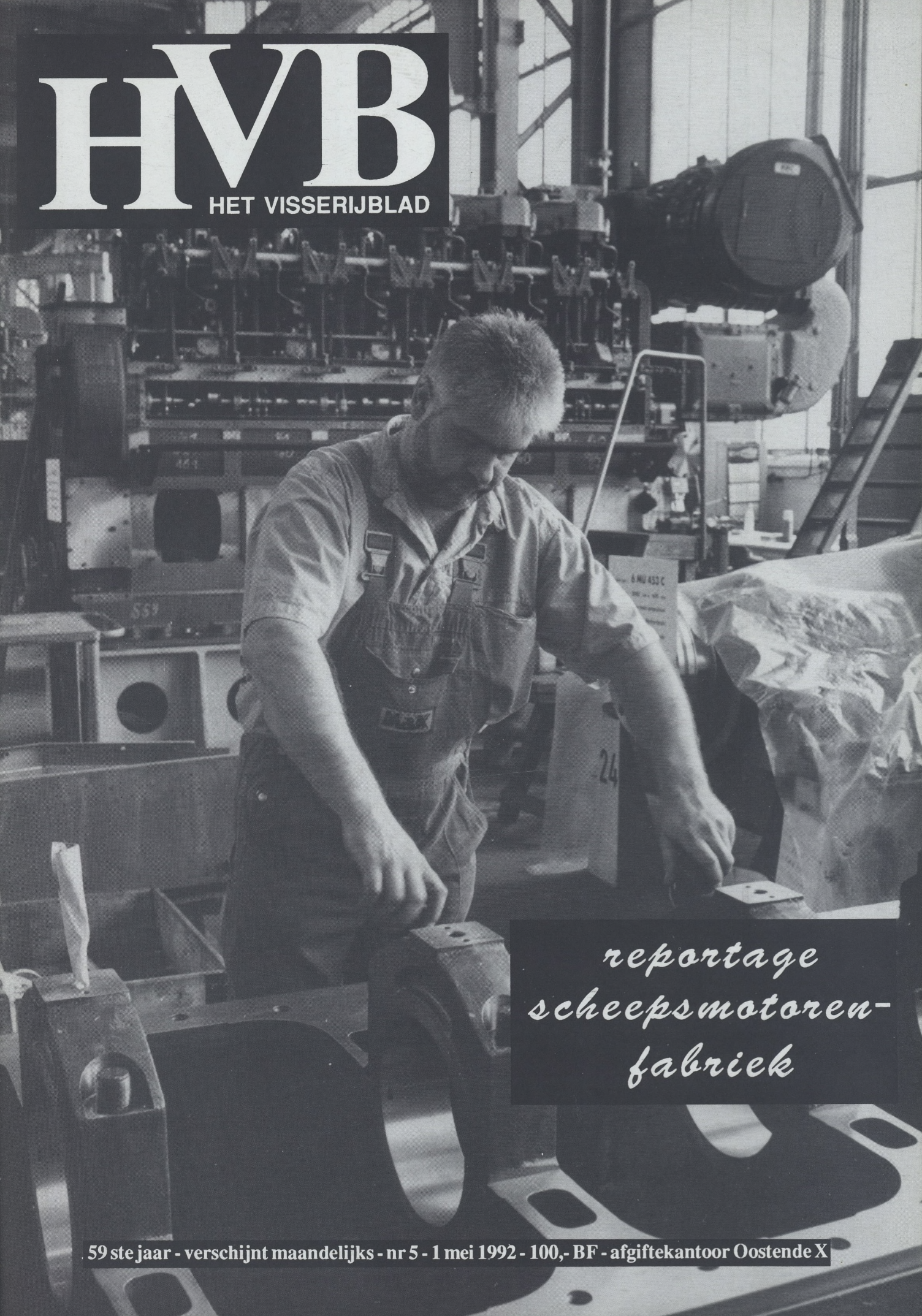


HVB

HET VISSERIJBLAD



*reportage
scheepsmotoren-
fabriek*

59 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 5 - 1 mei 1992 - 100,- BF - afgiftekantoor Oostende X

Hulp in Nood

Hoofdzetel:

Hendrik Baelskaai 27, 8400 Oostende

Tel: 059 / 32 16 89

Fax: 059 / 32 26 17

Bijkantoor:

Wandelaarstraat 10, 8380 Zeebrugge

Tel: 050 / 54 55 27

Kantooruren: dinsdag - donderdag tussen 9 en 12 uur



**NIET VOOR NIETS GEEFT 70% VAN DE
REDERS TER VISSERIJ**

**HET VERTROUWEN AAN HULP IN NOOD.
DAAR VINDT MEN IMMERS EEN WAAIER
VAN VOORDELEN, ZOALS:**

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

HVB

HET VISSERIJBLAD

onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers: 100,- BEF

Colofon

DIREKTEUR: Willy Versluys
DIREKTIERAAD: Daniël Crabeels, Willy Versluys

HOOFDREDAKTEUR: Flor Vandekerckhove

REDAKTIERAAD: Marc Loy,
Flor Vandekerckhove, Guido Walters
MEDEWERKERS: André Baert, Robert Coelus, Walter Debrock, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausling, Willem Lanszweert, Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters

REDAKTIESEKRETARIAAT: Linette Minne
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Flor Vandekerckhove, H. Baelskaai 2,
8400 Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores
tel: 059/32 55 59

De uitgever is niet verantwoordelijk voor de standpunten of meningen van redakteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.

Artikels overnemen mag, mits bronvermelding.

ISSN: 0776-6912



SEAPRINT

H. BAELSKAAI 2

8400 OOSTENDE

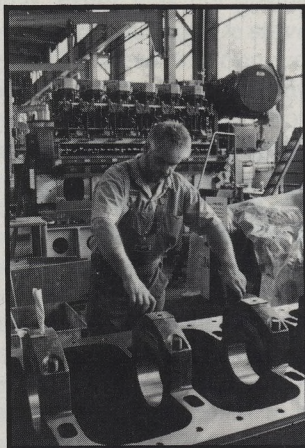
Tel: 059/ 32 55 59

Fax: 059/ 32 17 52

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

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

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



Omslagfoto: Guido Walters

editoriaal

IEDER TIJDPERK HEEFT zijn voor- en nadelen. We komen uit een tijd waarin *ongebreedelde* economische groei de plak zwaaide en zijn nu al een aantal jaren in een periode gekomen waarin die economische groei afgeremd, ja zelfs in vraag gesteld wordt. Sommigen spreken al van een *post-materialistische* maatschappij. Verandering! We hebben daar nog steeds niet mee leren leven. De mens is traag. Omdat we de neiging hebben vast te houden aan hetgene achter ons ligt, bestaat de kans dat wij de voordelen van de nieuwe tijden niet eens zien. We blijven maar denken hoe goed het vroeger was en zien alleen maar de slechte kanten van de nieuwe tijden. Tevergeefs hopen we dat de oude tijden terugkomen. Maar laat het duidelijk zijn: wat voorbij is, is voorbij, die *zgn. goeie oude tijden* komen niet terug.

Zo! Moeten we dan echt ophouden met te drinken uit de hoorn des overvloeds van twintig jaar ononderbroken toename van de welvaart?

We vergeten daarbij dat over die tijden toen reeds een schaduw hing. De *good old times* zijn nooit zo goed geweest als ze er in onze herinnering uitzien. De *Club van Rome* voorspelde in 1972 in haar rapport *Grenzen aan de groei* een plotselinge ineenstorting van de industriële economie. 'De aarde', zo waarschuwde zij, 'is eindig.' Een schok: hoe niemand daar ooit aan gedacht had! 'Social Limits to Growth' van Fred Hirsch, een ander geschrift uit die periode vestigde de aandacht op een ander katastrofaal gevolg van *ongelimiteerde* groei. Economische overvloed mocht dan wel materiële verlangens bevredigen, aan andere verlangens (rust, privacy, ruimte, ongehaast leven, boeiend werk...) zou hoe langer hoe minder voldaan kunnen worden.

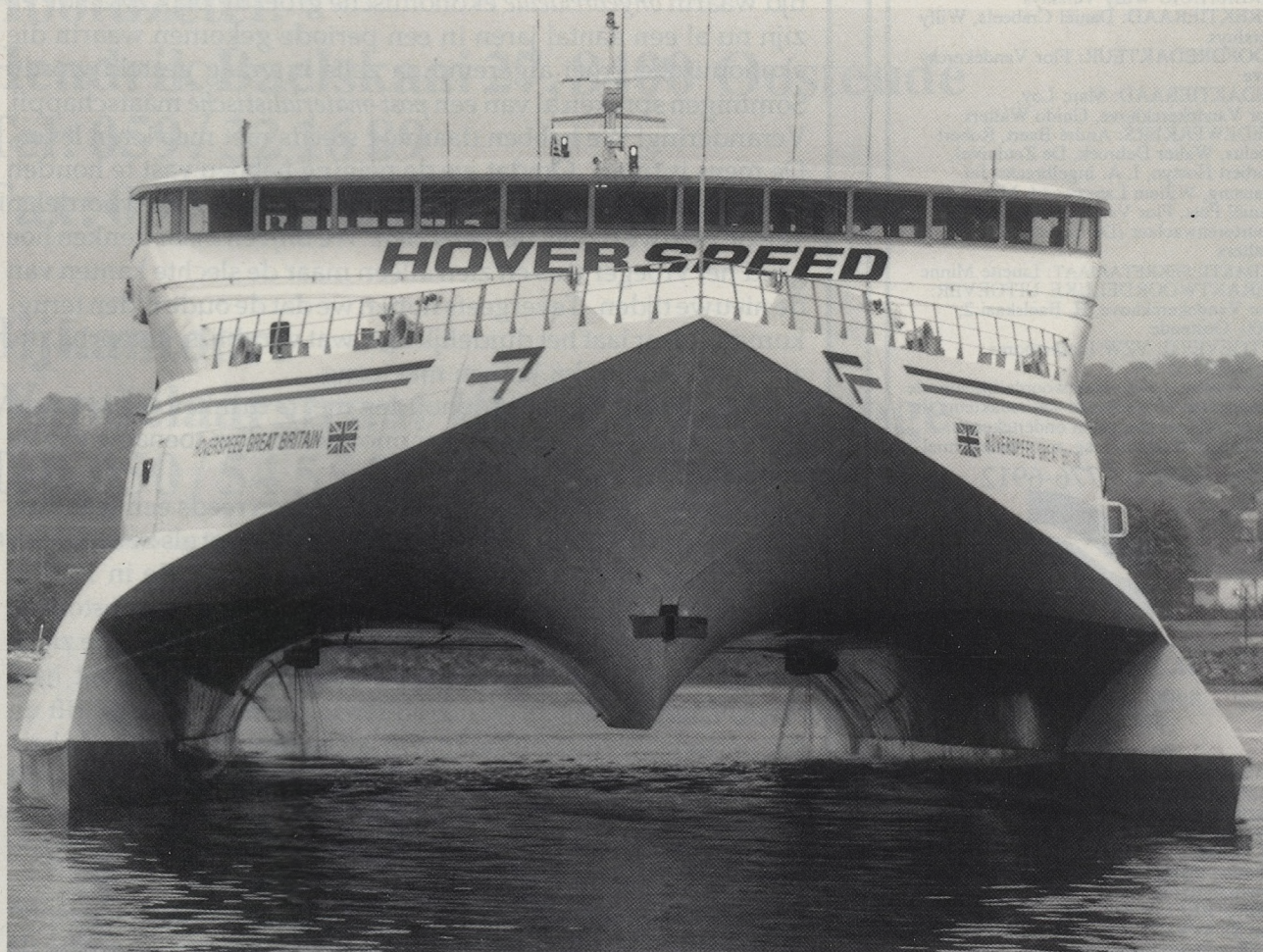
In de zeventiger jaren — en dat ligt alweer twintig (!) jaar achter ons; het wordt dus wel tijd dat we eraan wennen — spatte de zeepbel uiteen: energie- en milieukrisis, twee nieuwe begrippen voor het woordenboek.

Die *ongebreedelde* groei waarvoor gewaarschuwd werd, is nu stilgevallen. Laat ons dus blij zijn. En laat ons het begrip *economische* groei vervangen door *duurzame* groei. Daarbij wordt het principe niet verworpen, want groei is natuurlijk. Groei is het principe van het leven zelf. Belangrijk echter is dat het begrip zijn *ouderwetse* — zijn uitsluitend economische — betekenis verliest. Economische groei is zoals die mens waarvan Oscar Wilde zegde 'dat hij de prijs wist van alles, maar de waarde van niets'. Duurzame groei zal ongetwijfeld ook met economie te maken hebben, maar evenzeer met politieke, sociale, morele en familiale waarden. Ze moet de som zijn van al die dimensies, en niet de monsterlijke toename van één ervan.

Wat heeft dat met de visserij te maken? Het is aan de lezer om dat in te vullen. Laat dit het *doe-het-zelf*-gedeelte van dit editoriaal zijn.

Flor Vandekerckhove

GREAT BRITAIN THE FASTEST WAY



CALAIS / BOULOGNE – DOVER
in 35 min.

HOVER SPEED

Tel. (02) 513 93 40

Miljoenschade voor Oostendse treiler

O.137 Twilight loopt op palmolietanker

IN DE NACHT van dinsdag 14 op woensdag 15 april kwam de Oostendse boomkortreiler O.137 *Twilight* in aanvaring met een chemical tanker die een lading palmolie naar Duitsland voerde. Het ongeval gebeurde omstreeks vijf uur in de morgen, zeven uren varen van Oostende op weg naar de Ierse Zee.

In welke omstandigheden het ongeval zich precies voordeed is een zaak voor de onderzoeksraad. Vast staat dat de aanvaring omstreeks vijf uur in de morgen gebeurde. De O.137 was zeven uur eerder uit de thuishaven vertrokken voor de platvisvisserij in de *Liverpoolbaai*. Bij de aanvaring botste de O.137 (32,5 m.) met zijn steven in de flank van de *Sunny Blossom*, 11.500 brutoton groot. De 160 meter lange tanker uit Southampton, maar varende onder de vlag van de Bahamas, 5.000 pk motorvermogen en recent van bouw (1986) was op weg naar een Duitse haven. De aanvaring gebeurde nog voor de dageraad bij het dwarsen van de drukke Kanaalroute. Het onderzoek zal moeten uitwijzen of er bijzondere omstandigheden in het spel waren of dat er een menselijke fout aan de basis van de aanvaring lag.

Miljoenschade

De zes opvarenden onder leiding van schipper *Jean Goderis*, reeds jaren vertrouwd met de O.137, kwamen er in elk geval met de schrik vanaf. Erger was het gesteld met het vissersvaartuig. De steven van de O.137 werd tot ongeveer ter hoogte van de voorloodlijn ingedrukt. De boegband (bovenste rand) hield echter stand waardoor een grote horizontaal scheur ontstond. De opening was echter te hoog gelegen om veel water te maken. Het vissersvaartuig kon dan ook op eigen kracht en met de wind in het voordeel de thuishaven bereiken. Donderdagmorgen ging de O.137 op deslipway in Oostende om een duidelijk beeld te krijgen van de ravage. Experts van de

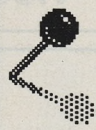


De zwaargehavende steven van de O.137 *Twilight* na de aanvaring met de palmolietanker. (Foto gw)

verzekeringsmaatschappij en van de verschillende scheepsherstelbedrijven kwamen ter plaatse. Deze laatsten om een raming van de herstellingskosten op te maken. Verschillende scheepsherstellingsbedrijven dongen naar de herstelling die op vier miljoen frank wordt geraamd. Het was uiteindelijk de Oostendse werf I.d.P. die na de aanbesteding de opdracht toegewezen kreeg.

De O.137 *Twilight* is eigendom van de

Rederij *Coudekercke* PVBA uit Oostende (ook eigenaar van de O.499), in 1984 gebouwd voor *Frans Verleene* en *Jean Vlietinck*. Het aandeelhouderschap binnen de vennootschap werd vorig jaar gewijzigd waardoor *Jack (Jacques) Verdeyen*, *Nicole Witgeers* en *Marc Vercruysse* (Fishlink) via de Rederij *Twilight* NV mede-eigenaar zijn van de gehavende treiler. (gw)



**Wij feliciteren de rederij
'bvba Versluys-Decuypere' met het plaatsen
van de nieuwe ABC-motor
in de O.51 'Stormvogel'**



RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK

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

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

- | | |
|-----------------------|---|
| - leidingwerk | - schroefassen |
| - Slipwaywerken | - roeras- en bussen, vislieren, pompen en keerkoppelingen |
| - las- en brandwerk | - plaatsen en herstellen van <i>alle</i> dieselmotoren |
| - opspuiten van assen | - scheepselektriciteit en -koeling |
| - kraanverhuur | |

Raad van State schorst twee Ministeriële Besluiten 25 kg tong als bijvangst voor iedereen

DE TONGVISSERIJ is verboden in de Noordzee (II, IV) en het oostelijk Kanaal (VII d). Alle vaartuigen die in deze viszones vissen mogen slechts 25 kg tong als bijvangst per vaartdag aan boord houden. Op de regeling staat geen einddatum.

Dat is samengevat de situatie voor onze tongvisserij in de belangrijkste visgebieden voor de Belgische zeevisserijvloot.

Er is de voorbije weken opnieuw een juridisch steekspel geleverd dat uitmondde in de schorsing van twee tijdelijke vangstbeperkende maatregelen. Het initiatief ging uit van dezelfde reder die vorig jaar reeds de Raad van State inriep omdat hij het gelijkheidsbeginsel geschonden achtte. Opnieuw werd de stelling verdedigd dat de kleinere vaartuigen in evenredigheid meer tong mogen vissen dan de grote eenheden. De Raad van State volgde de aanlegger en schorste bij arrest een aantal maatregelen. We onthouden u de tekst niet zoals die verscheen in het Belgisch Staatsblad (B.S.) van woensdag 22 april 1992:

"Bij arrest nr. 39.158 d.d. 3 april 1992 van de Raad van State wordt de schorsing van de tenuitvoerlegging bevolen van de artikelen 5 tot 10 van het Ministerieel Besluit van 27 december 1991 houdende tijdelijke aanvullende maatregelen tot het behoud van de visbestanden in zee, en van de artikelen 2 tot 4 van het Ministerieel Besluit van 25 maart 1992 tot wijziging van het Ministerieel Besluit van 27 december 1991 houdende aanvullende maatregelen tot het behoud van de visbestanden in zee."

25 kg bijvangst

Op de dag dat de schorsing in het B.S. verscheen verspreidde de *Dienst voor Zeevisserij* een nieuw Ministerieel Besluit (M.B.). De snelle reactie was nodig om het leegvissen van het tongkwotum te voorkomen. De tongvisserij was door het arrest bevrijd van beperkingen en heel wat vaartuigen maakten daar gebruik van. Een nieuw M.B. moest aan dit vacuüm een einde stellen. Het nieuwe M.B. werd dan ook van kracht op 23 april om 00 uur. Vanaf dat ogenblik was de tongvangst in de reeds genoemde Ices-gebieden verboden. Alle vaartuigen mochten vanaf die datum wel een tongvangst van 25 kg per vaartdag als bijvangst aan boord houden. Een regel die niemand nog kan aanvechten, maar ook niemand gelukkig stemt. Voor grote vaartuigen is dit een belachelijke hoeveelheid, terwijl kleinere vaartuigen tot 300 pk — vooral nadelig voor de Eurokotters — van 150 kg tong op 25 kg terugvielen. Deze uniforme regeling was nodig om te vermijden dat ze nogmaals aangevochten zou worden.

Dumpingprijzen

Het nieuwe M.B. blijft gelden tot er door de betrokken partijen een waterdichte regeling is uitgewerkt. Hoelang het M.B. en de uniforme 25 kg-bijvangstregel van kracht blijft valt af te wachten. Voogdijminister *André Bourgeois* wil in de toekomst zeker spelen. Elke nieuwe regeling zal eerst bij de Raad van State worden getoetst. Als het kan via een spoedprocedure. In elk geval wil het Ministerie van Landbouw voorkomen dat het schorsings-scenario zich een derde keer herhaalt.

Tot nog toe heeft de aan banden gelegde tonaanvoer nog geen aanleiding gegeven tot een prijsexplosie. De gemiddelde prijs voor maart lag met 269 frank iets hoger dan in februari (255 fr.) en januari (257 fr.). Er is blijkbaar geen tekort. Dat werd vorige week nog bevestigd door berichten over dumpingprijzen en zwarte viscircuits in Nederland en België. Volgens minister *Bourgeois* zou niet-geregistreerde vis tegen dumpingsprijzen op de markt komen. Derdelijke handel ondermijnt al langer de normale prijsvorming. Wanneer echter het aanbod in het grijze en zwarte circuit de vraag overtreft leidt dit onvermijdeling tot dumpingprijzen.

Kwotumverhoging?

Er is momenteel voldoende tong aanwezig. Daaruit besluiten dat de *Europese Commissie* het kwotum kan verhogen is gewaagd. Daarvoor ontbreken wetenschappelijke adviezen dat de hoge tongstand aanhoudt. Biologen van het *Advisory Committee for Fishery Management (ACFM)* voorspelden reeds een daling naar het einde van het jaar toe. De broedjaren '88 en '89 werden als middelmatig gekatalogeerd en het broed voor '90 als zwak bestempeld. In die omstandigheden zal de *Europese Commissie* niet eens overwegen om de kwestie ter sprake te brengen.

Intussen mogen we niet vergeten dat 1992 met een kleiner kwotum gestart is dan het jaar voordien, maar met dezelfde vangstmogelijkheden als in 1990. In dat jaar werd de hoogste tongvangst uit de geschiedenis gehaald. Intussen is de visserijdruk op de tongstand nauwelijks afgenomen. Met 165 ton minder in de Noordzee, 95 ton minder in het oostelijk Kanaal en 70 ton minder in de Ierse Zee kreeg ons land initieel een tongkwotum dat bijna zeven procent daalde. In de wetenschap dat de Noordzee vorig jaar al enkele weken dicht ging mogen we ons dit jaar nog aan serieuze problemen verwachten. (gw)

LIFERAFT SERVICE CENTER

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL

ROYERSSLUIS KAAI 48
B-2030 ANTWERPEN
TEL: 03/231 36 48
FAX: 03/231 57 65

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

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

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

S.K.B.



ERKEND SERVICE STATION

AFDELING KUST

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

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

Scheepswerven Seghers in vereffening

De algemene vergadering van de scheepswerven Seghers in Oostende heeft op 12 april beslist om de vennootschap te ontbinden en tot de vereffening over te gaan. Door de beslissing verliezen 27 arbeiders en 5 bedienden hun baan. Het sociaal passief, bestaande uit sociale verplichtingen, opzeg- en sluitingsvergoedingen, beloopt dertig miljoen frank. De likwidatie van de in 1919 opgerichte scheepswerf is een gevolg van het uitblijven van opdrachten.

In HVB 4, 1992 plaatsten we opp. 7 & 8 onder de titel 'Scheepswerf Seghers HETEINDE?' een uitgebreid artikel over de geschiedenis van deze scheepswerven. Intellectuele eerlijkheid verplicht ons te vermelden dat het artikel vroeger reeds grotendeels in dit blad verscheen (HVB7/1988) en dat het toen ondertekend was: G. Casier, ondertekening die nu onder het artikel weggevallen is. Juist is juist!

