Crevits als meter optreedt.

De Z.243 is een nieuwbouwproject ter vervanging van de Z.243 Shark die de firma Louis Crevits en zonen enkele maanden geleden afkocht van de PVBA Shark uit Knokke-Heist. Van het oorspronkelijk opzet om de oudere B.5 „Drakkar” (ondertussen Z.5 geworden) te vervangen werd afgezien nadat een ruilverkoop met de rederij Shark tot stand kwam.

Doop Z.548 „Flamingo”

Zaterdag 5 november wordt de Z.548 „Flamingo” in Zeebrugge gedoopt. De Eurokotter, gebouwd op de Oostendse scheepswerf Scap, werd eind augustus reeds te water gelaten (zie HVB september).

De officiële doopplechtigheid grijpt plaats om 15 uur in de vissershaven te Zeebrugge. Pastoor Wim Catry van de Sint-Donatusparochie zal de plechtigheid leiden, in aanwezigheid van meter mevrouw Viviane Crevits en peter Piet Padmos. De nieuwe kotter werd gebouwd ter vervanging van het gelijknamige kustvaartuig van reder Henri Luickx voor rekening van de rederij Flamingo.

MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE



Verkrijgbaar in België door storting van 330 fr. + 20 fr. B.T.W. + 30 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 of bankrekening 384-1605797-46 van drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust” te Oostende. Voor Nederland door storting van 330 fr. + 75 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44.



A. DE BOCK

ZIJ HADDEN PECH...

■ Tijdens het verlaten van de haven van Zeebrugge hoorde men aan boord van de N.36 „Donia” een harde klop in het achterschip. Bij het droogzetten op de slipway in de Oostendse haven werd vastgesteld dat schroefbladen inkervingen vertoonden terwijl ook averij aan de inox-band van de straalbuis werd waargenomen.

■ Op de visgronden kreeg de Z.38 „Manta” af te rekenen met een defect aan de keerkoppeling. Gezien herstellen onmogelijk bleek werd de sleephulp ingeroepen van het zusterschip Z.37 „Manta”. De sleep naar de haven van Oostende verliep zonder moeilijkheden.

■ Tijdens de visserij hoorde men aan boord van de Z.41 „Pieter-Jan” een klop in het achterschip. Men vermoedde dat zich een vreemd voorwerp op de schroef had vastgezet. Door enkele keren voor- en achteruit te slaan verdween het abnormaal geluid waarop de visserij werd voortgezet. Amper een uur later werd weer een abnormaal geluid gehoord waarop de schipper besloot naar de thuishaven te varen. Een duiker verwijderde stukken net van de schroef.

■ Op weg naar de visgronden deden zich aan boord van de N.49 „Steve” moeilijkheden voor met de roerinstallatie. Daarop besloot de schipper koers te zetten naar de thuishaven. Daar bleek dat de oliedrukpomp defect was. Na herstelling werd terug uitgevaren maar tussen de staketsels viel het roer weer uit. Noodgedwongen werd de sleephulp ingeroepen van de staatsleepboot die het defekte vaartuig binnen sleepte. Een onderzoek wees uit dat de as van het roer gebroken was.

■ Op de visgronden hoorde men aan boord van de Z.50 „Tijl” abnormale geluiden in het achterschip. Door voor- en achteruit te slaan kwam het toerental van de motor weer normaal waarna de visserij werd voortgezet. Terug in de thuishaven werd door een duiker een stuk netwerk van de schroef verwijderd.

■ Tijdens het uitvaren van de haven van Great Yarmouth kwam de Z.70 „t Westdiep” in aanvaring met een aldaar gemeerde kustvaarder, met name de „Island Coaster”. Hierdoor liep de coaster verschede op terwijl de Zeebrugse treiler geen averij opliep.

■ De O.279 „Ramblers” kreeg tijdens de visserij af te rekenen met een motordefect.

Het toerental van de motor daalde terwijl de temperatuur steeg. Een onderzoek wees uit dat de klep van de vierde cilinder gebarsten was. Op slow werd koers gezet naar de thuishaven voor herstelling waarna de „Ramblers” weer zee koos. Weer in zee hoorde men plots een hevige klop in het achterschip. Nazicht wees uit dat de flexibel tussen de hoofdmotor en de reductiekast gescheurd was. De schipper besloot daarop koers te zetten naar de thuishaven.

■ Tijdens het manoeuvreren in de haven van Zeebrugge kwam de Z.319 „Philadelphian” terecht tegen de aldaar gemeerd liggende Z.162 „Van Dyck”. Laatst genoemd vaartuig liep schade op aan de stuurboordachterzijde. Na het uitvaren kreeg het vaartuig nog af te rekenen met defecten aan de stuurinrichting en de zoetwaterpomp.

(5) 24

■ Tijdens de visserij kwam de O.333 „Marco” met de netten vast te zitten aan een onbekend voorwerp. Door de ruk die hiermee gepaard ging brak de klok aan bakboordzijde en rukte de reling van de bak weg over een lengte van ongeveer drie meter. De schipper besloot koers te zetten naar Milford voor herstelling van de klok. Nadien kreeg men nog moeilijkheden toen een vreemd voorwerp zich op de schroef had vastgezet. Door beurtelings voor- en achteruit te slaan kreeg men de schroef weer vrij waardoor men de visserij kon verzetten.

■ Op de visgronden kreeg men aan boord van de Z.506 „Noordpool” af te rekenen met een rokende dynamo die abnormale geluiden voortbracht. Men vermoedde dat de lagers gebroken waren. De reis kon voortgezet worden met behulp van de hulpdynamo.

■ Tijdens de eerste sleep stelde men aan boord van de Z.519 „White Horse” vast dat er te weinig spoeldruk was op de meter van de turbo. De reis kon wel voort gezet worden maar nadien bleek dat de turbo niet onbeschadigd gebleven was.

■ Aan boord van de N.525 „Golfbreker” werden ongewone geluiden gehoord in de motorkamer. Een nazicht wees uit dat de kogellagers van de tussenas van de dynamo warm gekomen waren. De motor werd stil gelegd en nieuwe kogellagers werden geplaatst waardoor de visserij kon voort gezet worden. In de thuishaven wees een nazicht uit dat de tussenas niet helemaal meer recht was.

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.

„Op zekere dag krijg ik een telefoontje van een visser uit Middelkerke die aangemonsterd was en moest afvaren. Bij hem thuis aangekomen, help ik hem met het inhalen van zijn spullen en mondvoorraad. Hij heeft ook een karton eieren bij zich die hij angstvallig op zijn schoot houdt tijdens de rit naar de kaai. Heel de weg maakt hij er mij met de nodige vloeken attent op dat ik voorzichtig moet rijden en dat het mijn beste dag niet zal zijn als er eieren gebroken zullen zijn en meer van dat fraais. Uiteindelijk, aangekomen aan het vaartuig, help ik hem met zijn materiaal aan boord en op het moment dat ik het karton eieren wil oppakken zegt hij: „laat maar, ik ga er toch geen eten”. En hij kiepert heel het karton de „bassing” in.”



Autozoektocht en kaarting in John Bauwensschool

De Stedelijke Visserijschool John Bauwens in Oostende organiseert op zaterdag 29 oktober een duo-activiteit voor ouders, oud-leerlingen en sympatisanten. Om 11 uur start een autozoektocht waaraan een rijke prijzenpot verbonden is. Inschrijven tot 13 uur. 's Avonds om 19.45 u. start een manil-lenprijskamp gepaard aan een mossselfestijn of gewoon een frisse pint en een hapje. Iedereen welkom.

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

DE MAAND IN BEELD



Op het pleintje naast het oud stadhuis in Blankenberge werden onlangs twee borstbeelden geplaatst. De bronzen visserskoppen zijn afkomstig uit het stadhuis en werden ter verfraaiing van het pleintje op een sokkel geplaatst. (gw)

Vrijdag 14 oktober was een zonnige dag die heel wat wandelaars op de been bracht. Op het staketsel in Oostende kregen zij een extra schouwspel aangeboden. Het permanent Nato-eskader was op mijnenjacht voor onze kust. Het flottielje, bestaande uit Duitse, Nederlandse, Britse en Belgische mijnjagers had bij het in- en uitvaren heel wat belangstelling. (gw)

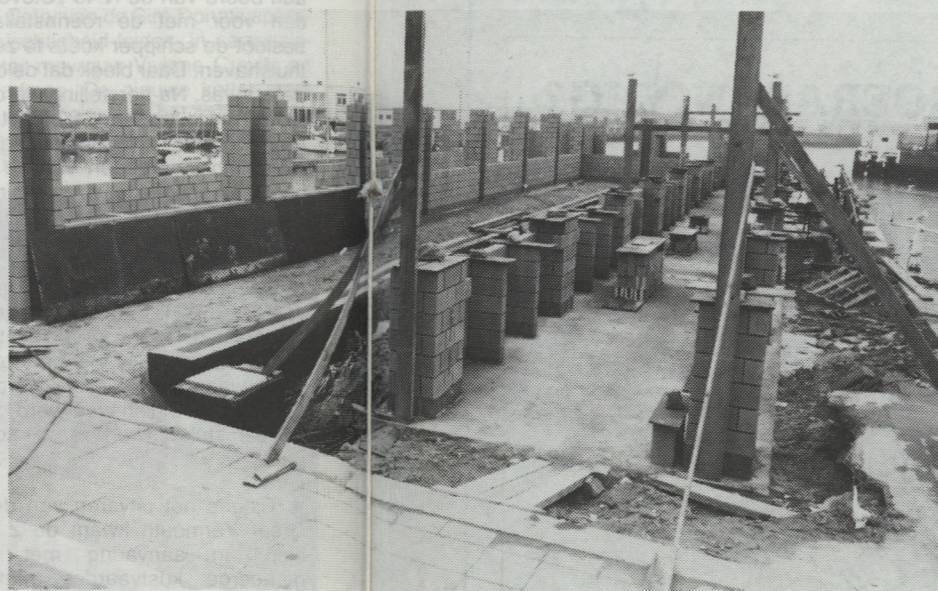


De gevel en de toren van de Zeebrugse vismijn kregen een laag witte verf. Het blauwe embleem van de Zeebrugse Visveiling werd op verschillende plaatsen aangebracht. De schilderwerken vormen een onderdeel van de verfraaiing van de omgeving van de Brugse visafslag. (gw)

Enkele dagen voor de gemeenteraadsverkiezingen werd de eerste steen gelegd voor de nieuwe „Vistrap” aan de Oostendse Visserskaai. De werken zijn ondertussen al aardig opgeschoten. De overkapping zou moeten klaar komen tegen de Kerstdagen. (gw)

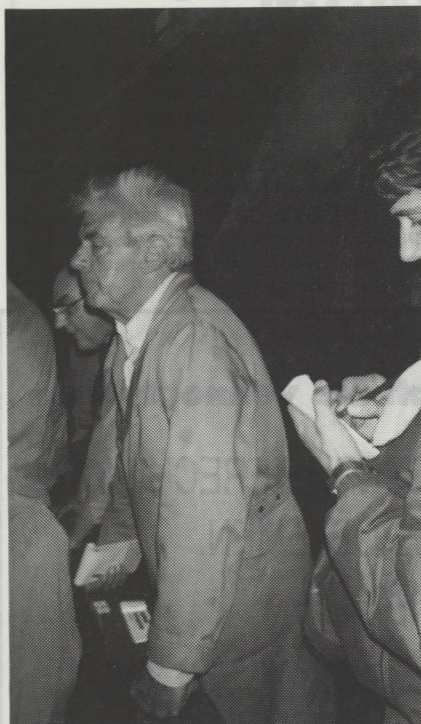


Bij de scheepswerf Degraeve in Zeebrugge werd al weer een nieuwe eenheid op stapel gezet. Het casco dat deze maand ook onze kافت siert is bestemd voor de Z.510 Albrecht Rodenbach ter vervanging van de Zeemansblik II. (gw)



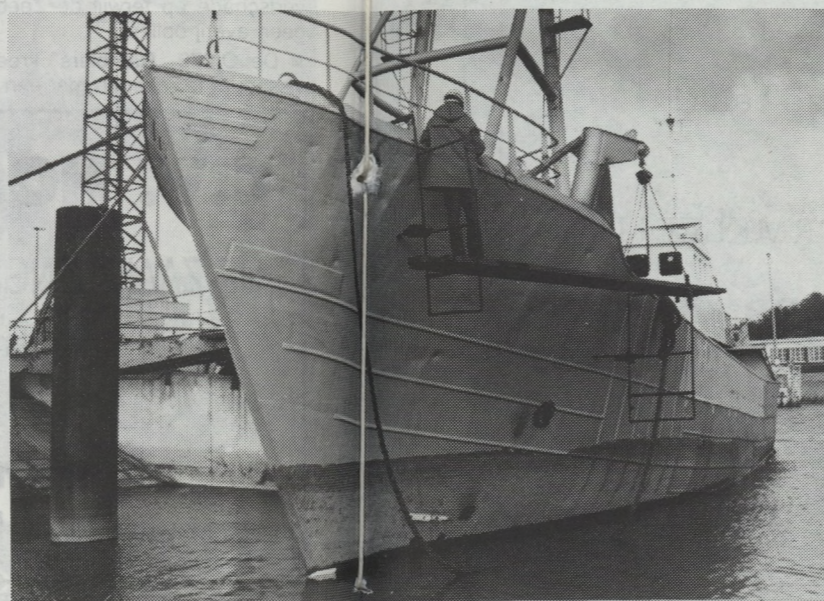
Raf Verhaeghe (midden) was in de Zeebrugse vismijn een vertrouwd figuur die sinds enkele weken met pensioen is. 33 jaar was hij de vertrouwensman van de firma Naert. Op de foto: Raf Verhaeghe aan het werk tijdens de garnaalveilingen. (gw)

Na een ongeval op de Zeebrugse kielbank sloeg de garnaalboot Z.201 Marie-Madeleine om en liep zware schade op. Dit betekent het einde van het 44 jaar oude houten vaartuig van de maand besproken in ons juli-nummer. (gw)

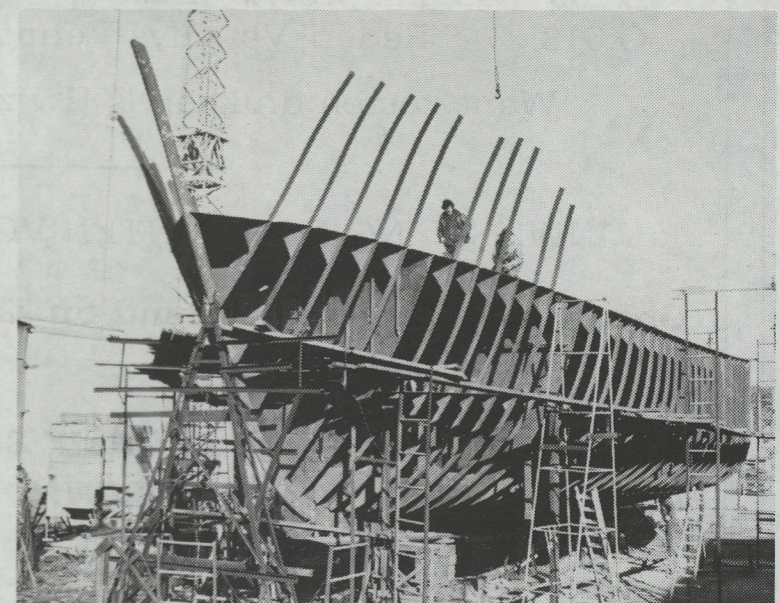


Er is een nieuw kleurrijk en goed gedocumenteerd visboek uit. „Het grote visboek” is een schitterend standaardwerk van 240 blz. samengesteld door de Duitser Christian Teubner (links) en nu in Nederlandse vertaling beschikbaar. Volgende maand komen we daar uitgebreider op terug. (gw)

De Zeebrugse Vismijn zag de laatste tijd twee kleurrijke figuren vertrekken. Enkele weken geleden werd afscheid genomen van Raf Verhaeghe die meer dan 30 jaar de duivel-doet-al voor de firma Naert was. Kort daarna ging Tuur Marquet (foto) na een evenlange dienststaat als garnaalkoper voor zijn schoonbroer Rafael Huysseune met pensioen.



De „Ostara” Z.576 komt binnenkort weer in de vaart. In augustus werd het schip van Robert Beernaert uiteengehaald en 2,5 m. verlengd. Tevens werd de brug, de bokken en de mast vernieuwd en een nieuwe Storck diesel van 600 pk geplaatst bij Degraeve. (gw)



Scheepsdiesel



RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK

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

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

EEN NIEUWE SCHROEFAS OF ROERAS NODIG?

