

# HVB

HET VISSERIJBLAD



*ramp* : N.736 Lucky  
*te water*: Z.121 Deborah  
*nieuwe reeks*: geschiedenis van de  
belgische scheepsmotoren

1476-57C401D

59 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 6 - 5 juni 1992 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende X

# Hulp in Nood

**Hoofdzetel:**

**Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende**

**Tel: 059 / 32 16 89**

**Fax: 059 / 32 26 17**

**Bijkantoor:**

**Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge**

**Tel: 050 / 54 55 27**

Kantooruren: dinsdag - donderdag tussen 9 en 12 uur



---

**NIET VOOR NIETS GEEFT 70% VAN DE  
REDERS TER VISSERIJ  
HET VERTROUWEN AAN HULP IN NOOD.  
DAAR VINDT MEN IMMERS EEN WAAIER  
VAN VOORDELEN, ZOALS:**

- lage verzekeringspremies; franchise 75 fr. per brutoton;
- volledige dekking van de risico's;
- soepele en eerlijke behandeling van de schadegevallen;
- na het boekjaar teruggave op de netto jaarpremie;
- bij totaal verlies wordt volledig verzekerde waarde vergoed;
- financiële tussenkomst in aankoop werk- en beschermkledij;
- scheepskrediet voor nieuwbouw of inbouw nieuwe motor

# HVB

HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF  
Colofon

DIREKTEUR: Willy Versluys  
DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys  
HOOFDREDAKTEUR: Flor Vandekerckhove  
REDAKTIERAAD: Marc Loy, Flor Vandekerckhove, Guido Walters  
MEDEWERKERS: André Baert, Robert Coelus, Walter Debrock, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausling, Willem Lanszweert, Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters  
REDAKTIESEKRETARIAAT: Linette Minne  
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Flor Vandekerckhove, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende  
UITGEVERIJ: VZW Liefkemores  
tel: 059/32 55 59

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

ISSN: 0776-6912



SEAPRINT

H. BAELSKAAI 2  
8400 OOSTENDE

Tel: 059/ 32 55 59

Fax: 059/ 32 17 52

is verantwoordelijk voor het werven van publiciteit, de verzending en de technische realisatie van Het Visserijblad  
Openingsuren: elke werkdag van 9 uur tot 12.30 uur.

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

Subscriptions (one year) in other countries: Austria: S 676; Denmark Kr 375; Finland: MK 217; France: FRF 324; Germany DEM 96; Greece Dr 8511; Ireland £ 36; Italy Lir 68 800; Norway: Kr 360; Portugal: Esc 8114; Spain: Pta 6000; Sweden: Kr 325; Switzerland: F 83; U.K.: £32.



Omslagfoto: Guido Walters

# editoriaal

DATGENE WAARVOOR ELKEEN in de visserij voortdurend vreest, is alweer bewaarheid geworden: een schip is gezonken en een mensenleven is daarbij verloren gegaan.

Weer worden wij met onze neus op de feiten gedrukt. De zeevisserij is het gevaarlijkste beroep ter wereld. Laat het ons maar met zo weinig woorden zeggen. Toch is hetgeen gebeurde niet alleen maar typisch voor de visserij, het is symptomatisch voor heel onze maatschappij.

Het onderzoek zal ingezet worden. Getuigen, experts, redders en betrokkenen, ze zullen allen de revue passeren. Maar op de kaaien wordt er nu al met de vingers gewezen. Reders zijn de mening toegedaan dat de stabiliteit van de schepen niets te wensen overlaat, vissers zijn er rotsvast van overtuigd dat op hun vakmanschap niets af te dingen valt en zogenaamde verantwoordelijken vinden dat daar allemaal zo weinig mogelijk (en als het effe kan, helemaal niets) over gezegd moet worden, want de goede naam van de sector zou wel eens in het gedrang kunnen komen. 't Is niet altijd even mooi wat men hier hoort.

Laat ons eerst een open deur instampen: niemand heeft dit gebeuren gewild, zoveel is zeker. En misschien komt de Onderzoeksraad voor de Zeevaart ooit wel tot een sluitende konklusie of misschien slaagt een ijverige onderzoeker / ambtenaar / reporter erin om een fout (zij het een menselijke of een technische) op te sporen. Onnuttig is dat allemaal zeker niet. Als het ook maar één mensenleven redt, is het al prachtig. Maar de oorzaak van dit ongeval ligt dieper dan bij hetgeen er zal gevonden worden. En zoals we het reeds zegden: we moeten verder zoeken dan binnen de grenzen van de sector.

De mens heeft krachten ontwikkeld die boven hem uittorenen. Vanaf het ogenblik dat onze soort hier op aarde ontstond tot pakweg honderdvijftig jaar geleden bewoog men zich voort aan een snelheid die nooit hoger lag dan die van een paard. Sindsdien is alles in de overtreffende trap toegenomen. Geen paard houdt ons nog bij. Zo gaat het ook met andere dingen: de machines die onze hulpmiddelen moeten zijn, sleuren ons mee (soms letterlijk de dieperik in). Gejaagd door de winst gelijken wij allemaal op Goethes tovenaarsleerling: het bekende verhaal van de 'Zauberlehrling' die wel de formule kende om een bezem als waterdrager in actie te brengen, maar niet wist met welke formule zijn leermeester, de tovenaarsleerling, de waterdrager weer tot stilstand bracht. Dit gaf aanleiding tot een niet te stuiten stortvloed van water door de bezems-waterdragers aangevoerd. In de figuur van de tovenaarsleerling, dàar zit de grond van het probleem.

Onder het mom van de 'vooruitgang' — die, laat ons een kat een kat noemen, eigenlijk alleen maar een ander woord voor 'geldelijk gewin' is — voeren wij een vlucht voorwaarts uit die ons vër over onze eigen grenzen brengt... en zoiets gebeurt niet straffeloos, zoals ook nu weer gebleken is.

Ongetwijfeld zullen de verstandigsten onder ons onmiddellijk correcties aanbrenge(n) (al dan niet onder druk van de inspectie) zodat de veiligheid aan boord er (tenminste gedurende een korte tijd) op verbetert, en toch geldt hier het spreekwoord niet: als elkeen voor zijn eigen deur veegt, is heel de straat proper. Ook betwijfelen wij of een toename van staatsinterventies / wetten / controles / boetes enig soelaas brengt, want we vallen hier bijna over de wetten en veel schijnt het allemaal niet te helpen.

Integendeel: de roep om 'minder staat' is hier heel groot en we kunnen ons daar wel achter zetten. 'Minder staat', maar dan ook 'minder winstbejag' En tegen degenen die dat utopisch vinden, zeggen wij meteen: minder staat, minder winstbejag en méér utopie.

Flor Vandekerckhove

Opnieuw ongeval met omgebouwde plankenvisser

# N.736 Lucky kapseist, een visser vermist

**E**EN VISSER VERMIST, een opvarende die door moedige duikers op het nippertje uit het gekapseide schip werd gered en drie opvarenden die hun hachje konden redden. Dat is de tragische balans van het ongeval met de N.736 *Lucky* die donderdagmorgen 7 mei voor de Nederlandse kust schipbreuk leed. Het ongeval gebeurde vroeg in de ochtend, omstreeks 3 u. 30, tien mijl ten westen van Westkapelle bij de Middensteenbank, toen het vaartuig rond de Westpitboei aan het vissen was bij normale weersomstandigheden.

Van de 20-jarige machinist *François Logez* uit Oostende is sindsdien geen spoor meer gevonden. De visser is overboord geslagen bij het omslaan van het schip. Naar de vermiste is nog geruime tijd gezocht door reddingsboten, helikopters uit Koksijde, Den Helder en een Orion marineverkenningsvliegtuig. Omstreeks 13 uur werd de hoop om het slachtoffer nog terug te vinden opgegeven. Ook omdat de temperatuur van het zeewater de overlevingskansen van de drenkeling tot nihil herleidde.

Schipper *Ivan Savels* (38) uit Zeebrugge en de matrozen *Danny Meyers* (23) uit Knokke-Heist en *Glenn Serlee* (18) uit Oostende kwamen eveneens in het water terecht, maar slaagden erin zich op de kiel van het omgeslagen vaartuig te hisjen. Matroos *Paul Andries* (22) uit

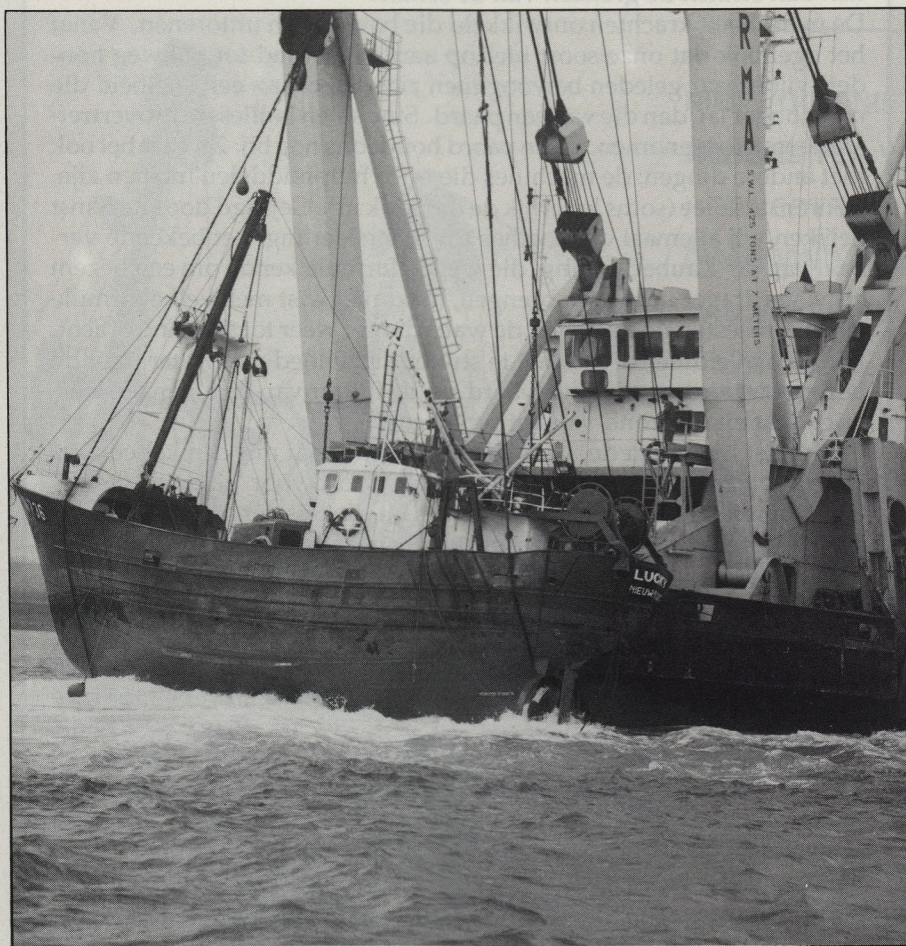
Oostende was aan het rusten toen het schip kapseide. Hij zat gevangen. Omdat het omslaan in enkele seconden gebeurde kreeg niemand de kans alarm te slaan, noch om de trossen te kappen. Pas twee uur later kwam een reddingsoperatie op gang toen twee Zeeuwse kotters het schip op zijn kop zagen drijven. De ARM.25 *Deo Volente* en de B.601 *Van Maerlant* namen de drie bemaningsleden aan boord die zich op de omgekeerde romp bevonden. De schipbreukelingen werden naar Zeebrugge overgebracht door het fregat *Breydel*.

## Luchtbel

Drie overlevenden werden rond het middaguur in Zeebrugge aan wal gezet. Intussen was ook de vierde man na zijn redding uit het schip in shocktoestand per helikopter naar het AZ in Brugge overgevoerd. *Paul Andries* heeft zijn leven te danken aan het moedig optreden van de reddingsploeg. Door de klopsignalen wisten de overlevenden dat er zich nog iemand aan boord bevond. Het was echter een moeilijke en gevaarlijke operatie om de ongelukkige visser uit zijn hachelijk positie te verwijderen. Duikers met persluchtapparatuur ondervonden zware hinder van de rondrijvende olie. Zeven uur na het ongeval kon de ontredderde visser aan boord van het Nederlandse marineschip *Willemstad* door een dokter worden behandeld.

## Berging

De berging van het wrak gebeurde al de volgende week omdat het schip op een drukbevaren route zonk. De verzekeringsmaatschappij *Westflandria* deed beroep op de zelfvarende hijsbok *Norma* van de T.V. *Bergingswerken* en de duikersploeg van de firma *Submergo* van *Bart Schiltz*. Het te bergen vaartuig stond 23 meter diep recht op de bodem. Na enige problemen door de weersomstandigheden slaagden de bergers erin twee voorlopers onder het schip te trekken en stropen te leggen. De *Norma* nam de N.737 in de takels en zette onmiddellijk koers naar Zeebrugge. Wat er met het wrak gebeurt, is nog niet helemaal duidelijk.



De kraanpontoon *Norma* haalde de gezonken N.736 *Lucky* in de takels en bracht het wrak naar Zeebrugge. (Foto Coolens)



De N.736 werd afgezet aan de kielbank in Zeebrugge. Veel schade liep het casco niet op, zodat herstelling tot de mogelijkheden behoort. (Foto gw)

Het is niet eens uitgesloten dat het schip niet als totaal verloren wordt beschouwd en dus voor herstelling vatbaar is. De schade aan het casco is immers gering.

### Plankenvisser

De oorzaak van het ongeval is kwasi zeker te wijten aan het vastslaan van het stuurboordnet waardoor de omgebouwde kotter zichzelf blimksemsnel omtrok.

De in april van eigenaar gewisselde kotter was oorspronkelijk gebouwd voor de bordenvisserij (plankenvisserij). Pas vier jaar geleden werd het vaartuig omgebouwd voor de boomkorvisserij.

Heel wat vissersvaartuigen ondergingen die aanpassing. Dat was o.m. het geval met de O.303 *Girl Linda* (vergaan nov. '90) die de borden ruilde voor bokken en de O.200 *Tijl Uilenspiegel*

(vergaan maart '89), een combinatievaartuig dat eveneens grondig verbouwd was.

De N.736 werd gebouwd op *Scheepswerf Seghers* in Oostende (1969) in opdracht van *Marcel Vanacker* en *René Vermander* uit De Panne. In 1988 werd ook dit schip aangepast voor de boomkorvisserij door de nieuwe zaakvoerder van de rederij *Lumar* uit Nieuwpoort (*Daniël Tourlouse*). Pas enkele weken geleden nam reder *Jack Verdeyen* uit De Haan de BVBA *Lumar* over.

Dit ongeval brengt de veiligheid aan boord van omgebouwde vaartuigen opnieuw in de aktualiteit. Opnieuw kwamen de reddingsvloten niet los. De overlevenden mogen van geluk spreken dat het vaartuig niet onmiddellijk zonk. Opnieuw een zaak voor de onderzoeksraad die met veel belangstelling zal gevolgd worden. (gw)

### TELEX - TELEX - TELE

▣ Inbrekers gingen ervandoor met het televisietoestel van de O.481 *Bi-Ti-Si*. Ingewijden weten te vertellen dat de Engelse leverancier van levende kreeften zich niet meer zal laten zien in Oostende. Schipper *John* zou zich niet kunnen verzoenen met de prijs die hij voor de vangst bekomt. ▣ Intussen biedt ook de Zeebrugse Visveiling levende kreeften aan. ▣ De verkoop van *diverse aanvoer* in de Zeebrugse Visveiling gaat onverminderd voort. Op 15 mei weer meer dan 22.000 kg aangeboden. ▣ Twee Belgische vaartuigen lieten hun vangst uit de *Golf van Biscaje* overbrengen naar de visafslag in Breskens. Op de veiling van woensdag 12 mei haalde de aanvoer goede prijzen. ▣ Belgische vaartuigen meldden zich in Scheveningen, Lauwersoog en IJmuiden. ▣ Bij BSM in Breskens ging de Z.30 *Eos* in het droogdok voor herstel- en onderhoudswerkzaamheden. ▣ De Z.207 *Permeke* liep bij Padmos in Stellendam binnen voor plaatsing van een nieuwe kompressor. ▣ De nieuwe Z.47 *De Marie-Louise* maakte vorige week een proefvaart. Als alles in orde is vertrekt de nieuwe trailer volgende week voor een maidenreis naar de Golf van Biscaje. Pas daarna volgt de doopplechtigheid. ▣ De Z.50 *Tijl* wordt 2,5 m. verlengd om beter te voldoen aan de stabiliteitsnormen. ▣ De BOU.119 *Jozina* (19,54 m., 300 pk) werd verkocht aan een rederij uit het Nederlandse Wieringen. ▣ Ook de N.126 *Skylight* is nu in handen van een Zeebrugse rederij. ▣ Ook in de garnaalhaven Colijnsplaat wordt weinig betaald voor garnaal. Half mei werden zwakke prijzen genoteerd, van 3,30 tot 4,40 gulden (60 tot 80 frank) per kilogram. ▣

b.v.b.a.

## ALL-TRADE

Torhoutsesteenweg 624, 8400 Oostende. Tel: 059/70.94.52. Fax: 059/80.44.52. Telex: 81071

\* internationaal koeltransport

\* eigen koeltrailors

\* gans Europa

\* scherpe prijzen

*steeds bereikbaar, incl. zater- en zondag!*

*eigen douanefrigo, eigen douane-*

*agentschap!*

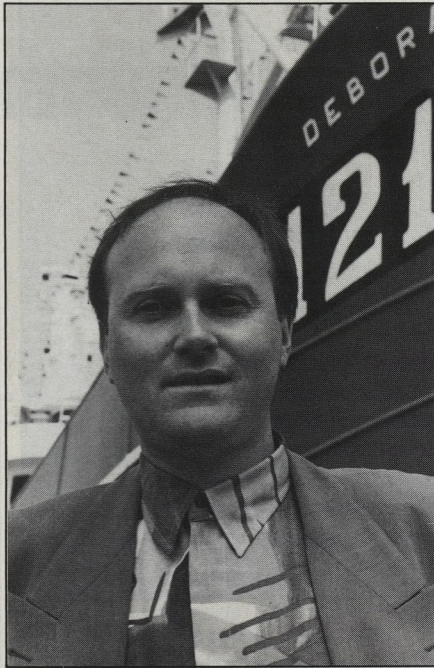
DE NIEUWE Z.121 *Deborah*, de 95ste eenheid die weldra de scheepswerf *De Graeve* verlaat, is bijna bedrijfsklaar. De grote bokkentreiler liep op dinsdag 5 mei feilloos van de bouwhelling in Zeebrugge. De officiële overdracht grijpt nog deze maand plaats. De "oude" Z.121 *Barentssee* (bouwjaar 1983) van de Rederij Seabird uit Knokke-Heist verhuisde intussen naar Engeland.

De nieuwe Z.121 *Deborah* is een treiler van 39,10 m. aangedreven door een traaglopende ABC-hoofdmotor. Promotor van de Z.121 is reder-schipper *Urbain Wintein*. Hij was samen met *Armand Schram* de opdrachtgever voor de bouw van de middenslagtreiler Z.121 *Barentssee* (30,58 m.) die in januari 1984 door *Seghers* en *Scapin* Oostende werd afgeleverd. Het was de periode waarin de nieuwe vaartuigen tegen een hoog tempo van stapel liepen. Onlangs werd het schip naar Brixham overgeheveld. De verkoop aan reder *Dave Becconsall* werd bewerkstelligd door bemiddeling van een Nederlandse makelaar. Het schip werd intussen volledig nagezien om te voldoen aan de normen van de Engelse scheepvaartinspektie. Zo werd onder meer de stabiliteit en de huiddikte van het casco hermeten. Ook de schroefas ging eruit. Kwestie van niets aan het toeval over te laten.

### Tweede vaartuig

Voor *Urbain Wintein* ligt de tweede nieuwbouw bijna achter de rug. Alhoewel de jonge reder niet uit een traditioneel vissersgezin

Foto onder: schipper-reder *Urbain Wintein* zal zelf de nieuwe Z.121 *Deborah* voeren. (Foto gw)



komt, vond hij al jong de weg naar zee. Als 15-jarige monsterde hij aan op de B.604 *Ibis* die in 1975 na een aanvaring kapseisde en waarbij de vijfkoppige bemanning het leven liet. *Urbain Wintein* was toen reeds matroos op de Z.484 *Fox* en stapte over als motorist op de Z.189 *Shamrock* waarop hij later schipper werd. In 1980 kocht hij de Z.584 *Sea Bird* van *André Wtterwulghe*. Enkele jaren later legde hij zijn eerste nieuw schip, de Z.121 *Barentssee*, waarmee hij en zijn bemanning acht jaar aan de kost kwamen. De kroon op het werk wordt zonder meer de nieuwe boomkortreiler Z.121 *Deborah* die weldra in minder gunstige economische omstandigheden zijn kostprijs moet terugverdienen.



### Nieuwe Z.54 in de maak

Sinds kort heeft *Maaskant Shipyards* uit Bruinisse/Stellendam een relatie uitgebouwd met de scheepswerf *De Graeve*. Het ontwerp van de nieuwe Z.121 is dan ook afkomstig van de Nederlandse tekentafels. De aluminium stuurhut, de visbokken en de acht-trommellier zijn eveneens door *Maaskant* geleverd. De vaklui van *De Graeve* lieten zich echter niet onbetuigd. Met hun ervaring en stielkennis kwam een nieuw vaartuig tot stand dat bijdraagt in de verjonging van de vloot. Scheepsbouwer *De Graeve* beseft ten volle dat de vervangingsnieuwbouw moet doorgaan. "Drie jaar geen nieuwbouw zal zich vertalen in een

# Z.121 'Deborah'

Smederij

## Jules St. Martin

*Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen*

Werkplaats: H. Baelskaai 4, 8400 Oostende. Tel.: 059/32 25 23

Zetel: schelpenlaan 12, 8401 Bredene. Tel.: 059/32 17 69



*versnelde veroudering van de vloot*" stelt de ervaren reder-scheepsbouwer. Maar ook Roger De Graeve weet niet hoe lang hij zijn stielmannen aan het werk kan houden. Voorlopig staat het orderboek nog niet leeg. Pas was de nieuwe Z.121 van de helling gegleden of de eerste voorgebouwde segmenten voor een nieuwe gelijkaardige treiler werden reeds aangevoerd. Officieel is dat bouwdoosier nog niet afgerond. De wijziging van de excellenties in de regering speelt blijkbaar ook de scheepsbouwsektor parten. Bedrijfsleider De Graeve wil dan ook nog niet kwijt welk nummer het nieuwe casco krijgt. Ingewijden weten al langer dat het om de nieuwe Z.54 gaat voor reder Gilbert Derudder.

## Dooplechtigheid

De stapelloop van de Z.121 Deborah gebeurde onder een stralende zon. De sfeer was goed en er waren nauwelijks technische problemen. Meter mevrouw Rita De Keyser-Maenhout uit Knokke-Heist, echtgenote van de zaakvoerder van het Asseurop-verzekeringkantoor in Zeebrugge, knalde ongekomplexeerd de champagnefles aan diggelen. Als peter trad de Brugse advocaat Lino Verbeke op. In de voorbije weken werd het schip verder opgetuigd. De officiële doopen overdracht is gepland op zaterdag 20 juni.

Eenmaal alle proefvaarten achter de rug kan de bemanning zich op de visserij toespitsen. Schipper-reder Wintein zal zijn vaarttuig zelf voeren. De bemanning is verder samengesteld uit motorist Raphaël Degroote, hulpmotorist Roland Vandierendonck, stuurman Urbain Neyts, de matrozen Yves De Mey, Jozef Despegelaere en Chris Meyers, terwijl Tony Dewinter als scheepsjongen vaart. (gw)



De bemanning met schipper Urbain Wintein, motoris Rafaël Degroote, hulpmotorist Roland Vandierendonck, matrozen Chris Meyers, Jozef Despegelaere, Yves Meyers en scheepsjongen Tony Dewinter. Stuurman Urbain Neyts, op vakantie, ontbreekt op de foto. (Foto gw)



Meter mevrouw Rita De Keyser-Maenhout, naast peter Lino Verbeke en scheepsbouwer Roger De Graeve, had aan één poging genoeg om de champagnefles tegen de romp aan diggelen te knallen. Meteen was de start voor de tewaterlating gegeven. (Foto gw)

# feilloos te water

**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**

### Technische fiche

**Z.121 Deborah**

☐ Lengte over alles: 39,10 m.

☐ Breedte op spant: 8 m.

☐ Diepgang: 4 m. 80

/Motor: ABC

☐ Hulpmotoren: Daf (2)

☐ Hulpset voor bediening boegschroef

☐ Keerkoppeling: Reyntjes (reduktie 3:1)

☐ Schroef: Van Voorden, 3.200 mm in straalbuis

☐ Stuurmachine: Brusselle

☐ Vislier: achttrommelier Maaskant

☐ Visverwerkingsinstallatie: Van Rijn

☐ Inhoud visruim: 2.100 kisten

☐ Koelinstallatie: Promac

☐ Werf: De Graeve, Zeebrugge

☐ Eigenaar: BVBA Seabird, Knokke-Heist

NIEUW - NIEUW - NIEUW - NIEUW



TELEFONEREN VAN EN NAAR  
BOORD... EEN PROBLEEM ?

IEDER BEMANNINGSLID ZIJN  
EIGEN NUMMER...

EN EEN :

AFZONDERLIJKE REKENING

**MET DE NIEUWE  
TELEFOON  
"AUTOLINK"  
KAN DIT**

*Zelfs Scramblen kan !!!*

INES N.V.  
Wandelaarstraat 1  
8380 Zeebrugge  
Tel. 050/54.47.55

INES N.V.  
Hendrikbaelskaai 17  
8400 Oostende  
Tel. 059/32.34.01

Flor Vandekerckhove  
DE SMAAK  
VAN  
ZEEWATER



'De Smaak van Zeewater is geen boek maar een blootlegging, een op de scheepshelling van een werf opgesleepte samenvatting van verbeelde ervaringen.

Kijk. Zo vat ik het graag samen. Ik heb uitbundig gelachen..., slepend meege-wandeld..., gezucht..., herkenning ge-vonden...'

A. Baert in Tjdingen, 31.10.91.

'Een speciale vent, die Vandekerckhove... nooit laat Vandekerckhove zich leven, hij leeft zelf.' Het Volk, 19.02.91. '...van de ene dag op de andere... is hij teruggegaan naar zijn geboortestreek, de kust. Daar geeft hij nu een blaadje over de visserij uit... Inmiddels heeft hij ook een roman geschreven. Zulke mensen interesseren mij.'

Marc Lefever in Humo, 12.03.92.

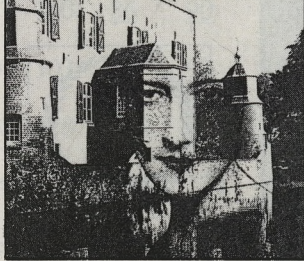
'Hij is van alle markten thuis en al wat revolutionair is trekt hem aan. Duide-lijk niet in de wieg gelegd om in de lijn te lopen. (Het Laatste Nieuws, 08.05.92)

HET  
KASTEEL

een kasteelroman  
van

Flor Vandekerckhove

MANGA



Ik bestel hierbij (aanstippen aub) de volgende boeken van HVB-redakteur Vandekerckhove

☞ O De Smaak van Zeewater: 595,-

☞ O Het Kasteel: 550,-

Ik betaal nog niets, maar wacht tot de bestelling én de faktuur bij mij toegekomen zijn.

Naam: \_\_\_\_\_

Straat & nummer: \_\_\_\_\_

Gemeente & postnummer: \_\_\_\_\_

(\*) Bestellingen worden voor wat België betreft portvrij verstuurd, voor buitenlandse bestellingen worden portkosten aangerekend.

