

HVB

HET VISSERIJBLAD

scheepsdopen :

Z 121 Deborah & Z47 De Marie Louise

vissersverhaal:

wrakboei LST 420

vissen in de oorlog:

Gerard Deswaef

Oudste ijslander:
weg uit de vloot!

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, Roger Decler, De Zetduivel, Norbert Hostyn, L.A. Ingelbrecht, Jef Klausung, Willem Lanszweert, Marc Loy, Daniël Pots, Flor Vandekerckhove, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

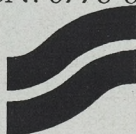
Flor Vandekerckhove, H. Baelskaai 2, 8400 Oostende

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores
tel: 059/32 55 59

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

Artikelen 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,- Bf/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

DE DENEN HEBBEN — anders dan de Ieren — bij referendum het Verdrag van Maastricht afgewezen en daarbij klaar en duidelijk gezegd dat die Europese Gemeenschap voor hen niet hoeft. Hebben ze gelijk die Denen of...

Hebben de Denen ongelijk? Is de uitslag van het Deense referendum te wijten aan subjektieve (welhaast romantische) factoren die in verschillende uitspraken daarover naar voor kwamen: de volksaard, respectievelijk de Volksziel der Deense Mensch, de excentrische positie die de Denen in Europa innemen, de vrees om de nationale eigenheid te verliezen, en andere zogenaamde 'onlustgevoelens'?

Hebben de Denen ongelijk? Is de EG dan geen reddingsplank om het *Avondland* tegen de ondergang te behoeden? Moeten we dan geen sterk Europa maken om te concurreren tegen de U.S.A... ja zelfs tegen het gele gevaar dat voor deze gelegenheid uit Japan komt?

Hebben de Denen ongelijk? Is men daar, in tegenstelling tot de Ieren, dan het Cecchini-rapport vergeten waarin de glorierijke cijfers vermeld staan van wat we allemaal aan groei & bloei mogen verwachten wanneer de EG vaste vorm aanneemt?

Wat dat laatste betreft kunnen we alvast niet over het hoofd zien dat nu al een behoorlijk aantal Europese richtlijnen in de nationale wetgevingen verwerkt zijn, maar dat de beloofde groei en de daaraan gekoppelde toename van de tewerkstelling niet in zicht is. Integendeel.

De visserij is wat dat betreft typerend. En de onvrede in deze sector is evenmin als in Denemarken te wijten aan (zie hoger) de Eigenheid van de Visscher, de excentrische positie van de visserij in de economie, de schrik om de eigenheid te verliezen en andere 'onlustgevoelens'. Het gaat over zeer concrete dingen als onvrede over de afbraakpolitiek (zeer letterlijk zelfs: afbraak van vaartuigen, en dus van werkgelegenheid, van toekomstmogelijkheden).

Die economische afbraak gaat gepaard met een teloorgang van de democratie. De Politieke Unie van Maastricht geeft gewoon 'carte blanche' aan een verzameling ministers (Europese Raad), aan een niet verkozen regering (Europese Commissie), aan een wel verkozen, maar onbetekend Europees Parlement en vooral aan een uiteraard niet verkozen rechtbank, het Europees Hof, om die afbraak verder op te leggen.

En bij gebrek aan economisch succes hebben de machthebbers inmiddels een heel ander uitzicht op Europa gekregen dan de burgers. De blik van de eersten is gericht op wereldpolitieke verhoudingen. En dat is nu niet bepaald datgene waarmee wij hier beneden bezig zijn. Wij zijn maar eenvoudige mensen. Wij willen ons potje kunnen koken en wij willen controle uitoefenen op de mensen die wij per stemming hoger op sturen. En precies die twee dingen komen in het gedrang.

En ach, het gaat er zelfs niet om dat men vòdr of tegen Europa is. Iedereen is vòdr Europa, hoe kan je daar nu tegen zijn! Het gaat er alleen maar om *wèlk* Europa de democratische rechtsstaat België gaat vervangen. Het Europa dat wij nu kennen is tot vandaag dat van de lobby's, van het falen van het beleid, de afbraak, de fraude (of moeten we het mode-woord 'gesjoemel' gebruiken?) met boter- en andere bergens...

