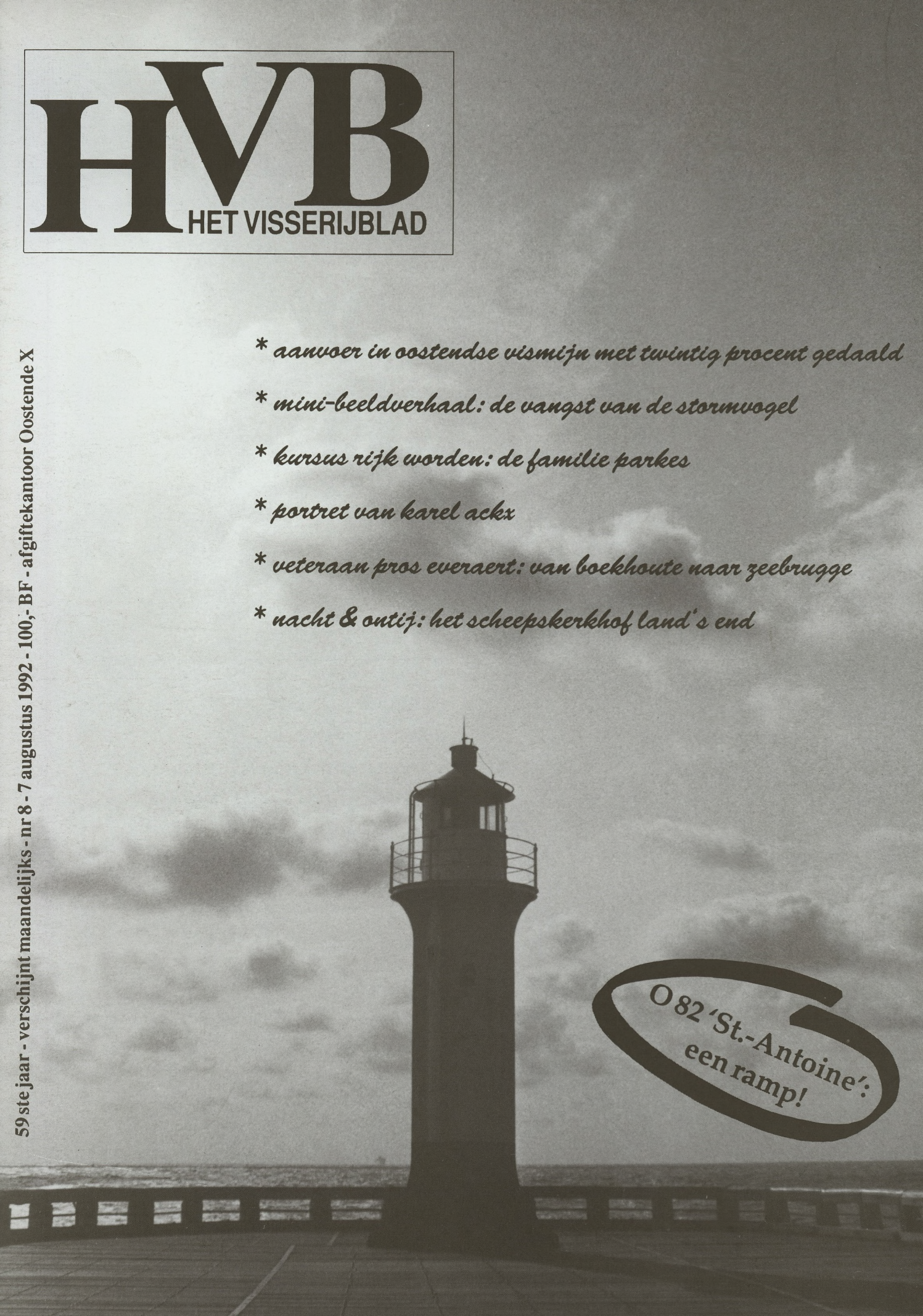
HVB
HET VISSERIJBLAD

59ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 8 - 7 augustus 1992 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende X

* aanvoer in oostendse vismijn met twintig procent gedaald
* mini-beeldverhaal: de vangst van de stormvogel
* kursus rijk worden: de familie parkes
* portret van karel ackx
* veteraan pros everaert: van boekhoute naar zeebrugge
* nacht & ontij: het scheepskerkhof land's end



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

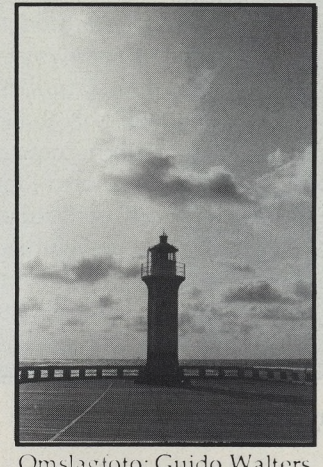
HVB
HET VISSERIJBLAD
onafhankelijk magazine van de zee
Losse nummers: 100,- BEF

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, Roger Decleer, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausing, Willem Lanszweert, Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters
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,- BEF/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

Vorige maand spraken we hier onze twijfels uit over de waarde van het *'Verdrag van Maastricht'*, waarmee de EG weeral een stuk vorm gegeven werd. Twijfelen over Maastricht? Is dat dan de taak van een editorialist van Het Visserijblad?

Twijfelen over Maastricht is voor ons een plicht geworden sinds we dagelijks ondervinden hoe de EG-maatregelen het leven (ons leven!) beheersen. Elke schipper vaart vandaag de dag uit met een hele bagage aan EG-richtlijnen. Elke beslissing om een vaartuig uit de vaart te nemen, wordt in de hoge EG-gebouwen op hoera-gejuich onthaald. Elk bedrijf dat hier zijn poorten sluit, doet dat omdat ergens een papier bestaat waarop een EG-stempeltje staat. Laat ons dus toe te twijfelen!

Wij mochten hier dan al onze twijfels hebben, de Belgische volksvertegenwoordiging kon deze helaas niet delen. Geheel in de lijn der verwachtingen werd België dan ook toegevoegd aan het koor der ja-stemmers. Ook dit kleine Noordzeeland zal bijgevolg het verdrag ratificeren. Men blijkt daar in Brussel dus geen schrik te hebben van dat soort EG. Eigen sociale verworvenheden? Eigen ekonomische prioriteiten? Eigen kulturele waarden? Allemaal verleden tijd. Men vindt het daar in Brussel niet meer dan normaal dat tegen de Portugezen gezegd wordt: hou maar op met de kweek van die olijven, dat doen we veel beter (lees: rendabeler) in Frankrijk. Of: laat die Belgen hun vissersvloot maar naar de schroothoop brengen, dat gaat toch maar om kleine procentjes.

Dat bijvoorbeeld de Vlaamse visserij diepe wortels in het volk heeft, in de geschiedenis, in een streek, daar is allemaal geen oog voor. Dat daardoor scholen sluiten, toeleveringsbedrijven verdwijnen, dat de Vlaamse scheepsbouw naar het rijk van de folklore verwezen wordt, daar kan niemand wakker van liggen. (De Vooruitgang nietwaar!)

Zodoende zal het beleid vanaf nu in elk van de lidstaten bepaald worden door het perspektief van de vorming van een eenheidsmunt voor alle EG-landen. Dat wil meteen zeggen dat elke regering in elk land een programma (inclusief de daaraan gebonden besparingen) zal MOETEN uitvoeren dat aan de eisen van Maastricht voldoet. Moeten! Het is dus goed te weten dat alle regeringen, vanaf vandaag tot in 1999, slechts marionettenregeringen zijn.

De machteloosheid van die regeringen staat dan weer in schril kontrast met de strijdlust waarmee de monetaire unie door hen nagestreefd wordt. De marionettenministers verwittigen ons overvloedig. Het zal er keihard aan toe gaan. Gedane zaken nemen geen keer! Er is geen weg terug! Avanti! Het lijkt wel een wielerkoers. Als we onze ministers mogen geloven dan zal België trouwens nauwelijks de eindstreep halen. Hoe de Grieken, de Italianen, de Spanjaarden, de Ieren en de Portugezen binnen de termijn aan die eisen zullen voldoen, daar kan blijkbaar niemand een antwoord op geven. (Het antwoord luidt wellicht: ze kunnen *in geen geval* die eindstreep halen!)

Maar: *'We kunnen niet anders'*. Hoezo, we kunnen niet anders? Men schijnt te vergeten dat Denemarken een duidelijk 'njet' uitgesproken heeft en dat het Verdrag van Maastricht dus eigenlijk niet kàn. Pas als de twaalf lidstaten het verdrag geratificeerd hebben, kan het van kracht worden. En wij vragen ons af waarom niemand dat met zoveel woorden zegt.

We kunnen dus wél anders. We zouden een eigen ritme kunnen opeisen, we zouden ruimte kunnen vragen voor een eigen kulturele, sociale, geschiedkundige en ekonomische realiteit, naast — maar niet ondergeschikt aan — de monetaire unie.

En dat doet ons eraan denken. We zouden dat allemaal kunnen doen voor wat het 'Verdrag van Maastricht' betreft... en we zouden dat ook kunnen voor wat de visserij betreft. Het wordt tijd dat onze politici eindelijk eens een eigen stem laten horen.

Flor Vandekerckhove

Schipper Freddy Deley vermist, drie opvarenden gered

Kustvaartuig O 82 St.-Antoine gekapseisd

IN MINDER DAN drie maanden tijd zijn twee Belgische vissersvaartuigen gekapseisd. Het ongeval kostte dit keer het leven aan de 52-jarige Oostendse schipper-eigenaar *Freddy Deley*. De drie andere opvarenden van het gekapseisde vaartuig O 82 *St.-Antoine*, *Werner Santens* (38), *Alain Ryckeman* (25) en scheepsjongen *Anthony Pauwaert* (15) konden zich redden.

Het ongeval met de N.736 *Lucky* lag nog vers in het geheugen toen het bericht van het kapseisen van de O.82 *St.-Antoine* bekend geraakte.

De oorzaak moet opnieuw te zoeken zijn in een *zwaarte* in het net. Bij het inhalen liep het ook deze keer slecht af. In dergelijke omstandigheden is er nauwelijks tijd om de sliphaak los te slaan. Het omslaan gebeurt immers in een franktie van een sekonde. Wie op dek staat — wat doorgaans het geval is voor de bemanning bij het winden — heeft de beste overlevingskansen. Voor schipper *Freddy Deley*, die zich in het stuurhuis bevond maar uit-





De sleepboot Schelde III bracht de gekapseisde O.82 van de sluis naar de slipway. (Foto gw)



De O.82 St.-Antoine was een van de kleinste vaartuigen van de Oostendse vloot. (Foto gw)

eindelijk toch in zee terecht kwam, liep het ongeval echter fataal af. *Werner Santens* kon zijn stiefzoon *Anthony* en de aan het hoofd gekwetste *Alain Ryckeman* die amper kon zwemmen nog in veiligheid brengen.

Windstil

Het ongeval gebeurde woensdagmorgen 29 juli omstreeks 3 u. 30, een tiental mijl buiten de kust ter hoogte van Middelkerkebank-Noordboei. Het ongeval was in elk geval niet aan de weersomstandigheden te wijten, want de zee lag er onberoerd bij. Bij het kapseizen kwamen de vier opvarenden in het water terecht. Drie vissers konden zich redden door zich op de kiel van het gekantelde, maar door een luchtbel drijvend gehouden schip te hijsen. Voor de scheepjongen, die als leerling aan de Ibis zijn eerste ervaringen opdeed, was het meteen een harde konfrontie met gevaren van het vissersbestaan. Het duurde toch nog drie uur vooraleer de drenkelingen in de duisternis werden opgemerkt. De Loodsboot 1 nam de jongens aan boord en bracht een reddingsoperatie op gang. Reddingsboten en helikopters die aan de zoekaktie deelnamen vonden geen spoor van de vermiste schipper. De operatie werd na zes uur zoeken afgeblazen.

Snelle berging

De berging kwam snel op gang, maar liep aanvankelijk niet van een leien dakje. Tijdens het aanbrengen van de lussen zonk het schip. De hijsbok Taklift 3 van de Nederlandse bergingsmaatschappij Smit-Tak kon het gezonken vaartuig uiteindelijk toch uit het water hijsen en naar Oostende voeren. Een ultiem onderzoek bevestigde dat het lichaam van de schipper zich niet meer aan boord bevond. Bij de haveningang werd het casco leeggepompt en overgenomen door de URS-sleepboot Evertsen. Het was tenslotte de sleper Schelde III die de O 82 langzij nam in de sluis en naar de slipway bracht om er drooggezet te worden. Inspektie van de romp bracht geen nieuwe elementen aan het licht. Bij het lichten van het vaartuig werd wel het geopende reddingsvlot aangetroffen. Door de snelheid waarmee het omslaan zich voltrok kreeg het in de voorpiek gemonteerde pneumatisch vlot, net als bij de N.736 *Lucky*, geen kans om aan de oppervlakte te geraken.

Recente bouw

De N 736 en de O 82 zijn geen vergelijkbare (boomkor) vaartuigen. De O 82 was, amper 14,5 meter (188 pk, 31 bt.), is een van de kleinste kustvaartuigen. Van die lengte zijn slechts zijn er nog een vijftal met boomkorren uitgeruste eenheden aktief in de Oostendse vloot. Met als bouwjaar 1987 telt de O 82 het minste dienstjaren. De N 736 daarentegen was een tot boomkorvisser omgebouwde plankenvissser van 22 meter (bouwjaar 1969, 300 pk, 68 bt).

De O 82 was een nieuw type kustvaartuig voor de dagvisserij dat door de *Westvlaamse Scheepswerven* in Oostkamp werd ontworpen en volledig afgebouwd in opdracht van *Wilfried Zwertvagher* en *Freddy Deley*. Toen de overeenkomst werd getekend was *Freddy Deley* nog schipper bij het loodswezen. Het was pas na het ongeval van zijn beide zonen en zijn kompaan dat hij besloot het vaartuigje zelf in handen te nemen. Het kustvaartuig bedreef reeds vijf jaar lang, in alle weer, de platvisvisserij en was ook uitgerust met warrelnetten.

Noodlot

De zonen van de schipper, *Luc* (21) en *Ronny* (26), kwamen om bij stormweer op 4 januari 1987 met het sportvissersvaartuig *Saint-Antoine* (11 m.) samen met *Wilfried Zwertvagher* (33). Hun stoffelijk overschot werd nooit teruggevonden. *Wilfried Zwertvagher* was de vroegere eigenaar van de O 491 *Viviane* (in '85 als O 491 *Baracuda* van *Freddy Heinderson* geschrapt) en vennoot van de familie *Deley* voor de bouw van de nieuwe O 82. De bouw van de St.-Antoine, bestemd voor het omgekomen drietal, was reeds ver gevorderd. Het vaartuig kwam in 14 maart '87 in de vaart. De zwaarbeproefde vader (zoon van *Alfred Deley* die op 2 november 1943 op 32-jarige leeftijd door een mijnexplosie omkwam op de Noordzee als matroos op de O 117 *Stella Maris*) nam ontslag bij het ministerie van verkeerswezen en voerde zelf het nieuwe vaartuig. Twee jaar geleden sloeg het noodloot weer toe. Op 28 november '90 ging motorist *Marc Heinderson* (29) overboord en kon niet meer gered worden. Het noodlot heeft de familie Deley en de O 82 niet gespaard. (gw)

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 !

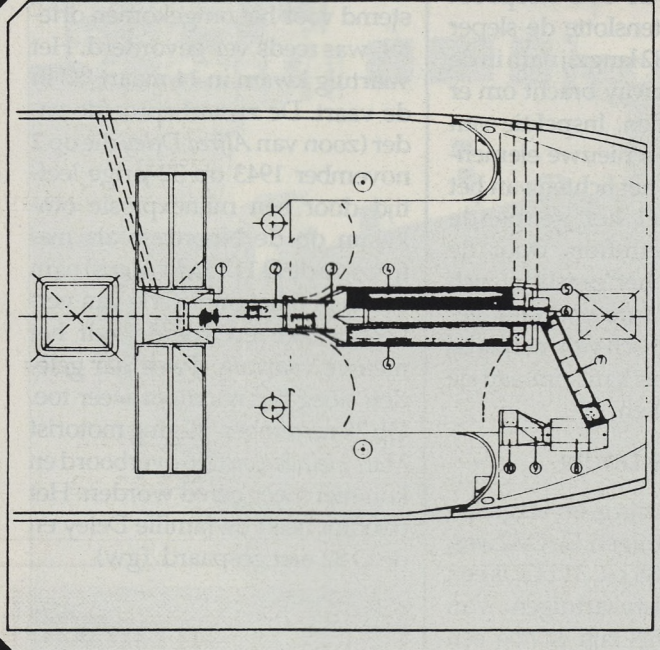
Uw vertrouwen waard voor:

* **NETTEN VOOR DE ZEEVISSERIJ (BOKKENVISSERIJ - GULLEN - HARINGVANGST - EUROKOTTERS - GARNAALVISSERIJ)**
* **TOUWWERK - GARENS - BESPEKKINGEN (kwaliteit MONOFIL ORANJE O,50 mm)**
* **KORRETOUW EN STALEN KABELS**
* **ALLERLEI VISSERIJBENODIGDHEDEN**

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt

MULTINET

Vangstverwerkingsapparatuur



Van Rijn ontwerpt, fabriceert en installeert...

1. Vangstopvangputten, voorzien van afvoerbuis voor het afvoeren van water en zand
2. Aanvoerelevator met variabele snelheid
3. Verdeelgoot voor het verdelen van de vangst naar 2 stuks sorteertransporteurs
4. Twee sorteerstripbanden met variabele snelheid
5. Afvalverzamelput, inclusief afvoerbuis
6. Afvoertransporteur voor gestripte vis
7. Elevator voor het voeden van trommelwasmachine
8. Roterende trommelwasser voor gestripte vis
9. Uitlekgoot
10. Luikhoofd naar visopslagbunker in visruim.

MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.

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

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

Omzetcijfer Zeebrugse Visveiling hoger bij gedaalde aanvoer

Aanvoer en besomming Oostendse vismijn met 20 procent gedaald

DE TOTALE AANVOER van verse zeevisserijprodukten door Belgische vaartuigen tijdens de eerste zes maanden van dit jaar liep met bijna 12 procent terug. De globale halfjaarlijkse besomming in de kustvismijnen ligt 7,5 procent lager dan vorig jaar. De resultaten per vismijn lopen nogal uiteen. Het aanvoergewicht liep overal terug. Enkel in Nieuwpoort hield de opbrengst van de eigen aanvoer stand, allicht komt dat doordat de cijfers in Nieuwpoort verleden jaar reeds een gevoelige daling lieten zien. In Zeebrugge worden de cijfers opgetild door de buitenlandse aanvoer. De Oostendse vismijn maakt duidelijk moeilijke tijden — zeg maar een krisis — door.

Samengevat ziet de totale eigen aanvoer en besomming (Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort) er als volgt uit:

	AANVOER	BESOMMING
1991	13.729 ton	1.356 mlj. fr.
1992	12.137 ton	1.255 mlj. fr.
Verschil	- 1.592 ton	- 101 mlj. fr.
	(- 11.6 %)	(- 5.5 %)

Zeebrugge

Het halfjaarresultaat van de ZV is niet ongunstig. In totaal werd voor 907 miljoen frank vis geveild. De eigen aanvoer ging weliswaar wat achteruit. (794 miljoen frank in '91, 784 miljoen frank dit jaar). De terugval van eigen aanvoer werd echter ruimschoots gekompenseerd door de hogere buitenlandse aanvoer. In '91 werden voor 99 miljoen frank *diverse soorten* geveild, dit jaar was dat 122 miljoen. Al bij al een besommingsaangroei van 10,6 miljoen frank. Het totale aanvoergewicht in Zeebrugge daalde met 586 ton tot 8.472 ton, 7.343 ton eigen aanvoer en 1.127 ton buitenlandse aanvoer. De eigen aanvoer liep 6,3 procent terug.

Oostende

In de Oostendse vismijn was er een scherpe terugval, zowel inzake aanvoer als besomming. Het aanvoergewicht haalde slechts 4.314 ton tegenover 5.371 ton vorig jaar. Dat betekent een achteruitgang met niet minder dan 20 procent. Ook de besomming stond zwaar onder druk. Vorig jaar nog 505 miljoen frank, dit jaar 404 miljoen frank. Ook al een verlies van 20 procent ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. Een onrustwekkende evolutie. Het is kwasi zeker dat de twee jaarhelft niet beter wordt. De gevolgen van het verlies van de grootste IJslander en het uit de vaart nemen van nog enkele vaartuigen (beëindigingspremie) en de verkoop van nog eens een aantal vaartuigen naar een andere thuishaven zal pas in het tweede semester goed voelbaar zijn. Dat er in en rond de reeds gedeeltelijk gerenoveerde Oostendse vismijn enige onrust heerst is in die omstandigheden begrijpelijk. Op de eerste plaats bij de bedrijven die rechtstreeks of onrechtstreeks met de aanvoer te maken hebben.

Afdankingen

De lagere aanvoer blijft niet zonder gevolgen. Bij de vislossers kost de gedaalde aanvoer al banen. Bij gebrek aan werk verwees de Vislossersbond Van Waes reeds een aantal erkende vislossers naar de tijdelijke werkloosheid. Een aantal werknemers konden immers maar enkele dagen per maand aan de slag, terwijl de werkgever zijn sociale verplichtingen moet nakomen. Volgens zaakvoerder Van Waes is de tijdelijke (?) maatregel waarbij een aantal erkende vislossers op non-aktief geplaatst worden, genomen in overleg met de syndikale organizaties en de voorzitter van het paritair komitee voor de zeevisserij. "In geval van uitzonderlijke aanvoer doen wij, net als in het verleden, beroep op gelegenheidsvislossers" is de repliek van Willy Van Waes op berichten over het bestaan van een circuit van zwartwerkers, o.m. geuit door het Oostendse gemeenteraadslid Ivan Victor. "Alle vislossers die voor de Vislossersbond werken zijn ingeschreven zoals het hoort. Voor de helpers die door sommige reders worden gerekruteerd zijn wij niet verantwoordelijk" aldus nog Van Waes. (gw)

Voor alle herstellingen aan uw scheepsschroef

LIPS n.v.
ANTWERPEN

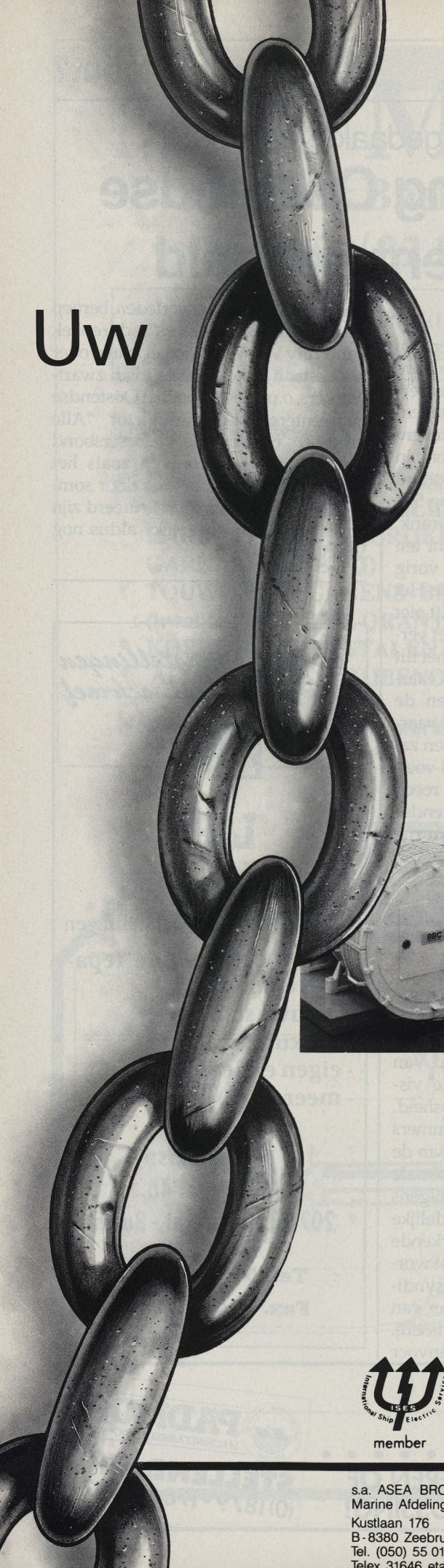
scheepsschroeven herstellingen
- alle voorkomende reparaties en merken
- nieuwe schroeven
- deskundig advies
- eigen expeditie
- meer als 50 jaar ervaring

Werkplaats:
Kerkstraat 46,
2070 Zwijndrecht - Burcht

Tel. 03/252.73.42
Fax. 03/252.92.12

PFFFFFFF.....
VOORKOM DIT! LAAT UW MOTOR TIJDIG REPAREREN OF REVISEREN. BEL PADMOS VOOR 'N DIREKTE OPLOSSING!

MACHINEFABRIEK PADMOS BV HOLLAND
PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ
STELLENDAM
(0)1879 - 1766/1792



ABB

ASEA BROWN BOVERI

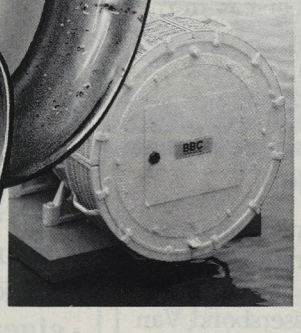
Uw met de Belgische havens

ANTWERPEN - BRUSSEL - GENT - ZEEBRUGGE

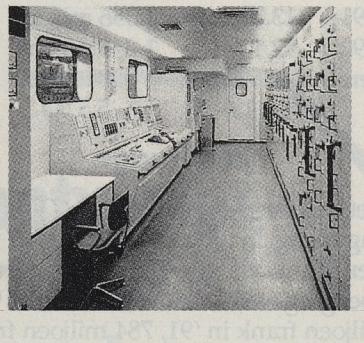
Vakkennis, ervaren specialisten en professionele serviceverlening maken van Asea Brown Boveri Etamo uw beste keuze voor alle herstellingen aan:

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.

ISES International Ship Electric Service
member

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

Tongkwotum Noordzee tien procent verhoogd

Door een TAC-verhoging mogen de lidstaten dit jaar 27.500 ton Noordzeetong meer vangen dan aanvankelijk was toegestaan. Voor de Belgische vissers betekent dit een verhoging van 205.000 kilogram tong. Dat brengt het (initiële) tongkwotum in de Noordzee van 2.085 op 2.290 ton.

Tijdens de jongste Visserijraad dienden de Denen een verzoek in om de tong-TAC dit jaar te verhogen. Uiteindelijk heeft de Europese Kommissie de zaak ernstig genomen en het voorstel voor een tussentijdse verhoging positief gesteund.

De verhoging wordt wel in dank aanvaard, maar bij ons alvast niet op gejuich onthaald. Tien procent tong meer is welkom, maar onvoldoende om meteen alle vangstbeperkende maatregelen over boord te gooien. In de praktijk krijgt elk vaartuig amper 2 kg per pk meer. Voor de kustvissers zal dit iets meer zijn dan voor de grotere vaartuigen omdat dezelfde verdeelsleutel wordt gehanteerd waarop de verdeling van het resterend tongkwotum gebaseerd is. Officiële richtlijnen waren bij het ter perse gaan nog niet verspreid. Dat gebeurt vermoedelijk eerstdaags.

Nederlands overschot

Ook Nederland mag uiteraard meer tong vissen uit de Noordzee. De EG-beslissing leverde onze Noorderburen 1.875 ton extra op. Hierdoor komt hun tongkwotum op 29.000 ton. Dit supplement aan tong hebben ze niet echt nodig. Om die reden heeft Nederland met Duitsland 100 ton tong geruild tegen 640 ton kabeljauw. Met Denemarken is een akkoord gesloten om tong tegen wijting te ruilen. (gw)

Evolutie van aanvoer en besomming op termijn

Deze tabel geeft een beeld van de evolutie van de eigen aanvoer (eerste zes maand) van 1982 tot op heden. Op basis 1982 (index = 100) werd de voorbije maanden nog slechts 64 procent van het aanvoergewicht in 1982 naar de veilingen gebracht. De opbrengst kende een hoogtepunt in de suksesjaren 87-88 (index 151 en 157) maar viel de voorbije jaren terug naar een lager niveau. Bij een dalende aanvoerindex kan de besommingsindex enkel blijven stijgen als de (gemiddelde) prijs van het produkt voortdurende de hoogte ingaat. Dat is duidelijk niet meer het geval.