Boycot van ZV door ZVK opgeschort

De vzw *Zeebrugse Viskopers* heeft de boycotactie tegen de commerciële activiteiten van de Zeebrugse Visveiling opgeschort. De ZV heeft zich schriftelijk verbonden zich niet meer als concurrent van de groothandelaars te gedragen. De voor maandag 6 april aangekondigde boycotactie bleef dan ook uit. De ZVK zal waakzaam toezien of de overeenkomst niet geschonden wordt.

TE KOOP: Grote stock 1ste klas
scheepswerven: rode meni,
epoxyteer, anti-roestverf, zink- en
loodverf...LAGE PRIJS!
Tel: 050/31 45 54

Gevraagd: gebrevetteerd schipper of
motorist om in de weekends en
vakanties mee te varen.
Tel: 059/70 32 89

Te koop: gereviseerde dieselmotor
Leyland 13OPK Tel: 050/54 59 19

Vishandel Noordzee te Brussel zoekt
verkoper (M/V) met kennis van Frans.
Tel: 02/51 31 192

Te koop: plankvisser 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.

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

BBL

De bank die verder denkt
dan een bank

Nieuwe serie medium-speed dieselmotoren in de maak

Mak mikt op nieuwe markt

HVB op bezoek in Kielse motorenfabriek

IN DE UITGESTREKTE machinefabriek van Mak in het Duitse Kiel zijn de eerste nieuwe thermo-dynamische M20-6 cilinder dieselmotoren in productie. Volgend jaar worden de 8- en 9-cilinders aan het bouwprogramma toegevoegd. De eerste V-motoren met 12 en 16 cilinders in de nieuwe serie zullen pas in '94 op de markt komen. Mak wil met de ontwikkeling van een nieuwe serie medium-speed-motoren (900 tot 1.000 toeren) de markt van stevige kwaliteitsmotoren veroveren. Troeven zijn de compactheid en het gevoelig verminderde aantal bewegende delen in de motor. Aan onderzoek werden vooraf miljoenen marken gespendeerd. Mak stelt dan ook hoge verwachtingen aan het *new generation-produkt*.

Mak staat voor "Maschinenbau Kiel", een dochter van de overbekende Duitse staal- en engineeringsgroep Friedrich Krupp AG. De groepsomzet van Krupp bedroeg vorig jaar meer dan 15 miljard mark (300 miljard frank). Voldoende om in de Belgische Top 100 van de industriële bedrijven de tweede plaats te halen (na Petrofina). "Mak" is al 125 jaar in de Oostzeestad Kiel, *the gateway to Scandinavia*, gevestigd. Het bedrijf werd pas in 1964 ingelijfd bij de staalreus. Krupp Mak Maschinenbau GmbH, 3.000 werknemers, bestond oorspronkelijk uit drie afdelingen: een motorenfabriek, een konstruktiebedrijf voor lokomotieven en een afdeling voor de bouw van rupsvoertuigen. De laatste maanden zijn daar aandelentransfers en bedrijfsherschikkingen doorgevoerd, waardoor de fabricatie van dieselmotoren de hoofdactiviteit van Mak geworden is. Krupp Mak was in 1991 goed voor een omzetcijfer van 14 miljard frank, waarvan 8 miljard afkomstig was van de

motorenproductie.

De crisis in de scheepsbouw, met dieptepunt in de jaren 87-88, heeft het bedrijf aan den lijve ondervonden. Volgens de directie is de moeilijkste periode achter de rug. Mak ziet de komende jaren in de scheepvaartsector optimistisch tegemoet. Met een marktaandeel van 15 procent in de verkoop van scheepsdiesels is het Kielse bedrijf erg gevoelig voor de ontwikkelingen in de sektor.

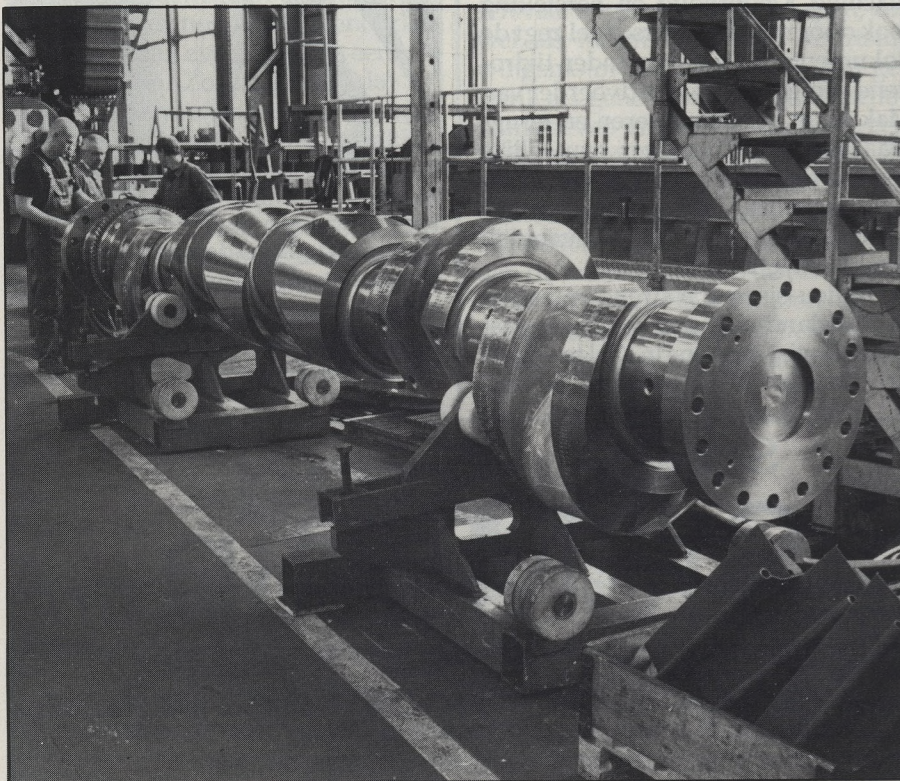
Mak is wereldwijd aanwezig. Vooral in West-Europa, maar ook in Noord-Amerika en het Verre Oosten staat het Duitse bedrijf goed aangeschreven. 70 procent van de productie is dan ook voor export bestemd.

Traaglopers

Hoe staat het met de Mak-bekendheid bij ons? Enkele grote boomkorteilers lopen op de Kielse motoren. Dat is het geval met de Z.54, Z.96, Z.99, Z.105, Z.186, Z.243, Z.296, Z.321 en Z.596. Samen goed voor ruim 8.000 pk (7,5 % van het vlootvermogen). Ook bij onze Noorderburen zijn een aantal Mak's in gebruik voor om en bij de 70.000 pk (12 % van de vloot). In de meeste gevallen gaat het om motoren van 1.600 tot 2.400 pk. Uitschieters zijn echter de KW.172 (110 m.) die 8.976 onder het dek heeft en de SCH.123 die op een krachtbron van 9.866 pk kan rekenen. Mak levert motoren van 400 tot 14.000 pk. Door de band traaglopende motoren die bij een laag toerental (en dezelfde boring en slag) een groter vermogen leveren dan vergelijkbare diesels. Vroeger stond Mak bekend voor zijn sterke kleine (hulp)motoren. De bedrijfsleiding zag echter geen toekomst meer voor het gamma van 400 tot 600 pk. Ze zijn dan ook uit het aanbod verdwenen. Uit een grondig marktonderzoek trok Mak konklusies. Tijdig op de nieuwe signalen inspelen was meteen de boodschap. Uit die filosofie werd de M20-serie geboren. Motoren met een lager vermogen dan de bestaande series met traaglopers van 800 tot 11.000 kW (1.080 tot 15.000 pk bij 425 tot 1.000 tr./m.). De M20 zijn dan ook de kleinste (ook letterlijk te nemen) medium-speed dieselmotoren die het bedrijf op de markt brengt.

Besparingen

De Mak-ingenieurs zaten dan ook niet



De zes meter lange krukas voor een zescylinder van de Mak C-reeks klaar voor inbouw. De kostprijs van het onderdeel komt overeen met de prijs van een fatsoenlijk huis. (Foto gw)



De controlehoek in de kleppenafdeling. Elke klep wordt aan een schok- en stevigheidstest onderworpen. (Foto gw)

stil tijdens de crisisjaren in de scheepsbouw. Het onderzoeksprogramma voor de M20-serie ging al in 1987 van start. Marktonderzoek gekoppeld aan kostprijsberekening wees uit dat motoren in lijn van 1.000 tot 1.500 kW (ongeveer 1.300 tot 2.000 pk) de gunstigste kW-prijs opleverden. Voor V-motoren lag de rendabiliteit bij voortstuwingsmotoren van 2.000 tot 2.700 kW (2.700 tot 3.600 pk).

Veel aandacht ging ook uit naar de gebruiksvriendelijkheid, het brandstofverbruik en een gunstig verbrandingsproces waarbij de schadelijke uitstoot tot een minimum beperkt blijft. Geen gemakkelijke opgave. De regel is immers: hoe schoner de motor, hoe meer hij verbruikt...

Research leverde motoren op waarvan het brandstofverbruik drie procent lager ligt dan vergelijkbare motoren. Een ontwikkeling die in geval van een nieuwe oliecrisis een reële brandstofbesparing oplevert. Alle types van de nieuwe reeks kunnen ook op zware

stookolie lopen.

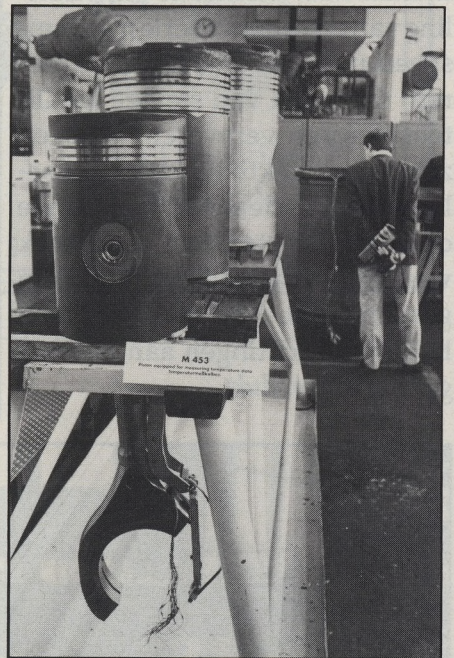
De hele konstruktie van de motor is al kostenbesparend. Volgens Mak zijn veertig procent minder componenten verwerkt in de nieuwe 6M20 in vergelijking met de vroegere 6M282. Dit is het resultaat van jarenlang onderzoek naar toepassingen met compacte elementen. Bij de bouw levert dit een besparing aan materiaalkosten op. Een ander voordeel is de ruimtebesparing door de beperkte afmetingen van de machine. Onderhoud en herstelling (ook door niet-Mak personeel zegt de dokumentatie) wordt minder tijdrovend. Volgens een woordvoerder van Mak vergt het demonteren en terugplaatsen van een zuiger nauwelijks een uur tijd. Ook het koelwatercircuit is volledig herdacht en maakt het afnemen van de cilinderkop aanzienlijk gemakkelijker.

De milieu-eisen zijn streng en zullen in Duitsland nog strenger toegepast worden wist men ons in Kiel te vertellen. Daarom werd ook aan de ver-

branding en de emissie uitvoerige aandacht besteed in de researchafdeling van het bedrijf. De lange slag (de 20 van het type M20 wijst op een boring van 20 mm met slag van 30 cm) van de motor veroorzaakt een hoge compressie in de verbrandingskamer. Preciese injectie van de brandstof zorgt voor een optimale verbranding, waardoor de uitstoot van roet en koolmonoxyde onder de normen blijft. Ononderbroken meting van de uitlaatgassen leverde konstant gunstige waarden op.

Op de proefbank

Een en ander gebeurt met een proefopstelling waar de motor in *overload* draait op een waterrembelasting in een lokaal dat veel weg heeft van een



Met gesofisticeerde meetapparatuur wordt de temperatuur in de cilinders en de zuigers nauwkeurig gemeten. Op de foto enkele zuigers met drijfslag in de testafdeling. (Foto gw)

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



Joop de Wijs (rechts), vertegenwoordiger voor Mak in België en Nederland, verstrekt uitleg bij enkele motoronderdelen. Reder André Vantorre (midden) kijkt belangstellend toe. (Foto gw)

laboratorium. De eerste M20 wordt er reeds maandenlang getest. Mak verwacht veel van de nieuwe M20 en had er dan ook een duur onderzoeksprogramma voor over. Er komt dan ook veel bij kijken vooraleer een motor op de proefstand belandt. Eerst en vooral uitgebreide materiaaltesten. Veel onderdelen worden in eigen bedrijf vervaardigd. De motorblokken komen uit eigen gieterij evenals de kleppen. De krukassen worden geleverd door het moederbedrijf Krupp. De injectie-pomp draagt een Bosch-etiket. Elk onderdeel wordt nog eens afzonderlijk bekeken en aan eventueel aan een test onderworpen. Zo zagen wij dat de kleppen stuk voor stuk een drukproef ondergingen om mogelijke zwakheden aan het licht te brengen vooraleer in de montagehal te belanden. Volgens de normen van Mak moet een klep immers 30.000 uren meegaan. Andere componenten zijn afkomstig van het ex-Oostduitse konstruktiebedrijf SKL uit Maagdenburg waarmee Mak reeds enkele jaren nauw samenwerkt. De

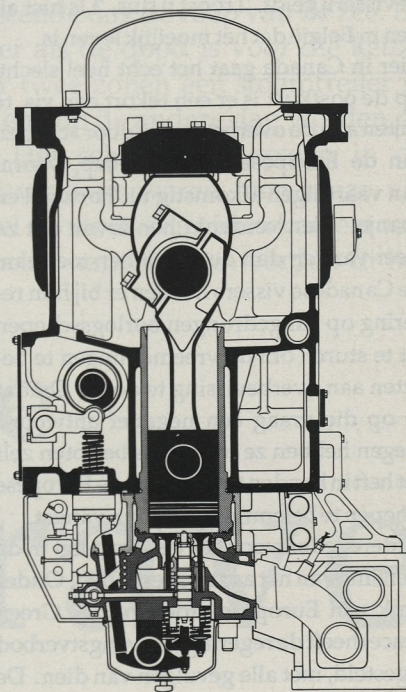
coöperatie opent tevens mogelijkheden naar de Gos-landen die inzake scheepvaart grote behoeften kennen. Motoren met grotere vermogens uit de bestaande series (o.a. de suksesmotor 8M453 C) met *turbo-compound* krijgen een turbolader *Asea Brown Boveri (ABB)* en een *GEA-cooler* gemonteerd.

Bestellingen

De M20-motoren zijn geschikt voor de binnenvaart, kustvaartuigen, vissersvaartuigen en vrachtschepen, zowel als hulpmotor of als voortstuwingsmotor. Ook voor stationair gebruik als generatorset en in diesellokomotieven vinden de machines een bestemming. Voor Mak blijft de scheepsbouwsector prioritair en dat zal nooit veranderen, zei Dr. Ing. *Rolf-Dieter Hoeschen* tijdens de voorstelling van de nieuwe serie. In de eerste productiefase ligt de klemtoon op de zescilinder. In Kiel werd bekend gemaakt dat voor de M20 al 25 bestel-

lingen binnenliepen (Mak-motoren worden alleen op bestelling gebouwd). Ondermeer voor Duitsland, Nederland (o.a. Padmos), Sicilië. De verwachtingen staan hoog gespannen bij Mak. Verwacht wordt dat de nieuwe motoren voor een omzetting van tien procent zullen zorgen. Dat is nog altijd 800 miljoen frank. Om dat doel te bereiken moeten de Mak-motoren de deur uitvliegen. (gw)

Kenmerken Mak M20



Aantal cilinders:	6, 8, 9 in lijn, 12 of 16 voor V-motoren
Boring:	200 mm
Slag:	300 mm
Toerental:	900, 1.000 of 1.100 tr./min.
Vermogen (output):	600 tot 3.000 kW (800 tot 4.080 pk):
6M20:	930 kW (1.260 pk) bij 900 tr., 1.020 kW (1.380 pk) bij 1.000 tr.
8M20:	1.240 kW (1.685 pk) bij 900 tr., 1.360 kW (1.850 pk) bij 1.000 tr.
9M20:	1.395 kW (1.895 pk) bij 900 tr., 1.530 kW (2.080 pk) bij 1.000 tr.
12M20:	1.860 kW (2.530 pk) bij 900 tr., 2.040 kW (2.775 pk) bij 1.000 tr.
16M20:	2.480 kW (3.370 pk) bij 900 tr., 2.720 kW (3.700 pk) bij 1.000 tr.
MCR-vermogen per cilinder	(output op schroef of als generatorset):
	155 kW (210 pk) bij 900 tr. 170 kW (230 pk) bij 1.000 tr.
Piekbelasting:	185 kW (250 pk) bij 1.100 tr.
Brandstofverbruik:	
	tot 170 kW/cil.: max. 190 gram per kW/u. boven 170 kW/cil.: max. 200 gram per kW/u.

DELTA FLEX

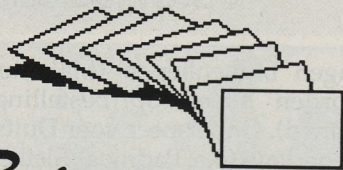
Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge

*industriële artikelen voor visserij, scheepvaart en industrie

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

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

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



Brieven

Overall iets?

Van de hernieuwing van mijn abonnement op HVB wil ik gebruik maken om u enig nieuws te bezorgen over de toestand van de visserij in mijn nieuwe thuisland Canada. Uit hetgeen ik u meedeel zal wel blijken dat het gezegde 'tIs overall iets' ook voor de visserij geldt. Troost u dus, 'tIs niet alleen in België dat het moeilijk leven is.

Hier in Canada gaat het echt heel slecht. Op de oostkust is er een tekort aan vis, te wijten aan de overbevissing door schepen van de Europese Gemeenschap, vooral dan vaartuigen afkomstig uit Portugal en Spanje. Men verdenkt hen ervan dat ze meer vangen dan de quota hen toestaan. De Canadese vissers hebben er bij hun regering op aangedrongen oorlogsschepen uit te sturen om de vreemdelingen te belletten aan overbevissing te doen. Omdat ze op die vraag een negatief antwoord kregen hebben ze overigens besloten zelf het heft in handen te nemen en de Europese schepen te belemmeren bij hun vangst.

Andere reden voor het vistekort ligt in de toename van het aantal zeerobben. Onder druk van Europese groepen (o.a. Green Peace) heeft de regering een vangstverbod ingesteld, met alle gevolgen van dien. De regering overweegt nu de 'Newfoundlanders' terug toelating te geven om op de dieren te jagen.

Wat er ook van zij. De lage visaanvoer heeft ervoor gezorgd dat veel mensen werkloos geworden zijn en dat verschillende visfabrieken de deuren hebben moeten sluiten.

Aan de westkust gaat het niet veel beter. Daar is een konflikt ontstaan tussen de kustvissers en de indianen. Deze laatsten hebben toelating om voor eigen gebruik zalm te vangen, ze beschikken daarvoor over een quotum, dat echter zo hoog is dat de indianen ook meteen een verboden handeltje in verse zalm opzetten. De kustvissers daarentegen hebben hun trawlers al maanden geleden aan de kant moeten leggen omdat hun quota opgebruikt zijn. En dan zijn er nog de prijzen van de grondvis die al enige jaren stabiel zijn, die dus de levensduurte niet volgen, waardoor veel reders ermee gestopt zijn en waardoor nu veel vaartuigen te koop liggen.

Eugeen Gonsales, Canada.

B.V.B.A. VISLOSSERSBOND

G. VAN WAES

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten

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

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

Zaakvoerders :

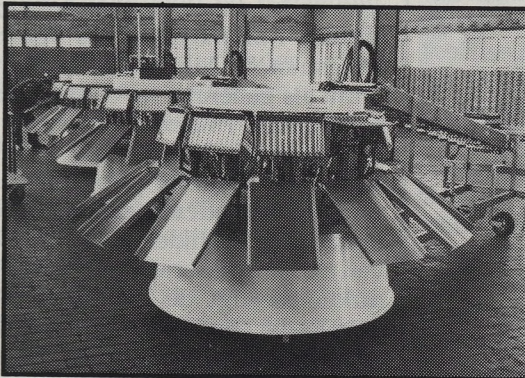
Van Waes Willy, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan -Tel: 059 / 23 68 46

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

Ploegbazen-sorteerders:

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

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



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

Seaprint: 059 / 32 55 59

EIND VORIGE EEUW haalden de Oostendse broers *Léonce* en *Eugène Degrave* grote koppen in de internationale pers als te duchten zeerovers en moordenaars. Hun levensverhaal kreeg een legendarische allure en kleurde menige roman en volkslied.

De jonge Brugse historicus *Jan Vandamme* schreef recent een boek waarin hij aantoont hoe een *fait divers* door een perscampagne en door de tijdsgeest zelve tot een *affaire* evolueert. En weer trekt 'De *affaire Degrave-Rorique*' in het laatste decennium van de 20 ste eeuw sterk de aandacht van de media. Een toeval?

Begin maart 1892, honderd jaar geleden dus, vaart een schoener van vijftig ton, de haven van Ponapé, een eiland van de Carolinen-archipel, in de Stille Zuidzee binnen. Aan boord van de *Niuroahiti*: de gebroers *Joseph* en *Alexandre Rorique*, later geïdentificeerd als de Oostendenaars *Léonce* en *Eugène Degrave*, en de scheepskok *Mirey*, een halfbloed Kanaak. Deze laatste beschuldigt de twee Vlamingen

uit de Franssprekende bourgeois familie *Degrave-Debruyne*.

Vader is timmerman en moeder baat een manufacturenzaak uit op de hoek van de Kapellestraat en de St.-Paulusstraat.

Léonce loopt een paar jaar school aan het O.-L.-Vrouwecollege. Na een korte loopbaan bij het leger en de Antwerpse politie kiest hij voor een maritieme carrière. Omdat er later geknoeid wordt met scheepscertificaten mag hij een loopbaan als scheepsofficier vergeten.

Eugène volgt na z'n humanioratijd aan het Koninklijke Atheneum van Oostende ook de roep van de zee. En hoewel hun moeder als de dood is voor die keuze koopt zij voor haar twee zonen een stoomtreiler in Schotland. Van de ene op de andere dag worden de Degraves vissers. Het schip baart opzien in de Oostendse visserij want er waren toen maar vijf stoomtreilers in heel de vloot. Als nieuwkomers valt het hen niet makkelijk aanvaard te worden in het vissersmilieu.