In de Europese Gemeenschap die wij nu kennen is niemand ooit politiek (laat staan persoonlijk) verantwoordelijkheid. Wanneer de Belgische regering het te bont maakt, dan valt ze. Goed zo! Maar een Europese Commissie zien we nog zo gauw niet vallen. Die Commissie doet maar voort en voort en voort, ongehinderd door enige democratische controle. En dus... dus is in Europa het onvermogen aan de macht. Dat is niet verwonderlijk, want zonder controle van buitenaf kan de politiek niet functioneren.

De Denen zijn niet dom. Ze hebben het aanbod van Maastricht gewogen en besloten dat ze daar hun soevereiniteit niet voor willen opgeven. En volgens mij hebben ze gelijk.

Flor Vandekerckhove

Slopingspremie voor O.318 en O.129 verkocht aan Rederij Versluys

Oudste IJslander naar de sloper

TOT VOOR ENKELE dagen zag het er naar uit dat de dagen van de Oostendse IJslandvisserij geteld waren. Nog één vaartuig, met name de O.216 Henri-Jeanine, zou de dienst uitmaken. De eigenaars van de twee andere IJslandtreilers kozen voor de slopingspremie. In de Oostendse vismijn hielden de verantwoordelijken hun hart vast. De drie actieve diepzee-reilers zorgen nog steeds voor een niet te verwaarlozen inbreng. Het wegval-len van de IJslandse aanvoer zou dan ook hard aankomen.

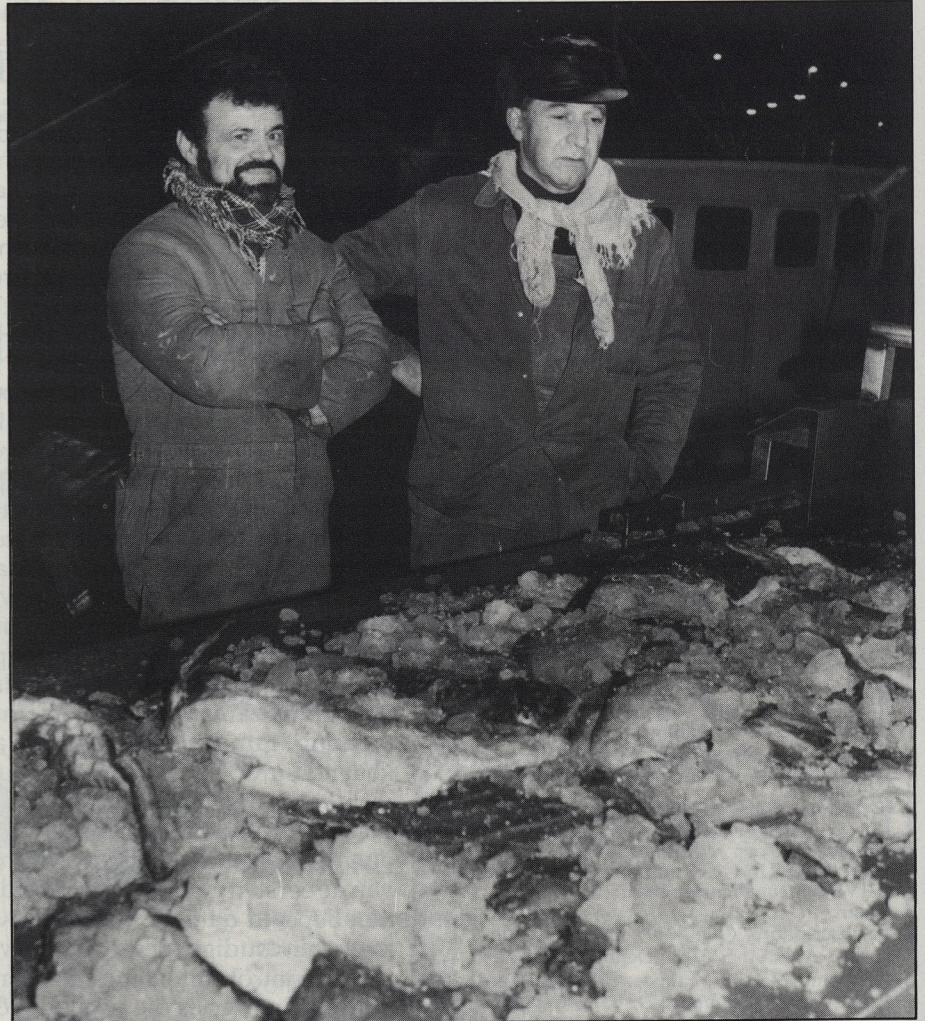
ENKELE WEKEN GELEDEN werd O.129 Amandine in het Vuurtoren-dok afgemeerd. Het duurde niet lang vooraleer het nieuws circuleerde dat het schip van wijlen Pierre Vincent uit de vaart genomen was. Maar niet definitief zo bleek achteraf. Kopers meldden zich terstond aan.