	AANVOER in ton	INDEX	BESOMMING	INDEX
82	18.820	100	1.130	100
83	17.616	94	1.212	107
84	16.510	88	1.197	106
85	16.671	89	1.342	119
86	15.510	82	1.707	151
87	16.661	89	1.773	157
88	16.524	88	1.560	138
89	15.165	81	1.566	139
90	15.298	81	1.441	128
91	13.729	73	1.356	120
92	12.137	64	1.255	111

Scholprijs lager dan vorig jaar

Inzake prijsvorming voor schol (pladijs) was 1991 een uitzonderlijk jaar. Voor de populaire platvis werden vorig jaar uitzonderlijke prijzen betaald. Zoals uit de tabel blijkt liep de gemiddelde prijs op maandbasis op tot 90 frank in juni. Dit jaar werd lager ingezet dan vorig jaar. In de lentemaanden liep de prijs weer op tot boven het prijsniveau van de jaren vòòr 1991. De topprijzen van vorig jaar zitten er echter niet meer in, niettegenstaande de scholaanvoer twintig procent daalde. Halfweg vorig jaar waren de aanlandingen goed voor 5.768 ton schol, terwijl de afslagen gedurende de eerste zes maanden van dit jaar maar 4.595 ton schol te verwerken kregen. (gw)

GEMIDDELDE SCHOLPRIJS PER MAAND

	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92
JAN	37	49	35	48	37	49	42	41	55	44
FEB	35	32	31	31	31	53	40	44	51	43
MAA	35	31	39	34	42	52	44	46	65	57
APR	40	41	48	44	47	44	41	45	60	60
MEI	44	41	47	44	49	52	42	50	88	64
JUN	44	45	50	44	59	51	50	58	90	65
JUL	43	43	46	41	56	49	46	52	74	-
AUG	43	44	51	46	55	44	50	53	83	-
SEP	52	47	46	48	62	50	53	64	79	-
OKT	48	50	47	45	63	46	45	56	65	-
NOV	53	52	51	52	67	50	46	67	67	-
DEC	51	44	42	45	62	54	43	66	53	-
JAAR	44	44	44	43	52	50	45	53	68	-

□ BRON: Ministerie van Landbouw - Dienst voor Zeevisserij, Oostende

RRRRR!
WORDT HET NIET EENS TIJD VOOR 'N MITSUBISHI MOTOR?
BEL PADMOS VOOR 'N DIREKTE OPLOSSING!
PADMOS
MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ
STELLENDAM
(0)1879 - 1766/1792

LIFERAFT SERVICE CENTER

S.K.B.

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL

ROYERSSLUIS KAAI 48
B-2030 ANTWERPEN
TEL: 03/231 36 48
FAX: 03/231 5765



AFDELING KUST

HENDRIK BAELSKAAI 6
8400 OOSTENDE
TEL: 059/32 28 25
FAX: 059/33 01 48

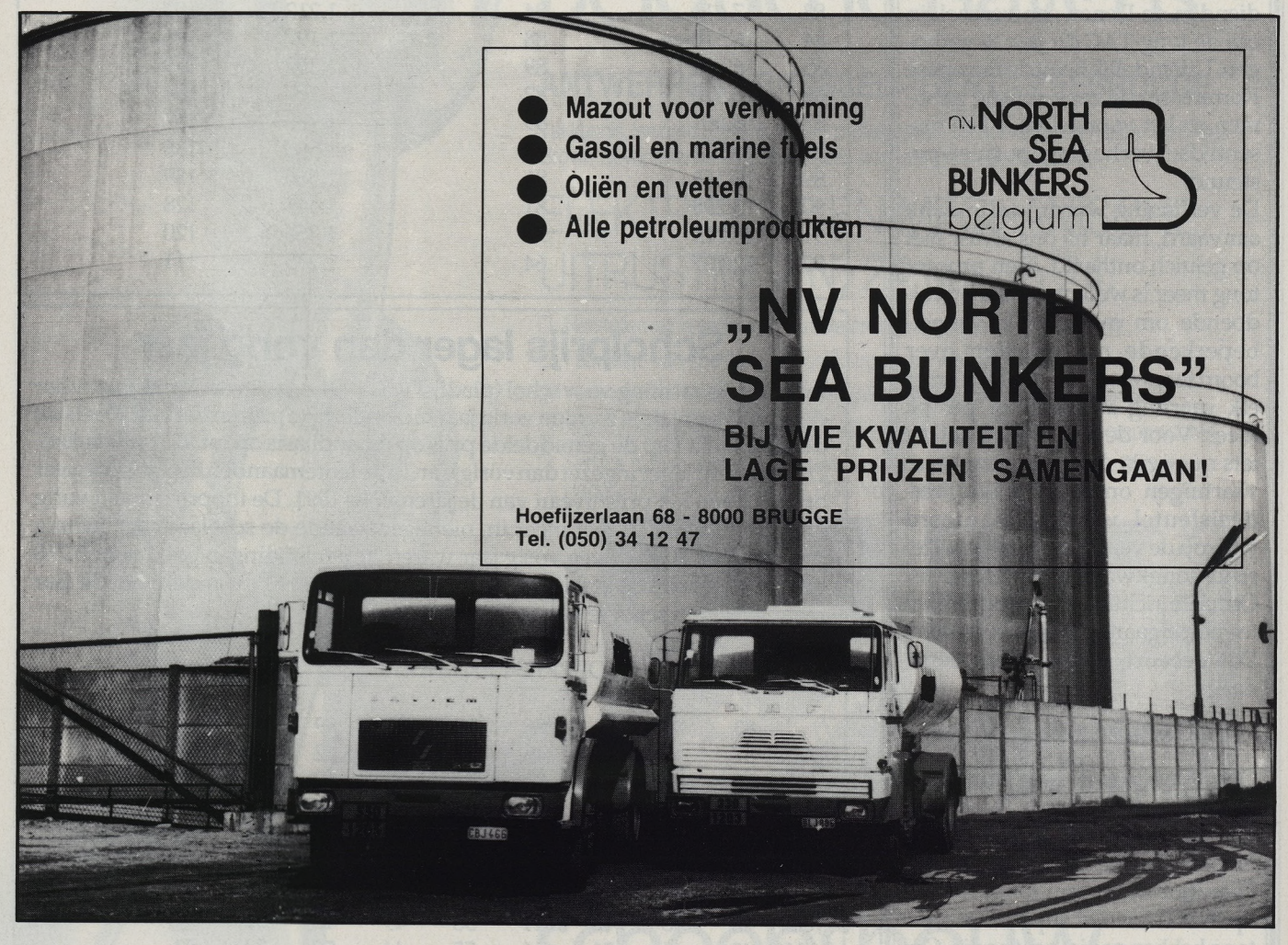
reddingsvasten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man. o. boordlichten noodzenders LOCAT - RADIO BEACON

ERKEND SERVICE STATION

reddingsvlotten: R.F.D. - ELLIOT - VIKING - ZODIAC - AUTOFLUG - BOMBARD - AVON - CALLEGARI - SERVAUX - MITSUBISHI - SONIFORM nazicht brandblusapparaten

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

Verantwoordelijke voor de firma S.K.B. Oostende: A. Van Durme (059/70 58 79)



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

Meer aanvoer in het buitenland

De aanvoer door Belgische vaartuigen in het buitenland ligt ook dit jaar hoog. Preciese cijfers zijn nog niet bekend. Vast staat dat nog steeds heel wat vaartuigen in de Nederlandse afslagen verkopen. De laatste weken neemt ook de verkoop in Denemarken toe omdat een aantal vaartuigen in het Skagerrak en de centrale Noordzee bedrijvig zijn. De Belgische vloot mag er in juni en juli binnen de twaalfmijlszone op schol, kabeljauw, schelvis en wijting jagen.
Vorig jaar bedroeg de totale aanvoer van de Belgische zeevisserijvloot 36.058 ton. 28.181 ton (78 procent) daarvan werd in Belgische havens aangevoerd en 7.877 ton (22 procent) werd in buitenlandse veilingen verkocht. Het jaar voordien bedroeg het aandeel van de buitenlandse aanvoer slechts 18 procent van de totale vangsthoeveelheid.

Minder vis in Nieuwpoortse vismijn maar omzetcijfer houdt stand

Vergeleken met de eerste zes maanden van vorig jaar daalde de visaanvoer in de Nieuwpoortse haven met 12 procent. Door iets hogere visprijzen bleef de totale opbrengst op hetzelfde niveau van vorig jaar. Alles bij elkaar zijn dat verheugende cijfers voor de kleinste vissershaven van de kust. Niet in het minst omdat het aantal vaartuigen dat in Nieuwpoort verkoopt achteruit loopt. Tijdens het eerste semester werd in Nieuwpoort 507 ton vis aangevoerd tegenover 580 ton vorig jaar. Met inbegrip van de garnaalaanvoer lag de aanvoer 71 ton lager. Het aantal verkoopbeurten van vis lag dit jaar aanzienlijk lager. Het aantal aanlandingen (vis) bedroeg vorig jaar nog 450 en voor dit halfjaar kreeg Nieuwpoort nog 368 vangsten te verwerken. Het omzetcijfer werd evenwel nauwelijks aangetast door het dalende aanbod. Met een opbrengst van 65,2 miljoen frank ligt het omzetcijfers nauwelijks 0,3 procent beneden de globale besomming van vorig jaar. Het verschil is afkomstig van de garnaalverkoop. Vorig jaar nog goed voor bijna 2 miljoen frank, zakte de besomming tot dit jaar tot 1,4 miljoen frank. Zowel vorig jaar als in 1992 werden telkens 101 garnaalvangsten op de veiling aangeboden. (gw)

OVERZICHT AANVOER NIEUWPOORT
(1 JANUARI - 30 JUNI)

1988	1.015 ton	86,7 ml. fr.
1989	904 ton	79,3 ml. fr.
1990	693 ton	72,7 ml. fr.
1991	588 ton	65,4 ml. fr.
1992	517 ton	65,2 ml. fr

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

Vragen & antwoorden

de politieke rubriek van HVB

DEZE MAAND IS deze rubriek het domein van één man. Daar gaan we. Senator Desutter vroeg welke stappen de regering zou ondernemen om de borgsommen te recupereren die de rederij van de O 124 in Ierland betaald had nadat het schip was opgeleid door een kontroleschip van de Ierse zeemacht. Ook vroeg de senator welke maatregelen de minister kan nemen om willekeurige kontroles in de toekomst tegen te gaan.
Probleem daarbij is dat elk land verantwoordelijk is voor de kontrole in zijn wateren. M.a.w. noch de EG, noch belgië kan tussenkomen in de manier waarop Ierland de vissersvaartuigen kontroleert. Daarom heeft de *Europese Commissie* trouwens voorgesteld om de inspektiediensten van de verschillende lidstaten regelmatig bijeen te roepen met het doel de kontrole te coördineren en gelijkvormig te laten verlopen.
Dat alles belet niet dat de minister er bij zijn Ierse kollega op aangedrongen heeft opdat dergelijke incidenten zich niet meer zouden voordoen.

DEZELFDE SENATOR HAD ook nog vragen bij het rapport van de EG-kommissie over de visserijkontroles. De daarin gestelde bewering als zou België slechts over 1 kontroleur beschikken schoot hem daarbij in het verkeerde keelgat.
De minister ziet het echter anders. Het rapport heeft gelijk, zo zegt deze. Alleen de *Dienst voor de Zeevisserij* heeft één full-time kontroleur. De kontroleopdracht van *Marine* en *Zeevaartpolitie* is slechts bijkomstig. Daarbij heeft het rapport de verdienste vrijmoedig de tekortkomingenop het gebied van de kontrole op de visserijaktiviteiten in de visserij te beschrijven. De toon van het rapport is weinig rooskleurig en slechts enkele lidstaten krijgen lof.

VERMELDEN WE TENSLOTTE nog dat dezelfde senator de minister ook gevraagd heeft te protesteren tegen het feit dat op het EG-seminarie teHantsholm (9 - 11 april) geen Nederlandse en Portugese vertaling beschikbaar was. Alle andere deelnemers konden zich in hun eigen taal uitdrukken. En wij weer niet!

b.v.b.a. Vislossersbond G. Van Waes

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten
Vismijn 2 - 8400 Oostende - Tel: 059 / 3234 91 - Fax 059 / 33 05 50
Het ophalen van visafval en opgevangen vis in de vismijn van Oostende en in het vissershavengebied voor het visverwerkende bedrijf Animalia en dit volgens de normen door het Instituut voor Veterinaire Keuring opgelegd

Zaakvoerders:
Willy Van Waes, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46
André Baert - Van Waes, Ringlaan Noord 39, De Haan - Tel: 059 / 23 56 45
Ploegbazen - sorteerders:
Koen Baert, J. Peurquaetstraat, 8400 Oostende - Tel: 059 / 51 33 07
Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene - Tel: 059 / 32 13 74.



40 40

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.

BBL

De bank die verder denkt dan een bank

96-jarige Pros Everaert:

Van Boekhoute naar Zeebrugge

"Wie een boterham wilde eten moest er ook voor werken", aldus Pros Everaert uit Zeebrugge die in hart en nieren toch Boekhoutenaar gebleven is. Als oudste van acht kinderen wist Pros reeds vroeg dat het school lopen niet voor hem was weggelegd. Hij werd geboren op 21 april 1896 in Boekhoute. Zijn vader was eigenaar van een garnaalboot en hij wisselde naargelang de seizoenen van garnaalvangst naar het steken van mosselzaad op de strandhoofden langsheen de Belgische kust tussen Knokke en Nieuwpoort. Pros was de oudste telg in het gezin en wist dat zijn leven vooral zou bestaan uit werken en dat er weinig tijd zou overblijven voor ontspanning.

Vissersberoep

Als men weet dat in 1909 in Boekhoute 41 vissersvaartuigen een thuishaven vonden en dat Pros' vader een eigen schuitje had, dan lag het voor de hand dat de drang naar dit beroep ook bij Pros aanwezig was. Wanneer hij dertien jaar wordt, vindt zijn vader de tijd gekomen om zijn zoon het beroep aan te leren. Aan boord had zich ook broer *Petrus* gemeld en het familiebedrijfje kon aldus met eigen middelen starten. Met het vaartuigje waarvan Pros zich het nummer niet meer herinnert, bleef men op de *Westerschelde* vissen. Langs de *Braakman* een zijarm van de *Schelde* had men toen vanuit Boekhoute een uitweg naar de stroom. Het was hard werken, want met zeilen het gat uitgaan vroeg veel ervaring en kennis. Vader had in het begin veel moeite om zijn twee jonge zonen deze kunst van het varen bij te brengen. Wanneer dan nog moest gevist worden op een stroom die toen weliswaar nog niet zoveel bevaren werd, wat het dubbel opletten. Op onze vraag hoe toen de garnalen waren was het antwoord heel beknopt: *"goed, omdat de Westerschelde toen nog niet de faam had een open riool te zijn. Nijverheid en bevolking waren toen nog niet de grote vervuilers van het eigen nest"*.

De vissersstiel kan men best leren onder vreemde ogen, en daarom ging Pros aan boord van de BOU.24 onder schipper *Remi Rammeloo* ervaring opdoen. De eerste wereloorlog stoorde deze plannen enigszins want met dit grote vaartuig, nog altijd met zeilen, trok Remi naar Nederland, waar in het hoge Friesland, *Harlingen* als thuishaven kon betrokken worden. Men is daar tot 1919 zonder veel moeilijkheden gebleven

Zeebrugge

In 1919 kwam het vaartuig terug naar Boekhoute, maar Pros wilde wat anders. Hij vond werk in een fabriek, dit was echter van korte duur omdat hij er de vrijheid van het vissersberoep niet vond. Zijn wens was op een groter vaartuig met motor te kunnen varen en die mogelijkheid bestond als hij naar Zeebrugge kwam aan boord van het vaartuig van zijn peter, *Constant Quataert*. In 1921 verhuist Pros naar Zeebrugge. Als *jongman* had hij in zijn vrije tijd ook de kans gezien om een rustig cafeetje uit te zoeken waar er gekaart werd, maar waar ook een flink aantal mooie meisjes aanwezig waren. Men was in het huis *Verstringhe* met dertien kinderen. Het cafeetje droeg geen naam en het was meer een buurtkransje dat daar wat rust en vertier kwam zoeken met vertellingen over de laatste dorpsnieuwsjes en de alledaagse probleempjes. Pros vond in de jongste dochter Helene wel een meisje dat hem aanstond. De nodige kniekontakten onder tafel lieten hem vermoeden dat er serieuze kansen waren en in 1932 trouwt hij met zijn Helene, het *kakelnestje* van de familie *Verstringhe*.

De Z 11 van zijn peter was een vaartuig dat naast de garnaalvangst ook in andere periodes, als het garnaalvangen minder lonend was, kon gebruikt worden voor het steken van mosselzaad. Het was een platte schuit, zonder motor, voorzien van een zeil met fokkemast.

De Z 50

Helene en Pros zagen met de tijd dat er, mits spaarzaamheid, ook een mogelijkheid bestond zelf een vaartuig te bezitten. In 1936 was het zover: de spaarcentjes hadden zich opgestapeld en een droom werd werkelijkheid. Pros liet zich een boot van 14 meter bouwen, plaatste aan boord een A.B.C.-motor van 90 pk en betaalde voor de ganse zaak de scheepswerf, *Panesi* in Oostende de som van 200 000 frank. Het vaartuig werd ingeschreven met het nummer Z 50 en dat men weinig zin had voor de schrijfwijze van eigen namen kon men zien in de namen van de twee dochters van Pros die op de boeg van het vaartuig geschilderd waren: *"Lidie-Zuzanne"*.

De bemanning aan boord van dit nieuwe vaartuig bestond uit Pros, zijn broers *Petrus* en *Albert* en zijn neef *Theophiel*. Het werd een drukke periode, er werd niets *ontzien* en soms werd ook iets te veel risico genomen: ook met slecht weer werd er gevaren zodat er toch een aanvoer was. Pros was bekend voor zijn kwaliteitsgarnalen en vis. Het was de tijd dat geen garnaaltje ongewenst over boord werd gesmeten. Op de knieën zat men bij de vangst en nadat de zeef de eerste klassering had gedaan werd alles nog eens met handwerk uitgezuiverd, het was een slechte tijd voor de garnalen.

Theophiel, het lavertje aan boord en dus het jongste bemanningslid, heeft soms wel angst gekend, maar na een periode kende hij de grenzen waartoe de schipper bereid was te gaan. *"Het vaartuig was een creme"*, aldus Pros. *"Het was zeewaardig, kon veel verdragen van wind en zee, men voelde er zich veilig"*.

Het werd ook de periode dat het bestuur van het zeewezen achter de bekwaamheidsbewijzen ging vragen, dus moest er naast het beroep ook uitgekeken worden om wat bij te leren. In Zeebrugge was er *Pintelon* die bij het Zeewezen werkte, hij bezorgde de nodige leerstof en bereide ons voor op het examen.

Oorlog

Ook voor de familie *Everaert-Verstringhe* diende zich de tweede wereldoorlog aan. Op 17 mei 1940 plaatste Pros zijn familie aan boord en koos richting Frankrijk waar ze in de ven van *Fécamp* binnen konden. De Franse militaire overheden moesten het vaartuigje hebben en het ganse gezin kon van boord. Ze werden ondergebracht in een cinemazaal. Daar begon de nachtmerrie met een bombardement waarbij er zeven doden vielen. Dit werd voor Pros de akeligste periode van zijn leven. Gelukkig was er de steun van een man die Pros altijd als vriend heeft blijven herkennen, Burgemeester *Pierre* ☞

Vandamme.
De toenmalige schepen van Brugge, *Pierre Vandamme* is dan met een autobus tot in *Fécamp* kunnen komen, heeft de mensen die wilden, naar huis kunnen brengen en dat feit heeft Pros nooit vergeten, want zijn gezin kon veilig mee, terwijl hij in Fécamp bleef. Pros was ziek van verdriet. Zijn vaartuig bestemd voor de visserij werd nu gebruikt voor oorlogsdoeleinden. Weliswaar om mensen te redden, maar het werd toch dagelijks beschoten. Pros werd ziek en kon zijn eigen vaartuig niet meer in handen nemen. Theophiel werd aan boord geholpen door schipper *Georges Ragaert*. Het vaartuig heeft vier keer de reis naar *Duinkerken* gedaan en Georges heeft van de Engelse Koningin de hoogste onderscheiding gekregen voor zijn moedig gedrag.
In *Le Havre* was het dan zover, een bom bracht de Z.50 tot zinken. Pros werd nog zieker en hij ging naar Zeebrugge terug met het beeld van zijn gezonken vaartuig duidelijk voor ogen, een vissersvaartuig zonder masten, stuurhuis en half gezonken in de haven. Na de eerste schok, was daar weer *Pierre Vandamme* daar met het voorstel om eens naar *Le Havre* te gaan kijken en in 1941 bekwam men vande Duitse overheid de toelating. *Prosper Vandenberghe* had vanuit Oostende een expertisie laten doen en alles bijelkaar kwam men tot een voorstel dat ging over 200 000 franse franken en 70 000 fr. Toen Pros vernam dat *Cesar Devooght* het vissersvaartuig, "*Albatros*" zou gaan halen in Le Havre, kreeg hij de kans om mee te gaan. In de haven lag nog altijd het wrak van de Z 50.
"Met het klein beetje Frans dat we kenden zoals 'beaucoup de l'eau' en 'l'eau est partie', gingen we aan boord en konden de grootste lekken dichten. De Fransman die wilde helpen kon echter nergens een waterpomp vinden om de boot leeg te pompen. Ik zei, 'Pros maak je er niet zenuwachtig bij; kijk wat er te doen is en probeer er iets van te maken'. De pomp werd gekuist en met heel veel geknutsel terug in werking gebracht, het vaartuig werd leeg gepompt en kwam vlot. Cesar was nu akkoord om het vaartuig te slepen en daar gingen we huiswaarts met de Z.50 en een schipper-eigenaar die zijn geluk niet op kon."
In Duinkerke kwamen ze in eenpotdikke mist en Pros wilde wachten, want hij was al éénmaal zijn vaartuig kwijt geweest en die pijn wilde hij niet meer herleven. *"Het was tevergeefs"* zegt Pros, *"Cesar moest en zou in Oostende aankomen*



Pros Everaert: 'Ik was ziek van verdriet. Mijn vaartuig werd gebruikt voor oorlogsdoeleinden. Weliswaar om mensen te redden, maar het werd toch dagelijks beschoten.' Foto gw.

en ik moest mee. Voor De Panne kwamen we echter aan de grond te zitten en dan begon de miserie van het wachten. De Albatros maakte echter water en Cesar moest het vaartuig op het strand zetten. Aan boord kwam er een Duitse soldaat voor kontrole en die vertelde hoe gevaarlijk het wel was voor de Belgische kust. Hij begreep de situatie en kon vanuit Nieuwpoort een Duitse sleepboot laten komen die sleepte de Z.50 naar Nieuwpoort. Het was een eigenaardig konvooi: een grote sleepboot en daarachter het wrak van een klein vissersvaartuigje".
In Nieuwpoort werden de nodige herstellingen uitgevoerd zodat in januari 1942 het vaartuig weer zeewaardig was. *"Het werd de mooiste dag van mijn leven: terug een vaartuig hebben, waarmede ik zo vertrouwd was".* Aan boord bestond de bemanning uit *Louis Savels, Francois Van Massenhoven* en *Fernand Cocquyt*. Het was de periode dat de Duitsers ons lieten vissen, als we maar in konvooi bleven, een Duitse begeleider bepaalde wanneer we moesten ophouden met vissen. Het zijn bange jaren geweest en het lot heeft mij zeer gunstig behandeld.

Nieuw vaartuig

"Ik ben dan een paar jaren thuis gebleven, maar in 1950 plaatste ik een A.B..C.-motor van 90 pk en het liep weer prachtig. Toch had ik ook mijn tegenslagen, een vastgekomen stalen kabel sloeg los, vloog omhoog en de sluiting haalde het vel van mijn schedel. Ik moest echter in het hospitaal blijven, dat was geen doen, wan ik kon daar niet slapen. De verpleester had de indruk dat ik altijd maar aan het varen was en adviseerde dokter om mij uit het hospitaal te ontslaan. In veertien dagen was ik genezen".
"De Z 50 werd voor de helft verkocht aan Jozet Vlietinck. In 1956 liet ik op de scheepswerf van Dewachter in Hemiksem een stalen vaartuig van 20 meter lengte bouwen en plaatste er een motor Bohn en Kahler van 150 pk in. Voor Zeebrugge weer een gebeurtenis, want een vissersvaartuig laten bouwen in het binnenland kon niet goed zijn, zo heette het, men kende er immers niets van de visserij en de zee.
De mensen van de werf dachten er anders over, zij luisterden naar de wensen en raadgevingen, hadden ervaring in de binnenafwerking omdat ze veel binnenvaartschepen bouwden en het beste was dus zeker nodig aan boord van dit vissersvaartuig. Het belangrijkste was evenwel dat ze heel veel goedkoper waren. Ook in dit vaartuig participeerde Jozef Welvaert."
Het werd een pracht van een vaartuig, dat toen zowat de mooiste van de visserijvloot moet geweest zijn. Er werd goed geld verdiend, maar de snelle evolutie en vistechnieken kwamen in versnelling en de rage van krachtiger motoren was ook overgeslagen op de bemanning. *Fernand Cocquit* die het vaartuig voerde, kon Pros overtuigen een *Kromhout*motor van350 pk te laten inbouwen, daarmede kon men de visserij bedrijven zoals het moest.
In 1968 heeft Pros zijn vaartuig aan *Theodoor Neyts* verkocht. Na vijftig jaar de visserij intens beleefd te hebben, was er ook nu tijd om te genieten en anderen het zware werk te laten opknappen.

(dh)

Pros Everaert over de Boekhoutse visserij



WANNEER WE PROS Everaert vragen te vertellen over de Boekhoutse visserij, stelt hij vooral de verzanding van de zijarm *De Braakman* als een van de droevigste ervaringen voor zijn geboortedorp,direkt daaraan gekoppeld: de indijking van twee polders. Het waren harde wroeters deze Boekhouteraars. Op zondag vissen betekende meer geld verdienen, dus geen enkele dag was taboe om te gaan vissen. De Heistenaars zagen dat niet graag en het werd een bron van ergernis en niet-begrijpen. Het loste zich echter wel op omdat men toch verstandig was om met elkaar te praten. *'In het steken van mosselzaad waren we gekipt,'* zo zegt Pros en hij bedoelt dat de Boekhoutenaars een neus hadden voor het vinden vangoed mosselzaad. Als er geen garnaal meer te vangen was, moest men wel iets verder van de thuishaven gaan werken. Men kwam vanuit Boekhoute tot aan Nieuwpoort, geen enkel strandhoofd was veilig voor deze kapers. Er waren wel voorzorgen nodig, de *strandgarde* en kondukteur moesten verschalkt worden en vooral mocht het nummer van de boot niet genoteerd worden, want dat betekende bijna zeker het afnemen van de vergunning waarmede men de toestemming kreeg om mosselzaad te steken. Uit veiligheid werd het nummer gewoonlijk met een zeil bedekt en werd er scherp uitgekeken naar de kontrole, werd die gesignaleerd dan was het snel wegroeien geblazen. De vergunning telde meestal van november tot maart en was een kostbaar bezit, zij koste toen 60 fr.

Komedie spelen

'Ik heb een keer flink moeten komedie spelen en zelfs wenen. Ik betrok er mijn vrouw en kinderen bij om toch mijn vergunning te kunnen behouden. Ik was gesnapt door de strandgarde die de conducteur begeleide. Ik wist dat deze een hart van koekebrood had.' Willaert en *Carlier* uit Blankenberge waren begripvolle strandgardes.