**Hebt U al gedacht aan HET OPSPUITEN VAN DEZE
MET EEN HOOGWAARDIGE METAALPOEDERLEGERING?**

Aarzel niet en kom eens langs voor informatie
of

Vraag de mening van Uw collega's waar wij dit recent toepasten:

- Z.39 Rederij Zuiderzee
- O.82 Freddy Deley
- Z.186 Fa. Crevits en Zn.
- O.518 Rederij Versluys-Vermote

Want kosten drukken is Uw zorg maar onze taak!

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!!!**

GARNALEN

Garnalen zijn de prooi van vele andere dieren in het water en daarom hebben ze allerlei middeltjes ter hunner beschikking om aan de vijanden te ontsnappen. Ze verbergen zich het liefst in het losse zand van de zeebodem.

Een zwemmende garnaal komt gestrekt boven de bodem, verzekert zich eerst van de richting van de stroming in het water en richt zich met de kop tegen de stroom. Hij tast met de pootjes de grond af om te weten of er geen steentjes liggen. Wanneer het plaatsje geschikt is beginnen alle ledematen vliegensvlug met het zand weg te krabben. Een wolkje zand komt naar omhoog gewaard en de garnaal nestelt zich als 't ware in de bodem. Het opgewarrelde zand zinkt weer neer maar nu over de rug van het dier en bedekt het. Met de lange antennen wordt de zandbedekking wat effen gemaakt. De oogsteeltjes blijven nog even boven het zand uitsteken en ook de korte antennen om te ruiken. Zo kan de garnaal de omgeving nog observeren en een naderende vijand in het oog houden.

De garnaal kan zich in gelijk welke richting bewegen en dit op verschillende manieren. Wist je dat een garnaal kan marsjeren? Dit doet hij door gewoon de tien poten van het kopborststuk in een loopbeweging te zetten. Zwemmen gebeurt door de zwempootjes onderaan de buik te bewegen. De vijf paar aanhangsels onder de buik werken dan als roeispaantjes en de waaierschaaf doet dienst als roer. Door het buikgedeelte plots te krullen tegen het kopborststuk kan de garnaal schichtig achterwaarts door het water schieten. Het zich verbergen en snel bewegen zijn twee mogelijkheden om te ontsnappen, maar onze garnaal heeft nog een derde troef. Door kleurwisseling weet hij zich onzichtbaar te maken voor een vijand. In het pantser zijn pigmentcellen gelegen in stervormige orgaantjes. Deze cellen hebben bruine, witte, zwarte, gele en rode pigmenten. Onze garnaal moet wel over een ingewikkeld zenuwstelsel beschikken om telkens van tint te kunnen veranderen naargelang de kleur van de plaats waar het dier zich bevindt.

Men meent dat garnalen met de ogen kleuren kunnen waarnemen.

Garnalen zijn zo een beetje alleseters, maar we kunnen gerust zeggen dat ze tot de vleeseters behoren want hun menu bestaat hoofdzakelijk uit levende prooi: wormpjes,

kleine schaal- en schelpdierdjes. Zelfs de zeer grote garnalen hebben kannibale streken en lusten kleinere broertjes van hun eigen soort.

De garnaal voedt zich vooral 's nachts. Overdag luieren ze wat in het zand. De mannetjes zijn meer actief in de jacht dan de wijfjes die liever verdoken blijven liggen en wachten op een argeloze voorbijzwemmende prooi.

Garnalen die leven op een slijkerige bodem voeden zich met meer wormen en hebben dan ook een zwartere kop en zijn voor de consumptie van mindere kwaliteit. Garnalen die leven op de zandbodem voeden zich het meest met kleine schaal- en schelpdierdjes en zijn van de beste kwaliteit.

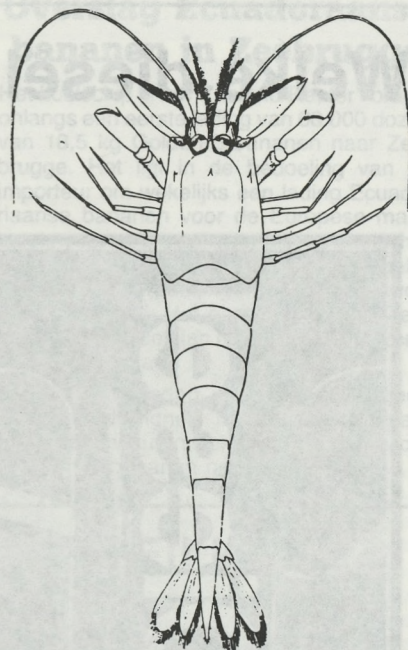
Eten de garnalen andere zeedieren op, dan worden ze op hun beurt opgepeuzeld. Bijna alle vissoorten van onze kust zijn verlekkend op garnaal. Men weet maar al te goed als er veel jonge kabeljauw voor onze kust is dat de garnaalpopulatie fel wordt uitgedund.

Lusten de vissen de garnaalpjes, de mensen ook.

Garnaal bevat veel eiwit en zeer weinig vet. Minerale zouten en vitaminen A en B zijn goed vertegenwoordigd en het garnalenvlees is zeer licht verteerbaar.

De jaarstatistiek 1987 van de Visserijdienst vermeldt een totale vangst voor onze Belgische visserij van 533 ton, aangebracht in de havens van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort, en dit voor een gezamenlijke waarde van 63 miljoen fr. Bij deze officiële cijfers moeten we nog al de garnaalvangsten voegen van de amateurvisserij, de kruiers, enz.

Vooraleer het garnaalje ons verhemelte streelt moet het nog eerst gepeld worden. Over het pellen als huisarbeid is er in de laatste tijd al heel wat te doen geweest. Sedert jaren zoekt men al om een garnalenspelmachine uit te vinden. De Nederlandse uitvinder Van Woensel heeft vijftientig jaar gezocht en uiteindelijk een apparaat uitgevonden dat Van Woensel Cragnon-pelmachine gedoopt werd. Deze machine die kortelings op de markt komt is maar manshoogte groot en beslaat ongeveer een vierkante meter oppervlakte. Te Haarlem heeft men sedert ruim een half jaar met deze machine gepeld en men bereikte een gemiddelde capaciteit van 35%. Vergelijken met de thuispellerij is dit een schitterend



resultaat want daar bereikt men maar 30%.

Wanneer de garnalenspelmachine er door komt is er voor de thuispellers waarschijnlijk geen werk meer. Misschien zullen gepelde garnalen dan ook heel wat goedkoper worden dan nu... of niet?

In ieder geval zal de zomertoerist nog wel zijn pondje ongepelde garnalen willen kopen om die zelf op een terrasje uit te peuten bij het drinken van een koele Rodenbach.

Robert COELUS

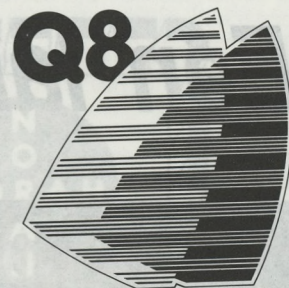
NEDERLAND

Vlaardingse werf failliet

Door het faillissement van het scheepsreparatiebedrijf Vlaardingen Oost Bedrijven (VOB) komen 431 werknemers op straat te staan. Het middelgrote bedrijf kampte al enige tijd met een gebrek aan opdrachten.

De schuldenlast van het bedrijf was al opgelopen tot een half miljard en toen het bedrijf niet meer in staat bleek om de lonen te betalen was het failliet onafwendbaar geworden. VOB is de zoveelste scheepswerf in het Rijnmondgebied die verdwijnt. Tegen de goedkoper werkende werven in Duitsland, Engeland en Frankrijk is volgens de directie niet meer op te tormen zonder overheidssubsidies.

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

Welke diesel u ook zoekt, er is altijd een

DAF

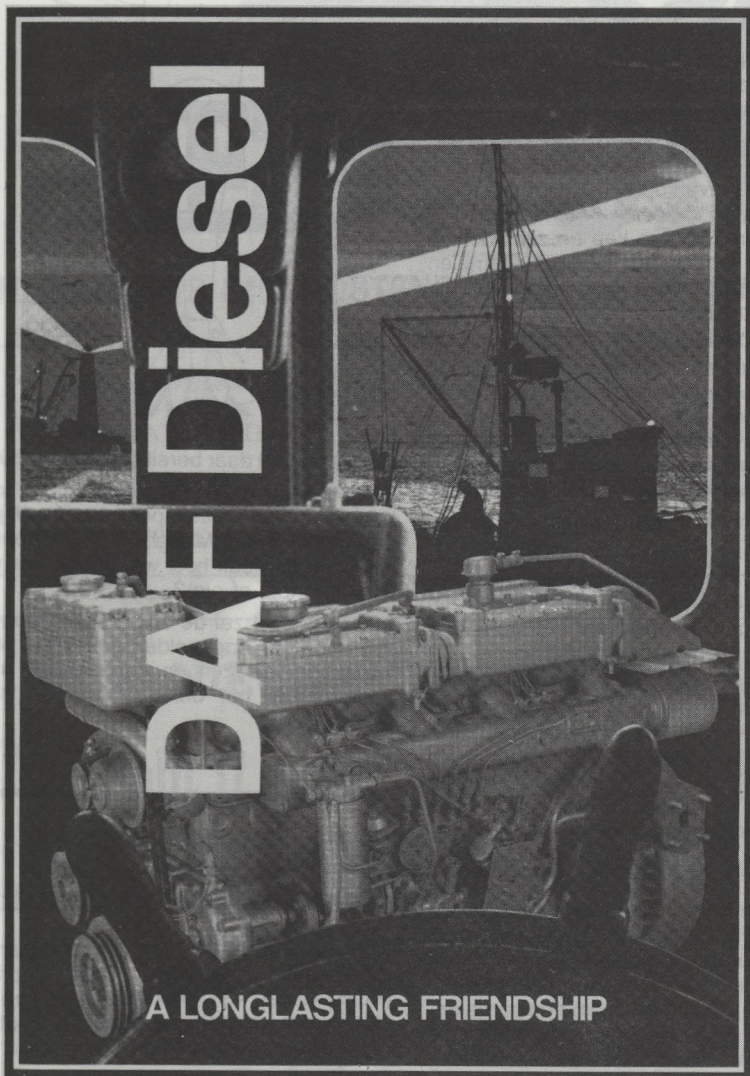
Scheepsmotoren voor voortstuwing (continu vermogen: ISO 3046)

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

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

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

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



A LONGLASTING FRIENDSHIP

DAF Diesel,

Een langdurige vriendschap.

DAF Trucks N.V. - DAF België

Antwerpsesteenweg 126 - B-2630 Aartselaar

Tel.: (03) 870.02.11

Tlx: 31647

VERONTREINIGING KUSTWATEREN DOOR ZWARE METALEN NIET VERONTRUSTEND

Het monitoringonderzoek op wilde mosselen, uitgevoerd in de Belgische kustwateren tussen 1978 en 1986, heeft aangetoond dat de verontreiniging door zware metalen en polychloorbifenylen (PCB's) laag tot matig te noemen is. De resultaten van het aanvullend onderzoek van 82 tot 86 werden onlangs gepubliceerd in het Landbouwtijdschrift.

De mosselen werden elk jaar in september op drie plaatsen aan de kust bemonsterd, nl. aan een golfbreker in Nieuwpoort-Bad, een golfbreker ter hoogte van het hippodroom in Oostende en aan de Pier in Blankenberge.

Bij labo-analyse werden voor de drie plaatsen geen significante verschillen genoteerd. Alleen bij grotere mosselen werd een verhoogd cadmiumgehalte vastgesteld. De metingen op kwik vertoonden een dalende trend terwijl voor chroom en nikkel jaarlijks hogere waarden werden genoteerd. Cadmium, koper, zink, lood en PCB's bleken aan fluktuaties onderhevig maar globaal gezien wordt voor de aanwezigheid van deze metalen een status quo vastgesteld. Niettegenstaande talrijke beïnvloedingsfactoren en ook de verschillende analysetechnieken een rol kunnen spelen komen de resultaten in grote lijnen overeen met de bevindingen in de kustwateren van Nederland, Groot-Brittannië, West-Duitsland en Denemarken.

Overslag Ecuadoraanse bananen in Zeebrugge

Het koelschip „New Zealand Reefer” bracht onlangs een eerste lading van 60.000 dozen van 18,5 kg Golden-B-bananen naar Zeebrugge. Het ligt in de bedoeling van de importeur om wekelijks een lading Ecuadoraanse bananen voor de Europese markt aan te voeren. De aanvoer met de koelschepen van de rederij Lauritzen zal geleidelijk tot 140.000 verpakkingen (2.600 ton) worden opgevoerd. Het gespecialiseerde Zeebrugse bedrijf Belgian New Fruit Wharf zorgt voor de overslag.

Bananentransporten zijn trouwens geen nieuwe bedrijvigheid in de Brugse haven. Sinds jaren worden wekelijks vrachten Nicaraguaanse bananen gelost.

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

**N
O
R
A
H**

Rederij Bounty 20 jaar in de gunst van de hengelaars

In mei '68 kwam binnenschipper Egide Devos met zijn platbodemschip „Bounty” naar Oostende afgezakt. Het vaartuig zou voortaan worden gebruikt om hengelaars de kans te bieden hun lijnen uit te werpen in volle zee. De formule sloeg in en kende vooral veel navolging. De concurrentie is groot, maar de rederij wist niet alleen het hoofd boven water te houden maar ook regelmatig aan vlootvernieuwing en -uitbreiding te doen.

De rederij Bounty die Egide Devos twintig jaar geleden opstartte is nu in handen van zijn dochter Diane Peeters-Devos na het overlijden van haar vader in '74. In al die jaren heeft de rederij ter sportvisserij wel enkele schepen versleten. Het begon met de platbodem waarmee de stichter in Oostende afmeerde, op zoek naar een geschikt cliënteel. Enkele maanden later werd een tweede vaartuig in gebruik genomen en de Bounty III volgde bijna onmiddellijk. Toen de platbodem wegviel en de Bounty II na een ongeval zware schade aan de voorsteven opliep en

bij het afvoeren zonk voor de kust van De Haan kwam de Bounty IV in de vaart.

Na het overlijden van de stichter volgde een nieuwe Bounty I terwijl de Bounty III in andere handen kwam. De rederij telt momenteel twee vaartuigen. Het grootste schip Bounty IV is goed voor 85 hengelaars terwijl de kleinere Bounty I 47 vissende passagiers aan boord kan nemen volgens de veiligheidsvoorschriften van de zeevaartinspektie waaraan ook de sportvisserij onderworpen is.

De rederij moet het vooral in de zomermaanden maken. Vroeger was er meer buitenlands cliënteel, vooral de Duitsers waren verzot op zeehengelen. Buiten het zomerseizoen zijn de vaartuigen aangewezen op de belangstelling tijdens de weekeinds van individuele vissers en sportvissersverenigingen uit het binnenland waarbij vooral de wrakvisserij 20 tot 30 mijl buiten de kust druk wordt beoefend. (gw)



De zaakvoerster van de jubilerende rederij ter sportvisserij Bounty Diane Peeters-Devos en haar echtgenoot en dochters Sandra en Annick. (foto fr)

EHBO-TIPS VOOR VISSERS

De zomermaanden zijn voorbij! Hopelijk zonder narigheden... of kwetsuren.

Bij verwondingen waarbij de huid beschadigd wordt, dient steeds zo snel mogelijk ontsmet te worden.

Waarom? Besmette wonden ontsteken al gauw en dan zijn de gevolgen soms niet te overzien. In enkele gevallen (ook in ons land) sterven er jaarlijks nog mensen ten gevolge van een niet-ontsmette wonde, hoe klein die er ook moge uitzien. Daarbij wordt in de eerste plaats gedacht aan een levensgevaarlijke **tetanus**-besmetting. Preventief optreden is aangewezen. De dokter zal U zeker met raad en daad bijstaan bij een volgende consultatie... en een inenting is een waarborg voor een

paar jaar zonder ellende!

Waarmee ontsmetten? We kennen allerlei goede ontsmettingsmiddelen zoals zuurstofwater, isobetadine, enz...

Een goede raad: ontsmet alle wondjes, hoe klein en onschuldig die ook blijken of schijnen. Vissers kwetsen zich soms vlug bij het werk en lopen zeer vuile wonden op. Deze laatste dienen we dan goed te reinigen en zeep en water is hier een aangewezen middel. Aarzel niet een dokter te raadplegen bij diepe kwetsuren die weinig bloeden want hier ligt een ideale voedingsbodem voor **tetanus**.