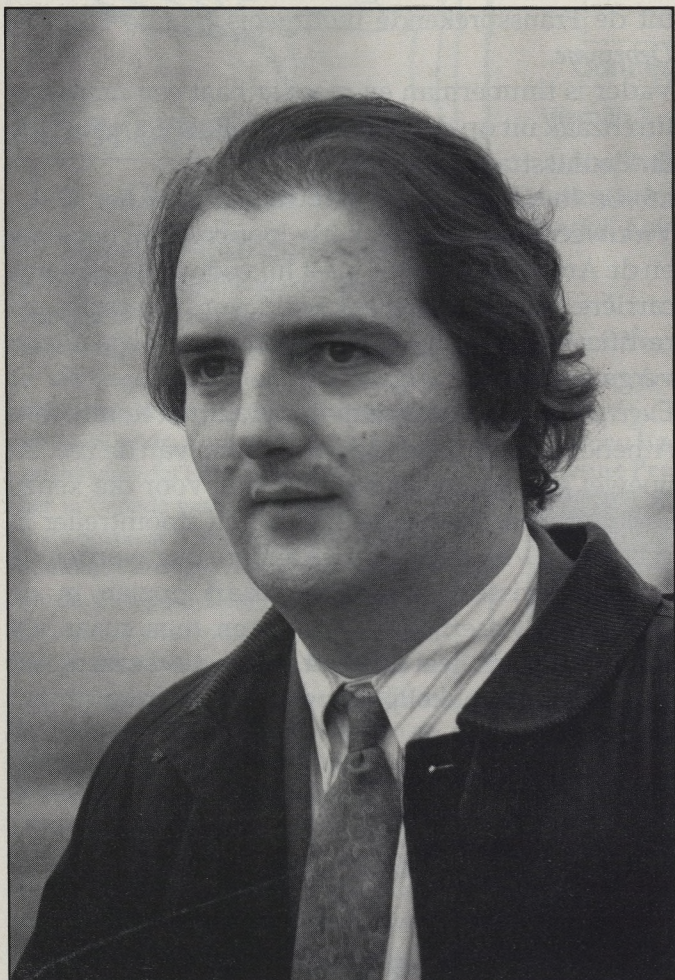
Léonce & Eugène Degrave

ervan zeven in Tahiti ingeschepte personen, waaronder zes bemanningsleden en één passagier vermoord te hebben. De broers wordt piraterij en moord ten laste gelegd en omdat het schip onder Franse vlag vaart, worden ze alle drie (*Mirey* wordt beschuldigd van medeplichtigheid), aan het Franse gerecht overgelerd. In Brest start een jaar later voor een maritieme uitzonderingsrechtbank een proces dat in de Franse en later ook Belgische pers een enorme respons krijgt. *Mirey* is de enige getuige, maar ook medeplichtige, en zijn relaas loopt kreupel van de kontradikties. Toch krijgen de gebroeders *Rorique*, na een dubieus proces waar ze op geen enkel tegenstrijdigheid kunnen worden betrapt, de doodstraf en wordt *Mirey* vrijgesproken. Een paar dagen na dit vonnis lekt uit dat de ter dood veroordeelden *Léonce* en *Eugène Degrave* uit Oostende zijn. Telgen uit een geachte familie ter stede.

De roep van de zee

Léonce is de oudste en *Eugène* de jongste van 6 kinderen

In 1884 halen de broers voor het eerst de internationale pers door in een paar weken tijd, in heroïsche omstandigheden de bemanningen van 3 Noorse schepen te redden en wat later hun eigen schip door een brand te zien verloren gaan. Met haar laatste spaarcenten koopt moeder *Degrave* nog een oude visserssloep die twee jaar later ook schipbreuk lijdt. Nu kiezen ze voor de lange omvaart en varen de wereldzeeën af en werken zich op tot stuurman. In 1890 zijn ze weer even in Oostende en de geruchten over alweer nieuwe heldhaftige reddingen voeden de beginnende mytevorming rond het later legendarisch geworden broederpaar. Omdat Engelse stakende zeelui het aanmonsteren van niet-Britse onderdanen verhinderen geven ze zich in Londen uit voor *Alec* en *Jo Rorick* twee in Natal (Zuid-Afrika) geboren matrozen. Zo varen ze achtereenvolgens naar Natal, Sydney, Penrhyn, een atol in de Stille Oceaan waar ze zo'n vijf maanden als parelduikers toeven. 's Avonds onderwijzen ze de lokale bevolking geschiedenis, aardrijkskunde en sterrenkunde. Later komen ze in



Auteur Jan Vandamme: relaas van een bloedig drama, met hoofdfiguren van bij ons.

Tahiti waar ze handel drijven en we ze tot de *upperclass* kunnen rekenen. Intussen verfransen ze hun pseudoniem tot *Alexandre* en *Joseph Rorique*.

Eugène gaat weer varen om hun handelsactiviteit nog beter te kunnen uitbouwen en om later een eigen schoener te kunnen kopen. Zo komt hij uiteindelijk op de schoener *Niuroahiti* terecht. Met het bekende gevolg.

Beschermkomitee

Meer en meer schildert de pers de twee af als martelaren die al te zwaar gestraft werden. De Brusselse journalist *Léon Chomé* richt een verdedigingskomitee op dat via kranteartikels en politieke druk tot bij de Franse president toe de affaire laat kenteren. De mediagenieke campagne van *Chomé* en de zijnen — later wordt marineofficier en journalist *Pierre Loti* in Frankrijk de gangmaker van een gelijkaardig komitee — bewegen het Franse gerecht om de doodstraf om te zetten in levenslange dwangarbeid.

Het komitee ijvert voort om de vrijlating van de twee te bekomen maar in 1895 worden ze, na een erbarmelijk verblijf in Saint-Martin de Ré, naar het

overzeese strafkamp van Frans Guyana verscheept. *Léonce*, de oudste, sterft er drie jaar later van uitputting. Het nimmer versagend Belgisch verdedigingskomitee blijft ageren en een voor hen gunstige Franse regeringswissel mondt uit in een gratieverlening door de nieuwe president *Loubet* die *Eugène* de rest van z'n straf kwijtscheldt.

De ter dood veroordeelde piraat wordt na vijf jaar mensonterend strafkamp in het bagno van Duivels-eiland, in Brussel als een nationale held begroet.

Een jaar later schrijft *Eugène* z'n memoires die eerst als vervolghet verhaal in een Franse krant verschijnen en later ook in boekvorm. In dit werk rekt *Degrave* af met z'n verleden. Hij beschrijft het verloop van z'n proces — meteen verneemt de lezer de versie van *Eugène* over het nooit opgehelderde drama aan boord van de *Niuroahiti* — en het onvoorstelbaar miserabel 'leven' (sic) van de galeiboeven in het bagno.

Hij verhuist naar een Parijse voorstad en vegeeteert in het circuit van de Parijse salons op zijn prille roem. Maar zijn verhaal blijft het mondaine Parijs niet boeien en ontgoocheld vertrekt hij in gezelschap van een jonge vrouw in 1904 naar Trinidad om er een nieuw leven te beginnen.

Als hij daar bij de havenpolitie ontslagen wordt en zijn vrouw, bij het overlijden van hun eerste zoon, depressief dreigt te worden keert het koppel vier jaar later naar Frankrijk terug. Daar raakt hij verwickeld in een nieuw avontuur. Financieel gesteund door de zoon van de vroegere president *Perier* vertrekt hij naar Colombia om daar een onontgonnen smaragdenmijn te ontginnen.

Na enkele maanden zijn beiden terug met een massa edelstenen: gestolen, zo blijkt achteraf. Ook het geld van de sponsor is verdwenen. *Eugène* beweert onschuldig te zijn.

In 1912 haalt hij nog maar eens de krantekoppen. De politie verdenkt er hem van de initiatiefnemer te zijn van een plan om met drie anderen de kerkschatten uit de Naamse kathedraal te roven. Hij pleit onschuldig en na een maand voorhechtenis wordt de zaak geklasseerd.

En weer zoekt *Eugène Degrave* de anonimiteit van Amerika. Hij trekt naar Seattle (VS). In 1924 keert z'n vrouw naar België terug. Hijzelf trekt naar Colombia waar hij op 28 juli 1924 overlijdt in de kliniek van het kleine in de bergen verscholen stadje Pamplona.

Verbeelding aan de macht

De onmiddellijke aanleiding en de basis tot het recent boek over de broers is een licentiaatsverhandeling, een historische bezinning op het femoneem '*fait divers*' op het vlak van moordzaken. *'Ik had de keuze om een*

studie over het fait divers, als belangrijke bron van het kollektief imaginaire, in z'n totaliteit te maken of één geval uit te spitten" zegt Vandamme die nu als dokumentalist aan het Europa College in Brugge verbonden is. Als z'n vader, Brugs stadsbibliothekaris, hem in die periode een roman uit 1934 over de Degraves doorspeelt is de keuze vlug gemaakt. De Degraves melden zich precies op tijd om de licentiaatsverhandeling te stof-feren, ook al kan promotor professor Stols het verhaal aanvankelijk niet geloven.

Z'n thesis — tot een vlot lezend boek verwerkt en aangevuld — rakelt, meer dan hij verwachtte, de interesse van pers en publiek op. De mythe wordt weer gevoed en zijn historische invalshoek op de affaire werpt een totaal ander licht op een zaak die boeien blijft.

En de reacties blijven niet uit. 'Zo was er de opmerking van die journalist die lering trok uit het ageren van Chomé die al naargelang z'n lezerspubliek in deze of gene krant een andere 'pen' hanteerde om z'n thesis over onschuld en martelaarschap kracht bij te zetten. Of de manipulerende rol die de journalist spelen kan!

Iemand anders zag dan weer raakvlakken met het fenomeen Van Rossem. Ook bij hem is de schuldvraag nog niet bewezen, hij dankt z'n bekendheid aan de mythevorming door de media rond z'n figuur en niet zelden krijgt hij ook de martelaars- of heldenrol toebedeeld.'

De nabestaanden van Degrave lieten al weten dat het boek ook voor hen nieuwe feiten en inzichten heeft opgeleverd.

Maar was de mist rond heel wat gebeurtenissen uit het leven van de Degraves niet te dik om historisch onderzoek te plegen?

'Nee, het leek me zelfs spannend om te spelen met realiteit en fictie. Het was één van m'n betrachtingen om een beter historisch inzicht te krijgen in de rol van de verbeelding in het verloop van heel het gebeuren. Ik durf dus te beweren dat m'n werk historisch verantwoord is', aldus Vandamme

Van fait divers tot affaire

Auteur Jan Vandamme doet het verhaal niet nog 's over. Als historicus fascineert hem de vraag: hoe kan dat fait divers een spraakmakende affaire worden en hoe komt het dat de Degraves, ooit veroordeeld als gewetenloze piraten, later in de media als helden worden afgeschilderd? Vast staat, volgens Vandamme dat de twee broers door hun intelligent optreden, hun rijzige fiere gestalte en hun erudiete taal indruk maken op de verzamelde pers. Dit in schril contrast met de schrale kanaak Mirey. En meteen valt het gangbare racisme tussen de regels van de krante-artikels door te lezen.

Jan Vandamme: 'Door de discrepantie tussen de persoonlijkheid van de gebroeders Rorique en hun misdaad

wordt de focus geleidelijk maar zeker gericht op hun persoonlijkheid en raakt hun misdaad op het tweede plan'.

Door het stilaan meer bekend raken van het heroïsche verleden van de broers slaat de verwondering om het fait divers over in bewondering en zowel het verdedigingskomitee als de publieke opinie raken ervan overtuigd dat de twee te zwaar gestraft werden. De moorden waarvan ze beticht worden, worden in twijfel getrokken en de Degraves worden het levend symbool van een korrupt rechtstelsel.

Het Belgisch verdedigingskomitee, eerlijk in haar strijd om gerechtigheid, is er heilig van overtuigd dat het gedrukte woord de hefboom vormt om de macht van de openbare opinie te manipuleren. Het komitee, bij monde van de drijvende kracht journalist Chomé, beheerst de informatiestroom en haar leden, die zich hoog boven de massa verheven voelen, worden al rap in de pers als helden getypeerd. Meer nog: in de gebroeders Degrave zien ze hun eigen morele kode weerspiegeld: rechtvaardigheid en waarheid.

Als Eugène Degrave later i.v.m. de Naamse kerkschat-ten diefstal weer 's in diskrediet komt, schept dit feit vooral verwarring bij hen die hem vroeger verdedigd hebben: Hun verzachtende omstandigheid luidt dan: 'Wie zolang in de bagno heeft doorgebracht leert dat de misdaad lonend kan zijn'.

In 1935 schrijft de toen in Oostende wonende Franse surrealist Felix Labisse dat de gebroeders Degrave wel schuldig moeten zijn. Hij vindt het erg dat na het Naamse avontuur nog altijd mensen in hun onschuld geloven. De mythologie van de onschuld krijgt weer een deuk, hun leven blijft echter fascineren.

Memoires

En die begeestering werd al vroeger in de hand gewerkt door de in het Frans geschreven memoires van Eugène Degrave kort na z'n terugkeer uit Frans-Guyana. Een hertaalde versie maakt het tweede deel uit van Vandammes boek. Aan de geloofwaardigheid van die memoires wordt niet getwijfeld en de Liga van de Mensenrechten stelt naar aanleiding van het boek een onderzoek in naar de mensonterende levens-omstandigheden in het overzeese bagno. Omwille van het succes vertaalt Eugène z'n memoires in het Nederlands en hij laat geen kans voorbijgaan om z'n imago als onschuldig slachtoffer te benadrukken. Menig lezer sympatiseert dan ook met de onfortuinlijke bagnard. Maar het verhaal inspireert nog meer auteurs. In 1905 publiceert Cesar Van Cauwenberghe z'n toneelstuk 'De Gebroeders Degrave' dat twee jaar later door de K.N.S. al voor de 300ste keer wordt opgevoerd. Later trekt het melodrama in zes bedrijven ook volle zalen in Frankrijk, Duitsland en Nederland. Dit stuk uit het populaire genre is gebaseerd op de

strijd tussen goed en kwaad. De deugd zegeviert en — wat dacht je — de Degraves blijven de helden. In die periode ook is *Jan Nells* de schrijver van een geïllustreerde vervolfgroman 'De De Grave's'. Pulp, maar met een grote impact op het simpele lezerspubliek. En door met de feiten een loopje te nemen heeft de auteur het niet moeilijk de onschuld van de broers te bewijzen.

Ook *Jules Verne* neemt de broers tot voorbeeld in z'n roman 'Les frères Kip' (1902). Niet meteen één van z'n sterkste werken overigens.

Tijdsgeest

Wie de memoires leest krijgt sympathie voor de broers. Het pleidooi pro domo van *Eugène* maakt iedere lezer tot rechter. Het vonnis voltrekt zich altijd opnieuw. Maar die schuldvraag vindt *Jan Vandamme* niet belangrijk in zijn benadering van de affaire. 'Kijk als die twee onschuldig zijn, hebben ze ongelooflijk veel tegenslag gekend' Volgens hem zijn de broers enkel de grondstof voor de mythevorming. Door de hele affaire heen worden zij vergeleken met fictieve personages uit de literaire traditie, met helden uit de fait-diversrubrieken, slachtoffers van gerechterlijke dwalingen. 'De affaire past in het fin-de-siècle-tijdsbeeld', zegt de auteur. 'De broers symboliseren de verborgen verlangens van een generatie die zich onzeker voelt bij het begin van een nieuw tijdperk dat anders belooft te worden. Hun piratenimago is een typische romantische reflex op gevoelens van onbehagen en vervreemding. Als symbolen van een falend gerechtelijk systeem zijn ze een uiting van het ethisch reveil, eigen aan het fin-de-siècle idealisme waar er nood is aan helden die lak hebben aan sociale konventies, vrij in de natuur willen leven, weg van een maatschappij waar gevoelens onderdrukt worden, de geest afgestompt en het avontuur verbannen. De broers beantwoorden aan een bij een hele generatie levende behoefte aan helden en het romantische piratenimago, geprogrammeerd op avontuur en vrijheid, voldoet daar volledig aan. Ook al wordt dit beeld later overschaduwd door hun

martelaarschap.

Voorwaar, hadden de broers niet geleefd, men had ze moeten uitvinden! Of hoe de realiteit weer eens de verbeelding tart.

Març Loy

"De Affaire Degrave-Rorique" van Jan Vandamme is uitgegeven bij Hadewijck in de EGO-reeks en kost 890 fr.

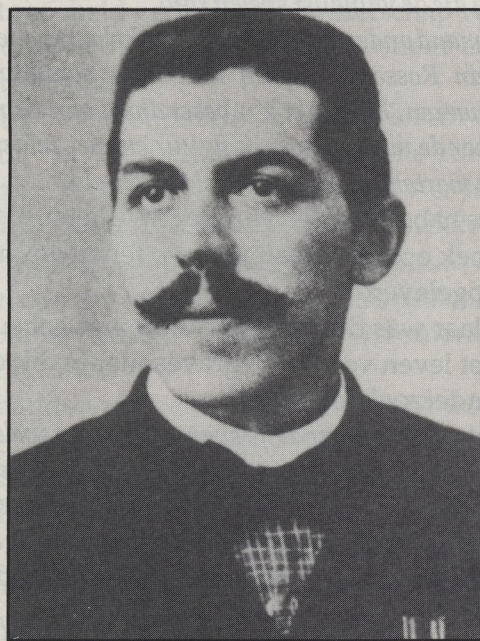
Eugene Degrave:

'Zonder flink te blozen kan ik niet vertellen wat er toen gebeurde. Het is de grootste belediging die ik in heel mijn leven te verduren had...'

'We moesten al onze kleren uittrekken. Toen wij helemaal naakt waren, onderzochten ze onze mond. Vervolgens gingen twee bewaarders achter ons staan en op hun bevel moesten wij ons bukken. Zij deden met hun handen onze billen van elkaar en al hoestend onderzochten zij onze aars! Dat is zogezegd een voorzorg om zich ervan te verzekeren dat de veroordeelde niets de gevangenis binnensmokkelt...'

'Van de binnenplaats brachten ze ons naar de ziekenzaal waar zich een zinken badkuip bevond waarin tien centimeter water stond. Je moest het water met de twee handen scheppen en over het hoofd en lijf gieten. Na vijf minuten moest je kant en klaar zijn. Dat bad was het enige dat ik te Saint Martin de Ré nemen kon en ik ben er 16 maanden geweest!'

P. 176-177



DIEPVRIESCENTRUM OOSTENDE

- verhuring van diepvriesruimten, ook voor tijdelijke opslag

- mogelijkheid tot huren van handelsruimten

- voor groot- en kleinhandel

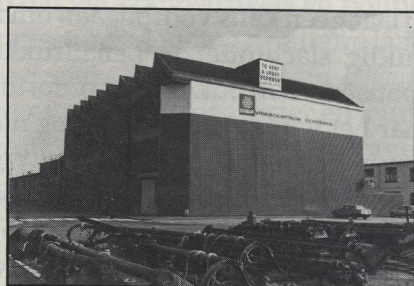
- centrale ligging (bij de vismijn)

- toezicht

H. Baelskaai 13, Oostende

Burelen: 8 - 12 u / 13 - 17 u, zaterdag en zondag gesloten

Tel: 059 / 321 791 — Fax : 059 / 323 397



Bij ons stockeren is geen kost, maar een financiële winst — Stel dus niet uit tot morgen wat u vandaag kunt bekommen.

Nieuwpoort steekt 20 miljoen in renovatie van de vismijn

TIJDENS DE JONGSTE gemeenteraadszitting kreeg het renovatieplan voor de Nieuwpoortse vismijn de goedkeuring van de raad. De kostenraming bedraagt bijna twintig miljoen frank. De uitvoering verloopt in drie fasen en eind '85 moet alles kant en klaar zijn.

Over de renovatie van de Nieuwpoortse vismijn hebben al veel plannen de ronde gedaan. Nu lijkt er opnieuw schot in de zaak te komen. De Vissershavenkommissie kon reeds kennis nemen van het plan dat al het fiat van het *Instituut voor Veterinaire Keuring (IVK)* kreeg. In de loop van dit jaar wordt trouwens gestart met de bouw van het laboratorium en het bureel voor de veterinaire keurders, de aanpassing van het personeelslokaal, de aanleg van rioleringen, de waterdichte herbevoering en de afwasbare wanden.

Volgend jaar staat de bouw van koelcellen en een ijsopslagplaats op het programma. In '93 is ook de aanpassing van de elektrische installatie en de verlichting voorzien. Tenslotte in '94 volgt de aanbouw van luifels, het aanleggen van laad- en losplaatsen en algemene schilderwerken.

Samengevat ziet de planning er als volgt uit:

1992
Lot 1: voorzieningen IVK en personeelslokaal 2.850.000 fr.

Lot 2: rioleringen, vloer, wanden 8.100.000 fr.

1993

Lot 3: koelcellen en ijsopslagplaats 3.000.000 fr.

Lot 4: verlichtings- en voedingsnet 2.700.000 fr.

1994

Lot 5: aanbouw luifels, 2.000.000 fr.

Lot 6: schilderwerken, 1.000.000 fr.

Totaal: 19.650.000 fr.

De werken in de loten 2 en 4 kunnen van een toelage genieten. Zekerheid over de ramingen zal het stadsbestuur pas hebben als alle de uitslag van de openbare aanbestedingen van de werken bekend zijn. Het zal dus nog even duren voor de totale investeringslast vast staat. In elk geval moet de uitvoering van de eerste loten nog dit jaar van start gaan.

Pakhuizen

De stadskas draagt alleen de aanpassingskosten van de visveiling die tegen 31 december moet voldoen aan de EG-richtlijn. Op zich al een zware last voor de begroting, ook omdat een gedeelte van de werken niet voor subsidiëring in aanmerking komen. Ook op de opbrengst van de vismijn moet niet gerekend worden. De evolutie van de besommingen van de laatste jaren laat daar geen twijfel over bestaan. Ook het aantal actieve vaartuigen zal niet toenemen. Het stadsbestuur heeft de investering dan ook gespreid over meerdere jaren. Voor de renovatie van de pakhuizen moeten de gebruikers zelf over de brug komen. Enkel de rioleringen en de aanpassing van het elektriciteitsnet van en naar de pakhuizen zit in het lastenboek van de stad. Uiteindelijk moeten ook deze ruimten aangepast worden aan de hygiënische normen zoals de EG het voorschrijft. (gw)

Huldiging verdienstelijkste reders

Op maandag 8 juni, tweede Sinksendag, wordt naar jaarlijkse gewoonte hulde gebracht aan de verdienstelijke Nieuwpoortse reders. Het gaat om de eigenaars en de bemanningen die vorig de hoogste besomming maakten in de plaatselijke vismijn. In de categorie garnaalvaartuigen was dat voor de derde opeenvolgende keer de N.555 *Valentino* van de reders **Albert Deramoudt** en **Hugo Mollet**. Bij de vaartuigen van minder dan 250 pk valt de eer **Ronny Vanhoutte** van de N.700 *Alex* toe. N.720 *André-Jeanine* van **André Vercoutter** was de beste aanvoerder bij de vaartuigen van 251 tot 299 pk. In de categorie van 300 pk worden **Walter T'Jaecx** en **Roland Vanhoutte** van de N.58 gehuldigd. Als algemeen laureaat komt de N.75 *Sarvy* van **Alain Rathé** ook al voor de derde keer in rij in aanmerking voor de trofee van algemeen laureaat met de grootste besomming in de thuishaven.