'Omsteeds niet moeten huiswaarts te keren bij een flinke opbrengst van het mosselzaad, lieten we dit achteropeen door ons bekende plaats opde Hoofdplaat. We vaarden dan nog eens terug voor een nieuwe lading en in het huiswaarts varen werd dan alles aan boord genomen op de Hoofdplaat en verkocht in Bruinisse en Yerseke in Holland De mosselkwekers waren best tevreden van onze aanvoer en prezen onze kennis van de goede kwaliteit van het mosselzaad. ' Het was hard labeur: *'Het vaartuig met de zeilen op de koers krijgen, dan ook de visserij bedrijven en vooralnietzeeziek zijn'.* In zee kon Pros niet eten van de zenuwen. *'Ik weet niet dat ik een maag heb. Het denken bij mij ging steeds in de richting van het werk en de behouden thuiskomst, want mijn mensen en het vaartuig waren zeer belangrijk, zij vormden immers een groot stuk van ons bestaan.'*

Een gazet vol

0m het geheugen wat op te frissen kreeg Pros wat steun van zijn schoonzoon Oscar. Pros kan een hele gazet vol vertellen, maar zijn geheugen is volgens hem je dat niet meer. Hetgeen vroeger gebeurde is nog klaar en duidelijk, alleen de gebeurtenissen van de laatste jaren vervagen snel en verdwijnen uit de herinneringen. De grootste ervaring voor de 96 jarige: *'In zee had ik altijd tijd te kort en nu aan de wal is er tijd zat.'*

(dh)

Stedelijke Visserijschool JOHN BAUWENS

Mercatorlaan 15 — 8400 Oostende — Tel.: 059 / 70 40 19

Volledig kosteloos onderwijs

— Technische afdeling: 4 leerjaren (dek, motoren en matroos)

— Beroepsafdeling: tweede graad (4de jaar Zeevisserij)

Ruime tussenkomst van Oud-leerlingenbond o.m. in verplaatsingskosten met openbaar vervoer, middagmaal, ontlenen schoolboeken...

Verblijf in internaat mogelijk

Nieuw: opleiding Bijzondere Vaart (bagger-, sleepvaart) in sociale promotie

Inlichtingen & inschrijvingen: vanaf 17 augustus, elke werkdag van 9 - 12 uur.



BRIEVEN BESTEMD VOOR deze rubriek kunnen gestuurd worden naar de redaktie van HVB (adres onder colofon, p.3). Anonieme brieven worden evenwel niet gepubliceerd. Brieven die wel degelijk met naam en adres ondertekend worden, maar alleen regelrechte scheldpartijen bevatten, gericht aan organisaties of personen binnen of buiten de visserij, verdwijnen eveneens onmiddellijk in de papiermand (mensen die willen schelden moeten dat maar rechtstreeks tegenover de betrokkene doen of eerst drie dagen wachten en pas dàn kalm een briefje schrijven). Briefschrijvers wordt trouwens uitdrukkelijk gevraagd verantwoordelijkheid op te nemen voor hetgeen ze beweren door zich bekend te maken (m.a.w. er moet al een hele goeie reden zijn om een brief uitsluitend ondertekend te zien met *'naam en adres door de redaktie bekend'* of met *'een reder'* of *'een schipper'* of [die is helemaal goed!] *'een reder en zijn schipper'*). Tenslotte behoudt de redaktie zich het recht voor brieven in te korten.

Kruistocht

De werknemers uit de visserijsektor dreigen de dupe te worden van de heersende wantoestanden in die sektor. Daarom heeft de Belgische Zeemansbond BTB - ABVV een 'kruistocht' onketend bij zowat alle betrokken instanties.

Zo wijst de BTB in een brief aan de minister Bourgeois erop dat zijn administratie tot op heden geweigerd heeft het machtigingsbesluit dat de samenstelling van de vloot regelt te bespreken in de bedrijfsraad voor de zeevisserij. Nochtans zijn er na de publikatie van het nieuwe KB (29.06.92) genoeg redenen om de zaak te evalueren. Zo is het totaal onrealistisch te stellen dat een visserswaartuig waarvoor een machtiging werd afgeleverd slechts door een nieuwbouwvaartuig mag worden vervangen op voorwaarde dat de brutotonnemaat en het motorvermogen deze van de machtiging niet overschrijden. Deze beperking sluit uit dat vaartuigen kunnen worden vervangen door eenheden die qua omvang en vermogen voldoen om efficiënt te worden uitgebaat. Binnen de sektor leeft overigens de mening dat andere oplossingen mogelijk zijn.

De minister wordt er trouwens op gewezen dat de instandhouding van de hele sektor afhankelijk is van de konsolidatie van de vloot op het huidig niveau. Scheepswerven, nettenleveranciers e.d. kunnen onmogelijk overleven wanneer de vloot drastisch kleiner wordt. Omgekeerd kan een vloot zonder bovenvermelde subsektoren evenmin opereren.

Ook voor wat betreft de oneerlijke konkurrentie aan de wal heeft de BTB een aantal initiatieven genomen. Zo worden zowel van de stad Oostende als van de bedrijfsraad initiatieven geëist om de beslissing ongedaan te maken inzake het verlenen van afwijkingen tot vermoedelijk 1998 aan bedrijven die zich niet in orde stellen met de EG-richtlijnen op het gebied van veiligheid en hygiëne. Dergelijk recht op afwijkingen zet niet alleen een domper op de saneringsinitiatieven, maar is ook een vorm van oneerlijke konkurrentie t.a.v. de bedrijven die nu reeds fors geïnvesteerd hebben.

Ook andere overheidsbeslissingen vallen nadelig uit voor de vishandelaars. Zo is er de beslissing van de spoorwegen om vanaf 1 september het transport van verse vis per colli via de ABX-dienst af te schaffen. Hierbij doen we een oproep tot alle streekparlementariërs om gezamenlijk initiatieven te ondernemen opdat de spoorwegen naar alternatieve oplossingen zouden zoeken. Wanneer dit niet gebeurt dreigen de bedrijven daarvan het slachtoffer te worden en zal de werkloosheid weeral toenemen.

Tenslotte noteert de BTB dat de konkurrentie tussen de verschillende visveilingen tot enorme uitwassen leidt, waardoor het net van zwartwerkers het officiële circuit dreigt te overtreffen. Erkende vislossers en -sorteerders worden in de werkloosheid gestuurd, terwijl zwartwerkers hun taak overnemen. Via de minister van Arbeid en Tewerkstelling Smet, de Stadsbesturen, de Sociale Inspektie en de RVA zullen we een kordate beteugeling van het zwartwerkcircuit ontketenen.

We betreuren immers dat de malaise dergelijke proporties aanneemt en tegelijkertijd de initiatieven, van het georganiseerd bedrijfsleven en de visserijscholen, om meer mensen tot de visserij aan te trekken, torpedeert.

I. Victor, Oostende

Trouwfeesten

We werden op de hoogte gebracht van het huwelijksfeest van Nancy, dochter van Pros Vanbillemont (O 33), met Pascal Adam. De plechtigheid gaat door op 21 augustus in de St.-Theresiakerk te Bredene Duinen.

Ook vernamen we dat Petra Ruttens en Benoit, zoon van wijlen Robert Beernaert (Z 576) en van Denise Vantorre, elkaar het ja-woord zullen geven Dat gebeurt op 8 augustus in de St.-Antoniuskerk te Heist.

Rechtzetting

In HVB 7 van 3 juli ll. verscheen in de rubriek 'telex' ten onrechte het bericht als zou de O 575 Boreas verkocht zijn. Het betreft hier een vergissing. De O 127 van Henri Goutsmit werd verkocht en NIET de O 575 van Robert Goutsmit.

Het boek van Serie

De publikatie van het boek van Eddy Serie dat in de najaarsaanbieding bij de uitgeverij Manga zou zitten, heeft enige vertraging opgelopen. Er wordt nu voorzien dat het boek in de voorjaarsaanbieding van 1993 zou verschijnen.

Wij vernamen het overlijden van **Antonius Ackein,** visser op rust. Hij werd geboren te Oostende op 14 maart 1907 en overleed er op 4 juli 1992.

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

Brieven

Canada

De regering heeft beslist de visserij in New Found Foundland voor twee jaar stop te zetten. Daartegen wordt natuurlijk geprotesteerd en dat is begrijpelijk want aan de Oostkust van het land zijn nu twintigduizend (!) vissers werkloos, en dan spreken we nog niet over de gevolgen die de maatregel heeft op de visverwerkende nijverheid.
Vierhonderd jaar leeft New Found Land nu hoofdzakelijk van de visserij en het is nu voor twee jaar kompleet stil in de sektor. Er zijn er daar aan de oostkust geen andere industrieën. Wel werden er olievelden ontdekt — er wordt gezegd dat er méér olie te vinden zou zijn dan in het Midden -Oosten — maar de boringen zijn nu ook tijdelijk stilgelegd.
De regering heeft beloofd de vissers te helpen en er is een fonds van 500 miljoen Canadese Dollar gereserveerd. Te weinig zeggen de vissers. De 250 dollar die elke visser wekelijks zou ontvangen werden door hen geweigerd. Hier en daar dreigen vissers ermee toch naar zee te gaan. Hoe het dan zal aflopen, laat zich alleen maar raden.
Maar ook aan de Westkust is er miserie. Hier in Vancouver is de garnaalvangst praktisch volledig in handen gekomen van Vietnamese inwijkelingen die de markt ontregelen door hun waar aan dumpingprijzen te verkopen.
Zelf ben ik tevreden dat ik zelf niet meer ga vissen. Laat de jonge mensen nu maar de problemen oplossen.
Heuglijk nieuws is wel dat ik een autobiografie geschreven heb, die rond kerstdag (in het Engels uiteraard) verschijnt in Vancouver.

E. Gonsales, Richmond Canada

N.v.d.R.: Abonnee Eugeen Gonsales is geen onbekende voor de lezers van HVB. Toen onze medewerker Daniël Pots een reeks artikels schreef over de Vlaamse uitgeweken vissers naar Chili, was de veteraan Gonsales één van zijn belangrijkste bronnen. Aan Gonsales zelf werd uitgebreid aandacht besteed in HVB 1, 1991 ps 46 - 48. Wie de autobiografie van Gonsales wil bestellen neemt kontakt op met de auteur:
Eugeen Gonsales
10851 Roselea Crescent
Richmond B.C.
Canada
North America

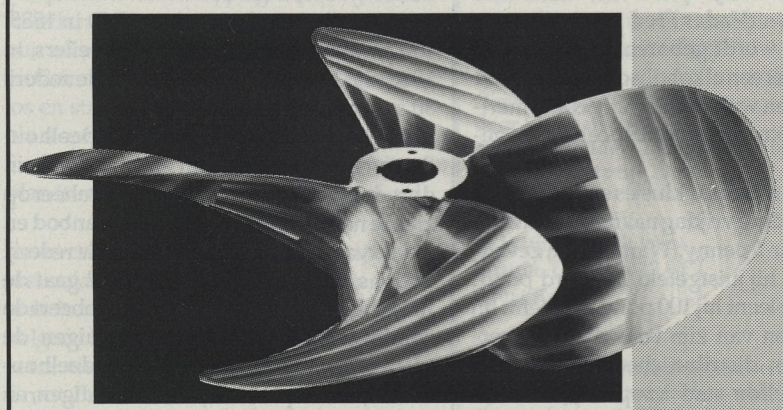
HVB zoekt lezer te ...

Enige tijd geleden kregen wij van lezer Van Ossel (Van Assel?) een brief waarin deze ons vroeg de editie van HVB op te sturen waarin sprake was van het kapseizen van de 'Tijl Uilenspiegel'. Wij zochten en vonden HVB 4, 1989 waarin uitgebreid aandacht aan het gebeuren geweid werd. Aan de brief was een bedrag toegevoegd om onze kosten te dekken. Helaas vermeldde de lezer slechts gedeeltelijk zijn adres op de brief (en de omslag was uiteraard in de papiermand verdwenen). Briefschrijver Van Assel/Van Ossel uit de Zeevillalaan nr 46 wordt dan ook verzocht ons mede te delen in welke gemeente zich dat huis bevindt, zodat wij het betreffende exemplaar van HVB kunnen opsturen.

Men bracht ons op de hoogte van het overlijden van **Medard Steen**, gewezen matroos ter zeevisserij en aan het staatswezen en reder op rust, echtgenoot van mevrouw Joanna Grunewald.
Medard Steen werd geboren te Oostende op 20 oktober 1910 en overleed er op 18 juli 1992. De uitvaartgreep plaats op donderdag 23 juli ll.

We werden eveneens op de hoogte gebracht van het overlijden van **Henri Verschelde**, echtgenoot van Lydie Mus, visser en reder op rust. Henri Verschelde werd op 8 september 1909 te Oostende geboren en overleed er op 23 juli 1992. De begrafenisplechtigheid had op 29 juli ll. plaats op de Vuurtorenwijk te Oostende.

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



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 – DELFZIJL – RUPELMONDE (BELGIE) – GUSTAVSBURG (DUITSLAND)
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15898

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

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

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 GROEP

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

Kursus rijk worden

Het epos van de Boston Deap Sea Fisheries & Ice Company

NU DE BRITTEN het wegvallen van hun diepzeevloten zo'n beetje hebben verwerkt en een nieuwe richting zoeken door het aantrekken van kust-, boomkor- en seinenetvisserij, komen er in die diepzeehavens heel wat boeken uit die de geïnteresseerde laat terugblikken op de hoogdagen van de verre visserij.

Eén ervan springt door zijn inhoud uit de band. Sir Basil Parkes schreef de geschiedenis van zijn rederij, ooit één van de grootste ter wereld. Hij beschrijft hoe drie generaties van de familie Parkes de hoogzeevisserij hebben zien groeien door de opkomst van de stoomtreilers en zien vallen door het in voege brengen van verboden ekonomische viszones.

Het is goed te weten dat de firma ook belangen had in een grote Belgische rederij. Het boek vervangt tevens een aantal kursussen ekonomie. Heel het handelen van de manager wordt erin uitgelegd. Het gebeurde altijd *'for the profilt and the benefit of the company and myself!'*

Vader Fred

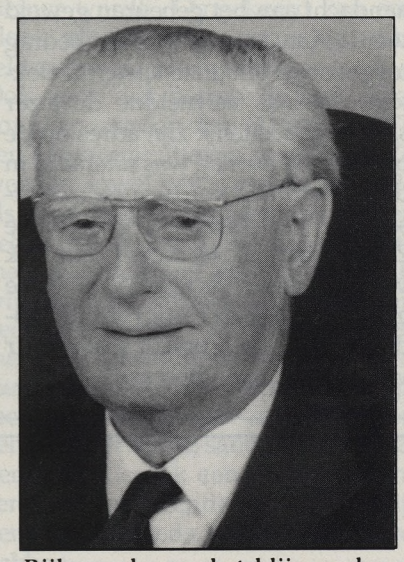
Fred Parkes wordt geboren in 1879 in een arm gezin met een alkoholische vader. Fred zelf wordt een welvarend man: een Amerikaanse droom die zich afspeelt in Engeland.

Fred doet van jongsaf klusjes en draagt zijn spaargeld iedere vrijdag naar de bank; zelfs al is het maar 1 penny. Wanneer hij zeventien is, bezit hij juistgeteld honderd pond. Op zijn 18de leent hij 100 pond en neemt bij het overlijden van zijn baas diens visverpakkings- en distributiebedrijf te Boston over. In dzelfde stad koopt hij een stuk oever op de rivier Witham en richt een bedrijf op dat kabeljouw zout en droogt. Hij heeft afnemers te Grimsby, Hull, Aberdeen, Fleetwood en in Frankrijk. Zijn spaarpotje groeit aan tot duizenden ponden. Om deze goed te beleggen en te spreiden (kapitaalspreiding blijft zijn hele leven belangrijk) koopt hij boerderijen.

Net voor WOI verwerft hij zijn eerste treiler, en wat later de helft van een tweede. Ze varen vanuit Boston, toen een echte vissershaven met stoomtreilers en smacks. Beide treilers gaan tijdens het eerste oorlogsjaar verloren. Na WOI koopt Fred 4 nieuwe treilers van de Admiraliteit. Boston kent een visserstekort. Hij slaagt er in om Hullse vissers te laten overkomen. Zijn treilers halen de gezinnen met inboedels en al op.

Boston Company

Elders in de stad is inmiddels ook niet stil gezeten. Als pioniersbedrijf dat renderende



Rijk worden en het blijven: deze man, Sir Basil Parkes, weet er alles over. En wie dit artikel leest weet het ook!

stoomtreilers in gebruik neemt ontstaat daar de *Boston Deep Sea Fisheries and Ice Company* (afgekort Boston Company of BC) in 1885. Vijf jaar later heeft de rederij 14 treilers, in 1900 zijn het er 27 en in 1913 telt de rederij 30 stoomschepen en smacks.

In 1919 werkt de BC slecht. De aandeelhouders vragen aan Fred om zijn 4 schepen in de rederij onder te brengen en het beheer op zich te nemen. Hij aanvaardt het aanbod en maakt van de BC terug een bloeiende rederij. Tijdens de krisisperiode van 1922 gaat de BC echter terug achteruit. Fred probeert de aandeelhouders ervan te overtuigen de vloot sterk te reduceren. De aandeelhouders zijn allen plaatselijke zelfstandigen, en weten dat treilers verkopen betekent dat de vissersgezinnen minder in hun winkels spenderen. Dus: ze weigeren. Parkes weet dat hij zijn 4 treilers moet redden door uit de vennootschap te stappen of... dat hij de hele rederij moet opkopen om zelfstandig te kunnen beslissen. Hij koopt vrijgekomen aandelen op en slaagt er op 24 mei 1924 in de BC als hoofdaandeelhouder te kontroleren. Hij doet dit samen met zijn zoon Basil en later met zijn kleinkinderen Neill en Frederick. In 1927 telt de BC 37 stoomschepen.

Fred Parkes is een loyale inwoner van Boston en ziet zijn rederij volledig in zijn stad ontwikkelen. De haven wordt trouwens ten behoeve van de BC uitgebreid. In 1922 zinkt een vrachtschip in 't midden van de geul. Bergingsfirma's willen die vrijmaken voor 60 000 à 70 000 pond. In samenwerking met zeemachtingenieur Frederic William Young (1) en geleend materieel, bergt Fred Parkes het schip voor slechts 12 000 pond. Omdat bijna alle scheepvaart in de geul profijt opbrengt voor de BC weigert de gemeenteraad de rekening te betalen. Ontgoocheld verlaat Fred — met al zijn bedrijvigheid — Boston en vestigt zich te Fleetwood. Bij uitbreiding van zijn aktiviteiten verdeelt hij zijn vloot over Hull, Grimsby, Lowestoft, Milford, en Mulgrave (Canada).

De familie ontwikkelt zich in de handel in al haar facetten. Bij krisis slankt de vloot af, bij hoogkonjunktuur bouwen ze tientallen schepen. Brandstof en onderdelen worden hier goedkoop aangekocht en daar duur verkocht. Ze zijn steeds bereid al hun vissersschepen te verkopen als de koper maar een goede prijs biedt. Is er ergens in de wereld vraag naar een bepaald soort treiler, dan reizen ze Europa af op zoek naar dergelijke schepen. Zodoende verkopen ze schepen aan zowel alle landen van Europa als aan Canada, Australië, Japan, China (2), Taiwan, Zuid-Afrika en Zuid-Amerika.

De handel in treilers blijkt trouwens lonender te zijn dan de visvangst zelf. De familie Parkes maakt daarbij grondig gebruik van fiskale voordelen: goedkope kredieten en aanmoedigingspremies worden gebruikt om vissersschepen in massa te bouwen in het Verenigd Koninkrijk, om ze vervolgens zonder uitvoertaks aan het buitenland te verkopen als er te veel blijken te zijn. Eens koopt de BC 32 drifters tegen een lage prijs. De rederij bouwt ze om tot ankerseiners. Na de 15de ombouw ontstaat er een krisis door de overbevissing van de Noordzee. Spanje vraagt op dat moment parecha-of spanvissers met lage motorvermogens. Twee per twee worden de stilgelegde vaartuigen redelijk duur verkocht aan Spaanse reders.

Ze houden kapitaalspreiding nauwlettend in het oog. Ze beleggen hun geld verder in boerderijen en andere maatschappijen, zelfs in het buitenland. Basil Parkes spreekt in 1938 reder John Bauwens van de *Pêcheries à Vapeur* aan om gezamenlijk een rederij op te richten. WO II steekt echter stokken in de wielen. Na WO2 houdden ze toch wederzijdse belangen in hun bedrijven over. In 1934 liggen in Frankrijk 6 treilers van de BC. Ze zijn goedkoop uitgevoerd, geraken niet verkocht en mogen Engeland niet meer binnen. Dan maar in Boulogne een Franse onderneming opgericht die Fred Parkes zelf wil beheren. Een wet verbiedt een buitenlander echter meer dan 49% van een Frans vaartuig te bezitten. Buitenlanders ☞

mogen wel voor 99% eigenaar zijn van een gewone onderneming. Prompt wordt een visverwerkend bedrijfje gekocht dat de rederij uitbaat.
Tijdens WO2 komt Helgi Zoega (5) uit IJsland met een treiler toe te Fleetwood. Wegens de vijandigheden wordt in IJsland niets meer ingevoerd. Er zijn veel tekorten, op brandstofgebied heerst er zelfs nood. Met steun van de Britse overheid en met medewerking van IJslandse en Fär-Örse vissers en schepen wordt door de BC een aanvoerlijn opgezet die kolen, hout, meubels, aardappelen, groenten... naar IJsland brengt. De vaartuigen keren afgeladen met vis (als ruilgoed) terug.

Lotsverbetering

Als Sir Basil Parkes enkele zeereizen meemaakt met één van zijn treilers vindt hij enkele punten waarop hij het lot van de bemanning kan verbeteren. Zo ziet hij dat tijdens een storm de kachelpijp van het voorkasteel wegspoelt en dat de bemanningsleden telkens doornat en met gevaar voor hun leven, terwijl hun schip moet bijliggen, vanuit hun logies onder de bak het werkdek moeten oversteken om in de brug of de kombuis te geraken. Bij de volgende serie van 10 treilers is de akkomodatie overgebracht naar achter.
De traditionele Britten houden lang vast aan hun stoomtreilers. Toch probeert Parkes een motortreiler uit. De 'Lammermuir' wordt een succes en *'Aberdeen Motor Trawlers'* met enkele motortreilers ziet het daglicht in 1950. In 1960 werkt de BC zich in in de sleepvaart. Na het overlijden van de eigenaar koopt Sir Parkes de *United Towing Company* uit Hull op, vlak voor de neus weg van *Smits International* uit Rotterdam. Als de konkurrentie met *Piggott and Son* uit Grimsby te sterk wordt neemt hij ook deze vennootschap onder zijn hoede. Omstreeks 1965 worden de oude sleepboten één voor één vervangen en met o.a. de *Lloydsman'* (toen de krachtigste sleper van Europa), de *Englisman, Salvageman, Yorkshireman, Irishman* en andere, opereert de BC in een grote cirkel om heen de UK, Ierland en Zuid-Afrika. De laatste drie genoemde sleepboten verrichten de grote karweien (o.a. het uit de oorlogszone wegslepen van beschoten oorlogsschepen) tijdens de Falklandsoorlog. Opdat tijdens de laatste kabeljouwoorlog hun fregatten niet zouden slaags geraken met de IJslandse kanonneerboten heeft de Britse overheid sleepboten van de BC gecharterd en ingezet om bij een interventie de IJslanders weg te duwen.

Te groot

De BC groeit en bezit in 1970 reeds147 vissersvaartuigen (90 treilers en 57 seinenetvissers), enkele sleepvaartmaatschappijen, visverwerkende fabrieken, warenhuizen, verschillende boerderijen... Om geen belasting te betalen wordt voortdurend geïnvesteerd en wordt het boekjaar afgesloten met verlies. Zowel Fred Parkes en, na zijn overlijden, Basil Parkes behouden overal meer dan 50% van de aandelen om telkens over de eindbeslissing te beschikken. Op hun loonlijsten staan 4 800 werknemers.
De BC is nu echter te groot en te kwetsbaar geworden. Sir Basil wil het wat kalmer aan gaan doen. Er zijn bij de aandeelhouders meningsverschillen over de toekomst van de visserij. Besloten wordt een punt te zetten achter de BC. De oude Boston Company wordt ontbonden tijdens de periode 1970-1972. Het duurt 2 jaar vooraleer alle aktiviteiten een overnemer vinden. De aandeelhouders krijgen hun deelbewijzen uitbetaald à rato van 900 pond per oorspronkelijk deel van 7,50 pond.
Zoon Neill richt dan weer in 1973 een nieuwe *Boston Deep Sea Fisheries* (BDSF) op. Met de afbrokkeling van de verre visserij en het teveel aan kleine Noordzeetreilers legt de BDSF zich na 1978 toe op het operen van een vloot schepen ten behoeve van de olie-industrie. Begin de tachtiger jaren laat Neill de vennootschap over aan de familie van zijn schoonbroer. Sedertdien legt Neill zich als landlord toe op het beheren van boerderijen. Zijn huwelijk met Susan Marr(dochter van eigenaar van de grootste Britse rederij en visverwerkingsgroep *J. Marr and Son*) brengt hem terug in de visserij.
De schoonzoon van Sir Basil Parkes neemt in 1972 de *Fred Parkes Holdings* op en bezit o.a. de *Hull Gate Shipping Company* (kustvaarders en -tankers- en alle agentschappen en rederijen van de groep *Tom Sleight* uit Grimsby. In 1980 laat Frederic de holding los en stapt het rentenierschap in.
Na stopzetting van al zijn aktiviteiten trekt Sir Basil Parkes zich terug op het eiland Man (tussen midden Engeland en Ierland).

Veeg uit de pan

In een eerste hoofdstuk kan de schrijver het niet nalaten een beschuldigende vinger uit te steken naar de Britse regering. Ze heeft volgens hem gefaald bij het redden van de verre visserij.
Groot-Brittannië was kwetsbaar ivm de aanvoer van verse vis omdat 70% van de aangelande vangsten gevangen werd voor vreemde kusten. Hij verwijt hierbij zijn regering dat ze op handen en voeten de Europese Gemeenschap zijn binnengekropen zonder eerst de eigen visserijbelangen t.o.v. derde landen (bijv. Noorwegen) veilig te stellen.
De eigenlijke reden van het in voege brengen van de 200-mijlszones is de opkomst van de ontzaglijke Russische vloot. Ook IJsland bracht de zone in voege om de Russen tegen te houden. Als de ene er uit moet, zo ook de andere. Hij verwijt der Britse overheid een te harde opstelling bij de onderhandelingen en verwijst naar de Duitsers en de Belgen die wél toegevingen verkregen. Sir Parkes is er van overtuigd dat als men grote reders bij de onderhandelingen had betrokken, die goede kontakten hadden (o.a. Zouga) (5) en de zwakke plekken van de IJslanders kenden, Engeland zo'n 60 000 ton vis per jaar zou mogen hebben gevangen. Genoeg voor een kleine diepzeevloot. Toen de IJslandvloten stilgelegd werden vroeg de BDSF steun aan de Britse regering om de rijke visgronden rond de Falklands, South Georgia, Souts Shetlands en de South Orkneys (Britse eilanden in de zuidelijke Atlantilsche Oceaan) te exploreren. De BDSF was bereid 3 vriesvrachtvaarders van 20 000 ton goedkoop te verhuren om de vis naar Brits grondgebied te krijgen. Al wat ze vroegen was 2 000 000 pond om gedurende de eerste twee jaar de exploratieverliezen te dekken. De regering had er geen oren naar. De eilanden bleven er relatief verlaten bijliggen tot Argentinië ze probeerde in te pikken. Het heeft de overheid vervolgens veel meer gekost om ze terug te krijgen. De Falklandoorlog had waarschijnlijk nooit plaats gevonden indien er een vlotte bedrijvigheid en handelsverkeer was geweest

Een aanrader

Trawlings of a lifetime is vlot geschreven en gemakkelijk te lezen door iemand die het basis-Engels kent. Het is een must voor iemand die houdt van wat avontuur in het... handelsleven. Alle onderwerpen, en het zijn er meer dan we in onze bijdrage behandelden, zijn in korte afzonderlijke hoofdstukjes opgenomen.