Bon uitknippen en opsturen naar HVB, H. Baelskaai 2 te B-8400 Oostende


Algemene vergadering coöperatieve verzekeringsmaatschappij 'Hulp in Nood'

## Willy Versluys nieuwe voorzitter



Het bestuur van de coöperatieve verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen *Hulp in Nood*: vooraan scheidend voorzitter Frans Serie, zijn echtgenote, mevrouw Nicole Witgeers en mevrouw Billiau. Staande reder Rammeloo (N.708 en N.709), Medard Vandenbroucke (Z.89), Norbert Hennaert (O.231 en O.187), Ronny Vanhoutte (N.700), August Puystiens (O.216 en O.318), directeur Roland Billiau, Willy Versluys (O.51, O.108, Z.50, Z.582, N.36), André Vantorre (Z.19 en Z.39) en Eddy Eerebout (O.100). Afwezig waren Pol Neyts, Henri Goutsmit en Constant Couwyzer.

De algemene vergadering van de coöperatieve verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen "*Hulp in Nood*" stond in het teken van het afscheid van de voorzitter Frans

Serie. Op de eerste vergadering van de nieuwe raad van bestuur werd de Bredense reder Willy Versluys tot voorzitter verkozen. 



Frans Serie nam na 30 jaar afscheid van de raad van bestuur van *Hulp in Nood*. Nieuwkomer in de raad is de IJslandreder August Puystiens, hier samen op de foto met mevrouw Serie en directeur Roland Billiau. (foto's gw)



Vrijdag 22 mei hield "Hulp in Nood" in het prestigieuze kader van het Oostendse *Thermae Palace Hotel* haar statutaire vergadering. Centraal stond het afscheid van *Frans Serie* (70), vader van *Eddy Serie* (O.142) die gedurende 30 jaar een bestuursmandaat vervulde. Hij volgde in 1963 kustreder *Albert Huys* (O.201) op. In 1989 nam hij de voorzittersfunctie over van reder *Frans Van der Veen*.

Namens de maatschappijbracht directeur *Roland Billiau* een verdiende hulde aan de scheidende voorzitter. In zijn toespraak belichtte hij de loopbaan van *Frans Serie*. Als erkentelijkheid voor bewezen diensten mocht Frans een prachtig televisietoestel in ontvangst nemen, terwijl zijn echtgenote met een fraai bloemstuk werd bedacht. Dit alles gebeurde tijdens het jaarlijkse banket waarvoor 130 leden en hun familieleden waren opgekomen.

## Nieuw bestuur

Vooraleer aan de dis te gaan woonden de aanwezige leden de statutaire vergadering bij en namen kennis van het jaarverslag. De verkiezing van de uitredende en herverkiesbare raad van bestuur verliep zonder problemen. IJslandreder *August Puystiens* nam het mandaat van *Frans Serie* over. Alle bestuurders zijn opnieuw verkozen voor een periode van zes jaar. De bestuursleden zijn mevrouw *Nicole Pauwaert-Witgeers* en de reders *Constant Couwyzer*, *Eddy Eerebout*, *Henri Goutsmit*, *Norbert Hennaert*, *Pol Neyts*, *August Puystiens*, *André Rammeloo*, *Medard Vandenbroucke*, *Ronny Vanhoutte*, *André Vantorre* en *Willy Versluys*.

Enkele dagen na de algemene vergadering kwam het nieuwe bestuur bijeen met als opdracht een nieuwe voorzitter aan te duiden. De keuze viel op *Willy Versluys*, voorheen ondervoorzitter, die de Nieuwpoortse reder *André Rammeloo* als ondervoorzitter naast zich krijgt. (gw)

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

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten

Vismijn 2 - 8400 Oostende - tel 059 / 32 34 91 - fax 059 / 33 05 50

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

### Zaakvoerders :

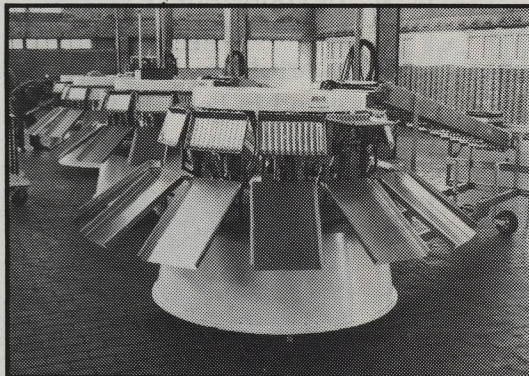
**Van Waes Willy**, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan -Tel: 059 / 23 68 46

**Baert André - Van Waes**, Ringlaan Noord 39, De Haan - Tel: 059 / 23 56 45

### Ploegbazen-sorteerders:

**Koen Baert**, Ringlaan Noord 39, 8420 De Haan Tel: 059 / 23.56.45

**Etienne Peere**, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene Tel: 059 / 32 13 74



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

Seaprint: 059 / 32 55 59

# Garnaalprijsen kelderen

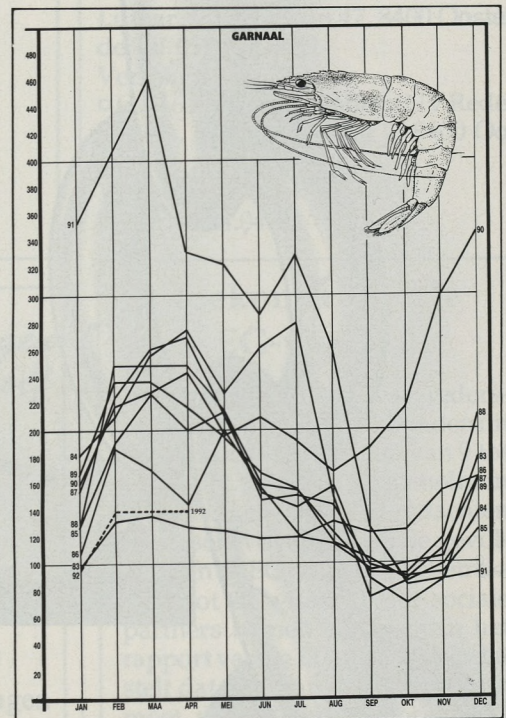
DE GARNAALPRIJS kent een cyclisch verloop. Uit bijgaande grafiek is af te leiden dat de cyclus zich elk jaar herhaalt maar niet op hetzelfde niveau verloopt. De officiële garnaalprijs (vismijn) kent van januari tot april een stijgend verloop (top 461 frank in maart vorig jaar). De prijs glijdt dan geleidelijk af. Garnaal is goedkoop in de maanden september, oktober en november. Naar de eindejaarsfeesten toe klimt de prijs (top 345 frank in december 90), maar haalt niet het peil van maart-april. Dat is samengevat wat uit bijgaande grafiek af te lezen valt.

De laagste garnaalprijs (71 frank) werd betaald in oktober 1987.

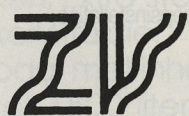
Het garnaaljaar 1992 is op een zeer laag niveau gestart (96 frank) en stagneerde de volgende maanden op 140 frank. Duidelijk beneden het april-gemiddelde van de voorbije tien jaar dat op 220 frank ligt. De vergelijking met de gemiddelde prijs in april (252 frank) van de voorbije vijf jaar toont nog duidelijker aan dat de garnaalprijs in het slop zit. Nu normaal nog een daling volgt zit de ineensstorting van de garnaalprijs er dik in. Het is een probleem dat zich niet alleen bij ons aftekent. Ook in andere landen spelen de aanvoer en de grote stocks in de diepvriezers niet het voordeel van de vissers. Het zijn dan ook zorgelijke tijden voor de garnaalsektor. Totaal nieuw is in elk geval dat onder meer in Nederland en Denemarken stemmen opgaan om nu ook de vistijd voor garnaalvissers te beperken. (gw)

GEMIDDELDE GARNAALPRIJS 1983-1992

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
JAN	<u>98</u>	180	127	104	154	128	166	160	354	<u>96</u>
FEB	133	207	248	186	224	192	235	218	407	139
MAA	135	255	248	170	260	227	236	228	461	140
APR	129	274	248	145	269	200	217	243	333	140
MEI	126	226	215	200	211	214	195	197	324	-
JUN	120	263	144	157	153	159	168	209	285	-
JUL	121	278	152	121	143	155	157	192	329	-
AUG	116	148	145	132	157	124	117	169	257	-
SEP	<u>96</u>	<u>76</u>	<u>99</u>	124	<u>89</u>	<u>94</u>	103	185	128	-
OKT	100	<u>86</u>	<u>90</u>	126	<u>71</u>	<u>93</u>	<u>89</u>	216	<u>84</u>	-
NOV	103	<u>99</u>	<u>93</u>	154	<u>88</u>	118	111	300	<u>88</u>	-
DEC	178	140	125	164	163	210	163	345	<u>92</u>	-
JAAR	117	149	124	139	118	132	128	207	256	-



BRON: Vergelijkende Zeevisserijstatistiek Dienst voor de Zeevisserij, Oostende



**ZEEBRUGSE  
VISVEILING NV**

**SAMEN MIKKEN  
OP DE MARKT  
VAN MORGEN**

**ZV-koeltransport '92: vanuit 10 Europese havens  
aan redervriendelijke condities**

n.v. ZEEBRUGSE VISVEILING

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

# ABB

ASEA BROWN BOVERI

## Uw

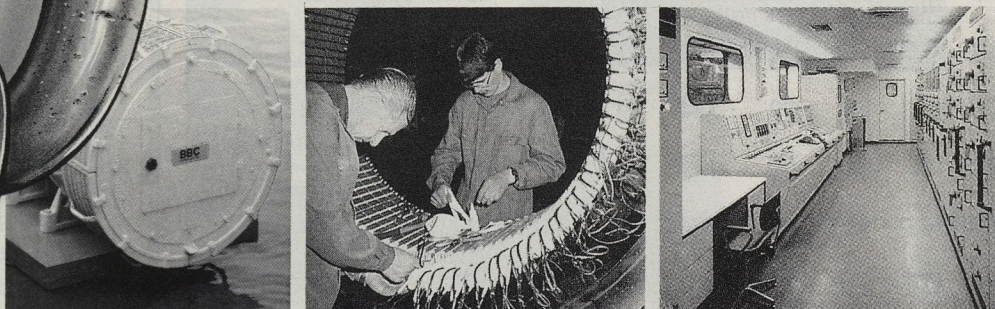
## met de Belgische havens

**ANTWERPEN - BRUSSEL - GENT - ZEEBRUGGE**

Vakkennis, ervaren specialisten en professionele serviceverlening maken van Asea Brown Boveri Etamo uw beste keuze voor alle herstellingen aan:

### ELEKTRISCHE EN MECHANISCHE UITRUSTINGEN, 24 uur op 24.

- Herstellen en herwikkelen van elektrische machines tot 10.000 kW;
- Fabrikage van spoelen voor gelijkstroom en wisselstroom tot 12 kV;
- Herstellen en leveren van wisselstukken voor automatiseringssystemen;
- Nazicht, herstellen en leveren van wisselstukken voor BBC® turbocompressoren;
- Service station voor scheepsuitrustingen van Asea Brown Boveri, Strömberg, Hagglund Denison, Infrafone, BBC York, NEBB, EB, SACE enz.



## en met de scheepsbouw

- Advies, ontwerp en opbouw van volledige elektrische scheepsinstallaties, automatisering- en koelsystemen;
- Leveren van alle onderdelen;
- Eigen ABB-team voor de opbouw aan boord;
- Testen en in dienst stellen.



**s.a. ASEA BROWN BOVERI ETAMO n.v.**

s.a. ASEA BROWN BOVERI ETAMO n.v.  
Marine Afdeling Zeebrugge  
Kustlaan 176  
B-8380 Zeebrugge  
Tel. (050) 55 01 60  
Telex 31646 etamo b - Telefax (050) 55 07 79

Noorderlaan 81,  
B-2030 Antwerpen

Tel.: 03/541 71 40  
Telex: 31646  
Fax: 03/542 30 36

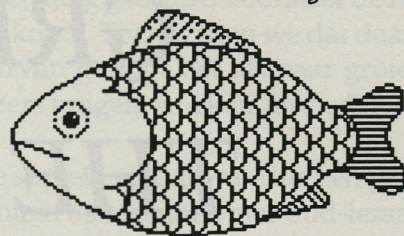
# Tongprijs in de lift

De vangstbeperkingen op de tongvisserij in de Noordzee deden de tongprijs nog niet de pan uitswingen. Sinds het begin van het jaar steeg de gemiddelde tongprijs op maandbasis (prijs visveiling) met minder dan 7 procent. Vergeleken met de prijzen van maart-april vorig jaar tekent zich een gemiddelde prijsstijging van 20 procent af (circa 50 fr./kg). Voor de meest gegeerde formaten bedroeg de prijsstijging 25 tot 30 procent. Daar moet echter aan toegevoegd dat de tongprijs in die periode van vorig jaar op het laagste niveau van de laatste jaren stond (zie tabel). In de jaren 86-89 werd doorgaans flink wat meer betaald voor de edelste platvissoort. Tot 360 frank in februari 88 en 356 frank in maart 89. De tongprijs moet dus nog heel wat hoger vooraleer we echt van dure tong kunnen spreken. Naar de zomermaanden toe houdt de marktprijs nog een stijging in petto. Het antwoord op de vraag of die stijging tot boven de 400 frank gaat zoals in juli 87 en juni 89 moeten wij u schuldig blijven.

## GEMIDDELDE TONGPRIJS PER MAAND

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
JAN	253	297	347	355	289	316	236	231	257
FEB	253	214	308	335	360	346	292	212	255
MAA	241	215	254	361	338	356	258	213	270
APR	223	253	293	351	298	337	230	226	276
MEI	198	238	290	359	260	317	232	233	-
JUN	226	279	328	382	294	417	269	313	-
JUL	254	355	395	411	326	393	294	302	-
AUG	252	343	396	391	347	341	239	276	-
SEP	236	348	399	361	315	342	250	282	-
OKT	216	283	368	335	298	268	213	243	-
NOV	195	300	384	293	296	255	237	247	-
DEC	220	307	425	309	417	304	303	281	-
JAAR	225	266	321	347	312	325	253	251	-

uit de mijnen



— Hoezo uit de mijnen? Zoutmijnen? Kolenmijnen? Landmijnen?

## Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen

APRIL 1992

Adresverandering:

□ N.427 MARJON, eigendom NV Marjon, Victorialaan 47, 8400 Oostende, tel. 059-32.01.89

□ N.736 LUCKY, eigendom NV Rederij Lumar, Victorialaan 47, 8400 Oostende, tel. 059-32.01.89

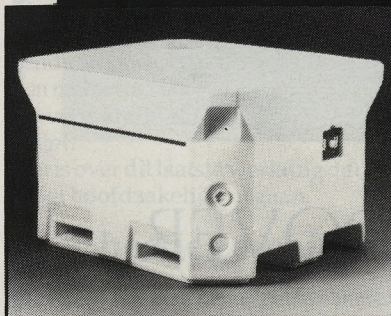
Vermindering PK:

□ O.316 AEGIR, eigendom NV Rederij Pieters, Ruitingenstraat 7, 8400 Oostende

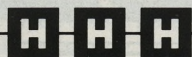
Vermogen: 749 pk - 551 kW

Zeebrief: 24.04.92

## DYNO STROMBERG



Holland Type, inhoud 660 liter. Universeel te gebruiken. Extra sterke bodemkonstruktie. Ook leverbaar met inhoud van 200 tot 1500 liter.



**Haasnoot**  
Handelsonderneming  
Holland

Hoefblad 85, 2231 WR Rijnsburg.  
Tel.: 01718-30633,  
Fax: 01718-34809.

*Voor alle herstellingen aan uw scheepsschroef*



**LIPS** n.v.  
**ANTWERPEN**

scheepsschroeven herstellingen

- alle voorkomende reparaties en merken
- nieuwe schroeven
- deskundig advies
- eigen expeditie
- meer als 50 jaar ervaring

**Werkplaats:**  
**Kerkstraat 46,**  
**2070 Zwijndrecht - Burcht**

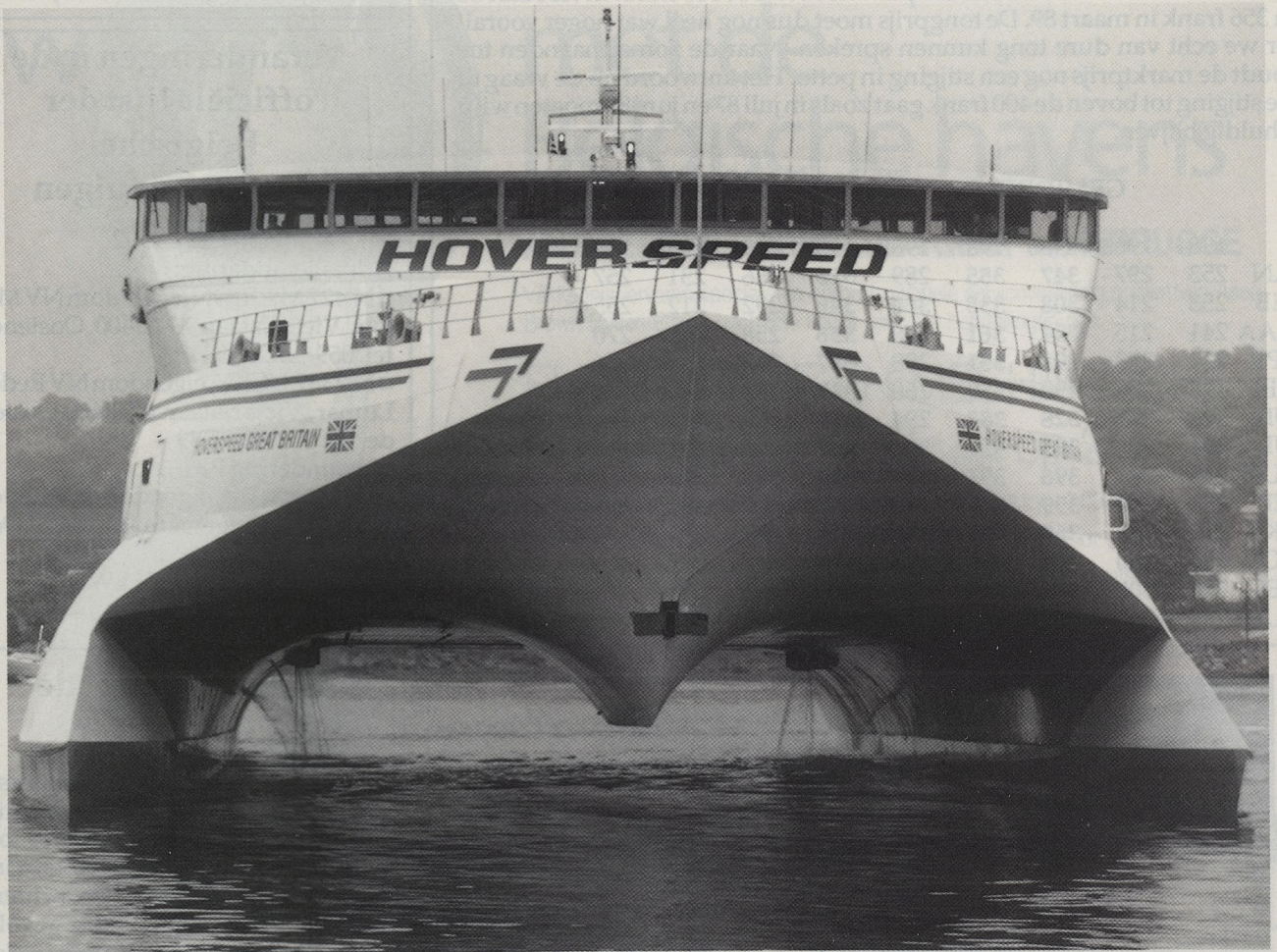
**Tel. 03/252.73.42**

**Fax. 03/252.92.12**

## Toekomst voor de EG-vissers?

Vertegenwoordigers van redersorganisaties en van vakbonden uit alle EG-landen kwamen van 9 tot 11 april II. bijeen te Hantsholm in Denemarken om er van gedachten te wisselen over de sociale gevolgen van de EG politiek met betrekking tot de visserij. De sociale partners namen er akte van het rapport van de EG-kommissie dat stelt dat 40% van de viskapaciteit moet verdwijnen. Vooral voor kustgebieden waar de visserij een bijna-monopoliepositie heeft in het economische leven stelt zoiets serieuze sociale problemen. Daarom vroegen de deelnemers aan de bijeenkomst dat er een (indien mogelijk zelfs Europees) informatiesysteem komt over vraag en aanbod naar/van vissers. Ook werd de noodzaak aangevoeld om, in streken waar vissers erg getroffen worden door de EG-politiek, programma's van beroepsopleiding op te starten om werkloze vissers toe te laten andere beroepen te gaan uitoefenen (visbewerking, off-shoreactiviteiten, koopvaardij...).

# GREAT BRITAIN THE FASTEST WAY



CALAIS / BOULOGNE – DOVER  
in 35 min.

# **HOVER SPEED**

Tel. (02) 513 93 40

Vooraleer we dit overzicht starten worden enkele begrippen op punt gezet.

Onder motor wordt verstaan een werktuig waarin een vorm van energie wordt omgezet in nuttige arbeid. Zo is bvb een windmolen een *windmotor* omdat de energie van de wind wordt omgezet in het aandrijven van molenstenen. Zo is een watermolen ook een *watermotor* omdat de kracht van vallend water een schoepenwiel aandrijft waarmee in de molen bepaalde werktuigen worden aangedreven. Op een moderne en uitgebreide manier wordt het water van achter een stuwdam via kanalen naar beneden gelaten en bewegen schoepenwielen die op hun beurt dynamo's aandrijven die elektrische energie opwekken. Op dit principe werkt de moderne stuwdam-centrale. Met elektrische energie wordt een motor aangedreven, de zogenaamde *elektromotor*. Zo is een stoomwerktuig waarin stoom onder een overdruk wordt toegelaten waardoor een zuiger in een cilinder wordt voortgestuwd, een *stoommotor*. Is de zuiger aan een drijfstaag verbonden, die aan de andere zijde aan een kruk is bevestigd, dan kan de rechtlijnige zuigerbeweging worden omgezet in draaiende. Wordt de stoom beurtelings aan de beide zuigerzijden toegelaten dan is de machine dubbelwerkend, waardoor de ontwikkelde arbeid en het vermogen theoretisch ook verdubbelen. Zo is een werktuig waarin de warmte van een verbranding van een vloeibare- of gasvormige brandstof op een zuiger wordt omgezet in beweging, dan is dit, net als de stoommotor, een *warmtemotor*.

De beide laatste machines noemt men *verbrandingsmotoren*, omdat de warmte-energie verkregen wordt uit de verbranding van een brandstof.

De stoommachine noemt men een motor met *uwendige verbranding* (in een bijhorende stoomketel), de andere noemt men een motor met *inwendige verbranding* omdat de verbranding in de cilinder zelf plaats grijpt.

Het is over dit laatste werktuig dat hetgeen volgt hoofdzakelijk zal gaan.

## Een beetje geschiedenis

Eeuwenlang was het alleen de menselijke en de dierlijke kracht die de mens nuttig was. Met de uitvinding van de stoomketel door de Fransman *Denis Papin* in 1690 waarbij waterstoom onder druk werd gebracht, werd het begrip beweegkracht of drijfkracht geboren.

In 1705 patenteerde de Brit *Thomas Newcomen* de eerste machine in staat om de eigenschappen van stoom rechtstreeks om te zetten in mechanische beweging. In 1712 bouwde hij de eerste pomp door zijn op punt gestelde machine.

*Jonathan Hulls*, Brits horlogemaker, patenteerde een schema om een machine van Newcomen aan te passen voor een sleepboot. Dat was in 1736.

Tussen 1765 en 1784, iets minder dan 20 jaar, gaf de Brit *James Watt* gestalte aan een stoommachine, dan nog dubbelwerkend. Reeds in 1783 bouwde de Franse markies

Artikels over scheepsmotoren! Het heeft lang geduurd vooraleer de redactie van HVB daarmee voor de dag komt. Toch wisten we dat daarvoor een grote interesse bestaat, daarvan getuigt het alsmaar groter wordende stapeltje brieven waarin lezers vragen, smeken, eisen dat we eraan beginnen.

Zaak is dat je moet weten waarover je spreekt en dat was dus een probleem... tot een lezer ons de tip gaf contact op te nemen met oud-leraar scheepsmotoren Decler, een specialist! Zoiets laten wij ons geen twee keer zeggen.

'Weet je', zo begon Decler, 'dat er niet minder dan zes Belgische scheepsmotorenfabrikanten bestaan hebben?' Wij wisten het niet. En om ons te overtuigen loopt hij het rijtje af: A.W.A. (boze tongen zegden: Altijd Wat Aan), A.B.C., Carels, Claeys, Moës en la Meuse.

'Weet je wat,' zo vervolgde hij, 'we maken een reeks artikels waarin we de geschiedenis van die motoren vertellen.' Wij vonden het een prachtidee. 'Maar eerst wil ik een uitgebreide inleiding schrijven,' zo zegde hij nog, 'want ik wil dat jullie begrijpen waarover ik het heb.' Voorwaar, Decler is met pensioen, maar de leraar in hem is aktiever dan ooit.

# Belgische scheepsmotoren (I)

de *Jouffray d' Abbans* een eerste stoomboot die op de Saône voer.

Terzelfdertijd was de Amerikaan *James Rumsey* aan hetzelfde onderwerp bezig en bouwde een experimentele stoomboot die op de rivier Potomac voer. Men schreef het jaar 1783.

De eerste stoomboot die werkelijk doorlopend bewoog op het water werd ontworpen door de Amerikaan *Fitch* en werd te water gelaten in augustus 1789. Het was een raderstoomboot die tussen Philadelphia en Burlington voer.

In 1793 bouwde *Joel Barlow* zijn nieuw uitgevonden waterpijpketel van een primitief type waarmee sneller stoom kon worden gemaakt.

De verdienste van de Brit *William Symington* is dat hij enkele jaren later het eerste praktische stoomschip bouwde. In 1802 voer zijn Charlotte Dundas voor het eerst op het Kanaal van Forth naar de Clyde met 2 bakken van 70 ton op sleep over een afstand van 19,5 mijl in 6 uren.

De Amerikaanse pionier *Robert Fulton* bezocht in 1802 de Charlotte Dundas en begon in 1803 te Parijs aan de bouw van zijn eerste experimentele stoomboot, maar hij was niet te goed om te leren van de fouten van anderen. Wat hij had gezien kon hij verbeteren want hij was een goede werktuigkundige en zorgde voor goed beproefde mechanismen en de juiste verhoudingen van de romp.

De stoomcilinder van zijn machine was gebouwd door de Franse pionier *Jacquess C. Pèrier*, van Chailoot nabij Parijs en voor

de gelegenheid geleend of gehuurd door Fulton. Het was een cilinder voor een dubbelwerkende verticale uitvoering, met een boring van 17,7 duim en 31,5 duim slaglengte. Het nomivermogen dat kon ontwikkeld worden was 8 pk, bij een stoomdruk van 0,150 kg-cm<sup>2</sup> overdruk.

Op 17 augustus 1807 bracht Fulton een groter vaartuig, de Steamboat, verkeerd genoemd de Clermont, in de vaart op de Hudson-Rivier.

## Moeilijkheden

Het geval van Fultons gehuurde of geleende stoomcilinder hoeft geen verwondering te baren. Vergeet niet dat de machinebouw destijds in haar kinderschoenen stond. Bij de bouw en uitrusting van deze eerste stoommachines werd nog vrij veel hard en stevig hout gebruikt.

Wat hier volgt geeft een idee over de moeilijkheden waarmee uitvinders te maken hadden.

**- 1712 - Newcomens stoommachine.**

De eenvoudige machine was nog een te grote uitdaging voor het technisch vakmanschap van de 18e eeuw. Een zuiver rond gat boren kon nog niet. Newcomens zuigers pasten niet in de cilinders. Gelukkig had de stoom er in maar weinig druk. Anders zou de pakking (nog geen sprake van zuigerveren!) van vodden, leder en touw er bij de eerste slag al zijn uitgeblazen. De lage druk en lage temperaturen lieten ook belachelijk zwakke ketels toe. De bodem van de ketel waar het vuur onder

brande was van koper. En lood, tot een bijenkorf geklopt, vormde bij de vroegste ketels, het bovendee. Later werden geklonken ijzeren platen gebruikt. De eerste cilinders werden uit brons gegoten. Als zij uit de gietvorm kwamen, waren de boringen ruw en deze werden met behulp van stenen en zand met de hand geslepen. Bedenk eens wat dit van de knokkels moet hebben gevegd! Bij verbetering van de gietmethodes werden de cilinders uit het veel goedkoper gietijzer gemaakt. Een bronzen cilinder met een boring van 70 cm kostte in 1725 250 pond (het equivalent van 10.000 hedendaagse dollar). een paar jaar later kostte een ijzeren cilinder nog maar 20 pond. Bronzen cilinders werkten echter beter, omdat zij aanvankelijk dunner konden worden gegoten. Een bronzen cilinder met een wanddikte van 8 mm werd veel sneller verhit en afgekoeld dan een 25 mm dikke ijzeren cilinder, zodat minder steenkool werd gebruikt.