Kort nadien kwam het bericht dat ook de eigenaars van de O.318 Belgian Sailor voor de slopingspremie hadden gekozen. De bemanning vernam het nieuws tijdens de terugkeer van de IJslandse westkust. Ze beseften dat het hun laatste reis was en reageerden wrevelig op beslissing van hun werkgevers omdat zij zo laat op de hoogte werden gebracht.

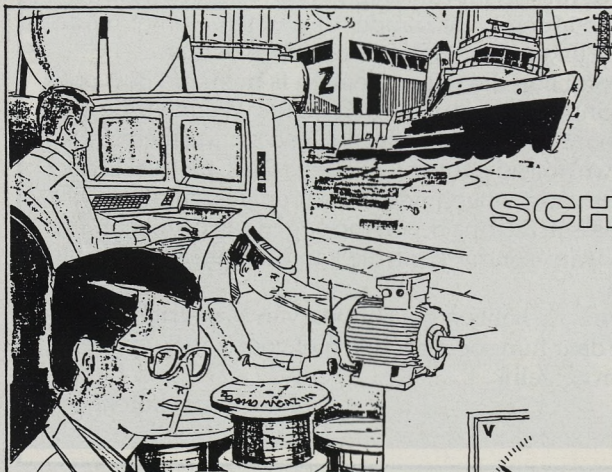
Oudste verdwijnt

De O.318 is de oudste Belgische treiler die nog binnen de IJslandse 200 mijl-

szone mag vissen. De stalen diepzee-treiler is een werkstuk dat op 28 oktober 1946 van stapel liep bij Béliard-Crighton in Oostende. Het schip werd



August Puystiens en Louis Pieters, toen nog enkele jaren jonger, bij het lossen van IJslandse vis in de Oostendse vismijn.



n.v. quintiens

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE ELECTRICITEIT

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

GROOTHANDEL

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



Schipper Ghislain Coulier bezig met het lossen van de laatste vangst van de O.318. (Foto gw)

gebouwd in de naoorlogse periode, toende veeleisende IJslandvisserij een nieuwe bloeiperiode tegemoet ging. De Oostendse firma *Zeevisserij en Handelsmaatschappij* (later *NV Zeehandel*) van mijningenieur *Georges Rabaey* liet de klassieke zijtreiler bouwen. Het was dezelfde maatschappij die ook de ondertussen verdwenen IJslanders O.316 *Belgian Skipper* en O.317 *Belgian Lady* in de vaart bracht. In 1965 kochten de reders *August Puystiens* en *Louis Pieters*, toen nog in Nieuwpoort woonachtig maar nu allebei Oostenaars, het ijzersterke vaartuig. Meer dan een kwarteeuw zorgde de treiler voor een goede broodwinning. De tijd dat 1.100 bennen meer dan vier miljoen oprachten ligt reeds een enkele jaren achter de