Met dank aan Terry Clark van William Grant and Son uit Londen die ons het boek bezorgde. (Daniël Pots)

'Trawlings of a livetime'
door Sir Basil Parkes
stevig gebonden, lederen kaft, luxedruk,
242 blz. Kostprijs 12 pond
te verkrijgen:
GEO S BAGLEV
36 Witham Bank West
Boston, Lincs PE 12 8 PT
Great Britain

(1) Frederic W. Young organiseerde na WO2 de opruiming van de wrakken voor Zeebrugge en Oostende, o.a. de HMS q'Vindictive'.
(2) Aan China verkochten ze welgeteld 1 treiler, de 'Wyberton'. De ambachtelijke kustvissers waren bang dat de massa vis die het schip meebracht hun verkoop zou verstoren. Iedereen die aan boord kwam werd vermoord of verdween overboord. Sir Parkes heeft de treiler nog gezien, verankerd in de baai van Shangai, vervallen tot een hoop schroot.
(3) Doordenkertje: De PV- schepen hadden zwarte rompen met witte band, alle schepen van de Boston Company hadden dezelfde kleuren. De oude BC werd ontbonden in 1972, de PV in 1973-1974 Had het ene met het andere te maken?
(4) De Boston Company en de PV besloten om samen een rederij op te richten die vanuit Israël zou opereren. Na onderzoek ter plaatse bleek de te vangen Middellandse zeevis niet te voldoen aan de plannen die men willden uitvoeren. Het projekt eindigde daarop.
(5) Helgi Zouga speelde (samen met zijn broer) als agent en duivel-doet-al te Reyckjavik een zeer belangrijke rol ten behoeve van onze IJslandvaart tussen 1950 en 1975.

vanaf nu: nog gratis-er!

Gratis adverteren in Het Visserijblad !!!

Vissers, sportvissers, kapiteins, matrozen, scheepsjongens, marineofficieren, walkapiteins, reders, yachtsmen, onderhoudsmecaniciens, vishandelaars, -lossers, dokwerkers, dekzwabbers, diepzeeduikers, visrestaurateurs, strandjutters, leveranciers... of anders gezegd : elkeen die met de zee te maken heeft en... iets zoekt, iets kwijt wil, iets wil kopen of wil ruilen dat ook al met de zee te maken heeft; wie hopeloos op zoek is naar het onvindbare wisselstuk van zijn motor, wie zijn komplete vloot van de hand wil doen, wie een ijsfabriek zoekt om zijn koelkast draaiende te houden of wie het beu is de einders af te speuren naar die ene zeemeermin... Al die mensen mogen gratis een zoekertje plaatsen in Het Visserijblad.
Zij dienen alleen de hierbijstaande rooster in te vullen. Indien ze er alles in gezegd krijgen dan is de advertentie gratis. Als ze méér willen meedelen dan moeten ze maar eens onze advertentietarieven vragen.
Vul vandaag nog deze strook in, één letter per vak en één vakje tussen elk woord.
Stuur deze strook op naar de redaktie van Het Visserijblad, H. Baelskaai 2 te B-8400 Oostende. Doe het vòòr de 20ste van de maand en uw zoekertje verschijnt in de e.k. editie van Het Visserijblad. Gratis.

Naam :
Adres :

scheepsverven te koop: rode meni, epoxyteer, anti-roestverf, zink- en loodverf...aan lage prijs
Tel: 050 / 31 45 54

Sportvissersboot met BB-motor 60 pk, 6 meter lang. 140 000 BEF.
059 / 32 55 59

Te koop: gereviseerde dieselmotor Leyland 130 PK. Tel: 050 / 54 59 19

Te Koop: stalen vissersboot L: 12 m, B: 4 m, motor 150 pk, uitgerust voor de garnaalvisserij. 050 / 54 67 06.

Te koop: plankenvisser in vaart. Bouwjaar 1969. Brutoton 89,83. Motor 1979 - 420 pk. Polyester visruim 1989. 059 / 32 35 33

Te Koop: nieuwe opblaasboot type Zodiac, merk EV met nieuwe bb-motor Mercury 4 pk. Prijs 55 000 frank. Tel: 059 / 32 31 05

Nieuwe schroef te koop, 1,5 meter doorsnede, dient voor straalbuis.
058 / 23 60 92, bel na 20 uur.

Kabineboot voor pleziervaart te koop. Vaarklaar, BB-motor en alle toebehoren.
R. De Bouvery, Stadenstraat 89, 8610 Kortemark (Zarren).

TE KOOP GEVRAAGD
A.P. Model M.K. 5 Professionnel, Merk Philips. Voor aanbiedingen bel: 059 / 33 14 44.

Surfplank + groot en klein zeil, merk Spanel Turbo + 2 surfplanken, als nieuw, prijs overeen te komen, inl.: 059 / 32 39.52.

Plezierboot met BB-motor, 60 pk en in perf. staat, interessante prijs. Inl.: 059/32.55.59.

Surfplank met mast en zeil, merk Browning, prijs 12 000 frank, inl.: tel. Tel: 059/32.00.50.

Wie kan mij oude visbennen bezorgen, ev. verkopen. Verplancke Marie-Paule, Tulpenlaan 17 te 8450 Bredene of tel: 059 / 32 24 09

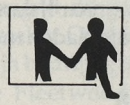
Horoscoop
voor vissers
door madame Blanche



Ram (21 maart-20 april)
Vertrouw niet iedereen, er sluipt aan boord een sluwe vos rond die mooie praatjes verkoopt in z'n eigen voordeel.



Stier (21 april-22 mei)
Misschien zit die zomerloomheid er bij jou diep in, want je houdt vooral van terrasjes. Vergeet dus vooral het verhaal van de krekel en de mier niet. Ach laat ook maar!



Tweelingen (23 mei-21 juni)
Pieker niet teveel. Geef die tweestrijd op, tracht spanningen te vermijden en neem de problemen van anderen ook niet mee aan boord. Je hebt aan je eigen narigheid meer dan genoeg. En geef toe: je bent niet te pruimen!



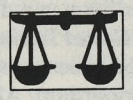
Kreeft (22 juni-22 juli)
Je moet de anderen niet de schuld geven als je het niet meer ziet zitten. Laat je pintjes even staan en ga wandelen op de pier om je gedachten tot rust te brengen.



Leeuw (23 juli-22 augustus)
Reders-leeuwen en vishandelaars-leeuwen, zijn nu zwakker dan ooit. Let op uw rug in deze periode.
Er wordt nogal wat afgeroddeld op de kaai, let dus op om je niet teveel open te stellen, van teveel praatjes is er nooit veel goeds te verwachten



Maagd (23 augustus - 22 september)
Er zijn ruzies op komst vanuit een hoek die men echt niet verwachtte. 't Is altijd iets.



Weegschaal (23 september-22 oktober)
Men spaart en vergaart; een ijsje kost teveel, iemand opbellen ook al. Dus je zit in een spaarzame - gierige periode. Opgelet niet overdrijven!



Schorpioen (23 Oktober-21 november)
Aan boord van het schip werk je heel hard. Let echter op je hart! In de liefde kun je niet beslissen, je loopt over van hartstocht en passie voor al die schonen op het strand en in de stad.



Boogschutter (22 november-22 december)
De liefde kent geen grenzen, je fysieke mogelijkheden echter wel. Je schiet te kort.



Steenbok (23 december-20 januari)
Er wordt over je geroddeld dat je "Vreemdgaat". So what! Ik zou zeggen: doen!!! Dan heb je er tenminste ook iets aan.



Waterman (21 januari- 19 februari)
Ga door, in alles is het voor jou een zeer gunstige tijd. Haast je want het zal niet blijven duren.



Vissen (20 februari - 20 maart)
Veranderingen in het liefdesleven staan op de dagorde. Deze perikelen veroorzaken echter werkverzuim. Leg aan de reder uit dat je niet alles kunt hebben in het leven. De man zal er begrip voor hebben. Of misschien ook niet. Ach, die onzekerheid!

VERHEYE JOEL N.V.

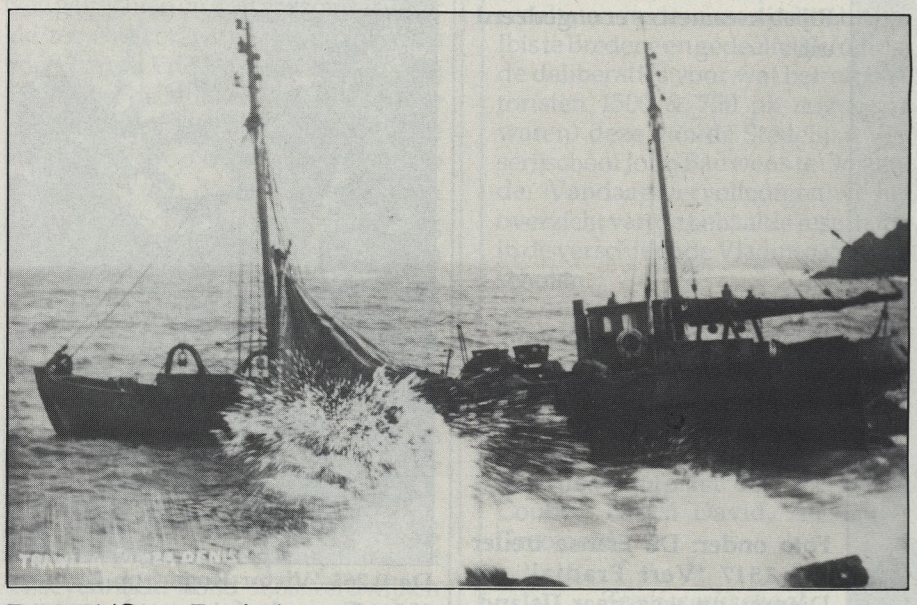
*** Scheepsherstellingen**
*** Afwerken nieuwbouw, verbouwing & modernisering van vissersvaartuigen**
*** Plaatsen nieuwe vislieren, herstelling en onderhoud**
*** Leveren en plaatsen hydraulische stuurmachines, vangstsorteermachines**
*** Draai-, frees- en schaafwerk**
*** Alle las- en konstruktiewerken**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

Sedert meer dan 35 jaar werkzaam voor de visserij

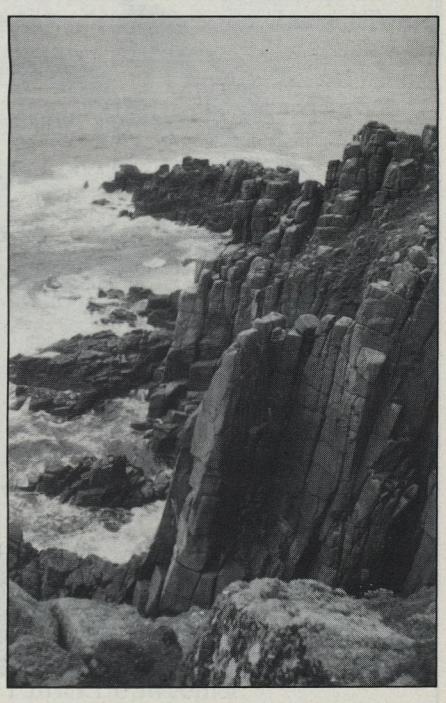
Burelen en werkplaats: Vissersstraat 44 & Werfkaai 9-11 /
Achterhaven: L. Blondeellaan, Kaai 304
8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 45 41 — Fax: 050 / 54 58 37

Het einde van de wereld

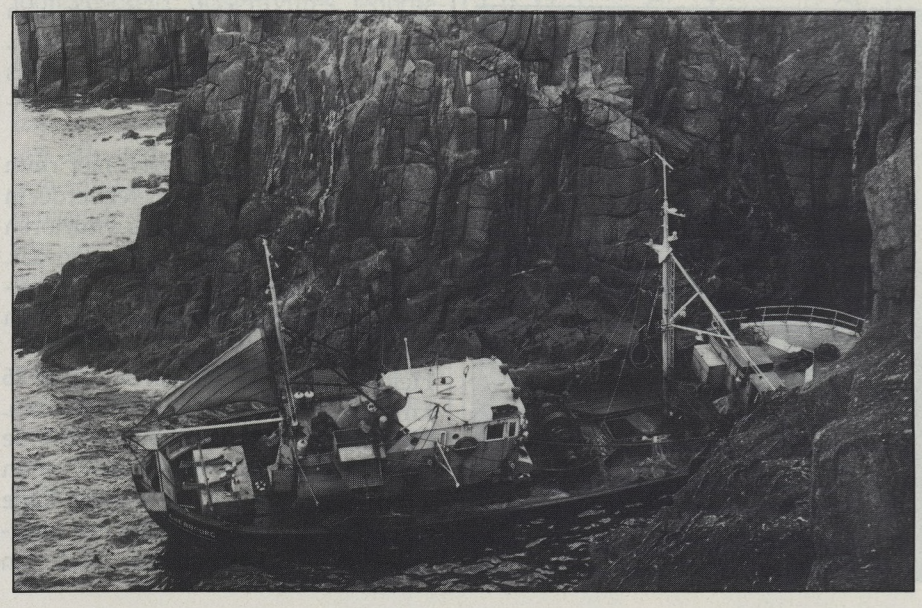
Scheepskerkhof Land's End



De 0.251 'Omer Denise' strandde op 4 maart 1932



De Franse 'Laverenne' uit Cherbourg op 1 sept. 1972



HET UITERSTE ZUIDWESTELIJKE punt van Groot-Brittanië heet officiëel **Cape Cornwall**. In het oud-Cornisch heet dit punt **'Pedu-an-Laaz'**. Dit betekent 'het einde van de wereld'; vandaar de meer populaire naam **Land's End**.

Land's End manifesteert zich als een massieve rotsmassa, getekend door het beuken van de Atlantische Oceaan die, samen met de geselende wind, de kloeke rots in zuilen snijdt om ze daarna, tot zware rotsblokken verweerd, op de kusten kapot te slaan.

Gelegen op slechts een half uur rijden van **Newlyn-Pensance**, vlak voorbij de twee kilometer lange stranden van **Whitesand Bay** bij **Sennen Cove**, ge- ☞

investeringskredieten: onze specialiteit

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.

Generale Bank



Foto links: De Franse 'Jeanne Gougy' vastgelopen en omgeslagen op Land's End. Bij het nemen van deze foto zaten nog drie vissers in het vooronder. Bij eb kwamen ze er ongedeerd uit.

Foto onder: De Franse treiler DP 1517 'Vert Pradial' uit Dieppe, op weg naar IJsland, sloeg vast op Cape Cornwall op 14 maart 1956.





De 0.265 'Victor Roger' op 24 maart 1964. Toen de foto werd genomen draaide de motor van het schip nog en brandden alle lichten

niet men vanop de hoogste rots, van een wijds uitzicht over de oceaan. Tussen dit punt en Amerika is er slechts water. **New York** ligt er 4 091 km vandaan.

De scheepvaart houdt zich hier ruim uit de kust. De twee kilometer verder in zee gebouwde Longships-vuurtoren verwittigt sedert 1795 voor het gevaar. Het meest noordelijkste punt van Groot-Brittannië, **John O'Groats**, is 1.140 km verwijderd.

Helder weer gunt ons een blik op de 36 km verder gelegen **Scilly Eilanden**. Geschiedschrijvers beweren dat de **Scilly's** door land verbonden waren vanaf **Pensance** tot nog voorbij **Cape Cornwall**. Een aantal onder hen plaatsen hier het verdronken land van ☞

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

Atlantis, in de Britse literatuur bekend als het Koninkrijk **Lyonnesse**. Ook **Avalon**, het dal waar de legendarische koning **Arthur** zich placht thuis te voelen, zou hier zijn ten onder gegaan. Tal van gehuchten en dorpjes zouden door de zee zijn verzwolgen. De bewoners rond **Land's End** beweren nog altijd bij noodweer de klokken van de vele verzonken kerktorens te horen luiden. De rotsformaties op **west-Cornwall** en op de **Scilly's** zijn dezelfde. Te **Samson Flats** op de Scilly Eilanden zijn bij laag water nog stenen veldwallen te zien in zee. Oude dokumenten situeren **St. Michaels Mount** te **Marazion** (nu oprijzend uit **St. Michaels Bay**) 10 km het binnenland in, te midden de bossen. Zou er toch een grond van waarheid schuilen in de legenden? Eén ding is zeker, de Keltische geesten waren hier nog steeds rond.

Vanaf 1600 wordt Land's End gretig bezocht door schaapsherders uit **Bosevednack**. Rond 1860 verdwijnen de schaapskooien voor een afspanning. Nu zijn er tentoonstellingen i.v.m. de zee en wordt er kunstnijverheid ten toon gespreid: glasgravures, lederbewerking, waterverfschilderen, en het ontwerpen van juwelen.

Uitkijkend over het water biedt deze natuur u spektakulaire zonsondergangen aan. Iedere veranderende weersgesteldheid wijzigt het uitzicht. Een bruisende branding en, door wisselwerking van eb en vloed, steeds wijzigende stromingen, doen een moeilijke navigatie vermoeden. Tekst schiet hierbij te kort. Foto's zijn duidelijker. Bij een poging om gestrande en gezonken vaartuigen in kaart te brengen ondervond men dat men rustig het stuk kustzee volledig met zwarte inkt kon inkleuren.

Daniël Pots

Resultaten in de visserijscholen (II)

Vorige maand verschenen in dit blad (HVB 7 van 3 juni 1992 p 50) reeds de resultaten in de visserijschool K.W. Ibis te Bredene en gedeeltelijk (omdat de deliberaties voor wat betreft motoristen 1500 & 750 pk nog bezig waren) deze van de Stedelijke Visserijschool John Bauwens te Oostende. Vandaag vervolledigen we het overzicht van de behaalde resultaten in de verschillende Vlaamse visserijscholen.

Stedelijke Visserijschool Oostende

Vorige maand werden reeds alle resultaten gepubliceerd, behalve:

Motorist 1500 pk: Wim Vandeberghe.

Matroos-Motorist 750 pk: Toon Coulier, Pascal David, Alexander Grootaerd.

Zeevisserijschool Gemeenschapsonderwijs Heist

Certifikaat van Scheepsleerjongen: Bart Ackaert, Dirk Degrendele, Davy Dobbelaere, Gino Lampaert, Olivier Louwage, Michaël Savels, Bart Vanhove, Johan Vantorre, Lorenzo Vantorre, Angelo Vlietinck.

Aspirant-Schipper ter Kustvisserij: Leslie Billiau, Jerry Dobbelaere, Glenn Vandewalle.

Aspirant-Schipper ter Visserij: Davy Demeester, Frederik Demey, Dick D'Hondt, Steve Eyland, Chris Meyers, Frederik Rappé.

Matroos-Motorist ter Visserij: Tino Amandels, Toni Demunter, Pol Despiegelaere, Cliff Pieheyns, Daniël Savels, Jürgen Savels, Dimitri Soete, Kurt Vandenberghe, Frederik Van der Veen.

Motorist ter Visserij: Steve Compernolle, Jürgen Vandierendonck, David Van Steenhuyze.

Schipper ter Kustvisserij: Karel Ackx, Luc Despiegelaere, Tom Vlietinck.

Schipper ter Visserij: Benoit Beernaert, Danny Calus, Johan Depaepe, Jan Flitser, Marc Morbee, Patrick Rappé, Peter Vlietinck.

Vrije Visserijschool Oostende

Scheepsleerjongens: Johan Dekeyser, Miguel Dierckens, Andy Vanbillemont, Koen Van Hecke, Serge Verlinde, Ronald Conrieri, Olivier De Pauw, Jürgen De Maere, Philippe Depoorter, Nico Deschuymere, Brian Laurens, Peter Rammeloo.

Motorist 1500 pk: Bart Ameel, Kenneth Burke.

Matroos-Motorist 750 pk: Filip Deschepper, Dirk Lecompte, Ivan Maertens, Andy Olislagers.

Motorist ter kustvisserij: Daniël Olislagers, Ronny Suzanne.

Aspirant Schipper ter Kustvisserij: Patrick De Sweemer.

Aspirant-Schipper ter Visserij: Nick Olislagers.

Schipper ter Kustvisserij: Lorenzo Mille.

Schipper ter Visserij: Luc Vandekerckhove.

Getuigschrift bedrijfsbeheer: Dirk Lecomte en Nick Olislagers.

Beperkt certifikaat van radiotelefonie: Patrick De Sweemer.

Vrije Visserijschool Nieuwpoort

Scheepsleerjongens: Andy Dewulf, Gino Geneyn, Mathieu Kuypers, Bart Minne, Dimitri Vanhulle.

Aspirant-Schipper ter Kustvisserij: Bernd Baert, Douglas Mus, Christophe 'T Jaeckx, Steve Verstraete, Joeri Watty.

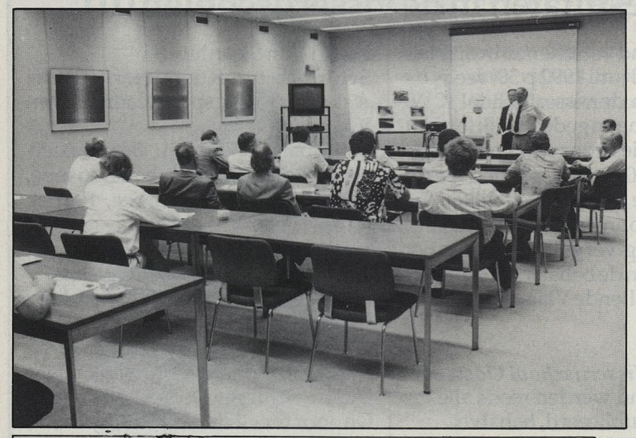
B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

de maand in beeld



Het Britse *"Seafish Industry Authority"* werd door de Europese Kommissie belast met de opdracht het bedrijfsleven in te lichten over de mogelijkheden om de selektiviteit van visnetten te verbeteren, waardoor het overboord zetten van ongewenste bijvangsten beperkt blijft. In samenwerking met het *Rijksstation voor Zeevisserij* werd ook in Oostende een seminarie georganizeerd. Hierop werd uitgebreid aandacht besteed aan het gebruik van vierkante mazen. Uit onderzoeksresultaten bleek dat een venster met vierkante mazen al volstaat om ondermaatse (rondvis)vis meer ontsnappingsmogelijkheden en overlevingskansen zonder beschadiging te geven. Hoewel alle reders uitgenodigd waren, was de belangstelling voor de uiteenzetting ondermaats.



Is dit een beeld dat we meer en meer zullen te zien krijgen aan onze kaaien? Namelijk de ontmanteling van een aantal vissersvaartuigen die wegens het bekomen van de beëindigingspremie gesloopt worden. Bij de O.500 Viking (ex-O.500 De Hoop) zijn al een aantal stukken gedemonteerd.



Zoals elders in HVB te lezen beleeft de grensgemeente Boekhoute (vlakbij het Nederlandse mosseldorp Philippine) opnieuw zijn *Garnaalfeesten*. Dat gebeurt op zondag 20 september. Op het kerkplein staat nog steeds de BOU.8 *Isabella* . Er is ook een visserijmuseum. Tip voor een trip?

Foto onder: Nog een tip. Op zaterdag 15 augustus krijgt *Yerseke* zijn *Mosseldag* terug. De vorig jaar geschrapte feestelijke dag staat opnieuw op de kalender. De gratis bedeling van honderden kilogram mosselen.



Toeristisch De Haan heeft er een nieuwe strandatrakktie bij. Paarden Flavie en Mina gaan regelmatig op het strand om er de garnaalvisserij te beoefenen onder leiding van Jean-Pierre Markey en Roger Willems. Jean-Pierre Markey nam het materiaal en de twee trekpaarden van de Oostduinkerkse garnaalvisser Mong Vanbillemont over. Naast de garnaalvisserij doen de Brabante boerepaarden ook dienst als trekdieren op het landbouwbedrijf van Roger Willems.



Robert Coelus, voorzitter van de Vriendenkring van het Noordzeeaquarium Oostende, zette nu ook een "Zeesymfonie" op muziek. In de zaal El Mar zorgde hij voor een boeiende tentoonstelling rond de zee.



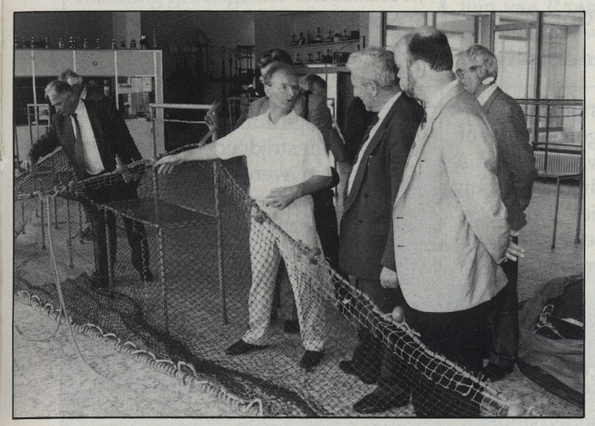
De "Beluga" van de mileiuorganizatie Greenpeace, een omgebouwde brandblusboot, ligt tot half augustus in Oostende afgemeerd. Tijdens het weekeinde kan het 23 meter lange aktieschip bezocht worden in het Montgomerydok.

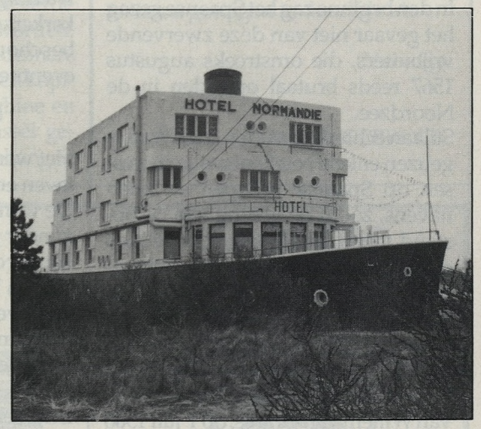






Bestendig Afgevardigde Gerard Naeyaert (foto links), die ook de zeevisserij onder zijn bevoegdheid heeft, trok een dag uit voor kennismaking met de visserij. Hij bezocht o.a. de visserijschool Pastor Pype (foto midden) en de John Bauwensschool in Oostende (foto rechts).





De bekende boothotels *"Normandie"* (foto) en *"La Péniche"* langs de Koninklijke Baan tussen de kustgemeentes Koksijde en Oostduinkerke komen in aanmerking van de status van beschermd monument. "La Péniche" werd geopend in 1934 en de hotel "Normandie" volgde in 1937. Beide fantasierijke architeckturale konstruktie blijven in elk geval de bekendste blikvangers langs de kustbaan.

Noordzee-roofzee: XI, een geschiedenis van de zeeroverij

Daar komen de watergeuzen

DE GEWAPENDE OPSTAND geleid door de **Prins van Oranje** en zijn Geuzen tegen Spanje is in 1568 reeds volop ontketend.

De doorbraak van het Protestantisme in onze landen, de *Beeldenstorm*, die als een rode draad uit het Zuidwesten van Vlaanderen dwars door de Nederlanden noordwaarts loopt, het hopeloze verzet tegen de wrede **hertog van Alva**, toenmalig gouverneur der Nederlanden en, als gevolg van dit alles, de vlucht van duizenden vervolgden, als wilde dieren opgejaagd, maakte van de vrije zee de laatste toevlucht voor velen.

Zonder enige machtiging van wie ook, zonder wettelijke toelating van enige bestaande of in vorming zijnde Overheid, leefden zij van buit op zee.

Het is niet te verwonderen dat in het beginstadium zich rond deze kern van vervolgden, die zich met de naam van *Watergeuzen* tooiden, zeer vlug het uitvaagsel der zeeën , zoals **L.P. Vrijman**, in zijn werk *"Kaapvaart en Zeeroverij"*, het zegt, zich kwam voegen

Ze werden dan ook als wetteloze zeeschuimers beschouwd door de toenmalige Spaanse Overheid en, zo gevangen, werden ze gehangen.

Hun door zeeroof bemachtigde buit konden ze kwijt in de Engelse havens en in de protestantse havens van Frankrijk.

In den beginne zag het Spaanse gezag het gevaar niet van deze zwervende vrijbuiters, die omstreeks augustus 1567 reeds brutaal optraden in de Noordzee.