- **Smering:** gebeurde met gebruik van dierlijk vet en plantaardige oliën.

- **Watt stoommachine.** Naar verluidd trachtte Watt de ruimte tussen de cilinderwand en de zuiger af te sluiten met ingevet karton, lijnolie, oude lappen, touw, oude hoeden en... paardemest.

- **1773. Wilkinson,** een bekend ijzerfabrikant, had onlangs een patent verworven op een boormachine die cilinders maakte met een boring die vrijwel over geheel de lengte rond was.

Zuigermachines met diameters van 1,25 meter waren nog enkelwerkend.

- **1781. Watt** nam patent op een dubbelwerkende machine.

Watt vond wel de snelheidsregelaar met gewichten uit.

- In 1798 bedroeg de keteldruk 2,8 kg/cm<sup>2</sup> op de stoommachine op rails. Dit was opmerkelijk hoog voor die tijd.

- **1804.** Een machine, diameter 60 cm en slaglengte 122 cm met condensor en drijfwerk, compleet met inbouwdeelen, diverse moersleutels, stangen, pijpen, fittingen, pompen en "twee kisten cement" kostte 380 Engelse ponden.

- **1829.** Dit jaren waren de stoomdrukken reeds tot 3,5 kg/cm<sup>2</sup> gestegen.

- **1845.** De oceanreus Great Britain had stoommachines die een cilinderdiameter hadden van 2,15 meter. Wilde men een behoorlijke druk op de zuigers krijgen, dan moesten deze buitengewone oppervlakken hebben wegens de zeer lage

stoomdrukken.

- **1894.** De Brit *Charles Parsons* bouwde een snelle boot *Turbinia* met een door hem ontworpen stoomturbine. Ze haalde een snelheid van 34,5 km.

## Motoren met inwendige verbranding

Warmtetechnisch was er een en ander te vertellen over de stoommachine-installatie. Ze had een zeer laag *warmte-rendement* waaruit bleek dat tussen de ketel en de machine, en in de machine zelf, veel warmte verloren ging, waardoor het brandstofverbruik te hoog opliep. Goed isoleren kon wel enigszins de fout verminderen.

De stoommachine bestond altijd uit 2 delen: de stoommachine zelf en stoomketel. Dit vroeg uiteraard vrij veel ruimte.

Daarom waren er knappe koppen die een verbrandingsmotor wilden bouwen waarbij de warmteontwikkeling *in de cilinder zelf* gebeurde, waardoor het warmteverlies veel lager zou liggen.

Deze gedachten waren als een spoorslag om de wedloop onder de werktuigkundigen, de machinebouwers, e.d. aan te moedigen om hun ideeën in praktijk te brengen. Over heel Europa en Amerika waren deze hardnekkige zoekers bezig.

In principe moesten deze motoren volgens een arbeidsproces werken waarbij een lucht-en brandstofmengsel in de cilinder werd gelaten of aangezogen. Dit werd de *inlaat*. De zuurstof uit de lucht maakte de verbranding van de brandstof mogelijk.

Daarop volgde de samendrukking of *compressie* van het brandbaar mengsel door de stijgende zuiger. Oorspronkelijk laag gehouden, evolueerden deze drukken van enkele honderden grammen tot een paar kilogram, al naar gelang het gebruikte gassoort. Het samendrukken had als natuurlijk gevolg een verhoging van de temperatuur (geen zelfontsteking), maar tevens een remming van de zuiger.

Daarop werd het mengsel ontstoken door middel van een bepaald ontstekingsstelsel. De verbranding van dit mengsel drijft de temperatuur en de druk naar omhoog, waardoor de zuiger uitgedreven wordt en de verbrande gassen uitzetten en de temperatuur daalt. Dit noemt men de *verbranding* en de uitzetting of *expansie*. Nu moeten de verbrandingsresten uitge-

dreven worden. Men noemt dit de *uitlaat*. Daarop volgt terug de *inlaat*.

Daar de stijgende en dalende zuiger wisselende snelheden kent, voorziet men op het einde van de krukas een vliegwiel om de snelheid constant te houden. Indien dit arbeidsproces gedurende 2 zuigerslagen of takten verloopt, noemt men dit een *tweeslag- of tweetaktmotor*.

Duurt dit proces evenwel 4 zuigerslagen dan noemt men deze machine een *vierslag- of viertaktmotor*.

Met dit proces voor ogen werd hard gewerkt om goede resultaten te bekomen. Omstreeks deze periode werden in Engeland 11 patentaanvragen ingediend en in Frankrijk 7.

In 1824 publiceerde de Franse natuurkundige *Nicolas Sadi Carnot* zijn theorieën over de toekomstige motor en benadrukt de noodzaak van een zeer hoge temperatuur en een hoge druk.

In 1860 bouwde de Belg *Etienne Lenoir* (1822-1900) de eerste succesvolle motor met inwendige verbranding, werkend met lichtgas, dat door een elektrische vonk ontstoken werd. Het totaal rendement bedroeg 4 % en het ontwikkelde uitwendig vermogen uit de 2-takt-machine bedroeg 0,5 pk. Tot nog toe waren de nieuw uitgevonden motoren enkel in staat zichzelf in beweging te houden.

De meeste auteurs noemen Lenoir een Fransman. Hij werd geboren te Mussy-la-Ville, nabij Virton op de Belgisch, Frans, Luxemburgse grenzen. De knappe kop vertrok op 16-jarige leeftijd naar Parijs, destijds het mekka van de Kunst, Mode, Wetenschap en Werktuigbouwkunde, en werkte er zich in de belangstelling.

In 1862 kwam de Franse ingenieur *Alphonse Beau de Rochas* met de idee van een viertakt-

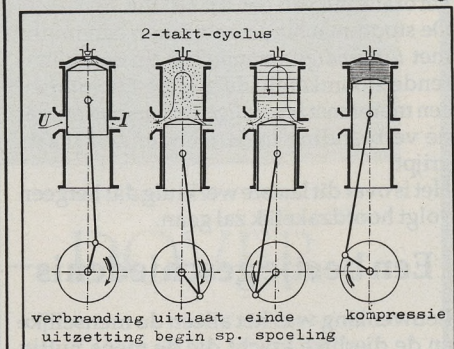


fig. 1

# O.V.A.

Voor uw visveiling ... te Oostende  
 Voor uw koeltransporten... naar Oostende  
 Voor uw loonberekeningen en sociale wetten

Onderlinge Visafslag Oostende

Vismijn 71, 8400 Oostende. Tel: 059/ 32 21 73 Fax: 059/ 32 04 46

Dè coöperatieve van de reders, met 40 jaar ervaring

motor voor de dag, waarvoor de tweede slag diende voor het comprimeren van het brandbaar mengsel.

De Duitsers *N.A. Otto* en *E. Langen* bouwden in 1864 te Keulen de door hen opgerichte Deutz-Gasmotorenfabriek, en in deze een vertikale gasmotor van 3 pk, een tweetakt-machine, die te Parijs opgang maakte. Het brandstofverbruik lag 60 % lager dan bij Lenoir, doch ze werkte zeer luidruchtig.

In 1876 evenwel bouwde Otto de eerste viertakt-gasmotor met vòòr de ontsteking een compressie van het gasmengsel.

In 1859 boorde de Amerikaanse kolonel *Edwin Drake* voor het eerst naar de reeds bekende "*petra-oleum*", wat steen- of aardolie betekende. Deze petroleum zat min of meer diep in de aardbodem. Het is een mengsel van koolwaterstoffen waarschijnlijk ontstaan door micro-organismen van dierlijke en plantaardige oorsprong, onder invloed van temperatuur en druk, vloeibaar geworden.

De twee eerste produkten die uit deze "ruweolie" kommerciëel bruikbaar waren, waren benzine en lamppetroleum. De eerste motor die een vloeibare brandstof, de benzine, gebruikte, werd gebouwd in Amerika door *George B. Brayton* in Philadelphia in 1876. Het was een tweetakt-motor. In 1888 werd een 2-cilinder-viertakt-petroleummotor van de Amerikaan in een 28-voetlang vaarttuig gebouwd. Dit was de eerste succesvolle scheepsmotor.

In 1890 boekte de Brit *Herbert Akroyd Stuard* enorme vooruitgang met het vinden van de "gloeikop"-motor, waarbij hij de ruwe olie, later gasolie genoemd, - een moeilijk ontvlambare brandstof - kon verbranden. De motor werkte in vier-takt en de inspuiting van de brandstof geschiedde door middel van een pomp en een sproeier, op het einde van de compressieslag. De gloeikop - een ongekoeld stuk in een cilinderdeksel - werd vòòr het aanzetten verwarmd (ongeveer 400 °C.) door een blaaslamp, terwijl de opeenvolgende verbrandingen de kop op temperatuur hielden. Dergelijke machines kregen na enige tijd de naam semi-diesel en vonden als tweetakt-scheepsmotoren een buitengewone bijval.

De compressie bij deze "gloeikop"- of middeldrukmotor bedroeg ongeveer 7 kg/cm<sup>2</sup> waardoor de samengedrukte lucht een temperatuur verkreeg van ongeveer

310 à 340 °C. Deze temperatuur was te laag om de zware brandstof te ontsteken. Het inspuitsstuk, of sproeier, spoot omstreeks het einde van de compressie de brandstof tegen het gloeistuk waar ze verdampte, zich mengde met de warme lucht en zo de ideale omstandigheden schiep voor de ontsteking en de verbranding. De druk schoot steil naar ongeveer 18 kg/cm<sup>2</sup> en de zuiger werd krachtig naar beneden gedreven, in een arbeidsleverende slag.

In 1892 nam *Dr Rudolf Diesel* in Duitsland zijn beroemd patent op, wat hij noemde, een "*rationellen Wärmemotors*" (rationele warmtemotor). Hij poogde een zodanig hoge compressie te bereiken, dat de temperatuur van de samengedrukte lucht hoog genoeg was om de ingebrachte brandstof spontaan te doen ontsteken. Hij verkreeg de medewerking van de "*Mashinenfabrik Augsburg-Nürnberg*" (M.A.N.) en van *Krupp*, te Essen.

Diesel mikte oorspronkelijk met een eerste machine in 1893, te hoog. Hij was van plan een compressie van 250 kg/cm<sup>2</sup> toe te passen waardoor een temperatuur van 850°C werd bekomen. Veel deskundigen meenden dat dit (nog) niet mogelijk was. Er bleef wel iets van over. Door de hoge compressietemperatuur kon de fijn verdeelde brandstof ontsteken en verbranden. Wijzigingen hier en daar werden uitgeprobeerd op een tweede machine in 1894. Men slaagde er in de machine 1 minuut te laten werken waarbij ze 88 omwentelingen maakte. Diesel was geslaagd.

In datzelfde jaar werd een derde motor opgezet. Ze had waterkoeling en de fijne verdeling van brandstof werd verkregen door de luchtdruk-verstuiving toe te passen. Samengeperste lucht joeg in de *verstuiver* de brandstof door onder elkaar verstelde kleine openingetjes. Deze slingerbeweging verdeelde brandstof in minuscule deeltjes. De brandstof werd dus in nevelvorm ingespoten. De motor draaide regelmatig en in 1895 werd reeds een verbruik van 350 gr per effectieve paardekracht/uur verkregen. Proeven met een vierde motor leidden in 1897 tot een verbruik van 210 gram per EPK/uur. En nu was het hek van de dam.

De gekende machinefabriek *Gebroeders Carels* uit Gent, verwierf reeds als een der eersten op 20 april 1894 de rechten tot het bouwen van Dieselmotoren in België en

de Kolonie.

In 1897 bouwde de Britse Maatschappij *Mirrlees, Watson & Yaryon, Ltd, Glasgow*, de eerste in Engeland gebouwde Dieselmotor, en de derde op de wereld, n.l. een 1-cilinder-4takt-motor van 20 pk. M.A.N. kwam ook op de markt met Dieselmotoren, gevolgd door *Krupp*. In 1898 werd de eerste Amerikaanse Dieselmotor gebouwd door *Busch, Burmeister & Wain* te Kopenhagen bekam de rechten om in Denemarken Diesels te bouwen. In 1902 was het de beurt aan *Werkspoor* in Nederland. Vanaf 1900 werden Diesels gebouwd met 6-cilinders.

In 1903 werd door de Nederlander *Brons* de gasverstuiving op punt gezet teneinde de hinderlijke hoogdrukcompressor voor het inblazen van de brandstof te vermijden. Pioniers op scheepsdieselgebied waren de *Gebroeders Nobel* die in 1904 Diesels van 360 EPK voor de scheepvaart in Rusland bouwden.

Ook in 1904 bouwde de Zwitserse firma *Sulzer* haar eerste scheepsdieselmotor, een 2-cilinder-viertaktmotor van 20 EPK.

1905 was het jaar dat de fabriek *Carels Gebroeders te Gent* de grootste Dieselmotor op dit moment bouwde. Deze 3-cilinder-4-takt-machine ontwikkelde een vermogen van 500 EPK. Die eerste motoren werden nog gebouwd zoals verticale stoommachines, met cilinder hoog op een krukkast zodat het drijfwerk zichtbaar bleef. De nieuwe motor moest nog naar zijn eigen vormen groeien.

## Twee- en Viertakt

Bekijken we even de twee- en de viertakt-

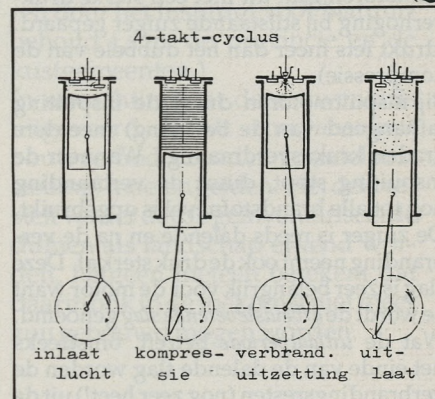


Fig. 2

B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

# LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

motor van nabij. Hoger werd vermeld dat de motor werkt volgens een arbeidsproces dat uit vier delen bestaat, n.l. de inlaat, de samendrukking of kompressie van de cilindervulling, de verbranding en de uitzetting of expansie, de uitlaat. (zie fig. 1 & 2)

Vergeten we niet dat de motorzuiger geen konstante snelheid heeft. Op hoogste en laagste punt is de snelheid — bij overgang van stijgen naar dalen en van dalen naar stijgen — gelijk aan 0. halfweg de op- of neergaande slag is de snelheid het hoogst. Cijfers hangen af van het toerental per minuut.

Oorspronkelijk was bij de eerste motoren de inlaat de periode waarbij een lucht-brandstofmengsel in de cilinder werd toegelaten/aangezogen. Bij de inspuitmotoren wordt onder de inlaat zuivere lucht ingeblazen/aangezogen.

Wat de samendrukking betreft, zijn de omstandigheden precies dezelfde als hoger. Bij mengselmotoren wordt de lucht/brandstof samengedrukt, bij brandstofinspuiting is dit enkel lucht.

De samendrukking heeft een temperatuurstijging voor gevolg. Bij mengselmotoren moet men beneden een vrij lage waarde blijven (benzinemotor ongeveer 10 kg/cm<sup>2</sup>) anders treedt vòdrontsteking op. Bij luchtkompressie gloeikopmotoren is die einddruk hoger (7-20 kg/cm<sup>2</sup>). Bij luchtkompressie diesel wordt de lucht opzettelijk sterk samengedrukt (30-35 kg/cm<sup>2</sup>) om een ontstekingstemperatuur van de ingespoten brandstof te verkrijgen.

De verbranding van het lucht/brandstofmengsel, mag enkel inzetten wanneer de zuiger op haar hoogste punt is. Bij mengselmotoren gaat dit met een sterke drukverhoging bij stilstaande zuiger gepaard. (drukt iets meer dan het dubbele van de kompressie).

Bij inspuitmotoren duurt de inspuiting (afhankelijk van de belasting) meerdere graden krukasverdraaiing. Wanneer de inspuiting stopt, duurt de verbranding nog tot alle brandstofnevel is opgebruikt. De zuiger is reeds dalende en na de verbranding neemt ook de druk sterk af. Deze slag is zeer belangrijk voor de motor want ze wordt de arbeidsleverende slag genoemd. Wat de uitlaatperiode betreft, omstreeks het einde van de dalende slag worden de verbrandingsresten (nog zeer heet!) uit de

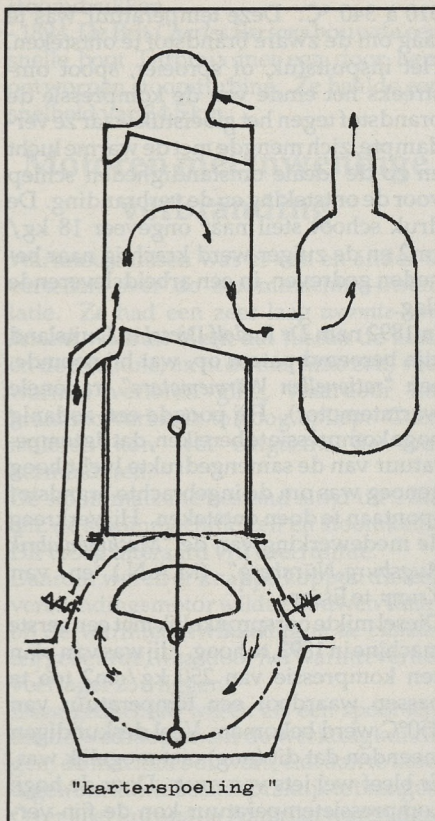


Fig. 3

cilinder verwijderd.

**Hoe verloopt een en ander bij de 2-taktmotoren?** De oorspronkelijke 2-taktmotoren werkten met zogenaamde *dwaarspoeling* en de krukast - waarin de krukas draait - of karter, was uitgerust als spoelpomp. Men sprak dan van *karterspoeling* (zie figuur 3)

In de cilinderwand ter hoogte van de zuigertop in laagste stand, waren openingen voorzien, inlaatopeningen (2-3-) of -poorten, en uitlaatopeningen (2-3) of -poorten, nagenoeg tegenover elkaar. De uitlaatpoorten waren iets groter en hoger, en gaven verbinding met de knaldemper, en verder de uitlaatbuis. De minder hoge inlaatpoorten, of spoelpoorten, waren met een luchtkanaal verbonden naar de krukast. Dit karter werd zodanig gebouwd met zo weinig mogelijk ruimteoverschot zodat enkel de vitale delen er in konden draaien. Tot 3-cilindermotoren kregen de

krukwangen aangebouwde kontragewichten voor een goede uitbalancering van de krukas. Deze kontragewichten maakten de vrije ruimte in de karter kleiner. Bij meercilindermotoren werden deze kontragewichten vervangen door holle nep-gewichten om toch maar de karterruimte klein te houden.

De beide karterdeksels waren uitgerust met licht, veerbelaste luchtkleppen. De bedoeling van deze extra-uitvoeringen was de inlaatlucht, of spoellucht, te laten fungeren als verdrijver van de afgewerkte gassen in de cilinder. De eigen motoronderdelen dienden hier als lagedruk-luchtpomp. Bij stijgende zuiger ontstond in de krukast een onderdruk, de luchtkleppen op de karterdeksels werden de normale buitenlucht open gedrukt en deze stroomde de karter binnen. Bij dalende zuiger werd de lucht in de krukast licht samengedrukt, tot de dalende zuiger de inlaat- of spoelpoorten opende.

De dalende zuiger, onder invloed van de in druk dalende verbrandingsgassen, openen eerst de uitlaatpoorten, zodanig dat de gasoverdruk kon ontsnappen. De cilinder bleef nog vol met verbrand gas aan atmosferische druk. Iets later openen de spoelpoorten en door de aangepaste vorm van de zuigerbodem, werd de inlaat- of spoellucht gedwongen hoog in de cilinder de gassen uit te drijven en tevens de cilinder te vullen met verse inlaatlucht.

(vervolgt)

R. Decler

b.v.b.a. EXPERTISEBUREAU  
**CAFMEYER & C<sup>o</sup>**



VÓÓR & NA SCHADE - RAMING  
ROERENDE & ONROERENDE  
GOEDEREN

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE



*hèt taxibedrijf voor de visserij*

Bredene

Oostende

**OOSTENDSE  
TAXI ONDERNEMING**

Driftweg 25, Bredene



## Vragen & antwoorden

de politieke rubriek van HVB

SENATOR DESUTTER VROEG aan de minister van landbouw om het rijksstation voor zeevisserij (of een ander universitair laboratorium) een onderzoek te laten uitvoeren naar de ontwikkeling van het zeeleven tussen de betonblokken waarmee de Zeebrugse voorhaven gebouwd werd. De senator had ergens gelezen dat één en ander zich tussen zo'n kunstmatige dammen inderdaad voorspoedig ontwikkelt.

Volgens de minister loont het echter allemaal de moeite niet. Weliswaar is het 'een normaal verschijnsel dat betonblokken in de kustwateren na verloop van tijd door een reeks van organismen... bevolkt worden. Toch moet er op gewezen worden, dat deze kolonies van kleine bodem- en rotsdieren weinig of geen duidelijke aangroei tot het reeds aanwezige bestand zullen medebrengen.' De minister besluit het antwoord dan ook met de mededeling dat het rijksstation voor de zeevisserij geen onderzoek terzake plant.

DE DREIGENDE OVERHEVELING van de 1ste kandidatuur nautische wetenschappen van de hogere zeevaartschool uit Oostende naar Antwerpen was aanleiding tot een vraag van het Oostendse gemeenteraadslid Laridon. Hij vroeg welke stappen het schepencollege van de kuststad reeds gezet had om deze overheveling tegen te gaan.

Geen! Zo bleek uit het antwoord.

Het stadsbestuur heeft in deze beslissing helemaal niets in te brengen. De beslissing komt uitsluitend de gemeenschapsminister van onderwijs toe.

AAN MINISTER BOURGEOIS vroeg senator Michiel Maertens hoever het staat met de controlemaatregelen op de aanvoer van zwarte vis. Hij vroeg dit n.a.v. de persberichten in Nederland en België als zouden de quotaontduikingen aanleiding geven tot onaantoonbare concurrentievervalsing.

De minister: *'Een recent onderzoek... laat vermoeden dat Nederlandse vis aan het normale handelscircuit ontsnapt... uit dit onderzoek (is) vooral gebleken dat het in hoofdzaak Nederlandse vis is die via een sluikcircuit op de Belgische markt wordt aangeboden. In de streek van Antwerpen en Brussel wordt door Nederlandse handelaars vis aangeboden tegen een prijs die ruim onder de normale verkoopprijs van de vismijnen ligt...'*

En hij vervolgt: *'Samen met mijn Nederlandse collega ben ik ervan overtuigd dat de sleutel van het probleem bij het verantwoordelijkheidsgevoel van de sector zelf moet gezocht worden. Wanneer het gemeenschappelijk visserijbeleid bij de visser geloofwaardig en gerechtvaardigd overkomt, zal hij gemakkelijker meewerken aan de instandhouding en het beheer van de visbestanden.'*

IN VERBAND MET de beroering die ontstaan was toen bleek dat er een kans bestond dat de Oostendse luchthaven door de EG niet zou erkend worden als inspektiepost voor veterinaire keuringen, stelde volksvertegenwoordiger Ghesquière de vraag of er maatregelen genomen waren om deze stad alsnog op de lijst te krijgen.

De minister liet in zijn antwoord een lijst afdrucken waarop Oostende wel degelijk genoteerd staat, zowel voor wat betreft de zee- als de luchthaven.

Dus: dat is ook alweer in orde.

Dezelfde volksvertegenwoordiger vroeg ook nog tekst en uitleg bij de controle op vissersvaartuigen. Uit het antwoord bleek dat 109 controles uitgevoerd werden in 1990 en 154 in 1991. In dat laatste jaar gaf dit aanleiding tot 68 waarschuwingen en 12 processen - verbaal. In 1990 waren die cijfers respectievelijk 24 en 10.

OOK KREEG DE redactie het visserijstandpunt van de milieu-partij Agalev toegestuurd. Enerzijds lijkt het standpunt nogal erg Nieuwpoort-gericht te zijn, anderzijds ziet het ernaar uit dat het hier slechts om een werkdokument gaat. Dat lijkt bevestigd te worden door de mededeling dat deze partij een visserijdossier in de maak heeft dat in het najaar aan de pers zal voorgesteld worden en waarnaar wij uitkijken.

VOLKSVERTEGENWOORDIGER Johan Vande Lanotte diende samen met Jan Leclercq, Jacques Timmermans en Johan Demol een voorstel tot duinendecreet in. Daarbij wordt vooropgesteld dat een gedetailleerde inventaris van de duinen noodzakelijk is. (Inmiddels gaf gemeenschapsminister De Batselier effectief opdracht tot het uitvoeren van deze inventaris. Dit zou gebeuren door het Instituut voor Natuurbehoud i.s.m. de provincie en de kustgemeenten.)

In afwachting dat deze inventaris uitgevoerd wordt zou absoluut bouwverbod (zonder schadeloosstelling) moeten gelden. Het dekreet stelt verder dat de geïnventariseerde duinen als landschap erkend worden, hetgeen meteen betekent dat daarin ook in de toekomst niet meer zou gebouwd mogen worden.

## investeringskredieten: onze specialiteit

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

**DE G-BANK. UW VUURTOREN.**

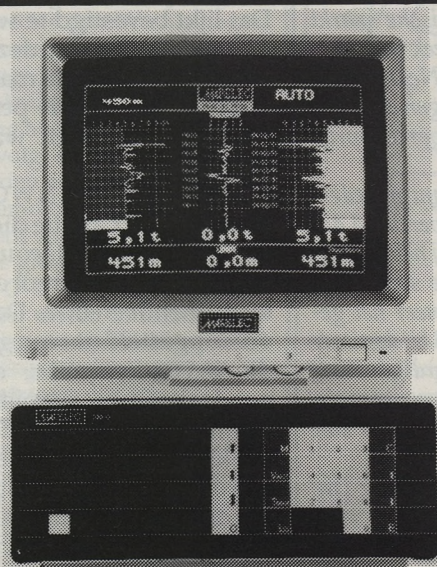


**Generale Bank**

# Hoeveel 'Schade' kunt u beperken?



## Marelec netcontrole



Het Marelec netcontrolesysteem controleert de werking van de netten tijdens het vissen. Resultaat: een minimale kans op schade aan het vistuig en een verhoging van de veiligheid. In geval van ontoelaatbare belasting op de vislijnen, bijvoorbeeld door te zware netten of vastlopen, worden de remmen van de vislier automatisch en onmiddellijk losgegooid: de vislijnen worden gevierd, de kracht wordt van de hoofdmotor gehaald en de overbelasting valt weg. De 'overlast'-waarde kunt u zelf instellen.

### Rekent u voor uzelf eens uit hoe snel het Marelec netcontrolesysteem zichzelf terugverdient!

Schade posten	aantal x per jaar	kosten per keer	totaal
Schade door gescheurde zakken			
Verlies aan vistijd door gescheurde zakken (reparatie)			
Schade aan bomen			
Verlies vistijd door schade aan bomen (stomen/reparatie)			
Verlies/schade aan vistuig/netten			
Verlies aan vistijd door verlies en/of schade aan vistuig/netten			
Verlies aan vistijd door twijfel aan goede werking vistuig			
Verlies besomming door mijden van moeilijkheden/onbekende visgrond			
Totaal			
<b>Beperking verlies door Marelec systeem ...% van het totaal</b>			

**U krijgt een stuk veiligheid op de koop toe.**

Meer informatie over het Marelec netcontrolesysteem? Contacteer Piet Rommelaere.