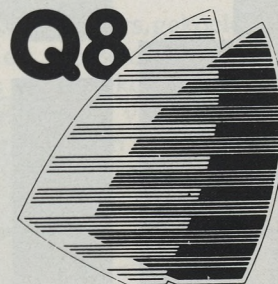
Eén garnaalverkoop

De Vissershavenkommissie van Nieuwpoort heeft beslist om vanaf april nog slechts één garnaalverkoop per dag te organiseren. Dit gebeurt telkens om 8 uur. De verkoop om 14 uur is ten gevolge van de geringe aanvoer afgeschaft.

Beuckels weg, Tourlousse komt

In de Vissershavenkommissie van Nieuwpoort nam **Charles Beuckels** (N.575) ontslag en werd vervangen door **Daniël Tourlousse** (N.736).

Kuwait Petroleum (Belgium)



★ Marine en Industriële Oliën en Vetten

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

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

KREDIETEN OP KORTE TERMIJN

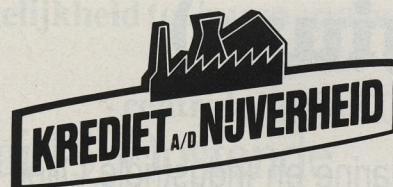
SOEPELHEID

Uw onderneming moet regelmatig eerst zelf uit eigen zak betalen en ziet pas later haar geld binnenkomen. En uw leveranciers of andere derden eisen soms ook waarborgen.

Om behoeften te financieren die verband houden met de exploitatiecyclus van uw onderneming kan U in vertrouwen terecht bij de NMKN. Wij staan U bij met de nodige soepelheid om de prestaties van uw onderneming steeds te verbeteren.

De NMKN is bijzonder actief op het gebied van de financiering op korte termijn van de ondernemingen en biedt U verschillende krediettechnieken aan: kaskrediet, straight loans, disconto- en acceptkrediet, borgstellingskrediet, documentair krediet, enz...

Aarzel niet en neem vandaag nog contact op met ons Netwerk voor de Ondernemingen. Kies voor soepelheid en vraag naar de formule die U het best uitkomt. In een echte geest van partnership zullen wij U gaarne bijstaan.



NMKN. Samen maken wij uw projecten waar.
Tel.: 02/214.15.23 – Fax: 02/218.04.78

Invoer 209.000 ton (- 5.000 ton) en uitvoer 48.000 ton (- 5.200 ton)

Invoer van visserijproducten in '91 voor het eerst sinds jaren gedaald

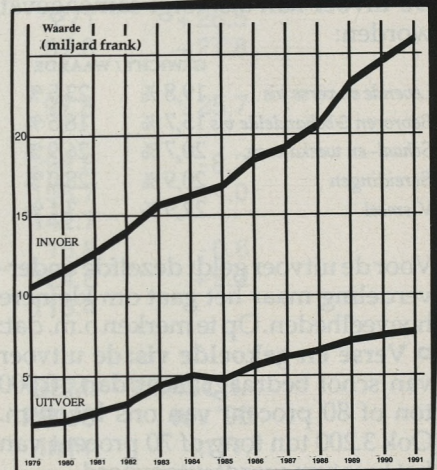
Handelswaarde invoer 26 miljard (+ 5,2 %) en uitvoer voor 7,7 miljard (+ 2,2 %) frank

NA ACHT JAAR ononderbroken stijging is het invoergewicht van vis en afgeleide producten vorig jaar gedaald (-2,3 %). De daling tekende zich af in de subsector weekdieren (mosselen) en in mindere mate bij de bereidingen en viskonserven. De uitvoer liep met bijna tien procent terug (- 9,8 %). De daling valt bijna volledig voor rekening van de meer dan gehalveerde vismeel-export (- 59 %). De handelswaarde ging er in de beide richtingen niet op achteruit.

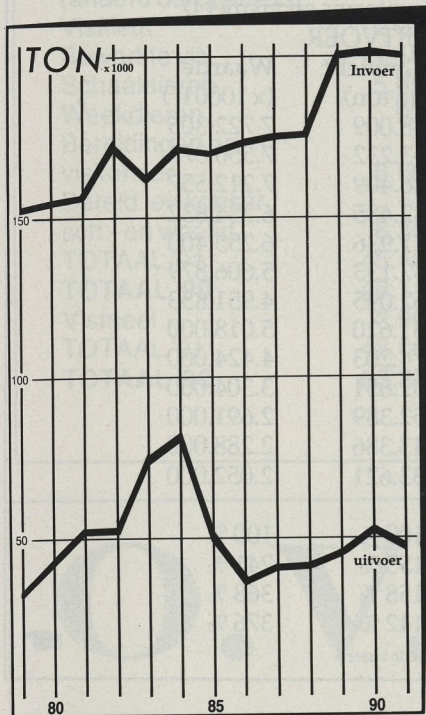
De invoerwaarde blijft sneller stijgen dan de uitvoerwaarde. Dat verhoogt de druk op onze betalingsbalans.

ONS LAND IS een netto visimporteur. De invoer van vis en afgeleide producten is vier maal groter dan onze uitvoer. In cijfers uitgedrukt bedroeg de import vorig jaar 209.227 ton voor een waarde van 26 miljard frank. De uitvoer vertegenwoordigde 48.000 ton ter waarde van 7,72 miljard frank. Er wordt opvallend meer levende en verse vis uitgevoerd dan ingevoerd. Maar ook de uitvoer van bereidingen overtreft de invoer. Uiteindelijk levert dit een gemiddelde prijs voor de uitgevoerde producten (zowel met als zonder rekening te houden met het vismeel) die hoger ligt dan de gemiddelde prijs van de ingevoerde producten. De cijfers omvatten niet alleen zeevis, maar ook zoetwatervis en vismeel. Een toelichting bij de onderverdeling van de tabel INVOER (zie achteraan dit artikel) lijkt hierbij gewenst.

- **Levende vis:** slaat voor meer dan driekwart op het invoergewicht van forel en paling (aal). De rest staat voor zoetwatervis, siervis, paling, karper en Pacifistische zalm. Ook de opbrengst komt grotendeels van forel en paling.
- **Verse en gekoelde vis** (andere dan visfilets en andere visvlees die in de volgende categorie zijn ondergebracht): in deze categorie komt nagenoeg alleen zeevis voor. Een kleine hoeveelheid (3 %) zoetwatervis buiten beschouwing gelaten. Belangrijkste soorten zijn hier kabeljauw, schelvis en omdat de categorieën elkaar in zekere mate overlappen ook een belangrijke hoeveelheid Pacifistische zalm



- en zalmachtigen.
- **Bevroren vis** (andere dan visfilets en ander visvlees bedoeld in volgende categorie): deze invoer slaat nagenoeg uitsluitend op zeevis.
- **Visfilets en ander visvlees** (fijn-gemaakt, vers, gekoeld of bevroren): nogmaals hoofdzakelijk zeevisserijproducten.
- **Bewerkte vis:** vis gedroogd, gezouten, gepekeld of gerookt, ook indien voor of tijdens het roken gekookt. Ook (eiwitrijk) vismeel voor menselijke consumptie.
- **Schaaldieren:** levend, vers, gekoeld, bevroren, gedroogd, gezouten, gepekeld, gestoomd of in water gekookt, ook indien ontdaan van schaal. Belangrijkste bestanddeel in deze onderverdeling zijn de ingevoerde, bevroren garnalen (Crangon, Pandalidae en andere).
- **Weekdieren:** vers, gekoeld enz. Hier horen de mosselen thuis. Het zijn precies die weekdieren die verantwoordelijk zijn voor het gedaalde invoergewicht. In 1990 werd nog ruim 30.000 ton mosselen ingevoerd, vorig



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


PADMOS
 MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ
STELLEN DAM
 (0) 1879 - 1766 / 1792

jaar was dat nog 21.000 ton.

▣ **Bereidingen en konserveren van vis:** allerlei bereidingen, hoofdzakelijk op basis van zeevis.

▣ **Bereidingen en konserveren van schaal- en weekdieren:** bereidingen op basis van krab, garnaal, zee kreeften e.a. schaal- en weekdieren.

▣ **Vismeeel:** vismeel voor industriële verwerking tot veevoeder

De invoer kan als volgt samengevat worden:

	GEWICHT / WAARDE	
Levende en verse vis	19,8 %	23,5 %
Bevroren & behandelde vis	15,7 %	18,5 %
Schaal- en weekdieren	20,7 %	26,9 %
Bereidingen	20,9 %	28,0 %
Vismeeel	22,9 %	3,1 %

Voor de uitvoer geldt dezelfde onderverdeling maar het gaat om kleinere hoeveelheden. Op te merken o.m. dat:

▣ **Verse en gekoelde vis:** de uitvoer van schol bedraagt meer dan 10.000 ton of 80 procent van ons kwotum. Ook 3.200 ton tong of 70 procent van het kwotum wordt uitgevoerd.

De uitvoer kan eveneens als volgt samengevat worden:

	GEWICHT	WAARDE
Levende en verse vis	37,8 %	27,8 %
Bevroren en behandelde vis	16,7 %	17,5 %
Schaal- en weekdieren	12,5 %	21,5 %
Bereidingen	27,0 %	32,6 %
Vismeeel	6,0 %	0,6 %

Besluit

Er worden grote hoeveelheden vis ingevoerd. Een groot gedeelte van de invoer bestaat uit visserijproducten die niet door onze vloot worden aangevoerd en uit verwerkte producten. De hoeveelheid ingevoerde verse of gekoelde visserijproducten vormt het belangrijkste bestanddeel van het totale invoerpakket. In de ingevoerde producten zit trouwens een gedeelte van onze uitvoer die na verwerking onder een duurdere vorm terug bij ons belandt en waarbinnen belangrijke meerwaarde in het buitenland achterblijft.

Meer uitvoer

De laatste jaren won ook de export van visserijproducten aan belang, al waren we nog een eind verwijderd van het niveau van de jaren 1983-84 (zie tabel). Vooral de handelswaarde van de geëxporteerde visserijproducten nam een hoge vlucht (zie index). Vorig jaar was er een lichte terugval van de uitvoer, vooral toe te schrijven aan de tanende vismeelhandel. Vorig jaar werd 4.000 ton minder vismeel uitgevoerd wat een waardevermindering op de handelsbalans van 80 miljoen meebrengt of minder dan één procent van de totale export. De uitvoerwaarde van vismeel is met 0,6 procent marginaal geworden.

Voor de andere uitgevoerde visserijproducten deden zich geen al te grote verschuivingen voor. (gw)

▣ **BRON:** De invoer en uitvoer van visserijproducten - jaarcijfers 1991, Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, Bijzonder Raadgevende Commissie voor de Visserij.

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

In- en uitvoer visproducten 1979-1991

(met inbegrip van zoetwatervis en vismeel)

Jaar	INVOER		UITVOER	
	Gewicht (in ton)	Waarde (x 1000 fr)	Gewicht (in ton)	Waarde (x 1000 fr)
1991	209.227	26.075.880	48.009	7.722.305
1990	214.197	24.710.715	53.232	7.550.874
1989	200.898	23.230.480	46.409	7.212.557
1988	176.412	20.817.200	42.485	6.334.832
1987	175.885	19.365.853	41.936	6.255.400
1986	173.736	18.584.105	37.133	5.606.879
1985	170.009	16.911.960	52.095	4.951.853
1984	170.974	16.261.000	81.620	5.018.000
1983	162.161	15.721.000	74.203	4.424.000
1982	172.948	14.089.000	52.651	3.304.000
1981	156.413	12.428.000	52.389	2.691.000
1980	154.648	11.507.000	43.386	2.288.000
1979	152.280	10.683.000	33.621	2.052.000
INDEX				
1979	100 %	100 %	100 %	100 %
1885	112 %	158 %	155 %	241 %
1990	141 %	231 %	158 %	368 %
1991	137 %	244 %	142 %	376 %

▣ BRON: Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, BRC voor de visserij

RRRR!



**WORDT HET NIET EENS TIJD VOOR 'N MITSUBISHI MOTOR?
BEL PADMOS VOOR 'N DIREKTE OPLOSSING!**



STELLENDAM
(0)1879 - 1766/1792

INVOER	GEWICH (in ton)	% TOT. INV.	WAARDE IN MILJ. FRANK	% TOT INV.	GEM. PRIJS	VERSCH. tov '90 IN FR.
Levende vis	6.576	3.1	997	3.8	151.6	+1.2
Verse of gekoelde vis (andere dan visfilets)	34.947	16.7	5.133	19.7	146.9	-7.6
Bevroren vis (andere dan visfilets)	10.915	5.2	964	3.7	88.3	+7.6
Visfilets	18.394	8.8	2.904	11.1	157.9	+22.6
Bewerkte vis	3.486	1.7	955	3.7	274.0	+5.0
Schaaldieren	16.051	7.7	4.356	16.7	271	+28.5
Weekdieren	27.196	13.0	2.659	10.2	97.8	+27.8
Bereidingen en viskonserven	33.776	16.1	4.313	16.5	97.8	-25.7
Bereid. en kons. sch.- en weekd.	9.985	4.8	2.992	11.5	299.6	-8.2
TOTAAL '91	161.326	77.1	25.273	96.9	156.7	-14.0
TOTAAL '90	167.536	78.2	23.90	96.7	142.7	
Vismeel	47.901	22.9	803	3.1	16.8	-0.6
TOTAAL '91	209.227	100.0	26.076	100.0	124.6	+9.2
TOTAAL '90	214.197	100.0	24.711	100.0	115.4	

UITVOER	GEWICHT (in ton)	% TOT. UITV.	WAARDE IN MILJ. FRANK	% TOT. UITV.	GEM. PRIJS in Fr.	VERSCH. tov '90 in Fr.
Levende vis	1.385	2.9	212	2.7	153.0	+18.1
Verse of gekoelde vis (andere dan visfilets)	16.745	34.9	1.939	25.1	115.8	+18.0
Bevroren vis (andere dan visfilets)	3.908	8.1	333	4.3	85.2	-12
Visfilets	2.925	6.1	520	6.7	177.8	+31.4
Bewerkte vis	1.169	2.4	496	6.4	424.3	-4.4
Schaaldieren	5.053	10.7	1.560	20.2	308.8	+11.9
Weekdieren	920	1.9	103	1.3	112.4	+12.1
Bereidingen en viskonser.	6.697	13.9	1.049	13.6	156.6	-8.3
Bereid. en konser. sch.- en weekd.	6.305	13.1	1.466	19.0	232.5	+4.5
TOTAAL '91	45.107	94.0	7.678	99.4	170.2	+9.2
TOTAAL '90	46.113	86.6	7.427	98.4	161.0	
Vismeel	2.902	6.0	44	0.6	15.1	-2.4
TOTAAL '91	48.009	100.0	7.722	100.0	160.9	+19.1
TOTAAL '90	53.232	100.0	7.551	100.0	141.8	

O.V.A.

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

Onderlinge Visafslag Oostende

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

Dè coöperatieve van de reders, met 40 jaar ervaring

Uw

ABB

ASEA BROWN BOVERI

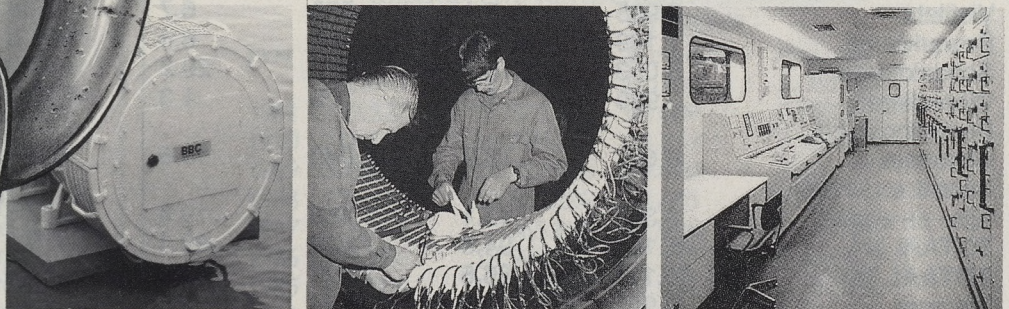
met de Belgische havens

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, Infracone, BBC York, NEBB, EB, SACE enz.



en met de scheepsbouw

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

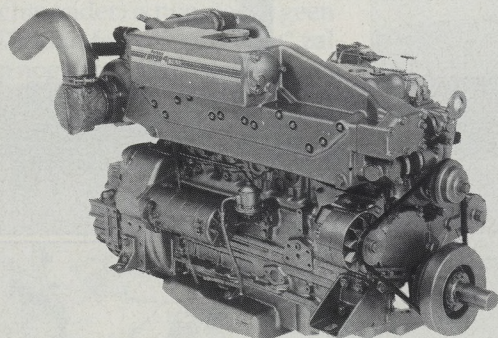


s.a. ASEA BROWN BOVERI ETAMO n.v.

Noorderlaan 81,
B-2030 Antwerpen

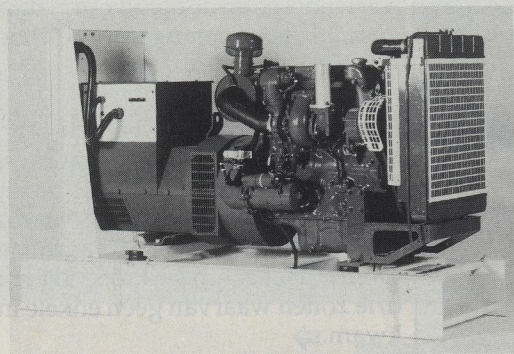
Tel.: 03/541 71 40
Telex: 31646
Fax: 03/542 30 36

Scheepsdieselmotoren



PERAMA	20 - 25 - 30 - 35 PK
PRIMA	50 - 60 - 80 PK
4.236	80 PK
6.354.4	120 - 150 - 185 - 220 PK
GARDNER	150 - 200 - 250 - 300 PK

Generatorsets



- met radiator of warmtewisselaar
- vermogens tussen 5 en 1600 kVA

Hunter n.v.

St. Bernardsesteenweg 858 - 864
 B - 2660 Hoboken - Antwerpen
 Tel. 03 - 827 39 70 Fax 03 - 828 49 23

Verkooppunten :
 Diesel Service, Zeebrugge Tel. 050 - 54 51 78
 IDP, Oostende Tel. 059 - 32 06 13

Zeebrugge kiest nieuwe visambassadrice

Op 2 mei organiseert het *Feestkomitee Zeebrugge* de 2de verkiezing van de *Ambassadrice van de Zeebrugge vis*. *Christel Vanthournout* uit Oostende, intussen ook verkozen tot nationale visambassadrice, mocht die titel reeds twee jaar voeren maar stelt zich geen kandidaat meer. In het Gemeenschapshuis wordt haar opvolgster gekozen tijdens een showavond. Drie Zeebrugse meisjes stelden zich kandidaat. Het zijn *Elsie Van Isacker*, *Ann Victor* en *Vanessa De Valck*. De verkiezingsavond start om 20 uur. Toegangskarten kosten 150 frank.

Milde straffen voor zwarthandelaars

Vijftien vissers, vishandelaars en visbewerkeren werden door de korrektionele rechtbank in Brugge veroordeeld tot tot boetes van 6 tot 12.000 frank. Zij werden allen schuldig bevonden aan verhandeling van aan de veiling en keuring onttrokken vis.

Het gaat om feiten die vanaf 1987 werden gepleegd en vastgesteld door de *Douanen en Accijnzen* en de Zeebrugse havenmeester. In totaal gaat het om 20 ton vis. De verdachten hebben steeds de illegale aanvoer betwist aangezien het volgens hen steeds om deelvis ging. Het parket van Brugge was het daar niet mee eens. Ook de bevoegdheid van de betrokken ambtenaren en de wettigheid van de huiszoekingen werd in twijfel getrokken. In het vonnis stelt de rechter dat de havenmeester gemachtigd is als officier van de gerechtelijke politie op te treden en ontkracht ook de andere bezwaren van de verdediging. De beschuldigen werden veroordeeld tot boetes van 6 tot 12.000 frank, niettegenstaande de procureur op strengere straffen aanstuurde.

Op 26 maart ll. overleed op op 92-jarige leeftijd **Roger Gobert**, oud reder (Z.417) en gewezen directeur van de Zeebrugse Visafslag (ZVA).

In Oostende overleed op 7 april ll. **Hubert Brys**, werktuigkundige eerste klasse op rust bij het Loodswezen. De overledene werd geboren op 25 oktober 1909 in dezelfde stad.

Op 3 april ll. overleed te Knokke-Heist **Madeleine De Groote**, echtgenote van oud reder (Z.546 & Z.42) **André Vandierendonck**.

Ook vernamen wij het overlijden van **François (Frans) Deschepper**, echtgenoot van **Agnes Deckmyn** en reder (o.a. O.29 Broodwinner). Hij overleed op 4 april ll. te Oostende en werd op 20 oktober 1914 te Edmonton (Groot-Brittannië) geboren.

Te Gent overleed op 75-jarige leeftijd **Gerard Van De Steene**, vader van **Johan Van De Steene**, technisch directeur van de Zeebrugse Visveiling NV.

Op 28 maart ll. overleed te Wilrijk **Margriet Laenen**, moeder van **Herman De Preter**, directeur van het visverwerkende bedrijf **Vanden Abeele**.

Tenslotte vernamen we ook nog het overlijden van visser en vislosser op rust **Camiel Delbaere**. Hij werd geboren te De Panne op 16 februari 1912 en overleed op 20 april 1992 te Oostende. De overledene werd begraven te Bredene-Dorp.

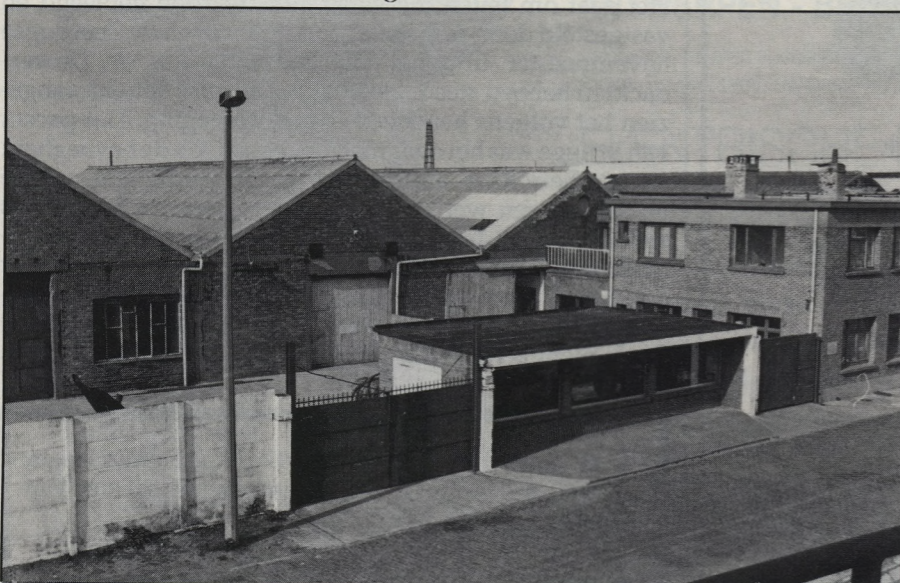
de maand in beeld



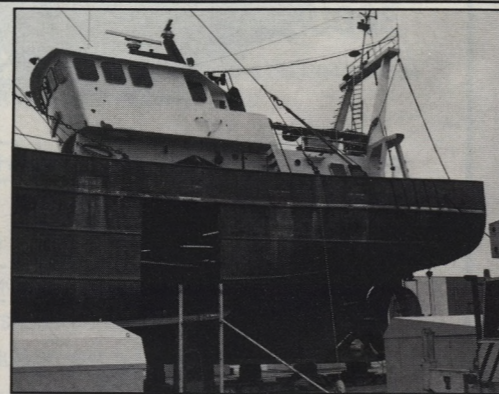
De jaarlijkse bloemenhulde aan het Nationaal Monument der Zeelieden is een vast gegeven op de Oostendse kalender. Toch kunnen we ons niet van de indruk ontdoen dat de betrokkenheid van de vissersfamilies met de plechtigheid afneemt. Ook de publieke opkomst voor de hulde aan de slachtoffers op zee is met de jaren afgenomen. De Oudstrijdersverenigingen zijn nog elk jaar op de afspraak, ook al weigeren ze nog steeds de vlaggegroet te brengen bij de uitvoering van de hymne van de Vlaamse Gemeenschap die door de stadsharmonie wordt uitgevoerd.