E. Brouckxon,
Ondervoorzitter Rode Kruis
Oostende.

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 producten

TEL.: (050) 54 66 10

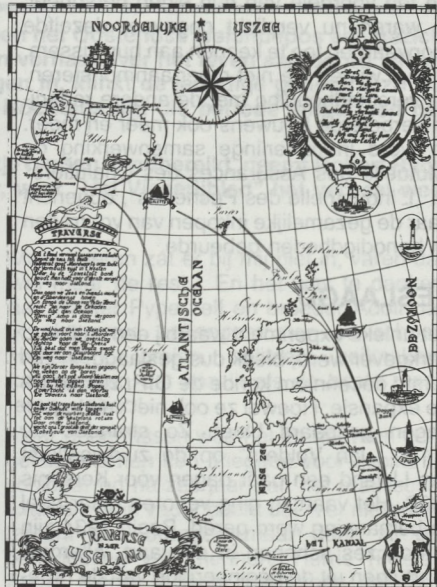
(050) 54 67 13

FAX: (050) 54 68 02

DE VLAAMSE IJSLANDVAARDERS (III)

Twee bijdragen over de Vlaamse IJslandvaarders liggen al achter de rug. In dit nummer schetst Marc Loy de verschuiving van de IJslandvisserij van de westkust naar Oostende, veroorzaakt door de komst van de motortreilers. Het is de doorbraak van de grote rederijen die een omwenteling in de visserij veroorzaakt. Een gesprek met de 80-jarige Robert Ryckx, een veteraan uit die periode, mag op deze bladzijde niet ontbreken.

De stille dood van de IJslandvisserij wordt in ons volgend nummer beschreven door Guido Walters. De lijdensweg begon met op elkaar volgende uitbreidingen van de voorbehouden visserijzone rond IJsland, in de jaren zestig nog veruit het voornaamste vangstgebied van de Belgische zeevisserij.



De IJslandrouten in kaart gebracht door Henri Dehenauw uit Blankenberge.

Na de heroïsche episode van de IJslandvisserij onder zeil vanuit Noord-Frankrijk en de Westhoek waarbij onze Vlaamse vissers zes maand lang van huis waren, zien we dat het epicentrum van de IJslandvaart zich verlegt naar Oostende. Die geografische verschuiving komt er vooral door de nieuwe en moderne types van vaartuigen die, nu ze met stoom en later met de motor worden aangedreven, een haven nodig hebben om te kunnen aanlopen. Meteen zien we ook hoe de industriële rederijen ontstaan en het roer overnemen van de familiale ondernemingen die financieel te zwak staan om zich een „visbak” te permitteren. De suksesstory van de Oostendse IJslandvaart wordt geschreven in de eerste helft van de twintigste eeuw. De uitbloeiende epiloog, gesteld in wet en kontraktjargon, dooft in de jaren tachtig langzaam uit. Ook die episode moeten wij, helaas, bijna volledig in de voltooid verleden tijd schrijven.

STOOM & IJS

De grote doorbraak van de moderne Oostendse IJslandvaart is grotendeels te danken aan een aantal revolutionaire ontwikkelingen die zich rond de eeuwwisseling hebben voorgedaan. Vooreerst was er de opkomst van het ijs als bewaarmiddel. Oorspronkelijk aangevoerd uit Scandinavië met ijschepen of uit bevroren poelen en waterlopen gehakt ging men al vlug over tot de bouw van ijsfabrieken. Belangrijker nog was de opkomst van de stoomvaartuigen of „visbakken”. Eerst nog in hout, later ook in metaal. De stoommachine verdrong de zeilen en menselijke spierkracht aan de vislier. Dit betekende meteen de doodsteek voor de strandvisserij van De Panne, Oostduinkerke en Heist, want dergelijke type schip behoefde een haven.

In 1884 kwam een eerste houten stoomtreiler van 40 P.K., de O.71 „Prima”, in Schotland gebouwd, de Oostendse haven binnen met kapitein Florimond Zonnekeyn aan boord. Al vlug gaat men echter zelf ook op de werven in Brugge, Hoboken, Oostende en Seraing zo'n vaartuigen bouwen. Schepen die alsmear groter worden en dankzij de stoom en de kor verder afgelegen visgronden, zoals de IJslandse wateren, kunnen bereiken.

Door de opkomst van het bordennet werden ook grotere vangsten gerealiseerd dan met de vroegere kollijnen en drijfnetten.

Aanvankelijk behield men op die schepen het zeiltuig om bij eventuele pech toch een

haven te kunnen binnenlopen. Ook om kolen uit te sparen liep men soms nog voor de wind onder zeil. De vissers waren natuurlijk niet opgeleid voor dit type schepen en het ontstaan van de visserij scholen omstreeks 1885 moet dan ook in die context gezien worden. In 1927 waren er in Oostende alleen al 57 stoomtreilers en begin deze eeuw daagden ook de eerste motorschepen voor de visserij op. Men bouwde aanvankelijk zeilvaartuigen om. Ook hier bleven de zeilen aan boord om zich in noodsituaties te kunnen redden. Deze motortreilers hebben de visbakken al vlug vervangen omdat de brandstoftanks minder plaats innamen en de stookolie goedkoper was dan de steenkool op de stoomschepen. Ook het aan boord brengen, later, van elektriciteit, dieptemeter en radar konden de alsmear snellere evolutie niet meer stuiten. De kleine reder kon de zware financiële inbreng voor de bouw van een stoom- of motorschip niet aan. Alleen de kapitaalkrachtige nieuwe grote rederijen – trouwens nog altijd klinkende namen in de Oostendse visserijgeschiedenis – konden de technologische veranderingen financieel bolwerken. De eerste reder die onder stoom voer was Dossaer, een naam die blijvend met de visserijopstand verbonden is, met de O.71. Maar John Bauwens (naar hem wordt later de stedelijke visserij school in de stad genoemd) sticht de eerste grote stoomrederij in 1896: de S.A. Pêcheries à Vapeur (P.V.). In 1900 had die reder al 10 vaartuigen van ± 35 meter in de vaart. In het daarop volgend decennium komen ook

„Aspeslagh” en de „Pêcheries d'Islande”, „Delta” en „Pêcheries du Nord”.

Die eerste stoomtreilers of „visbakken” zetten behalve naar IJsland ook koers naar de Witte Zee, Noord-Schotland en Marokko. De eerste stoomsloep die „ten verse” op IJsland voer was de O.6 „Hilda”. De stoomtreilers die nog, maar alsmear minder en minder, „ten zoute” voeren hadden voor de kolvaart vlekfers mee, soms waren het oudere IJslandvaarders uit de westhoek.

Toch zijn er na 1900 ook nog zeilvaarders geweest die vanuit Oostende op IJsland voeren. Zo de O.202. De eerste Wereldoorlog ondermijnde ook hier de normale evolutie. In 1919 werden de „Pêcheries des Flandres” en de „Pêcheries à Vapeur Zeester” opgericht. Een jaar later de „Union des Pêcheries”, „Pêches Maritimes” en in '21 de N.V. „Noordzee”, en de „Oostendse Rederij”. Een paar jaar later nam de „Pêcheries Ostendaises”, de rederij Aspeslagh over.

Door de omschakeling van zeil naar stoom en motorschepen zijn de haveninstallaties in Oostende ontoereikend geworden en beslist men tot de uitbreiding van het vlotdok en de bouw van een nieuwe vismijn, beide in 1974 ingewijd.

Na de Tweede Wereldoorlog, waarin zo'n 200 vissers de dood vonden, moest de vernielde vismijn opnieuw opgebouwd worden.

OOSTENDSE REDERIJ

Een hoofdstuk apart, is zeker het verhaal over de Oostendse Rederij, beter bekend onder de „Rode vloot”, of de „Bond”, de enige rederij die een aantal jaar de P.V. overtroefd heeft.

Ondertussen verscheen in 1906 ook de eerste motortreiler. Onder de niet mis te verstane naam „Pionier” was de O.200 van de rederij Bauwens en Vandewalle de eerste motortreiler in Oostende. Ook hier deed het gebrek aan geschoold personeel zich voelen. Meteen was het zeilend vissersvaartuig, ook bij de kleine garnaalvaartuigen ten dode opgeschreven.

In 1928 waren er in Oostende nog 20 zeilsloepen, 56 stoomvaartuigen en al 195 schepen met een motor. De oorlog had voor de visserij toch nog dit voordeel opgeleverd dat vele naar Engeland gevluichte vissers daar in visserij en fabrieken de betere werkomstandigheden leerden kennen en er in contact kwamen met het vakbondssysteem. Een echte openbaring voor de alhier onderbetaalde en uitgebuite vissers die dan ook bij hun terugkeer voor het eerst hun eisen durfden te stellen tegenover de tirannieke reder wat betreft het verblijf aan boord, de hygiënische omstandigheden waarin gewerkt moest worden en sociale garanties. Maar de visser bleef uiteindelijk machteloos tegenover de grote en machtige rederijen. Zelfs stakingen in '19, '20 en '21 vermochten de situatie niet te keren. Integendeel de beste kapiteins waaronder Arsène Blondé en Leon Zonnekeyn konden zich gedurende één jaar zelfs niet laten aanmonstern. Alleen de socialisten hadden oor voor de terecht klachten: de „Rode vloot” of de „Oostendse Rederij” (O.R.) stond op stapel.

Ze werd opgericht op 1 oktober 1921 onder de impuls van o.a. E. Anseele, J. Heckers, A. Blondé, L. Verbrugge en G. Declercq. En ook hier leek W.O. I toch nog zijn kleine voordeeltjes op te leveren. Immers bij het verdrag van Versailles moest Duitsland een aantal schepen aan België afstaan, o.a. drie stoomtreilers: de „Forseti”, de „Nogat” en „Admiral von Pohl”, schepen die op dat moment in Oostende lagen en waar het studiekomiteé van de toekomstige rederij haar oog had laten opvallen om haar eigen vloot te kunnen opstarten. Maar de regering, toen onder de leiding van H. Carton de Wiart, een katholiek-liberaal-socialistische coalitie, stak daar om voor de hand liggende redenen een stokje voor. Edouard Anseele, Minister van Openbare Werken in die regering, was woedend: „Binnen de twee maand moeten wij onze eerste schepen hebben”. In Engeland werden twee recent gebouwde vaartuigen gekocht, het werden de O.147 „Edmond Van Beveren” en de O.148 „Théophile Massart”.

Op 1 oktober '21 ging de „Oostendse Rederij” officieel van start. Gezien de voorgeschiedenis en de initiatiefnemers sprak de modale Oostendenaar echter over de „Rode Vloot” of de „Bond”. Het sukses was enorm. Na één jaar bestond de vloot al uit zeven vaartuigen. De bovenvermelde en de O.149 „Emile Vandevelde” de O.150 „Jan Volders”, de O.157 „Philippe Coenen”, de O.158 „Edouard Anseele” en de O.159 „Oscar Depaepé”. Zo eerde de rederij haar durvende kopmannen. Die eerste vaartuigen waren allemaal van hetzelfde grote scheepstype met Oostende als thuishaven. 180 ton brandstof kon opgeslagen worden en het verbruik per dag bedroeg 8 à 9 ton steenkool.

In het visruim konden 1.500 bennen van 50 kg. geborgen worden en het ruim zelf was opgedeeld in 20 isothermische kompartimenten van elk 5 m³.

De door de socialistische vakbond gestichte rederij bleek dus meteen een schot in de (rode) roos. Commercieel liepen de zaken als een trein en sociaal gezien hadden de vissers nu eindelijk een menswaardig bestaan. Zo verzekerde de rederij haar personeel tegen arbeidsongevallen, een uitzonderlijke situatie toen, want de wet schreef dit toen nog niet voor. Kapiteins en mecaniciens werden in de raad van beheer opgenomen en de vissers deelden in de winsten van de uitbating. Zo ontstond een nauwe samenwerking tussen kapitaal en arbeid die zeer lonend bleek.

Begrijpelijk ook dat het de rederij niet mangelde aan manschappen. Door de menswaardige behandeling en de hogere ver-

diensten waren de monsterrollen in de kortste keren gevuld. En wat eerst door de andere rederijen als een utopisch experiment weggehoond werd dwong hen nu willens nillens een koerswijziging door te voeren ten voordele van hun eigen personeel, ze waren nu verplicht ongeveer dezelfde voorwaarden toe te kennen aan hun vissers, anders wilden die niet meer aanmonsteren. De verstandhouding met de andere rederijen verbeterde trouwens ook meer en meer. Zo werd in onderlinge samenwerking de „Mutuelle des Assurances des Chalutiers” en „L'Industrielle des Pêcheries”, opgericht waar de gezamenlijke inkopen van voorraden en benodigdheden gebeurde.

GESLAAGD

Het unieke experiment waarbij een vakbond werkgever werd, bleek dus geslaagd. In zijn eerste decennium kende de O.R. zijn grootste expansie. Hoewel ze ook niet van tegenslagen gespaard bleef. Zo strandde de O.150 „Jan Volders” op de zuidwestkust van IJsland een paar dagen vóór Kerstmis 1933. Het vaartuig ging verloren maar heel de bemanning werd gered. Begin 1934 zijn er nog zes schepen in de vaart. Allemaal vaartuigen uit de beginperiode van de rederij. Het bleken de grootste en ze leverden het beste rendement. Van dan af worden veel schepen verkocht.

De vernieuwing van de vloot neemt in 1939 een aanvang. Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog bestond de vloot uit zes schepen, alle voorzien van stoommachines van 600 PK. Deze schepen nemen heel wat vluchtelingen aan boord richting Frankrijk en Engeland. Sommige zetten daar meestal bewapend de visserij voort, andere werden door de Royal Navy opgeëist. Na de oorlog komen die vaartuigen terug naar hun thuishaven om de visserij verder te zetten. De O.159 „Transport”, pas twee maanden weer in de vaart, zonk na een ontploffing. 13 bemanningsleden komen daarbij om, twee worden er gered. Naast de vier in de vaart zijnde schepen werden er nu schepen aangekocht in Engeland die daar tijdens de oorlog dienst hadden gedaan als mijnveger.

LOCK-OUT

Meteen de laatste expansie van de Rode Vloot want de lock-out van 1947 mag als het begin van het einde voor de „Oostendse Rederij” aangezien worden. In het Jaarboek van de Bredense heemkring „Ter Cuere” schrijft Louis Vandecasteele daar het volgende over: „Gedurende de oorlog was de visstapel in de Noordzee fel aangegroeid. Het gevolg was dat na de vijandelijkheden

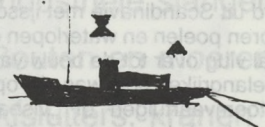
wonderbare visvangsten werden aangevoerd na zeer korte reizen. Gedurende enkele maanden werd voor deze vis een zeer hoge prijs betaald want voor de afzet waren er geen problemen. Dit schone liedje duurde echter niet lang. Na enige tijd scheen men in Europa geen zo'n grote honger meer te hebben. Er was opeens te veel vis en hoofdzakelijk voor IJslandse vangsten trok men de neus op.

De prijzen daalden tot een ongekend dieptepunt wegens oververzadiging van de markt. Zelfs de vismeelfabrieken konden de onverkochte vis niet meer verwerken en lieten ze eenvoudig staan. Op zeker ogenblik kon men op de markt te Oostende 100 manden van 50 kilo kopen voor een totale som van 500 fr. 10 centiem per kilo.

De reders besloten over te gaan tot een lock-out en bleven in de thuishaven liggen. Aan de visgroothandelaars werd gevraagd zich solidair te betonen en geen vis meer te verzenden naar de klanten. Veel vishandelaars hielden zich aan deze belofte maar voor anderen, een minderheid, was het enige gelegenheid om achterbaks hun klanten potentieel uit te breiden. Voor de handel werd de toestand evenwel onhoudbaar gezien de invoerders in het binnenland de handen vrij hadden om vanuit Antwerpen en Brussel het land te bevoorraden. Luxemburg, onze goede klant, begon vis in te voeren uit Duitsland en Denemarken. Het was dus alles een maat voor niets en voor de rederijen bleef het de zwaarste crisis die ze tot dan toe beleefd hadden.”

Eind de jaren veertig vertrokken de schepen van de O.R. dan ook de één na de ander naar het buitenland waar ze soms nog een tijdje de visserij bedreven onder Belgische vlag omdat b.v. Duitsland nog geen eigen vloot mocht hebben. Als dit wat later wel mocht, werden een paar vaartuigen aan Duitsland verkocht, de rest gaat naar Polen en Griekenland.

Bijna dertig jaar hadden de O.R.-initialen de schoorstenen van deze fiere rederij gesierd. Ze was op één na de belangrijkste rederij op IJsland geweest. Alleen de „Pêcheries à Vapeur” wist haar te overleven tot 1977. Maar dat is een ander verhaal.



Meer doeanepersoneel in zeehavens na '92

Door het wegvallen van de grenzen binnen de Europese gemeenschap en het invoeren van eenvormige doeanedokumenten zullen minder doeanebeamten nodig zijn. Anderzijds zal elke lidstaat een grotere verantwoordelijkheid dragen voor de controles aan de buitengrenzen van de gemeenschap. Ook de toenemende goederenstromen in lucht- en zeehavens blijven aan controles onderworpen. In sommige landen worden nu al maatregelen genomen om doeanepersoneel van grensposten geleidelijk over te plaatsen. In Nederland wil staatssecretaris van financiën Koning meer doeanepersoneel op Schiphol en in de wereldhaven Rotterdam. Het Gemeenschappelijk Havenbedrijf in Rotterdam vindt dit een logische ontwikkeling omdat Rotterdam een belangrijke functie krijgt als toegangspoor naar Europa.