**Marelec Intelligente visserijsystemen**



Marelec bvba  
Albert I laan 72  
B-8620 Nieuwpoort  
Belgium  
Tel. (058) 23 51 98.  
Fax (058) 23 92 80.

Intelligent Fishing systems/Marine Electronics.



## Aangenaam

Het Visserijblad van vorige maand heeft mij aangenaam verrast. Uw reportage over de MaK-scheepsmotorenfabriek vond ik (afgezien van enige detailfouten, waaronder de verkeerd afgedrukte motor wel de ergste was) bijzonder geslaagd. Tot hiertoe bleef de lezer die in scheepsmekaniek geïnteresseerd is op zijn honger zitten. Mag ik u vragen om meer van dat te publiceren?

L. Debrabandere, Gistel

## Editoriaal

Vroeger kocht ik HVB onregelmatig in een krantewinkel in Zeebrugge. Sinds enige maanden ben ik geabonneerd op uw blad dat ik getrouw spaar en tijdens lange nachten regelmatig inkijk. Sindsdien ben ik ook een aandachtig lezer van het editoriaal. Wanneer ik die stukken echter na elkaar lees krijg ik echter de indruk dat u het ook allemaal niet zo goed weet. In het januarinumnummer bijvoorbeeld vraagt u een grotere betrokkenheid van de burger bij de beslissingen van de politiciers, in februari daarentegen schrijft u dat er geen enthousiasme op te brengen is voor dezelfde politiciers, na die twee 'moralistische' editoriaalen schrijft u in maart dat het geen zin heeft met moralistische preken af te komen. Is daar dan allemaal geen tegenspraak in te vinden? En komt dat voor de lezer niet verwarrend over?

J. De Baenst, Brugge  
NvdR: Uiteraard weet ik het ook allemaal zo goed niet. Ik ben godde-vader niet. Maar bij het lezen van uw brief brak het koude zweet me toch even uit. Zijn er voorwaar mensen, zo vroeg ik me af, die de verschillende edito's van dit blad ('s nachts dan nog) naast elkaar leggen en die dan toetsen op de 'rode draad' die daar doorheen te volgen is? Uw brief bewijst dat dit wel degelijk het geval is en uiteraard zal ik nu nog maar eens extra nadenken wanneer ik weer zo'n stuk op papier zet.

Wat de door u aangehaalde voorbeelden betreft vind ik echter dat u de dingen uit hun verband rukt. Bijvoorbeeld: in januari ging het edito over de steeds maar toenemende verwijdering tussen de overheid en de burger, in februari over het verantwoordelijkheidsgevoel — of het gebrek daaraan — bij elk van ons en

in maart over de overdadige aanvoer van zwarte vis. Alleen een doorgewinterde zwart-witdenker kan op al die dingen één en hetzelfde antwoord geven.

Desalniettemin! Toch hebt u ook niet helemaal ongelijk. Nu ook ik, aangespoord door uw ijver, een aantal edito's na elkaar lees, komt daar verrassend genoeg ook voor mij een zeg maar zoekende, zelfs twijfelende, redakteur uit naar voor.

Het is prettig wanneer je daar door een lezer op gewezen wordt, maar het enige dat we daar voorlopig op kunnen zeggen is dat de twijfels blijven... en dat de zoektocht verder gezet wordt. Ik hoop dat dit ook voor uzelf geldt.

## Bokkenvisserij

In 1958 kregen S. Lefevere (+) en ikzelf de opdracht om een studie te maken over de garnaalvisserij langs de zuidoostelijke kust van de Noordzee. (\*)

Aldus kwamen we in nauw contact met de garnaalvisserij tussen de Nederlandse afsluitdijk (van de Zuiderzee) en de Deense kust. Daar worden grote hoeveelheden, meestal kleine garnaal (puf) gevangen en ongekookt aangevoerd. Deze garnaal wordt bijna volledig verwerkt tot vismeel voor de kippenfokkerijen.

Het gebeurde wel dat er vraag was naar consumptiegarnaal en dan werd de gevraagde hoeveelheid rauwe garnaal gezift, gewogen en in zoet water gekookt aan de koper geleverd. Deze garnaal was dan meestal bestemd voor Frankrijk, en gedeeltelijk voor lokaal gebruik in Duitsland.

De garnaalvisserij wordt in die streken uitgeoefend met vaartuigen die uitgerust zijn voor de bokkenvisserij.

Het waren hoofdzakelijk oude vaartuigen, kleine lichters — binnenvaartuigen — zelfs, waar de nodige visserijuitrusting ingebouwd was. In de Waddenzee (tussen de Waddeneilanden en de kust) staat een sterke getijstroom, als gevolg van het grote peilverschil

tussen ebbe en vloed in dat gebied. Hierdoor kunnen de vaartuigen op die plaatsen vissen zonder zich te verplaatsen: dit wil zeggen, ze liggen voor anker, zetten de netten uit en halen ze na het getij weer binnen. Deze garnaalschepen hebben betrekkelijk lichte motoren die voldoende zijn om met het vaartuig van de haven naar de vangplaats en terug te varen. Meer hoeft niet.

Na onze terugkeer werden we gekontakteerd door reders, vooral Raymond Snauwaert uit Heist, die sterk geïnteresseerd waren in deze manier van vissen die wel zekere voordelen bood. Zo bereikte men met twee netten een breder visopening en werd de vis die door de werking van de schroef naar links en rechts opgejaagd werd, gemakkelijker gevangen. Het nadeel was dat men deze visserij niet "passief" zoals in de Waddenzee, ging bedrijven, maar met (zeer) sterke motoren en bovendien met vaartuigen die niet gebouwd waren om aan iedere zijde een net te trekken.

Naderhand werden wel vaartuigen gebouwd die er op voorzien waren de bokkenvisserij uit te oefenen zoals ze bij ons opgevat was, maar werd de drijfkracht bijzonder sterk opgevoerd, zodat bij de minste overbelasting of hapering op de zeebodem van een van de netten het evenwicht verbroken wordt en er bijzonder voorzichtig moet te werk gegaan worden, als het niet te laat is.

Aan de eerste periode van de bokkenvisserij in ons land denk ik steeds opnieuw wanneer ik, voor de zoveelste maal, hoor of lees van een ongeval op zee met de bokkenvisserij.

J. Klausing, Oostende

(\*) De studie werd aanvankelijk gepubliceerd in het "Landbouwtijdschrift" no. 2 van februari 1961 (p. 207/254) en nadien in een afzonderlijke brochure uitgegeven door de auteurs: "Onderzoek van de garnaalvisserij op de oostelijke noordzeekust in verband met de mogelijke overbevissing van garnaal (*Grangon grangon Linnaeus*)"

## DELTA FLEX

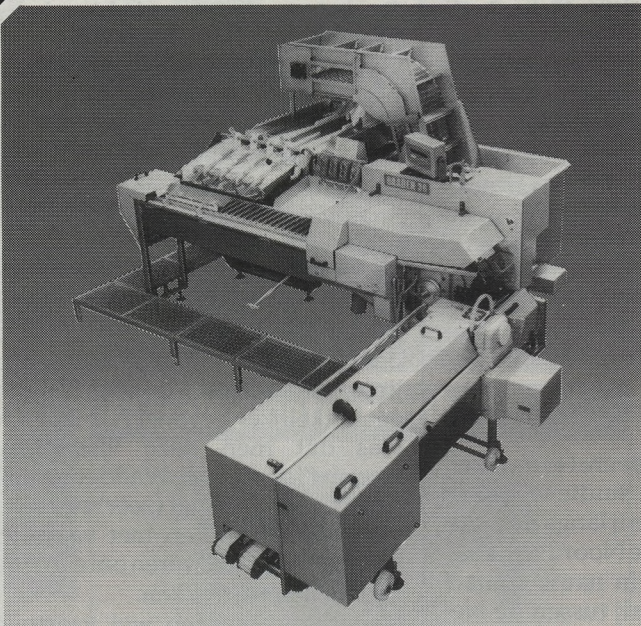
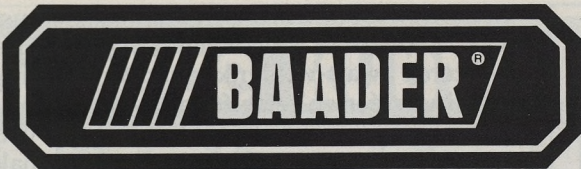
Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge

\*industriële artikelen voor visserij, scheepvaart en industrie

\* Facom kwaliteitsgereedschappen \* Lasapparaten,  
halfautomaten en lasdiesels \* SPECIALITEIT: SLANGEN-  
TECHNISCHE RUBBERAFDICHTINGEN

Tel: 050 / 54 66 10 & 050 / 54 67 13

Privé: 050 / 41 76 19. Fax: 050 / 54 68 02



Afb: Haringfileer/onthuidmachine met Automatische voeder.

## Food Processing Machinery

- Fileer/onthuid combinaties voor haring, makreel, horsmakreel, zilversmelt en blauwe wijting.
- Speciale haringonthuidmachine met mootjessnijder.
- Onthuidmachines met extra diepte instelling voor het gelijktijdig verwijderen van onderhuids vet.
- Stripmachines voor forel, makreel en paling.
- Ontkop/stripmachines voor rondvis.
- Fileerinstallaties voor kabeljauw, koolvis en zalm.
- Scholfileermachines.
- Gratenseparatoren in drie uitvoeringen voor het verwijderen van visresten aan de graat van verschillende vissoorten.

Exklusief **BAADER** agent voor de Benelux.

### MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.

Scheepmakerstraat 13 - 2222 AB Katwijk aan Zee - Holland  
Telefoon 01718 - 2 07 00 - Telex 39454 rijnl - Telefax 01718 - 3 23 19



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

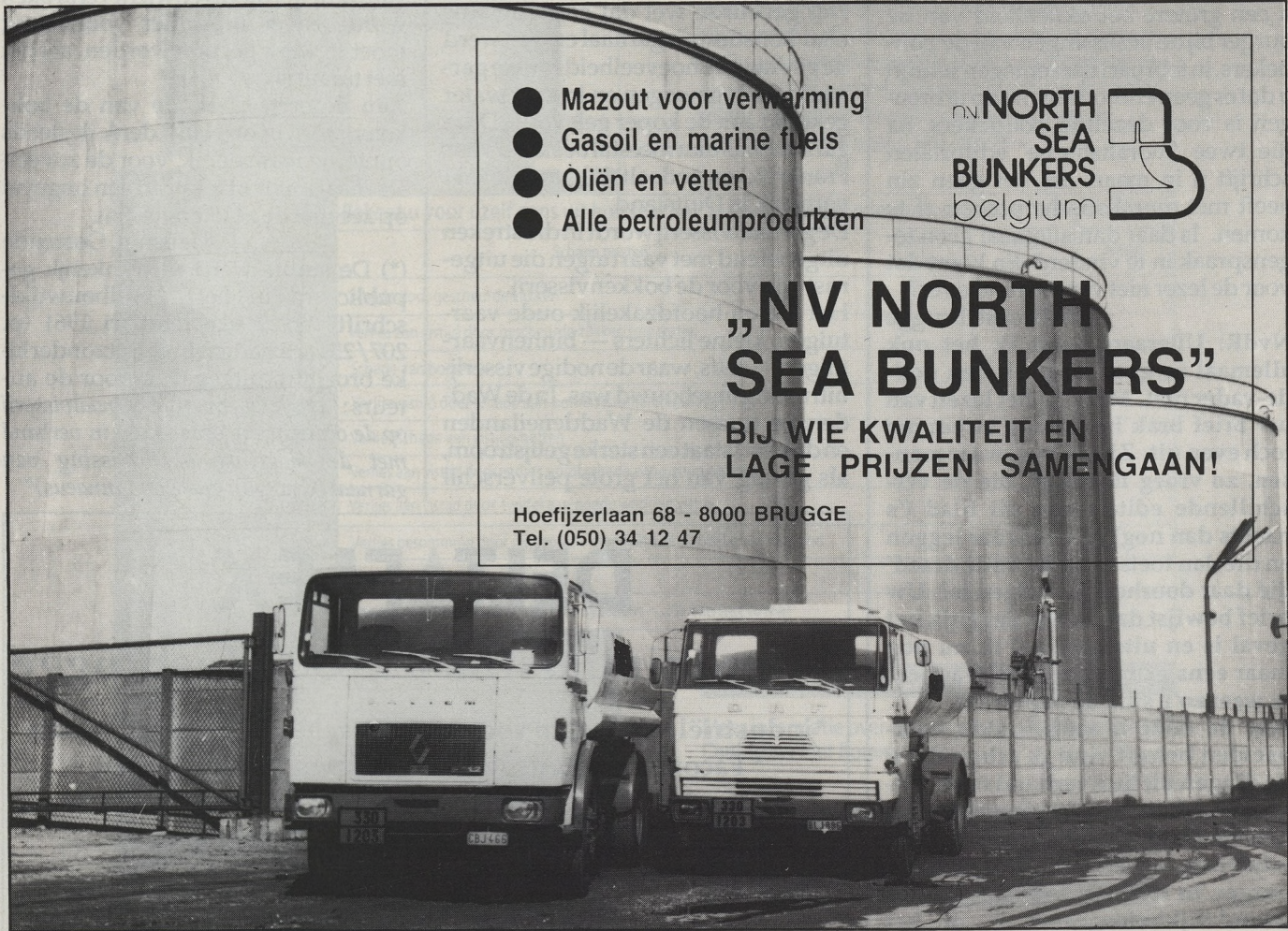
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumprodukten



## „NV NORTH SEA BUNKERS“

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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





# RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK



snelle service & voordelige tarieven  
H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

Tel : 059/ 32 28 75 - Privé: 050/ 51 48 79 - Fax 059/ 32 56 59

- leidingwerk
- Schroefassen
- Slipwaywerken
- roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen
- las- en brandwerk
- plaatsen en herstellen van *alle* dieselmotoren
- opspuiten van assen
- scheepselektriciteit en -koeling
- kraanverhuur

## MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE

A. DE BOCK

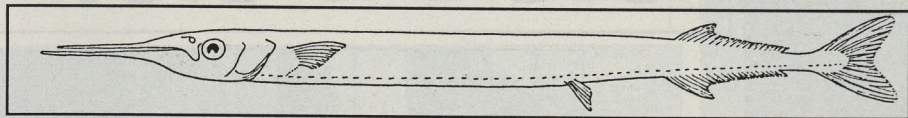


Verkrijgbaar in België door storting van 330 fr. + 20 fr. B.T.W. + 35 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 of bankrekening 384-1605797-46 van drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust” te Oostende. Voor Nederland door storting van 330 fr. + 90 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44.



Geep is echte meivis

## 'Groengrater' toont zich weer



IN MEI VERSCHIJNT hij elk jaar opnieuw voor de kust. Zijn naam: de meivis. De spichtige langerekte vis met vogelachtige snavelbek staat te boek als geep (*Belone belone*) en lid van de familie van de vliegende vissen. De turkoois gekleurde ruggegraat en het ietwat droog maar stevig vlees maken de meivis niet direkt tot een uitverkoren konsumptievis. Volgens de regels van de kookkunst bereid of gerookt is geep best te appreciëren. Hij lag de voorbije weken in de etalage van de meeste viswinkels.

Geep (meivis of snippe) is een vis uit het noordoosten van de Atlantische Oceaan. Hij komt voor van de Golf van Biscaje, de Noord- en Oostzee tot Noorwegen en de Zwarte Zee. Het is een uitgesproken rover die het vooral op aan de oppervlakte zwemmende schoolvissen gemunt heeft. Zijn vogelachtige snavelbek met ongelijke kaken is dan ook bezet met talrijke naaldscherpe tanden. Wordt hij zelf belaagd dan weet de geep door middel van verre sprongen boven water aan zijn achtervolgers te ontkomen.

De familie van de gepen (*Belonidae*) telt een zestigtal soorten die (meestal in scholen) voorkomen in warme en gematigde zeeën. Sommige soorten dringen ook door in braken zoet water (o.a. de spoelgeep).

Volwassen gepen kunnen een lengte van meer dan één meter bereiken (bv. de krokodilgeep). De ons bekende meivis wordt niet langer dan één meter.

Uitwendig is de rug van de meivis donkerblauw of donkergroen en de flanken zilverig glanzend van uitzicht. Specifiek voor alle gepen is de opvallende turkooisgroene kleur van hun skelet en het spiervlees. Men spreekt dan ook van vis met groene graten. De kleur ontstaat door de aanwezigheid van de kleurstof vivianiet. De smaragdgroene kleur stoot sommigen af. Dat geep niet tot de gastronomische hoogvliegers behoort is geen beletsel om de meivis zonder bezwaar te consumeren. Hij smaakt zoals makreel en is het lekkerst gerookt of in azijn opgelegd.

### Sportvis

Bij hengelaars is de meivis een populaire seizoensvis. Zijn komst wordt met spanning afgewacht. Ook omdat hij

na enkele weken weer verdwijnt. Hij komt uit zuidelijke wateren en volgt de scholen sardienen en andere kleine prooivissen die noordelijk trekken als het water opwarmt. Gepen maken trouwens hun aanwezigheid duidelijk kenbaar door buitelingen aan het wateroppervlak. Hun langgerekt zilverkleurig lichaam glanst in de zon en dat ontgaat de zeehengelaar niet. Ver hoeft men ze niet te zoeken. Ze komen voor aan de koppen van de pieren, havenhoofden of rond strekdammen en op plaatsen waar de stroming iets sneller is. Het eerst verschijnen ze voor de Franse kust. De Bretoense kusten zijn het eldorado voor de geepvisserij. Na enkele weken zetten ze hun noordelijke trek verder. Voor onze kust wordt hij niet intens bevestigd, maar in de Zeeuwse Delta (Ooster- en Westerschelde) behoort hij in mei en juni tot de favorieten van de sportvissers. (gw)

## Uitgestorven vis gevangen

Een palingvisser uit het Nederlandse Schagen (tussen Den Helder en Alkmaar) ving in het Noordhollandse Kanaal een voor hem onbekende vis. Bij nader toezien bleek het om een gewone steur (*Acipenser sturio*) te gaan die volgens de vakliteratuur in onze kon treinen totaal verdwenen is. Vroeger kwam de steur, een zoetwater- en trekkersvis, veelvuldig voor aan de Europese kusten (van IJsland en Noorwegen tot in de Middellandse Zee en de Zwarte Zee), maar nu is ze er uiterst zeldzaam geworden. Het gevangen exemplaar was 56 cm lang en woog 700 gram. In Nederland werd in 1952 voor het laatst een steur aangetroffen. Het Rijksinstituut voor Visserij Onderzoek in IJmuiden kon de aanwezigheid van het exemplaar niet verklaren. Alleen in de Russische rivieren die in de Zwarte en de Kaspische Zee uitmonden bevinden zich nog grote populaties. Slechts in enkele grote Europese rivieren zoals de Donau, de Elbe, de Gironde en de Spaanse Guadalquivir trekken in het voorjaar nog sporadische steuren voorbij.

# Crevits

Louis Crevits & zonen b.v.b.a.

*import - export*

*allerlei kettingen en kettingmatten*

*ankers*

*herbruikbare materialen*

*visserijbenodigdheden*

*rubber bollen en rubber ringen*

Zeebruggeaan 137,  
8380 Lissewege (Brugge)  
Tel: 050 / 54 48 33



H. Baelskaai 18,  
8400 Oostende  
Tel: 059 / 32 50 13

Tijdokstraat 3, 8380 Zeebrugge  
Tel: 050 / 54 45 85

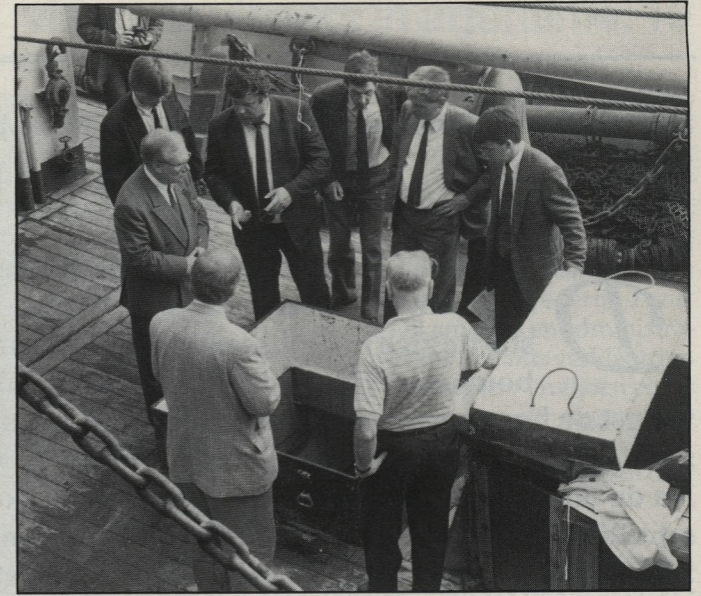
Vanuit Nederland  
09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11



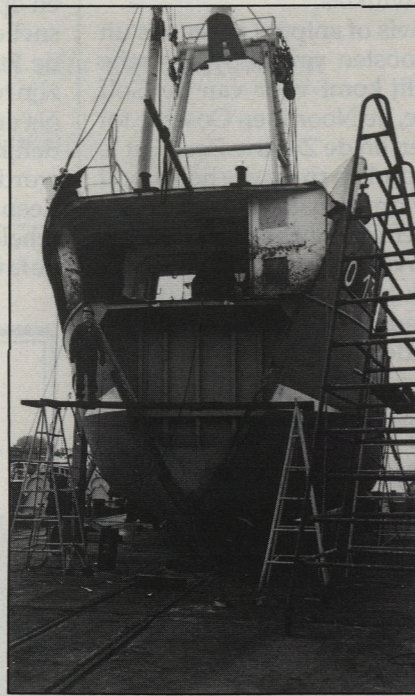
De nieuwe Minister voor Landbouw (en Visserij) André Bourgeois bracht een bezoek aan de Oostendse vissershaven. Hij woonde de veiling bij en werd tijdens het ontbijt bedacht met een boodschap van de kustvissers. Rudy Barbaix (O.211), François Devey (O.23), Hubrecht Deman (Z.55) en Roland Vanhoutte (N.58) brachten de grieven over. De minister liep ook de vernieuwde pakhuisen binnen (o.a. bij Verleye), nam een kijkje aan boord van de O.187 en praatte even met schipper Georges Vandierendonck net voor de afvaart. Daarna zette hij zijn bezoek verder met een ontvangst bij de Rederscentrale en op het stadhuis.

# de maand in beeld



De gebroeders Jean en Emiel Pinchet, gewezen leraars aan respectievelijk de visserijschool van Heist en de John Bauwensschool in Oostende, waren jarenlang lid van de examencommissie motorist. Emiel 41 jaar lang (sinds 1950) en Jean 37 jaar (sinds 1954). Vorig jaar zaten ze voor het laatst in de jury. De technische leraars machine en de Zeevaartspectie organiseerden uit erkentelijkheid een kleine receptie in het kantoor van de voorzitter van de examencommissie hoofdingenieur De Lembre.

De raad van bestuur van de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ) benoemde Pierre Kerckaert (49) tot directeur-generaal. Hij volgt in die functie Maurice Michiels op die per 1 mei met pensioen ging. Als burgerlijk bouwkundig ingenieur had Pierre Kerckaert de leiding over de werkzaamheden bij uitbouw van de haven van Zeebrugge, was adviseur van verschillende ministers en is lid van het Brugse havenbestuur.

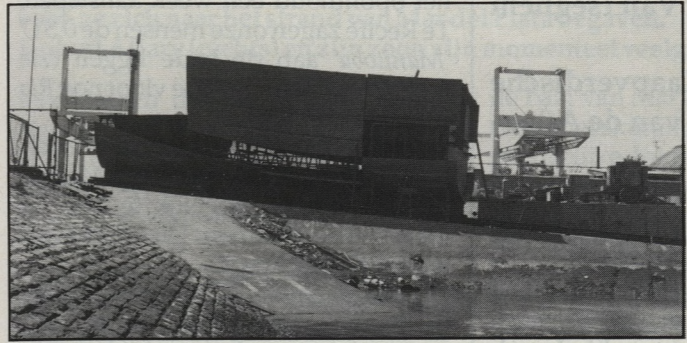


De O.137 Twiligt die half april in aanvaring kwam met een palmolietanker werd hersteld op de Oostendse werf Industrielle des Pêcheries. Om het vaartuig weer zeewaardig te maken werd de neus van het schip volledig vernieuwd.

Op initiatief van de SP-Wijkclub van de Oostendse Vuurtorrenwijk werd een Masterplan-wandeling georganiseerd in de voor- en nachten van de haven.



De jaarlijkse mei-bedevaart naar het Visserskapelletje van Bredene ging opnieuw door onder een brandende zon. De deelnemers stapten van Bredene-Dorp naar het bedevaartsoord bij de duinen waar de gebruikelijke eucharistieviering plaats greep.



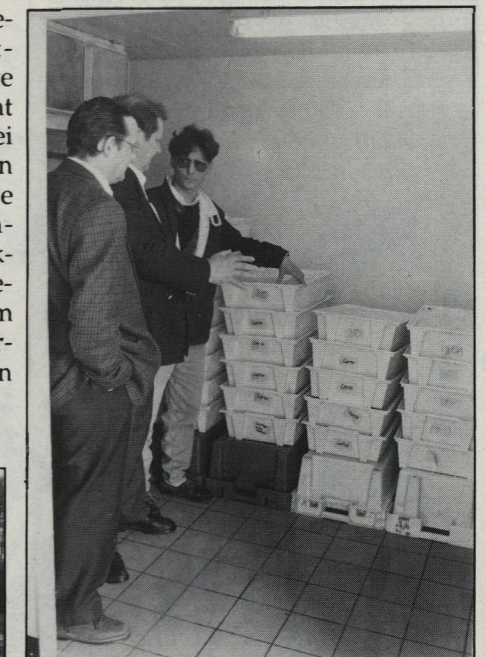
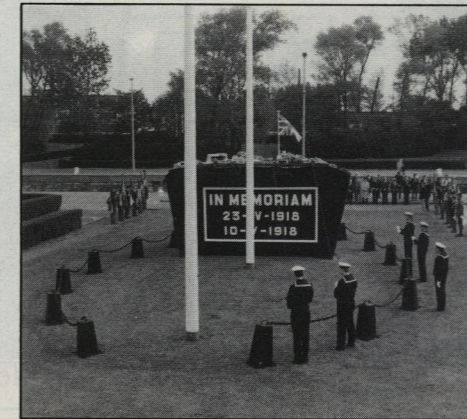
Bij de Scheepswerven De Graeve was de Z.121 Deborah (zie elders in dit nummer) nog maar pas van de helling gelopen of de eerste segmenten van een vaartuig werden reeds opgesteld. Het gaat om een vervangingsvaartuig voor de Z.54 De Bounty van Gilbert Derudder.



Het Britse troepentransportschip Vindictive werd in de nacht van 9 op 10 mei 1918 tot zinken gebracht om de Oostendse havengeul te blokkeren. Het gedenkteken kwam er in 1925. Jaarlijks grijpt er een hulde plaats.



De eerste vergadering van de Hogere Zeevaartschool in Oostende werd op 25 mei 1918. De zwarte vlag toen opnieuw sprake was van de verhuis van de instelling naar Antwerpen. Niettegenstaande de beslissing nog niet is gevallen, blijft de onzekerheid aanhouden.



Mettertijd moeten de visbakken in piepschuim verdwijnen als gevolg van een Europese richtlijn inzake verpakkingsafval. De eerste visbakjes in onbreekbaar polycarbonaat zijn intussen reeds op de markt.

De Flandriavloot vaart richting Zuid-Amerika

## De tragische tocht: baby krijgt zeemansgraf

**D**OOR HET UITBREKEN van WO II zag Gabriël Van Iseghem zijn bloeiende wijnhandel stilvallen. Hij stortte zich in de visserij en liet een aantal vaartuigen bouwen. Tijdens de oorlogsjaren lenigde de haringvangst de honger van veel Westvlamingen, maar daar werd terzelfdertijd veel geld mee verdiend.