De gloednieuwe RMT-jumboferry "Prins Filip" is tien maanden na de kontraktuele leveringsdatum toch opgeleverd. Maandagnacht liep de trillingsvrije ferry Oostende binnen. Intussen blijft de RMT opgescheept met twee Kanaalferies die zij zo vlug mogelijk kwijt wil. Voor de "Prinses Esmeralda" (links onder) en de "Prins Albert" (rechts onder) is nog steeds geen koper gevonden. De luxe-ferry "Prins Filip" zal de komende dagen nog een aantal oefenvaarten uitvoeren en komt op vrijdag 15 mei officieel in de haven.



De leegstaande gebouwen van de Oostendse scheepswerf IdP op de Werfbankkaai werden overgenomen door de nieuwe N.V. De Halve Maan. In de gebouwen zou een scheepsherstellingsbedrijf ondergebracht worden.



Op de droogzettingsinstallatie van Béliard-Polyschip in Zandvoorde wordt de O. 51 Stormvogel voorzien van een nieuwe ABC-motor. Om de onherstelbare motor te verwijderen en de nieuwe te plaatsen koos het bedrijf Renaud voor opening in de zijwand in plaats van een opening in het dek.



In Nieuwpoort vierde het echtpaar Frans Legein en Albertine Bonjé de 50ste verjaardag van hun huwelijk. Visserszoon Frans begon als 14-jarige aan boord van de N.32 Leontine, een houten vaartuigje van 30 pk. Nadien werkte hij 22 jaar op vaartuigen van Raphael Vercoutter. Het echtpaar kreeg vijf kinderen, waaronder drie zonen waarvan geen enkele in de vissersrij te recht kwam.



Op de oever van de Oostendse Spuikom aan het Sluisplein bouwt Bloso verblijfsaccommodatie voor deelnemers aan de watersporterkampen. Het project aan het Sluisplein kost 40 miljoen en is voor uitbreiding vatbaar.



De renovatie van de Nieuwpoortse vismijn komt dan toch van de grond. Uitzicht zal er weinig veranderen aan het uitzicht van het vismijngebouw. De kosten zijn nodig om de bevoering, wanden, toegangen...in overeenstemming te brengen met de hygiënische normen van de EG.



In haar café De Staminee, in de Konterdamwijk, stelde de Oostendse volkszangeres Lucy Loes haar nieuwe compact-disc voor aan het publiek. Het werd een drukke bedoening in het showzaaltje waar de ongekroonde koningin van het visserlied uiteraard haar volksliedjesrepertoire naar voor bracht.

North Sea Ferries, de rederij die dagelijks overtochten uitvoert tussen Zeebrugge en Hull, stak het team van vijftig hostessen en purserettes in het nieuw. Vanaf april waren de dames uitgedost in de nieuwe outfit.

NIEUW - NIEUW - NIEUW - NIEUW



TELEFONEREN VAN EN NAAR
BOORD... EEN PROBLEEM ?

IEDER BEMANNINGSLID ZIJN
EIGEN NUMMER...

EN EEN :

AFZONDERLIJKE REKENING

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

Zelfs Scramblen kan !!!

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

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

OP HET EINDE van 1991 ontspan er zich in het HVB een kontroverse over het vissersschip 0.88 'John' (1). Een speciaal vaartuig waarvan wij niets afwisten? We lagen er nachten wakker van. Intussen gaf menig lezer gevolg aan onze roep om hulp en keerde de zolder om op zoek naar een foto van het vaartuig. En zie, de straten van de visserskwartieren kwamen vol 'groot vuil' te staan. In een scheef gezakte schuif vonden we hem uiteindelijk: de 0.88 'John' in volle glorie. Deze bijdrage aan 'Nacht en Ontij' is gebaseerd op het rapport, van wijlen schipper Robert Rycx die het vaartuig verloor, gericht aan het Britse Board of Trade.

1941: De 0.88 'John' gevat door mitrailleurvuur

HET VISSERSVAARTUIG 0.88 'John' heeft een adembenemende geschiedenis. Het kende een speciale start en een speciaal einde. Nieuw in 1936, werd het in onze pers geprezen en beschouwd als een mijlpaal in de geschiedenis van onze visserijscheepsbouw. Het sleepte in 1938 onder leiding van schipper *Leon Allary* (insamenwerking met een kapitein ter lange omvaart die de verantwoordelijkheid op de Atlantische Oceaan waarnam) het yacht 'Endeavour', naar New-York, opdat het daar zou kunnen deelnemen aan een zeilrace. Een oorlogsschip vond de 'Endeavour' een tijd later terug. Dit verhaal echter is voor een andere keer...

Oorlogsvisserij

Na de vlucht uit België in mei 1940 worden de grote treilers in Engeland naar *Fleetwood* verwezen. Het is de veiligste haven, weg van het slagveld en zonder plaatselijk oorlogsverkeer. Met de Belgische vlag langs beide zijden op de brug geschilderd worden onze vissers aanvankelijk met rust gelaten. Van zodra de Duitsers echter zien dat onze vissersvaartuigen meehelpen Engeland van voedsel te voorzien worden ze op dezelfde wijze aangepakt als de Britten. De vaartuigen bevissen, soms in gevaarlijke omstandigheden, samen met Britse en gevluchte Nederlandse en Deense schepen, IJsland of de visgronden ten zuiden van Ierland. De Britse Admiraliteit heeft veel treilers bewapend en in gebruik genomen als mijnenvegers, torpedobootjagers, eskorteschepen of ingedeeld in anti-duikbotenquadrons. Er zijn schippers te veel en treilers te kort. De beschikbare kapiteins krijgen volgens een beurtrol een schip toegewezen. Zo kwam *Robert Rycx* in april 1941 op de 0.88 'John' terecht.

Op 22 mei 1941, 10u15, verlaat de 'John' *Fleetwood* en richt zijn steven naar Zuid-IJsland. De schipper noteert in zijn logboek: "16u00: *dwaars van Maghould Head, 17u10: dwaars van Ayr*", en op 23 mei: "1u45: *dwaars van Rathlin Island, en 18u25: St Kilda gepasseerd*". Verder verloopt alles vlot en op 25 mei 1941 verdwijnt om 19u00 de kor voor de eerste maal in 't water. De visserij ter hoogte van *Ingolfshofdi* en "t *lèèg land*" is voorspoedig. Op 1 juni 1941 wordt om 22u00 het dek geklaard en de terugweg naar *Fleetwood* aangevat. Die middag horen ze vliegtuigen. Het is mistig en de vissers zien niets. De grote hoeveelheid ronkende motoren verontrust hen. Rond middernacht wordt de 'John' gepraaid door een Engels patrouillevaartuig. De Britten vragen het wachtwoord (2) en voeren aan boord een controle uit. Een paar uur later, op 2 juni, worden ze nogmaals gecontroleerd door een andere eenheid. "Vanwaar komt al die activiteit?" Robert krijgt te horen dat de Duitse 'Bismarck' het Britse slagschip de 'Hood' heeft gekelderd. De 'Bismarck' zoekt waarschijnlijk beschutting onder de IJslandse kust terwijl het wordt opgejaagd door de Engelse oorlogsvloot. De vliegtuigen die ze hoorden waren de Duitse verdedigers zijn van de 'Bismarck'

Aanval

Op 2 juni komt stuurman *Leon Grunewald* Robert wekken met de melding dat een vliegtuig zich voorbereidt om aan te vallen. Terwijl de vlieger zijn 'loop' neemt draait de schipper het stuurrad hard bakboord zodat het vliegtuig het schip niet in de lente kan overvliegen maar alleen in de breedte. Deze handeling geeft de bommen minder kans het schip te treffen. Drie geloste bommen plonzen in zee en ontploffen zonder schade aan te brengen. Mitrailleurvuur treft de 'John' echter in zijn volle flank. De

vliegtuigen verdwijnen terug naar het westen. De 0.88 is aan stuurboordzijde volledig doorschoten, zelfs onder de waterlijn zijn verschillende gaten. Na een kwartier valt de motor stil. Bij nazicht ziet de motorist dat de stuurboordtank doorschoten is en leeggelopen. Ze wordt uitgeschakeld. Een lichte slagzij doet de tank vollopen met zeewater. De bakboordtank wordt opengedraaid en de motor start opnieuw. Er zijn geen gekwetsten. Een onvoorstelbaar geluk: de hele brug is doorzeefd, de kompassen verbrijzeld, het want van de masten hangt te slingeren en de reddingsboot is versplinterd. Het vaartuig kan varen, dus ze zetten door. Overdag varende volgens de zonnestand, 's nachts op de sterren. Op 3 juni valt langs achter een vliegtuig aan. Ook de wachtsman haalt het roer over zodat de bommen weinig kans krijgen het schip te treffen. Dichtbij ontploffende bommen en mitrailleurvuur maken van de 'John' een ontredderd schip. Het ene moment rijst het schip met zijn voorsteven uit het water, het andere moment is het de beurt aan de achtersteven. Achteraan loopt er veel water in het logies. De motorkamer is erg gehavend. De hulpmotor en de kompressor zijn kapot. De hoofdmotor is gebarsten vanaf het vliegwiel tot aan de derde cilinder. De dekpompen en de bilgespomp zijn weggeslagen. Stopt de motor dan zinkt het schip. De motorist en enkele matrozen slagen erin de motor draaiende te houden door er olie in te gieten en het water tegen te houden. *Robert Rycx* geeft de opdracht op het deke een vlot te sjoeren met dekplanken en lege traanvaten. Op de bak wordt brandbaar materiaal gestapeld. Maar... nog is het niet voorbij. Een Duits vliegtuig vliegt over en geeft nog enkele salvo's. De stuurman beantwoordt het vuur door, met het machinegeweer op de buitenbrug gemonteerd, terug te vuren. Het vliegtuig verdwijnt.



De 0.88 'John' op weg naar New-York. Op zijn dek een niet te identificeren lading. Reservemasten voor de 'Endeavour'? We komen er later nog op terug. (Foto: met dank aan mevrouw Verbiest uit Bredene)

Redding

In de verte ziet de bemanning een rookpluim. Het materiaal op het voor-kasteel van het schip wordt aangestoken. Trekt het de aandacht? De rookpluim die ze in de verte zien verandert van richting en wordt groter.

De Noordse tanker 'Thorshavel' nadert. Van zodra er mondeling contact mogelijk is vraagt Rycx de kapitein om sleephulp. Atile Thange antwoordt: "In de omgeving is een U-boot gesignaleerd. Met 16 000 liter vliegtuigbrandstof aan boord heb ik geen zin een gemakkelijke prooi te vormen. Uw vaartuig ligt trouwens dieper in 't water dan U beseft. Het houdt het niet lang meer vol. We zetten een boot uit. Stapt allen in!"

De 0.88 'John' wordt achtergelaten op een positie op 93 mijlen van het eiland St. Kilda (N.W.-Schotland), en omdat ze zonder kompas moesten varen, 60 mijlen ten westen van zijn normale route. Het ligt zwaar in zee met een klotsende massa zowel in het voor- als achterschip. Wanneer ze verwijderd worden zien de mannen hun 'John' waggelend dobberen, nog niet goed wetend of het eerst met de voor- dan

wel met de achterstevan zal ondergaan. Aan boord van de tanker vertelt de kapitein dat ze al zigzaggend zijn ontsnapt uit een konvooi van 18 schepen dat door drieduikboten werd aangevallen.

Robert Rycx en zijn 'crew' worden aan boord gehaald op 4 juni 1941, in de monding van de Clydevier (Glasgow, Schotland) en naar Gourock gebracht. De Noorse tanker blijft liever op de rivier liggen, want wegens een aanval met brandbommen woeden hevige branden op de wal, een distilleerderij is ontploft en de whisky stroomt in de goten van het stadje. De onfortuinlijke vissers worden door het RNMDSF ondergebracht in het 'Sailor's Home' te Greenock.

Intussen kregen de Britten de 'Bismarck' te pakken. Overlevenden worden krijgsgevangen naar Schotland gebracht. In de trein die hen naar midden Engeland brengt wordt een compartiment vrijgehouden voor de geredden van de 'John' die via Glasgow terug te Fleetwood toekomen met slechts één lichtgewonde matroos.

Enkele maanden later mogen de treilers niet meer alleen uitvaren maar

wel in groepjes. De machinegeweren op de brug worden vervangen door 'Marlin guns' op de voorstevan of het achterschip, afgeschermd door beton en een pantserplaat. De bemanning wordt aangevuld met één of twee 'gunners' die geen wacht lopen op de visserij, maar enkel de horizon moeten afturen.

Na te zijn bekomen moet Robert Rycx mee als co-schipper op de kolenbrander 'Christine' (uit IJmuiden van de rederij Vem) met als schipper Jacob Zwaan die toen nog geen kaas had gegeten van de IJslandse visserij.

Daniël Pots

- (1) zie HVB 12/91, p.40 en 1/92, p.53.
 (2) De schippers kregen van de admiraliteit een grote omslag mee naar zee. Iedere dag moesten ze daaruit een kleinere omslag openen om het wachtwoord van de dag te kennen. Bij controle van buiten af was dit wachtwoord het teken dat ze bevriend volk waren.

Vragen & antwoorden

de politieke rubriek van HVB

INDEZE RUBRIEK verschenen vorige maand uittreksels van een brief die Ere-Volksvertegenwoordiger Laridon stuurde naar de kersverse minister van landbouw (en dus ook van visserij) André Bourgeois. Die brief had het over de vangstbeperkende maatregelen voor tong. Op 9 april stuurde de minister een antwoord waaruit wij het volgende citeren:

'De Administratie en ikzelf hebben zich tot objectief gesteld de vangsten, in casu de tongvangsten zoveel mogelijk te spreiden in de tijd zodat, binnen de perken van het quotum uiteraard, gedurende het hele jaar op tong kan gevist worden in de Noordzee. Een versoepeling van de bestaande regeling op dit moment kan weinig soelaas inhouden voor bepaalde categorieën [Sic. De minister bedoeld natuurlijk categorieën, maar een tekstaanhaling mag daar geen jota aan veranderen. Overigens doet het ons plezier te zien dat het niet alleen in HVB is dat er 'kemels geschoten worden'.] vaartuigen; ze heeft onvermijdelijk tot gevolg dat naar het einde van het jaar toe strenge of nog strengere maatregelen zullen moeten genomen worden.

Hoe dan ook Waarde Collega, de bestaande 25 kg.-regeling vervalt einde april ... vervalt einde april; vanaf 1 mei gelden de 'gewone' vangstbeperkende maatregelen.

Het is U evenmin onbekend dat de bestaande regeling aangevochten wordt voor de Raad van State. Beweerd wordt dat de regeling de grote vaartuigen benadelt.

Gezien voorgaande ben ik van oordeel dat het nu niet opportuun is om de vangstbeperkende maatregelen te versoepelen...

Aldus minister Bourgeois.

OP 5 FEBRUARI II. stelde Loones in de senaat een vraag aangaande de open

brief die G. Deman, voorzitter van het Visserijonderwijs van de Vlaamse Gemeenschap, de wereld instuurde. De brief (zie HVB 2 van 7 feb. 1992 p. 33) was bedoeld als nota waarvan de schrijver vindt dat ze aan de basis moet liggen voor een discussie over de toekomst van de sector. Senator Loones wilde weten wat de regering over de verschillende standpunten vond.

'Het zou ... voorbarig en zelfs ongepast zijn,' zo luidde het voorzichtig antwoord, 'nu al, zonder inspraak van de sector, over die kwesties een oordeel te geven.

Ik wacht in de eerste plaats het advies hieromtrent af van de Centrale Raad voor het bedrijfsleven, met zijn bijzondere raadgevende commissie voor de visserij.

Ook mijn administratie zal over die aspecten, in overlegcommissie visserijbeleid, van gedachten wisselen met de Rederscentrale.

Als verantwoordelijke van het nationale visserijbeleid zal ik dan pas beslissen hoe ik die adviezen, voor de punten die mijn departement aanbelangen, in het beleid zou kunnen inpassen.'

DE OOSTENDENAARS-VOLKS-vertegenwoordigers Johan Vande Lanotte en Fernand Ghesquière namen een gezamenlijk initiatief en schreven met z'n tweeën een brief naar Luc Vandenbrande, voorzitter van de Vlaamse regering en minister van economie, KMO's, energie, externe betrekkingen en wetenschapsbeleid. De brief handelt over de toestand van de Oostendse scheepswerven nadat nu ook de scheepswerf Seghers besloten heeft ermee te stoppen.

'Enkele dagen geleden,' zo start de brief,

'heeft de vergadering van aandeelhouders van de scheepswerf Seghers beslist de boeken te sluiten. Voor het arrondissement Oostende, het arrondissement met de hoogste Vlaamse werkloosheidscijfers is deze beslissing zeer slecht nieuws. Ook de tweede Oostendse scheepswerf IdP boert niet goed en is met sluiting bedreigd. Dergelijke sluitingen zijn meestal onomkeerbaar: de know how van de arbeider gaat definitief verloren en gezien de zwakke markt komt geen nieuw bedrijf van de grond. Dit alles heeft ook gevolgen voor de visserij, een toch niet onbelangrijke sector, waar de vernieuwing van de vloot problemen stelt.' En de brief vervolgt: 'Enkele maanden geleden werd geopperd dat het ontwerpen van een prototype, gericht op de kustvisserij mogelijks een aantrekkelijk perspectief kon zijn om de scheepswerven te revitaliseren. Uiteraard heeft zo'n prototype maar zin als het ontworpen wordt in nauw overleg met de betrokken sector.

De normale werkwijze bij een prototype bestaat er in dat een bedrijf zelf een voorstel opmaakt. Gezien de beroerde situatie in de scheepswerven is zo'n perspectief niet meer realistisch.' En nu komt het: 'Daarom willen wij u vragen om na te gaan of het niet mogelijk is dat u het initiatief neemt om samen met de GIMV en de twee Oostendse scheepswerven een tijdelijke samenwerking zou opstarten met het oog op een eventueel prototype. Op die manier zou opnieuw een mogelijk toekomstperspectief voor de Oostendse scheepswerven geboden worden.' En de beide volksvertegenwoordigers besluiten: 'Het is ons volkomen duidelijk dat de voorgestelde procedure niet gewoon is. De werkloosheidsituatie van Oostende is dat ook niet. Vandaar dat we op een initiatief van u wentwege aandringen.'

DEZELFDE GHESQUIERE VROEG ook aan Luc Vandenbrande hoe het komt dat reders zo lang moeten

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

wachten op hun scheepskrediet. Er zouden maar liefst zeven maanden of meer verlopen tussen de datum waarop de NMKN het dossier indient en de datum waarop het scheepskrediet definitief wordt toegekend.

Op dat moment heeft de reder nog zijn geld niet want de akte moet eerst voor de notaris worden verleden. Een nieuw schip of een gemoderniseerd vaartuig waar bijvoorbeeld een nieuwe motor werd ingebouwd en waarvoor het scheepskrediet is toegekend, is intussen al lang in de vaart of opnieuw in de vaart. Om zijn financiële verplichtingen na te komen, heeft de reder evenwel een duur overbruggingskrediet moeten aangaan, in afwachting van de overschrijving van het scheepskrediet op zijn rekening. Uit het antwoord blijkt dat de huidige administratieve procedure er inderdaad toe leidt dat er te veel tijd verloopt tussen het indienen van de vraag tot het bekomen van een scheepskrediet, in uitvoering van de wet van 23.08.1948, en de uiteindelijke opneming van het krediet.

Momenteel wordt er gewerkt aan een nieuw ontwerp-dekreet. Het is daarbij de bedoeling om de praktische toepassing terzake in nauwe samenspraak

met de sektor tot stand te brengen. Aldus zullen alle betrokken partijen suggesties tot verbetering van de huidige procedures kunnen aanbrengen. Een verkorting van de procedures is uiteraard noodzakelijk; in het Vlaamse regeerakkoord dd 28 januari 1992 wordt trouwens uitdrukkelijk gesteld dat administratieve procedures moeten vereenvoudigd worden. Alle stappen die geen reële waarde aan het dossier toevoegen dienen te worden vermeden en er moet bovendien aandacht worden besteed aan de delegatie van beslissingsbevoegdheden, aldus de minister in zijn antwoord.



Exit De Keersmaeker

Dat een ministerloopbaan bruusk kan eindigen hebben verschillende exellenties opnieuw ondervonden. Maar om een nieuwe baan moeten ze vaak niet verlegen zitten. Ex-staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw (en visserij) Paul De Keersmaeker, die vorige maand in dit blad nog afscheid nam draaide tien jaar mee en viel bij de vorming van de nieuwe regering niet meer in de prijzen. Hij is nu overgestapt als bestuurder bij de Leuvense brouwersgroep Interbrew, vooral bekend door Stella Artois. Voor De Keersmaeker is de biersector geen onbekend terrein. Hij bezat destijds een eigen brouwerij in zijn woonplaats Kobbegem. De familiale onderneming werd jaren geleden reeds overgenomen door Interbrew. Ook enkele collega's van De Keersmaeker verzeilden in de privé-sektor. Zo werd ex-premier Martens benoemd tot kommissaris in de Nederlandse Behemann-groep (machinebouw en staalverwerking).



het taxibedrijf voor de visserij
Bredene

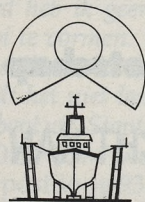
OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

Driftweg 25, Bredene



Bredene

Oostende



UITBATING SLIPWAY ZEEBRUGGE

INDIMEC

SCHEEPSHERSTELLINGEN

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

Nieuwe aanpak:

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

Dienstverlening:

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

Raadpleeg ons:

- redelijke prijs
- kwaliteit
- snelheid
- total service

Onderzoeksraad en bemanningsprobleem

Eerst de visser, dan het schip

TIJDENS DE MAANDEN maart en april 1992 heeft de onderzoeksraad geen enkele uitspraak gedaan. Wel stonden er veel zaken op de dagorde en werden aanwezige betrokkenen en getuigen grondig ondervraagd. Herhaaldelijk kwamen er zaken voor die hun oorsprong vinden in aspecten van het bemanningsprobleem. Sommige vaartuigen kozen zee met een man te weinig aan boord, bij andere kwamen aangemonsterde bemanningsleden niet opdagen en bij weer andere vaarten werden de nodige vergunningen niet aangevraagd voor bemanningsleden die niet beschikten over het nodige brevet of diploma. De rijkskommissaris merkte op dat het rijtje wetsovertredingen inzake bemanningen bijlange niet ten einde is.