Stilaan echter behaalden deze Watergeuzen enkele betekenisvolle successen op Spaanse schepen en kusthavens, zodat de leiding van de opstand tegen Spanje begon in te zien dat deze Watergeuzen een belangrijke rol zouden kunnen spelen in de strijd tegen Spanje.

De eerste officiële erkenning bekwamen de Watergeuzen vanwege **graaf Lodewijk van Nassau**, die uit naam van Willem van Oranje, op 1 juli 1568 de eerste *"kaperbrieven"* of commissies verleende aan de Watergeuzen, commissies die natuurlijk niet werden erkend door de Spanjaarden.

Men betwist nog steeds de rechtsgeldigheid van deze commissies: **Willem van Oranje** was een opstandeling en vertegenwoordigde geen enkele regerende vorst. Anderen beweren dat hij de rechtsgeldigheid ontleende aan zijn soevereiniteit van het Prinsdom Oranje.



Wat er ook van zij, de hertog van Alva erkende die rechtsgeldigheid niet en de Watergeuzen bleven officieel zeerovers van Spanje.

Ze moesten dus bij gevangenneming gehangen worden.

De weerwraak was dan ook te verwachten en werd zelfs bevestigd door de *Staten-Generaal* van het Noorden via een resolutie van 28 augustus 1587, waarbij de Oostendenaren en de Duinkerkers eveneens als zeerovers moesten beschouwd worden en, natuurlijk, eventueel door de rebellen gehangen!

Op leven en dood

Het werd dan ook op zee een strijd op leven en dood.

De wanorde op zee was trouwens bijzonder groot: de Watergeuzen, met of zonder commissiebrief, (velen zonder...) gingen hun gang en richten zelfs hun zeeroverij op alle naties, Engelsen, Fransen of Spanjaarden en zelfs, bij gelegenheid, op het eigen volk van de Prins.

Intussen had de Prins van Oranje een protestants edelman, uit het Franse Artois, **Adrien de Bergues**, heer van Olhain, beter bekend onder de naam van **Dolhain** zelf, die onderhandelde met Engeland om aldaar hulp en steun en vooral toevlucht in de Engelse havens te vinden, moest echter wegens allerlei onregelmatigheden zelf door de Prins ontslagen worden en tenslotte vervangen worden door een andere edelman uit Artois, **Guislain de Fiennes**, heer van Lumbres.

Men vergete niet dat bij de eerste bevelhebbers der Watergeuzen merkwaardige Vlamingen te vinden waren, o.a. **Jan du Bosch** van Aalst, **Anthonius van Utenhove** van Gent, en zelfs een berucht Luikenaar, **Willem van der Marck**, heer van Lumey (verbastering van Lummen).

Het is echter niet ons opzet hier een studie van de Watergeuzen te brengen: we bezorgen enkel de nodige gegevens die het kader aangeven van wat in de Noordzee zal gebeuren.

Reeds op 6 januari 1569 schreef de Franse ambassadeur te Londen dat er dagelijks meer piraten in zee kwamen, *"tous de la nouvelle relion, tant Francoys, Flamans que Anglois"* (alle van de nieuwe godsdienst zo Fransen, als Vlamingen en Engelsen) maar toegewijd aan de Protestantse koningin **Elizabeth** en de Franse *Hugenoten*.

De geciteerde *"Flamans"* zullen wel de geuzen uit het Noorden hebben aangeduid. We zegden op leven en dood: inderdaad talloze wreedheden werden gepleegd.

Wreedheid op zee!

Akelige verhalen deden de ronde bij onze zeelui en vissers over de wreedheden waarmee de zeerovers te werk gingen.

Om onze zeelui af te schrikken werden gevangenen doodgewoon opgehangen aan galgen boven op de kruin van hoge duinen (langs beide kanten van de strijdenden trouwens) Gevangenen werden over boord gegooid, wat poëtisch genoemd werd *"de voeten spoelen"*...

Anderen werden eenvoudig afgeslacht. Een Oostends visser zou door een *"Pyraete"* Watergeus gevangen zijn en was er getuige van hoe wat later een Spaans koopvaardijschip werd overmeesterd en zijn tweeëndertigkoppige bemanning aan een kabel werd vastgebonden en met een anker in zee werd neergelaten.

☞

Dezelfde visser verhaalde hoe de zeerovers er op roemden dat ze tevoren enkele gevangen vissers op planken hadden gebonden en aldus aan de golven der zee hadden prijsgegeven.
Deze wilde verhalen bezorgden een heilzame schrik aan onze vissers die niet meer durfden varen in diep water bij de Engelse kusten en nog enkel op verse haring visten. De Duinkerkers, bezield met dezelfde schrik, durfden niet verder meer gaan dan in de omtrek van Kales, *"luttel westwaerts onder de Fransche visscherye"*.
Sluis laat op 14 april 1571 aan Brugge weten dat een visser dezer stede op zee gevangen was en op losgeld gesteld door *"zekere zeerovers wesende geusen van deze Nederlanden"* en dat haar vissers dergelijke feiten dagelijks konden zien gebeuren.
Zeer spoedig was dan ook de toevoer van vis te Oostende miniem geworden, ter oorzake van wat de Rekeningen van Oostende omschrijven als de *"troublen tyt"*, waardoor de vissers uit zee gebleven waren.

Er wordt soms teruggeslagen

De Vlamingen waren nu precies niet zomaar lijdzame slachtoffers. Bij tijd en wijle, *"biappetite"*, slaan ze hun slag. Aldus, toen in augustus 1571, in de nabijheid van de Oostendse kust, een *"voleur de mer"*, hier terdege een Watergeus, werd gesignaleerd die Oostendse vissers lastig viel, staken enkele Oostendse vissers, vergezeld van Spaanse soldaten van het garnizoen, in zee om met enkele kleine schepen de rover aan te vallen. De Oostendenaren overmeesterden de Watergeus en namen zijn ganse bemanning gevangen.
De monsterrol van de Watergeus is een typische staalkaart van de zeer gemengde bemanning der schepen, in dit vroeg tijdvak van de vloot der Watergeuzen.
De kapitein was ene **Jan van Ransdorp**, geboortig van het Duitse *Darmstadt*, maar had geruime tijd in Holland gewoond, hij had zijn concubine aan boord, een Hollandse **Cornelia** of **Neelke** afkomstig van het Hollandse IJsselstein.
De schrijver aan boord was een **Herman Jansz.**; afkomstig van *Leeuwarden*; hij was palfrenier geweest van de Spaanse gezant te Londen en was naar hij beweerde, geprest door de Geuzen, d.i. verplicht aangemonsterd, zoals in de marine tot in de 19de eeuw nog gebeurde.
Cornelis Hendrickz, een smid uit *Vianen*, was gecompromitteerd geweest in de onlusten van de beeldenstorm en was daarom gevlucht in 1567 en daarna verbannen.
De barbier **Olivier Uyter Wilghen**, de matrozen **Adolf de la Croix** en **Adriaen Huelbloc** waren gevluchte *Gentenaren*.
Er waren nog twee *Friezen* aan boord en zelfs een *Ronsenaar*, de uitgeweken **Jan van Wingen** (nog steeds een bekende naam te *Ronse* vandaag), om te eindigen met mannen uit *Ameland*, *Oorschot* en *Delft*.
Men ziet het: een landkaart der Nederlanden!
Een dezer mannen van Jan van Ransdorp, **Jan van Wingen**, werd dood aan land gebracht, terwijl een ander bemanningslid later overleed als gevolg van zijn verwondingen.
Zoals reeds vermeld had de **hertog van Alva** beslist de Watergeuzen als zeerovers te behandelen en moesten de door de Oostendenaren bemeesterde Watergeuzen dus gehangen worden. Dit gebeurde te Oostende in de duinen, na verhoor der gevangenen; doch kapitein **van Ransdorp**, zijn concubine en de schrijver werden naar Brussel gevoerd om daar verhoord en gehangen te worden.
Bij de verhanging in de duinen werden, zoals naar gewoonte, enkele katholieke geestelijken bij de gevangenen gebracht om ze te "bekeren" - *"pour reduire les patiens a la foi catholique"* -hun biecht te horen en ze bij te staan bij de executie.

Een wil zijn vel redden...

Het lichaam van de Gentenaar **Uytter Wilghen**, *"homme corpulent"* (dikzak) werd na enkele dagen los gewaaid door de wind en werd opnieuw opgeknoopt, waarvoor de beul 24 stuivers extra geld in rekening bracht... Het geval van kapitein **van Ransdorp** geeft ons nog een beeld van die tijd. Aldus, wanneer een gevangene kon bewijzen dat hij met geweld door de Geuzen werd gedwongen in hun dienst te komen en geen gelegenheid had gekregen te ontkomen, kreeg hij een goede kans vrij te komen. Welnu, het bemanningslid **Olivier Uyter Wilghen** had onmiddellijk bij zijn aankomst te Oostende een verzoekschrift gericht aan de **hertog van Alva**, waarin hij zich zelf afschilderde als een *"povre jeusne homme à marier, barbier de son stil"*, die totaal onwetend bij de Geuzen was terechtgekomen. Hij getuigde zijn trouw aan de ROOMSE kerk en beweerde zelfs als soldaat tegen de rebellen te hebben gestreden. Verschillende goede getuigen uit Gent verklaarden dat hij *"een eerlic payselic ende catholycq joncman"* was. Maar niets kon Olivier redden van de galg.
Ja, zo ging dat toen. Andere gebeurtenissen getuigen in dezelfde zin.

Vervolgt

Walter DEBROCK



OOSTENDSE
TAXI ONDERNEMING
Driftweg 25, Bredene
32.08.08
TAXI
Bredene Oostende

Vakantie voorbij de vloedlijn

SINDS ENKELEDAGEN zeilt de driemaster *'Nausikaa'* voor onze kust. Die *wingjammer*,een witte klipper met thuishaven Oostende, aksentueert en symboliseert als geen ander de groeiende interesse voor het *maritiem toerisme*. Een rekreatieformule die vooral in het laatste decennium explodeerde. Het verhaal van de *Nausikaa* en reder *Jean-Pol Dheedene* is er een van veel tegenwind. Nu heeft het schip eindelijk wind in de jonge zeilen.

De meeste kusttrippende toeristen 'stranden' noodgedwongen aan het 67-kilometer korte waterfront dat de Belgische kust heet. Maar er is ook leven aan de andere kant van de branding. Al in de vijftiger jaren kon de vakantieganger de vloedlijn snijden met één van de vele *amfibieboten* die in de meeste badplaatsen vanop het strand de branding braken en voor twintig minuten vaartplezier zorgden. Ook de *'Franlis'* — een ex-Navyschip —toert nu al 30 jaar lang suksesvol voor de Oostendse rede. Maar vooral in het laatste decennium ontwikkelde dit *watertoerisme* zich opmerkelijk. In de Zeebrugse haven is de *'Euro-Line'* een begrip geworden, de *'Seastar'* trekt sinds vorige zomer 2x per dag de martieme link tussen Nieuwpoort en Oostende, vanuit de Nieuwpoortse en Oostendse jachthavens groeien diverse mogelijkheden van zeilchartering. Voorlopig sluit de windjammer *'Nausikaa'* die zee-excusie trend af.

Nausikaa

Initiatiefnemer en reder *Jean-Pol Dheedene* uit Deerlijk heeft nog voor het schip het ruime sop koos, z'n part tegenwind gekregen. Het verhaal. Zakenman *Dheedene* (49) deed een paar jaar geleden doelbewust zijn florissant vloerbekledingsbedrijf van de hand. *"De zaak nam me al teerg in beslag. Zonder dat ik het besefte waren mijn kinderen groot geworden."*

"De dag dat m'n oudste zoon me zei dat hij een 'kot' ging zoeken in Gent drong het pas echt tot me door dat mijn studententijd in feite al een kwarteeuw achter de ruglag. Daarom besloot ik een zaak op te starten waarbij ik meer tijd kon vrijmaken voor m'n familie 'en m'n kinderen ook een toekomst kon geven. Omdat zee en zeilen zowel mij maar vooral m'n kinderen aanspreken zocht ik het dus in die richting. Met de 'Nausikaa' hoop ik het gat in de markt gevonden te hebben."

Jarenlang lag in de Antwerpse haven de *'Vanessa'*, eenoud-IJslandvaarder uit Oost-Duitsland, te verkommeren. Rederij *'Walk About'* van *Dheedene* kon het casco aankopen onder de explesiete voorwaarden dat het schip de Antwerpse haven zou verlaten.

In ijltempo wordtde boot vaarklaar gemaakt en in augustus 1990 naar Polen overgevaren. In *Gdansk* verbouwt een Pools-Belgische scheepsbouwer de *'Vanessa'* om tot een imposante driemaster. Een ingrijpende renovatie overigens: een klippenboeg wordt aangebouwd, het dek wordt rechtgetrokken, er komen drie nieuwe masten van 34 meter en een dekhuis. Onder strenge kontrole van de Belgische Zeevaartinspektie groeit langzaam een statige klipper met plaats voor 120 passagiers. Maar voor de definitieve aflevering doemen de eerste moeilijkheden op.

De scheepswerf weigert de manklopende motor te herstellenen komt de gemaakte afspraken niet na. Het vaartuig dat normaal al tijdens het zomerseizoen'91 in de vaart diende te komen, zat gevangen in een militair dok in Gdansk. Na gerechterlijke stappen moet de — zo blijkt nu — korrupte scheepswerf de boot in mei jl. eindelijk vrij geven. *"Maar niet zonder dat ze het vaartuig echter leeggeroofd hebben"*, zegt de reder, *"alle navigatie-apparatuur werd gestolen, ook de zeilen en alles wat kon gesaboteerd worden aan boord was het ook. Maar kom, we waren al blij dat we een paar maanden geleden de 'Nausikaa' uit dit land konden weghalen. Maar het chanteren blijft doorgaan. Nu nog weigeren ze de bouw van de 'Helmsman65', een kopie van de zeilracer 'Côte d'Or' die ik ook vanuit Oostende wil charteren, verder af te werken en op te leveren."*

Zeilcruises

Begin juli kon de *'Nausikaa'* uiteindelijk aanmeren in het Oostendse vlotdok waar een schare enthousiaste medewerkers het vaartuig voor de *'final touch'* onder handen nam. Momenteel moeten de nieuw bestelde zeilen gearriveerd zijn en kan de 'Nausikaa' na heel wat tegenwind z'n maidentrip maken.

De Nausikaa beantwoordt aan de volgende karakteristieken: lengte over alles 54meter, breedte 7,6 meter, diepgang 3,2 meter, zeiloppervlak 850m2 Het schip heeft een waterverplaatsing van 180 ton en een dieselmotor van 360Pk . Bij de navigatie uitrusting vermelden we de VHF, satellietnavigatie, radar...

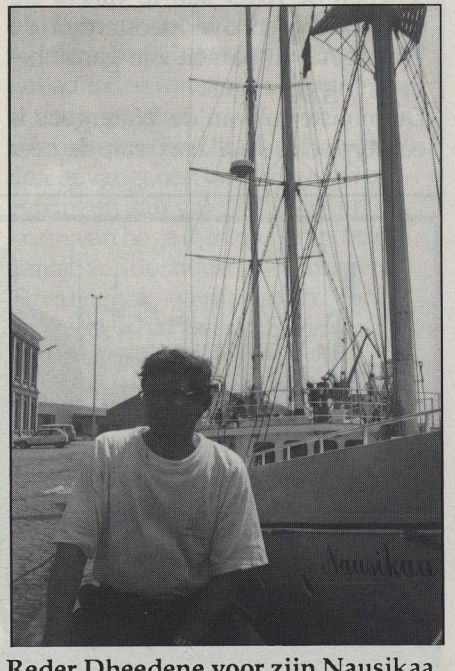
Straks worden er in het ruim nog 23 kajuiten met douche en toilet ingericht om meerdaagse tochten te kunnen opzetten.

In het ruime dekhuis is een gezellige bar voorzien met 70 komfortabele zitplaatsen. Maximaal kunnen 120 passagiers inschepen voor dagtochten voor onze kust. Zeilervaring hoeft niet. Maar wie, samen met de vijfkoppige bemanning, een zeil hijsen wil, hoeft het geen twee keer te vragen. Uit de rapporten van de zeevaartinspecktie blijkt dat de driemaster een zeer rustig en stabiel vaartuig is en zelfs wie geen zeebenen heeft, vindt een veilig dek onder zich.

"Als onze onderneming hier slaagt, zouden we graag vanuit Oostende blijven varen voor één- en meerdaagse tochten. In het andere geval trekken we wellicht naar meer zuiderse zeeën voor onze zeilcruises"

Alleen spijtig, vinden wij, dat de *'Nausikaa'*, in het vlokdok moet aanmeren. Niet direkt een publiektrekkende lokatie. Wellicht beseft hetOostendse stadsbestuur nog niet voldoende wat voor troeven het groeiend maritiem toerisme in petto heeft! (MarcLoy)

Vanaf dezer dagen organiseert rederij *'Walk About'* met de *'Nausikaa'* zeildagtochten voor onze kust. Wie meevaart betaalt 1200fr. inklusief broodlunch 's middags.
Reservatie en inlichtingen 'Walk About (Vlotdok Oostende) tel :
059/331077-fax059/331137



Reder Dheedene voor zijn Nausikaa

Integratie & inflatie

Weinig rozen, veel doornen



Mar del Plata zoals het er heden uitziet. Linksboven is de ingang naar de verschillende havens

IN HET BEGIN van de vijftiger jaren kwamen onze vissers toe in een prachtig land. Het noorden van Argentinië is warm en de dagelijkse temperatuur kan oplopen tot 42°C. De grootste watervallen, de Equasou, zijn er het toeristisch hoogtepunt. Het zuiden daarentegen komt in de Zuidpoolsfeer terecht en kent ijzige winters.

Bevolking en ekonomie

Toen onze vissers te Mar del Plata voet aan wal zetten was er een bevolkingsexplosie aan de gang. Argentinië (91 x België) telde in 1952 veertien miljoen inwoners, waarvan 2,5 miljoen (80% Europese immigranten) gekoncentreerd in Buenos Aires. In 1974 telde men reeds 24 miljoen inwoners. Nu leven er 33 miljoen mensen, waarvan één derde in Groot Buenos Aires.
De ekonomie kon deze explosie moeilijk volgen. Onze vissers kwamen daarbij nog terecht in een land waar de bevolking voor vis de neus ophaalde. *"Argentinië wordt geregeerd door koeien"*, zo verklaarde president Sarmiento het fenomeen. Dat de ekonomie achterop geraakte voelden onze vissers in hun geldbeugel. In 1950 kreeg je voor 1 dollar 18,6 Argentijnse Peso. Door devaluaties met duizenden procenten per jaar was 20 miljoen peso na 20 jaar gedevalueerd tot niets. In 1984 kon het zo niet verder. Iedereen bezat duizenden miljoenen peso, maar had uiteindelijk betrekkelijk weinig geld. Een monetaire hervorming bracht een nieuwe munteenheid: 1 dollar was goed voor 1 austral. De ontwaarding stopte echter niet. In 1990 was 1 dollar alweer 7400 austral waard en de munt zakte alsmaar verder de dieperik in. De bevolking kon het niet meer aan. Twaalf jaar geleden leefden 3 miljoen mensen onder de armoedegrens. Nu zijn het er vele miljoenen meer. Onze vissers 'zitten met de gebakken peren'. In België kunnen ze niet mee met het dure leven. In Argentinië hebben ze problemen om na 40 jaar arbeid hun spaarpotje op enig niveau te houden.

Elk zijn eigen weg.

Omdat *Gabriël Van Iseghem* geen wetten (noch Belgische, noch Argentijnse) wilde toepassen als ze niet financieel voordelig voor hem uitkwamen, richtten de schippers een visserssyndikaat op. Deze werd zo machtig dat de reders zich ook groepeerden in de organisatie *'Camara d'Armades'* (gemeenschap van reders). *Edward Spee* was voorzitter van het visserssyndikaat. Na een staking kreeg hij twee jaar geen vaart. Slechts na ontslag uit zijn organisatie kon hij terug als schipper aan het werk.
Echte Vlaamse rederijen bestonden er overigens niet. Pogingen mislukten omdat er teveel gesteund moest worden op (Argentijnse) derden, de inflatie deed de rest. Wegens die inflatie zijn veel ondernemers 3 tot 4 maal bankroet gegaan.
Van de oude garde zijn er nog maar weinig over die varen. In 1991 waren dit nog o.a. *Pierre Logghe, René Viane, Jef Cattoor* en *Louis Bulthé*.. Hun zonen zetten de stiel verder: o.a. *Hubert Allary*, ☞



Een trouwpartij bij onze vissers uit de beginperiode

Robert Hindryckx, Roger Brackx, Johnny Ardaen en de zoon van *René Viane*. Na het stopzetten van hun beroep richtten *Hubert Nyville*, alsook *Maurits Ardaen*, een nettenatelier op. *Mietje Engelbeen* runt er een boekhandel. Tot in het begin van de zeventiger jaren was *Maria Lambrechts* rederes van verschillende baggerschepen en sleepboten die de zandwinning in de Rio de La Plata bedreven. Eén van de kinderen van *Pierre Logghe* en *Emelienne Provoost* is aan 't werk in de USA. Een tweede zoon zou graag naar België komen: hij maakt zich dagelijks kwaad op de, volgens hem, luie Argentijnen. Dat staat dan weer in tegenstelling met de houding van *Linda Robijns* die in het Argentijns werd opgevoed (maar uitstekend Oostends spreekt), getrouwd is met een Argentijn en niet tegen al die kritiek op de Argentijnen kan.

In Argentinië werd er ook getrouwd door de oorspronkelijke immigranten: *Emiel Bulthé* met *Christiane Piolon*, *Mon Locquet* met *Frieda Calcoen*, *Emile Van de Berghe* met *Cecile Bulthé*...

Sociaal kontakt

Omdat de Vlaamse (en Nederlandse) gezinnen kontakten met elkaar wensten te onderhouden, ontstond er vanuit verschillende verenigingen een overkoepelende 'De Noordzeevrienden' *Leo Coene* was de vorige voorzitter; tot begin 1992 was het nog *René Hindryckx*. Momenteel groepeert de vereniging een 90-tal gezinnen van hoofdzakelijk uitgeweken Vlaamse vissers. De vereniging beschikt over een eigen Nederlandstalige bibliotheek, anex vergader- en bijeenkomstlokaal. Momenteel bestaat het wederzijds kontakt in een wekelijkse samenkomst op woensdagmiddag waar bij een koffie- en koekentafel gekletst wordt over allerlei dagdagelijkse onderwerpen. Maar het ledenaantal slankt door sterfgevallen vlug af. De in Argentinië geboren kinderen komen nog regelmatig omdat de ouders aandringen. De nieuwe generaties zien echter het nut niet in van een Noorzeeband, zodat met het verdwijnen van de oorspronkelijke uitgeweken vissers ook 'De Noordzeevrienden' uiteindelijk tot verdwijnen is gedoemd. Ook de Vlaamse kulturele aanwezigheid zal opgaan in de Argentijnse samenleving. De uitgewekenen trouwden nog met elkaar. De derde generatie vermengt zich met Argentijnen en voelt zich niet meer Vlaams. Sommige uitwijkelingen vinden dat ze maar moeten 'verargentijnsen' om gemakkelijk te kunnen omgaan met de Argentijnse gang van zaken. Anderen vinden dat ze moeten vasthouden aan de Vlaamse kultuur. De drie kinderen van *René Hindryckx* .zijn dan ook volledig opgevoed in onze taal. *Rita Hindryckx* voedt haar kinderen (3de generatie) ook op in het Nederlands. Dit klinkt natuurlijk sympathiek en getuigt van moed. Voor de betrokken kinderen in het algemeen is het echter niet altijd gemakkelijk: België is hun land niet meer. Noch Belg, noch Argentijn zijn is moeilijk. Uiteindelijk zullen ook de inspanningen van deze moedigen teloor gaan. Enkel de namen zullen blijven, tot ook die, zoals na vorige uitwijkingen, door het dagelijks gebruik zullen verbasterd worden: de Coene wordt dan Da Cunha, De Wever wordt Texador, Vandeberghe wordt Cirron, De Witte wordt Blanca, De Vlaeminck wordt Flamenco, enz.

(Vervolgt)

Daniël Pots

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!

VLISSINGEN

't Vliegend Hart

Op de tentoonstelling *"De Zeeuwse VOC boven water"* in Vlissingen, zijn de 'schatten' te zien die het wrak van de Oostindiëvaarder *"'t Vliegend Hart"* heeft prijsgegeven.

De restanten van het in 1735 voor de kust van Walcheren vergane schip van de *Verenigde Oostindische Compagnie* (VOC) worden sinds 1982 door archeologen onderzocht. Voordien was niet bekend welke lading er meeging naar Azië en hoe die werd verpakt. De voorwerpen die boven water kwamen gaven een antwoord op deze vragen. Zo werden bij het wrakkenonderzoek door de *North Sea Archaelogical Groep* loden vaten ontdekt met ansjovis en kaas, tinnen kisten met smokkelgeld, halfafgewerkte dobbelstenen, luizenkammen en een tandenborstel. Al bij al zijn er al vierduizend vondstnummers.

De tentoonstelling loopt nog tot 27 september in het Stedelijk Museum in Vlissingen. Dagelijks open van maandag tot vrijdag van 10 tot 17 uur, zaterdag en zondag van 13 tot 17 uur.

Prijsvraag

De *Commissie* van de EG heeft besloten samen met de *'International Security Association'* een prijsvraag op het gebied van onderwijs en opleiding in voorkoming van arbeidsongevallen uit te schrijven. De prijsvraag is gericht tot scholen, universiteiten, opleidingsorganisaties en ondernemingen, ongeacht de bedrijfstak waartoe ze behoren, doch met name uit de sektoren landbouw, visserij en bouw.

Via deze prijsvraag wordt een beloning uitgeloofd voor de beste produkten voor onderwijs en opleiding in de preventie van gezondheids- en veiligheidsrisico's. Doel van deze prijsvraag is de oprichting van een internationale gegevensbank waarin alle initiatieven op het gebied van onderwijs en opleiding in de preventie van gezondheidsschade zullen worden gebracht.

Vermelden we tenslotte nog dat deze wedstrijd kadert in het Europese jaar van de veiligheid, de hygiëne en de gezondheid op het werk.

Aanmelding van produkten die in aanmerking komen om deel te nemen aan de wedstrijd dienen eind oktober in het bezit te zijn van:
Comité International de l'A.I.S.S.,
Education et Formation à la Prévention,
Année Européenne 92
CRAMIF - 17/19 ,Place de lArgonne
75019 Paris
Frankrijk.
Tel. (1) 40.34.43.52 - Fax (1) 40.34.35.73.
Nadere bijzonderheden kunnenverder ook verkregen worden bij:
M.P. Silon
Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid
Belliardstraat 53
1040 Brussel.

Gouden hangers (met kotter)



Nu ook in 18 karaats

De Parelvisser exclusieve gouden sieraden



Joop de Vries
Rotholm 34 - Urk
telefoon 05277-1702
vanuit België: 0031 52771702

Faxen kan ook: 0031 - 5277 - 5383

Crevits

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

import - export
allerlei kettingen en kettingmatten
ankers
herbruikbare materialen
visserijbenodigdheden
rubber bollen en rubber ringen

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

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

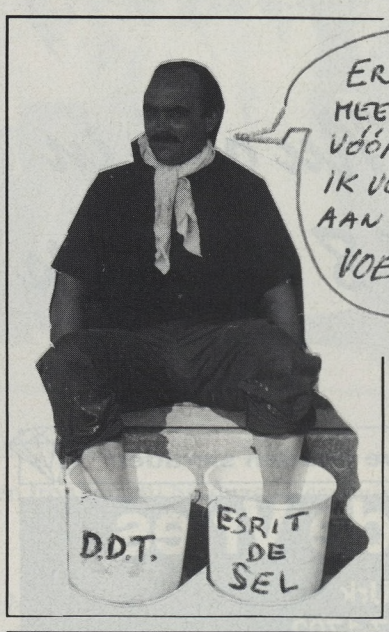
Tijdokstraat 3, 8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 45 85

Vanuit Nederland
09 / 32 50 54 48 33

Fax: 050 / 54 79 11

De Vangst van de Stormvogel

een beeldroman van De Laatste Vuurtorenwachter



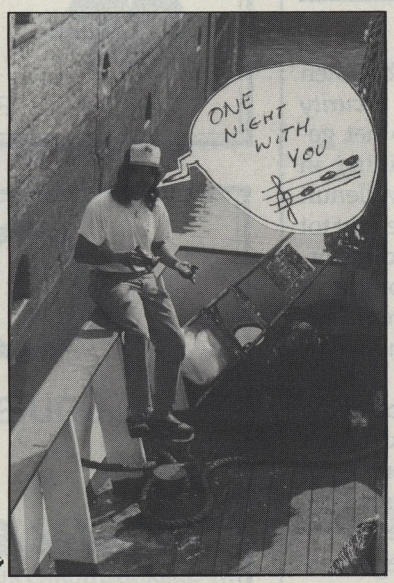
Het gebeurde allemaal op een mooie lentedag. Het kaai-orakel zegde na lang mediteren (en tegen zijn gewoonte in) eens iets zinnigs... Hij zegde namelijk: zie foto links.