Na de oorlog werd Gabriël Van Iseghem van kollaboratie beschuldigd en hij werd opgesloten in het interneringskamp te Sint-Kruis, Brugge. Zijn vloot kwam aan de ketting te liggen. Met een boete van zeven miljoen frank kwam hij vrij. Het sekwester kon hij van zijn vaartuigen laten overbrengen op onroerend goed. Zijn vaartuigen konden terug deelnemen aan het visserijbedrijf. Na de betaling van de boete werd Van Iseghem in ere hersteld.

Vorige maand volgden we zijn vloot tot de Kaapverdische Eilanden. Nu volgen we hen over het laatste stuk van de Atlantische Oceaan.

DE REIS NAAR Brazilië duurde 10 dagen. Net toen iedereen zich klaarmaakte om de evenaarsovergang te vieren, ontstond beroering aan boord van een schip. De baby (3 maanden)

van het gezin *Firmin Devey* was ziek geworden en wat later overleden. De kleine *Werner Devey* werd, in een laken gewikkeld en in een plunjezak genaaid, voor de nacht onder de red-

dingsboot gelegd. 's Morgens voeren de schepen in een kring en de 0.341 'Marie Louise' bleef in 't midden liggen. Er werd gebeden. Een Belgische vlag lag over het bundeltje gespreid. Terwijl de vaartuigen de hoorns bliezen schoof het lijkje langzaam van een plank. Een laatste plons... en het verdween in het diepe zeemansgraf, onder hartverscheurend afscheidsgesnik van vader en moeder.

Op vrijdag 14 december 1951 werd aangelegd in *Recifé*, de meest oostelijke havenstad van Brazilië. Administratieve moeilijkheden en plaatselijk gebrek aan smeerolie lieten het oponthoud een week aanslepen. Te *Recifé* zagen onze mensen de 0.317 'Manitoba' aan de kade liggen (zie kader). Normaal zou de vloot nog *Rio de Janeiro* aandoen.

De ruzies tussen Vlamingen en Nederlanders laaiden zo erg op dat *Maurits Ardaen* zo snel mogelijk te *Mar del Plata* wilde toekomen. Dit oponthoud werd dus geschrappt.

Op zaterdagavond 22 december verliet de Flandriavloot *Recifé*. Op zondagmorgen ontwaarde men bij het och-



Feestelijke aankomst te Mar del Plata.



Nora Allary met kinderen Simonne en Hubert kochten 'camaronnes' (grote garnalen) aan de 'lancha's (door Italianen uitgebaatte garnaalvaartuigen), voor ze zich naar het strand van Mar del Plata begaven. Hubert Allary (rechts) en zijn zoon zijn momenteel veelgevraagde schippers.

tendkrieken dat de 0.344 'Augusta-Natalie' verdwenen was. De 0.280 'Nicole' en de 0.343 'Gabriël' keerden terug om de 0.344 te zoeken. De rest van de vloot ging voor anker en bleef wachten.

De 0.280 en de 0.343 kwamen onverrichterzake terug. Het vermiste vaartuig was immers alléén naar Mar del Plata gevaren na te zijn vastgelopen op een zandbank. De rest van het konvooi voer een 100-tal mijl van de kust af om de druk bevaren scheepsroutes te vermijden.

## Mar del Plata

het werd oudejaarsavond 1951. De bestemming was wel nog niet bereikt maar te middernacht werden vuurpijlen afgeschoten en werd op de misthoorns geblazen. Om de stemming te vervolledigen, werden een paar glazen achterover gedrukt.

Op vrijdag 4 januari 1952 voer de vloot

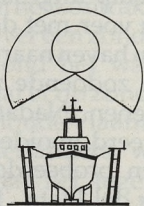
de baai van Mar del Plata binnen. Na een geneeskundig onderzoek door een plaatselijke dokter verdwenen de gele (quarantaine) vlaggen uit de masten. Bij het binnenvaren van de vissershaven vierde heel Mar del Plata feest. De bemanningsleden werden verwelkomd door Gabriël Van Iseghem en zijn echtgenote. ook afgevaardigden van de plaatselijke overheid en de regering waren enthousiast aanwezig. Speeches, een muziekkapel en recepties luisterden de aankomst op. Honderden Argentijnen bewonderden de vertoning. Bovende hoofden wapperden de Argentijnse, Belgische en Nederlandse vlaggen, broederlijk naast de Vlaamse Leeuw.

De meeste gezinnen kregen onderdak in kleine witte stenen huisjes in het nieuwe havenkwartier Puerto. Op de 'Marie-Louise' hadden de meubels in het ruim in het water gestaan. Op de kade vielen de meubels van o.a. Lydie

Robijn in stukken uiteen. Na de overtocht bestempelde Frans Westerlynck de reis, opeengepakt in het ruim met slecht voedsel als zijnde een schande. Van Iseghem noemde zijn nieuwe rederij: 'Pesquera Maritima del Sur Gabriël Van Iseghem', afgekort Pemasur. De boekhouder van de rederij, Frank Delaeter uit Diksmuide, en administratief medewerker Roelants verklaarden dat Gabriël Van Iseghem 1 miljoen pesos heeft ontvangen van de Argentijnse regering als steun en aanmoediging om de visserij verder te helpen ontwikkelen.

'Alle begin is moeilijk' zo luidt het gezegde, maar in Argentinië was het zeer moeilijk. Aan vis was er geen gebrek, wel aan een markt die de vis kon opnemen. De opbrengst was klein, de vervoerskosten hoog. Allerlei defecten en herstellingen zetten een domper op de vooruitgang. Herstellingswerk moest cash worden vergoed. De viskopers daarentegen wachtten soms maanden om te betalen. De bemanningen konden daardoor niet worden uitbetaald. Ze kregen in het begin voorschotjes, amper genoeg om te leven. Toen de Nederlanders vertrokken, moesten de bemanningen worden aangevuld met andere immigranten: Vlamingen, Portugezen, Spanjaarden, Italianen, Triësters, Canadezen, Fransen,.... allemaal mensen die de visserstiel eigenlijk niet kenden. Gabriël Van Iseghem probeerde met twee vaartuigen te vissen vanuit Buenos Aires. De resultaten bleven even pover. Iedereen sprak erover terug te keren naar België. Degenen die het konden betalen of niet waren gebonden aan de rederij deden dat ook echt. Pas eind 1953 werden de achterstallige lonen uitbetaald en kwam een zekere tevredenheid onder de vissers.

Eén van de eersten (of misschien wel de eerste) die zijn schippersbrevet in 't



UITBATING SLIPWAY ZEEBRUGGE

# INDIMEC

SCHEEPSHERSTELLINGEN

Kielbankstraat 1/B — 8380 Zeebrugge — Tel. 050-54.41.89 — Fax. 050-54.71.49

### Nieuwe aanpak:

- flexibele werktijd
- week end service
- werkplaats naast slipway
- kaai bij Borlim nv Prins Filipsdok

### Dienstverlening:

- plaatwerk averijen
- schroefassen en bussen
- roeren en roerkoningen
- motorinbouw en revisie
- houtwerk/schilderwerk

### Raadpleeg ons:

- redelijke prijs
- kwaliteit
- snelheid
- total service

Spaans behaalde was *Pierre Logghe*. In Argentinië bleven de schepen onder dezelfde namen varen maar hun registratienummers veranderden. De 0.343 'Gabriël' werd bijvoorbeeld de M.4243 'Gabriël'.

### Verdere uitbouw

Reder *Van Iseghem* onderhield goede contacten met de overheid. Redelijk snel kon hij beschikken over een loods. Daar bracht hij zijn bureaus en ateliers om netten te breien en te herstellen onder. Later werd een visfabriek opgestart, werden de vaartuigen verlengd om over grotere visruimen te beschikken en lagen de plannen om een rokerij en ijsfabriek op te richten op tafel. De schepen werden in zekere zin gemoderniseerd maar lang niet genoeg. Indien *Gabriël Van Iseghem* zijn vloot voortdurend zou hebben aangepast aan de evoluerende tijden dan was *Pemasur* nu één van de grootste Argentijnse rederijengeworden.

Het verliep echter anders. De reder verdiende, na een moeilijke beginperiode en een tijd van verdere noodzakelijke investeringen, goed zijn kapitaal terug. Dit kapitaal stond niet klaar om daar opnieuw te worden ge-

investeerd, maar kwam over naar België. De reder verbleef trouwens veel in België en was niet echt uitgeweken. Als de rederij in zijn geheel sleet vertoonde en dreigde kapitaal op te slorpen trok *Van Iseghem* zich uit *Pemasur* terug en bleef definitief in België. Verschillende vissers getuigen dat de rederij *Pemasur* hen niet goed behandelde: het werd hen soms lastig gemaakt en ze werden *gekleineerd*. De reder speelde de schippers tegen elkaar uit om ze steeds meer mee te laten brengen. De schippers werkten elkaar tegen om *de blauwe wimpel* van de rederij in de mast te krijgen. De reder profiteerde van de eergierigheid van zijn schippers en verrijkte zich intussen zonder er zijn volk voor te belonen. Als er problemen waren, was de reder nooit te bereiken. En toen *Van Iseghem* zich uiteindelijk uit *Pemasur* terugtrok voelden onze vissers zich in de steek gelaten. Over reder *Gabriël* hebben ze in Argentinië geen goed woord meer over.

In 1983 voeren de 'Gabriël' en de 'Marie-Louise' nog wel ter visserij, zij het nu voor andere eigenaars. In 1990 stond er nog 1 romp op het droge waar men een andere opbouw op plaatste. De rest van de vloot is gezon-

ken of werd afgebroken.

Na de episode Argentinië verbouwde *Gabriël Van Iseghem* wijn in Spanje. Hij werd er tevens één van de grootste citroenkwekers. Zijn *oude dag* bracht hij door aan onze kust. Een zoon van de reder bleef in *Mar del Plata* en leidde één van de fabrieken van zijn vader. Hij huwde met de dochter van uitgeweken sierplantenteler *Van Eeden* uit Wetteren.

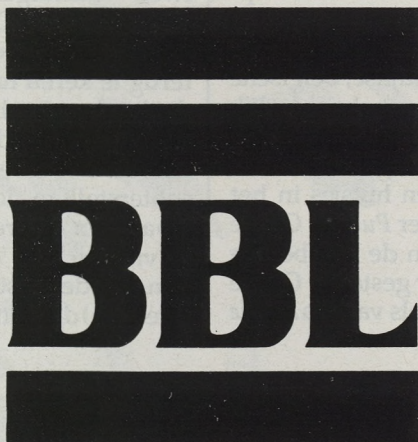
Daniël Pots

Bron: Het archief van Jef Klausning berustend op brieven van Vlaamse vissers, E. Spee, R.Hindryckx.

### Slechte reputatie

De toenmalige 0.317 'Manitoba' was een omgebouwde mijnveneger. In Oostende werd het schip in de vaart gebracht door een consortium van vier reders: Hindryckx, Nyville, Viaene, Zonnekein. Het bedrijf was bijna failliet voor het schip goed en wel ter visserij kon uitvaren. Het werd verkocht en week uit naar Nederland. Vanuit Amsterdam vertrok het in 1949 naar Brazilië. Het was drie maanden onderweg. Daar werd het verkocht aan een Braziliaan die het vanuit *Rio de Janeiro* uitbaatte. Toen onze vissers hun vroegere 0.317 bij toeval opmerkten aan de pier van *Recifé* had het een bemanning die bestond uit Nederlanders, Polen en Duitsers.

Enkele jaren later kwam te *Mar del Plata* een treiler toe die zeer sterk geleek op de 0.317. Het was een omgebouwde mijnveneger en voer onder Panamese vlag. De eigenaar was een Antwerpse avonturier die het vaartuig in Algiers gekocht had. Vreemde man. Hij had een walvis gekocht en ingespoten met bewaarmiddelen. Zolang de walvis *aanschouwbaar* bleef, lag het op het dek van het schip uitgestald. De Antwerpenaar voer met deze kermisattractie van haven naar haven en probeerde zodoende zijn boterham te verdienen. Nadat de walvis was opgeteerd gooidde hij hem overboord en probeerde te vissen vanuit *Mar del Plata*. Het loonde niet. De Antwerpenaar zou zijn geluk opnieuw beproeven in Brazilië. Onderweg is het vaartuig gezonken met man en muis. Was dat dan toch de oude 0.137 geweest?



De bank die verder denkt  
dan een bank

# Vlaams - Nederlandse spanningen op de Flandriavloot

**G**ABRIEL VAN ISEGHEM, de reder van de Flandriavloot die na WO II uitweek naar Argentinië (zie elders in dit blad) kreeg niet voldoende Vlaamse vissers bijeen om zijn vaartuigen te bemannen en ging over de grenzen heen kijken.

Rond Urk zagen de IJsselmeervissers hun werkterrein vanop hun botters steeds maar kleiner worden door de inpoldering van hetgeen vroeger hun visgrond was. Te Urk verslechterde de sociale toestand. Armoede stak de kop op.

## Steun

De burgemeester van Urk steunde de uitwijking naar Argentinië omdat hij de werkloosheid in zijn gemeente niet kon oplossen. Een plaatselijke onderwijzer zette een summier cursus Spaans op, in de hoop dat de emigranten een mondvol van de taal van hun nieuwe vaderland zouden kennen.

Kontraktueel werd vastgelegd dat de vissers zich verbonden om één jaar voor de rederij Flandria te varen in Argentinië. Als alles goed verliep zouden vrouwen en kinderen achteraf naar Mar del Plata overkomen. De vissers zouden dan hun kontrakt voor drie jaar hernieuwen. Er werd een vast maandloon afgesproken, dat hoger was voor de schippers dan voor de matrozen. De families die achterbleven kregen ook een maandloon. Via de burgemeester zou 4000 gulden per maand verdeeld worden onder de betrokken vissersgezinnen. Ook daar kregen de schippersgezinnen iets meer dan de matrozenfamilies.

In het kontrakt stond niets vermeld over een zondagsrust. Van Iseghem vond het waarschijnlijk normaal dat er op zondag werd gevist (naar aloude Vlaamse gewoonte), de Nederlanders waren waarschijnlijk van het tegenovergestelde overtuigd (zoals het geloof hen voorschrijft). Een week voor de afvaart arriveerden de Nederlanders te Oostende.

## Verschillen

Nederlanders en Vlamingen pasten

niet bij elkaar. De oorsprong van de moeilijkheden was hoofdzakelijk te vinden in godsdienstige tegenstellingen. De Nederlanders waren calvinisten, strenge protestanten met veel uiterlijke plichtplegingen: bidden, psalmen zingen en de letterlijke toepassing van de zondagsrust. Daarnaast had je dus de Vlamingen waarbij het allemaal niet zondig moest en de godsdienstige overtuiging niet zo'n zaak van uiterlijk vertoon was. De Vlamingen werden verplicht te bidden voor en na het eten, de scheepsradio mocht geen ontspanningsmuziek spelen, bij het zingen van psalmen hadden de Vlamingen te zwijgen, de vissers mochten niet vloeken... De Nederlanders weigerden op zondag te werken of zelfs ook maar ergens bij te springen.

De Urkse vissers vielen daarbij het meeste op. Ook met andere Nederlanders hadden zij ruzie. Oorzaak? Sinds eeuwen lag het eiland Urk volledig afgezonderd in de Zuiderzee. Urk bleef een gesloten gemeenschap met eigen zeden en gewoonten. Zelfs bij het droogleggen van de noordoostpolder bleef Urk vasthouden aan zijn aloude tradities. De vissers waren oer-konservatief en erg eigenwijs. Er was geen plaats voor een beetje soepelheid.

Na aankomst te Mar del Plata wilden onze vissers *vooruit* en ze voeren uit op 'hoog- en laagdagen', zeker als ze wisten dat er vis op de gronden zat of wanneer ze nieuwe gronden moesten zoeken.

De dagvisserij bracht niets op en reder Van Iseghem stuurde zijn schepen op jacht naar *Merlusa* (heek). De vaartuigen waren toen zeven tot tien dagen weg. De Nederlandse (vooral de Urkse) vissers bleven echter weigeren op zondag te werken. Op zee lieten ze het schip vierentwintig uur drijven: ze baden dan en zongen psalmen. Dit fenomeen bracht een visdag vertraag op, liet de gevangen vis extra lijden onder de warmte en... werkte danig op de zenuwen van de Vlamingen. Ten einde raad stelde Van Iseghem de noorderlingen te werk aan wal. Na verloop van tijd waren er echter te veel arbeiders voor het kaaiwerk.

De Nederlandse vissers waren dus niet tevreden. Ze hadden zich in een avontuur gestort zonder zich bewust te zijn van de gevolgen op hun levenswijze.

Er werd steun gezocht bij de oud-burgemeester, die persoonlijk naar Argentinië kwam om de toestand te bekijken. De reis van de Urkse burgervader haalde de wereldpers en de onwillige zondagwerkers waren dankbaar voer voor journalisten. De Nederlandse regering wilde er van haar kant niets mee te maken hebben en maakte duidelijk dat het om een privé-arbeidsgeschieding. Ook de Nederlandse ambassade in Buenos Aires wilde haar onderdanen niet helpen: "*Wil je niet vissen op zondag, ga dan terug naar Nederland.*"

Als de Urkse vissers op zondag niet wilden varen, verbraken ze hun kontrakt, zo redeneerde de reder. Op 6 april 1952 werden ze prompt ontslagen, allemaal! Ook het onderhoudsgeld voor de achtergeblevenen werd niet meer doorgestort. Moeders en echtgenoten smeekten per brief dat hun zonen of mannen toch op zondag zouden werken. De Urkers hielden echter het been stijf.

## Terugkeer

Bij zijn terugkeer gaf de Urkse burgemeester een perskonferentie op de luchthaven Schiphol, waarbij hij *Gabriël Van Iseghem* een schurk noemde. Hij stuurde tevens protesttelegrammen naar *Prins Bernhard* en naar *Eva Peron*. De burgemeester zette een aktie op touw om geld in te zamelen en een fonds aan te leggen om zijn *onderdanen* terug thuis te krijgen. In mei 1952 keerden een aantal vissers terug. Vanaf juni 1952 probeerde een achtergebleven groep de kost te verdienen door met fuiken op paling te vissen in krek en rond eilandjes in de La Platarivier. Ze slaagden echter niet in hun opzet. Zij kwamen terug in november 1952. In december keerden er nog 6 terug en de rest volgde begin 1953.

Volgens sommigen hield de Urkse burgemeester later de rest van het hulpfonds achterwege en verdween met het geld. Toen *André Vermeylen* een paar jaar geleden de Urkse visser *Willems De Boer* thuis opzocht, verklaarde de Nederlandse schipper: "*Argentinië is de grootste misstap in mijn leven geweest!*"

D.P.

De Gebroeders Degrave (Het vervolg)

# Dichtung und Wahrheit ???

**E**EN EEUW NA de vreemde avonturen van de gebroeders Degrave, komen deze nog steeds ter sprake (zie HVB 5, 1 mei 1992, ps 13-16).

Het begon met Eugène Degrave zelf, die in 1901 zijn mémoires schreef onder de titel: "Le Bagne" (Editions Stock Paris). De Antwerpse uitgeverij Verhoeven publiceerde tussen 1905 en 1907 een wekelijks (sterk geromanceerd) vervolgverhaal onder de titel "Marteling der Twee Gebroeders Degrave - Onschuldig op de Galeien" van de hand van Jan Nells. In de Koninklijke Nederlandse Schouwburg te Antwerpen werd in 1907 het toneelstuk opgevoerd dat de titel droeg: "De Gebroeders Degrave". Er waren ruim 300 opvoeringen, telkens voor nokvolle zalen.

in zijn wekelijks cursiefje in het Vlaams Weekblad had O. Vilain het ook eens over de gebroeders Degrave. Hij nam het stuk over in zijn verzameling: "Langs de Oostendse Kateien" dat in eigen beheer werd uitgegeven in 1974.

Begin december kwam de historische roman "Het Duivelseiland" van Roger Slosse van de pers (uitgave Flandria Nostra te Zedelgem): nog eens over avonturen van de gebroeders Degrave.

Roland en Gaston Desnerck nemen het verhaal over de gebroeders eveneens op in hun boek "De Oostendse Visserij".

En onlangs heeft Jan Vandamme zijn studie de "Affaire Degrave" gepubliceerd (Hadewijck in de reeks EGO). Men kwam zelfs op het spoor van familieleden van de gebroeders Degrave die te Oostende wonen, namelijk de bekende Oostendse journalist/uitgever/auteur Robert Lanoye. En in Het Visserijblad van mei had Marc Loy het ook over de studie van Vandamme en dus over de gebroeders.

BIJ MIJN OPZOEKINGEN in verband met de sociale en economische evolutie van de visserij langs onze kust dacht ik ook wel de naam Degrave eens ergens tegen te zullen komen. Helaas: niettegenstaande mijn onderzoek van verschillende bronnen kwamen de vissers-reders Degrave nergens voor de dag. Zo komt het dat ik mij de vraag stel: wat is, ondanks alle geschriften, verzinsel en wat is de waarheid?

## Eugène Degrave over zichzelf

"Omtrent dit tijdstip begon men te Oostende de vischvangst met stoomboten en zulks met heel goede uitslag. Weinigen tijd nadien werd het stoomschip Degrave op de werf gezet en zoodra men het van stapel liet lopen, begonnen wij onze nieuwe loopbaan.

Onverwachts en zonder voorbereiding werden wij visschers. Vol betrouwen in de toekomst, jong en levenslustig zetteden wij ons onverdroten aan het werk. Hoe fier waren wij toch ons op ons schip te

voelen wiegelen, onzen naam op zijne vlag te zien prijken!!

Het was voor ons zelve dat wij arbeidden. Nu konden wij vrij gaan en komen en wij dreven onzen eigen wil door. De kans scheen ons te willen begunstigen. Wij deden verwonderlijke vischvangst. In den loop der maand October 1885, tijdens erg, zwaar weder, daagde een schip in nood voor ons op: het was de bark Pieter uit Moss, Noorwegen."

Hier volgt dan het gedetailleerde verhaal van de redding van de schipbreukelingen en de verdere hulp die de gebroeders Degrave aan deze zeelieden verstrekten. Dezelfde maand werd nog eens bijstand verleend aan een ander Noors vaartuig dat in nood verkeerde, de "Haneborg". In november van hetzelfde jaar, terwijl ze aan het vissen waren, brandde hun vaartuig volledig uit. Iedereen werd gered, maar het schip was verloren.

Een ander vissersschip, de "Tib Doig" werd door de gebroeders te Duinkerke aangekocht, maar ook hier hadden ze

het geluk niet mee. Dit vaartuig ging verloren door een schipbreuk nabij de Shetland eilanden. Aldus verloren de gebroeders Degrave twee vissersvaartuigen op zeer korte tijd.

Tot hier het verhaal van de visserij-episode uit het leven van de gebroeders, zoals Eugène Degrave het zelf vertelde in zijn boek "Le Bagne".

## Het geloof van Thomas

Alle auteurs die het over de gebroeders Degrave hadden, namen dit verhaal over zodat het de schijn kreeg dat het werkelijk zo geweest was en niet anders.

Enkele jaren geleden bekeek ik de sociale en economische ontwikkeling van ons visserijbedrijf in de tweede helft der vorige eeuw. Ik kende het verhaal van de gebroeders Degrave en aangezien ik nergens iets vond in verband met hun activiteiten in het visserijbedrijf werden andere bronnen onderzocht.

Als de gebroeders Degrave werkelijk zo avontuurlijk en baanbrekend werk verricht hadden op het gebied der zeevisserij in ons land, moester ergens wel een spoor te vinden zijn: eigenaars van een de eerste "stoomvisschersboten" te Oostende, bouw van het vaartuig, de redding en hulp aan Noorse vaartuigen in nood, het verlies van twee vissersvaartuigen, kort na elkaar...

De verslagen van de sectie visserij van de Handelskamer van Oostende, het standaardwerk van Charles Dezuttere over de zeevisserij "Enquête sur la Pêche maritime en Belgique", A. T. Golder: "Rapport sur l'extension de la pêche à vapeur. Ostende 1901", Leonce Verbrugghe "Die Belgische Seefischerei" in "Handbuch der Seefischerei Nordeuropas" en andere auteurs uit deze periode; niemand deelde iets mede over de fameuze gebroeders. Hadden die auteurs-tijdgenoten de gebroeders Degrave misschien over het hoofd gezien?

Eugène Degrave beweerde niet dat zij de eersten te Oostende waren om de visvangst met stoomboten te bedrijven, maar zij zouden toch een der eersten geweest zijn. Dan maar elders gezocht naar de rederij Degrave.

Volgens officiële en bijgevolg geloofwaardige gegevens was de rederij Dossaer & C° de eerste die te

Oostende een stoomvissersboot in de vaart bracht, dat was in 1884, de "Prima" in hetzelfde jaar volgde dan de "Secunda". In 1885 volgden nog vijf andere stoomvissersvaartuigen voor deze rederij. In 1885 verging een vaartuig van de rederij Dossaer & C°. Dit was niet het vaartuig van de Degraves vermits het verging vooraleer de "Degrave" in de vaart zou gekomen zijn.

Einde december 1886 waren er acht stoomvissersvaartuigen in de vaart te Oostende, zes behoorden toe aan de rederij Dossaer, verder was er een vaartuig dat te Oostende gebouwd was voor de rekening van de rederij *Bauwens-Billiaert-Pottier* en het andere, ook gebouwd te Oostende, voor de rederij *J. Baels*.

Noch de lijsten van de vissersvaartuigen van het Beheer van het Zeewezen uit die periode, noch die van de "*Lloyd Anversois*" en van de "*Journal du Commerce d'Anvers*" vermelden de rederij Degrave of het stoomvissersvaartuig "Degrave".

De monsterrollen van de vissersvaartuigen uit de 19e en het begin van de 20e eeuw die bewaard worden in het Rijksarchief te Beveren Waas vermelden geen enkele reder noch visser met naam Degrave. en eveneens is noch de naam noch het vissersvaartuig Degrave terug te vinden in de verslagen uit die tijd van de sectie Visserij van de Oostendse Handelskamer. Nochtans zou het stoomvissersvaartuig Degrave, evenals de andere vissersvaartuigen, dienen ingeschreven te zijn in het Waterschoutambt en de monsterrol van de bemanning zou eveneens opgemaakt moeten zijn geweest bij de Waterschout.

### Een lied over de Degraves

Met zijn echte (of vermeende) avonturen heeft Eugène Degrave zeker heel wat stof doen opwaaien in ons land en zelfs tot buiten de grenzen. Er werd heel wat over de gebroeders geschreven en het is dan ook begrijpelijk dat er marktzangers waren die in deze avonturen voldoende stof vonden om er een lied over te maken, te zingen en te verspreiden.

Zo vind ik in de verzameling R. Hessel het lied over de "*Triomfantelijke terugkeer in België van de gebroeders De Graeve*", dat zou gedicht, gezongen en verspreid zijn door Cornelis Janssens. Voortgaande op de tekst zou dit lied geschreven geweest zijn op het ogenblik dat het bericht van de genadeverlening bij ons gekend was, en nog vòdr "hun" terugkeer ik het land.

De dichter heeft het immers over "*stappen die aangewend worden om hen triomfantelijk te ontvangen*" te Oostende en te Boom.

De genademaatregel kwam er in 1899 voor Eugène. Leonce was in 1895 overleden in de Franse strafkolonie, maar dat schijnt de maker van het lied niet te hebben geweten.

Eugène werd in datzelfde jaar bij zijn aankomst te Antwerpen al een held gevierd.

In het lied is er verder spraak van de moeder die haar zonen te Boom opwacht. Volgens de bronnen die ik heb kunnen raadplegen, was de moeder overleden vòdr de terugkeer.

Dat laat toe te veronderstellen dat het lied in 1899 geschreven en verspreid is geworden. Men kan het bijgevolg aanzien als een der eerste literaire (?) stukken die over de gebroeders Degrave gepubliceerd werden.

Evenals in alle verhalen omtrent de gebroeders komen in dit lied een paar onnauwkeurigheden voor. Waar zulk gebroeders met echte of met "zelf benoemde" historici, is het niet te verwonderen dat de maker van dit marktlied zich ook verslikt heeft in het verhaal.

Met de melodie zullen de lezers zeker geen moeite hebben. Om de triomfantelijke terugkeer te bezingen, greep de dichter naar de melodie van het Belgisch Volkslied.