Onderzoek

Twintig jaar geleden, in 1972, heeft de *Zeevisserijdienst* i.s.m. de *West-vlaamse Economische Raad* een enquête gedaan bij de reders en de scheepsjongens betreffende het bemanningsprobleem. Het was de eerste keer dat de scheepsjongens zelf naar hun mening gevraagd werd.

Als enquêteur was ik nauw betrokken bij deze studie en naar ik meen te weten werd er achteraf maar weinig aandacht aan besteed. Daarom heb ik ze van onder het stof gehaald, want de besluiten lijken mij vandaag nog steeds aktueel te zijn.

136 scheepsjongens werden ondervraagd, 45 daarvan scheepten in te Oostende, 32 te Nieuwpoort en 59 te Zeebrugge.

De belangstelling voor de zee blijkt bij de ondervraagde scheepsjongens

de belangrijkste reden te zijn om voor het beroep te kiezen. 90% van de ondervraagden gaven dit op als hoofdargument of als nevenschikte beweegreden. Verder werden familiale omstandigheden en de verwachting van een hoog inkomen als doorslaggevend argumenten vermeld. Slechts 10% van de ondervraagden zagen in de visserij een tijdelijke werkgelegenheid, in afwachting dat ze een beroep aan de wal zouden gaan uitoefenen. De ondervraagde scheepsjongens zagen ook de toekomst van de zeevisserij bijzonder hoopvol tegemoet.

Van de schoolbank naar het scheepsdek

Zoals uit de enquête bleek, wordt de scheepsjongen niet in de eerste plaats tot het beroep aangetrokken uit materialistische overwegingen. Neen, hij kiest voor het beroep uit liefde voor de zee. Vandaag klaagt men erg over de studie-inzet van de leerling. De materialistische motivatie (Je moet vandaag leren om later geld te verdienen) spreekt de leerling minder aan omdat hij in onze maatschappij geld en comfort heeft *zonder* gewerkt te hebben. Reden temeer dus om het maritieme motief te stimuleren of om het met een Duits begrip nog beter te omschrijven: we moeten het maritime motief 'ausbilden'.

Als er volgens de enquête nog veel idealisme bij de jongeren te vinden is dan moet de oorzaak van de studiemoeheid gezocht worden. Is het een kwestie van leerinhoud en -techniek? Goede vissers komen er niet vanzelf. Zij moeten gekweekt worden. Vroeger was de tweede benaming voor K.W. Ibis, 'Kwekelingschool der visserij'. Wie herinnert er zich dat nog? In welke klaslokalen van visserijscholen hangt nog de kenspreuk van de marine: 'EER, PLICHT, RIDERLIJKHEID'?

Toekomst in de visserij?

Twintig jaar geleden, op 31 mei 1972 werd de visserij door de toenmalige minister van landbouw besproken in het parlement. In de tekst lezen we: 'Het bemanningsprobleem heeft twee as-

pekten: een kwantitatief aspect wat maakt dat er voortdurend spanningen zijn op de arbeidsmarkt, en een kwalitatief aspect ingevolge het feit van de technische evolutie.

Een enquête heeft uitgewezen dat bij de jeugd in onze kuststreek nog steeds een levendige belangstelling voor dit bedrijf bestaat. Zaak is echter de nodige maatregelen te nemen om van de vissersstiel, ook op langere termijn een aantrekkelijke en goede keuze te maken voor onze jongeren.' (vetjes door ons aangebracht.)

Is nu de tijd gekomen om na 20 jaar een gewetensonderzoek te doen? Hebben de verantwoordelijken de nodige maatregelen getroffen om de vissersstiel aantrekkelijk te maken? Hebben de verantwoordelijken de visser op de eerste plaats gesteld of is het het schip dat eerste en laatste bekommernis was? Is het idealisme van twintig jaar geleden vandaag nog steeds aanwezig bij de vissersjeugd? Kan het visserijbedrijf de jeugd nog een toekomst bieden? Kweekt de visserijschool nog vissers of zijn het instituten zonder meer?

Deze en andere vragen schreeuwen om een antwoord. Nu moet alle aandacht gaan naar de visser van de 21ste eeuw. Het beleid moet de jonge visser en zijn toekomst op de eerste plaats stellen. Eerst de visser en dan het schip! Maar al te vaak werd deze waardeschaal omgekeerd en moest de sektor daarvan het gelag betalen, zoals dat ook nu weer tot uiting komt in het huidige bemanningsprobleem.

Zelf ben ik ervan overtuigd dat er nog heel veel idealisme is bij de vissersjeugd. Een jonge visser, een scheepsjongen, een leerling van de visserijschool staat open voor het leven. Hij heeft echter ouderen nodig die hun oor bij hem te luisteren leggen, ouderen die mede door hun ervaring erin slagen een antwoord te geven op de behoeften en de noden van de jongeren.

Robert Coelus

Geef deze man een meesterwerk en hij maakt er een stuk folklore van

HET IS NU al meer dan twintig keer honderd jaar geleden. De mensen hadden toen ook al koningen die rijk waren

uit hun eigen, en met dat verschil dat ze toen geen belastingen moesten betalen om de koning te laten leven: de koning pakte zelf 't geen dat hij dacht nodig te hebben of kon gebruiken. *Odysseus* was koning van *Ithaka* en reisde tamelijk veel met zijn schip in de Middellandse Zee, niet langs de Spaanse kust waar er toen nog geen toeristen en schone meisjes te vinden waren, maar aan de Griekse kant, dicht bij huis en bij de soldaten die hem moesten beschermen

Aldus beleefde *Odysseus* talrijke avonturen en *avontuurtjes* die hij niet allemaal beschrijft in zijn mémoires: de koningin leefde nog en zij kon ook lezen, zelfs tussen de regels...

Zo vertelt *Odysseus* hoe, na zijn heldhaftig gedrag onder de muren van Troje, hij nog een bezoekje bracht aan de mooie eilanden, die overal in de Griekse wateren bezaaid liggen en bevolkt zijn met buitengewoon mooie meisjes. Op onze tocht, aldus *Odysseus*, deden wij nog eens het eiland van de godin *Kirke* aan: zij voorzag ons rijkelijk van levensmiddelen en waarschuwde ons voor verschillende gevaren. Toen maakten wij ons op voor de terugtocht.

Kirke was wel een toverkol, en dan nog geen van de lelijkste. Bij zijn eerste bezoek had ze *Odysseus* al een vieze toer willen spelen, maar hij was rapper geweest en bracht haar op zijn manier tot betere gevoelens.

Bij zijn tweede bezoek wisten ze alle twee waar de hond gebonden was en hij werd, zoals hij het zelf

Over zeemeerminnen, sirenen... en andere schone beestjes

verhaalt, met meer vriendschap ontvangen. Waarschijnlijk omdat zijn nobele echtgenote toen nog in leven was, heeft *Odysseus* in zijn gedenkschriften niet alle trukjes uiteengezet waarmee hij de mooie *Kirke* tot andere gevoelens wist te brengen, zodat er voor ons, mannen, weinig te leren valt uit zijn boeken. Het eerste avontuur, dat de godin voorzegt had, wachtte ons bij het eiland der Sirenen, zo schrijft de held. Sirenen zijn nimfen, die uitmunten in de zangkunst en die ieder in het voorbijvaren bekoren. Maar wie zich door het gezang naar de groene oevers laat lokken, moet reddeloos sterven. Door *Kirke* gewaarschuwd, stopte ik de oren mijner reisgenoten dicht met was toen ik vermoedde dat het eiland der Sirenen nabij was en liet mijzelf aan de mast vastbinden. Spoedig bleek, hoe kostbaar de raad van *Kirke* geweest was. Het gezang der Sirenen was zo meeslepend en betoverend dat ik mijn verlangen niet kon beteugelen. Maar hoe ik mijn metgezellen ook met het hoofd wenkte om mij los te maken, ze bonden mij, zoals ik vooraf had bevolen, alleen nog maar vaster. Pas toen wij de verleidelijke jonkvrouwen achter ons gelaten hadden, verwijderden zij mijn boeien en deden de was uit hun oren.

En vele, vele andere...

Volgens andere verhalen uit de Oudheid moet het in die tijd nogal gewemeld hebben van mooie *jufrouwjes* aan de boorden van de zee, die de zee-lieden wel eens graag om verschillende, soms sterk uiteenlopende rede-

nen, zouden vertroeteld hebben. De zee-god *Nereus* met zijn vijftig dochters moest ook wel middel-tjes verzinnen om zijn vrouwelijk nageslacht aan de man te brengen, en waar de mannen niet uit eigen beweging kwamen, zorgden de *Nereïden* er zelf voor dat ze aan de man kwamen: de zee en het landschap deden er het hunne bij.

Zo is het te begrijpen dat de wonderschone godin *Aphrodite* (*Venus* voor de Romeinen uit die tijd) op de kust van het eiland Cyprus uit de zee geboren werd. Ze werd zelfs de moeder van de schalkse *Eros* (De Romeinse *Amor*) die met zijn pijltjes talrijke harten getroffen en gebroken heeft. Dat er nu geen specifiek-Griekse sirenen meer aan die stranden liggen is vooral te danken aan het feit dat de concurrentie uit de noordelijk gelegen Europese landen zodanig groot geworden is dat ze haast niet meer aan hun trekken komen. Aldus hebben die sirenen die er hoogstens voor een paar weken blijven, de wacht overgenomen van de vroegere "aan-trekkelijkheden" en is er veel meer keuze en variatie en vooral veel meer te zien. Zingen doen ze wel niet: de transistor heeft de taak overgenomen al maakt het meer gerucht hoewel niet altijd even lief-talig. Het zijn de mannen die niet veranderd zijn, ze komen wel uit alle 's Heren landen, en, wordt er niet meer (zoveel) gevochten als vroeger, ze laten zich nog altijd even graag verleiden als hun voorgangers van zoveel tientallen eeuwen geleden...

B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

De Griekse sirenen hebben tamelijk veel achterlichtjes gehad die hetzelfde bedrijf uitoefenden, niet aan de boorden van de zee, maar langs de oevers van de rivieren. Volgens de verhalen uit die tijd, waren het immers niet alleen de zeelieden die zich graag lieten bekoren, ook langs de oevers van stroom en rivier krioeelt het van (al of niet) maagden die niet beter vragen dan ergens een voorbijganger, bij voorkeur tocheen kapitein van een langsvarend schip, aan de haak te slaan.

Hun Germaanse nichtjes van de Griekse sirenen, die langs de rivieren wonen hebben minder aangename bedoelingen als ze zingen. Zoals het meisje dat te *St. Goars* langs de Rijn woont, de bekende *Lorelei*, dat zeer waarschijnlijk een goede reden heeft om zich te wreken op de varende gezellen die langs haar rots voorbijvaren. *Heinrich Heine* moet het in zijn tijd nog beleefd hebben, hij schreef er een mooi gedicht bij. Het is fris, het wordt stilaan donker en de Rijn vloeit rustig. De toppen van de bergen fonkelen in de laatste stralen van de zon.

Daar boven zit het schoonste meisje, haar gouden sieraden glinsteren in

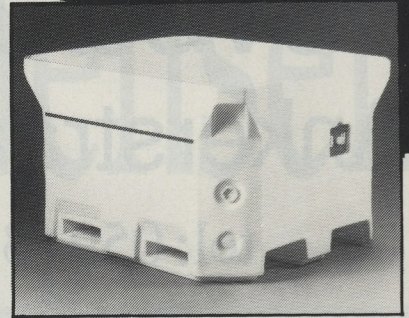
de laatste zonnestrallen terwijl zij haar gouden lokken met een gouden kam bewerkt. Daarbij zingt ze een lied met een wonderbare melodie. De schipper die voorbij vaart in zijn schuitje wordt zodanig getroffen door het mooie gezang dat hij in de plaats van naar de verraderlijke rotsen te kijken, naar het mooie meisje staart met het gevolg dat hij met zijn schuitje in de golven verdwijnt en dat is allemaal de schuld van de *Lorelei* met haar betoverend lied...

Jef Klausing



Het schip van Odysseus vaart voorbij de sirenen, Griekse vaas van ca. 490-60 voor Christus.

DYNO STROMBERG



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



Haasnoot
Handelsonderneming
Holland

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

VALCKE

INDUSTRIES

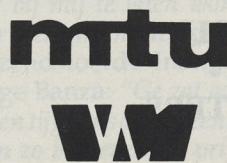
N.V.



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



MERCEDES - BENZ



Dieselmotoren
voor Marine & Industrie

VICTORIALAAN 3 B - 8400 OOSTENDE

TEL.: (059)321814

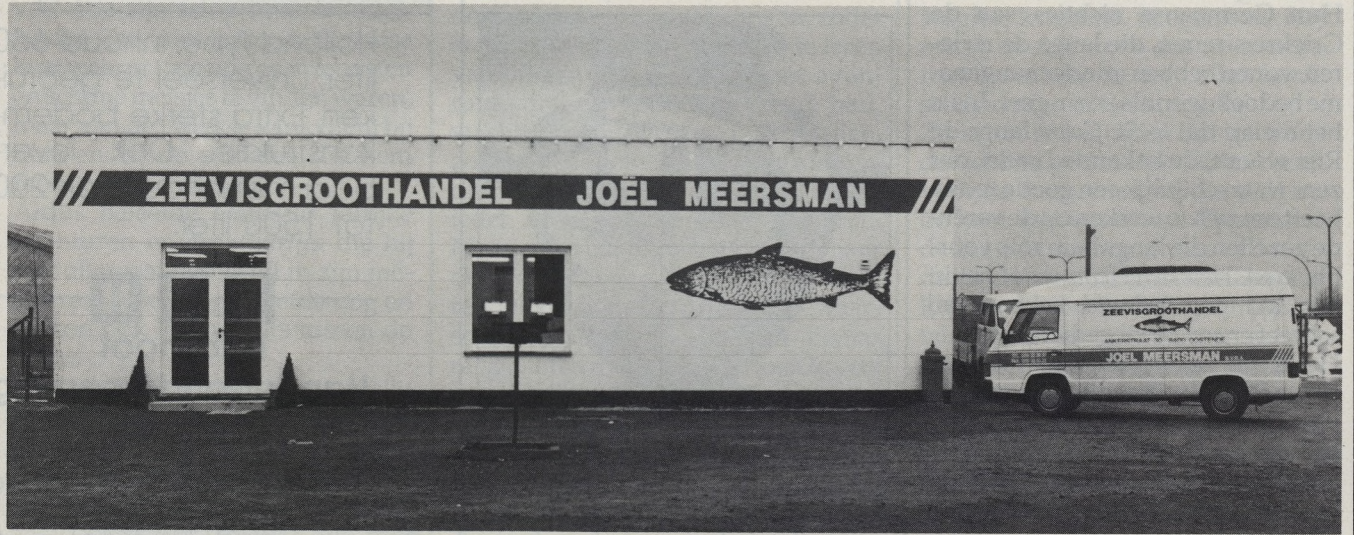
FAX: (059)321135

Zeevisgroothandel

bvba Joël Meersman

Ankerstraat 30, 8400 Oostende

tel: 059 / 32 39 37 — fax: 059 / 32 53 22



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 0,50 mm)**
- * **KORRETOUWEN STALEN KABELS**
- * **ALLERLEI VISSERIJ BENODIGDHEDEN**

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



van schepen Van mensen

NEEN, MUKE WAS niet meer het gedienstige vrouwtje dat ze ooit geweest was en dat was te betreuren want ze had nogal wat opgestoken bij de zusters op de missie en had hijzelf, Ebondo, haar nog niet genoeg verteld over die opgewonden, haastige blanken en hun idiote streken op het water?

Maar Muke had toch ook al dingen gedaan die ze eigenlijk niet mocht doen en waar had ze dat elders geleerd dan bij de zusters! Het was al gebeurd dat zij met zijn francas kralen en een blinkende armband had gekocht in de shop van de hindoe en ze had nochtans moeten naar huis komen met een fles ketchup. En had hij niet opgemerkt dat zijn buurman lelijk had gegrijnsd toen hij hem vroeg of Banza, zijn vriend, bij Muke thuis was geweest toen hij les aan het geven was op de visserijschool? Dat waren allemaal slechte voortekenen, een af andere *mbumbafu*, stommerik, zal me behekst hebben, de krachten van het kwaad stoppen nooit, ook niet voor geleerde onderwijzers zoals ik, arme drommel die ik ben. Maar de *mguganga*, de oude Inongo, zou raad weten. Laat in een maanloze nacht, onzichtbaar voor boze geesten, trok Ebondo naar de tovenaars. Hij had eerst overwogen zijn probleem aan de blanke te vertellen maar die zou hem toch niet kunnen helpen en hij kon hem bovendien bezwaarlijk vertellen welke sukkelaar hij eigenlijk was, terwijl zonder de tussenkomst van de *mganga* het palaber nooit opgelost zou geraken. De oude Inongo herkende dadelijk de slimme schoolmeester die al zijn geleerdheid bij de blanken had gehaald en hen zo goed kon nabootsen, hij had het gewete dat Ebondo de weg naar zijn hut zou terugvinden.

Nadat hij aandachtig de klachten had aanhoord bleef het stil, Inongo's zwarte kabeljauwogen hingen met bloeddorlopen wit uit hun kassen, dikke rookwolken ontsnapten uit zijn verschroeiende hennepkalebas. Dan bromde hij luidop, met de bedoeling de geesten buiten te houden,

"kom terug samen met je vriend Banza, voor de volgende wassende maan, dan genezen de ziekten en jonge kerels zoals gij krijgen meer kracht..."

Ebondo hoestte honderd zaire op en verdween snel in het duister.

De volgende volle maan stond helder, monsterachtig groot aan de besterde hemelkoepel toen beiden in de schamele hut van Inongo plaatsnamen, deze was niet verbaasd dat beide ogen van Banza dichtgeslagen waren, en aan de stukken sparadrap die langs zijn brede platte neus waren geplakt wist hij dat ze in het dispensarium van de nonnen waren geweest.

Zonder uitstel wilde Banza zijn beklag maken over de beestachtige manier waarop zijn vriend Ebondo hem had aangepakt maar Ebondo sputterde al dadelijk dat Inongo eigenlijk met hem, de bedrogene, medelijden moest hebben en dat hij bijgevolg eerst aan het woord moest komen, hij had Banza met Muke samen in zijn eigen huis betrappt en dat toch reden genoeg! Wijze Inongo wist best dat zwarten enkel maar de waarheid zeggen met hun grote voeten in de gloeiende houtskool. *"Hoeveel keer heb je met Muke geslapen Banza?"*

"Niet zoveel", jammerde deze, "misschien een paar keer."

"Het is een schande, Banza, dat ge met de vrouw van uw vriend de onverzadelijke dorst van uw mannelijkheid laaft, zonder betalen hebt ge geprofiteerd van de vrouw van uw beste vriend, dit is diefstal, ge zijt niet minder dan een vuige dief..."

"Inderdaad", bevestigde Ebondo heftig, "het is een vuile dief want ik heb moeten betalen aan de ouders van Muke om haar bij mij te laten wonen, ik heb daarvoor heel lang moeten sparen."

Misprijzend loerde Inongo naar de schuldige Banza: *"Ge zat achter Muke aan als een tijgervis achter een kale kikker, is ze dan zo bedreven, de prijs voor een hoertje, Banza, is twintig zaires en ze is rijk aan alle mogelijkheden, is dat nog niet goed genoeg? Ik weet het wel dat een lelijk scharminkel evengoed hanen doet kraaien en dat hippe Muke haar tijd neemt..."*

Rook uit de henneppijp hield muskieten en geesten buiten, de wijze oude was gereed om zijn vonnis uit te

&

van de zee

spreken; *"Een gebroken ei kunt ge niet meer plakken, ge moet, Banza, minstens honderd zaires betalen om de vrouw van Ebondo, je vriend, onrechtmatig te hebben gebruikt en nog een honderd zaires om je goede vriend te hebben bedrogen en vraag nu maar aan je maat of hij het daarmee eens is...!"*

Om dit niet geringe bedrag te verdienen moest Banza zeker wel twintig keer naar zee en het is heel wat meer dan Ebondo verdient per maand op de visserijschool. Maar het oordeel is eigenlijk geen slecht nieuws, want een brede grijs onderstreept zijn instemming met deze wijze uitspraak die nu nog moet worden vergoed en aan Ebondo twee hennen kost en aan de visser een mand geroekte tilapia: het honorarium van Inongo, de oude rechter. Op zijn aanraden schudden de rivalen elkaar de hand en vervolgens de duimen als teken van onverbreekelijke broederschap want zij horen bij dezelfde stam, deze van de *bsashila's*, de vissers en, is het niet juist dat ge uit een menselijke schedel kunt drinken maar dat ge nooit uit uw kop kunt steken dat er ooit ogen in zaten. En is een man minder wijs dan zijn vriend, deze zal toch met hem blijven omgaan alsof hij wijzer was..

LIN

Lees volgende maand
het happy end van dit
menselijke palaber

De tweede uitwijking:

de Flandriavloot verlaat Oostende



Vrienden en kennissen komen aan de Demeybrug afscheid nemen.

1948. VIJF JAREN NA elkaar werd de Noordzee overbevist. De vangsten verminderen. De scheepsbouw kent een piek, want onze buitenlandse visafnemers bouwen zelf hun vloten. De rantsoenering wordt opgeheven, wie zou er nu nog vis eten? Kortom: de visserij krijgt rake klappen!

Grote vaartuigen kunnen hun visgronden tot IJsland en de Witte Zee zoeken. De kleinere echter blijven dicht bij huis in een overbeviste Noordzee.