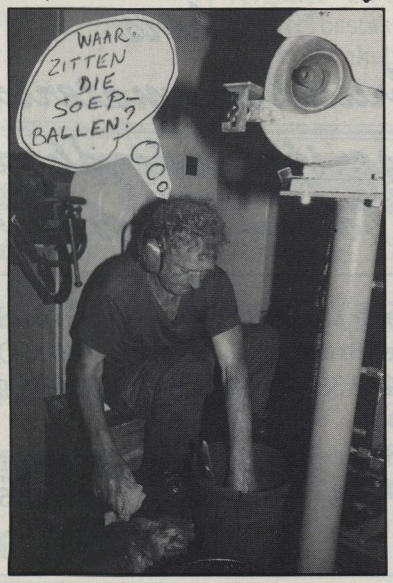
Een reder rook geld en stelde prompt een schip ter beschikking... Zaak was nu een bekwame bemanning te vinden, want de vissers zijn schaars en de jacht op zeemeerminnen hebben maar weinigen volledig onder de knie. Daar zou het visserijonderwijs eens iets moeten aan doen, zo dachten de mannen (uiteraard dachten de vrouwen daar dan weer anders over).



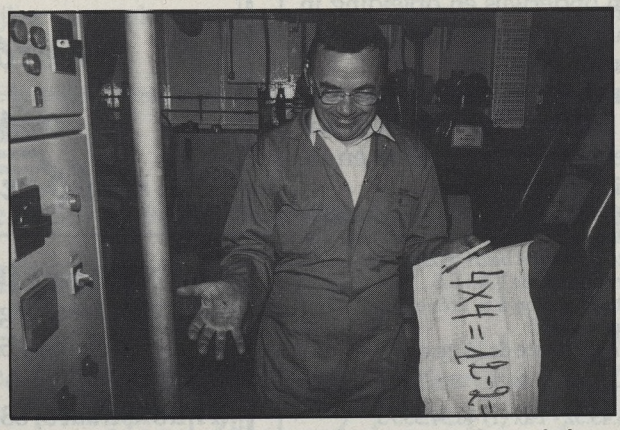
De selektievoorwaarden waren nogal moeilijk. Zo worden zeemeerminnen vooral aangetrokken door vissers met een mooi kontje. De zeevaartinspektie deed dan ook de nodige metingen onder de talrijke kandidaten...



Ook maagdelijk mooie knapen met prachtige stemmen waren door de zeemeerminnen zeer geliefd. Ook daarvan werden er dus een paar aangemonsterd. Maar er is méér nodig dan een mooie kont en een mooie stem om een schip varende te houden...



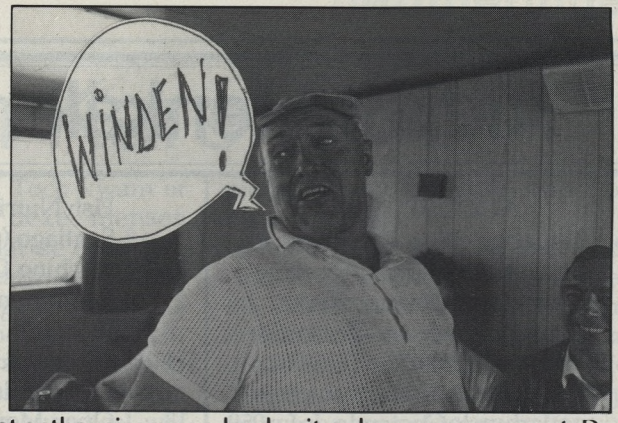
Ook de inwendige mens moest versterkt worden. Daarom moest er een scheepskok mee. De keuze viel op Gautier van Bouillon (ook wel 'de wijvezot' genoemd.) Daarmee kwamen nu ook de zogenaamde echte mannen aan boord.



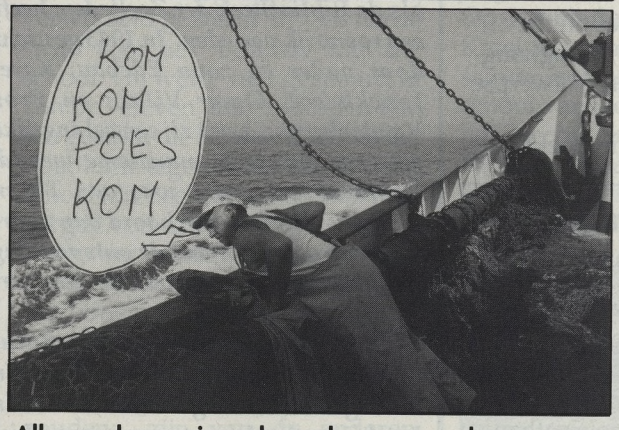
Vangsttechnisch gezien deed men er goed aan de heer Olieboer (hierboven) mee te nemen. Hij kan (dat is bekend) exakt uitrekenen waar er zich vrouwelijk schoon bevindt.

Uiteindelijk werd zee gekozen met een pefekte bemanning. Voorwaar als er een zeemeermin zat, dan zou ze die dag gevangen worden, zoveel was zeker!

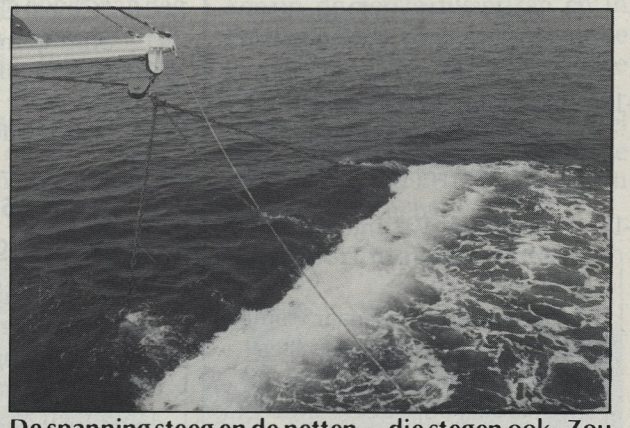




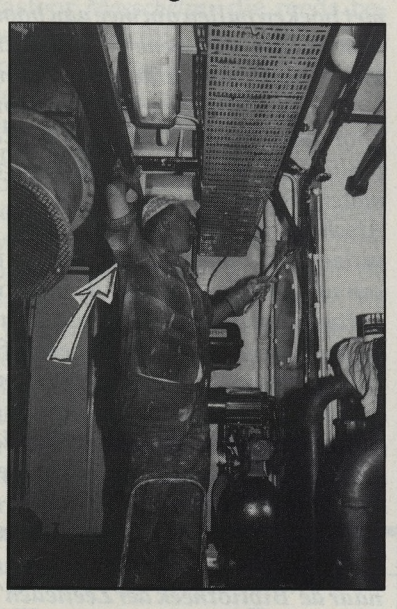
Het enthousiasme onder de uitverkorenen was groot. De embiance van de oude tijden was teruggevonden! Een ancien leert hier aan de jongeren hoe het er aan toe moet gaan.

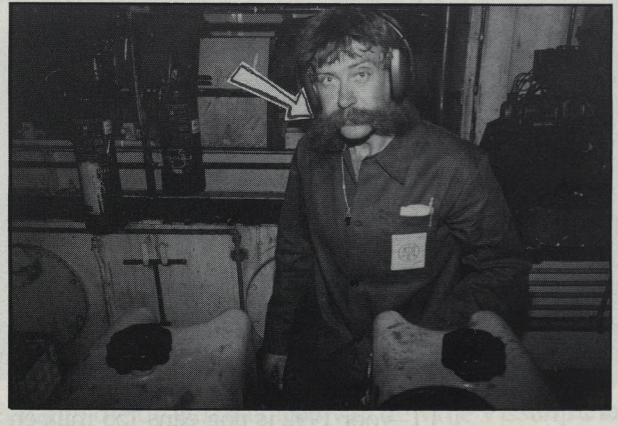


Alhoewel sommigen dan ook weer overdreven.

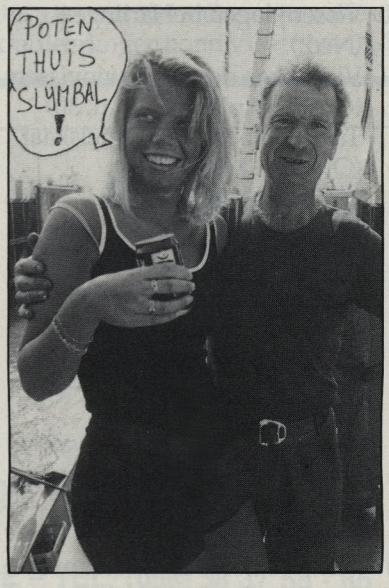


De spanning steeg en de netten... die stegen ook. Zou het hen gelukt zijn? En ja hoor. Het kaai-orakel had wel degelijk gelijk gehad. Er zaten zeemeerminnen vòòr de kust En de speciale bemanning van de Stormvogel had er voorwaar één in zijn netten gevangen.









En tot vandaag de dag weten de landratten nog steeds niet hoe ze het daar klaargespeeld hebben, aan boord van de O.51. Was het de okselgeur van die ene verstekeling aan boord (zie foto linksboven) of was het de snor van die tweede verstekeling (foto rechtsboven)? Feit is dat alle mannen opeens begonnen te juichen, te dansen, te...(zie foto hiernaast), want de zeemeermin was wel degelijk gevangen. En ze straalde! (zoek zelf de foto!)

Aktiviteitenkalender

AUGUSTUS

1-16 Tentoonstelling Maritieme Ra dio in het Nationaal Visserij museum in Oostduinkerke
3 Groepsbezoek aan Oostendse vismijn. Info: 059 / 50 39 52.
5 Groepsbezoek aan Noordzee-aquarium te Oostende. Info: 059 / 50 39 52.
7 Vis bakken door de Zwinvissers (Oosthoekplein 16-19 u. 30)
7 Groepsbezoek aan Oostendse vismijn Info 059 / 50 39 52.
8 "Waterfeest" in Nieuwpoort
10-16 Visserijdagen in Katwijk (Ned.)
11 Groepsbezoek aan Oostends loodswezengebouw. Info: 059 / 50 39 52
11-15 "Nor-Fishing 92", internationale visserijvakbeurs in Trondheim (Noorwegen)
14 Morgenwandeling naar vismijn Zeebrugge (vertrek Info Heist, Heldenplein, 7 u.)
14 Vis bakken door de Zwinvissers (Oosthoekplein, 16-19 u. 30)
14-15 Visserijdagen in Colijnsplaat (Ned.)
15 Processie O.L. Vrouw Ster der Zee (10 u.) en Zeewijding in Heist (Heldenplein, 11 u.)
15 "Mosseldag" in Yerseke (Ned.)
15-16 Visserijdagen in Breskens (Ned.)
21 VIsbakken door de Zwinvissers (Oosthoekplein, 16-19 u. 30)
21-22 "Havendagen" in Zierikzee (Ned.)
21-22 Visserijdagen in Stavoren (Ned)
25 Gratis visproeven, Zeedijk Duinbergen (vanaf 21 u.)
26-30 Visserijdagen in Harlingen (Ned.)
28 Visbakken door de Zwinvissers (Oosthoekplein, 16-19 u. 30)
29 Tandemkoers op de Baelskaai (Org. Joël Meersman)
31 Visserijdag in Den Oever (Ned)
31 "Newlyn Fish Festival", vis festival in Newlyn (G.B.)
31 Opendeurdag in Brixham Fish Market

SEPTEMBER

4-7 Visserijdagen in Den Oever (Ned.)
7-9 "Vis '92", internationale vak beurs voor de vishandelen en visbewerking in Den Haag (Ned.)
7-10 "International Symposium on Fish Nutrition and Feeding" in Santiago (Chili)
11-12 "Fishing Cooperatives Exhibition" in Fraserburgh (Schotl.)
11-13 "Oyster & Seafood Fair", Docklands Londen (GB)
13 Open Monumentendag
13 "Belgian Grand Prix Offshore Races" voor speedboten in Oostende
14-16 "Global Conference on the Shrimp Industry", Hongkong
19-20 Opendeurdagen in Antwerpse haven
20 "Garnaalfeesten" in Boekhoute.

Nog 16 aanvragen beëindigingspremie

Momenteel zijn nog zestien aanvragen voor de beëindigingspremie in behandeling. De administratie die de dossiers onderzoekt wil de aanvragen zo snel mogelijk afhandelen. Omdat de reeds goedgekeurde dossiers (zie maandelijkse veranderingenelders in dit blad) niet het volledige budget opslorpten blijft er nog voldoende geld over (naar verluidt meer dan honderd miljoen frank) om ook de goedgekeurde aanvragen die eind april '92 binnenliepen in te willigen.

Eerder dit jaar werden al beëindigingspremies voor 9 vaartuigen toegekend. Op het budget 1991 was daarvoor 40 miljoen voorzien en voor 1992 is nog eens 155 miljoen uitgetrokken om de vlootinkrimping te bekostigen.

Tegen eind 92 mag de vloot volgens het meerjarig oriëntatieplan van de EG (opgemaakt in 1983) slechts 92.285 pk en 20.913 brutoton groot zijn. Per 1 januari '92 bedroeg het vlootvermogen 108.446 pk en 27.089 brutoton (IJslanders die nooit in EG-wateren vissen en vaartuigen die al maanden aan de kant liggen inbegrepen). Omdat de vlootcapaciteit elk jaar een stukje groeide in plaats van af te nemen was het duidelijk dat het behalen van de theoritische norm op de einddatum een onmogelijke zaak zou worden.

HVB en de Oostendse 'Bibliotheek der Zeelieden'

Vanuit de redaktie van HVB vertrok onderstaande brief naar het Oostendse schepencollege i.v.m. de ontwikkeling van de *'Bibliotheek der Zeelieden'*, in het bestuursgebouw van de vismijn van deze stad.

'In het Bestuursgebouw van de Oostendse vismijn bevindt zich een uitleenpost van de Oostendse stadsbibliotheek. Deze uitleenpost, bekend als de Bibliotheek der Zeelieden, heeft een roemrijk verleden. In 1943 gesticht door vader en zoon Edebau, Karel Jonckheere, Omer Vilain en Pros Vandenberghe, heeft zij een belangrijke rol gespeeld in de maritieme wereld. Vooraleer er sprake was van TV en videoinstallaties aan boord van vaartuigen droeg zij bij tot de ontspanning én tot de leeskultuur van de zeevaarders.

Vandaag is het initiatief uiteraard achterhaald. Nog maar weinig zeelieden in het algemeen en nog minder vissers in het bijzonder komen een ijzeren kist met boeken vullen om mee aan boord te nemen. De algemene funktie van de uitleenpost is wél intact gebleven, maar kan gemakkelijk overgenomen worden door het Opex-filiaal van de stadsbibliotheek dat zich enkele honderden meters verder bevindt.

Afschaffen dus? In geen geval. De uitleenpost biedt een ideale basis voor een nieuw initiatief dat de maritieme kultuur bevordert. De post kan een centrum worden waar alle boeken (fiktie & non-fiktie) verzameld worden die met de zee te maken hebben. Ik stel dus voor dat het stadsbestuur het initiatief neemt om van de uitleenpost een gespecialiseerde (en naar volledigheid strevende) maritieme bibliotheek te maken. Belangstellenden kunnen zodoende naar de 'Bibliotheek der Zeelieden' verwezen worden, waarmee het intitiatief meteen bijdraagt tot de verdere ontsluiting van het gebied. De Bibliotheek der Zeelieden kan — zeker naarmate de renovatie van de Oostendse haven vordert — zo'n kulturele aantrekkingspool vormen waaraan Oostende momenteel zoveel gebrek heeft.'

HVB zal de lezers op de hoogte houden van de reakties die op deze brief volgen. Herinneren we er nog aan dat over deze bibliotheek een artikel verscheen in HVB 9 van 6 september 1991. (ps 28 & 29)

Ere-Direkteur Karel Ackx

Knokke-Heist— MET HET OVERLIJDEN van *"Meester en Ere-Direkteur Karel Ackx"* verdween de laatste van een generatie die de Heistse jeugd veel heeft bijgebracht en die vooral de visserij mensen met heel veel waarde beorgde. Meester Ackx is een begrip in Heist, niemand kende de Vrije Visserijschool, wel *de school van Meester Ackx*. Daar heeft zich het grootste deel van zijn loopbaan afgespeeld en is hij verwikkeld geweest in een harde strijd voor het bestaan van die school. Hij werd niet gespaard in zijn privéleven (alle middelen waren goed in die schoolstrijd) en het opboksen tegen een Rijksvisserijschool (die heel beter uitgerust was) vergde veel aan inzet.

Toch was er die koppige fierheid, ingeboren langs zijn visserstehuis, het blijven ijveren en geloven in een visserijonderwijs dat jongens moest leveren die in kennis en opvoeding niet te onderscheiden zouden zijn van de anderen. Pastoor *Masschelin* die reeds beperkte opleiding gaf aan vissers trok samen met meester Ackx naar de zeevaartschool van Oostende om daar genoeg kennis op te doen en het brevet te behalen dat hun de toelating zou geven om technische zeevaartvakken te mogen onderwijzen. Het waren vermoeiende en lange dagen met 33 uren les in de dagschool en 10 uren les in de avondschool, daarbij was er de onzekerheid bij de examens die in de zeevaartschool van Oostende werden afgenomen door een centrale jury bestaande uit leden die verbonden waren aan het maritiem transport en van de visserij geen hoge dunk hadden. Toch kwam er verandering toen deze mensen konden vaststellen dat de opleiding die gegeven werd in de visserijschool van Heist meer dan goed was. Karel Ackx kon in die periode goed samenwerken met *Fernand Boels*, Directeur van de Stedelijke Visserijschool van Oostende, zij konden over heel wat grenzen heen, elkaar vinden in hetzelfde ideaal, *'de opleiding van vissersjongens'*.

Op het einde van zijn loopbaan lag Karel Ackx mede aan de basis van de samenwerking met de Rijksvisserijschool van Heist, met zijn kollega van het eerste uur *Gust Vermeille* en Directeur *Waeghe* van de Rijksvisserijschool werden de kiemen gelegd voor samenwerking, een zaak die zou uitgroeien tot een fusie van de beide scholen.

In het verenigingsleven was *Karel Ackx* terug te vinden in het plaatselijk toneel, maar als voorzitter van de *koninklijke harmonie Sint-Cecilia*, die onder zijn beheer een nieuwe dirigent kreeg en daarmede de stap zette naar een uitstekende harmonie. Hij was in de stedelijke kultuurraad van Knokke-Heist de figuur die de plooien kon gladstrijken in de eerste fusiejaren en in *Fedekam Wast-Vlaanderen* steunde hij de drang naar betere muzikale muziekkorpsen.

Meester en Ere-Directeur Karel Ackx de Heistse en Zeebrugse visserij zijn dankbaar voor wat u haar gegeven hebt (DH).



Een foto die de geschiedenis van de Vrije Visserijschool uit Heist in beeld brengt: van l.n.r. Ere-direkteur *Karel Ackx*, zijn opvolger *Gust Vermeille* en *Andre Van Dierendonck*, voorzitter van de oudleerlingen bond Vissersvreugd.

Kuwait Petroleum (Belgium)

Q8

★ Marine en Industriële Oliën en Vetten

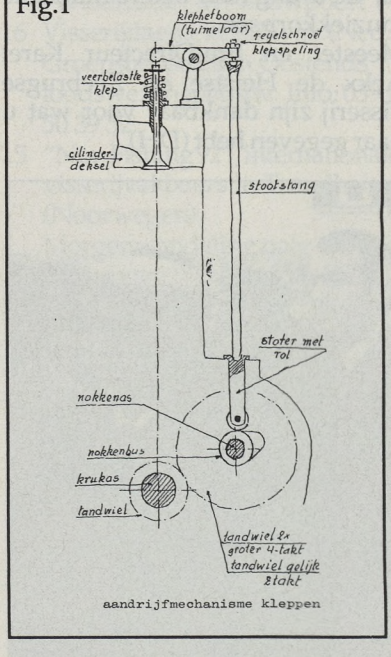
★ Probelgas N.V. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27

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

Een inleiding tot de *Belgische* Scheepsmotoren(III)

TWEEMAANDENGELEDEN startte HVB een reeks artikels over scheepsmotoren. De auteur,de oud leraar scheepsmotoren Roger Decleer, geeft ons vandaag het derde deel van een uitputtend overzicht van de geschiedenis en werking van de scheepsmotoren in het algemeen. Na vandaag komt nog eenmaal een aflevering van deze 'snelkursus voor volslagen leken' en daarna laat hij zijn licht schijnen op de Belgische scheepsmotoren die (lach niet, onwetenden!) zich destijds op de markt weerden als baarlijke duivels.

Fig.1



aandrijfmechanisme kleppen

Figuur 1 geeft een overzicht van hetgeen verstaan wordt onder het aandrijfmechanisme van de kleppen. De 2 figuren van **tekening 2** geven twee nokprofielen weer, de twee zogenaamde uitersten. De bovenste toont een eerste uiterste waarbij de totale openingshoek — dit vertegenwoordigt de duur dat de klep geopend is — ingenomen wordt door een kleine **oploophoek**, een vrij grote **maximum openhoek**, gevolgd door een kleine afloophoek. Dit betekent voor de klep dat ze met een korte ruk geopend wordt, dan een tijd volopen blijft, en daarna met een korte ruk sluit.

Tijdens de volopen stand kan een ruime doortocht aan de gassen worden gegeven — wat gunstig is voor de motorwerking — maar het snel openen en sluiten, vooral bij vrij hoge toerentallen, gaat met grote versnellingen en vertragingen gepaard, er treden dus stoten op en er is van een geruisloze gang van de motor geen sprake.

De onderste figuur op **tekening 2** vertoont het andere uiterste, nl. de oploop- en de afloophoek nemen heel de totale openingshoek in en de klep blijft amper vol open. De klep opent en sluit nu evenwel rustig en geruisloos, doch is maar een kort moment geheel geopend. Er wordt dus een grote weerstand aan de gassen geboden. Bij de brandstofnok, **figuur 3**, is enkel de oploophoek belangrijk, omdat ze de **plunjer** van de brandstofpomp omhoog drukt in persende slag of inspuiting van de brandstof. Een aftelregeling zal echter voor een wisselende dosering zorgen. De afloophoek kan ruim genomen worden want ze betekent dat de plunjer in de pomp de dalende slag uitvoert, dus langzamer dan de persslag, wat een goede vulling van de pompruimte als gevolg heeft.

De motorkonstrukteur zal nu zijn nokprofielen ergens tussen beide eerstgenoemde uitersten kiezen, zodat nagenoeg een middenweg ontstaat, aangepast aan de eigenaardigheden van de machine.

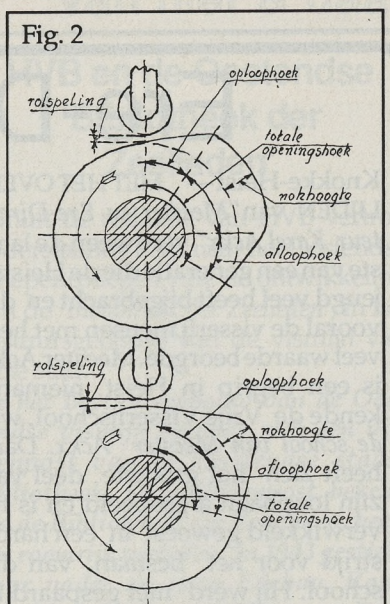
Boven de nok zit een **stoter** met **rol** waarin het massief onderste eind van de **holle stootstang** scharniert. Het massief bovenein is meestal uitgevoerd als een kelkje waarin het regelschroefje, kontramoer, scharniert.

Dit regelschroefje dient voor het afstellen van de klepspeling tussen de klepsteel en het bolle eind van de klephefboom. Zowel de inlaat-als de uitlaatklep zijn onderhevig aan vrij hoge temperaturen, maar vooral de uitlaatklep incasseert hoge temperaturen en verontreinigde uitlaatgassen, niettegenstaande de verbrande gassen door de expansie zijn uitgezet en in temperatuur gedaald. De uitlaattemperaturen tonen nog waarden aan van 400 à 500°C. Vandaar ook de kortere levensduur van de uitlaatklep tegenover de inlaatklep. De inlaatklepspeling zal dan nagenoeg altijd kleiner zijn dan deze van de uitlaatklep.

Lekke uitlaatkleppen moeten herhaaldelijk heropgeschuurd worden. Dit vroeg destijds een uitgebreid ritueel van koelwater aflaten, in-en uitlaatkollektoren wegnemen, cilinderdeksel afnemen, uitlaatklep opschuren. Daarna alles terug inbouwen met vernieuwing van pakkingen. Dit stelde de motor uren buiten gebruik.

Toen de motoren destijds nog ruim gemeten werden, waren er motorenbouwers die in het ruime cilinderdeksel de uitlaatklep in een watergekoelde klepkast opstelden. Bij lekke uitlaatklep moest wat koelwater afgelaten worden, de klepkast uit haar deksel gehaald, en reserveklep met klepkast ingebouwd. Het opschuren kon bij gelegenheid worden uitgevoerd. Deze mogelijkheid spaarde uren verloren tijd uit. Bij moderne machines is het kleppenmateriaal beter bestand tegen de bedrijfsomstandigheden.

Fig. 2



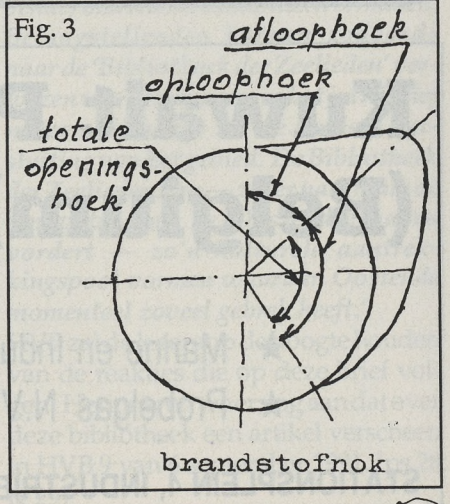
in- en uitlaatnokken

De inlaatklep verkeert in gunstiger omstandigheden. De langsstrijkende koele en zuivere lucht bij elke zuigslag van de machine koelt de klep en blaast ze schoon.

Twee faktoren zijn in iedere motor van belang, nl. het warmterendement en het mechanisch rendement.

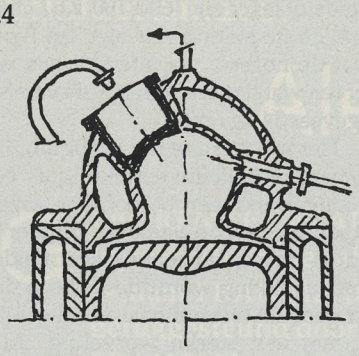
Van de totaal ontwikkelde warmte uit een goede verbranding mag men niet denken dat alles ten goede komt aan het vermogen. Iedereen moet begrijpen dat er warmteverliezen optreden. De metalen waaruit de motor is opgebouwd slorpen warmte op, hoofdzakelijk deze delen die dicht bij de verbranding liggen, vandaar ook de noodzaak tot het afkoelen van bepaalde organen. Afhangend van de motorvoorwaarden ligt dit cijfer ongeveer niet lager dan 75% Er gaat dus 25% verloren.