### *Onschuld der Gebroeders De Graeve (officiëel erkend) Hunne triomfantelijke terugkeer in België*

1.

Wat blijde mare komt men in 't land  
ontvangen!

Men ziet hoe weer de onschuld  
zegepraalt,

Van twee gebroeders, die onschuldig  
gevangen,

Roemrijk hun vrijheid weer hebben  
behaald.

In Frankrijk dat zij waren verwezen,  
Over drie jaar onschuldig tot de dood

Door eene dwaling die nu is bewezen,  
Voor d'arme jongens, wat een

blijdschap groot! (bis)

2.

Met vele vreugde werd die tijding  
vernomen

Door gansch het land, maar 't meest van  
al te Boom

Al door de moeder van dees twee brave  
zonen

Die in dit dorp gevestigd had haar woon,  
En vroeger met haar broeders in

Oostende

Door iedereen geacht werd en bemind;

Daarom men ook zooveel moeite  
aanwende (sic)

Voor de vrijheid harer zonen gezwind.  
(bis)

3.

Nu eindelijk de dag is aangekomen'  
Waarop hun onschuld openlijk erkend,  
Door gansch Europa met vreugde wordt

vernomen,

Heeft d'Overheid reeds stappen  
aangewend

Om triomfantelijk hun te ontvangen  
't Oostende en in de gemeente Boom,

Waar dat hun brave moeder, met  
verlangen

Reeds 't uur verbeid van d'aankomst  
harer zoons (bis)

4.

Voor dees twee brave broeders wat een  
vreugde!

en wat triomf voor gansch ons  
Belgenland,

Dat zich in deze vrijheidstelling  
verheugde

Want hunnen naam was in elks hart  
geplant.

Ja niemand kon aan hunne schuld  
gelooven,

Waarvoor dat zij drij jaar hebben  
gezucht,

In Frankrijk bij moordenaars en boeven  
Hetwelk hier maakte zoo een groot

gerucht. (bis)

5.

Spiegelt U hier, gij brave jongelingen  
En leeft altijd al de broeders De Graev

In eer en deugd geacht door brave lieden  
Wordt gij dan steeds, wanneer gij u

houdt braaf

En als u dan een ongeluk komt treffen,  
Komt vroeg of laat uw onschuld aan het

licht,

Zoo gij in mijn gezang hier kunt  
beseffen

Dat ik te hunner eere heb gedicht. (bis)

De gebroeders Degrave en ik

Voortgaande op dit lied zou men gemakkelijk kunnen besluiten dat markt-zanger Cornelis Janssens, evenals andere schrijvers na hem, zich heeft laten vangen door vage geruchten die tot in ons land kwamen als gevolg aan de verschillende tussenkomsten en polemieken omtrent de twee avonturiers. En dat Eugène Degrave dankbaar gebruik gemaakt heeft van de bekendheid die hem voorafging om een sterk gefantazeerd verhaal neer te pennen dat naderhand door velen voor echt werd gehouden.

Zodat ik, behoudens bewijs van het tegenovergestelde, nog altijd bij mijn overtuiging blijf dat de visserijepisode van de Degraves voor een groot deel uit de duim werd gezogen.

Jef Klausing

# van schepen Van mensen

**W**E HEBBEN GELEZEN in de twee vorige afleveringen hoe de slimme onderwijzer

*Ebondo* begon te twifelen aan zijn *Muke* en tenslotte zijn trouwe vriend *Banza*, de visser, een duchtig pak slagen toediende, en hoe ze samen naar *Inongo*, de *muganga*, trokken om wijze raad te vragen.

Nog vermanend begon *Inongo* een sermoen, hij stak de armen in de lucht en spuwde op de grond: "Een mooie vrouw wordt duur betaald *Ebondo*, daar kunt ge allicht nog een drama van maken maar ge weet toch ook dat vel niet week wordt zelfs al stamp je het in een vijzel zoals *Muke* maniokwortel stamp, een kont verslijt niet. En bovendien moet *Muke* hoog kunnen zingen opdat een visser als *Banza* haar zo achterna loopt en het is ook niet meer nodig *Ebondo*, haar dezelfde rammeling te geven als ge *Banza* toegediend hebt, het zou een eeuwige zonde zijn voor zulke beeldige vissersdochter..."

De lucht werd blauw, 'tregenseizoen naderde en de hoge branding klopte krachtig tegen de zandige kust, baarzen, haaien en barracuda bevolkten de oceaan.

Met een lening en een aantal rijke vangsten had *Banza* vlug het kapitaal vergaart en onder het donkere firmament, waarin alleen maar heldere sterren te zien waren, trok hij met zijn rivaal en klanbroeder *Ebondo* met het boetegeld naar *Inongo*, de *muganga*, waar het werd geteld, afgetrokken en gedeeld op kleine hoopjes tot de afrekening klopte en toen trokken beiden naar de "Bar du Soleil" op het helle strand waar ze menige pombe dronken, *Simba* en *Tembo* het heerlijk bier van de blanken, ze sloegen hard in elkanders handen toen ze toasten op hun overgankelijke vriendschap en op het immense geluk dezelfde vrouw te mogen kennen.

De krekels sjirpten al hun nachtelijk concert toen *Ebondo* met wankele zeebenen de *lupango* van zijn stenen

woning opstapte waar *Muke* hard ijverde met keukengerei. Een en ander had haar niet gerustgesteld en het ekskuus van haar *Ebondo* dat hij later zou thuiskomen dan gewoonlijk betekende niet veel goeds, ze had besloten dat het nodig zou zijn haar heer en meester wat feestelijker dan gewoonlijk te ontvangen.

*Ebondo* was al dadelijk omhuld door de pikante geur van de gebakken vis, de roes maakte hem hongerig en getroost door de gunstige financiële uitkomst van het palaber liet hij zich op de drempel neerzakken. *Muke* was in de weer als een huisraadkoningin, ze had al haar kennis en kunst gestoken in de bereiding van het menu, er goed op lettend het voedsel niet aan te raken als het niet nodig was uit schrik er een verwensing in te verwerken. Ze had een stuk zandhaai ingesmeerd met palmolie en pilipili en het verwerkt samen met maniokloof, ze had nog enkele jamknollen en kolven van mais en als lekkernij had ze rupsen bereid nadat ze ze had onthaard, een echte keuken van het Kongolese hart. Zweet druppelde van haar gelaat en ze glimlachte fijntjes wanneer er wat in de maniok terecht kwam, ze wist maar al te goed hoe ze met *Ebondo* kon rondtoeren. Haar verleiding zou nog doelmatiger zijn, moest ze een weinig van die warme, krachtige straal diep in haar voedsel kunnen mengen, hij zou dan zeer zeker niet kunnen weerstaan aan haar diepe genegenheid voor hem. Maar *Ebondo* hield zijn dame in de gaten en het was beslist niet 't moment voor *Muke* om zich nog eens te laten betrappen. Als ze hem met veel omhaal de schotel brengt bekijkt ze hem met de blikken van de onbegrensde mogelijkheden, die gelukkige list van de natuur om de soort in stand te houden. Ze neuriet, dat *Ebondo* haar geleerde man, in het duister van de nacht niet aan 't werk is geweest, dat het alleen maar de Belgen, de wilde beesten en de boze geesten zijn die 's nachts werken en dat ze tijdens zijn afwezigheid al wel drie keer verleid is geweest, maar toch

# &

## van de zee

niet achterover is gegaan, al is het ongezond dat het lijf de verlangens onderdrukt.

Dan bedient ze hem met zwier in de deuropening, zo kunnen de bureneens zien hoeveel ze wel houdt van deze knappe leraar.

's Nachts is de zwarte vrouw veel geduchter dan de man, de burenen zullen jaloers zijn als ze bemerken hoe *Ebondo* wordt verwend door een bloem van een meid.

*Ebondo* verorbert zoals mannen van het water past alleen het uitgebreide menu dat *Muke* voor hem heeft klaargestoomd, likt zijn vingers af, smaakt luidruchtig met tong en lippen en boert dan luidop, als kompliment voor zijn keukenprinses. Dan weet ze dat haar man voldaan is.

Donker is de Afrikaanse nacht en de branding klopt onverstoort tegen het strand.

Luidruchtig zuigt *Ebondo* de resten van tussen zijn tanden en spuwt ze voor zich uit met een diepe blik van gelukzaligheid en hij knippert met de ogen als hij water hoort lopen in de grote waskom. Als parels hangen waterdruppels in *Muke's* kroezelhaar als de gulzige roofvogelblik van *Ebondo* haar ronde knie opvreet die als bij toeval komt piepen tussen de opgevallen wax.

De mango's waren rijp en verweg roffelden tamtams. Weldra was er nog enkel het parfum van de nachtelijke oceaan en haar eeuwige geruis en had alles het reliëf en de kleur van vroeger gekregen.

Lin

IERLAND

**Spaanse zwartvissers**

Dat Ierland veel te lijden heeft onder Spaanse zwartvissers is alom bekend. Begin april toonde de Ierse visserijwacht nog een staaltje van haar kunnen toen ze drie Spaanse vissersschepen opbracht.

Het visserijwachtschip 'Edithe' beval twee Spaanse vissersschepen de korre te winden opdat ambtenaren de schepen zouden kunnen controleren. Beide vissersschepen haalden de netten op... en vluchtten prompt weg. De 'Edithe' zette de achtervolging in. Een helikopter bracht de nodige versterking. Na drie uur achtervolgen draaide de 'Francisco Ferrer' bij. Een half uur later stopte ook de 'Mar de Africa' op 162 zeemijlen ten zuiden van Fasnet Rock.

Honderd en tien mijl ten zuiden van Mizen Head verschalkte de 'Aisling' een derde Spaanse visser, de 'Confurco'

Beide visserijwachtschepen begeleiden de drie Spanjaarden naar Castle-townbere. Voor de Ierse maritieme rechtbank waren de vissersvaartuigen geen onbekenden. De 'Mar de Africa' werd reeds in maart 1991 opgeleid terwijl de 'Confurco' in januari 1985 en in Januari 1992 van de partij was.

De rechter kreeg meteen de kans om de Ierse schatkist met vreemde deviezen te spijzen (DP)

**Reddingscijfers**

Over de hele kust van het Verenigd Koninkrijk en Ulster rukte in 1991 de reddingsdienst 795 maal uit (1990=812 maal) Hierbij werden 185 levens gered (1990:247). Voor wat de visserij betreft waren motordefecten het talrijkst (292 maal). Voor lekken en wateroverlast assisteerden de reddingsboten 114 maal, voor strandingen 77 maal en voor gewonde bemanningsleden 62 maal.

Bij 160 pogingen tot hulp werd de reddingsboot bijgestaan door een helikopter. Alles samen spendeerde de reddingsdienst 1.920 uren op zee, waarvan 40% van de diensten 's nachts plaatsvonden en 7% in stormen met windkracht 7 of meer. De reddingsdienst schat dat ze voor een waarde van 15 730 000 pond sterling van de ondergang redde (1990 = 13 920 000). De reddingsdienst zal in 1992 ongeveer 48 miljoen Britse ponden kosten. Al dit geld komt uit fondsen die vrijwilligers bijeenbrachten. (DP)

FRANKRIJK

**Vloot gesaneerd?**

Het Plan-Mellick voor de sanering van de Franse visserijvloot zou rond zijn. Het vlootvermogen werd het afgelopen jaar met tien procent verminderd. Volgens Staatssecretaris Jean-Yves Le Drian zou Frankrijk weer in aanmerking komen voor EG-steun nodig om de modernisering van de vloot verder te zetten. Le Drian was dan ook van plan zich in Brussel opnieuw te laten horen bij de bespreking van het visstandbeheer en de maaswijdte voor rondvissers. De secrétaire d'Etat à la Mer uit Lorient kondigde ook vuurwerk aan als de maaswijdte voor schelvis- en kabeljauwvissers in de Noordzee van 90 op 100 mm zou gebracht worden. Daar komt echter niets van in

huis. Bij de herschikking binnen de Franse regering werd Le Drian voor zijn diensten bedankt en vervangen door parlementslid Charles Josselin. De nieuwe titularis van de maritieme portefeuille wil in de eerste plaats vertrouwd geraken met de havenproblematiek en de problemen rond de aangevochten hervorming van het dokwerkersstatuut.

DUITSLAND

**IJslandse import**

De visafslagen van Bremerhaven en Cuxhaven brengen massaal IJslandse vis op de markt. De groothandel, die liever rechtstreeks importeert, bekijkt het gebeuren dan ook met een scheef oog. Het is een fenomeen dat niet alleen in Duitsland de kop opsteekt.



**MET DE VIER VAN VAN VOORDEN  
EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK**



**Inderdaad, want u kiest voor de gebundelde kennis, ervaring en serviceverlening van de 4 gespecialiseerde bedrijven, met ruim 200 medewerkers, van de van Voorden Groep.**

**VAN VOORDEN GIETERIJ BV**  
SCHEEPSSCHROEVEN – STRAALBUIZEN  
INDUSTRIEEL GIETWERK – MACHINEFABRIEK  
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15790

**VAN VOORDEN REPARATIE BV**  
SCHEEPSSCHROEVEN REPARATIEBEDRIJVEN IN ZALTBOMMEL –  
WERKENDAM – ALBLASSERDAM – BOLNES – IJMUIDEN – LEMMER –  
DELFIJL – RUPELMONDE (BELGIË) – GUSTAVSBURG (DUITSLAND)  
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15898

**PROMAC BV**  
HYDRAULISCHE STUURMACHINES – ROEREN – WATERJETS –  
VERSTELBARE SCHEEPSSCHROEVEN – BOEGSCHROEVEN –  
KOEL-, VRIES- EN SCHERFIJNSINSTALLATIES –  
WATERBEHANDELINGSINSTALLATIES  
Tel.: 04180-13855, Fax.: 04180-12400

**HODI ZALTBOMMEL BV**  
STRAALBUIZEN  
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15790

---

**VAN VOORDEN GROEP**

**VAN VOORDEN GROEP:**  
VAN VOORDEN GIETERIJ BV  
VAN VOORDEN REPARATIE BV  
PROMAC BV  
HODI-ZALTBOMMEL BV

Ook in Nederland en in eigen land proberen vismijndirekties de teruglopende eigen aanvoer langs die weg te compenseren. In Duitsland wordt alvast geklaagd over de soms twijfelachtige kwaliteit van de produkten die op de markt terecht komen. Naar verluidt kunnen de vismijndirekties onder de verkoop niet uit omdat zij exclusieve afspraken hebben met IJslandse visserijorganisaties en dus wel verplicht zijn om de aanvoer te slijten.

DENEMARKEN

**Meer illegale praktijken**

Het aantal vastgestelde illegale praktijken in Denemarken is de laatste jaren aanzienlijk toegenomen. Nochtans werd de laatste jaren fors geïnvesteerd in de uitbreiding van de kontroledienst. Het aantal controleurs steeg met een vierde tot 146 medewerkers. In talrijke Deense havens, samen goed voor 240.000 aanlandingen, werden ook preventieve acties opgezet. Visserijminister Kirk is overtuigd dat de controle nu effectiever werkt dan enkele jaren geleden. Dat moet ook wel want het aantal illegale praktijken zou in de periode van 1988 tot 1990 meer dan verdubbeld zijn.

**Sovjetunie, China en Japan grootste visserijnaties**

Volgens de gegevens van de *Food and Agriculture Organisation* (FAO) in Rome heeft de voormalige Sovjetunie Japan van de eerste plaats verdrongen. China schuift van de derde naar de tweede plaats op. In de rangschikking van de grootste visvangers ter wereld staat Japan nu op de derde plaats. Het eerste Europees land is Denemarken dat op de twaalfde plaatsgerangschikt staat voor Noorwegen. Bij de 50 belangrijkste visserijnaties staat Frankrijk op de 21ste plaats en Nederland op de 36ste. De recentste cijfers, gebaseerd op vangstopgaven van alle visserijprodukten (vis, schaal- en weekdieren, wieren), slaan terug op 1989.

De rangschikking (in ton):

1.	Sovjetunie	11.310.091
2.	China	11.219.994
3.	Japan	11.174.464
4.	Peru	6.832.465
5.	Chili	6.454.142
6.	Ver. Staten	5.744.318
7.	India	3.618.919
8.	Zuid-Korea	2.832.431

9.	Thailand	2.822.530	26.	Ecuador	723.624
10.	Indonesië	2.700.000	27.	Myanmar (Birma)	702.700
11.	Philippijnen	2.098.787	28.	Maleisië	608.967
12.	Denemarken	1.927.493	29.	Polen	564.886
13.	Noorwegen	1.899.941	30.	Italië	550.964
14.	Noord-Korea	1.700.100	31.	Marokko	520.354
15.	Canada	1.554.233	32.	Nieuw-Zeeland	514.000
16.	IJsland	1.504.771	33.	Argentinië	466.631
17.	Mexico	1.416.784	34.	Turkeye	457.116
18.	Spanje	1.370.000	35.	Pakistan	445.313
19.	Taiwan	1.100.000	36.	Nederland	421.613
20.	Zuid-Afrika	878.580	37.	Tanzania	386.888
21.	Frankrijk	875.838	38.	Ghana	361.734
22.	Vietnam	868.000	39.	Portugal	331.795
23.	Brazilië	850.000	40.	Venezuela	327.031
24.	Bangladesh	832.791			
25.	Groot-Brittannië	828.823			



IS DIT EMBLEEM U  
ONBEKEND ???

Dan zijn voor u de begrippen als

**KWALITEIT**

**BETROUWBAARHEID**

**SERVICE**

eveneens nog onbekend

Want VAN WIJNSBERGHE INOX CONSTRUCT, één der grootste inox-constructeurs van België (11.000m<sup>2</sup> produktieruimte), overvalt nu ook de visindustrie met zijn uitgebreid gamma van:

- \* afvoergoten en afvoerputten
- \* rekken en fileertafels
- \* wasbakken en lavabo's
- \* rookkarren & andere
- \* kooksystemen
- \* allerhande transportbanden
- \* visfileerlijnen
- \* vissorteerstystemen
- \* bakkenwasmachines
- \* pneum. afvalcanons
- \* inblikssystemen
- \* viswassysteem

Gezien de totaliteit van dit gamma is VAN WIJNSBERGHE INOX CONSTRUCT in staat om volledige, kant en klare geheelsystemen af te leveren.

*Gratis en vrijblijvend maken wij voor u een studie van uw specifieke geval en bezorgen wij u een offerte.*

**VAN WIJNSBERGHE  
INOX CONSTRUCT**

Albert I-laan 52, 8630 Veurne

Telnr.: 058/31 51 95 Faxnr: 058/31 51 87

# Texel



Wie Texel wil bezoeken, rijdt eerst door Den Helder. Het maritiem museum van deze stad is een bezoek *overwaard*. Een wandeling langs de scheepswerven, de vismijn en de handelshaven mag evenmin ontbreken. Ook de oude haven vol woonboten is mooi meegenomen. Door de vele kanaaltjes kunnen sommige reders hun visserschip tijdens de stilligperiodes vlak voor hun deur aanmeren. Schrik dus niet wanneer je tussen grazende koeien een grote bokker ziet verschijnen.

Vanop het hoogste dek van de veerboot 'Molengat' heb je een prachtig overzicht op de thuishaven van de Nederlandse zeemachtvloot.

## Kennismaking

Wie zijn auto meeneemt op de veerboot naar Texel schrikt van de prijs in vergelijking met de *korte overstek*. Om auto's van het eiland te weren zijn de bezoekprijzen hoog gehouden. Eens de voorhaven voorbij ondervind je trouwens dat auto's en caravans in het dagelijkse verkeer niet welkom zijn. Zo is de kamping uitgerust met slagbomen en de beheerder staat niet vlug recht om u er dagelijks uit te laten. Hij verwijst naar de verhuurpunten voor fietsen.

Texel (spreek uit Tessel) is het grootste van de Nederlandse waddeneilanden. In het oosten is het begrensd door *Waddenzee*, in het westen door de Noordzee. Het is

25 km lang en 8 km breed. Langs de Noordzezijde heeft het een 25 km lang (zeer breed) strand. Honderd en tien km fietspaden leiden u kris kras langs alle dorpen en gehuchten, die allemaal één gemeente vormen.

Trek van noord naar zuid een lijn en je vindt in de Noordzeehelft het typische toeristische gedoe zoals je het aan alle Europese kusten vindt, met *Den Burg* als (winkel)centrum. In de rechterhelft voelt de natuur- en visserijminnende bezoeker zich pas echt thuis. Overal geurt de frisse polderbegroeiing je toe. Wandelend op de dijken geniet je van de mosselschepen die hun percelen bevissen bij vloed en van de zeevogels op de drooggelopen waddenbodem bij eb. De tijwisseling en het kijken naar duizenden kokmeeuwen, visdiefjes, grote sterns, eidereenden, ganzen, lepelaars, scholeksters, en tureluurs blijft boeiend. Het gebied *De Schorren* is een beschermd broedplaats. Van hieruit ontstaat het probleem van de bij (mossel)tonnen opgegeten mosselen door de beschermde eidereenden die de mosselindustrie momenteel op stelten zet. Noord-Texel noemt men trouwens Eierland.

## Stadjes

Wie wil genieten van een oud stadje en wil kuieren over marktpleintjes omgeven door winkeltjes in 17de eeuwse geveltjes moet naar *Oosterend*, bekend als 'Texels mooiste'. Uiteraard fiets je over de dijk verder naar *Oudeschild*. Hier bevindt zich de thuishaven van de gehele Texelse vissersvloot. Het is een gezellige haven die door

veel gerestaureerde oude zeilboten wordt aangedaan.

Het strandjuttersmuseum naast de haven mag de bezoeker niet overslaan. Werp ook een blik op de gerestaureerde molen waarvan de energie vandaag aan 10 huishoudens elektriciteit levert.

Zonder te veel tegenwind is het fietsen van *Oudeschild* naar *De Cocksdorp* een aangename belevenis. Vanop de dijken heb je een overzicht op het buureiland *Vlieland*. De vuurtoren van Texel overheerst de hele omgeving. Voor een blik over de Noordzee loont het de moeite ze te bestijgen. Honderddrieënvijftig treden leiden naar het vuurtorenlicht dat de scheepvaart wijst op het gevaar dat Texel en de stromingen er omheen opleveren. De vuurtoren werd gebouwd in 1863. In 1945 beschoten tijdens de terugtocht van de bezetters werd ze in 1948 heropgebouwd. De toren zelf is 33 m hoog en vanaf de zeespiegel rijst ze 53 m de lucht in.

## EcoMare

Toen 40 jaar geleden ter hoogte van *De Koog* een zieke zeehond op het strand werd aangetroffen, werd hij verpleegd in een schuurtje in de duinen. Meteen was dit de aanzet tot het oprichten van een zeehondenkliniek. Nu is het een modern centrum waar steeds een dertigtal zeehonden verblijven: zowel zieke zeehonden als baby's die hun moeder verloren, als drachtige zeehonden die door de drukte om hen heen geen plaats vinden om hun jongen te baren. De kliniek is uitgebreid met een revalidatiecentrum voor gekwetste of besmeurde zeevogels en een tentoonstelling over onderwaterbiotopen van de Wadden- en de Noordzee. *EcoMare* bevindt zich in een beschermd duingebied van 70 ha. Het overleeft door giften van de bevolking. Het werkt samen met zowel private ecologische groeperingen als met de Nationale Dienst voor Bosbeheer.

## Goed weer

Niet onbelangrijk: alhoewel de zomers op Texel zeer van elkaar kunnen verschillen, kent het eiland toch de meeste zonneuren van heel Nederland. Allen daarheen!

Tekst en foto:  
Daniël Pots

XVIde eeuw

# De Franse Oorlogen

DE ONTWIKKELING VAN de scheepvaart op de Nieuwe Wereld, de ontdekking van de rijkdommen van deze nieuwe wereld, hadden gezorgd voor een boom van de scheepvaart in de Lage Landen.

Onze havens, Antwerpen en de kusthavens, waren vaak het eindpunt van de koopvaardij en de route er naartoe was dan ook regelmatig het domein waarop de zeeroverij hoogtij vierde.

Na de grote mobilisatie van de zeededen van Vlaanderen in 1522, moest men doorgaan met de beveiliging op zee, in 1523 en 1524, hoewel slechts vier oorlogsschepen in de vaart kwamen, w.o. het Nieuwpoortse konvooschip "Die Leuwe", van 80 vaten en 60 koppen. Uit de Nieuwpoortse rekeningen blijkt dat die "Leuwe" was buitgemaakt op de Fransen.

De diverse oorlogen met Frankrijk brachten, helaas, steeds meer miserie op zee met zich mee.

DE FRANSEN BEDREIGDEN onze havens en de koopvaardij evenals de visserij.

Wederzijds probeerde men wel de *onzijdigheid* van de visserij te beschermen, althans tijdens de grote visserij (juli-september), met uitsluiting echter van de kleine visserij.

Na een wapenbestand in 1537 begonnen de Fransen nochtans opnieuw de Vlaamse zeevissers aan te vallen. Maar, de Staten van Vlaanderen hadden voorzorgen genomen.

Opnieuw werd een flottielje uitgereed ter bescherming van de grote visserij en de koopvaardij, onder het bevel



van de admiraal van Sluis, ridder de Douvryn, voornamelijk omdat men vermoedde dat de Franse koning terzuid de oorlog ter zee zou voortzetten.

Dit keer ging het om een smal deel van vier schepen, want men had gekonstateerd dat twee schepen onvoldoende waren, zoals bij een vorige reeks lotgevallen in de Engelse Downs was gebleken.

Het vlaggeschip van de Douvryn was de "Marie", gebouwd te Duinkerke, met 127 koppen bemand; de drie anderen waren de "Zeewulf", met 68 man, het galjoen de "Vlieghende Geest" met 58 man, en tenslotte de "Pynaetse" (pinas), met 28 koppen bemand.

De tucht aan boord was zeer streng

geworden; de schepen mochten elkaar niet uit het gezicht verliezen en moesten steeds bij elkaar blijven. Ze moesten overdag met vlaggen en 's nachts met scheepslantarens seinen. De aanleghaven was Sluis.

Reeds in juli 1537 wist het smaldeel een Frans oorlogsschip van Dieppe, de "Luerpaert" (luipaard) te veroveren, samen met drie hulken wier verbeurdverklaring trouwens werd betwist. Tevens moest men onderhandelen met Dieppe betreffende de aldaar gevangen zittende Vlaamse zeelui, waarbij onze Admiraliteit zelfs in onderhandelingen trad met de bekende groothandelaar Jean Argo, op dit ogenblik luitenant te Dieppe.

Toen in 1538 de vrede met Frankrijk tijdelijk werd hersteld op zee, werd het smaldeel onttakeld. De oorlogsschepen werden, samen met hun buitgemaakte koopvaardij schepen, verkocht door de Staten van Vlaanderen.

Bij de Fransen hadden zich helaas de Schotten gevoegd, die o.a. de Vlamingen verhinderden in hun wateren te komen vissen en precies

daarom alle Vlaamse buizen die ze aantreffen lieten praaieren en brandschatten.

Keizer Karel zette toen een stap verder in de richting van een permanente oorlogsmarine, door de organisatie van een nationale admiraliteit, waardoor het volledige maritiem beheer rechtstreeks onder het keizerlijk gezag kwam te staan. Gedurende de volgende jaren zou een vorm van keizerlijke marine ontstaan, waarvoor we hier verwijzen naar de studies van R. Degryse en J. Craeybeckx.

De grote ellende op zee zou thans vooral veroorzaakt worden door de Schotten.

Ondanks de plechtigste overeenkomsten beginen de Schotten op zee inderdaad de ergste misdaden.

## De Schotten

De graven van Vlaanderen en de latere hertogen van Bourgondië hebben steeds belangstelling betoond voor de handelsbetrekkingen met Schotland, o.a. door het verlenen van talrijke privilegiën. De Schotten zelf hebben daar nooit geestdriftig op geantwoord. Ze hadden nochtans een stapelhuis te Vere, op Walcheren, waar ze zelfs goed geziene gasten waren. Ze importeerden vnl. zalm, haring, gelooide huiden, pelsen en wol en ze exporteerden doorgaans wijn, specerijen, weefsels en voorwerpen voor de eredienst (missaals, kazuïfels, reliekschrijnen). In 1496 was een verdrag getekend met Engeland dat een grotere vrijheid van beweging op zee betekende, maar ook een grote aantrekkingskracht had voor de zeerovers, waaronder de Schotten zeer talrijk en berucht waren.