rug, net als de toprijzen van 110 tot 145 frank voor kabeljauw, 60 tot 70 frank voor rode zeebaars en 90 tot 95 frank voor blauwe leng. Onlangs mochten de reders nog ervaren dat een aanvoer van 1.000 bennen nauwelijk nog een gemiddelde prijs van 40 frank het kilogram oplevert. Voor kabeljauw wordt op de markt slechts 60 tot 70 frank betaald. Voor een bedrijfstak die het vooral van rondvis moet hebben knaagt die opbrengst aan de rendabiliteit. Bovendien laat de kabeljauw zich niet zo gemakkelijk meer vangen, zijn er problemen om een geschikte bemanning aan te monstern en het konstante risico dat een oud schip een ernstig defect oploopt. De reden om het schip aan de kant te leggen is de som van al die factoren. De verhoogde slopingspremie biedt de eigenaars, verenigd in de *BVBA Belgian Sailor*, een mooie uitstapgelegenheden.

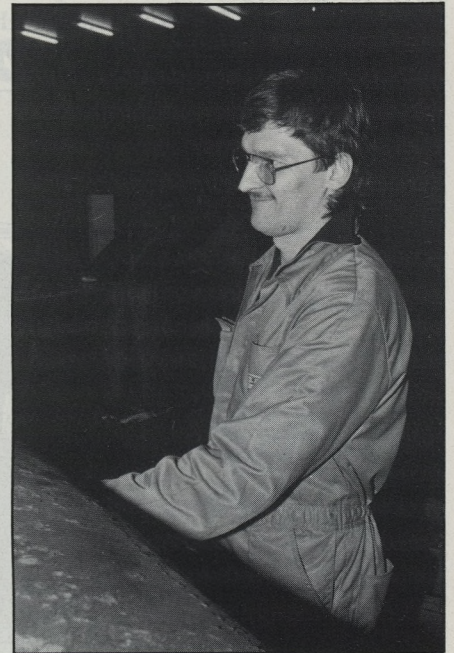
De vennoten van de *Belgian Sailor* hebben elk nog een ander vaartuig. *August Puystiens* is zaakvoerder van de *BVBA Isfisk* die de IJslander O.216 *Henri-Jeanine* exploiteert, terwijl *Louis Pieters* eigenaar is van de hekreiler O.316 *Aegir* waarop zijn zoon *Danny* als schipper vaart.

In de nacht van zondag op maandag 22 juni werd de O.318 voor het laatst gelost in Oostende. De aanvoer bedroeg 450 bennen. De laatste bemanning bestond uit *Ghislain Coulier*, sinds 1986 schipper van de O.318, stuurman *Frans Coulier*, machinist *Patrick Saevels* en de matrozen *François Vanderschraeghe*, *Redgy Vandenbroucke*, *Rudy Volcke* en *Pedro Denys*.

O.129 verkocht

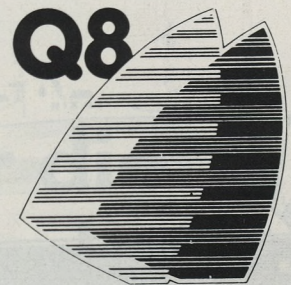
Op een bepaald ogenblik zag het er naar uit dat er uiteindelijk twee IJsland-

ders zouden verdwijnen. Toen de O.129 naar het Vuurtorendok afzakte was er duidelijk iets aan de hand. Het vaartuig, beheerd door mevrouw *Denise Verhaeghe-Vincent*, werd in 1961 gebouwd door de Oostendse scheepswerf *Richard Panesi* voor *Engel Verhaeghe* en zijn schoonzoon *Pierre Vincent*. In die periode was onze IJslandvloot nog meer dan twintig eenheden sterk. De O.129 bleef tot op heden in handen van dezelfde Bredense familie. Onlangs besloot de eigenaarsfamilie om gebruik te maken van de beëindigingspremie en het schip uit de visserij terug te trekken. Merkwaardig genoeg daagden er plots enkele kopers op voor het dertig jaar oude vaartuig. Eén van de twee kandidaat-kopers haakte uiteindelijk af. Het was uiteindelijk *Rederij Versluys BVBA* uit Bredene die hand op de