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

ROBERT RYCX: MEER DAN 40 JAAR IJSLANDVAARDER

IJslandvaarders als Berten Rycx e.a. hebben het Oostendse IJslandepos een gezicht gegeven. Hun mondelinge getuigenis, hun verhaal over het leven aan boord van de „visbakken” tussen de twee wereldoorlogen in, klinkt de jeugdige generatie zo wat middeleeuws v r in de walkman-oortjes. Nochtans ligt die periode amper een half eeuw oud.

Met zijn monsterboek, als geheugensteuntje binnen handbereikt, neemt Robert Rycx, sinds een paar weken een prille tachtiger, voor „Het Visserijblad” het verhaal weer op.

Robert Rycx doet ons zijn verhaal in zijn appartement op de Oostendse Visserskaai. Hij speelt dus thuis want op die kaai werd hij geboren, ravotte hij, liep hij school en trok hij meer dan veertig jaar het zeegat uit.

GROOTSTE ONDERSCHIEDING

Robert stamt uit een oude Oostendse familie van vissers-reders. Al te venijnige zeeziektemaleuren houden zijn vader na twee jaar varen aan de wal. Om den brode, tien mondjes moesten gevuld worden, werd papa Rycx dan maar barbier.

Berten is er zes als de eerste wereldoorlog uitbreekt. Zijn grootvader die twee garnaalboten uitreedde wist nog genereus, vluchtende Mechelaars naar Engeland over te varen maar kwam te laat voor zijn eigen familie. Harde tijden breken aan voor het kroostrijk gezin. En pas veel later beseft de heer Rycx hoe hij tijdens het spelenderwijs demontieren van gevonden schrapnels met zijn (jonge) leven speelde. Verschillende van zijn vrienden werden verminkt voor het leven en ei zo na was ook hij bijna al zijn vingers van zijn linker hand kwijt. Zijn gewaier op de kaai en de familiale binding met vissers deden hem al vlug gulzig enthousiast verlangen naar het leven op het water. Maar zijn vader en zijn niet zo schitterende schoolresultaten lieten een walgaste toekomst voorspellen.

Tot... Maar hier laten wij Berten Rycx zelf aan het woord: „Ik liep hier langs de kaai lagere school bij de nonnetjes, maar toen dit gebouw gebombardeerd werd en de zusters hun intrek namen in „De Volksbond” in de toenmalige Stockholmstraat kon ik mij, zij het  en jaar te vroeg, laten inschrijven in de Paster Pypeschool. Ook die school werd gebombardeerd en verhuisde op haar beurt naar de Volksbond maar aangezien wij toen al in de Jozef II straat woonden (in '17 lag ook ons huis plat) kon ik er blijven gaan.

Maar 't leren zat er bij mij niet in, varen dat wel maar de rest... En het was te danken aan Paster Pype zelf en broeder Adolf dat ik niet werd buitengesmeten uit school. Handwerk, breien, splitsen, zeilmaken, kaartpassen dat kon ik als de beste maar leren... oho!

Maar ondertussen was het zo dat men een geldig examen kon afleggen voor aspirantschipper en na zes jaar dan het praktische examen. Mijn vader dacht dat ik er niets van terecht zou brengen maar dank zij de bemiddeling van menh re Herrie (Paster Pype) mocht ik toch deelnemen aan het examen. Ik viel van het ene uiterste in het andere; van wildebras werd ik een aandachtige vlijtige leerling. Op het examen was ik, met de allergrootste onderscheiding, de enige geslaagde op 14 leerlingen. Dus ik mocht naar zee.

Maar net als mijn vader was ik iedere reis doodziek. Maar ik beet door en na de sloepen kwam ik al vlug aan boord van de „visbakken”. Zo kwam hij aan boord van de O.128 om als lichtmatroos naar de Vestman-eilanden bij IJsland af te varen. Op zestienjarige leeftijd werd hij matroos maar uiteindelijk droomt hij ervan om kapitein te worden op een visbak. Hij monstert aan bij de Pêcheries   Vapeur en maakt met de O.80 „Duchesse de Brabant” voor het eerst in de winter een reis naar IJsland. Voor die tijd werd immers alleen maar in de zomer naar IJsland gevaren.

Rycx: „We waren uitgevaren zowat midden december en hadden een Engelse piloot aan boord. Die zou ons IJsland leren kennen zoals het was. Daar aangekomen vroor het dat het kraakte. Van een schip was geen sprake meer, wel van een drijvende ijsklomp.

Andere Belgische vissers voeren ook op IJsland maar die voeren niet verder dan het Gentekot, Rikjaness. Maar met die piloot



Robert Rycx, 40 jaar IJslandvaarder.

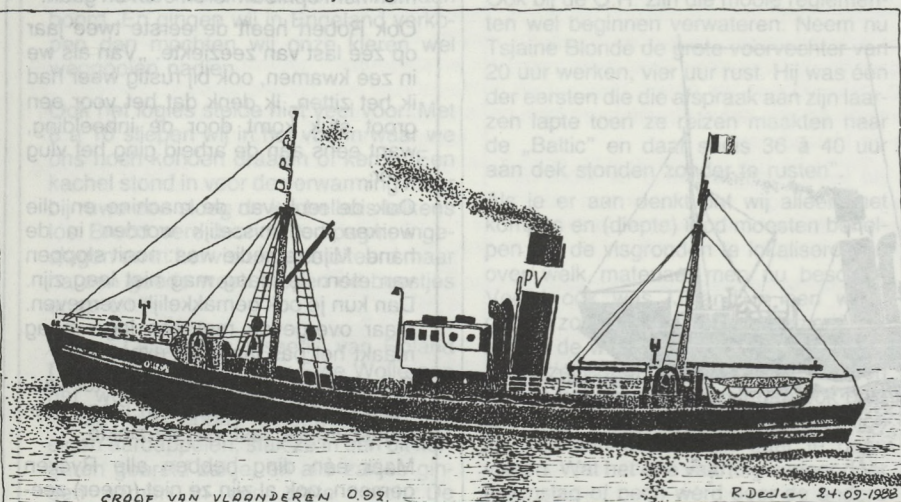
zijn wij IJsland meer dan eens rond geweest.”

TE JONG

Als Robert twee jaar later de kans aan zich ziet voorbij gaan om stuurman te worden bij de rederij monstert hij af en voer van nu af op IJsland met de O.126 „Neptune” met kapitein Rochus Legein, zowat d  schipper van Oostende. „Met hem hebben wij veel vis gevangen. We kwamen nooit verder dan het Gentekot. We verdienden veel geld en de bemanning kwam goed overeen. „Een van de volgende reizen loopt het vaartuig in een dikke mist op de rotsen nabij Duncansby Head. De bemanning kan zich met het reddingsvaartuig in veiligheid brengen. Een nieuw vaartuig wordt gebouwd en hij brengt het tot stuurman. Als Rochus een paar jaar later op pensioen gaat krijgt hij van hem de belofte dat hij kapitein mag worden maar de reder besliste er anders over. Een jongen van twintig als kapitein, dat zag die niet zitten. Rycx zag zijn carrière andermaal beknod en weer monstert hij af. Nu komt hij aan boord van de O.62, een motorvaartuig. Tijdens de eerste reis valt de motor uit en door het slechter wordend weer blijft men 5 dagen op zee rondobberben. Uiteindelijk worden ze opgeleefd door een Engels vaartuig naar Lowestoft. Van de reder kregen ze nadien te horen dat ze zich niet door een vreemd vaartuig hadden mogen laten opslepen. Na een resem minder aangename herinneringen op kleinere vaartuigen – zo vaart hij met de Z.1 „Golfbreker” als een van de eerste naar het Kanaal – monstert hij weer aan bij de P.V. Eerst als stuurman van de „Ducnesse de Brabant” later als schipper op de O.89 „Freddy”, later nog de O.98 „Marie Louise” waarmee hij eerst op haring joeg en later op het seizoen naar IJsland voer.

VIS KOPEN

Robert Rycx: „In tegenstelling met de vroegere sloepen die als meeuwen over het water scheerden waren de visbakken altijd zwaar geladen met steenkool en als je dan slecht weer kreeg lagen wij als een golfbreker op het water. Het water liep er zo overheen. Zo kwamen wij eens met zeer zware averij toe in Reykjavik. Daar stelde de verzekering vast dat de herstellingswerken wel 4 weken in beslag zouden nemen. Ik heb toen de tijd gekregen om Reykjavik te bezoeken alsook de grote geiser op 80 km daar vandaan.” Toen het vaartuig weer zeewaardig was weerhield stormweer hen van



De O.92 „Graaf van Vlaanderen” getekend door oud-leraar van de Paster Pypeschool Roger Decl er.

iedere visactiviteit. En zo wordt er beslist om vis aan te kopen. Overigens een niet zo vreemde manier om vis aan te voeren in die dagen: men voer naar IJsland en in plaats van te vissen kocht men zijn vis aan de IJslandse vissers.

Robert Ryckx: Ja, niet alleen onze rederij maar ook de „Rode Vloot” paste die praktijk regelmatig toe. De kleine IJslandse bootjes die in het opper visten, kwamen 's avonds langsij en gooiden ons dek vol gegutte vis. Wij moesten de vis alleen maar wassen en wegsteken. Wij kregen daarvoor een vaste vergoeding van 65.000 fr. maar de reder maakte er op de afslag natuurlijk veel meer van, dat kon soms oplopen tot 180.000 fr. Voor de reder viel het kopen dan ook voordeliger uit dan het vissen. Maar voor ons natuurlijk niet, gezien wij anders een procent op de totale vangst hadden.” Al bij al werden de IJslandse vissers maar zeer karig betaald voor de door hen gevangen vis.

Later komt Ryckx als schipper aan boord van de O.88 „John”. Hij vaart er o.a. mee op Marokko en Spanje. Niet meteen succesreizen en Robert besluit om terug met de O.89 „Freddy”, naar IJsland te stomen. Later komt hij aan boord van de aangekochte „Graaf Van Vlaanderen”.

MIJNEN WEGDUWEN

Tijdens de tweede wereldoorlog blijft Robert verder varen op IJsland maar moet toch telkens de gevaarlijke met mijnen bezaaide Noordzee door: „Maar ja, we moesten er door. Er werd veel tijd verloren omdat we 's nachts niet durfden doorstomen. Dan lieten we het schip drijven, wat ook niet zeer veilig was. Het is nog gebeurd dat we met de bootshaak de mijnen moesten afduwen van het schip. Daarom voeren wij later rond langs het Kanaal naar IJsland. Wij meden het gevaar en het tijdsverlies werd gedeeltelijk goed gemaakt door te gaan mijnen in Fleetwood. Daar Robert niet meer naar België terug kon vroeg hij aan Free Vanderwal of hij er voor kon zorgen dat zijn vrouw en kinderen naar Engeland konden vluchten. „Hij heeft niet alleen mijn vrouw en kinderen maar ook nog haar beide zusters en hun kinderen en mijn schoonmoeder overgevoerd. Daar ben ik hem altijd zeer dankbaar voor gebleven.”



IJslandvaarder Robert Ryckx vierde onlangs zijn 80ste verjaardag (foto gw).

Hij brengt dan samen met zijn gezin een aantal maand in Londen door en kan nadien weer varen, zij het dan als stuurman op de O.159 „Transport” van de Oostendse Rederij. Later, als schipper van de O.88 „John” wordt hij op terugreis van IJsland de grond ingeboord door Duitse vliegtuigen. Gelukkig worden ze zinkend gered door een Noorse tanker. Na een poosje met Nederlandse vaartuigen gevaren te hebben, kwam Berthen aan boord van de O.303 en bleef meer dan twee jaar varen op de zuidwestkust van Ierland.

Later, maar toen was hij al piloot (loods) op een Frans vaartuig, is dit schip op een mijn gelopen en verdrong, op de machinist na, heel de bemanning.

Na vijf jaar Engeland kwam men dan uiteindelijk terug naar België en voer hij met de O.92 weer op IJsland. Later werd het de O.85 „Pasteur” en de O.92 „Graaf Van Vlaanderen”. Die laatste twee waren motortreilers. Met de O.81 „John” trok hij in 1958 naar de Witte Zee en dat bleef hij doen tot het einde van zijn carrière bij de P.V. in 1963. Maar meer dan vier jaar nog na zijn pensionering werd hij omwille van zijn der-

tigjarige ervaring als schipper gevraagd om hier of daar in te springen.

Robert Ryckx kijkt tevreden terug op zijn

Ziek van de zee!

Onlangs vertelde ere-mijndirecteur van Nieuwpoort Jef Verbanck ons nog dat hij als visser al zeeziek werd toen hij thuis vertrok en om de laatste hoek de vismijn nog maar zag.

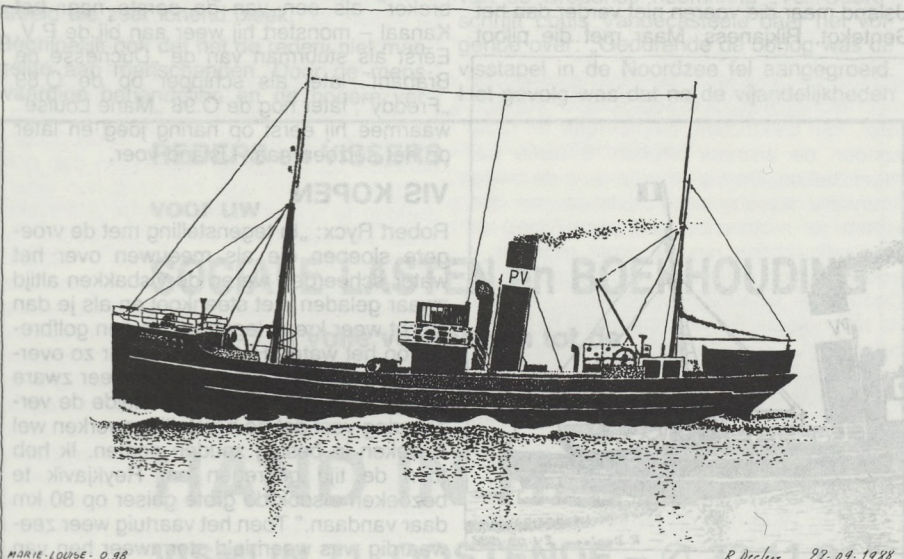
Ook de Ryckxen zijn niet gespaard van zeeziekte. Roberts vader heeft er drie jaar tevergeefs tegen gevochten. Uiteindelijk heeft hij het pleit verloren en is aan de wal gebleven. Eerst voer hij als jongen mee op de Oostendse sloepen. Na twee jaar besluit zijn vader hem te laten aanmonsteren voor een langere reis. Maar het mocht niet baten. Na 47 dagen moet het visserijwachtschip de „Aviso” hem echt „doodziek” van boord halen („Hij kon op zijn benen niet meer staan, want hij had in 47 dagen niet meer gegeten”, aldus Robert) en wordt hij op de Shetlandeilanden gehospitaliseerd. Daar moet men hem opnieuw leren eten en gaan.

Ook Robert heeft de eerste twee jaar op zee last van zeeziekte. „Van als we in zee kwamen, ook bij rustig weer had ik het zitten. Ik denk dat het voor een groot stuk komt door de inbeelding, want eens aan de arbeid ging het vlug over.

Ook de reuk van de machine en olie werken het misselijk worden in de hand. Mijn remedie was: nooit stoppen van eten. Je maag mag niet leeg zijn. Dan kun je ook gemakkelijk overgeven. Maar overgeven met een lege maag maakt het pas lastig en uitputtend”.

Ook één van zijn zonen heeft tot vandaag de dag, ondanks zijn lange zee-manscarrière, last van de ziekte.

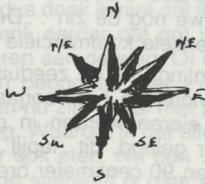
Maar één ding hebben alle Ryckxen gemeen, ook al zijn ze niet (meer) zeeziek, ze blijven altijd ziek van de zee.



De O.98 „Marie-Louise” naar een tekening van „meester” Roger Decler.

aktieve loopbaan als visser en schipper. „Het was een zeer hard maar toch ook wel avontuurlijk en gezond bestaan. (Knipogend) anders zou ik hier toch niet meer zitten hé”. Toch drong het na zijn carrière meer en meer tot hem door dat de Vlaamse vissers zich altijd veel te tam en te mak hebben gedragen tegenover de mensen aan de wal en tegenover de reders. „De Vlaamse vissers behoren tot de beste en de meest ervaren vissers van Europa. Op alle zeeën en visgronden hebben zij gevaaren. Maar toch zijn ze nog te weinig fier en hebben te weinig zelfvertrouwen en worden ze in onze maatschappij ook niet voldoende geacht voor hun toch keihard werk en de risico's die ze daar bij nemen.”