Daarenboven zaten er tussen de koopvaardij heel wat zeerovers die belust waren op onze buizen, hulken en karvelen.

Uit alle dokumenten uit die tijd - eerste helft XVIe eeuw - gaat de permanente klacht uit "teghens de Schotten ende

andere zeerovers", die we vermeld vinden in talrijke rekwesten en rapporten van kooplui en kapiteins.

De rijke ladingen uit West-Indië en de zwaar beladen vissersboten die tussen juli en september vòòr de Schotse oostkust en benoorden deze kust visten, waren een gemakkelijke prooi voor de Schotse zeeschuimers.

Men probeerde dan ook zijn heil te zoeken in diplomatische onderhandelingen.

Veel schijnen deze diplomatieke stappen voorlopig niet te hebben opgebracht want men ziet herhaaldelijk klachten van nieuwe zeeschuimerijen, die onze landvoogdes radeloos laten.

Keizer Karel zou zelf moeten ingrijpen. Hij gelastte op 5 juli 1538 zijn sekretaris van Marine, de Nieuwpoortenaar Cornelis de Scheppere (Scepperius) ermee alle in de Nederlanden verblijvende Schotten te doen aanhouden en hun bezittingen in beslag te doen nemen, teneinde de eigen landgenoten ermee te kunnen schadeloos stellen voor de geleden verliezen.

In 1541 werd uiteindelijk een overeenkomst gesloten "en la ville de Binch, comté de Haynaut", dus te Binche.

Helaas, het hielp nog niet en de Schotse zeerovers werden hoe langer hoe driester op zee. Hun gedrag noopte de Staten van Vlaanderen tot het uitrusten van nieuwe geleidschepen.

Onze schepen werden trouwens vaak aangevallen door de Schotten én de Fransen. Men kon wel opnieuw beslag leggen op de bezittingen van de in onze landen verblijvende landgenoten van de zeerovers en men kon enkele Schotse kooplui aanhouden.

We moeten daar echter aan toevoegen dat de onzen zich maar niet zo lieten afslachten.

Men verneemt zelfs dat de bemanning van een schip uit onze streken, dat door de Schotten was veroverd, erin slaagde zich van het Schotse roofschip meester te maken en het naar de Hollandse haven Hellevoetsluis te brengen.

Soms traden onze mensen agressief op en zo ontscheepten ze op een der vele Schotse eilanden en hielden er huis op een wijze, die zelfs voor die tijd, bekend werd als omvattende de grootste wreedheden.

Het is geen wonder dat de Antwerpse handelaars bittere klachten over de Schotten lieten horen.

# N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

Tel: 059/ 32 12 10 Fax: 059/ 32 11 97

Alleen kwaliteitsprodukten aan voordelige prijzen passen in onze zaak.  
Wij letten eerst op de goede service !

Uw vertrouwen waard voor:

- \* NETTEN VOOR DE ZEEVISSERIJ  
(BOKKENVISSERIJ - GULLEN -  
HARINGVANGST - EUKOTTERS -  
GARNAALVISSERIJ)
- \* TOUWWERK - GARENS - BESPEKKINGEN  
(kwaliteit MONOFIL ORANJE 0,50 mm)
- \* KORRETOUWEN STALEN KABELS
- \* ALLERLEI VISSERIJ BENODIGDHEDEN

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



Een vertoogschrift van die tijd vermeldt tekstueel: "Vooraf sedert 1538 en 1540, is de handelaar blootgesteld aan de zeeroovers en is hij de prooi van bijna alle volkeren der aarde: in 1540 tot 1544 bestookten hem de Fransen, van 1544 tot 1546 zijn het de Engelsen, en in 1547 en 1548 de Schotten, en daarna weer de Fransen. Het mag wonderlijk heten dat de algehele zeehandel niet geruïneerd is". Zoals dr. J. Denucé het voorstaat, zal door de bestendige en niet neer te slaan onzekerheid op zee, een serieuze rol moeten toebedeeld worden aan een stevige Admiraliteit.

## Konvooi en Verweer

Bij elk naderend visseizoen kwamen de haringbuizen telkens voor het netelige probleem van de konvooiëring te staan.

Hoewel met tegenzin, moest bovendien betaald worden voor de wachtschepen door de zeededen, wegens het steeds grotere gevaar vanwege de Schotten, "contre les princes et destroussements, des Ecossois, pirates et autres escumeurs de mer" (tegen de veroveringen en de plunderingen van de Schotten, zeeroovers en andere zeeschuimers).

In de zomer van 1545 waren de verliezen door de Schotten toegebracht angstwekkend. In 1547 verbood de keizer elk transport of elke verkoop door de Schotten of andere zeeroovers. De raadsheer de Scheppere, befaamd jurist, kon dan in 1549 een ordonnantie uitvaardigen die de veiligheid ter zee moest verhogen, vnl. door een doeltreffend konvooisysteem te ontwerpen. Hij verweet daarbij onze zee-lui hun slechte gewoonten.

Het regent klachten, schreef hij, over de misdaden die de onderdanen van het Koninkrijk Schotland bedrijven, maar hij stipt daarbij aan hoe onze

kostbare ladingen vervoerd worden in onbewapende, half-lekke en slecht bemande schepen. Men vaart zonder vaste route, zonder orde, zonder gezagvoerder, en bovendien speculerende op de zekerheid om ongehoorde bedragen van de verzekering op te rapen.....

Daarom ook bevat die ordonnantie een serie maatregelen tegen de verzekeringssystemen zolang de Schotten een bedreiging vormen.

Deze maatregelen baatten ook niet erg: de Schotten blijven het grote gevaar op zee.

Elkeen vreest ze. Na de grote overstromingen van 1549 in Zeeland wilden de Zeeuwen zelfs de boven het water uitstekende kerktorens afbreken, opdat de Schotten ze niet als bakens hadden kunnen gebruiken.

Bovendien werden de Schotten achterbaks geholpen door de Engelsen die zelfs onze schepen aanvielen of ze verplichtten tot geld te betalen; ook lieten de Engelsen de gevangenen Schotse zeeroovers ontvluichten.

Een expeditie werd tenslotte op touw gezet in 1550, onder de begeleiding van Scepperius.

Daar de Schotse zeeroovers zich aan de zuidkust van Engeland hadden genesteld, ging de tocht door in deze wateren, vnl. omdat de Engelsen beweerden van de Schotse zeeroof niets af te weten. Alles viel echter tegen.

De grote afmetingen van onze schepen beletten het kruisen tussen de zandbanken. Enkele van de kleinere schepen bezochten wel iedere rede en de waterlopen van de Engelse kust, doch de Schotten op hun lichte scheepjes, voeren hogerop en ontsnapten aan onze marine.

Scepperius, onze de Scheppere, in een brief ter zake, aan de landvoogdes, beschrijft dit alles in détail en wijst op de dubbelzinnige houding van de Engelsen en vooral van de bevolking

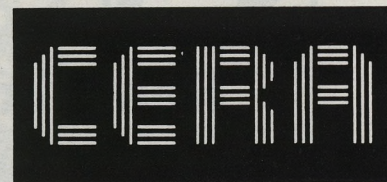
zelf - "tous les paysans et manans à leur commandement" - die onmiddellijk de Schotten inlichten over de bewegingen van onze marine. De Scheppere vermeldt als een der grote schulden de beruchte Jems Greyn, van Dundee, die nu te Ipswich woont. Destijds stonden de rapporten van onze Admiraliteit vol van de wandaden van deze Schotse zeerover. Hij had onlangs nog, zegt Scepperius, twee Duinkerke schepen veroverd en verkocht. De onzen slaagden er echter in hem klein te krijgen. Hij moest zijn schepen verkopen waarvan het beste werd opgekocht door de Oostendenaar, van wie hij het geroofd had. En zo gaat het maar verder, tot een verdrag, afgesloten in 1550, uiteindelijk een einde stelt aan de Schotse zeeroverij.

De Engelsen stelden zich borg voor de veiligheid voor hun kusten, er kwam een soort amnestie voor de rovers en een vergoeding voor de beroofden.

En wonder, met dit verdrag was de Schotse nachtmerrie voor de Vlaamse vissers voorbij.

Anderen zullen wel opnieuw voor verdere onrust ter zee zorgen.

Walter Debrock



## 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 19-jarige studente *Vanessa De Valck* is als nieuwe Zeebrugse visambassadrice uit de verkiezingsavond gekomen. Het Zeebrugse meisje mag de titel twee jaar voeren. De eerste titel werd twee jaar geleden toegekend aan de Oostendse *Christel Vanthourhout* die als uittredende ambassadrice in de jury zetelde.

IN HET ZEEBRUGSE Gemeenschapshuis traden drie kandidates in de arena voor de titel van "Ambassadrice van de Zeebrugse Vis". De drie Zeebrugse meisjes *Vanessa De Valck*, *Elsie Van Isacker* en *Ann Victor* onderwierpen zich aan de proeven opgelegd door de jury. Elk op hun manier moesten ze het bewijs leveren van hun viskennis, een poosje garnaal pellen, een visbereiding uit de doeken doen, hun parate kennis bewijzen en hun vlotheid in de omgang demonstreren. Wat de jury (en ook het publiek had een stem in het kaptel) ervan dacht zou later op de avond blijken. Naast de uittredende ambassadrice was de jury samengesteld uit voorzitter van het Feestkomitee *Marcel Louagie*, PR-dame van De Streekkrant *Carine D'Hondt*, de heer *Albrecht van Euroline* en *Louis Fryns*, een man die men op de verkiezing van een promotiedame voor Zeebrugse vis niet zou verwachten. De

voorzitter van het Nationaal Verbond van Visventers liet zich begin dit jaar nog opmerken met een gewaagde nieuwjaarsboodschap in HVB. Volgens de Zeebrugse die er tot voor enkele maanden een vishandel leidde volstaat één vissershaven voor de Belgische kust. Hij bestempelde de nieuwe vismijn in de Zeebrugse achterhaven als een overbodig onding en sprak zich onverbloemd uit ten voordele van Oostende.

Toch kwijtte de jury zich toegewijd van haar ondankbare taak. Al bij al was de uitspraak toch een verrassing voor het publiek. Het zag er immers naar uit dat *Elsie Van Isacker* met de

titel ging lopen maar zij moest uiteindelijk vrede nemen met het lint van eerste eredame. *Ann Victor* werd tweede eredame terwijl de titel naar *Vanessa De Valck* ging. De drie meisjes mochten een prijzenpot ter waarde van honderdduizend frank verdelen. Het verschil in beloning werd vooral gemaakt door het kostbare juweel dat de nieuwe "Ambassadrice van de Zeebrugse Vis" in ontvangst mocht nemen.

*Vanessa De Valck* moet zich nu twee jaar beschikbaar houden voor de manifestaties van het Feestkomitee en promoties ten voordele van de Zeebrugse vis. (gw)

## Nieuwe ambassadrice van de Zeebrugse vis heet Vanessa

De nieuwe "Ambassadrice van de Zeebrugse Vis" *Vanessa De Valck* werd zopas gekroond. De twee eredames, *Elsie Van Isacker* (links) en *Ann Victor* (rechts) namen de verkiezingsuitslag sportief op. (Foto gw)



SNEL WEER VERDER? PADMOS LEVERT 120.000 MITSUBISHI DIESELMOTOR-ONDERDELEN UIT VOORRAAD.

 **PADMOS**  
MACHINEFABRIEK EN DOKMI  
**STELLENDAM**  
(0)1879-1766/1792

Op 23 april 11. overleed te Oostende Frans Martinsen, scheepselektriker op rust van *Béliard & Murdoch*. Hij werd geboren in dezelfde stad op 10 augustus 1914.

Eveneens in Oostende overleed op 26 april 11. Leon Lauwereins, echtgenoot van Damilda Devos. De overledene die ook al in Oostende geboren werd op 25 augustus 1928 was R.M.T.-stoker op rust.

Ook vernamen wij het overlijden van René Velthof, hallchef-commissaris op rust van de vismijn te Oostende, echtgenoot van Martha Pittevels. De heer Velthof werd geboren op 26 februari 1907 en overleed er op 12 mei 1992.

Tenslotte werd ons ook het overlijden medegedeeld van Georges 't Jap Ryssen, visser op rust en R.M.T.-matroos op rust, echtgenoot van Eugenie Ryssen. Hij werd geboren te De Panne op 7 oktober 1913 en overleed te Oostende op 19 mei 1992.

## Van Zuidpoolijs tot Noorderlicht

De Nederlandse auteurs Dick Koopmans, scheepsbouwkundig ingenieur en z'n vrouw Elly Eijlders maakten in 1989-'90 vanuit Nederland een zeiltocht naar Antartica en terug naar Groenland. Elly beschrijft de avontuurlijke tocht zo dat je als lezer de indruk krijgt mee te varen en deelgenoot te zijn aan een opwindende wereldreis naar sneeuw en ijsbergen, palmstranden en koraalriffen, zehonden en walvissen, windstiltes en stormen. Haar man Dick heeft het boek aangevuld met beschouwingen en praktische aanwijzingen, schetsjes, kaarten en foto's waarvan er een aantal in kleur zijn.

Niet alleen voor zeilers is dit boek een belevenis, ook niet-zeilers kunnen op een ontspannen manier kennis maken met een voor hen nieuwe wereld.

Het boek 'Van Zuidpoolijs tot Noorderlicht', is gebonden met stofomslag en is uitgegeven door Tirion, verkoop en distributie voor België door Lannoo, telt 254 bladzijden en kost 1200 frank. (m.l.)

## Aktiviteitenkalender voor vissers

### JUNI

- 1-30 Tentoonstelling Maritieme Radio in het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke (tot 16 augustus)
- 1-14 Tentoonstelling "Zeeland" in feestzaal Vismijn Nieuwpoort
- 3 Herdenking Paster Pype op het kerkhof Oostende
- 4 Officiële opening "Weekend Landbouw en Visserij" in Nieuwpoort (20 u.)
- 5-8 Weekend van de Landbouw en de Visserij in Nieuwpoort Tentoonstelling feestzaal Vismijn Nieuwpoort
- 6 Opendeurdag Stedelijke Visserijschool John Bauwens in Oostende (10-12 en 14-17 uur)
- 6 Vrienden van het Noordzee-aquarium Oostende naar Aquazoo in Dusseldorf
- 7 7de "Festival van het Vlaamse Visserslied" in Knokke-Heist
- 8 Vissers hulde en zegening van de vloot in Nieuwpoort
- 8 Zeewijding in Wenduine
- 8 "Vlaggetjesdag" in Zoutkamp (Ned)
- 9 Bijeenkomst van EG-Raad van visserijministers
- 11-13 "Fish Behavior in Relation tot Fishing", colloquium in Bergen (Noor.)
- 12-14 tentoonstelling 'de geboorte van een visserschip'. Foto's van Louis Vande Castele in Zaal Zeemansverlangen, Dr. E. Moreauxlaan Opex Oostende. Org. SP-wijkclub Arsène Blondé.
- 12-15 "Fisch '92", internationale seafoodshow in Bremen (Duitsl.)
- 12-16 "Visweekend" in Westendse restaurants
- 14 Vissersmis St.-Antoniuskerk Opex
- 16-19 "World Congress on Foodborne Infections and Intoxications", Berlijn.

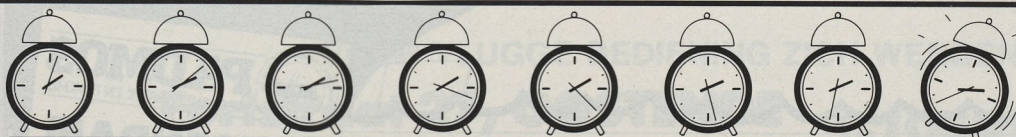
- 18-21 "Atlantic Aquaculture fair" in St.-Andrews, New Brunswick (Can.)
- 20 "Trawlerrace" in Brixham (GB)
- 21 "Garnaalstoet" in Oostduinkerke
- 23-25 "European Workboat Show", Port Solent, Southampton (G.B.)
- 23-27 "Broodstock Management and Egg and Larval Quality", University of Stirling, Schotland (G.B.)
- 27 Viering 20 jaar Oudleerlingenbond Ibis in Oostende
- 28 Zeewijding en Ommeganck in Oostende
- 28 2de "Duynewake" in Bredene

### JULI

- 1-31 Tentoonstelling Maritieme Radio in het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke (tot 16 augustus)
- 5 'Dag van de Zeelieden' te Zeebrugge
- Dag van de Zeebrugse vis
- 3-5 "Veerse Meerdagen" in Kortgene (Ned.)
- 6-8 "Asian Agribusiness & Agrotechnology International", konferentie en vakbeurs in Kuala Lumpur (Maleisië)
- 6-9 "International Institute of Fisheries Economics and Trade" (IIFET), internationale konferentie in Parijs (Fr.)
- 12 Zeewijding in Blankenberge
- 18 "Veerse Meerdagen" in Kamperland (gemeente Wissenkerke, Ned.)
- 23-26 Visserijdagen in Bruinisse (Ned)

### AUGUSTUS

- 1-16 Tentoonstelling Maritieme Radio in het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke
- (Vervolgt)



**HET WACHTEN MOE? BEL PADMOS VOOR SNELLE SERVICE EN ONDERHOUD AAN MITSUBISHI DIESELMOTOREN.**

**PADMOS**  
MACHINEFABRIEK EN DOKMII  
HOLLAND  
**STELLEN DAM**  
(0)1879-1766/1792

## Zomertentoonstelling Maritieme Radio

Van 1 juni tot 16 augustus loopt in het *Nationaal Visserijmuseum* te Oostduinkerke een tematentoonstelling gewijd aan de *Maritieme Radio*. Dergelijke expositie is onmogelijk zonder de medewerking van de *Radio Maritieme Diensten* (RMD) in Oostende.

De RMD is een afzonderlijk gewest van de *RTT Belgacom*. De tentoonstelling wil dit duidelijk maken. Onder meer door een historisch overzicht van de evolutie die de maritieme radio in de voorbije 90 jaar heeft doorgevoerd. Er is aandacht besteed aan de voorgeschiedenis en de eerste proeven in De Panne, het kuststation in Nieuwpoort, de Belgische zee reddingsdiensten en de marifoon. Ook de nieuwste ontwikkelingen in de radiotelefonische verbindingen komen aan bod, o.a. de maritieme satellieten en de Scheldedarketen.

De RMD beheert de kuststations *Oostende-Radio* en *Antwerpen-Radio* die een belangrijke rol vervullen in het telecommunicatieverkeer van de scheepvaart.

De tentoonstelling is dagelijks toegankelijk van 10 tot 12 en van 14 tot 18 uur. Toegangsprijs 80 fr., groepen, studenten en derde leeftijd 50 fr., kinderen - 12 jaar 30 fr (bezoek Visserijmuseum steeds inbegrepen).

## Nieuwe ridders in de Orde van de Paardevisser

Tijdens een plechtige intronisatie in de paardevissersgemeente Oostduinkerke werden vier nieuwe ridders in de "Orde van de Paardevisser" opgenomen. Werden tot ridder geslagen door voorzitter *Armand Philippart*: adjunkt-kommissaris generaal van Toerisme *Fons Mouling*, luitenant-kolonel *Urbain De Wit*, *Hervé Jadoul* en *Willy Van Waes*, afgevaardigde-bestuurder van de NV Pakhuizen Oostende.

## 7de Festival van het Vlaamse Visserslied

Zondag 7 juni organiseert de heemkring *Heyst Leeft* de zevende uitgave van het "Festival van het Vlaamse Visserslied". Het jaarlijkse festival plaatst het volk lied in de kijker. Op die manier wil de heemkring een traditioneel gebruik in leven houden. Tot op heden mochten de organisatoren op een bevredigende belangstelling rekenen van de plaatselijke bevolking. Ook omdat elk jaar enkele Heistenaars aan de wedstrijd deelnemen. De deelnemers kunnen ook dit jaar rekenen op een flinke prijzenpot ter waarde van honderd-duizend frank.

Het festival grijpt plaats in de zaal *Ravelingen* in de Kerkstraat te Heist. Aanvang 15 uur.

## 20 jaar oud-leerlingenbond Ibis

Ter gelegenheid van zijn 20-jarig bestaan, biedt de oud-leerlingenbond *Ibis* op 27 juni om 16 uur in de *Ibis* een receptie aan voor alle oud leerlingen.

Wie oude vrienden of nieuwe gezichten wil zien, schrijf naar *J. Geronpré*, Meidoornstraat 33 te 8400 Oostende. (Laatste datum voor inschrijving: 20 juni.)

## Opendeurdag John Bauwens

Onmiddellijk nadat dit blad op de markt is houdt de Oostendse stedelijke visserijschool *John Bauwens* haar jaarlijkse opendeurdag. Op zaterdag 6 juni kan iedereen een kijkje nemen van 10 tot 12 en van 14 tot 17 uur. De school zal van deze gelegenheid gebruik maken om haar nieuwe aanwinsten op het gebied van apparatuur te demonstreren.

## NIEUWPOORT

### Vissers hulde

Tijdens een plechtigheid op 8 juni wordt hulde gebracht aan alle op zee omgekomen vissers. Het eerbetoon gaat dit jaar in het bijzonder uit naar de slachtoffers van de onlangs gekapseide *N.736 Lucky*. Het programma van de Vissers hulde verloopt als volgt:

9 u. 45: verzameling aan het stadhuis voor de optocht naar de vismijn. 10 u.: Eucharistieviering in de verkoophalle van de vismijn. 10 u. 45: Zegening van de vissersvloot en optocht naar het vissersmonument. 11 u.: Plechtigheid aan het vissersmonument: toespraak door schepen voor visserij *Vermote* en bloemenhulde. 11 u. 45: Optocht naar de feestzaal voor de huldiging van de verdienstelijkste reders

### Visserijweekend

Van vrijdag 5 tot en met maandag 8 juni loopt in Nieuwpoort het *Weekend van de landbouw en de visserij*. In de feestzaal van de vismijn is een doorlopende tentoonstelling rond de visserij dagelijks vrij toegankelijk (9 u. 30-12 en 14-17 u. 30).

Vrijdag 5 juni worden in de feestzaal van de vismijn videofilms vertoond aan groepen en scholen. Zaterdag ter gelegenheid van de *Kaai kermis* wordt een *garnaalpelwedstrijd* georganiseerd (start 14 u. 30). Van 14 tot 17 uur brengt een toeristisch treintje de belangstellenden van de vismijn via de havengeul naar de kinderboerderij. Om 15 uur spreekt *André Vancraeynest* over "Wat moet ik te weten over vissen". Om 17 uur gespreksnamiddag in de feestzaal over de visserij met schepen *Willy Vermote*, *André Vancraeynest* en hoofdredakteur van *HVB Flor Vandekerckhove*. Zondag 7 juni rijdt het toeristisch treintje opnieuw van 14 tot 17 uur. In en rond de vismijn animatie door diverse groepen. Maandag om 15 uur op het Kaai plein optreden van de dansgroep "De Garnaaltjes" uit Oostduinkerke.

### Westerstaketsel

De herstelling van de geteisterde *Westerstaketsel* ligt in het verschiep. De eerste fase van de werken ging vorige maand reeds van start. Hiervoor werd een krediet van 17 miljoen frank uitgetrokken. De werken omvatten het herstel van de schade aan het staketsel veroorzaakt door het stormweer in december '90.

## VERHEYE JOEL N.V.

\* Scheepsherstellingen

\* Afwerken nieuwbouw, verbouwing & modernisering van vissersvaartuigen

\* Plaatsen nieuwe vislieren, herstelling en onderhoud

\* Leveren en plaatsen hydraulische stuurmachines, vangstsorteermachines

\* Draai-, frees- en schaaftwerken

\* Alle las- en konstruktiewerken

\* Verhuring van telescopische kranen

*Sedert meer dan 35 jaar werkzaam voor de visserij*

Burelen en werkplaats: **Vissersstraat 44 & Werfkaai 9-11 /**

**Achterhaven: L. Blondeellaan, Kaai 304**

**8380 Zeebrugge**

**Tel: 050 / 54 45 41 — Fax: 050 / 54 58 37**

Schilder aan zee:

# Albert Crahay

**A**LBERT CRAHAY WERD te Antwerpen geboren op 24 april 1881. Hij studeerde aan de Antwerpse Academie en kreeg ook lessen van de Antwerpse marineschilder Frans Hens. Hij debuteerde anno 1907 in de progressieve Antwerpse Kring "Kunst van Heden". Als landschapschilder had hij een voorkeur voor de Antwerpse Kempen, waar hij vaak ging schilderen in gezelschap van Rosseels en Heymans. Als marineschilder blijft hij vooral gekend voor zijn strandscènes en garnalvissers te paard. Hij werkte veel te Nieuwpoort en elders aan onze westkust. Crahay was met een "Garnalvissers te paard" (Reitende Fischer am Meerestrande) vertegenwoordigd in de belangrijke Ausstellung Belgischer Kunst te Berlijn anno 1908.

Deze veelbelovende kunstenaar overleed helaas vroegtijdig te Antwerpen op 21 juni 1914.

Bij zijn leven woonde hij Kaasrui, 13 te Antwerpen. Posthuum - in 1920 - kocht het Antwerpse Museum voor Schone Kunsten het monumentale doek "Garnalvissers te paard" aan (153 x 199 cm). Het is te bewonderen in het Visserijmuseum te Oostduinkerke.

Norbert Hostyn



EG bereidt visserijbeleid 1993-2002 voor

# Europese Kommissie: overbevissing maakt verdere inkrimping visserijvloot noodzakelijk

DE EUROPESE KOMMISSIE (verder EK) gaf onlangs onomwonden te kennen dat de vette jaren voor de Europese visserij achter de rug zijn. "Massale overbevissing in de Europese wateren, waaraan alle EG-landen zich schuldig maken, dwingt ons om het visserijbeleid voor de komende jaren drastisch om te buigen" stelt het dagelijks bestuur van de Europese Gemeenschap. "Door gebrekaan doeltreffende controle is desituatie nog verergerd. De EG-visserij zullen moeten inleveren" verklaarde EG-kommissaris voor visserij Manuel Marin.

Eind dit jaar loopt het gemeenschappelijk EG-visserijbeleid af. Daarom kwamen de EG-ministers van visserij in april in Luxemburg voor het eerst bijeen. Op basis van enkele rapporten van de EK willen zij het nieuwe beleid voor de periode 1993-2002 uitstippen. In de komende maanden zullen

daar trouwens nog een aantal bijeenkomsten aan gewijd zijn.

## Harde aanpak

De EK acht harde maatregelen nodig om de EG-visbestanden voor de totale uitroeiing te behoeden. Het beleid moet gericht zijn op het voortbestaan van de visserij-activiteit. Absolute voorwaarde daartoe is het herstel van het evenwicht tussen de visbestanden en de visserij-activiteit. De EK waarschuwt dat dit sociaal-economische gevolgen zal hebben voor de betrokken sektor.

In de eerste plaats zullen de EG-visserij minder mogen vangen. Ook het aantal vissersvaartuigen zal aan banden gelegd worden. EG-kommissaris Marin liet zelfs verstaan dat de intentie leeft om de inkrimping op 40 procent van de bestaande vissersvloot vast te leggen. Hij wil ook de toegang tot de vis-

bestanden regelen via een vergunningssysteem per gebied en per vissoort.

Bij de controle op de visvangsten wil de EK de meest geavanceerde technieken gebruiken. Onder meer om alle bewegingen van de vaartuigen in de gaten te houden. Bij overtredingen wil de EG sancties zoals strafkwota en boetes tot de intrekking van de visvergunningen en de terugvordering van financiële steun.