Machinist Patrick Saevels zondagochtend bij het lossen van de laatste aanvoer van de *Belgian Sailor*. (Foto gw)

Kuwait Petroleum (Belgium)

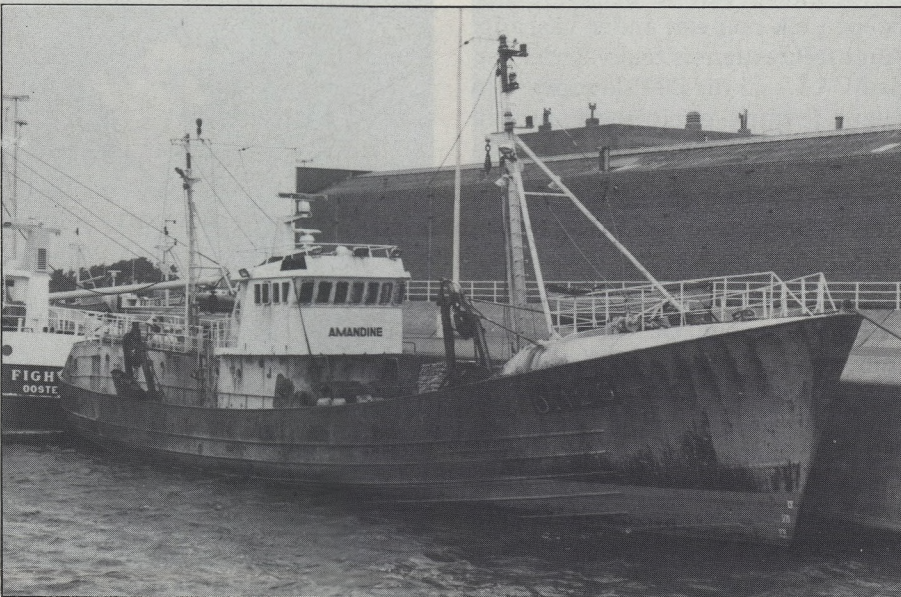


- ★ Marine en Industriële Oliën en Vetten
- ★ Probelgas N.V. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27

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



De bemanning van de O.318 was vorige dinsdag voor het laatst aan boord voor het ophalen van persoonlijke bezittingen. Op de foto stuurman Frans Coulier, matroos François Vanderschraeghe, schipper Ghislain Coulier en machinist Patrick Saevels. (Foto gw)



De O.129 Amandine aan de kant in het Vuurtorendok in Oostende. Nu opnieuw in de vaart. (Foto gw)

Ijslander kon leggen. De bemanning blijft en krijgt zelfs nog versterking van de ervaren schipper van de O.318.

Ramp vermeden

Het wegvallen van het weinige dat nog overblijft van de Ijslandvisserij zou toch meer dan een kleine ramp betekenen voor de Oostendse vismijn. De aanvoer van de drie overgebleven Ijslandtreilers vertegenwoordigt nog steeds een aanzienlijk deel van het totale aanvoergewicht in de afslag. De drie Belgische vaartuigen mogen in totaal 4.400 ton bodemvis (waarvan 1.100 ton kabeljauw) uit de Ijslandse wateren opvissen. Zij slagen daar bij lange niet in. In 1990 haalden ze 1.350 ton aan boord. Op een totale aanvoer in Oostende van 11.000 ton is dit ruim twaalf procent. De drie vaartuigen zijn goed voor een gezamenlijke brutobesomming van circa honderd miljoen. Ook een cijfer dat de tien procent benadert. Het ergste is dat op dit ogenblik niemand inziet hoe dit verlies zou kunnen gekompenseerd worden. Gelukkig blijven er alsnog twee Ijslanders in de vaart. Maar de dag komt dat ook die vaartuigen het laten afweten. Het bilateraal akkoord tussen België en Ijsland laat immers geen vervanging van de vaartuigen toe. Ook grondige verbouwingen of het plaatsen van een andere motor kan volgens het akkoord niet. Ijslandrederijen zitten dan ook met evenveel kopzorgen als onze zwaar aangeslagen boomkorvloot. (gw)



hét taxibedrijf voor de visserij

OOSTENDSE TAXI ONDERNEMING

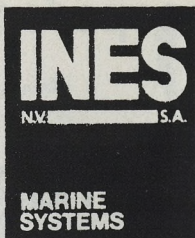
Driftweg 25, Bredene

32.08.08



Bredene

Oostende



Wandelaarstraat 1
B - 8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 47 55
Fax: 050 / 54 57 12