Reder *Gabriël Van Iseghem* (1) zoekt een nieuwe toekomst voor zijn 8 vaartuigen tellende rederij 'Flandria'. Hij gaat niet over één nacht ijs. Noord-Afrika, Zuid-Afrika, Chili, Brazilië, en Argentinië worden als uitwijklanden gewikt en gewogen. Overal zijn voor- en nadelen; meestal is de distributie gebrekkig (bijv. Brazilië had 5 spoorwegmaatschappijen met 5 verschillende spoorbreedten) en Argentinië blijkt uiteindelijk de beste keuze te zijn. *Mar del Plata* beschikt over een prachtige vissershaven en in het hinterland bevinden zich 80 visverwerkende bedrijven. *Van Iseghem* leert uit de vorige uitwijkingen en bereidt de overtocht nauwgezet voor. Hij maakt plannen om zijn eigen herstellingsatelier op te richten, zijn eigen vis te

distribueren, een conservenfabriekje, een rokerij, en een ijsfabriek op gang te brengen

Op weg

Begin oktober 1951 lag de hele Flandriavloot in het handelsdok te Oostende. Aan wal en aan boord heerste een drukte van jewelste. Vrachtwagens reden af en aan met viskisten, zeildoek, huisraad, visnetten, scheerborden, reserveonderdelen, matrassen, meubelen, voeding... Alles werd gestoud in het ruim of op het werkdek. Gezinnen kwamen reeds aan boord wonen en op een dag stonden ook de 30 Nederlandse vissers, die werden aangemonsterd, op de kade (26 Urkers, 2 Enkhuizeners en 2 uit Den Helder) (2). Wegens de inpoldering en de aangekondigde afdamming van het IJsselmeer (vroegere Zuiderzee) was hun mogelijkheid tot het uitoefenen van het beroep erg verkleind. Er kwamen ook Amsterdamse fabrieksarbeiders op de schepen. De toelating tot afvaren liet op zich wachten en het bleef druk op de kaaien: familie en vrienden kwamen nog maar eens kijken hoe iedereen het stelde. De Van Iseghemvloot bestond uit volgende vaartuigen:

-De 0.332 'Jean-Pierre' (bouwjaar 1948, 300 pk, 107 brutoton, 32 m lang en 6,20 m breed) o.l.v. *Maurits Ardean* die op 15 juli 1951 zijn brevet van kapitein ter lange omvaart behaalde, met het doel de overtocht te leiden. Aan boord

bevonden zich 18 Belgen en 3 Nederlanders, o.a. het gezin *Ardaen*, het gezin van motorist *Jan Allary*, het gezin *Albert Brackx* en het gezin *Henri Croos*, allen uit Oostende.

-De 0.280 'Nicole' (1946, 250 pk, rest idem) o.l.v. schipper *Georges Desomer*. Aan boord 12 Belgen en 5 Nederlanders, o.a. het gezin *Desomer*, *Frans Westelinck* en het gezin *Robyn*, allen uit Oostende.

-De 0.339 'Luc' (1944, 72 brt, 160 pk, 26 m lang en 5,80 m breed) o.l.v. de Nederlandse schipper *Vanderwijck*. Aan boord 3 Belgen, 8 Nederlanders en 1 Duitser, o.a. motorist *Pierre Hendrickx* en zijn gezin.

-De 0.340 'Christiane II' (1944, idem) o.l.v. de Nederlandse schipper *Hans Korff*. Aan boord 11 Nederlanders.

-De 0.341 'Marie-Louise' (1945, idem) o.l.v. de Nederlandse schipper *Tuun Ras*. Aan boord 5 Belgen en 4 Nederlanders, *Pierre Logghe*, het gezin *Devey* en *André Vermeersch*, allen uit Oostende.

-De 0.343 'Gabriël' (1951, idem) o.l.v. de Nederlandse schipper *Joop de Vries*. Aan boord 2 Belgen en 14 Nederlanders, o.a. de Oostendse Nederlander *Joe Klingeman* en zijn vrouw.

-De 0.344 'August-Natalie' (1951, idem) o.l.v. de Nederlandse schipper *Hans Devries* volgens de ene bron of *Willem De Boer* volgens een andere bron. Aan boord 7 Belgen en 6 Nederlanders, o.a. het gezin *André Vermeylen*, *Oscar Provoost* uit Oostende en *Pol Lagrain* uit Nieuwpoort

-Op sleeptouw de 0.786 'Christiane' (1942, 18brt, 80 pk) Het visserschip was niet klaar voor de tocht. Het was geladen met houten latten om viskisten te vervaardigen. Sommige ramen van de brug waren dichtgespijkerd met planken. Aan boord 3 Nederlanders, een kapitein en twee matrozen.

Alle vaartuigen waren gebouwd uit hout, waren samen verzekerd voor 21.643.000 frank. Er was voor 3.465.000 frank lading aan boord. Op de schepen bevonden zich dus 102 personen, waarvan 47 Belgen, 54 Nederlanders en 1 Duitser. Van de 46 bemanningsleden waren er 30 Nederlandse vissers. In totaal namen 22 vrouwen en 26 kinderen deel aan de reis, waarvan het oudste 14 jaar was en de jongste kinderen 8 en 3 maanden waren.

Op dinsdag 23 oktober 1951 kwam eindelijk het sein om uit te varen. Vanaf



Wachtend op beter weer te Brixham. Op de voorgrond Oostenaars waaronder André Vermeylen, Maria Burke, Delphina Goes, Leon Burke en Diane Vermeylen. Op de achtergrond: hoofdzakelijk Nederlandse vissers; o.a. Willem De Boer.

11 u gleden de vaartuigen in de sluizen. Op de staketsels stonden honderden mensen de schepen uit te wuiven. De schepen waren reeds vervlagd en voeren uit met de Argentijnse vlag in top, eronder de Belgische vlag en bij sommigen stond de Nederlandse vlag bij. Er stond een bries en alhoewel de zeeziekte, voornamelijk onder de passagiers, zijn slachtoffers opeiste, bleven de meesten op dek tot ze de laatste glimp van onze kust achter zich lieten. (3). Ze begonnen aan een 14.000 km lange tocht die meer dan twee maanden zou duren, met weinig comfort, soms verschillende dagen zonder voedsel.

Er was afgesproken in konvooi te varen. De reis was berekend op 40 dagen. Onvoorziën oponthoud joeg hen naar niet geplande havens. Pas na 73 dagen zouden ze Mar de Plata bereiken.

De eerste moeilijkheden begonnen bij het verlaten van de Belgische wateren.

De 0.339 trok de 0.786. Omdat men wist dat de 0.786 veel zou moeten doorstaan was de sleepkabel bevestigd aan een broek die op 6 plaatsen was vastgemaakt aan de voorsteven. Normaal moest er aan de binnenkant een dwarsbalk komen en zou de broek bevestigd worden met schroefbouten. Men had er slechts lange nagels ingeslagen. Achteraf werd beweerd dat het schip verloren moest gaan om de verzekeringspremie op te strijken (4).

Wat er ook van zij, de bries werd heviger en de broek kwam los uit de romp. Het vaartuig werd heen en weer geslingerd, kreeg veel water binnen. Het verkeerde in nood. De drie bemanningsleden werden van boord gehaald. Aan zijn lot overgelaten zonk de 0.786 in het pas van Duinkerken, op 100 m van de radarboei van Grevelingen.

Kort daarop seinde de 0.344 een defekt door aan de olieleiding van de motor.

Maurits Ardean gaf opdracht het euvel in Dover te laten herstellen. De vloot zou te Brixham op hen wachten. In de baai van Brixham werd geankerd. Een etmaal later vervoegde de 0.344 hen. De weersvoorspellingen waren slecht en met de *Golf van Biscaje* voor de boeg besloot Ardean Brixham binnen te lopen en beter weer af te wachten. De Belgen bezochten de mensen die ze tijdens WO2 hadden leren kennen. Op maandag 29 Oktober om 18 uur stond er nogmaals veel volk op de pier om de Flandriavloot uit te wuiven.

Aan Kaap Ouessant voeren ze de golf binnen. Een stevige bries zorgde ervoor dat vooral de passagiers de hoge golven met een bang hart zagen afkomen.

Op donderdag 1 november bereikten ze Kaap Villano en voeren naar Kaap Finisterre. Ter hoogte van de Berlingseilanden (Portugal) kwam de 0.280 'Nicole' stil te liggen met een kapotte keerkoppeling. De 'Nicole'



Het gezin Allary net voor de afvaart: motorist Jan Allary met vrouw Nora en zijn drie kinderen Hubert (oudste) en Simonne op de 0.322 'Jean-Pierre'.

werd opgesleept tot voorbij *Kaap Rocca*. De vloot ankerde in de baai van *Cecimbra*. Herstelling op zee was uitgesloten. Op 3 november besloot *Maurits Ardaen* terug te keren naar *Lissabon*. Er was weinig geld en de onderdelen moesten overkomen uit België. Daarbij gingen de Portugezen zo onzorgvuldig te werk dat ze nog meer brokken maakten. Het oponthoud duurde veel te lang en de opvarenden begonnen zich te vervelen. In de winkels zagen ze vers voedsel maar konden niets kopen. Ieder schip kreeg een politieagent aan boord en moest ook die voeden en te slapen leggen. Wegens het oponthoud moest *Maurits* ook snoeien op de voeding. Verschillende opvarenden kregen darmvergiftiging en belanden in het ziekenhuis. *Pierre Logghe* was zo ziek dat men hem moest achterlaten. Hij bereikte Argentinië per vrachtschip. Om betere voeding te bekomen protesteerden de schippers in naam van hun bemanning en passagiers. Er kwam beter voedsel aan boord.

De mentaliteitsverschillen tussen Vlamingen en Nederlanders veroorzaakten spanningen. Hier en daar gingen zelfs op de vuist. Bijna liep de expeditie hier fout.

Het bezoek van de 'President Roberts'

aan de haven, met migranten, bestemming Zuid-Afrika, aan boord, waaronder enkele Oostendenaars, verbrak het negativisme. Na 16 lange vervelende dagen kon op maandag 19 november eindelijk worden uitgevaren, richting *Kanarische Eilanden*.

Vastgehouden

Op 23 november passeerden ze *Las Palmas* en voeren naar *Santa Cruz* waar ze 's avonds voor anker gingen. Wegens een te drukke scheepvaart mochten ze de haven niet binnen. 's Anderendaags kon het wel. In tegenstelling tot de afwijzende Portugezen in *Lissabon* werden ze hier door de Spanjaarden goed ontvangen. De Vlamingen verbroederden met de opvarenden van een Spaans schoolschip. Na het opnemen van brandstof voer het konvooi uit om de 850 zee-mijlen te overbruggen naar de *Kaap-verdische eilanden*.

Men naderde de evenaar en de temperatuur liep op. Het koelwater van de motoren bedroeg bijna 50 graden. *San Vincente* werd aangedaan. *Porto Grande* was een beschut haventje, maar zonder aanlegsteiger. Ze moesten dus terug ankeren. De Portugese bevolking ontving hen onvriendelijk. In de haven lag een Duitse logger met

vluchtelingen zonder papieren. De Duitse kapitein zat in de gevangenis en op het vaartuig was de brandstofpomp weggenomen om het vluchten te beletten.

Ook hier kregen onze vissers, zoals dat in *Lissabon* het geval geweest was, een politieagent aan boord die naast voeding en slaapgelegenheid, een extra Brits pond per etmaal diende te ontvangen. Er werd bijgetankt. Er kwam smeerolie en drinkwater aan boord. Bij de vereffening van de rekening bleek het drinkwater meer te kosten dan de dieselolie. *Maurits Ardaen* had geld te kort. Uitvaren op belofte kon niet. Een rekening van een vorige Belgische treiler stond nog open. *Maurits Ardaen* bedong dat op 4 december 1951 zes vaartuigen mochten uitvaren o.l.v. *Georges Desomer*. De 0.322 'Jean Pierre' met de expeditieleider werd als pand vastgehouden. Een vrachtschip van de *Compagnie Maritime Belge* bracht de redding. De 'Copacabana' voer het haventje binnen. Moeders kregen verse melk en kindervoeding. De telegrafist verwittigde het Ministerie van *Buitenlandse Zaken* dat de betaling regelde. Acht dagen na de rest van zijn vloot mocht de expeditieleider zee kiezen. De 0.332 voer richting Zuid-Amerika en haalde alles uit de motor in een poging de zes overige schepen bij te benen.

Daniël Pots

Bron: Het archief van Jef Klausling berustend op brieven van uitgeweken vissers, A. Vermeylen en H. Croos.

vervolgt

(1) Reder en drankhandelaar. Hij baatte een wijn- en drankwinkel uit op de hoek van de St.-Franciscusstraat en de Kaaistraat te Oostende.
(2) We zijn niet verantwoordelijk voor de cijfers en zelfs hier en daar een naam of motorvermogen. De verschillende bronnen en krantenknipsels die we raadpleegden spreken elkaar soms tegen.

(3) *Maurits Ardaen* had liever mooier weer afgewacht. De hoge pieten stonden echter klaar om uit te wuiven en hij moest er door.

(4) De 0.786 was verzekerd voor 638.000 frank.

b.v.b.a. EXPERTISEBUREAU

CAFMEYER & C^o



VOÓR & NA SCHADE - RAMING

ROERENDE & ONROERENDE
GOEDEREN

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE

Aktiviteitenkalender

MEI

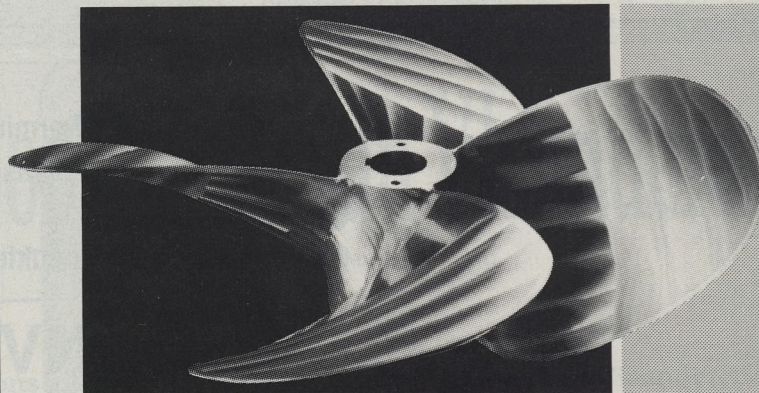
- 1-2 4de "Zeebrugse Havendagen" in casino Knokke
- 1-2 "Fish-East", visserijbeurs in Kingston Upon Hull (G.B.)
- 2 Galerij Peperbusse Oostende, voorstelling roman van HVB-redakteur Vandekerckhove. 15 uur. Inl.: Frank Decerf en tot 21 mei tentoonstelling schilderijen.
- 2 Verkiezing "Ambassadrice van de Zeebrugse Vis" in het Gemeenschapshuis, Zeebrugge (20 u.)
- 3-8 "World Fisheries Congress" in Athene (Griekenland)
- 4-7 "Fishery China", internationale vakbeurs voor de visserij-industrie in Shenzen (China)
- 5-9 "Sea-Mer 92", internationale vakbeurs in Casablanca (Marokko)
- 6-10 "Aliia-Fish & Aquaculture Exhibition" in Athene (Gr.)
- 14-17 "International fishing fair, mariculture exposition and sea products show" in Ancona (Italië)
- 17 Vissersbedevaart Bredene
- 22 Algemene Vergadering "Hulp in Nood" en verkiezing nieuw bestuur
- 23 "Dag van de Nederlandse Zeevisserij" in Scheveningen
- 28 Opendeurdag Vrije Visserijschool Paster Pype
- 14-17 "International Fishing Fair & Sea Products Show", Ancona (It.)
- 22-24 Konferentie van de European Association of Fisheries Economists (EAFE) in Salerno (It.)
- 23 Rondleiding in Oostends havengebied, met aanduiding en uitleg van/over de uitgevoerde/geplande havenwerken, bekend onder de naam 'masterplan'. Org. SP-wijkclub Arsène Blondé. Verz. 10 u, lokaal 'Zeemansverlangen', Vuurtorenwijk.
- 25-29 "Training Program on Seaweed Processing Technology", Srinakarinwirot University, Bangkok (Thailand)
- 26-30 "World Fishing Exhibition" en "Fish Farming" in Kopenhagen (Den.)
- 30 Reis Vriendenkring Nationaal Visserijmuseum naar Prins Hendrikmuseum in Rotterdam

- 30 "Vlaggetjesdag" in Urk (Ned.)
- 31 "Vissersbedevaart" van Blankenberge naar Meetkerke
JUNI
- 5-8 Weekend van de Landbouw en de Visserij in Nieuwpoort
- 6 Vrienden van het Noordzee-aquarium Oostende naar Aquazoo in Dusseldorf
- 6 Opendeurdag Stedelijke Visserijschool John Bauwens in Oostende
- 7 7de "Festival van het Vlaamse Visserslied" in Knokke-Heist
- 8 Vissersschulde en zegening van de vlot in Nieuwpoort
- 8 Zeewijding in Wenduine
- 8 "Vlaggetjesdag" in Zoutkamp (Ned.)

- 9 Bijeenkomst van EG-Raad van visserijministers
- 11-13 "Fish Behavior in Relation tot Fishing", colloquium in Bergen (Noor.)
- 12-14 Fototentoonstelling 'De bouw van een schip'. Louis Vande Castele volgde de geboorte van een schip en legde het gebeuren vast in vijftig grote foto's. Lokaal zaal Zeemansverlangen, Vuurtorenwijk Oostende. Org. SP-wijkclub Arsène Blondé, Vuurtorenwijk Oostende
- 12-15 "Fisch'92", internationale seafoodshow in Bremen (Duitsl.)
- 12-16 "Visweekend" in Westendse restaurants
- 14 Vissersmis St.-Antoniuskerk Opex, 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 -
DELFTZIJL - RUPELMONDE (BELGIE) - GUSTAVSBURG (DUITSLAND)
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15898

PROMAC BV

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

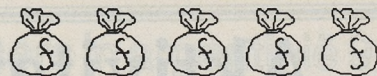
HODI-ZALTBOMMEL BV

STRAALBUIZEN
Tel.: 04180-12654, Fax.: 04180-15790

VAN VOORDEN GROEP

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

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.

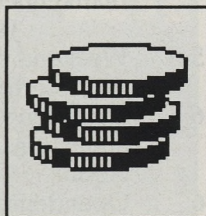


de laatste vuurtorenwachter

DE NATIONALE PERS heeft in de voorbije weken weeral één en ander aan het licht gebracht over sommige kornuiten van HVB. Totentrekkers zijn het (die van HVBbedoel ik), zoveel is duidelijk.

Zo was er Humo van 12 maart ll. waarin radiomaker Marc Lefever op p. 161 zwart op wit verklaarde: *'Ik heb ooit iets willen maken over mensen die hun leven bewust een andere wending laten nemen: ik ken iemand van een jaar of veertig die in een reclamebureau werkte en werkelijk zakken geld verdiende; van de ene op de andere dag heeft hij zijn carrière opgegeven en is hij teruggegaan naar zijn geboortestreek, de kust. Daar geeft hij nu een blaadje over de visserij uit en voor de rest leeft hij van het bestaansminimum. Inmiddels heeft hij ook een roman geschreven. Zulke mensen interesseren mij.'*

Mij ook! Mensen met zakken geld, mij ook! Ik kon gewoon mijn eigen zwaailicht niet geloven. En dat is dan je eigen buur, die *bestaansminimum* zestig meter onder mijn voeten. M'n toren zeg! Dat komt hier in een vochtig kot de kaaifilosof uithangen, maar wel met zakken-volgeld. LAAT ZE NIET BESCHIMMELEN MAAT! En dan te bedenken dat die baardmens zogezegd geen knaken heeft om zijn trouwe medewerkers te betalen. Ikzelf wacht al jaren op mijn eerste kluit. En mensen als Walter Debrock, Norbert Hostyn, Robert Coelus, Willem Lanszweert en Karel Jonckheere zijn eraan voor hun schrijfmoeite. Ze mogen (zelfs in koor) fluiten naar hun zuur-



verdiende frank drinkgeld. Dan hadden gasten als Roland Desnerck, Hugo Brutin en Frank Decerf het meteen al in de gaten. Zij kuisten nog op tijd hun schop af! Ha, die vermeende drukkersgast, dokwerker, trotskist (trotse tist, ja!), boekenschrijver (chequeboeken zeker)

is stinkend rijk. Krisis in de scheepsbouw? 't Zal hem een zorg zijn. Hij zou heel het zootje kunnen opkopen. Maar neen, hij schrijft liever over zijn kastelen tot het zeewater hem in de mond komt.

't Zit niet zuiver hier beneden. Nu blijkt trouwens ook (zie alle kranten + radio & tv) dat de huisfotograaf van HVB, de Nieuwsblad-Standaardjournalist Guido Walters (van onbekende leeftijd) een spion is die al jaren inside informatie over de quota doorspeelt aan de KWB. De man blijkt overigens ook geen onbekende te zijn in KAV-kringen. En dat zegt meer dan genoeg.

Maar, wacht, zie ik daar beneden geen blauw R4'tje met vier gemeubelde grijze regenjassen voor het bankfilia..., sorry redaktielokaal, stoppen? Lezer, ik, hou u op de hoogte!

(Volgende maand: alles over het fabelachtige inkomen van Marc Loy!)

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

nv. NORTH SEA BUNKERS belgium

„NV NORTH SEA BUNKERS“

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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

De XVIde Eeuw



Visserij en Koopvaardij van Vlaanderen

OMSTREEKS 1500, ZEGT ons historicus R. Degryse, was het graafschap Vlaanderen de voornaamste leverancier van kaakharing en moluwe (d.i. in tonnen gezouten haring), en kabeljauw (aberdaan) geworden en had aldus de Denen en de Noren grotendeels hun rol, die ze gespeeld hadden in de Middeleeuwen, ontnomen. Er was zware investering vanwege de "weerden", de reders-geldschieters, die zorgden voor export.

Parallel aan de visserij ontwikkelde zich tevens de koopvaardij. De vissersboten waren grote zeewaardige schepen die een lading van 20 tot 40 last kaakharing konden bergen, met een bemanning van een twintigtal koppen. Er was inderdaad een sterke bemanning nodig om twee redenen: voor het inhalen van de netten, de lange haringvleten, en voor het werk aan het kaken van de haring, en daarenboven voor de verdediging op zee tegen zeerovers. Daarom beval men ook grotere schepen aan.



DE KLEINERE SCHEPEN, smak-schepen (zonder dek) gemakkelijk te hanteren, hebben een kleinere bemanning en zijn een gemakkelijke prooi voor de vijand.

Een eigentijdse tekst zegt het ons duidelijk:

"Item de voers, zeeroovers bespieden die schepen van verre. Ende als zij een schip zien comen met eender smacken, sijn genouch versekert dat daer gemeynelijck maer vier of vijff persoonen op zijn ende alzo varen hen toe..."

De schepen met de kruiszeilen daarentegen zijn meestal overdekt, zodat de zeeroovers van ver niet kunnen zien of er vele weerbare mannen aan boord zijn, "ende alsoo houden hen gedooghe"...

Er zijn trouwens ook bittere klachten omdat de buizen ordeloos en onvoldoende bewapend in zee gaan, "soeckende elck zijn particulier prouffijt".

In zo'n geval, merkt historicus Craeybeckx op, waren de speciaal ter bescherming van de visserij toegeruste konvooschepen slechts van weinig nut.

De Vlaamse visserijhavens, Oostende, Nieuwpoort en Duinkerke, de drie zeesteden van Vlaanderen, hadden intussen gezorgd voor wederzijdse paraatheid. Ze bleven handelen in gemeenschappelijk overleg en waren er geleidelijk toe gekomen een soort handelsliga te vormen. Hun aandacht was, nog meer dan in de XVde eeuw, gewijd aan konvooiëring en kustverdediging. Die traditie werd verder gevolgd in de XVIde eeuw.

In de Engelse wateren

De Engelse piraterij heeft de Vlamingen veel onrust gebracht. Gedurende drie eeuwen hebben de

Engelsen bovendien vooral hun eigen scheepvaart gepirateerd. Enkele namen van Engelse zeeroovers zijn aldus legendarisch geworden.

De zeeroovers van het stadje *Fowley* gaven hun naam aan de stad, heetten zich zelf de "Fowleyridders" en vernielden en plunderden de Normandische kust onder Edward III. Portsmouth had als "held" ene *Clays Stephen* en ook elders o.a. te *St. Ives*, waren er tallozen, te veel om ze allen op te noemen.