Marc LOY



Nieuw vaartuig voor Scheldevisserstvloot

Eind januari wordt een nieuw vaartuig voor de Scheldevloot in de vaart gebracht. Het betreft een garnaalkotter ter vervanging van de K.8 Yvonne uit Kieldrecht (Beveren). Het nieuwe vaartuig voor Peter en Willy Praet blijft het nummer K.8 behouden maar zal onder de nieuwe naam „Morgenster” varen. Het garnaalvaartuig wordt momenteel afgevoerd op de scheepswerf Van der Molen in Zaandam en zal met een lengte van 23,85 m bijna twee meter langer zijn dan de „Yvonne”.

De Scheldevisserstvloot blijft hierdoor behouden op dertien eenheden (zie lijst in HVB van vorige maand). Enkele vaartuigen zouden evenwel inactief zijn.

Adverteren?
(059) 32.55.59

LEVEN AAN BOORD

De reizen naar IJsland met de visbakken duurden ongeveer een 18 à 20 dagen en er waren zo'n 14 man aan boord: de kapitein, de stuurman, twee stokers, één triemer, één machinist, één kok, vijf matrozen, één lichtmatroos en een jongen.

„In de beginperiode” zo herinnert Rycx zich nog. „waren wij tussen twee reizen door 48 uur thuis. Later kregen de kapiteins van de Oostendse Rederij 60 uur maar kreeg ik van de P.V. drie dagen of 72 uur, wat dan wel eens tot wrijving aanleiding gaf”.

De levensomstandigheden aan boord waren in de twintig en dertiger jaren niet altijd je dat. „Water was er niet aan boord. Wij konden ons dus niet wassen. Als de machinist niet in de buurt was durfden wij wel eens het kraantje van de stoomleiding bij de winch opendraaien en hadden wij voor een paar ogenblikken de onvoorstelbare luxe van het warme water aan boord. Maar wij moesten er gewoon op voorzien zijn om voor 2 à 3 keer verse kleren mee te nemen aan boord. En gingen wij in Engeland verkopen dan mochten wij onze kleren wel weggooien nadien.

Ook het logies stelde niet veel voor. Met 8 à 10 sliepen wij in het voorin waar we ons noch konden draaien of keren. Een kachel stond in voor de verwarming maar bij ruwe zee sloeg de kachelbuis telkens los. Brood werd door de compagnie ingeslagen en in het visruim gestokeerd maar na een goede week kropen de beestjes er zo uit.”

In de „Oostendse Visserij” van Roland Desnerck laat de auteur Free Wolle aan het woord over de bereiding van „t zootje” aan boord. Elkeen schildte zijn eigen aardappelen, stak ze in een uit korgaren gebreid zakje, en alle zakjes gingen samen in een grote ketel. De scheepsjongen maakte de vis schoon,

stak die in een rooster waaraan een ijzerdraad om naderhand de rooster met de vis uit de ketel te kunnen halen, en rond die rooster kwamen wulken en krabben en als het zootje aan de kook ging, had je de beste geur in de neus, het was gekookt in zeewater daar men slechts één vat drinkwater ter grootte van een traanvat van 180 liter aan boord had, dan werd het „zootje” geschept met een kroes.”

Toilet leek ook al een overbodige luxe in die beginperiode. Er was wel een vaatje op dek of men zette zich gewoon gehurkt over de reling van het schip. Bij zeer koud weer, en als de machinist er geen erg in had, kon je ook wel eens in de warme machinekamer terecht op de kolenschop. „Alle brandstof” was immers welkom.

„Het is pas beginnen verbeteren”, aldus Robert Rycx, „bij de opkomst van de Oostendse Rederij. Wat daar kon, werd ook bij de andere rederijen geëist door de vissers”. „Alhoewel”, filosofeert Robert, „geld doet de duivel dansen hé. Ook bij de O.R. zijn die mooie reglementen wel beginnen verwateren. Neem nu Tsjaine Blondé de grote voorvechter van 20 uur werken, vier uur rust. Hij was één der eersten die die afspraak aan zijn laarzen lapte toen ze reizen maakten naar de „Baltic” en daar soms 36 à 40 uur aan dek stonden zonder te rusten”.

Als je er aan denkt dat wij alleen met kompas en (diepte) lood moesten behelpen om de visgronden te lokaliseren en over welk materiaal men nu beschikt. Veelal ook was IJsland in een waas gehuld zodat wij ons niet konden oriënteren op de wal en we zelfs boeien moesten uitzetten om onze positie te houden tijdens het vissen. Het valt dan ook best te begrijpen dat alleen de grote rederijen zich konden permitteren daar te gaan vissen. Wat het ene vaartuig verloor door tegenslag of pech werd door de andere weer goed gemaakt”.

23 kandidaten voor ijle-haringcampagne

Voor de sprot en ijle-haringcampagne 88-89 hebben 23 Belgische vaartuigen een vergunning aangevraagd. Deze specifieke seizoensvisserij binnen de 3 of 6 mijlszone voor de Franse kust is voorbehouden voor kustvaartuigen die in span vissen. Omdat één vaartuig in overtal is kreeg de N.738 de toelating om alleen te vissen.

Voor de sprotvisserij, toegelaten vanaf 15 oktober tot 15 november, hebben onze vissers nauwelijks belangstelling. De jacht op ijle-haring kan wel op enige bijval rekenen maar de resultaten waren de laatste jaren ontgoochelend. De ijle-haringcampagne loopt van 15 november in de zone Duinkerke en van 15 december voor Boulogne. Beide visserijgebieden gaan op 31 maart dicht, tenzij het kwotum eerder leeggevisd is. In dit verband werden afspraken gemaakt in de Franco-Belgische Visserijkommissie. Hierdoor kunnen Franse kustvissers in Belgische wateren actief zijn en omgekeerd.

De laatste jaren werd de ijle-haringvisserij steeds minder beoefend. Vorig seizoen werd de eerste haring pas na nieuwjaar aangevoerd. Na enkele weken hadden de meeste spanvissers de haringkorre al opgeborgen. Op de internationale haringmarkt is immers een groot overschot aanwezig. De meeste vangsten verhuisden dan ook tegen opvangprijs (1,80 fr./kg) naar vismeelbedrijven.

Nieuwpoortse vissers passen uitrusting aan

Twee Nieuwpoortse kustvaartuigen hebben onlangs hun visserij-uitrusting aangepast. De houten plankenvisser N.590 Horizon en de stalen treiler N.736 Lucky hebben hun borden voor bokken geruild. Beide vaartuigen staan voortaan ingeschreven voor de bokkvisserij in de scheepsklasse van 35 tot 70 brutoton.

Vakbeurs Binnenvaart en Visserij '88 Rotterdam

De tweejaarlijkse vakbeurs voor binnenvaart en visserij strekt zich dit jaar uit in de vijf hallen van het Ahoy-complex in Rotterdam. De manifestatie loopt van dinsdag 22 tot en met zaterdag 26 november.

De derde uitgave werd uitgesmeerd over 20.000 m2 vloeroppervlakte of de totale expositieruimte die in Ahoy beschikbaar is. Dat was ook nodig om de 200 Nederlandse en buitenlandse exposanten een plaatsje te verschaffen op de succesvolle beurs die twee jaar terug 32.000 bezoekers trok.

Nieuwe kabinetschef

In opvolging van Herwig Keymeulen heeft staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw (en visserij) de 54-jarige landbouwingenieur Antoine De Baerdemaeker tot nieuwe kabinetschef benoemd. De Oostvlaming was al enkele jaren adviseur op het kabinet van staatssecretaris Paul De Keersmaecker. Op 1 oktober nam hij zijn nieuwe functie op.

DE ZEEDUIVEL: een vis die vist

De Zeeduivel (*Lophius piscatorius*) wordt maximaal 1,8 meter lang. Zijn bovenzijde is roodbruin tot groengrijs gevlekt, zijn onderzijde is vuilwit. Het voorste deel van het lichaam is afgeplat; maar gaat geleidelijk aan over in een normaal gevormd vissens lichaam. Het meest opvallende kenmerk van deze vis is echter zijn enorm grote en brede kop. Ook zijn bek is erg groot, en gevuld met vele, scherpe tanden.

De zeeduivel is een bodembewoner, d.w.z. dat hij op de zeebodem ligt, en niet rondzwemt. Hij is zeer algemeen aanwezig op een diepte van 18-550 meter. Men ziet ze half ingegraven in het zand of in de modder, maar ook wel tussen zeewier.

De Oostendenaars kennen nogal wat dialectbenamingen voor deze vis; de meest algemene zijn **staart** of **staartvis**, **lotte**, **roggefretter** en natuurlijk **zeeduivel**, in de oude literatuur leest men soms nog de namen **hozebek** en **hozemond**, en een enkele keer vindt men ook nog de Hollandse benaming **hengelaar**.

De benaming **hengelaar** – en dus ook de Engelse naam **angler** – is gemakkelijk te achterhalen. Op zijn rug heeft de zeeduivel namelijk een aantal alleenstaande straalvinnen. De eerste ervan is het grootst en staat

vlak achter de bovenlip. Eigenaardig is dat deze vin eindigt in een vertakt, vlezig aangel. Dit aangel wordt tot voor de bek gebracht, en wordt dan heen en weer bewogen om zo een prooi aan te lokken.

De zeeduivel vist dus zelf naar zijn prooi, en op die manier voedt hij zich met hoofdzakelijk kleinere vissen. Zijn uitgebreid menu bestaat uit haring, wijting, zandspiering, schelvis, schar en makreel. Maar verder grijpt hij ook alles wat voor zijn bek komt. Er is zelfs waargenomen dat ze zeevogels van de oppervlakte weggraaiden, en als we de volksbenaming **roggefretter** mogen geloven eet de zeeduivel ook roggen.

De benaming **staart** of **staartvis** wordt al gauw verklaard als we de vis zien liggen in de vismijn of in de viswinkel. Het is nu wel zo dat de zeeduivel het best gekenmerkt wordt door zijn lelijke brede kop, maar slechts weinig mensen hebben die kop ooit in het echt gezien want de vissers hakken die lelijke, vervaarlijke kop op zee af, en gooien hem vervolgens overboord.

De namen **zeeduivel** en **roggefretter** worden meest gebruikt als gesproken wordt over de levende vis, zoals hij in zee zwemt. Als men spreekt over het culinaire aspect – de bereide vis, of de dode vis in de vishandel – dan worden de namen **lotte**, **staart** of **staartvis** meest gebruikt.

Tegenwoordig wordt de zeeduivel erg veel gegeten en staat hij bij alle visrestaurants op het menu. Maar nog niet zo lang geleden

werd de zeeduivel door de vissers gewoon terug overboord gegooid. Dan had de vis nog helemaal geen commerciële waarde: „zo'n lelijke vis kon toch niet lekker zijn” was de gangbare idee.

Dit idee vinden we onder andere in het jaar 1931, dan schreef Bly in zijn „Verklarende Vakwoordenlijst van de Zeevisscherij”: „... de Zeeduivel (*Lophius -oscatorius*) door de Hollandsche visschers ook hozemond, hozebek en hengelaar genoemd en bij de Vlaamsche zeelui meer bekend onder den naam van roggevreter. Roggen en zeehonden zijn zijn geliefkoosde spijsen. (...) Zijn vleesch is in 't algemeen weinig gewild”. Zelfs in het in 1976 uitgegeven boek „Vissen van de Europese kustwateren en de Middellandse Zee” van John en Gillian Lythgoe vinden we nog de zin: „De zeeduivel heeft geen enkele commerciële waarde”.

De voortplanting van de zeeduivel gebeurt laat in de winter, in het voorjaar en in de zomer. De eieren worden in grote linten naast elkaar gelegd, dit „tapijt” kan wel 9 meter lang en 90 centimeter breed zijn. Na een vrijzwemmend bestaan gaan de jonge duiveltjes over tot een bodembewonend bestaan en dan beginnen ze d'er op los te hengelen.

MOOIE MEID

Als men in Oostende spreekt van **moie meid** bedoelt men niet het knappe juffrouw-tje achter de kassa, maar wel de slanke grijze vis in de etalage van de viswinkel. Het woord „mooi” vindt men in het Oostends dialect enkel in de visnaam „moie meid”. Een knappe jongedame wordt aangeduid door het adjektief „schoon”. In een vishandel kan een schone meid dus moie meid verkopen.

Met de term **moie meid** wordt gebruikt voor de heek (*Merluccius Merluccius*). De heek is een rondvis van maximaal 180 centimeter. Hij is grijsachtig met zilveren flanken en een vuilwitte buik. Bij de volwassen dieren zijn de mondholte en de binnenkant van de kieuwdeksels zwart gekleurd. De heek wordt vooral gedroogd en gezouten in de handel gebracht, vandaar dat hij ook wel eens **stokvis** genoemd wordt.

In 1931 vermeldt Bly in zijn „Verklarende Vakwoordenlijst van de Zee-visscherij” dat **moie meid** een synoniem is voor de pollak of vlaswijting (*Pollachius Pollachius*), maar deze stelling wordt nergens bevestigd.

In Nederland gebruikt men **moie meid** voor nog een andere vissoort, namelijk als dialectbenaming van de wijting (*Merlangius, Merlangius*).

Rika Goethaels.

De N.V. Pêcheries à Vapeur

Met haar imposante stoom- en motorschepen heeft deze rederij meer dan 80 jaar de geschiedenis van de Oostendse visserij – en dus ook van de IJslandvaart – helpen schrijven.

Gesticht in 1896 door de toen 30-jarige John Bauwens die twee stoomtreilers in de vaart bracht: de O.81 en de O.86. Vijftien jaar later bezat deze rederij al 10 vaartuigen.

Die Bauwens was trouwens niet de eerste de beste. Amper 17 jaar oud liet hij samen met zijn broer al een sloep bouwen en twee jaar later stichtte hij samen met Pottier zijn eigen rederij die de eerste te Oostende gebouwde stoomtreiler de O.30 voor haar rekening nam.

Met zijn P.V. probeerde hij ook de oude moruwepekelling weer op te starten. Het bleef echter bij een éénmalige „expeditie” naar de Lofoten.

In 1906 stichtte Bauwens het Koninklijk Werk Ibis. Uit erkentelijkheid kreeg hij van de koning een motor die geplaatst werd aan boord van de O.200 „Pionier”, meteen de eerste motortreiler in de Oostendse vloot. Ook de eerste frigo's en radio-apparatuur kwamen bij hem aan boord. Nog voor de eerste wereldoorlog voer zij al op visserijproefvaart naar Marokko, de Witte Zee en Kongo. Tijdens de W.O. I vluchtte de hele P.V.-vloot (8 vaartuigen) naar Engeland waar ze naast de visserij, ook heldhaftige gevechten leverde met o.a. Duitse duikboten.

Na de oorlog, zes vaartuigen kwamen met vlag en wimpel uit de wereldbrand, werd de vloot uitgebreid met hoofdzake-

lijk motortreilers voor diepzeevisserij. Bij het uitbreken van W.O. II beschikte de rederij over vijf stoom- en zeven motortreilers. Tien daarvan weken uit naar Engeland. De twee die hier achterbleven gingen, opgeëist door de Duitsers, verloren.

Ook drie „Engelse” schepen gingen verloren: de O.85 liep op een mijn, de O.86 strandde in 1941 bij IJsland en de O.88 ging verloren bij een lichtaanval (zie interview Bertin Ryx).

Na de oorlog werd de vloot weer uitgebreid en gemoderniseerd en schakelde men over op diepzeevisserij. In 1952 werd de O.80 „Duchesse de Brabant”, de laatste stoomtreiler, uit de vaart genomen en werd de O.81 „John” te water gelaten.

Het zevenenvestigste van deze rederij. Deze kloeke IJslander werd eind jaren '60 verkocht aan de rederij Van Lul en Pintelon en zou nog tot begin jaren tachtig op IJsland varen.

In de jaren zestig bestond de vloot uit negen vaartuigen waarvan er een aantal werden doorverkocht aan andere rederijen.

Een korte heropleving viel nog waar te nemen in '70 bij de aankoop van de O.82 en de O.83. Maar ondertussen had IJsland in 1972 zijn territoriale wateren tot 50 zeemijl uitgebreid. Beide schepen werden zeven jaar later doorverkocht aan de pvba Pintelon-Versluys.

Wij schrijven 1977. Weer had een roemrijke Oostendse rederij zich de geschiedenis ingevaren.



ETEN

RIJST

MET

KABELJAUW



Gezondheid is tegenwoordig in de mode. Roken en drinken zijn uit den boze, gezond eten is in en sport is een must. De grote manifestaties uit de 60-tiger jaren zijn nu vervangen door gordelen en dergelijke.