Fig. 3



☞

Fig.4



middeldrukmotor

Wat nu het mechanisch rendement betreft, is het duidelijk dat vooraleer een motor vermogen kan leveren, ze eerst zichzelf moet aandrijven. En dit vermogen is eigenlijk verloren vermogen. Denk aan de gewichten van zuiger en drijfstang die heen en weer bewegen, de aandrijving nokkenas van kleppen en brandstofpompen, wrijvingsverliezen in krukaslagers, op-en neergaande lagers van zuiger-en krukpen. Al naar gelang de taak waarvoor de motor moet instaan kunnen dan nog andere hulporganen moeten bewogen worden, bv koelwaterpompen, ventilator, dynamo voor startmotor, e.d. Dit rendement varieert tussen 75 en 85%, zodat een goed cijfer ongeveer 80% is.

Geen enkele machine is volmaakt, verliezen zijn er steeds. Resumerend kunnen 4 redenen voor verliezen worden aangeduid:

1) -Vooraleer een motor vermogen kan leveren moet ze zichzelf in beweging houden. Dit betekent verlies.

2) - De verbranding is niet perfekt. Warmte gaat gedurende iedere zuigerslag verloren en dit vermindert het verbrandingsrendement.

3) - Er moet meer lucht geleverd worden dan de theoretisch juiste hoeveelheid om een volledige verbranding te verzekeren.

De inspuiting en de verbranding

Bij de ontwikkeling van motoren bleek de ontsteking van de ingebrachte brandstof nog een niet te onderschatten moeilijkheid. De vloeibare brandstoffen zijn in hoofdzaak samengesteld uit koolstof en waterstof te samen vermengd op verschillende manieren. Deze zijn, krachtens hun bouw, altijd gereed zich te verbinden met de vereiste hoeveelheid zuurstof in de chemische reaktie, gewoonlijk teweeggebracht door het aanwenden van warmte, bekent als verbranding, waarin kooldioxyde (koolzuurgas) en het waterstof stoom vormt; deze reaktie maakt warmte, indien gedwongen, kan omgezet worden in arbeid. Een mengsel van lucht en brandstof heeft de eigenschap reeds bij een betrekkelijk lage kompressie tot zelfontbranding over te gaan. Daarom is men genoodzaakt, bij motoren, waarbij in de cilinder een mengsel gekomprimeerd wordt; de kompressie zeer laag te houden; (zie gas-en benzinemotoren).

Het streven naar een beter thermisch rendement dat in de eerste plaats een hogere kompressie vereist, leidde naar inbrengen van de brandstof in de cilinder eerst na het einde van de kompressieslag in de verbrandingskamer te voeren. Aangezien men echter de kompressie zo hoog opvoerde dat de temperatuur van de gekomprimeerde lucht de ingevoerde brandstof tot ontsteking bracht, was een hulpmiddel nodig om deze ontsteking in te leiden, en dit hulpmiddel vond men door de brandstof te spuiten tegen een ongekoeld deel van de verbrandingsruimte, welk deel vòòr het aanzetten van de motor door een zogenaamde blaaslamp — later een snelverhitter — op de vereiste temperatuur gebracht werd. Nadat de motor eenmaal op gang was, zorgden de opeenvolgende verbrandingen dat de temperatuur behouden bleef (zie ook hoger bij de Brit Hubert Akroyd Stuard- 1890, HVB 6, 5 juni 1992 p 17) (zie **fig. 4**).

Hierbij zij aangestipt dat de techniek nog niet zover was geëvolueerd dat de brandstof zeer fijn kon worden ingespoten. Daarom noemde men dit inspuitstuk straalbuis of sproeier. Zelfs waren oudere machines uitgerust met een watersproeier, omdat, na langdurig draaien aan hoge belasting het doelstuk te heet werd en er voorontsteking optrad. Met enkele water inspuitingen kon het gloeistuk worden gekoeld. Bij sommige machines kon de sproeier radiaal worden verdraaid zodat ze niet tegen het gloeistuk spoot. Primitief, inderdaad, maar men kon zich enigzins behelpen. De naam "gloeikop" ontstond door het feit dat in het begin heel de bolle verbrandingskamer ongekoeld was. Later werd het genoemde deel steeds maarkleiner. Uiteindelijk heeft men de naam middeldruk-motor of semi-diesel gekozen.

Toen Dr. **Rudolf Diesel** in de jaren 1893-97 de eerste naar hem genoemde motor bouwde, was het zeer fijn verdelen van de brandstof nog niet opgelost, want de brandstof werd in de cilinder geblazen door sterk samengeperste lucht (zie hoger, jaar 1892, HVB 6/1992 p. 17).

Reeds in 1903 werd door de Nederlander **Brons** de gasverstuiving op punt gezet teneinde de hinderlijke hoogdruk-luchtkompressor voor het inblazen van de brandstof uit te schakelen.

Deze en volgende evolutie in de ontwikkeling van een zuinige en renderende dieselmotor lijkt voor de hedendaagse gebruiker maar een vingerknip, maar er werd eertijds op vele terreinen — warmtetechnisch, machinebouwkundig, werktuigbouwkundig, financieel— jaren gezwoegd om het zovèr te brengen. Het inspuitsysteem van **Brons** is verder geëvolueerd tot hetgeen genoemd wordt 'systeem met **voorkamer**' of **voorverbrandingskamer** (zie verder **figuur 5**).

De brandstof moet in een welbepaalde verhouding, nauwkeurig afgemeten voor elke kringloop, toegevoerd worden. Bij traaglopende motoren is dit volume brandstof reeds gering, en bij snellopende motoren haast onbeduidend.

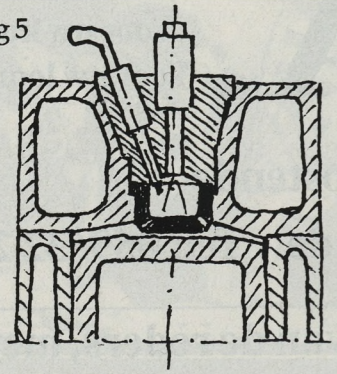
Deze geringe hoeveelheid brandstof moet in de cilinder toegevoerd worden waarin de lucht reeds tot ongeveer 32 kg/cm2 is samengedrukt. De druk waaronder de brandstof ingespoten wordt zal derhalve reeds groter moeten zijn dan de tegendruk welke de brandstof bij haar intrede in de cilinder ontmoet. Dit is echter niet voldoende. Gedurende de kompressie van de cilindervulling is ook de dichtheid van de lucht toegenomen waardoor het doordringen en het verspreiden van de brandstof in de luchtmassa ten zeerste bemoeilijkt wordt. Teneinde een innige vermenging van de lucht en de brandstof te verkrijgen en een snelle verbranding, moet de inspuitdruk van de brandstof te verkrijgen en een snelle verbranding, moet de inspuitdruk van de brandstof derhalve belangrijk hoger zijn dan de kompressie-einddruk (300kg/cm2 en meer).

Om het aanrakingsoppervlak van de brandstof met de lucht zo groot mogelijk te maken, mag de brandstof niet in een gesloten straal ingespoten worden, maar wel langs uiterst kleine openingetjes, verspreid volgens de vorm van de verbrandingskamer, waardoor de brandstof in zeer fijn verdeelde toestand in de cilinder binnen komt De schok van deze fijne straaltjes tegen de dichte lucht zal een behoorlijke verstuiving teweeg brengen.

De verbranding van de brandstof kan in verschillende perioden onderscheiden worden. Bij haar intrede in de cilinder bevindt de brandstof, alhoewel fijn verdeeld, zich nog onder de vorm van druppeltjes. Alhoewel de temperatuur van het midden

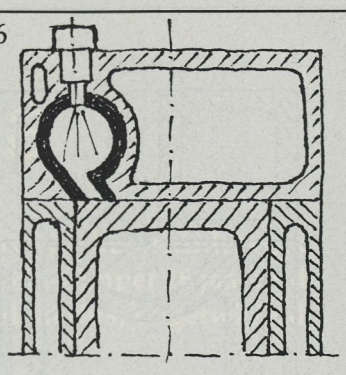
☞

Fig 5



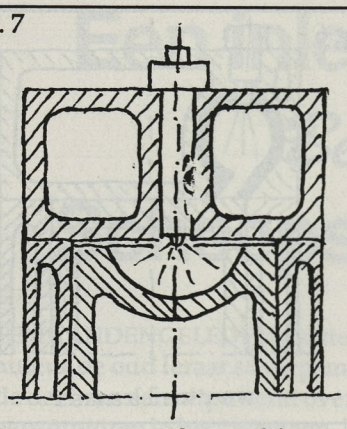
voorkamer

Fig.6



wervelkamer

Fig. 7



open verbrandings-kamer

waarin de brandstof in komt (500 à 600°C), hoger is dan de temperatuur waarop de brandstof ontsteekt, zal de ontsteking nog op zich laten wachten omdat de brandstof eerst haar ontstekingstemperatuur moet bereiken. Deze, niet te verwaarlozen tijd, is evenwel zeer kort en wordt de **ontstekingsvertraging** of de **vertragingsperiode** genoemd.

Deze periode wordt gevolgd door de **voorverbrandingsperiode**, waarbij de verbranding van de brandstof intreedt. Gedurende deze periode bereikt de druk zijn hoogste waarde. Gedurende de derde periode ontbrandt de binnenkomende brandstof onmiddellijk in de hoge temperatuur die momenteel in de cilinder optreedt. Deze derde periode noemt men de eigenlijke verbranding, en duurt zolang de inspuiting aanhoudt. Het overzetten van de warmte van de lucht op de brandstof moet zo mogelijk zeer snel verlopen. De sterke beweging waarin de lucht gebracht wordt werkt de snelle ontsteking van de brandstof in de hand. Deze werveling beïnvloedt gunstig de verdeling van de verstoven brandstof over de ganse luchtmassa. In het licht van hoger aangehaalde spruit voort dat dit noodzaakte tot een doorlopend zoeken door de ontwerpers naar nieuwe en betere methodes en verklaart het zeer grote aantal ontwerpen van verbrandingskamers momenteel in het handelsgebruik. Verbrandingssystemen kunnen evenwel ruwweg onderverdeeld worden in drie klassen, die zijn:

1 — De voorverbrandingskamer (**figuur 5**) (voorkamer-, eertijds gasverstuiving). Hierbij bestaat de verbrandingskamer uit twee delen: een centraal of zijdelings bakje van geringe ruimte, met een reeks openingetjes van kleine doormeters die met de cilinderruimte in verbinding staat.

Gewoonlijk mondt in het bakje een lonthouder met startlont uit. Zodra de brandstof in de hete voorkamer wordt gespoten volgt een ontsteking wegens de hoge temperatuur. Door de geringe ruimte van de voorkamer kan maar een klein deel van de brandstof verbranden, maar de verhoogde druk duwt wèl de onverbrande brandstof met geweld via de openingetjes in de cilinder waar de eigenlijke verbranding gebeurt. Deze voorverbranding zorgt voor een uitstekende werveling van de lucht met de brandstof. De gloeiende aanzetlont wordt ingebracht om de motor te starten want de wanden van het bakje zijn dan uiteraard koud. De lont gaat meerdere slagen mee zodat de wanden van het bakje kunnen opwarmen. De lont verpulvert en verlaat de voorkamer en de cilinder schadeloos. Er bestonden aanzetlonten die zelf gloeiden door de start-samendrukkingen. Motoren die met dergelijke kamer waren uitgerust, werden door onze mensen *'sigrette-meteurs'* genoemd. Door het feit dat de brandstof in een kleine ruimte wordt ingespoten, mag de inspuitdruk van de brandstof lager zijn (60 à 100 Kg/ cm2) en moet de inspuiting zelf niet zò fijn zijn. Door de hogere warmteverliezen wordt wel een wat hogere kompressie vereist, tot ongeveer 34 kg/cm2.

2 — Het wervelkamertype (**figuur 6**) met zijwaarts in het cilinderdeksel, juist boven de zuigerrand, een bolvormige kamer is verbonden met de eigenlijke cilinder door middel van een tangentiale keel. Onder de samendrukking wordt de lucht in de kamer gedrukt en voor haar vorm geschiedt dit met een sterke werveling. Als de brandstof daar in wordt gespoten, neemt ze deel aan deze rotatie en mengt zich innig met de lucht aan hoge temperatuur. De verbranding verloopt nagenoeg volledig in de sfeer en de verbrandingsgassen stromen met hoge snelheid uit naar het zuigertopvlak dat met kracht naar beneden wordt gedrukt.

3-De open verbrandingskamer (**figuur7**) met over 't algemeen een inzinking in de zuigerbodem, een plat cilinderdeksel en een verstuiver in of nabij het midden.

De fijn verstoven brandstof komt rechtstreeks in de verbrandingskamer boven de zuiger terecht en verbrandt er. De menging van lucht en brandstof, het verdelen van de brandstof over geheel de kamer, het wervelen, is uitsluitend een zaak van de verstuiver, wat niet gemakkelijk te verwezenlijken is. Dus zeer hoge eisen aan verstuiver en brandstofpomp.(Vervolgt)

Roger Decleer

DELTAFLEX

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

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 cöoperatieve van de reders, met 40 jaar ervaring

Ontwerp Seaprint 059/32 55 59

Schilder aan zee :

Alexandre Francia

GEBOREN TE CALAIS (F.) in 1820 als zoon van Louis FRANCIA, leerde hij het schildersvak bij zijn vader die zelf een gevierd marineschilder was. Reeds in 1836 — amper 16 jaar oud — nam FRANCIA deel aan het Salon te Brussel; Een vroegrijp talent dus, ongetwijfeld geruggesteund door zijn vader.

FRANCIA's marines zijn geen uitzondering op wat in die tijd gangbaar was : een romantische kijk op het bedrijf ter zee en in de haven. Romantisch staat hier niet steeds voor idyllisch, want ook in het uitbeelden van de ontketende natuurelementen en hun dramatische gevolgen (stranding, schipbreuk...) was FRANCIA zonder meer een specialist.

Het leven van FRANCIA verliep - zoals voor zovele genreschilders - zonder noemenswaardig veel extra-artistieke feitelijkheden. Van groot belang bij schilders van zijn soort, zijn wel de reizen, omdat die rechtstreeks verband houden met de voorstellingen in hun schilderijen. Uit de titels van zijn werken komen ondermeer volgende steden naar voor : Boulogne, Le Tréport, Dieppe, Calais, Rouen, Parijs, Concarneau, St. Valéty, Wissant, Oostende, Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam, Scheveningen, Zeeland...

FRANCIA bracht de meeste jaren van zijn aktieve loopbaan te Brussel door zodat we hem tot de "Belgische school" kunnen rekenen. Daar woonde hij op diverse adressen in Schaarbeek, later in Leopoldwijk. Ook kwam hij vaak te Oostende : hij vereeuwigde trouwens meermalen het Oostendse staketsel.

Norbert Hostyn



Alexandre Francia, Schipbreuk van de 'Amphitrite'.

IJslandjournaal van een dekzwabber (5)

Alleen op de wereld

Somtijds kan men hem zien zitten met zijn schommelende benen.

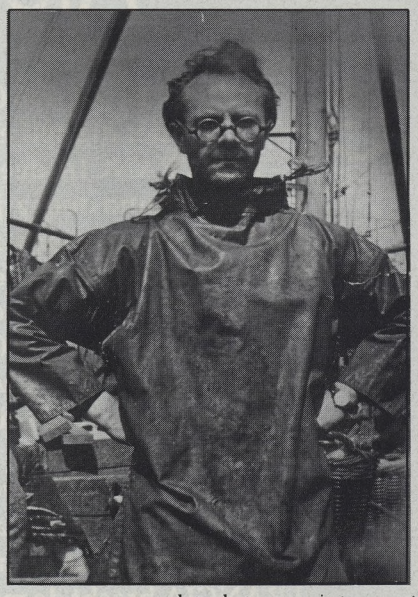
Uit 'Kruistochten', A. Donker.

VOOR DE PATRIJSPOORTEN hangen propere organdi-gordijntjes: ge schuift ze open, laat uw opklapbaar bed zakken, betast lichtzinnig de matras en wipt er op. De patrijspoorten zijn zo gemaakt dat ze niet open kunnen; daarenboven zijn ze vierkant in plaats van rond. Is dit een kajuit of een cel ? Het angstzweet dat zich door uw poriën een weg aan het banen was, voelt ge terug zijn stellingen betrekken : er staan geen tralies vòòr het ruitje gespannen. Op mijn knieën tuur ik over het walmende, groene kaaiwater tot bij het verwrongen geraamte van de stukgeschoten vismijn. Geen levende ziel vertoont zich binnen het kader van mijn zichtbaarheid. Op de dijk en langs het strand moeten nu moeders en jonge kinderen zitten, een oude heer met een pince-nez bukt zich naar een schelp, die hij nog niet kende, de vloedlijn kronkelt de kust langs tussen duin en zee, westwaarts tot ginds thuis en verder. Ik beleef opnieuw één van die momenten, waarop ik kwaad ben op onze beperktheid van voorstelling. Waarom ontbreekt ons het zintuig, waardoor wij alles zouden kunnen meeleven, meedenken, meedromen wat de miljoenen anderen op ditzelfde ogenblik doen ? Of is dit alleen een vorm van egoïsme, omdat ik nu graag hebben wou dat vrienden en onbekenden, acuut en seconde per seconde, het visioen zouden meemaken van één, die zich kinderlijk voorstelt een held te zijn daar hij zich op een boot bevindt, die over een paar uren uitvaren zal. Terwijl de matrozen, die bij slecht weer hun oliejas zullen aantrekken dit niet erger vinden dan een kantoorklerk die zijn stofjasje aantrekt om geen inktvlek op zijn manchettes te krijgen.

De man met zijn wereldziel is intussen weer met bengelende voeten op zijn zeewieren matrasje gaan zitten. Aan dek dempen de geruchten zichzelf onder de wegende stilte van de nanoen. Een kaapstander wordt gesmeerd, ijs wordt nog murmelend geladen. Op de kaaimuur toetert machinaal een roomijsman, een meeuw, als antwoord, bewerkt even de verroeste scharnier van haar keel. Twee retraites van negen dagen in deze hut. Met versleten pak, dat elke verhuizing in de jongste tien jaar heeft meegemaakt en sedert 1945 op zolder hing, boven kisten met boeken, die de moeite niet loonden uitgepakt te worden. Ik behoor tot degenen die alles zouden willen bewaren wat ze hebben aangeraakt, die zich verarmd voelen telkens wanneer hun vuile zakdoek hun door een zorgzame hand ontfutseld wordt voor de was.

(Het manuscript dat hier voor ons ligt heeft niet helemaal de tand des tijds doorstaan en er volgt een onleesbare paragraaf, die als volgt verdergaat,NvdR) ... voor tien jaar jonger te zijn en voor deze proefneming heb ik niettegenstaande de bradende hitte van dit hokje enkele eenheden energie over ten einde me zelf in voorbije gestalte op te hangen. Ik doe het tegenovergestelde wat Peter Schlemihl deed, de man, die zijn schaduw verkocht, hij rolde ze op, ik rol ze open en profileer ze met wijdingsvolle vingeren, grijs, de ware kleur van het verleden, op het glimmend geel van het oliegoed in de gang. Het is een kinderlijk spel. Ik moet mijn bretellen loshaken van de broek, die ik aanheb en er de oude mee ophangen aan de kapstok, opdat het geheel op een mens trekke. Bij deze delicate manipulatie van mijn schim grijpt mijn hand in iets hards. Een roker heeft nu eenmaal bijzondere tastzin verkregen, het is een pijp, een vergeten pijp. Wanneer werd er voor het laatst uit gerookt ? Na welk karweitje wordt een oud pak gewoonlijk verwezen ? Na een regenachtige fietsdag om oorlogsboter? Na een avonduitstap om konijneneten, of na een nevelachtige morgentocht om paddestoelen ? Hoe sterven, waar en wanneer sterven de overbodig geworden dingen ?

Het is alsof ik mij op diefstal betrap wanneer ik de pijp uit mijn vest opdiep. Toppunt van kleptomanie, zichzelf bestelen. Fier ben ik dan ook niet, wanneer ik opnieuw met schommelende benen op mijn matrasje zit en met schroomvalligheid de nog niet al te zeer versleten "Ropp" tot vertrouwdheid wil nopen. Lach niet, een pijp kan ook iemand een verwijtende blik toesturen, want een pijp is een nuttig huisdier, en een dier heeft een aparte ziel. Die oude pijp verwijt me werkelijk iets. Ten eerste dat ik haar niet gezocht heb, toen ik ze niet meer vond op mijn lessenaar, op de kast, op de vensterbank, kortom overal waar



een vrouw acht dat ze niet moet liggen. Ten tweede verwijt ze me dat ik uit haar niet heb gerookt bij talrijke vrienden, in de trein, in de tuin, bij de lamp, elders... maar ten derde, en bovenal, ze lacht me geheimzinnig uit, omdat ze haar leeftijd heeft kunnen vastzetten; zoals Josua de zon, en ik intussen ouder en lelijker ben geworden. Het is een bijzondere melancholie, die zich van u meester maakt, wanneer ge gewaar wordt hoe door een misverstand uw vertrouwden lachen kunnen om hun kleine wraak. Nooit voelt ge u meer alleen, dat de grote genegenheden u verlaten is normaal, maar die kleine, ai. Neen, Vondel, de klénen treên op 't hart. Op zulke ogenblikken moet men verstandig zijn en veel vergeten. Met achteloze stap haalt ge het oud kostuum weer binnen, ge sluit de deur op de wereld, steekt de oude pijp in de mond, alsof er nooit iets tussen u beiden is geschied, ge speelt kikvors-in-delente en stroopt uw huid uit, in casu uw nieuw, tamelijk proper pak. Minachtend werpt ge het in de kleerkast, daar toch niemand u ziet en zonder veel lawaai staat ge vòòr de lavabospiegel, tien jaar geleden. Maar ge schrikt, want ge stelt vast dat ge er tien jaar ouder uitziet dan vòòr de gedaanteverwisseling, tien jaar verfomfaaider, met te korte mouwen, twee ontbrekende knopen (natuurlijk), kortom ge staart op de misluk-keling in u. Na de wraak van de pijp is dit de wraak van uw pak.

Karel Jonckheere

Garnaalfeesten

Zondag 20 september staat de fusiegemeente Boekhoute (Assenede) in het teken van de jaarlijkse *Garnaalfeesten*. Boekhoute was destijds een vissersdorp gelegen aan de Braakman, een inham van de Westerschelde. Het afsluiten van de Braakman in 1952 betekende voor het dorp het einde van de vissershaven (zie ook het interview met Pros Everaert, elders in dit blad). Een garnaalschuit op het dorpsplein, de BOU.8 *Isabella*, houdt de herinnering aan de Scheldevisserij levendig.

De feesten blijven dit jaar beperkt tot één dag. Gestart wordt met een openluchtmis (10 u.) vanop de BOU.8, gecelebreerd door de plaatselijke pastoor en door de Oostendse visserij-aalmoezenier Jan Corneillie. Heel de dag is een tweedehandsbotenbeurs toegankelijk voor het publiek. Naast boten worden ook scheepsartikelen, miniatuurvaartuigen, surfplanken, watersportkledij, visgerief en diverse voorwerpen uit de visserij te koop aangeboden. Op de botenweide zorgen de leerlingen van de Oostendse visserijschool Paster Pype voor demonstraties.

Op het middaguur start de verkoop van verse garnaal. Na de middag is het plaatselijke visserijmuseum toegankelijk voor het publiek. Het museum bevat zeldzame oudheidkundige voorwerpen die herinneren aan het vroegere Boekhoute, zijn geschiedenis en het unieke visserijverleden van de Scheldehaven. Als afsluiter is om 17 uur een garnaalworp voorzien vanop de BOU.8.

Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen (juni 1992)

Geschrapt:

¤ N.599 ZEEVOGEL, eigendom BVBA Angelo, Golfstraat 28, 8620 Nieuwpoort
Geschrapt: 03.06.92

¤ O.500 VIKING, eigendom BVBA Alco, Ringlaan Noord 65, 8420 De Haan
Geschrapt: 04.06.92

¤ Z.569 BLAUWVOET, eigendom BVBA Rederij West-End, Pelikaanstraat 7, 8440 Middelkerke
Geschrapt: 02.06.92

¤ Z.121 BARENTSZEE, eigendom BVBA Rederij Seabird, Magere Schorre 29, 8300 Knokke-Heist
Geschrapt: 06.05.92

¤ O.552 MARATHON, eigendom Pierre Devriendt-Calemyn, Stanleylaan 29, 8400 Oostende
Geschrapt: 19.06.92

¤ Z.578 CAROHEIN, eigendom BVBA Carohein, Pannestraat 327, 8301 Knokke-Heist
Geschrapt: 22.06.92

¤ O.318 BELGIAN SAILOR, eigendom BVBA Belgian Sailor, Koopvaardijstraat 31, 8400 Oostende
Geschrapt: 22.06.92

¤ Z.445 MARINA, eigendom Frans Vantorre, St.-Donaaskerkstraat 9, 8380 Zeebrugge-Brugge 5
Geschrapt: 23.06.92

¤ O.108 ARENT, eigendom Rederij Versluys BVBA, Kapellestraat 167, 8450 Bredene
Geschrapt: 29.06.92

Nieuw vaartuig:

¤ Z.47 De Louise Marie, eigendom BVBA Rederij Saturnus, Vuurkruisenstraat 5, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-51.15.80
Zeebrief: 02.06.92
Roepnaam: OPBU; L.O.A. 38,31 m.; Gt. 387; bouwjaar 1992; werf 23; staal; motor ABC - 530 kW - 720 pk, bj. 1992; boomkorvisserij

¤ Z.121 DEBORAH, eigendom BVBA Rederij Seabird, Magere Schorre 29, 8300 Knokke-Heist, tel. 050-60.90.54
Zeebrief: 24.06.92
Roepnaam OPEQ; L.O.A. 37,87 m.; Gt. 385; bouwjaar 1992; werf 11; staal; motor ABC - 596 kW - 810 pk - bj. 1992; boomkorvisserij

Inbouw nieuwe motor en verhoging Bt.:

¤ Z.85 MORGENSTER, eigendom BVBA De Flamingo, ag. Keyesplein 10, 8380 Zeebrugge-Brugge 5
Bt. 82; motor Mitsubishi 221 kW - 300 pk - bj. 1992
Zeebrief: 26.06.92

Verandering van eigendom:

¤ O.129 AMANDINE, eigendom Rederij Versluys BVBA, Kapellestraat 167, 8450 Bredene, tel. 059-32.17.23
Zeebrief: 29.06.92

Verandering Scheldevissersvloot

Geschrapt:

¤ BOU.119 JOZINA, eigendom NV Orion, Lichterveldestraat 17, 8820 Torhout
Geschrapt: 30.06.92

Nieuw vaartuig:

¤ A.140 HAGAR, eigendom Marc Lauwers, Laar 25, 2630 Aartselaar
Roepnaam OPFJ; L.O.A. 18,50 m.; Bt. 38,25; bouwjaar 1957; werf 2; hout; motor Scania Vabis - 169 kW - 230 pk - bj. 1972; boomkorvisserij

¤ BOU.31 HEIDI, eigendom Zeevisserij Hooft, Wijngaardstraat 6, 8820 Torhout, 050-22.06.39
Roepnaam OPBE; L.O.A. 17,00 m.; Bt. 28; bouwjaar 1962; werf 11; hout; motor ABC - 99kW - 135 pk - bj. 1962; boomkorvisserij

Te koop gevraagd voor visserij buiten de EEG

GESANEERDE STALEN KOTTER

bij voorkeur plankenvisser

Afmetingen circa 23 tot 30 meter

Aanbiedingen gaarne aan

MARITIEM BUREAU J. APPELBOOM

Bilderdijklaan 9 — 1985 BL Driehuis — Nederland
Tel: (0031) 2550 18850 — Fax: (0031) 2550 18851 — Telex 41709 aboom nl

In onze bekende rubriek 'rare kwasten'

leven en streven van...

Michel Tournier*

In deze rubriek 'rare kwasten' hadden we het reeds over *Daniël Defoe* (1) en zijn meesterwerk *'Robinson Crusoe'*. Terloops vermeldden we toen reeds dat *Robinson Crusoe* een *wereldboek* genoemd werd. Het is een werk dat aan de wieg staat van de moderne romantraditie, één van die werken die de toevoeging klassiek verdienen en die telkens weer nieuwe generaties schrijvers inspireren.