Philip Gosse, in zijn bekende "Geschiedenis van de Zeeroverij" beschrijft hun activiteiten aan de wal als volgt:

"Ze stonden zowel om hun drinkgelagen als om hun piratenstreken bekend. Er werden geweldige braspartijen gehouden in de kroegen bij de haven, als er een schip uit het Kanaal van Bristol terugkwam. Jaren, nadat de rumsles of de galg een einde gemaakt had aan het leven van de laatste zeerover uit St. Ives, zongen de meisjes nog een waarschuwing tegen de stad, met als raadgeving "hasten virgins, come away," d.i. haast u maagden, ga heen..."

Het heeft lange jaren geduurd, eer in de Engelse wateren zelf verbetering kwam.

Zelfs in de XVIde eeuw werd verder geplunderd, zonder enig bezwaar, op Engelse schepen door Engelse piraten. Of Schotten op Schotten!

Bij het begin dezer eeuw, onder *Hendrik VII*, loopt aldus het verhaal van de beruchte Schotse zeerover *Sir Andrew Barton* die, op het feit dat zijn vader jaren geleden door een Portugees beroofd werd, een kaperbrief kreeg van koning *James VI* van Schotland, waarmee hij twee flinke schepen uitrustte, de *Lion* en de *Jennet Purwyn*. Hij trok er mee naar de Vlaamse kust, waar hij schepen van alle naties die op Vlaanderen handel

dreven, en dan nog vnl. de Engelse, aanviel, veroverde en plunderde. Er ontstond zoveel protest dat de koning *Hendrik VIII* tenslotte een vloot onder het bevel van de zonen van de graaf van *Surrey* erop afzond. Er greep een geweldige zeeslag plaats aan het strand van *Goodwin*, waar *Barton* werd gedood. Zijn beide schepen werden gevankelijk naar *Blackwell* gebracht op 2 augustus 1511 en ingelijfd bij de Engelse marine, wat de Schotse koning deerlijk in het keelgat schoot!

Zoals vaak bij de Engelse zeeroovers, onstonden allerlei balladen die de overwinning van *Goodwin* bezongen. Een dezer balladen telde niet minder dan 82 koepletten, waaruit blijkt dat men in Engeland een lange adem had om de zeehelden te bezingen...

Het kanaal van *Bristol*, het Kanaal, de kust van Zuid-Wales; zoveel doelen voor de Engelse zeeroovers, ondanks de enkele wachtschepen die men er af en toe neerlegde.

Onder *Elizabeth*, toen armoe heerste in Engeland met een permanente toestand van werkloosheid, werden de kansen voor zeeroovers bijzonder gunstig en kon de Engelse geschiedschrijver met recht en reden verklaren dat de Engelsen (evenals de Fransen trouwens) berucht waren wegens "onze schandelijke en bijna dagelijks voorkomende piratenstreken"!!!

Nog Engelse zeerooversmanieren

Na een relatieve periode van vrede, brak in 1521 de oorlog uit tussen de toenmalige keizer *Karel V* en Frankrijk, waarbij Engeland de partij van de keizer zou



ZEEBRUGSE
VISVEILING NV

SAMEN MIKKEN
OP DE MARKT
VAN MORGEN

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

n.v. ZEEBRUGSE VISVEILING

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

kiezen.

In het begin van 1522 kwamen de zeesteden van Vlaanderen speciaal bijeen te Nieuwpoort "ommet behaut van der visscherie ter zee, de vianden ende Fransoisen met scepen van Oorloghen te wederstane"

Men zou opnieuw bewapende konvooschepen uitrusten en tevens een versterkte kustwacht op de been brengen, o.a. met een ruitery van 1 000 man en 800 man voetvolk.

Slechts met tegenzin zouden de zeesteden, wat later, hun militaire uitrustingen demobiliseren, na het sluiten van de vrede.

Het was maar zeer tijdelijk, want een nieuwe mobilisatie ter zee en te land werd nodig in 1528 in de oorlog thans tegen Frankrijk en Engeland.

Dit spel van afwisselend oorlog en vrede zou bovendien de nood aan een permanente oorlogsvloot doen inzien.

Nochtans kwam het tot een erkenning door de Franse koning *Frans I* van de veiligheid voor de Vlaamse "grote visserij", die plaats had gedurende de zomermaanden. Gedurende de "kleine visserij", d.i. tijdens de wintermaanden, hielden de vissers zich onledig met de visserij vòòr de kust zelf en in de omgeving van de Zwin- en Scheldemondingen. Koopvaardigen kleine visserij waren uit de erkenning van *Frans I* gesloten

Om deze laatste visserij te beschermen zouden de *Staten van Vlaanderen* in 1536 een kleine flottielje uitrusten, bestaande uit twee oorlogsbodems, onder het bevel van ridder *Henry de Douvrin*, die daarom de titel van admiraal van Sluis kreeg.

Weldra zou blijken hoe zwak de

genomen maatregel was en hoe weinig veiligheid hij bood aan koopvaardij en kleine visserij. De gebeurtenissen van 1537 in de Engelse wateren zouden het duidelijk aantonen.

Een plotselinge storm had de beide Vlaamse schepen - geheten de *St. Salvator* en de *Maria*- verplicht hun heil te zoeken in de nabijheid van de Engelse kust, in de Downs. Hoewel Engeland niet in oorlog was met de Lage Landen, werden de Vlamingen aangevallen. Op de *Sint-Salvator*, het zwaarste schip van 180 vaten en 176 man w.o. een 40-tal soldaten, werden enkele leden van de bemanning gedood, terwijl de meesten werden gevangen genomen. Daar de storm bleef aanhouden, lieten de Engelsen het schip aan zijn lot over, waarop enkele bemanningsleden, verborgen gebleven in het ruim, het wrak naar Duinkerke brachten. Het kleinere schip, de *Maria*, 80 vaten en 57 koppen, w.o. 20 soldaten, hoewel zwaar beschoten, had zich kunnen redden en was te Sluis terug kunnen komen.

Dit typisch staaltje van Engelse zeeroversmanieren toont aan hoe wankel, ondanks vrede en akkoorden, de rust op zee was en hoe gemakkelijk die werd verstoord.

Terecht schreef onze Oostendse historicus *Ed. Vlietinck* over de Engelsen:

"In Engeland was de stiel van zeerover toen ten tijde niet zeer misprezen; wel integendeel zou men mogen zeggen. In het jaar 1563 waren er in de vier zeeën die Engelands kusten bespoelen niet minder dan 400 bekende zeerovers, waaronder vele tot deftige familiën behoorden"!

Walter Debrock

HVB-lezersservice



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

Kijk. Zo vat ik het graag samen. Ik heb uitbundig gelachen..., slepend meegegewandeld..., gezocht..., herkenning gevonden...'

A. Baert in *Tijdingen*, 31.10.91.

'Een speciale vent, die Vandekerckhove... nooit laat Vandekerckhove zich leven, hij leeft zelf.' *Het Volk* 19.02.91.

'...van de ene dag op de andere... is hij teruggegaan naar zijn geboortestreek, de kust. Daar geeft hij nu een blaadje over de visserij uit... Inmiddels heeft hij ook een roman geschreven. Zulke mensen interesseren mij.'

Marc Lefever in *Humo*, 12.03.92.



Ik bestel hierbij (aanstippen aub)

O De smaak van Zeewater: 595,-

O Het Kasteel: 550,-

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

Naam: _____

Straat & nummer: _____

Gemeente & postnummer: _____

(*) voor buitenlandse bestellingen worden portkosten aangerekend.

H. Baelskaai 2 te B-8400 Oostende

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01

Faillet der bruikbaarheden

Tweede deel van het verslag van de IJslandreis die auteur Karel Jonckheere in de jaren veertig ondernam aan boord van de O.318 'Belgian Sailor'.

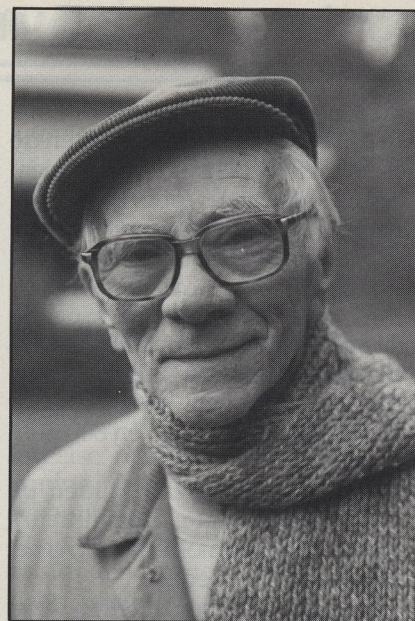
*Wie een beroep niet kennen,
verrichten het met ontzag.
Leon Felipe (Romero solo).*

DE ERNST HEEFT twee soorten van beoefenaars: zij, die zich met deze deugd beleggen uit plicht, zij, die haar uitstralen uit overtuiging. In het kantoor van de Oostendse waterschout zitten de twee kampen tegenover elkaar. Ze zijn onmetelijk in sterkte maar vormen toch wat men een harmonisch geheel van maatschappijen individu zou kunnen heten. Het individu ben ik. Drie minuten geleden slenterde het langs de grote blauwe arduinstenen van het eerste kaaidok. Het voelde zich zeer gewoon, banaal zelfs, ofschoon gezellig warm van hart en geest, zoals iedereen, die maar eens om de maand zijn schaduw afwerpt op de straatkeien van zijn vaderstad. Het liep rustig met de handen op de rug, bekeek met adelaarsogen de roestvlekken op de rompen der trawlers, las hun nummer, snoof keurend de geur van touw op. Kortom, het leunde tegen de normale werking van zijn vijf zintuigen en vooral van zijn opgestapeld zelfvertrouwen doorheen de jaren en waar-

van de vierkante blokken heten: een tamelijk gerust geweten, een gevulde maag, een sereniteit voor de dag van morgen, gezondheid, een proper boord en gemakkelijke pas verzoelde schoenen. Niet veel vragen konden dit individu van de wijs brengen, zo dacht het ten minste. Men had het mogen vragen hoe laat het was, waar zich het dichtstbijgelegen politiekantoor bevond, de voorzetsels die in het Duits de genitief regeren; deze nagenoeg de meest waarschijnlijke en onwaarschijnlijke onderwerpen zijnde, waarvoor een gebeurlijk zegsman, op dat uur van de dag en op die plaats, van intense belangstelling zou blijken geven. En nu zit ge daar en, waterger is, ge ziet u zelf daar zitten, vereenzaamd, zonder bondgenoot, ontworteld. Want alles spant tegen u. Er wordt u zelfs gevraagd even in de kamer daarnaast te gaan, waar ge een te lieve dactylo vindt voor uw stilzwijgende en weemoedig aangevoelde lompe ontreddering. In het pas verlaten kantoor hoort ge hen, die ge meende uw vrouw en uw vrienden te zijn, luid en tartend schaterlachen. De dactylo hoort het natuurlijk ook en zit niet alleen een punt aan haar potlood, maar ook een wrede, medeplichtige glimlach aan het topje van haar uitdagend prille tong te scherpen.

- Gij zoudt dus willen aanmonsteren, vriendje?

Nimmer voorheen kwetste u zo de ironie van een diminutief. Bezie ze daar zitten met hun effen gestreken gezicht, waarop uw koelbloedig beraamd en reeds geveld vonnis onuitwisbaar ge-



grift staat: uw zogezegde vriend de waterschout, uw peter, voor deze aangelegenheid speciaal door u aangeworven want diep in uw gemoed met verering omprangd, de havenkapitein, uw vrouw, plots de koelste der snoden, hij, de valse Boudewijn, de felle reder met zijn formidabel schip, het mysterie, ten slotte, wiens 'nuchter' vreedzaamheid u wentelen laat tussen overgave en wantrouwen, een kloekzeeman met onloochenbaar Spaans bloed in de aderen, de schipper van de O.318.

Hij houdt de monsterrol op zijn knieën, een doodgewoon lor papier maar het symbool van aardes laatste macht over een mens, die ze ontvluchten wil. Het huwelijkscontract, dat u weerhoudt van de ene vrouw tot de andere lopen, bijaldien één man het vertikt zijn handtekening te zetten.

- Gij zoudt dus willen varen.

Dit is geen vraag, het is een compassieus verwijt, een sarcastische veroordeling. Hiertegenover is maar één mannelijke houding aan te ne-

investeringskredieten: onze specialiteit

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

DE G-BANK. UW VUURTOREN.



Generale Bank

men, afgrondelijke stilte, zodat uw belagers meesmuilen om hun onrechtvaardig overwicht.

- De monsterrol, schipper.

Op dergelijke toon moet een geheim politieagent, die een koppige verdachte ondervraagt, tot zijn collega zeggen: 'Reik me daar eens die matrak over.'

In het belendend kamertje gaat de dactylo eindelijk aan het tikken. Buiten rinkelt een tram voorbij, vertoert een scheepshoorn vòdr een sluis.

- En als wat wil gij aanmonsteren?

Uw peter antwoordt voor u:

- Wie tot niets goed is, kan voor alles dienen.

Met een goedkeurende knik dankt ge hem voor die aanmoediging.

- Dekzwabber.

dit rolt uit de mond van uw bloedige vrouw. Is het een voorstel of een scheldwoord, of wil ze alleen bewijzen dat ze 'Hollands Glorie' of iets in dien aard heeft gelezen?

- Hebt ge uw diploma van brankardier?

- Van douanier?

- Van marconist? Van hovenier? Van veearts?

Ge staat verstomd om uw eigen

lijdenscapaciteiten en uw bewondering voor iemand, die met breinaalden wordt doodgeprikt, zet zich langzaam om in begrijpen en collegiale waardering.

- Geen vuile ziekten of verholen gebreken?

- Dat niet, meneer de waterschout, ten minste wat het eerste betreft.

Over de tweede term van de veronderstelling laat uw levensgezellin de sluiers wapperen van de rei der gebeurlijkheden.

- Kunt gij iets aanvangen, schipper, met dergelijk schepsel?

- Moet ik het terug brengen uit zee?

- Tracht het iets te leren, misschien kan het gereclasseerd worden. Kunt ge uw naam schrijven, vriendje?

Helaas, ja

- Daar, naast dat kruisje, teken maar. Boven het vakje van uw naam hebben ze een woord geschreven, iets schandaligs, iets onderends, iets minderwaardigs: 'Studiereis.' Ge schrompelt ineen en hoort in nevelen van nauwelijks met enig begrip gevulde woorden dat ge nu onherroepelijk aangemonsterd zijt, gehoorzaamheid en eerbied verschuldigd aan uw schipper, die Frans heet; dat ge geen blanke slavninnen moogt smokkelen, geen sterke dranken aan boord brengen, niet aan-

zetten tot muiterij, niet deserteren, dat ge hard zult moeten zwoegen; dat recht op deelvis, droogvis en levertraan zal afhangen van vlijt en gedrag; en dat ge voor dit alles de gebruikelijke wedde zult ontvangen van één frank per dag, uit te betalen bij uw gebeurlijke terugkeer, maar mits aftrek van de onkosten voor het eten, van de taksen geregeld door de wetgeving op het stuk, en van zestien frank per dag voor de voorzorgskas der vissers. En of ge weet dat IJslandvaarders tijdens de reis hun baard laten groeien en dat eeuwenoude traditie verbiedt hem af te scheren meer dan één uur voor de thuiskomst?

Dit alles is licht om dragen, baard inclus, maar als ge opstaat en u vier paar schaamteloze handen worden toegestoken, wend ge uw gezicht af want er staat een brandmerk op: 'Studiereis'.

Mijn God, tot alles waart ge bereid, maar die vernedering hadden ze u kunnen onthouden.

(Wordt vervolgd)

Karel Jonckheere

ALL ROUND UNDERWRITING

B.D.M. n.v.

BRACHT, DECKERS & MACKELBERT n.v.

LEADING MARINE AND NON-MARINE INSURERS

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

LANGE NIEUWSTRAAT 17
2000 ANTWERPEN

FAX 03/233 76 18
Tx 34.917

Tel. 03/233 78 38

N.408 vist bom op

De N.408 *Speranza* kreeg een Britse bom van 1.000 kg uit de tweede wereldoorlog in de netten. De explosieve vangst gebeurde tijdens de visserij voor de kust.

De bemanning van het vaartuig van reder-schipper Noël Kiekens zag het gevaarte bij het winden van de visboel. Via het Loodswezen van Nieuwpoort werd de Ontmijningsdienst van de Zeemacht in Oostende opgeroepen. Eenmaal aan boord oordeelden de ontmijners het veiliger om het oorlogstuig in zee tot ontploffing te brengen. De explosie ter hoogte van het militair kamp van Lombardsijde werd kilometers in het rond gehoord.

Z.196 wordt ingrijpend vernieuwd

De Zeebrugse boomkorteiler Z.196 *Zeeduivel* ondergaat op descheepswerf Reimerswaal in Hansweert (aan de Oosterschelde, tussen Yerseke en Bergen-op-Zoom) een grondige vernieuwing. Niet alleen de stuurhut en de gieken zijn aan vervanging toe maar ook de motoren. De oude Industriebmotor (1973, 800 pk) wordt vervangen door een ABC hoofdmotor van 900 pk bij 750 toeren met een Masson-keerkoppeling. Als hulpgeneratoren worden twee Volvo Penta-sets van elk 245 kVA geplaatst. Ook de lier wordt vervangen door een zestrommelige Ridderinkhof-winch. De Z.196 krijgt ook een visverwerkingsinstallatie aan boord.

De 31,35 meter lange trailer is eigendom van de rederij *De Golfbreker* uit Knokke-Heist en werd in 1973 gebouwd als Z.196 *Jan Van Gent* op de Oostendse werf *H. Deweert* en opgetuigd door *Scap* voor de rederij *Jacomina* en in 1984 verkocht aan de rederij *De Golfbreker* uit Knokke-Heist.

Veranderingen in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen MAART 92

Inbouw nieuwe motor, adresverandering en omvorming onderneming: Z.56 *ORKA*, eigendom *Pater Bil B.V.B.A.*, Pannestraat 184, 8301 Knokke-Heist Motor Caterpillar, 220 kW - 299 pk, bouwjaar 1992. Zeebrief: 12.03.92

Inbouw nieuwe motor: O.33 *MARBI*, eigendom N.V. Rederij *Marbi*, Ibislaan 31, 8450 Bredene. Motor ABC, 882 kW - 1.200 pk, bouwjaar 1992. Zeebrief: 13.03.92

Verandering van eigendom: Z.576 *OSTARA*, eigendom *Vantorre Denise*, Elisabethlaan 225, 8301 Knokke-Heist, tel. 050-61.10.36. Zeebrief: 13.03.92

Verandering van thuishaven en eigendom: Z.536 *ZEEVALK* wordt O.536, eigendom *Desmit Albert*, Langestraat 118, 8400 Oostende, tel. 059-80.79.23. Zeebrief: 16.03.92

Inbouw nieuwe motor en verandering pk: Z.586 *MERMAID*, eigendom *Bossier Rachel en kinderen*, Schorrevel 11, 8370 Blankenberge. Motor *Cummins*, 177 kW - 240 pk, bouwjaar 1992. Zeebrief: 20.03.92

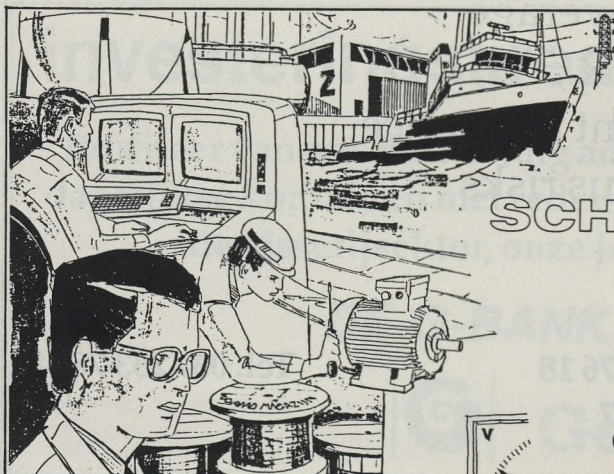
Inbouw nieuwe motor en verandering van naam - verbouwingswerken: O.62 *SEABIRD II* wordt *DINI*, eigendom *Luc Bogaert*, Stroombanklaan 50, 8400 Oostende. L.O.A. 21,97 m., Gt. 44; motor *Mitsubishi*, 221 kW - 300 pk, bouwjaar 1992. Zeebrief: 30.03.92

Geschraapt: Z.447 *HURRICANE*, eigendom B.V.B.A. *Hurricane*, Heiststraat 82, 8380 Zeebrugge - Brugge 5. Geschraapt: 20.02.92

Verandering Scheldevisserijvloot - vaartuig bijvoegen: BOU.136 *HURRICANE*, eigendom B.V.B.A. *Solea*, Kustlaan 112, 8380 Zeebrugge - Brugge 5 Roepnaam *OPFF*, l.o.a. 17,12 m., Bt. 42,25 - bouwjaar 1968, werf 14, hout, motor *Cummins* 143 kW - 195 pk, bouwjaar 1975, boomkorvisserij

TELEX-TELEX-TELEX-TELEX-

□ Een sleepboot bracht de Z.70 *Marleen* naar Padmos in Stelden-dam met motorpech. De hoofdmotor van de Eurokotter wordt vervangen door een nieuwe *Mitsubishi*. □ Begin april verkochten enkele Belgische vaartuigen in Nederlandse afslagen. Dat was o.m. het geval in Scheveningen, Lauwersoog en in IJmuiden. In de huidige omstandigheden laten de Belgen zich minder zien in de noordelijke vissershavens. □ In Bruinisse werden de trossen van de Z.87 *Nele* door onbekende losgegooid. Door het windstil weer dreef het schip niet af. □ Maandag 13 april was de Antwerpse meervalkweker opnieuw in de Oostendse vismijn met 100 kg meerval. □ De N.36 *Donia* nam de O.51 *Stormvogel* met motorbreuk of sleptouw en liep op 14 april in Oostende binnen. □ Renaud Diesel plaatst een nieuwe schroefas en een nieuwe ABC motor van 1.200 pk in de O.51 *Stormvogel*. / Hetzelfde bedrijf reviseerde de keerkopping *Twin Disc* van het kustvaartuig *O.49 Steve* en de Reintjes-keerkoppeling van de O.468 *Aran*. □ Op de scheepswerf Reimerswaal in Hansweert ondergaat de Z.196 *Zeeduivel* een complete vernieuwing. □ Bij BSM in Breskens ging de Z.128 *Rembrandt* in het droogdok voor onderhoud en revisie van de vislier. □ Ook de Z.16 *Kon-Tiki III* lag bij BSM voor een motorrevisie terwijl de N.22 *Zeester* op dezelfde werf een hydraulische stuurmachine liet plaatsen. □



n.v. quintiens

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE ELECTRICITEIT

installatie / herstelling / onderhoud
electrische- en elektronische
schakelborden
overhaal en herwikkelen van motoren

GROOTHANDEL

Kielbankstraat 6
8380 Zeebrugge
"DAY AND NIGHT SERVICE"
Tel. (050) 54 41 72



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!