Typisch voor de jaren van crisis? Dat zal dan wel zeker, het kadert wel in de algemene individualistische trend, die de 80-tiger jaren kenmerkt. Nu is het zo dat ik ook ga turnen elke week, maar ik zweer lezer, dat dat het enige gezonde is dat ik doe, en dus denk ik niet dat ik daarmee onmiddellijk thuishoor in die gezondheids-rage. Ik denk eerder dat het iets te maken heeft met ouder worden en nog vlug wat timmeren aan de weg. Of misschien is het gewoon omdat het een leuke avond is. We zijn begonnen met z'n tweeën – elke woensdagavond moedig naar de turnles – en nu zijn we al met zeven vrienden die elkaar elke week op de turnvloer terugvinden. Waarom ik dat allemaal vertel? Wel, omdat we niet enkel turnen beste lezer maar ook eten. Na een versoepelende turnles en een verkwikkende douche eten we. De stelregel is daarbij: lekker! Als het toevallig ook nog gezond zou zijn is dat mooi meegenomen, maar DAT is geen must. Om de beurt maakt één van de zeven eten voor heel de bende. En omdat we altijd op dezelfde plaats eten brengt dat druk gesleur mee met potten en pannen.

Uiteraard is het meest praktische dan een éénpansgerecht dat vooraf kan klaargemaakt worden. Hebt U daar misschien ook behoefte aan zo nu en dan? Dan moet U eens een eenpansgerecht klaar maken met vis.

Voor 4 personen schaft U zich volgende ingrediënten aan:

- 350 g. langkorrelige rijst.
- 7 dl. bouillon van tabletten of blokjes.
- ½ laurierblad.
- 4 moten kabeljauw.
- sap van ½ citroen
- viskruidenpoeder
- zout
- 8 eetlepels olie
- 1 grote, zeer fijngesnipperde ui
- 30 g. rozijnen zonder pit
- 100 g. groene olijven zonder pit
- 5 gepelde tomaten
- 2 teentjes knoflook uit de knijper
- peper uit de molen
- aroma
- 2 dl tomatensaus
- 10 eetlepels slasaus of mayonaise
- 4 eetlepels melk
- ½ eetlepel kerrie
- 3 eetlepels gemalen kaas
- 3 eetlepels paneermeel

Belangrijkste keukengerei: zeef, ovenschaal, oven (200°, gasstand 4).

En dan kan U aan de slag:

Was de rijst in de zeef onder stromend water. Breng de bouillon met het laurierblad aan de kook, doe de rijst in de pan en roer tot de bouillon weer kookt. Leg het deksel op de pan, draai de warmtebron laag en laat de rijst gaar worden. Was intussen de kabeljauw, besprenkel de moten met citroensap en strooi er kruiden en zout op. Schuif het rooster in het midden van de oven, verwarm deze voor. Giet de 6 eetlepels olie in de ovenschaal.

Neem het laurierblad uit de inmiddels gaar of bijna gaar geworden rijst en schep deze in de schaal.

Leg daarop de vis met de ui en verdeel er de rozijnen en olijven over. Snijd de tomaten in dunne plakken, verwijder het zaad en roer de knoflook door de tomaten.

Schep deze over de vis. Roer aroma en peper door de tomatensaus en giet deze over de inhoud van de schaal.

Klop de slasaus op met melk en kerrie, voeg aroma, peper en eventueel zout naar smaak toe en schep de gele saus over de rijst.

Roer kaas en paneermeel door elkaar en strooi het mengsel in de ovenschaal.

Zet deze in de oven en laat de vis gaar en het gerecht mooi van kleur worden.

De turnploeg was in de wolken! U ook, hoop ik.

Smakelijk!

Ingrid Stasse

2.53 Van Eyck wordt ook al 4,5 m langer

Sommige reders hebben duidelijk gekozen voor investeringen die de kwaliteit van hun vaartuig ten goede komen. Verlengingsoperaties blijken de oplossing te zijn om de stabiliteit van de vaartuigen te verbeteren of om meer ruimte aan boord te creëren. Nadat in Oostende reeds de N.75 Sarvy en in Zeebrugge de Z.576 Ostara enkele meters werden uitgelengd heeft nu ook de Z.53 Van Eyck een gelijkaardige operatie ondergaan in Nederland. Op de Urker werf Metz werd de Zeebrugse bokkentreiler uit-eengehaald en voorzien van een tussenbouw van 4,5 meter. In de nieuwe ruimte is plaats voor het nettenruim en drie brandstoftanks terwijl ook het baddek meer ruimte krijgt. Het schip krijgt tevens een nieuwe portaalmast, een vangstsorteer- en ijsmachine, vernieuwde koelkamers en een hulpmotor. De verbouwingswerken werden twee maanden geleden aangevat in opdracht van de machinefabriek Padmos die in Stellingen instaat voor de verdere afwerking. Het verbouwde vaartuig van de Heistse reder Freddy Depaep trekt onmiddellijk na de proefvaart ter visserij. Half november wordt de vernieuwde treiler met zijn eerste vangst in Zeebrugge verwacht.

Bij Padmos in Bruinisse werden ook herstellingswerken uitgevoerd aan de N.350 Colette van de Nieuwpoortse reder Noël Kiekens. (gw)

S.C.A.P.

Wisseling voorzitterschap

De Heer N. Hennaert (O.231) werd door de Raad van Bestuur verkozen tot Voorzitter, in opvolging van de Heer E. De Winter. In het eerstkomende nummer van Het Visserijblad interviewen we de nieuwe voorzitter.

Mercantile-Beliard koopt New Perfecta

Het handelsfonds en een gedeelte van het personeel van het per 1 juli in vereffening gestelde bedrijf NV Perfecta werden overgenomen door de Antwerpse NV Imop en Polyship-Béliard uit Oostende. Beide vennootschappen zijn dochterondernemingen van het industriële konglomeraat Mercantile Marine Engineering and Graving Docks Cy, beter bekend als het gefilializeerde Mercantile-Béliard.

Perfecta werd omgevormd tot de tijdelijke vennootschap New Perfecta die de afdeling scheepsbouw en -herstelling omvat. De handel in de Kiebankstraat kwam onlangs in handen van Delta Rubber, een dochter van het Nederlandse farmaceutisch en kunststoffenbedrijf Nedelko BV.

Perfecta werd veertig jaar terug gesticht door Pierre Ponjaert en voortgezet door zijn zoon Jean-Pierre. Perfecta was oorspronkelijk opgezet als herstelbedrijf en schakelde op het moment dat de bouwstop de gespecialiseerde werven al parten speelde over op scheepsbouw. Polyship-direkteur Etienne De Winter neemt het roer in handen bij New Perfecta en liet hiervoor het voorzitterschap van de coöperatieve Scap vallen.

„Kongoboot” in Zeebrugge

In het raam van de uitbreiding van de CMB-lijnen op West- en Centraal-Afrika kwam op 14 oktober het eerste vrachtschip een gedeelte van zijn lading in Zeebrugge afzetten, een operatie die om de veertien dagen wordt herhaald.

De grootste Belgische scheepvaartmaatschappij heeft een verruimde expressdienst opgezet waarbij om de twee weken afvaarten uit Europese havens naar het Afrikaanse continent zijn voorzien. Op de terugreis wordt afgemeerd in Abidjan en Zeebrugge (alleen containers) vooraleer de eindbestemming Hamburg, Rotterdam, Antwerpen of Le Havre aan te doen. De Afrikaanse verbindingen worden verzekerd door vier multipurpose schepen van 22.000 dwt, één meer dan voordien. De vrachtschepen Quellin, Fabiolaville, Bello Folawiyo en de Christiansborg worden hiervoor ingezet.

De schepen zullen op regelmatige tijdstippen afvaren uit de vier genoemde Europese havens met eindbestemming Matadi en Boma. Onderweg is oponthoud voorzien in Abidjan, Doeala of Pointe Noire. De reizen duren telkens 56 dagen. De exploitatie is in handen van CMB Transport en Dafra Lines.

De „Kongoboten” zullen zich regelmatig in Zeebrugge melden om er een gedeelte van hun lading af te zetten. De Quellin ontdeed zich als eerste van 90 fruitcontainers aan de OCZ-terminal. In de toekomst zullen ook passagiers die in de Zaïrese havens inschepen in Zeebrugge voet aan wal zetten.

Met
de sympathie
van de



Generale Bank

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

Filips Van Maestricht, de oude

Filips Van Maestricht, bijgenaamd de Oude (wegens zijn zoon: de Jonge), heeft te Oostende zijn pleintje, achter de St.-Jozefskerk. De naam op het pleintje geldt eigenlijk voor vader en zoon! Hij spelt zijn voornaam steeds als „Philypus”, werd geboren in 1635 te Zuidschote, in het Ieperse, en is dus de zoveelste buitenjongen die, klaarblijkelijk aangetrokken door de zee, een fameuze zeemanscarrière zal maken als kaper en konvooyer.

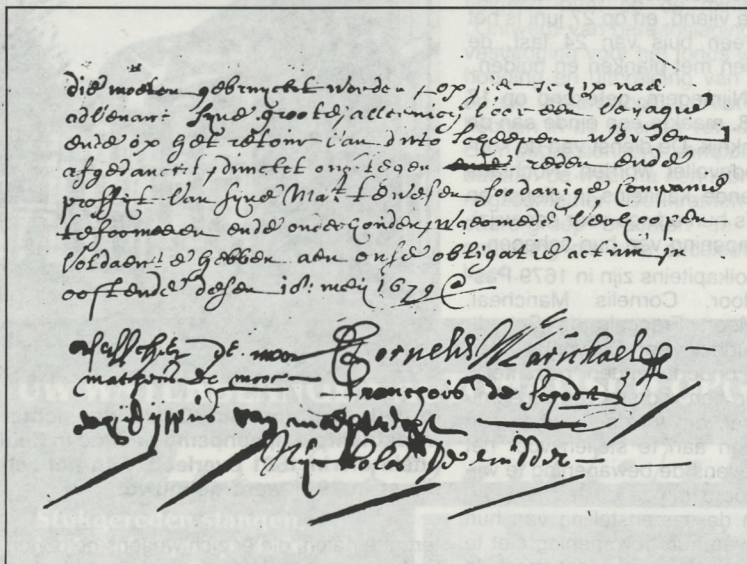
Hij trouwt te Oostende op 27 juli 1660 met Adrienne Alberdins en wordt op 13 oktober als poorter van Oostende aanvaard. Reeds in 1666 vaart hij als meester aan boord van een fluit, de „Sint Jan”, met als reder Roger Verbeke en Lucas Vander Meer, na in de jaren 1660 nog gevaren te hebben onder het bevel van die andere grote zeeman, Passchier de Moor.

Een oorlog met Frankrijk breekt uit in 1667-1668 en we zien Van Maestricht als kapitein op een fregat van 30 last en 6 stukken kanon, „De Liefde tot Godt”. Hij beoefent er onmiddellijk de kaapvaart mee, met een patente daartoe in dato van 11 oktober 1667, bevestigd op 24 januari 1668.

Hij zal zich vlug doen opmerken wegens de buitgemaakte prijzen die hij binnen Oostende opbrengt. Inderdaad, in de loop van maart-april 1668 brengt hij een schip van Guersney binnen, „The Blessing”, geladen met boter, wijn, zeep en vijgen; een Hollands „smackzeyl” met zeildoek, papier, spek en andere waren. Een bootje van Guernsey werd te Dover weerhouden en er vergezeld omdat er betwisting is. Maar op 5 april vinden wij op zijn prijzenlijsten een Bretoens schip, geladen met boter, zeildoek en dekens, dat hij veroverde samen met een collega Robert Rieman (of Ryckeman), twee Franse barken met wijn, een Bretoen met huiden, veroverd in compagnie van dezelfde Rieman (?) en Jaspas Verstelle (een andere bekende kaper), een Frans schip met wijn en nog een wijnschip veroverd samen met Rieman. Aan de wijnschepen die door de Oostendenaars steeds worden veroverd, lijkt het wel dat men aan wijn geen tekort zal gehad hebben te Oostende... Tevens meldt Van Maestricht ook dat hij uit twee schepen 27 huiden en diverse koopwaren heeft gelicht.

Maar in de 17de eeuw kenden onze gewesten nooit vrede voor lange duur, zodat we tussen 1672 en 1678 opnieuw de Fransen op onze rug krijgen.

Op 25 oktober 1674 voert Van Maestricht het bevel over een fregat, de Stadt Oostende, van 60 last en voorzien van 14 stukken geschut. Zijn eerste buit werd gemeld op 22 januari 1675, nl. een „huye”, de „St.-Pierre”, van Kales, geladen met huiden, zalm haring, goed voor netto 3.079 gulden voor opperreder Jan Tenhooft. Op 25 januari stuurde hij een Hollands oesterschip binnen, dat hernomen werd op de Duinkerkers en dat mede met de voorgaande huye werd geveild. Een paar maanden later, op 8 april, zijn het twee Franse barken, die door onze Philypus naar Oostende werden opgebracht. Een twee maand later, op 10 juli, te 15 u., preciseert het boordjournaal, daagde Van Maestricht op met een Hollandse buis, „Abrahams Offerande”, geladen met vis en



Een document van 1679 onderkend door Passchier de Moor, Cornelis Marijschael, Matheus de Moor, François de Schodt, Nicolaas Derudder en Philypus Van Maestricht.

waarop meester was ene Willem Gerritsen. Het schip werd hernomen op de beruchte Duinkerker Joos Bommelaere. De Fransen hadden de buis veroverd aan de Witte Bank, op 10 à 12 mijlen van de Engelse kust. Het schip was nog voorzien van alle visserijgerief en werd veroverd door Van Maestricht op 8 juli tussen Duinkerke en Yarmouth. De prijs was bemand met 11 man en 3 jongens; Bommelaere had er 4 van zijn mannen op gezet om te bewaken en begeleiden.

Tegelijkertijd was ook een doggerpink veroverd. Beide schepen werden echter opgeëist door de Engelsen die dit deden ten gunste van de „Compagnie royale d'Angleterre”. Maar het gehele zaakje was reeds openbaar verkocht en opperreder Jan Tenhooft had reeds de verkoopsom op zak gestoken en was intussen, zeggen de akten, „venu à jouer banqueroute”, d.i. bankroet gegaan! De Engelsen vroegen dan vergoeding voor hun verlies, maar de Oostendse Admiraliteit deed opmerken dat de schipper van de buis wel degelijk een Hollander was en het bij de Engelsen ging om duidelijk bedrog! Het diplomatieke spel dat volgde betrok onze ambassadeur Don Pedro Ronquillo zelfs bij, maar schijnt geen verder gevolg te hebben gekend.

We geven een korte inhoud van deze zaak, om aan te tonen aan onze lezers hoe en op welke wijze betwistingen ontstonden over het rechtmatige karakter van zekere kapingen.

Er werd trouwens vanwege de overheid herhaaldelijk geklaagd over het feit dat, zo er bij het begin van de oorlog een flink aantal prijzen werd opgebracht, dit niet meer het geval was in 1675, wegens ontmoediging van de reders, die ondermeer klagen over de vele paspoorten die werden afgeleverd aan alle vissers van de Franse zeesteden, wat een bescherming bleek te zijn van een belangrijk deel van de eventueel te veroveren buit! Zelfs het fregat van Van Maestricht werd ontwapend, want we beschikken over de inventaris van alles wat uit het schip werd gehaald. Het stuk is gedateerd van 10 oktober 1675.

Nochtans is er daarna goed nieuws voor Van Maestricht, want zijn reders Carel de Vleeschauwer, Passchier Feliers en Guil-

laume Vrijmoet laten er toch de moed niet bij zakken en bezorgen opnieuw een patente ter kaapvaart voor hetzelfde fregat, „de Stadt Oostende”, op 8 november 1675.

Reeds op 9 november is de eerste beloning daar, met een prijs, een galjoot, de „Castaigneboom”, van 25 last. Het schip komt niet in de veiling, want er werd met de Oostendenaars aan „accoord” gesloten terzake.

Op 11 november is het weer feest met de opgebrachte „ketze”, de „Mayblom”, met zeep, hout en aardewerk geladen en op weg naar Nieuwpoort. Het schip was aldaar gestrand, maar was in het bezit van twee cognossementen, wat duidt op fraude, en vaarde voor rekening van kooplieden van Duinkerke.

Van Maestricht zal profiteren van de campagne van de Franse vissers naar het visserijgebied van Newfoundland (Terneuf), om een fregat van Bayonne, „St.-Antoine”, met 8 stukken geschut, te veroveren. Het schip ging met proviand naar „Terneuf” en werd gevankelijk opgebracht in de haven van Oostende op 8 april. Er brak echter voor Filips Van Maestricht een nieuw leven aan, want hij zal thans konvooyer worden en de kaapvaart als zodanig verlaten. Hij bracht nochtans nog op 19 mei 1676 een dogger „van oorlog”, „Ste Anne”, met 6 stukken geschut gewapend, op. We zullen voortaan vaak van hem horen als kapitein op een konvooischip van de Staten van Vlaanderen. Hij begint zijn konvooiocarrière als kwartiermeester van Passchier de Moor, wiens dochter hij gehuwd had op 19 mei 1668, na de dood van zijn eerste vrouw Adrienne. De Moor zal hem drie dochters bezorgen.