Om een idee te krijgen van omvang, vermogen en tonnemaat van de visserijvloot van de EG-lidstaten drukken we hierbij twee tabellen af. Daaruit valt af te leiden in hoeverre de doelstellingen van de EG reeds bereikt zijn. Sommige landen moeten nog nauwelijks saneren, tenzij de EK nog verder wil gaan. Andere landen hebben nog heel wat inspanningen voor de boeg. Hoe ons land er voor staat kunt u best zelf uit de cijfers afleiden. (gw)

## De procentuele verdeling van de tonnemaat van de EG-visserijvloot

De procentuele verdeling van de tonnemaat wijkt enigszins af van de gelijkaardige opsplitsing van het motorvermogen. Toch vertegenwoordigen de grootste EG-visserijnaties Frankrijk, Groot-Brittannië, Italië, Portugal en Spanje ruim driekwart van de tonnemaat. De tonnage van de *middenmotors* Denemarken, Griekenland, Nederland meegeteld wordt ook hier bijna 95 procent van de totale tonnemaat bereikt. De cijfers voor België, Duitsland en Ierland liggen uiteraard in de lijn van de omvang van de Kw/pk-tabel.

TOESTAND	% TOTALE	EG-NORM	% TOTALE
30.06.91	EG-VLOOT	31.12.91	EG-VLOOT
BEL 26.279	1.40	21.340	1.12
DEN 112.577	5.98	119.400	6.26
DUI 45.910	2.44	49.200	2.58
FRA 202.866	10.77	201.604	10.57
GRI 131.970	7.01	130.945	6.87
GB 208.974	11.10	193.027	10.12
IER (1) 48.936	2.60	43.941	2.30
ITA 269.470	14.31	268.198	14.07
NED (2) 77.500	4.11	64.796	3.40
POR 184.369	9.80	209.540	10.99
SPA 573.858	30.48	604.757	31.72
TOT (3) 1.882.709	100.00	1.906.748	100.00

(1) Toestand 31.12.90

(2) Toestand 1.1.87

(3) Op basis van cijfers uit tabel

## Procentuele sterkte van de EG-visserijvloot

(bovenste cijfer in kilowatt, tussen haakjes vermogen in PK)  
Frankrijk, G.B., Italië en Spanje vertegenwoordigen 70 procent van het totale motorvermogen van de EG-visserijvloot. Tel daarbij het motorvermogen van Denemarken, Griekenland, Nederland en Portugal dan komt men reeds aan 95 procent. België, Duitsland en Ierland zijn bescheiden visserijnaties.

TOESTAND	% TOTALE	EG-NORM	% TOTALE
30.06.91	EG-VLOOT	31.12.91	EG-VLOOT
BEL 78.244	0.99	69.242	0.89
(106.382)		(94.143)	
DEN 497.589	6.27	515.300	6.64
(676.533)		(700.613)	
DUI 127.540	1.61	138.000	1.78
(173.406)		(187.628)	
FRA 1.129.388	14.23	1.055.050	13.59
(1.535.540)		(1.434.469)	
GRI 574.736	7.24	493.776	6.36
(781.423)		(671.349)	
GB 1.194.268	15.04	1.095.206	14.10
(1.623.753)		(1.489.066)	
IER (1) 186.470	2.35	177.576	2.29
(253.529)		(241.436)	
ITA 1.522.269	19.17	1.541.664	19.85
(2.069.710)		(2.096.080)	
NED 451.950	5.69	382.278	4.92
(614.481)		(519.753)	
POR 493.173	6.21	541.003	6.97
(670.529)		(735.559)	
SPA 1.683.067	21.20	1.756.000	22.61
(2.288.334)		(2.387.496)	
TOT 7.938.694	100.00	7.765.095	100.00
(3) (10.793.617)		(10.557.591)	

(1) Vermogen 31.12.90, geactualiseerd totaal ontbreekt

(3) Op basis van de in de tabel gehanteerde cijfers

IJsland-journaal van een dekwabber (3)

# Van Top tot Teen

Derde deel van het verslag van de IJslandreis die de Vlaamse auteur en Staatsprijswinnaar Karel Jonckheere in de veertiger jaren ondernam aan boord van de O.318 'Belgian Sailor'. Daarvan hield hij een dagboek bij dat in 1947 in De Groene Amsterdammer gepubliceerd werd. Nu opnieuw in HVB!

21. En gij, neem voor u van alle spijs, die gegeten wordt, en verzamel ze tot u, opdat zij u en hun tot spijs zij. Zondvloed. Genesis 6.

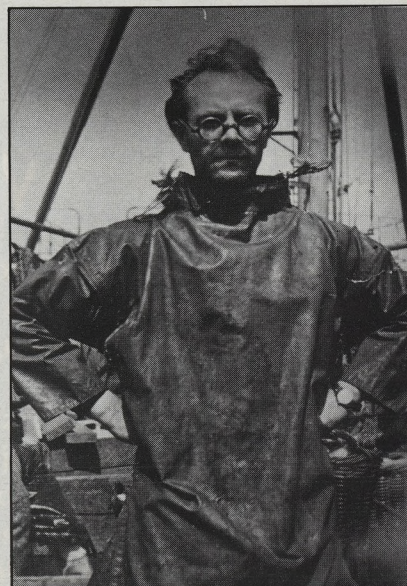
**H**ET LIEFST REISDE ik naakt, met alleen een rijpe grashalm tussen mijn snijtanden, een oesterschelp om water te scheppen in de linker en een pak chocolade in de rechterhand. Van bevoegde zijde wordt me echter op het te sobere karakter van deze uitrusting gewezen wat tot het resultaat leidt dat ik me onvoorwaardelijk laat uitreden door derden. Dezen zijn ten getale van vier : mijn vrouw, de eigenaar van de boot, de havenkapitein en de telefoon. Door een soort van hoger gecontroleerde afspraak specialiseert elk van hen zich om mij tot een harmonieus afgewerkte schepeling te maken. Mijn lichaam wordt over vier gordels verdeeld en ik hoef niets anders te doen dan mij zalig te verkneukelen in een lijdzame metamorfose.

Mijn vrouw kiest den binnenste

ring, terrein dat nagenoeg wordt bestreken door de organen van spijsvertering en ademhaling. Ze gaat hierbij te werk met de systematiek van een modern architect, die schept van binnen naar buiten en als vertrekpunt de beschikbare meubels neemt.

Vrouwen moet ge af en toe een droom schenken en één hiervan is de voorbereiding van een reis, die ze zelf niet zullen meemaken, of dan ten minste alleen in verhouding tot die elementen, waarvoor zij hun zorgende verantwoordelijkheid hebben aangesproken. Om te beginnen moet ik van tafel weg en mag die niet naderen binnen een straal van twee meter vijftig. In praktische en voor iedereen verstaanbare afmetingen komt dit neer op de verandering in de duisterste hoek van de kamer te moeten hokken. Dit terwijl uw hond naar alle kanten mag meedrentelen en op de koop toe vriendelijk aangesproken blijft.

Er komt ook een potlood en een groot blad boterpapier bij te pas, waarop energieke afkortingen worden geëst. Ge krijgt de indruk zo iets te zijn tussen een dode, wiens inboedel men reeds verdeelt, terwijl hij nog boven aarde ligt en iemand, die men gaat vieren zonder dat hij iets van het programma mag afweten. Bij benadering schat ge waartoe al het uitgepakte zal moeten dienen. Slokdarm, maag en ingewanden, zes pakken macaroni, een cellofaanzakje met iets dat lindenthee of gebroken laurierbladen kan zijn, een parallellepipedum honingkoek, een miniatuurbaaltje haveremout, drie blokken kaas, een dozijn rollen, ingepakte beschuiten, zes blikken melk, een stapeltje vanillepakjes, een bus thee en nog veel ander tuig, dat



voorlopig nog ontsnapt aan uw parate culinaire kennis. Plots glimlacht ge, geheimzinnig; de chocolade is vergeten. Doch deze troef speelt ge niet uit, die wordt bewaard om triomfantelijk te worden neergeworpen als u met superieure blik wordt betekend : "Zie, mannetje, dat doet geen enkele proviandmeester me na". Ademhaling : een kilogram Semois-tabak met een heel pak lucifers, een nieuwe tandenborstel en een tube tandpasta van een vers gelanceerd merk, een flesje eucalyptusolie, een potje vick's om borst en schouderplaten mee in te wrijven, watten om wel vier gebroken benen mee te spal- ken, kortom genoeg stoffatie om een jong apotheker een nieuwe winkel aan te bieden. Ondankbaar en geniepig loert gij over deze uitstalling, tuk op nieuwe troeven. Gevonden. De zeep ontbreekt. Buiten worden de sparren zwartgroen, de zon moet reeds achter het huis zijn gezonken en het wordt u plots week om het hart : wat zullen deze bezige handen, die altijd maar

## 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

verder het boterpapier volkrabben, morgenavond doen als de duinenrij onder de einder zal liggen? Gestrekt door deze vertederling staat ge op en stapt naar de badkamer om een stuk zeep. Schoorvoetend keert ge terug en schuift het vergetene voorzichtig bij de rest. Beloning: "Moei er u niet mee, anders vergeet ik alles. Ik heb een nieuw stuk voor u gekocht, het steekt al tussen de handdoeken!"

Op zo'n moment kan alleen een bel u redden. Het is de technicus voor de tweede gordel, de havenkapitein. Over zijn schouder hangt een hagelwitte plunjezak, die met een gebaar van minachting voor uw voeten geslingerd wordt. Opheffen en het gewicht schatten, dertig kilo. Voeten: zeelaarzen, twee paar dikke, blauwe kousen. Een Faeroërtrui van ongewassen wol, gezond doortrokken van ouderwetse naphthalinegeur, een sjerp van hetzelfde schaap volledig mijn toekomstig omhulsel. Samen voor tweeduizend vijfhonderd frank, als schadevergoeding te betalen door mijn naastbestaanden bijaldien ik nooit meer terugkom. Spoel ik echter ergens aan met de laarzen nog

om mijn door garnalen en krabben afgepeuzelde knoken, zo zal, na schatting in gemeen overleg, van het gerecupereerde, het bedrag met deze post worden verminderd. Zo luiden de voorwaarden, te pakken of te laten. Ze worden aangenomen.

Telefoon, kennis nummer één: "...dat ik om een fles goede porto mag gaan om 'ginder' uit te drinken op zijn gezondheid". Auto, reder. Gelach en getier als de bazar op tafel en de plunjezak eronder worden geïnspecteerd. Ik leef alles mee als door een aquarium en onthoud alleen flarden van uitroepingen... Zijn matras is reeds aan boord... Ge moet hem lakens en dekens meegeven... Hij heeft twee kasten en een lavabo in zijn hut...

In de derde persoon geworden, niet de hoogste beleefdheidsvorm maar een specie van een goed bedoelde modus van minderheid, die me dertig jaar jonger maakt en me het beeld bezorgt van kleine jongens, die, als het kermis is, aan een afzonderlijk tafeltje in de keuken mogen eten. Ik voel me blij te moede en ga zelfs zover me af te vragen waarom ze me meteen niet onzijdig maken;... het moet warm ondergoed meedoen,... het zou kunnen vervriezen.

Het zit intussen met zichzelf uit te maken dat het geen enkel boek meeneemt naar zee. Het wil eens van deze zeldzame gelegenheid gebruik maken om te leren hoe lang iemand zonder lectuur kan blijven. Zou het uit te maken zijn of een druksel van honderdduizend woorden de rol van opium speelt of werkelijk beantwoordt aan de geestelijke nooddrift van wat een gecultiveerd schepsel wordt geheten?

Als de lampen plots als zoveel teunisbloemen openbloeien, ben ik een vreemde geworden in mijn eigen huis, voor de anderen een aanleiding om druk te doen en een spel met een schim te spelen. Zou ik durven kuchen, schuchter weg, om ze nog aan mijn bestaan te herinneren? Waartoe goed, elk van ons is al spelbreker genoeg zo. Ten ware zij zich zeer scherp hun rol bewust waren en in hun kinderlijk jolijt een surrogaat vonden voor het onuitgesproken verlangen om mee te gaan, weg te zijn, en ook eens met zichzelf alleen, schoonste orgelpunt na zoveel troebele jaren.

(Vervolgt)

**VALCKE** INDUSTRIES

N.V.

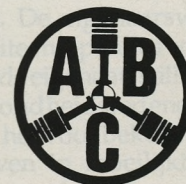


Studie, ontwerp, fabricatie en installatie van dieselgedreven stroomaggregaten voor Marine en Industrie. Dieselgedreven & elektrische pompgroepen voor Industrie, brandbeveiliging en Marine. Total-Energie aggregaten voor plantkwekerijen, Sierteelt en Gebouwen. Volledige Elektrische en Elektronische stuursystemen, schakelkasten en vermogenborden voor Marine en Industrie. Scheepsvoortstuwingsmotoren, Keerkoppelingen, Schroefassen en Propellers. Verhuring van stroomaggregaten.



**MERCEDES - BENZ**

**mtu**

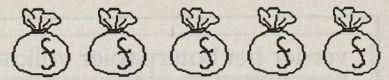


Dieselmotoren  
voor Marine & Industrie

VICTORIALAAN 3 B - 8400 OOSTENDE

TEL.: (059)321814

FAX: (059)321135

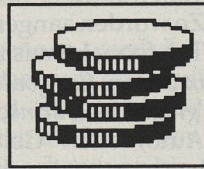


## de laatste vuurtorenwachter

**V**ORIGE MAAND HAD ik het hier in deze rubriek over de verborgen schatten van HVB-hoofdredakteur Vandekerckhove (43), maar dat is — zoals in journalistenmiddens genoegzaam bekend is — nog maar klein bier vergeleken met hetgeen Marc Loy (42) gedurende twintig jaar aan de kant gelegd heeft. Daarbij dient opgemerkt dat de, laat ons zeggen, spaarzaamheidszin van redaktielid Marc Loy daar mede voor iets tussen zit. Zo is de enige mens aan wie Loy ooit een glas betaald heeft jaren geleden reeds schielijk overleden en wel als volgt: hij schrok zich dood toen Marc de rekening betaalde. (Ik zou dat feit hier niet vermelden, ware het niet dat deze mens [†] hier verder nog als illustratiemateriaal moet dienen.)

Basis voor het fortuin van het geslacht Loy werd echter gelegd toen Marc, nu meer dan dertig jaar geleden, voor het eerst de poorten van het Oostendse O.-L.-V.-College achter zich dicht zag slaan. Onmiddellijk realiseerde hij zich dat die collegegebouwen zijn toekomst zouden worden. En zo was het ook. Vandaag — zegge en schrijf DERTIG (!) JAAR LATER — hoort Marc nog steeds dagelijks het z.i. hemelse geluid van de collegepoort die zich dicht klapt.

Wat heeft dat met het alombekende fortuin van Loy te maken? zo hoor ik daar een jonge visser vragen. Wel jonge, en waarschijnlijk ongelovige, visser, daarvoor



moeten we eerst even in de kerkgeschiedenis spitten: lang voor u geboren werd, bestond er een systeem van 'aflaten'. En ik verklaar mijn nader: aflaten zijn dingen waarbij leden van de **Strijdende Kerk** (bvb. Marc Loy) het

leed konden verzachten van leden van de **Lijdende Kerk** in het vagevuur (bvb. de mens die stierf toen Marc hem spontaan trakteerde). Dat systeem werd in de sixties evenwel (m.i. ten onrechte) afgeschaft en vervangen door een systeem van jaarlijkse (uiteraard in het zwart uitbetaalde, vandaar de term 'Zwarte missen') weddeverhogingen voor het personeel van de **Zegevierende Kerk** (bvb. weeral Marc Loy, maar nu als leraar aan het O.-L.-V.-College).

Ik moet daar, zo denk ik toch, verder geen tekeningetje bij maken. Ziedaar voorwaar een situatie waarvan elke reder alleen maar kan dromen. Een regelmatig geïndexeerd, cumulatief, zich meetkundig evenredig ontwikkelend zwart circuit, een ongecontroleerd, expansief, ongebreideld en plafondloos zwart inkomen dat zich wars van konjunktuur- en marktschommelingen alsmaar uitbreidt tot in der eeuwigheid amen. Quotaloos als het ware. Het zij zo!

P.S. Over het fortuin van HVB-redaktielid Guido Walters (leeftijd onbekend) is helaas erg weinig geweten.

ALL ROUND UNDERWRITING

**B.D.M. n.v.**

**BRACHT, DECKERS & MACKELBERT n.v.**

LEADING MARINE AND NON-MARINE INSURERS

Your partner for  
cargo and hull coverage  
p and i, C.M.R.,  
fire, motor and accident insurance  
plus miscellaneous risks

LANGE NIEUWSTRAAT 17  
2000 ANTWERPEN

FAX 03/233 76 18  
Tx 34.917

Tel. 03/233 78 38

# Nieuwe tongregeling: 10 kg /pk voor kleine en 5,5 kg /pk voor grote vaartuigen?

Er is een nieuw M.B. in de maak dat de huidige 25 kg-regeling voor de tongvangsten in de Noordzee moet vervangen. Grote vaartuigen zouden tot het einde van het jaar 5,5 kg tong per pk mogen aanvoeren en kleinere vaartuigen, kustvissers en Eurokotters, zouden met 10 kg per pk vrede moeten nemen. De tongvisserij in gebied VIIId zou vrij zijn. Naar verluidt is de definitieve tekst van het M.B. eerstdaags klaar voor publikatie in het B.S. Een en ander zal wellicht afhangen van de tijd die de Raad van State neemt om de tekst te wegen. Het Ministerie van Landbouw - Dienst voor Visserij wil immers zeker spelen en zal voor elk besluit advies vragen aan de Raad van State vooraleer tot publikatie over te gaan.

## Kustvissers willen helft van beschikbaar tongkwotum

Tijdens het bezoek van Minister Bourgeois aan de Oostendse vissershaven overhandigden de kustvissers een nota aan de minister. Namens 85 reders en eigenaars van vaartuigen van minder dan 24 meter en maximaal 300 pk vragen zij de helft van het resterend tongkwotum in de Noordzee toe te kennen aan de kustvissers en de Eurokotters. Voor de volgende jaren zouden zij zich kunnen verzoenen met 34 procent van het kwotum. In de brief die zij de minister overhandigden vragen zij een persoonlijk onderhoud om de problemen uit te praten.

## VIIe gesloten voor tong

Per 24 mei werd het gebied VIIe (westelijk Kanaal) gesloten voor tong van de Belgische visserijvloot. De maatregel vloeit voort uit de uitputting van het kwotum dat slechts 30 ton bedroeg op een globaal kwotum van 4.853 ton.

## Maaswijdte vaartuigen tot 300 pk blijft 75 mm

Volgens een nieuwe EG-verordening van 27 mei blijft de minimummaaswijdte voor vaartuigen tot 300 pk, o.a. in de Noordzee, op 75 mm gehandhaafd, dit in tegenstelling met de aanvankelijk vooropgezette 80 mm.

## Nathalie Samyn Mieke Garnaal '92

In het Nationaal Visserijmuseum draaide de verkiezing van *Mieke Garnaal '92* vorige zondag uit op een overwinning van *Nathalie Samyn* uit Oostduinkerke. Eerste eredame werd *Annemie Declerck* en *Valerie Delaet* mocht het lint van tweede eredame in ontvangst nemen.

1STE TRIMESTER 1992

## Aanvoer in de vismijnen te Oostende en Zeebrugge

Tijdens het eerste trimester verwerkte de Zeebrugse Visveiling 6.071 ton visserijproducten, goed voor een besomming van 636 miljoen frank, buitenlandse aanvoer inbegrepen. Het aanvoergewicht lag gedurende de eerste vier maanden van het jaar 337 ton lager dan vorig jaar (- 5,6 %). De opbrengst daarentegen steeg met 27 miljoen (+ 4,3 %). Verdeeld over de belangrijkste vissoorten leverde het eerste kwartaal volgende cijfers op:

Tong .....	1.057 ton	.....	274 mj. fr.
Schol .....	2.555 ton	.....	127 mj. fr.
Kabeljauw .....	541 ton	.....	52 mj. fr.
Andere .....	1.918 ton	.....	183 mj. fr.
Totaal .....	6.071 ton	.....	636 mj. fr.

Voor wat de Oostendse haven betreft lagen de resultaten over dezelfde periode als volgt:

Tong .....	452,6 ton	..	116,8 mj. fr.
Schol .....	1.001,7 ton	....	44,9 mj. fr.
Kabeljauw ....	252,3 ton	....	24,5 mj. fr.

In het totaal werd er te Oostende 3.206.207 kg vis op de visveiling gebracht, hetgeen een globaal bedrag van 300.118.188 frank opleverde.

## Nieuwpoortse burgemeester schiet op Fishlink

In de jaren negentig verloor thuishaven Nieuwpoort opnieuw een aantal vaartuigen. Dat brengt de afgekalfde vloot op basis van de registratienummers terug op minder dan dertig eenheden. In werkelijkheid zijn er echter momenteel nog slechts een zestiental eenheden die Nieuwpoort als thuisbasis hebben en daar ook daadwerkelijk verkopen. Enkele jaren geleden had Nieuwpoort nog een dertigtal min of meer vaste visleveranciers.

Zoals de zaken nu staan ziet de toekomst van de Nieuwpoortse visserij er niet rooskleurig uit. De Nieuwpoortse burgemeester maakte zich de voorbije weken bijzonder boos op de Gewestelijke Investeringsmaatschappij van Vlaanderen (GIMV) en haar dochteronderneming en risicokapitaalverstrekker Fishlink. Terecht?

Officieel telt de Nieuwpoortse vloot een 30-vaartuigen, een cijfer dat alleen op papier (cfr. *Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1992*) kan hard gemaakt worden. In werkelijkheid zijn er een aantal zogenaamde Nieuwpoortse vaartuigen die de IJzerhaven nooit meer binnenlopen. Dat geldt o.m. reeds jaren voor de N.3, N.36, N.40, N.45, N.708, N.709, N.752. De laatste maanden vielen nog een aantal vaartuigen weg. De N.719 *Atlantic* en de N.350 *Colette* werden geschraapt, de N.575 *Francine* werd O.575 *Boreas*, de N.152 *Evy* werd O.152 *John*. Dit jaar verhuisde de N.22 *Zeester* naar een Brugse eigenaar en de N.427 *Marjon* en de onlangs gekapseisde N.736 *Lucky* kwamen in Oostende terecht. En er volgen er nog. De eigenaarswissels gebeuren om uiteenlopende redenen. Overlijden van de eigenaar, stillegging bedrijf om gezondheidsredenen, oudere reders die het voor bekeken houden én bedrijven in moeilijkheden. Omeen gedeelte van het geïnvesteerde kapitaal te rekupereren zochten de eigenaars een koper. Voor sommige van die vaartuigen werden reeds maandenlang advertenties geplaatst in binnen- en buitenlandse (visserij)-bladen. Blijkbaar liepen aan de Westkust geen geïnteresseerde kopers voor de vaartuigen (én de licentie) rond.

Dat de *opkopers* in bepaalde rederskringen werden gevonden wekt minder verwondering dan de uitval van de Nieuwpoortse burgemeester.

## Overnamepolitiek

Burgemeester Mommerency beschuldigt de *GIMV* en *Fishlink* van medeplichtigheid aan het uitvlaggen van de Nieuwpoortse vloot. Dit verwijt slaat op de verhuis van vijf vaartuigen naar Oostende en Zeebrugge die met de steun van de participatiemaatschappij *Fishlink* zouden beklonken zijn. In werkelijkheid echter zou *Fishlink* slechts bij enkele overnamedosiers betrokken zijn. Overigens staat het de kopers vrij een beroep te doen op het even welke financieringsmaatschappij. Maar niet alle kredietverstrekkers zijn bereid geld te lenen voor bedrijven waar een hogere risicograad aanwezig is, zoals in de visserij. Als niet-bankgebonden investeringsmaatschappij kan *Fishlink* zich verder engageren. Daartegenover staat ook een vergoeding die hoger ligt dan de marktrente. De klant moet uiteindelijk de keuze maken of hij een klassieke lening opneemt of beroep doet op kapitaalverstrekker *Fishlink* die rechtstreeks participeert in het kapitaal van de onderneming. In een aantal gevallen is dat een meerderheidsparticipatie waarbij de terugkoopmodaliteiten duidelijk omschreven zijn. Over de werkwijze van *Fishlink* was trouwens reeds uitvoerig te lezen in HVB 8 van 2 augustus 1991.

De Nieuwpoortse visserij beleeft onbetwistbaar moeilijke tijden. Enerzijds staan belangrijke investeringen op stapel voor de renovatie van de Nieuwpoortse vismijn terwijl de regionaal-economische impact van de plaatselijke visserij voortdurend aan waarde inboet. Het is een pijnlijke situatie in een stad die ook politiek verscheurd is. De burgemeester en zijn twee trouwe schepenen behoren niet eens tot de meerderheid die de beslissingen door-drukt. (gw)

Op 12 mei overleed op 71-jarige leeftijd Rudolf Tieberghien, echtgenoot van Ivonne Depoorter, vader van Julien Tieberghien en schoonvader van Monique Keups, zaakvoerders van de rederij *Bianca* (Z 232).

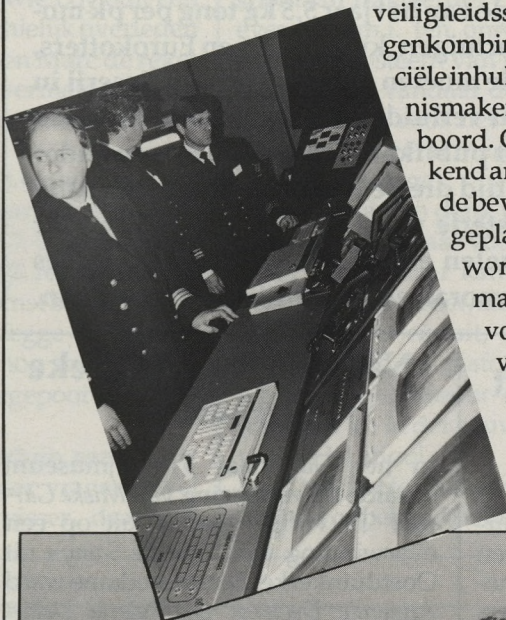
Op 16 mei overleed te Blankenberge op 67-jarige leeftijd Germaine De Grande, echtgenote van Gilbert Ponjaert, ex-reder van de B 181.

Te Oostende overleed op 23 mei Robert Kiekens (42 jaar), echtgenoot van Eugénie Vosselman, oud-visser en broer van reder Willy Kiekens, reder van de O.306

## 'Prins Filip' met de charmes van een cruiser

**N**OG ELKE DAG wordt het gloednieuwe vlaggeschip van de RMT bewonderend bekeken. De *Prins Filip* is dan ook hét wapen van de RMT tegen de Kanaaltunnel. En prachtschip dat met veel vertraging en anti-propaganda aan zijn maidentrip begon. De eerste echte overtocht met 366 passagiers was niet direkt een succes. De RMT mikt dan ook meer op vracht dan op passagiers.

Op de twee garagedekken met uitschuifbare veiligheidsschotten kunnen 120 vrachtwagenkombinaties parkeren. Tijdens de officiële inhuldiging konden de bezoekers kennismaken met het comfort en de luxe aan boord. Op de brug staat een indrukwekkend arsenaal instrumenten bijeen. Voor de beveiliging werden talrijke camera's geplaatst die vanop de brug gevolgd worden. Voor de kapiteins is het allemaal nog even wennen. De gezagvoerders en verantwoordelijken van de vier ploegen op de *Prins Filip* zijn kommandanten Roland De Planter, William De Bruyne, Guy Holthof en Norbert Christiaen. (Foto's gw)





Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en consumenten (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 59 jaar het geval.

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

stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op



Firmanaam:

Straat en nr:

Woonplaats en postnummer:

Terugsturen naar Seaprint c.v., H. Baelskaai 2, 8400 Oostende

# HVB

HET VISSERIJBLAD



✂

**Ja, ik abonneer me op dit blad**

Naam.....

Straat en  
nr.....

Woonplaats en Postnr  
.....

Ik betaal 1 200,- (voor Nederland en derde landen, zie voorwaarden onder het colofon) met overschrijving op rekening 738- 5012774 -30 van Seaprint en verwacht dat mijn abonnement in werking treedt van zodra mijn betaling bij u toegekomen is.

Ik voeg hierbij een gekruiste cheque van 1 200,- (voor Nederland en derde landen, zie voorwaarden vermeld onder het colofon) en stuur die samen met de bon op naar Seaprint, H. Baelskaai 2, B-8400 Oostende. Het abonnement treedt onmiddellijk in werking.

*Yes, we can beat the feeling!*