Opvallend evenwel is het grote aantal (en de soort) bewerkingen die van dat boek de jongste jaren het levenslicht zagen.

Maar laten we eerst nog even de oorspronkelijke *Robinson Crusoe* samenvatten. Robinson is een jongeman die tegen de zin van zijn ouders naar zee gaat, eerst in Noord-Afrika in slavernij geraakt, weet te ontsnappen om dan uiteindelijk schipbreuk te lijden en op 'zijn' eiland aan wal te komen. Het boek beschrijft hoe hij, heel methodisch, in die afgelegen wildernis een bestaan weet op te bouwen, de ontmoeting met een uit de handen van zijn belagers ontsnapte inboorling van één van de nabij gelegen eilanden, die hij de naam *Vrijdag* geeft, zijn pogingen om van het eiland weg te komen en het verhaal hoe hij en Vrijdag uiteindelijk door een Engels schip worden gered.

En nu iets helemaal anders. Sedert enige tijd maakt een nieuwe stroming de dienst uit in letterenland. Deze stroming luistert naar de naam *'postmodernisme'*. Die naam heeft niets met brievenbestellers te maken, maar wel met hetgeen verondersteld wordt na ('post') het modernisme te komen. We zullen hier niet uitleggen wat dat postmodernisme dan allemaal wél is (2), maar één van de resultaten is alvast dat er nogal wat bestaande boeken door postmoderne auteurs als het ware 'herschreven' worden (3).

Eén van de werken die door de postmodernen herhaaldelijk aangepakt wordt, is deze *'Robinson Crusoe'* van *Daniël Defoe*. Het originele werk is hét verhaal van de 'self made man', van de burger die het toch maar *maakt* ondanks het feit dat hij **niet** van adellijke afkomst is. Het boek werd dan ook met gretigheid gelezen door de burgerij die in die tijd zeg maar de 1ste industriële revolutie aan het maken was. Net zoals Robinson slagen de burgers erin (sommigen althans) door hard werken, door een uitstekend beheer van hun eigendommen, en door een perfekte aanwending van hun talenten de natuur om te vormen. Alle macht aan de *homo economicus*! Dat de verhouding *Crusoe/Vrijdag* tegelijkertijd ook nog een idealisering is van de zich in die tijd in het Britse rijk ontwikkelende slavernij, was mooi meegenomen.

De postmodernisten die Robinson Crusoe herschreven hebben (4) buiten de zwakke plek in Defoes verhaal meteen uit: de sexuele dimensie, die door *Defoe* angstvallig vermeden werd. Sex was (is) voor de burger alleen maar (al naargelang met wie ze bedreven wordt) een spelbreker/noodzakelijk kwaad/min of meer aangenaam tijdverlies in vergelijking met de voortdurende toeëigening van de natuur die zich uitdrukt in de vergroting van het eigen kapitaal.

Net als de originele Crusoe slaagt de Crusoe van *Tournier* erin het eiland (Speranza) te herscheppen in een produktieve eenheid. Anders dan zijn prototype beseft de nieuwe Crusoe echter dat al zijn inspanningen nogal belachelijk zijn. Een evenwicht wordt bereikt wanneer Robinson een 'creatieve' seksuele relatie met zijn eiland aanknoopt.

'... was Speranza geen domein meer, dat bestuurd moest worden, maar een persoon *van ontegenzeglijk vrouwelijke aard, waarheen zich zowel zijn filosofische beschouwingen als de nieuwe behoeften van zijn hart en zijn vlees richtten.'* (5)

Bij een van zijn zwerftochten ontdekt hij een vallei die hem in al haar paradijselijkheid uitnodigt zich uit te strekken en te copuleren met de aarde.

☛

'Hij zag de rug van een enigszins mollige vrouw, maar met een majestueuze houding. Een stuk gespierde golving omgaf de schouderbladen. Lager liep deze mooie, golvende vleesvlakte smaller toe en vervlakte tot een smal, gewelfd en zeer stevig strand, precies in het midden in tweeën gedeeld door een smal dal, dat begroeid was met een lichtblond, volgens divergerende krachtlijnen lopend dons. De lendenen!' (6)

Groot zijn *Robinsons* verbazing en vreugde wanneer hij na enige tijd merkt dat deze daad het leven heeft geschonken aan een plant die tot dan toe niet op het eiland voorkwam: de mandragora.

'Die dag holde hij naar de roze terreinplooi, knielde voor een van de planten neer, en maakte heel voorzichtig, door er met beide handen omheen te graven, de wortel los. Het was zo, zijn liefdesgemeenschappen met Speranza waren niet onvruchtbaar gebleven: de vlezige, witte wortel, merkwaardig gevorkt, stelde ontegenzeglijk het lichaam van een klein meisje voor. Hij beefde van emotie en van tederheid toen hij de alruinwortel in zijn gat terugplaatste en het zand weer rondom zijn stengel ophoopte, zoals men een kind in zijn bedje instopt. Toen liep hij op zijn tenen weg, heel voorzichtig om geen andere plant te vertrappen.



Voortaan verbond, met de zegen van de Bijbel, een nog veel strengere band hem met Speranza. Hij had haar, die hij vanaf nu zijn bruid kon noemen, vermenselijkt op een onvergelijkelijk veel diepgaander wijze dan al zijn ondernemingen als gouverneur'. (Hij had zichzelf eerder benoemd tot gouverneur van het eiland, NvdR.) (7)

Hoe steriel dit evenwicht wel is blijkt echter wanneer *Vrijdag* ten tonele verschijnt. Eerst probeert *Robinson* de zwarte in te schakelen in zijn eigen orde, maar dat lukt niet. *Robinson* gaat zelfs kompleet uit de bol wanneer hij ziet dat ook *Vrijdag* een relatie met het eiland heeft. Geleidelijk gaat *Robinson* echter inzien dat de relatie van *Vrijdag* natuurlijker en gezonder is.

'Vrijdag werkte eigenlijk nooit. Aangezien hij geen enkel begrip van verleden en toekomst had, leefde hij opgesloten in het moment van het ogenblik. Hele dagen bracht hij door in een hangmat van gevlochten lianen die hij tussen twee peperbomen gespannen had, en van waaruit hij soms met het blaasroer de vogels neerschoot die, misleid door zijn roerloosheid, op de takken kwamen neerstrijken. 's Avonds gooide hij het resultaat van die nonchalante jacht aan de voeten van Robinson, die zich niet meer afvroeg of dit het gebaar was van de trouwe hond die rapporteert, of integendeel dat van een meester die zo heerszuchtig is dat hij zich zelfs niet meer verwaardigt zijn bevelen uit te spreken.' (8)

Er tekent zich een ommekeer af. Van leider wordt *Robinson* volgeling. Nu treedt er een waarachtige idyllische periode in op het eiland. Van *homo economicus* ontwikkelt *Robinson* zich tot een ware levensgenieter, zich hierbij spiegelend aan *Vrijdag*. Dan duikt echter de beschaving op. Na 28 jaar doet een schip het eiland aan. Robinson droomt van een terugkeer naar de beschaving. Maar dan bedenkt hij wat er met *Vrijdag* zal gebeuren en hij laat het schip vertrekken. De volgende ochtend blijkt ook *Vrijdag* weg te zijn! Wel treft *Robinson* op het eiland de weggelopen scheepsjongen aan. *Crusoe* beseft dat, hoewel hij zich in de persoon vergist kan hebben, *Vrijdag* wel degelijk stond voor een bepaalde waardevolle (natuurlijke, ecologische) levenshouding. Hij zal de scheepsjongen in die geest opvoeden, keert zich naar de zon, en als een god doopt hij de jongen *'Zondag'*.

'"Hoe heet je?" vroeg Robinson.

"Ik heet Jaan Neljapäev. Ik ben geboren in Estland,' voegde hij eraan toe, als om zich te verontschuldigen voor die moeilijke naam.

"Voortaan," zei Robinson hem, "zul je Zondag heten. Dat is de dag van de Wederopstanding, van de jeugd van alle dingen, kortom, het is de dag van onze meester de Zon. En zo zul jij voor mij altijd het kind van de zondag zijn."' (9)

De *Crusoe* van *Tournier* is, uiteindelijk, precies het tegenovergestelde van die van *Defoe*. *Homo ecologicus* in plaats van *homo economicus*. Met een aantal van de meest geliefde denkbeelden van de achttiende eeuw (en van de schrijver van de oorspronkelijke *Robinson Crusoe*) wordt in het nieuwe boek grondig afgerekend.

Flor Vandekerckhove

(*) Michel Tournier (° Parijs, 1924) studeerde rechten, literatuur en filosofie in Parijs en Tübingen. In 1967 verscheen zijn eerste roman, die hier besproken wordt en waarvoor hij de literatuurprijs van de Académie Française kreeg.

(1) HVB1, 1992 pp. 54 & 55

(2) Het fenomeen van het postmodernisme wordt uitstekend beschreven in 'Het postmodernisme in de literatuur' van Hans Bertens en Theo D'Haen in de reeks 'Synthese' van de Arbeiderspers, Amsterdam.

(3) Opzettelijke navolgingen van boeken ('pastiches') werden ook vroeger reeds in de literatuur gebruikt, maar sinds het postmodernisme is het als techniek schering en inslag geworden. Voorbeelden: 'Grendel' (1971) van John Gardner vertelt het klassieke Beowulf-verhaal vanuit het standpunt van het monster, In 'Chimera' herschrijft John Barth de 'Verhalen uit duizend-en-één-nacht' ('Dunyazadiad' en de mythen van Perseus ('Perseid') en Belleophon ('Bellerophniad'), William Boyd schrijft in 1987 'The new confessions', geïnspireerd door 'Confessions' van J.J. Rousseau.

(4) Michel Tournier 'Vendredi ou les limbres du Pacifique' (1972), vertaald als 'Vrijdag of het andere eiland' Uitgegeven in de reeks Literair Moment, Uitg. Meulenhoff. Later zullen we in deze rubriek 'rare kwasten' het ook hebben over John Coetzee 'Foe' (1986) en Gaston Compère 'Robinson 86' (1986).

(5) 'Vrijdag of het andere eiland' p. 105

(6) ib. p. 133

(7) ib. p. 143

(8) ib. p. 199

(9) ib p. 261

Schipper BR.45 omgekomen

Tijdens de visserij in de monding van de Westerschelde is de BR.45 *Deo Volente* gekapseisd en gezonken. Schipper-eigenaar *Steijaert* kwam bij het ongeval om het leven, terwijl de drie andere opvarenden, waaronder zijn zoon, werden gered. Een reddingsploeg uit Koksijde die aan de operatie deelnam bracht twee drenkelingen aan wal. De oorzaak van het ongeval is hoogstwaarschijnlijk te wijten in de te zwaar met zand belaste netten.
De *Tijdelijke Vereniging Bergingswerken* uit Zeebrugge kon met behulp van de drijvende bok *Norma* het vaartuig, dat op 21 meter diepte lag, bergen.

200 ton tong in reserve

Nederland houdt nog 200 ton tong in reserve om eventuele kwota-overschrijdingen op de vangen. De *Federatie van Visserijverenigingen* vindt dat in de huidige omstandigheden de reserve beter kan verdeeld worden. Er zouden al talrijke vaartuigen zijn die hun individueel kwotum voor meer dan de helft leeggevist hebben. De reserve kan beter gebruikt worden om de kontingenten te verhogen. De Federatie wijst dan ook resoluut het verzoek van Denemarken af om wijting te ruilen tegen een hoeveelheid tong uit de Nederlandse reserve.

Laatste kans

De Nederlandse overheid heeft de visserijsektor nogmaals laten weten dat het massaal overschrijden van de vangstkwota niet langer zal geduld worden. Tegen 1 januari 1994 moeten minimaal 75 procent van de vissers deel uit maken van een regionaal georganizeerd samenwerkingsverband dat onder meer toezicht houdt op elkaars vangstcijfers. Lukt dit niet dan volgen drakonische maatregelen, waarbij het inkorten van het aantal zeedagen en de intrekking van de visvergunningen tot de mogelijkheden behoort. Minister Bukman spreekt van een "laatste kansplan". De essentie van dit plan is dat de verantwoordelijkheid voor de aanvoer, handel en verwerking van vis bij het bedrijfsleven zelf komt te liggen.
Vissers die zich niet aansluiten bij een regionaal samenwerkingsverband zullen speciaal in het oog gehouden worden door de inspektiediensten.

Lagere omzet

De omzet van het voorbije halfjaar in de Nederlandse visafslagen lag lager dan vorig jaar. In Urk, de belangrijkste aanvoerhaven, werd 16.171 ton vis aangevoerd (- 7,4 %). In de eerste zes maanden vorig jaar bereikte de aanvoer met 17.460 ton een rekordhoogte. Ook de opbrengst lag met 1,66 miljard frank een stuk beneden het vorige halfjaaromzetcijfer van 1,87 miljard frank (- 11,3 %). De buitenlandse aanvoer is daarentegen aanzienlijk gestegen. Vorig jaar waren de de buitenlandse aanlandingen goed voor 18 procent van het omzetcijfer. In de eerste zes maanden van dit jaar steeg het aandeel van de buitenlandse vaartuigen tot 30 procent. Ook de Zeeuwse visafslagen zien hun omzet dalen. In Vlissingen en Colijnsplaat werden de resultaten gedrukt door de minder gunstige scholvisserij en de lage garnaalprijzen. De aanvoercijfers in Breskens daarentegen liggen in de lijn van de resultaten van vorig jaar.

Kwaliteit van garnalen

De *Keuringsdienst van Waren* maakte bekend dat de kwaliteit van de Noordzee- en tropische garnalen op de Nederlandse markt bedenkelijk is. Voor de Noordzee-garnaal zit er te veel tijd tussen aanlanding en konsumptie, ondermeer omdat het pellen in andere landen gebeurt. Volgens de keuringsdienst zijn tropische garnalen vaak met bakteriën besmet. De dienst noteerde vorig jaar een rekord van bijna tienduizend klachten over produkten en bedrijven. De vorige jaren lag het aantal meldingen rond de zesduizend.

Visgeurtje

Hoe is het mogelijk dat in een land met een zo rijke visserijtraditie zulke slechte produkten worden verkocht én gekocht, zo vraagt men zich af in Nederland. Bij een steekproef bij de Nederlandse visdetaillisten in opdracht van de Consumentenbond en uitgevoerd door het TNO-Instituut voor Vis en Visprodukten bleek dat de kwaliteit van de tong, schol en kabeljauw in de helft van de gevallen niet deugt. De vis is slecht schoongemaakt, ligt te warm uitgestald, zit vol bakteriën en smaakt slecht, zo luidde de konklusie na het onderzoek van negentig partijen vis die bij allerlei winkels werden aangekocht.
Omdat de onderzochte vissoorten vrijwel altijd worden verhit voor konsumptie zou het risico op voedselvergiftiging beperkt zijn.
De onderzoekers stuitten ook zes keer op ondermaatse tong en één keer op ondermaatse schol waarvan de verkoop in strijd is met de wet.

Mosselfeest in Yerseke

Het traditionele "Mosselfeest" in Yerseke dat ieder jaar tienduizenden bezoekers naar het schelpdierendorp brengt gaat dit jaar opnieuw door. Vorig jaar werd het feest en de gratis mosselbedeling afgelast omdat er toen onvoldoende mosselen beschikbaar waren.
Nu de omstandigheden enigszins veranderd zijn, werd het mosselfeest en de vlootshow opnieuw op de kalender geplaatst. Yerseke mag zich op zaterdag 15 augustus weer aan de jaarlijkse overrompeling verwachten.



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

H H H
Haasnoot
Handelsonderneming
Holland

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

Visserijschool Heist met nieuwe kursussen

Jan Staelens, sinds begin dit jaar plaatsvervangende direkteur van de _Zeevisserijschool van het Gemeenschapsonderwijs_ in Heist ter vervanging van _Jules De Vocht_ die wegens gezondheidsredenen onbeschikbaar is, gaf een perskonferentie. Hij kondigde een aantal nieuwe intiatieven aan in het kader van de promotie van het visserijonderwijs.



JanStaelens(38),waarnemend direkteur in de visserijschool te Heist. (foto gw)

NIEUW IS DE samenwerking met het *Centrum Deeltijds Onderwijs* (CDO) van het VTI in Poperinge. Leerlingen uit het technisch sekundair of biezonder sekundair onderwijs krijgen de kans om vanaf hun zestiende jaar een theoretische opleiding in Poperinge en praktijklessen in Heist te volgen voor scheepsjongen en motorist ter kustvisserij.

Via de lessen in het kader van de sociale promotie was het alsnog mogelijk het brevet van *schipper ter kustvisserij* en *schipper ter visserij* te halen. Eerder dit schooljaar startte de Heistse visserijschool in samenwerking met het *Fonds voor Vakopleiding* en de *VDAB* met een kursus *nautische vooropleiding voor aspirant-stuurman ter baggervaart*.

Het Onderwijs Sociale Promotie wordt volgend jaar verder uitgebreid. De visserijschool van Heist stelt een nieuwe aanpak in het vooruitzich van de kursussen motorist in het kader van de sociale promotie. De instelling start volgend schooljaar ook met een lessencyclus jachtman en maritieme koeltechniek.

Motorist

De kursus motorist wordt op een nieuwe leest geschoeid. Ze lopen over 180 lesuren die in samenwerking met de VDBA worden gegeven.

De opleiding *motorist ter kustvisserij* (tot 300 pk) loopt van 9 november tot 22 januari '93 en van 15 maart tot 28 mei '93.

De kursus *motorist ter visserij* (tot 1.500 pk) start op 4 januari '93 en eindigt in juni. Het lessenpakket beslaat 360 uren. De deelnemers moeten houder zijn van een brevet van *matroos-motorist ter visserij*.

Lessenpaketten

De kursus jachtman voorziet in een *initiatie zeemanschap*, voorbereiding tot het brevet van jachtman en kennis over veiligheid op zee. De lessenreeks start in oktober. Deelnemers die deze cyclus met sukses beëindigen bekomen het brevet van jachtman. Lesgever is kapitein Van Eeckhoute, gewezen kommandant van het opleidingsschip van de Hogere Zeevaartschool in Oostende. De lessenreeks maritieme koeltechniek loopt van januari tot eind mei, telkens op zaterdagvoormiddag. De opleiding richt zich in de eerste plaats tot de maritieme wereld. (gw)

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 (11.000m2 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**
*** vissorteersystemen**
*** bakkenwasmachines**
*** pneum. afvalcanons**
*** inbliksystemen**
*** 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

300 000 frank: geen bijgeloof!



Auteur Hovaert van 'Volksgeloof in de Zeevisserij', mocht de opbrengst (300 000 frank) van het boek namens de initiatiefnemer Fifty-One Club Oostende overhandigen aan direkteur Taillaert van het begunstigde K.W. Ibis. Op de foto zien we verder enkele Fifty-One-leden, w.o. Versluys en Dewitte, de voorzitter van de serviceclub.

TELEX — Z.127, de tot *Brandaris* (voorheen *Okeanos*) omgedoopte bokkentreiler kreeg een zandstraal- en schilderbeurt bij BSM in Breskens. Er kwam een nieuwe Promac-koelinstallatie aan boord, de vislier werd gereviseerd en het dekhuis vernieuwd. Dat werd op zaterdag 1 augustus met een doopplechtigheid gevierd ¤ Ook de onlangs verkochte N.22 *Zeester* aan de Rederij *Nooitgedacht* uit Brugge werd bij BSM onder handen genomen voor revisie van de schroefas en de plaatsing van een kimkoeling. ¤ Er zijn hardnekkige geruchten dat opnieuw twee Belgische vaartuigen aan Nederlandse eigenaars werden verkocht. ¤ Woensdag 8 juli zetten de Z.96 *Jan Van Gent* en de Z.596 *De Zwerver* wellicht de laatste vangst uit de Golf van Biscaje voor dit jaar in Ostende op de markt. De aanvoer bestond o.a. uit 8.600 kg tong. ¤ In Nieuwpoort werd het wrak van de *Rebel* volledig ontmanteld. ¤ Teerenstra in Den Helder gaf de Z.90 *Oosthinder* een zandstraalbeurt, bracht een nieuwe coating aan en schilderde de romp van de Zeebrugse bokkentreiler. ¤ De Z.200 *Wagram* werd opnieuw in de verf gezet bij Padmos in Bruinisse. ¤ De Z.196 *Zeeduivel* wordt op de scheepswerf Reimerswaal uit Colijnsplaat volledige gemodernizeerd. ¤ Het konstruktiebedrijf Wisse-Kramer in Colijnsplaat bouwt een volledige visverwerkingsinstallatie voor de Z.196. ¤ De nieuwe Z.47 *De Louise-Marie* verkocht in Goedereede en liet vervolgens op de scheepswerf Padmos in Stellendam enige werkzaamheden uitvoeren. ¤ Ook het opleidingsschip O.29 *Broodwinner* kwam bij Padmos langs voor de plaatsing van een hydraulische aandrijving van de vislier. ¤ Nog bij Padmos wordt de Lister-hulpmotor van de Z.509 *Telstar* vervangen door een Mitsubishi. ¤ Bij Maaskant werd de nieuwe Z.121 *Deborah* binnengesleept en met een gat in het carter van de hoofdmotor. De achtcilinder moet vervangen worden door een nieuwe ABC-motor. De vangst aan boord werd verkocht in Goederede. ¤ De O.33 *Marbi* verkocht eind juni in Scheveningen en was begin juli weer aan de afslag. ¤ Er waren ook Belgen in Lauwersoog, IJmuiden en Breskens. ¤ Ook in juli zochten een aantal Belgische vaartuigen Nederlandse havens op. Zo kwamen o.m. de Z.37 *Orka*, Z.38 *Manta*, Z.509 *Telstar* en de N.525 *Golfbreker* in IJmuiden aan de afslag. ¤ In Scheveningen kwam o.m. de Z.70 *Marleen*. ¤ Ook in Denemarken worden opnieuw heel wat Belgische vangsten geveild. ¤ Volledig is deze telex nooit: zo viel de volledige vernieuwing van de O 62 *Dini*, enkele maanden geleden tussen de mazen van het net. Nochtans waren de veranderingswerken die Luc Bogaert aan zijn schip liet uitvoeren omvangrijk. Het vaartuig werd 2,80 meter langer, er kwam een nieuwe lier, een nieuwe motor, een nieuwe schroefas en het schip werd volledig gezandstraald.

de laatste bladzijde

Vismachtigingen opnieuw verlengd

Eind juni verviel het licentiesysteem nadat het sinds begin dit jaar ook al voor zes maanden werd verlengd. Door een nieuw KB werd het vismachtigingsstelsel nu verlengd tot eind dit jaar.
Nieuw is dat bij vervangingsnieuwbouw enkel een licentie wordt afgeleverd als het motorvermogen en de tonnemaat van het nieuwe vaartuig niet hoger liggen dan vermeld op de licentie van het vaartuig dat uit de vaart wordt genomen. Ook bij plaatsing van een nieuwe motor, wijziging van het motorvermogen of verbouwing (aanvragen vanaf 1 juli '92) mag het nieuwe vermogen of tonnemaat die van de afgeleverde machtiging niet overschrijden.

De Nieuwpoortse vloot van 1778 tot 1783

In het driemaandelijks tijdschrift van het Genootschap voor Geschiedenis "Société d'Emulation" verscheen een historische bijdrage over de Nieuwpoortse koopvaardij- en vissersvloot tijdens de jaren onder Oostenrijks bewind 1778-1783 (nr 3-4, jaargang 128). Historicus dr. Godgaf Dalle wijdt ook een een belangrijk hoofdstuk aan de IJslandvaart die toen voor belangrijke inkomsten zorgde. Ook de florissante haringviserij in Nieuwpoort krijgt ruime aandacht.
Het Genootschap voor Geschiedenis, opgericht in 1839, verricht studiewerk in verband met de geschiedenis van het oude graafschap Vlaanderen en van de provincie West-Vlaanderen.
Meer informatie te bekomen bij het Rijksarchief, Academiestraat 14 te 8000 Brugge.

b.v.b.a. EXPERTISEBUREAU

CAFMEYER & C°

VÓÓR & NA SCHADE - RAMING

ROERENDE & ONROERENDE GOEDEREN

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE



Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht wordt door reders, machinisten, vissers, vishandelaars en konsumenten (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

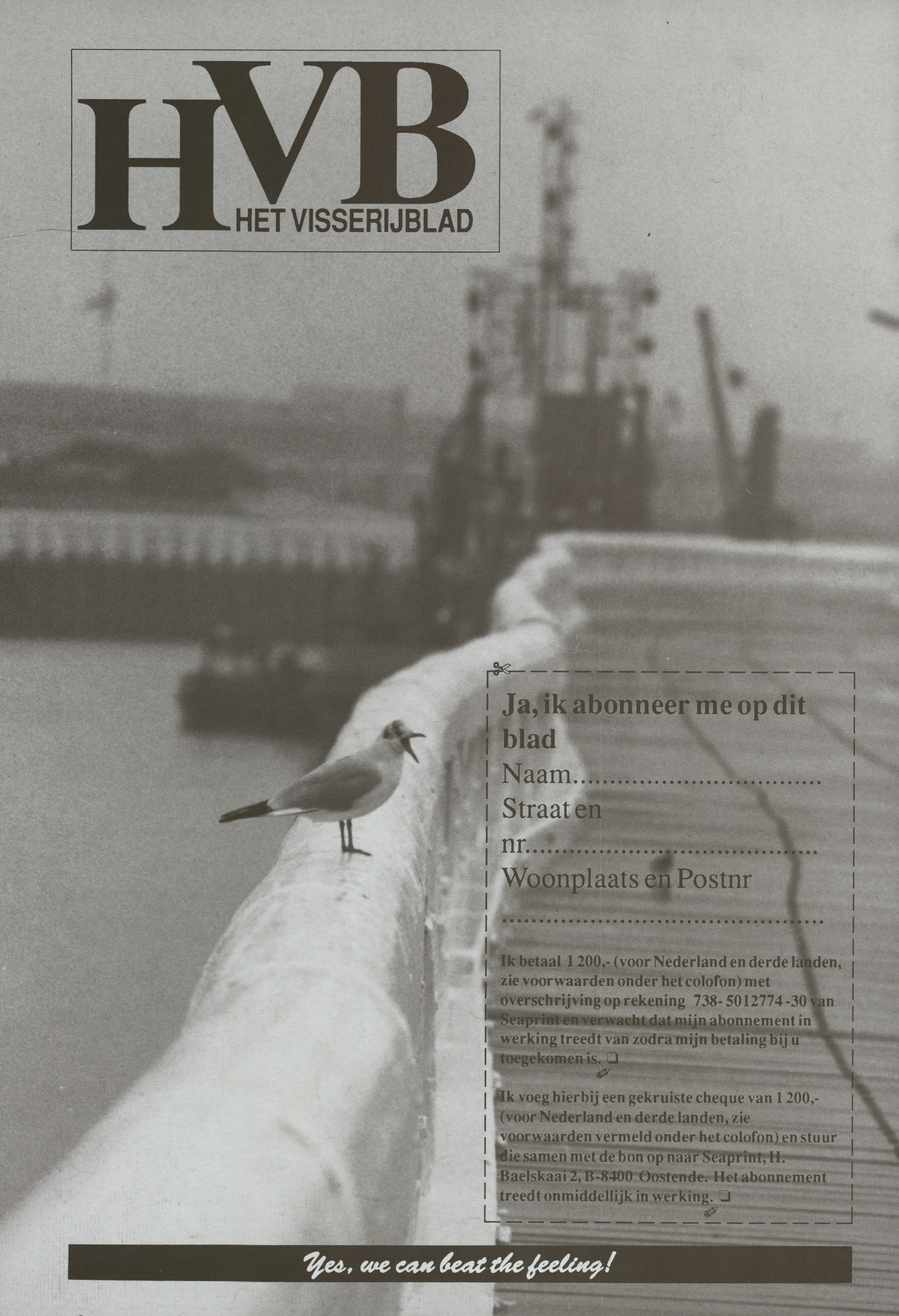
Firmanaam:

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!