Reeds op 10 augustus 1676 vinden we hem in de zaak van de „Anna Caterina” die hij, op bevel van de Moor naar Oostende moet opbrengen. De „Anna Caterina” werd genomen door twee Franse kapers rond Heligoland (Heylichlant) op haar weg van Emden naar Riga, maar werd op hen heroverd door de Moor. En voor de begeleiding van de buit naar Oostende, krijgt kwartiermeester Van Maestricht de som van 6 gulden netto als vergoeding!

In de lente van 1678 is hij reeds kapitein op een konvoischip en stuurt hij naar Oostende een veroverd schoutschip met spek geladen en hernomen op de vijand; de 9de juni daaropvolgende komt er een smak van 40 last, geladen met stenen, binnen, ook hernomen op de vijand, en op 27 juni is het de beurt aan een buis van 24 last, de „Tobias”, geladen met planken en huiden.

De vrede van Nijmegen, getekend op 17 september 1678, maakte een einde aan de oorlog met Frankrijk. De dienst van de konvoiers zal vreedvoller worden. Nochtans blijven de gekende kapiteins in dienst en men vraagt zelfs hun advies voor een wijziging in de bewapening van hun schepen.

De grote konvoikapiteins zijn in 1679 Paschier de Moor, Cornelis Maricheal, Matheus de Moor, François de Schodt, Nicolaes Derudder en Philypus Van Maestricht. Zij ondertekenden gezamenlijk een antwoord op een voorstel van de Admiraliteit te Brussel, dat tot doel had in hun schepen soldaten aan te stellen voor het vechtwerk en tevens de bewapening te wijzigen. Het antwoord van de kapitein is negatief: zij wensen de samenstelling van hun bemanning en van hun bewapening niet te wijzigen. Op het antwoord vindt men de handtekeningen van de betrokken kapiteins. Het stuk berust op het Rijksarchief, fonds Amiralité, farde 1679.

Opnieuw komt een einde aan de vrede en in 1683 is er weer oorlog met Frankrijk, een oorlog die zal eindigen op 15 augustus 1684, met de vrede van Rastadt. In die kleine tijdsspanne vinden we Van Maestricht als kapitein op de „Sint Franciscus”. Samen met zijn collega de Schodt, verovert hij op 19 april, een binlander, de „St.-Pieter”, geladen met koolzaad, en op 29 april een Franse „gribaene”, met smee-kolen. Beide werden geveild te Brugge op 29 mei daaropvolgend. Gedurende deze korte oorlogsfaase blijkt er geen bijzondere activiteit te hebben geheerst vanuit Oostende. Van Maestricht vervulde dus vooral zijn konvooidienst, d.i. begeleidings- en transportopdrachten naar Spanje en Engeland.

We moeten wachten op een nieuwe oorlog met Frankrijk (de zoveelste) die iedereen in het gelid brengt in 1688. Daar de kapitein van de konvoischepen herhaaldelijk veranderden van schip, vinden we Van Maestricht ook af en toe op de „Onze Lieve Vrouw van Gratie”.

In de optiek van een nieuwe oorlog met Frankrijk, had men te Oostende zonder ophouden gewerkt aan het bouwen van verscheidene zware konvoiers, die ook „lands-geleydschepen” werden geheten. Kronijkschrijver Bowens geven daarover uitgebreid bericht. Een van die nieuwe schepen zal de „Carolus Secundus” ofte „Karel den Tweeden” zijn. Het was een fregat van 48 stukken geschut. Van Maestricht krijgt er het bevel over.

In uitvoering van zijn konvoिताak ligt hij reeds in februari 1689 voor Cadix, waar hij transport voor Oostende opneemt, o.a. een vracht indigo, waarvoor hij persoonlijk tekent voor ontvangst op 12 februari, met de belofte om met „den eersten goeden windt, die Godt verleenen sal, te zeylen na Ostende”.

Op 23 mei 1689, toen de oorlog groot alarm veroorzaakte, vertrekt Van Maestricht met zijn „Carolus Secundus”, in gezelschap van een collega en de „Sint Franciscus”, naar Engeland om er de onderdanen van Spanje



In het centrum van Oostende, achter de Sint-Jozefskerk, ligt het Filips Van Maestrichtplein, genoemd naar de in Zuidschote geboren (1635) Oostendse kaperkapitein die in 1691 overleed. Aan het zelfde pleintje staat ook de Joodse synagoge die er in 1911 werd gebouwd. (foto gw)

terug te halen, die er zich wegens de oorlog hadden teruggetrokken. Korte tijd daarop vervoert hij het Oostense raadslid de Gysperre naar Bilbao. Vertrokken op 23 augustus komt hij op 31 augustus terug te Oostende. We wensen nog even de lezer attent te maken op de driedubbele taak van de konvoiers: de eerste plaats het begeleiden en verdedigen van gekonvoieerde handels- en vissersschepen, vervolgens transport van reizigers en goederen en, tenslotte, militaire kruistochten waarbij, ingeval van oorlog, ze ook gemachtigd zijn te kapen of de vijand op andere wijze te schaden. Van Maestricht heeft zich exemplarisch gekweten van deze driedubbele activiteit.



Reeds in mei 1689 bekam hij met de kaping uitstekende resultaten. Men meldde van hem de prijs „De Liefde”, hernomen op Duinkerkers, op 26 mei 1689, de prijs „La Pomponne”, veroverd op 31 mei samen met collega Jacob Francke, en idem op 31 mei de „Mery” (Mary) met als meester erop Robert Dial (ook gespeld DYCKEL) en de „Samson” van Zierikzee. De „Pomponne” is een Franse barque loangue van oorlog, met 4 stukken kanon en 2 steenstukken en bemand met 36 man. Francke en Van Maestricht leveren vóór Duinkerke een gevecht ermee dat 1.30 tot 2 u. duurde en waarbij de Franse piloot sneuvelde en enkele matrozen gekwetst werden. De „Pomponne” geeft zich uiterlijk over „ayant quelques coups de canon l'eau”, omdat ze dus enkele schoten onder het waterpeil hadden gekregen.

Een typisch détail dat uit het onderzoek van de prijs de „Mery” blijkt, is het getuigenis van de schipper Robert Dial die verklaart

dat Van Maestricht een houten been had. De tweede piloot van een op de Duinkerkers veroverd schip van Hul, Michel Roux, legt bij zijn onderzoek dezelfde verklaringen af. Vanwaar dat houten been gekomen is, vonden we nergens vermeld... Dit belet hem niet in juni, met zijn „Carolus Secundus” en in gezelschap van zijn collega Francke, met zijn „St.-François” (of „Sint-Franciscus: de schrijvers gebruiken dooreen de Vlaamse, Spaanse en Franse scheepsnamen) drie rijke prijzen binnen te halen: een Frans fregat „Le Lévrier” van Duinkerken, een Engels schip hernomen op de Fransen „Le Risico des Amis” en een Hollandse fluit „La Demoiselle Anne” van Hoorn, eveneens hernomen op de Fransen.

We komen stilaan aan het einde van het nieuws dat over Filips Van Maestricht de Oude kon gevonden worden. Veel merkwaardigs is het niet meer. Op 26 juni 1689 meldt kapitein Pieter Diericxen, die het fregat „De Revenge” voerde, dat hij Van Maestricht en collega konvoier Jacob Francke in de buurt van de Singels (vóór Rye) gezien en gesproken heeft, want Filips laat hem aan zijn boord komen en houdt een babbeltje met hem. En een laatste vermelding vinden we op 4 juni 1690, door kapitein François Corinzen, die Van Maestricht de Oude op de ree van Oostende ziet liggen in gezelschap van twee Engelse konvoiers. Maar, intussen zal Filips Van Maestricht de Jonge, zoon van de Oude, ook in het strijdperk treden en dat is nog andere kost! Er heerst verder stilte rond de naam, op 13 februari 1691.

Walter DEBROCK

Adverteren?



(059) 32.55.59

BELGISCHE VISSERS UITGENODIGD VOOR TOUWTRÉKKEN IN NEDERLAND



De ploeg uit Texel die vorig jaar tweede werd (foto Willem Ment den Heijer)

De touwtrekploeg „De Brinkers” uit Stellingdam, bestaande uit de opvarenden van de SL 6, SL 7, SL 42 en de SL 45, organiseert dit jaar voor de tweede maal een touwtrekwedstrijd. Ploegen uit Texel, Katwijk, Scheveningen, Ouddorp en Goedereede hebben zich reeds ingeschreven tot deelname.

Hans van Dam die coach is van de Stellingdamse ploeg van rederij Brinkman die vier kotters in de vaart heeft, is nog in onderhandeling met Den Helder, Colijnsplaat en mossekkewekers uit Bruinisse.

Verder bestaat de kans dat een touwtrekploeg uit het Franse Duinkerken aanwezig is. De „oude” kotters van rederij Brinkman varen al enkele jaren onder Franse vlag. Ook Deense staandewantvissers die wekelijks vanuit de Scheveningse haven varen overwegen om met een team mee te doen. De touwtrekwedstrijd zal plaatsvinden op 12 november in de sporthal van Ouddorp (op het eiland Goeree Overflakkee). Het is de bedoeling, gezien de belangstelling, om dit keer een internationaal getint toernooi te organiseren. Vandaar deze oproep aan Belgische vissers om ook mee te doen aan dit jaarlijks terugkerende evenement. Belgische vissers kunnen contact opnemen met organizer Hans van Dam in Ouddorp, telefoon 01878-2254.

Week van de visserij in Blankenberge

De Blankenbergse vissersfolkloegroep „Ebbe en Vloed” organiseert van zondag 30 oktober tot en met vrijdag 11 november een „Week van de Blankenbergse visserij”. Gedurende die periode loopt in het Oud Stadhuis aan de Kerkstraat een thematische tentoonstelling die dagelijks toegankelijk is.

Zaterdag 5 november om 18 uur wordt een vissersmis opgedragen in de Sint-Antoniuskerk. De plechtigheid wordt opgeluisterd door „Ebbe en Vloed” en met de vokale bijdrage van de familie Bourdon.

Vrijdag 11 november wordt de „Bescheepsdag” gevierd. De deelnemers verzamelen om 17 uur aan het Oud Stadhuis, gevolgd door een muzikale optocht voor een vissershulde aan het monument „Sterken Dries”. Na de plechtigheid volgt een vissersmaaltijd (19 u.) in de zaal Oberbayer aan de De Smet de Naeyerlaan. Liefhebbers van kazakken met haring kunnen vooraf inschrijven tegen 150 fr. bij Willy Vermeulen, Kemmelbergstraat 7 of bij Felix Vanden Broecke, Kemmelbergstraat 9 te Blankenberge.

Adverteren?



(059) 32.55.59

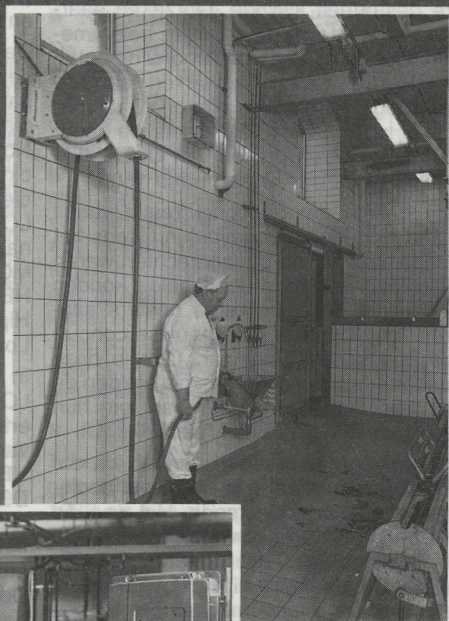
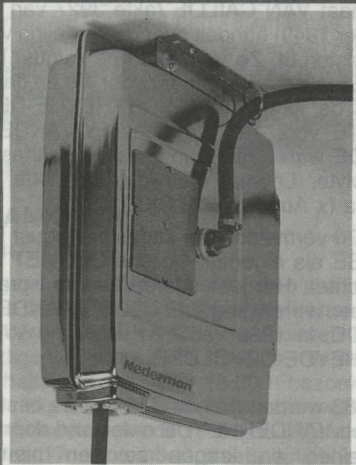
4 miljard voor koopvaardij en vissersvloot?

Op de kabinetsraad van 21 oktober stond volgend punt op de ministriële agenda: „Ontwerp van beraadslaging (4 miljard) als vastlegging voor het fonds voor de instandhouding en uitbreiding van de koopvaardij en de vissersvloot...”. Niet dat wij inzage hebben in de agenda van de ministerraad. Een gepassioneerd computerfanaat kwam dat aan de weet na een inbraak in de regeringscomputer. De kranten van de Standaard-groep brachten de ophefmakende onthulling die vele excelenties „geschokt” heeft.

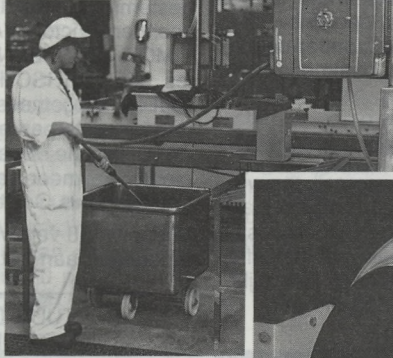
UW WATERSLANGEN AUTOMATISCH OPGEROLD

Nederman®

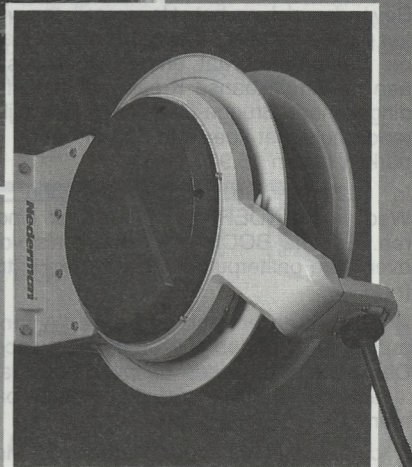
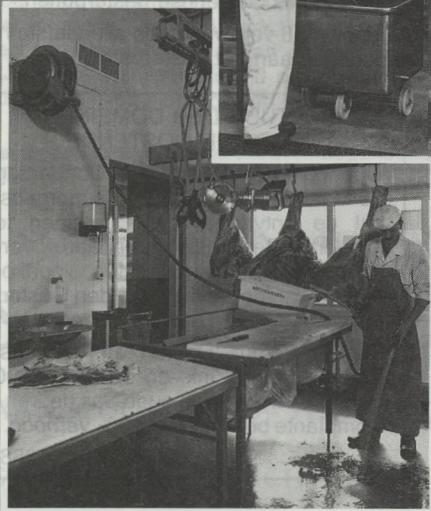
Stukgereden slangen,
lekkende spuitpistolen en
een ergerende wanorde
verstoren dagelijks uw
werkpatroon.



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



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



bergiers
Nederman

Bollinckxstraat 28

1070 ANDERLECHT

Tel. (02) 521 22 21

DE OESTERPUTTEN TE OOSTENDE IN DE 19de EEUW (I)

Met deze bijdrage wordt de reeks over de oesterputten in Oostende voortgezet. In het aprilnummer verscheen een eerste bijdrage waarin de Oostendse oesterkweek tijdens de 18de eeuw aan bod kwam. De reeks werd vervolgd in mei en juni. Na een korte onderbreking wordt opnieuw aangeknoopt met de oestercultuur in de 19de eeuw. De reeks wordt in een volgend nummer afgesloten met de oesterkweek na de Belgische onafhankelijkheid en wat er nog van overblijft.

De gelukkige omkeering van zaken had tot nog toe geen invloed van belang op de handel van deeze Stad. Alles teekent nog verval. (1)

Zoals elders in de Zuidelijke Nederlanden, was ook te Oostende de economische toestand eerder ongunstig in de onzekere en bewogen jaren 1800-1830. Ook de zo al broze oesterteelt kwijnde. Oorzaken daarvan waren niet alleen de talrijke belemmeringen voor de handel maar vooral de ontegeningen die vergrotingswerken aan de haven mogelijk moesten maken. Daarvoor moesten in de Franse Tijd, zoals we hoger al zagen, de oesterparken van CLEMMEN en die van POLLET wijken anno 1805.

Kwam daarbij dat de concurrentie vanuit Zeeland zich sterk liet gevoelen tijdens het Hollands Tijdvak: de douanerechten waren veel te laag en langs de Schelde konden de Zeeuwen dagelijks verse oesters aanvoeren. In 1836 was die Zeeuwse concurrentie nog scherp voelbaar. Ook in deze secundaire tak van de economie stelden de Hollanders dus alles in het werk om hun éigen producten te bevoordelen.

1829. Volgens kadastrale plannen uit dat jaar zou er toen maar één oesterput bedrijvig geweest zijn te Oostende. Het was die van CLAYS & Cie, inmiddels onder een nieuwe uitbater, nl. Balthasar VANDERHEYDE. De onafhankelijkheid van België betekende stabilisatie en zekerheid. En ook het doortrekken van een spoorlijn tot in Oostende in 1838 was niet zonder belang. Een en ander bracht onze lokale economie weer op gang.

De oesterparken Vanderheyde

Bevonden zich op het „Hazegras”, ten westen palend aan het Arsenaal, ten zuiden aan de Oesterbankstraat en ten noordoosten aan de Amerikaanse Kreek met het afleidingskanaal Brugge-Oostende. Het bijhorende huis met koer was 330 m² groot. De parken maten 16.970 m².

In 1829 werden ze uitgebaat door de Weduwe VANDERHEYDE en haar kinderen. Eugène BOCHART schreef als volgt over deze oesterputten: „Banc aux Huitres (rue) ...

A gauche, en entrant, on trouve l'Arsenal, auquel deux portes grillées donnent accès. Des boulets entassés en piles sont dans l'avant-cour et sur le côté du corps de bâtiment.

A côté est le parc aux huitres de Mme Veuve Vanderheyde. Il fut creusé en 1766, et obtint du gouvernement un octroi exclusif, qui équivalait à la concession d'une monopole.

Les produits de ce parc ont été recherchés dès son origine: les établissements créés à

De Franse overheersing en het Hollands tijdperk

une époque toute récente n'y ont motivé aucun changement, tant les premières dispositions ont été parfaits.” (2)

De lijsten van binnen- en buitenvarende schepen in de haven van Oostende – lijsten die regelmatig in de lokale dagbladen verschenen – leverden enige interessante gegevens betreffende de bedrijvigheid der VANDERHEYDEN's op:

In de jaren 1853-1855 werden hun oesterputten geregeld met jonge oesters bevoorrad vanuit BURNHAM. Het was vooral de sloep „Amity” die met ladingen van gemiddeld 21 ton aanvoer.

Later kwamen hun oesters uit Whitstable (1866-1883 om.). De sloepen „Sea Solter” en „Tempter” verzorgden het transport.

De opvolging van eigenaars en uitbaters en de verschillende verdelingen van het oesterpark VANDERHEYDE is een uiterst complexe aangelegenheid. Een akte uit het Notariaat VAN CAILLIE (akte 3927 van 25 oktober 1849) handelt over de verdeling van die oesterput. Ze vermeldt ene August DE LOOSE als medeëigenaar voor 4/6 en daarnaast de kinderen VANDERHEYDE-DELMOTTE voor 1/6. De kinderen VANDERHEYDE waren met hun zessen: Balthasar, Hippolyte, Léonie, Mathilde, Charlotte en Louisa (x Auguste VALCKE).

In 1870 vermeldde het kadaster August DE LOOSE als eigenaar en ene DESMET als erfpachter. Het jaar daarop was er sprake van een vereniging DE LOOSE-VANDERHEYDE, in 1880 van een verdeling VANDERHEYDE-DEVOLDER.

In 1883 werden de gronden van de oesterparken VANDERHEYDE onteigend door de Domeinen en kregen ze een nieuwe bestemming. Op 10 december 1863 verkochten Victor VANDERHEYDE en DE LIMON DE STEENBRUGGE, echtg. Charles DE KERSCHOUWE DE DENTERGHEM, Burgemeester van Gent de 15.248 m² der oesterparken, 2 huizen en koer aan de Belgische staat. Meteen was dit het einde van meer dan een eeuw oud stukje geschiedenis Oostendse oesterputten.

In april 1888 verdwenen de allerlaatste herinneringen aan het oesterpark:

BESTUUR DER DOMEINEN KANTOOR OOSTENDE

Openbaring verkoop, op Donderdag 29 Maart 1888, om 11 uren 's morgens, zal de ontvanger der Domeinen te Oostende, ter plaats, openbaarlijk verkoopen de oude materialen, voortkomende van de afbraak van den Oesterput Vanderheyde, op het Hazegras.

Zoo als: Hout, Deuren en Vensters, Trap, IJzer en Zink, en omtrent 4.000 pannen, en ook twee oude Sas deuren. Komptante betaling met 10% verhoog.

EO, 25 maart 1888.

In de onmiddellijke nabijheid van de oesterparken VANDERHEYDE bevond zich al sedert de veertig jaren het café-restaurant „JARDIN DE LA CONCORDE”, dat omwille van zijn oesters grote bekendheid genoot.

De uitbaters maakten ondermeer als volgt reclame in de lokale dagbladen:

HUITRES ANGLAISES DE
TOUTE PREMIERE QUALITE
AU RESTAURANT DE CH. DESMET
A L'HUITRIERE PRES DE LA
PORTE DE BRUGES
EN CETTE VILLE

FM, 1850

JARDIN DE LA CONCORDE. A COTE
DU GRAND PARC AUX HUITRES.
PRES DE LA STATION DU CHEMIN
DE FER. OSTENDE. CAFE-RESTAURANT.
CET ETABLISSEMENT SE
RECOMMANDE POUR L'AGREMENT
DE SON BEAU ET SPACIEUX JARDIN.
ON Y TROUVE CONTINUELLEMENT
DU POISSON FRAIS, HUITRES
ET HOMARDS.

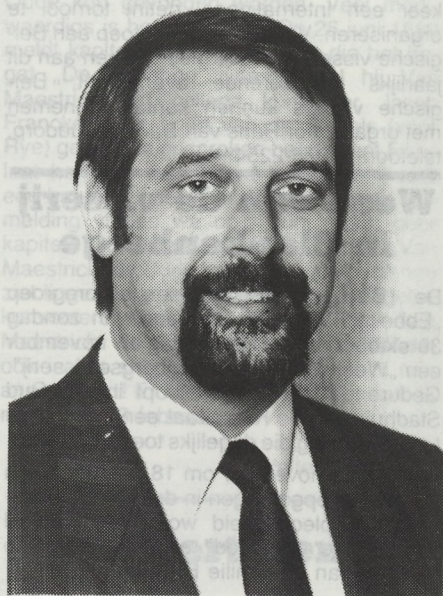
FM, 1855

(1) Reis door België in het jaar 1814. Amsterdam-Brussel, 1815, p. 19.

(2) E. BOCHART. Ostende ancien et nouveau... Brussel, s.d., p. 43.

Norbert HOSTYN

REDER WILLY VERSLUYS SCHEPEN IN BREDENE



De bekende reder en directeur van „Het Visserijblad” Willy Versluys wordt in Bredene als schepen voor ruimtelijke ordening en urbanisatie voorgedragen. De 40-jarige industriële ingenieur bouwkunde nam voor het eerst deel aan de gemeenteraadsverkiezingen als kopman van de kartellijst Centrum Lijst Bredene (CLB). Versluys (PVV) behaalde 522 voorkeurstemmen. Het nieuwe college wordt gevormd door een coalitie met de SP.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ENGELAND

■ ANTWERPSE AANPAK

De „Antwerpse Havendagen” in Londen en Birmingham zijn niet onopgemerkt gebleven. Antwerpen wist zich daar als wereldhaven aardig te promoten. Op verschillende informatievergaderingen werden talrijke contacten gelegd en meer dan 700 expediteurs, scheepsagenten en reders werden er op de hoogte gebracht van de nieuwste ontwikkelingen en de toekomstplannen in de Antwerpse haven. Overigens is Groot-Brittannië nu reeds een van de belangrijkste klanten van de Antwerpse haven.

■ KLOPJACHT OP JESSIE

Zes Nederlandse zeelieden zitten in Portsmouth achter slot en grendel na een tweedaagse achtervolging. De klopjacht begon even buiten Vlissingen toen de Nederlandse douane een kijkje aan boord van de Jessie wilde nemen en de coaster er op topsnelheid vandoor ging. De kustvaarder werd verdacht omdat de naam niet klopte met de gegevens van Lloyd's. Met de hulp van de Britse kustwacht en de Royal Navy kon de Jessie in de buurt van het eiland Wight worden onderschept en de bemanningsleden op verdenking van drugsmokkel aangehouden.

WEST-DUISTLAND

■ GREENPEACE GEKRAAKT

Nederlandse en Westduitse activisten van Greenpeace poogden in de haven van Emden met vier rubberbootjes het Zweedse nucleair-afvalschip Sigyn het aanmeren te beletten. De aktievoerders werden met brandspuiten bestookt. Bij de schermutslingen geraakte een rubberboot tussen het afvalschip en een meerpaal geklemd. Het rubberbootje werd verpletterd en een van de opvarende gewond afgevoerd.

NOORWEGEN

■ EKOFISH ACHTER MUUR

Het opgekrikte boorplatform Ekofisk zal omringd worden door een beschermende konstruktie tegen de woelige golven in de Noordzee. Noorwegen wil rond het platform een muur van 108 m, waarvan 80 m zich onder water bevindt, bouwen. De konstruk-

tiewerken, uitgevoerd in samenwerking met de Nederlandse scheepswerf Verolme, zijn al een eind gevorderd.

DENEMARKEN

■ ILLEGALE HARINGVANGST

Terwijl de visserijbiologen er op aandringen om niet onnodig grote hoeveelheden jonge haring te vangen vissen de Deense industrietriers er lustig op los. De zogenaamde gemengde visserij levert de Denen voor tachtig procent haring op. Hoog tijd volgens sommigen om een onderzoek in te stellen naar de verhouding tussen de Deense vismeel- en visolieproductie en de officieel opgegeven vangsten.

■ BRUG-TUNNELVERBINDING

Na meer dan een eeuw touwtrekken tussen voor- en tegenstanders van een vaste verbinding tussen de Deense eilanden en het vasteland heeft het parlement de knoop doorgehakt. Er komt een 18 km lange brug-tunnelkombinatie tussen de eilanden Fyn en Sjaelland over de Grote Belt. Het projekt zal ruim honderd miljard kosten. Het sluitstuk van het plan, een brug van Halskov over Sprogø naar Knudshoved moet tegen 1996 klaar komen.

FRANKRIJK

■ BOULOGNE '88

Wegens de laattijdige toezending van informatie heeft Het Visserijblad de Franse visserijbers „Boulogne '88” niet kunnen aankondigen. Ondertussen sloot de manifestatie haar deuren met 16.000 bezoekers, afkomstig uit 36 landen. Nu kunnen we echter mededelen dat de volgende uitgave van 13 tot 17 september plaats grijpt in de Loirestad Nantes.

IJSLAND

■ DERDE DEVALUATIE

Een van de eerste beleidsdaden van de nieuwe IJslandse regering was het doorvoeren van een derde devaluatie dit jaar. De IJslandse kroon werd nog eens drie procent minder waard tegenover het buitenland. De opeenvolgende muntontwaardingen zijn onrechtstreeks een gevolg van de crisis in de IJslandse visexport die 70 procent van de deviezeninkomsten oplevert.

RUSLAND-CHINA

■ VISSERIJ-AKKOORD MOSKOU-PEKING

Na 25 jaar scheiding komt er op diverse vlakken toenadering tussen Moskou en Peking. China en de Sovjetunie hebben een akkoord ondertekend waarbij visserijschepen in elkaars territoriale wateren mogen vissen. Beide landen zijn ook overeengekomen dat reparaties in elkaars havens mogelijk zijn. Tevens zullen ze gezamenlijk onderzoek verrichten in verband met het ekologisch gebruik van maritieme bronnen.

NEDERLAND

■ TWEDE STORMVLOEDKERING

De Nederlandse Tweede Kamer gaat akkoord met de aanleg van een stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg die Rotterdam met de Noordzee verbindt. Door een aanleg van een stormvloedkering ten westen van Maassluis zouden geplande dijkverstevigingen goedkoper worden. De aanleg van een tweede stormvloedkering moet de zes miljoen inwoners van West-Nederland tegen overstromingen behoeden. Het projekt zou gefinancierd worden door een jaarlijkse aanslag van negen gulden op de waterschapslasten. Sommige politici zijn het daar niet mee eens en willen dat heel Nederland meebetaalt.

■ JULIANA OP PIET HEIN

Prinses Juliana heeft onlangs een bezoek gebracht aan het jacht Piet Hein dat zij in 1939 als huwelijksgegeschenk van de Nederlandse bevolking kreeg. Sinds het prinselijk paar het schip in 1980 aan een stichting had overgedragen was Juliana noch haar gemaal prins Bernhard nog aan boord geweest. De stichting liet het mooie jacht in Rotterdam verkommeren. Naar verluidt was het dek begroeid met gras en boterbloemen. Een paar jaar geleden nam een nieuwe stichting voor mariteim jeugdwerk de Piet Hein in beheer. Prinses Juliana die de wens had uitgesproken om het jacht waarop zij als jongetje vele uren sleet nog eens te betreden heeft kunnen vaststellen dat haar jacht er weer netjes bij ligt.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

NEDERLAND

■ VOORZITTER NEDERLANDSE VISSERIJVERENIGINGEN NEEMT ONTSLAG

Voorzitter Ben Daalder van het Visserij-schap en de Federatie van Nederlandse Visserijverenigingen legt einde dit jaar zijn functie neer. Na tien jaar voorzitterschap wordt hij opgenomen als direktielid bij Kenemerland, een van de grootste Nederlandse rederijen en vishandelaars.

Het vertrek van de 44-jarige voorman is hard aangekomen bij de 270 vissers van de Onafhankelijke Federatie en de 3.500 kottervissers van het Visserij-schap. Dat dit precies tijdens een rumoerige periode gebeurt – Daalder wist onlangs nog de gemoederen van de Zeeuwse vissers te bedaren – maakt de verslagenheid in visserskringen nog groter. Ben Daalder was een man met aanzien die op respect en vertrouwen van de vissers kon rekenen. De Nederlandse vissers zagen het als zijn grote verdienste dat hij minister Braks een voet dwars durfde te zetten als het belang van de vissers dit rechtvaardigde.

■ HAL-ORDER NAAR BREMEN

Het miljardenorder van de Holland Amerika Lijn (HAL) blijft niet in Nederland. HAL heeft met de Westduitse scheepswerf Bremer Vulkan een akkoord bereikt voor de bouw van twee luxe cruiseschepen. Met het order is een bedrag van twintig miljard gemoed. Bremer Vulkan heeft het order in de wacht kunnen slepen omdat het bereid was de offerte in dollars op te maken. De grootste Nederlandse werven volgden de ontwikkeling met argusogen maar zien het superorder aan hun neus voorbijgaan. Voor sommige werven hing het voortbestaan er vanaf.

■ SCHATTENJACHT HERVAT

Op 1 mei volgend jaar wordt de zoektocht naar de schatten van het koopvaardij-schip 't Vliegend Hert hervat. Het schip van de Verenigde Oostindische Compagnie zonk in 1735 voor de Zeeuwse kust. Jarenlang speurwerk leverde vijf jaar geleden een kist gouden munten op. De schattenjacht wordt gefinancierd door een Brits zakenman en gebeurt met toelating van de Nederlandse overheid.

HIER HAD UW PUBLICITEIT KUNNEN STAAN

VOOR INLICHTINGEN:

H. BAELSKAAI 2
8400 OOSTENDE
TEL. (059) 32.55.59

Visserijbeurs ook volgend jaar in Goes

De eerste visserijvakbeurs „Visserij '88" in de nieuwe Zeelandhallen heeft bijna 4.000 bezoekers mogen verwelkomen. Organisator Rein van Vliet was meteen optimistisch voor de toekomst. Na een opinipeiling onder de standhouders werd besloten de vakbeurs vanaf volgend jaar om de twee jaar in oktober te houden. Veel standhouders toonden zich tevreden over de Belgische belangstelling en de contacten die er uit voortvloeiden.

HAAK BOUWT

TWEDE SNELLE KOTTER MET BULBSTEVEN

Na de UK 104 is nog niet zo lang geleden ook de UK 156 in de vaart gekomen. Deze kotter heeft een lengte van 45 meter bij een breedte van 9 meter en heeft een bunker-capaciteit van 130 ton gasolie. De kotter is uitgerust met een bulbsteven hetgeen de snelheid van de kotter gunstig beïnvloedt.

De bedoeling van de bulbsteven is ook om het aandeel van de golfmakende weerstand drastisch te verminderen. Al meer dan twintig kotters zijn intussen voorzien van een dergelijke steven. Scheepswerf Haak was de eerste werf in Nederland die het kottermodel liet uittesten bij het Marine Instituut in Wageningen. Tijdens het stomen kan bij grote vermogens zoals bij de UK 156 met 3.000 pk, een brandstofbesparing optreden van 1500 liter tot 2500 liter per week. De UK 156 is gebouwd met het oog op verre reizen. Er bestaan al plannen om in de buurt van Marokko op tong te gaan vissen. De KW 34, een 45 meter lange boomkorkotter, heeft daar al drie weken gevist.



De UK 156 na haar eerste reis in de haven van IJmuiden.

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...

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

WERFKAAI 1, 8380 ZEEBRUGGE

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