H. Baelskaai 17
B - 8400 Oostende
Tel: 059 / 32 34 01



**Aan rederij en bemanning van de *Z 121 Deborah*:
beste wensen voor behouden vaart en
rijke vangsten.**

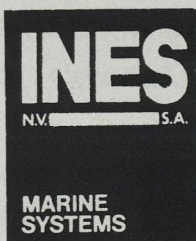
Met dank voor het in ons gestelde vertrouwen.

**Ines,
uw navigatiepartner die
kwaliteit aan duurzaamheid
koppelt**



Wandelaarstraat 1
B - 8380 Zeebrugge
Tel: 050 / 54 47 55
Fax: 050 / 54 57 12

H. Baelskaai 17
B - 8400 Oostende
Tel: 059 / 32 34 01



**Aan rederij en bemanning
van de *Z 47 De Marie Louise*:
beste wensen voor behouden vaart en rijke vangsten.
Met dank voor het in ons gestelde vertrouwen.**

**Ines,
uw navigatiepartner die
kwaliteit aan duurzaamheid
koppelt**

Doop bij De Graeve in Zeebrugge

Nieuwe boomkortreiler Z.121 Deborah



Foto links: De bemanning van de Z.121 op de scheepsjongen na: reder-schipper Urbain Wintein, motorist Rafaël Degroote, hulpmotorist Roland Vandierendonck, stuurman Urbain Neyts, de matrozen Yves De Mey, Joseph Despiegelaere en Chris Meyers. (Foto gw)

TWEE DOPEN VAN nieuwe vissersvaartuigen in vier dagen tijd. Het lijkt wel of de scheepsbouw een hoogkonjunctuur beleeft. Niets is minder waar. Na de overdracht van de Z.121 Deborah en de Z.47 De Marie-Louise staat nog maar één vaartuig op stapel. Er zijn nog dossiers in behandeling, maar het kan maanden duren vooraleer de administratieve afhandeling daarvan rond is. In deze bijdrage verneemt u meer over de Z.121 Deborah, het 95ste schip geleverd door de Zeebrugse Scheepswerf De Graeve.

Alles rond de tewaterlating van de nieuwe boomkortreiler Z.121 stond reeds te lezen in ons vorig nummer. Ook een korte levensloop van rederschipper Urbain Wintein ontbrak toen niet. Urbain nam het initiatief én het risico om een nieuw schip te leggen. De zaakvoerder van de Rederij Seabird uit Knokke heeft zich in geen avontuur gestort. Hij heeft al ervaring met nieuwbouwprojecten door de bouw van de Z.121 Barentssee (bouwjaar 1963). Deze boomkortreiler van 30 meter werd van de hand gedaan voor een nieuw vaartuig van bijna 38 meter met alles erop en eraan. Een paar dagen na de overdracht greep de proefvaart plaats en daarna vertrok de gloednieuwe treiler voor zijn maidentrip.

Veiligheid

Urbain Wintein benadrukt dat veel aandacht besteed werd aan de veiligheid-aspekten. Het vaartuig voert twee pneumatische reddingsvloten mee, allebei bovenop het brughuis gemonteerd in kipstoelen. Op het achterdak staat een MOB-boot (Man-Over-Boord) van het zodiac-type met een tewaterlatingskraan. Ook het trekkrachtbeveiligings- en lengtemetings-systeem van Marelec en een gyrokompass is aanwezig. Nieuw voor onze visserij

Wij wensen schipper en bemanning van de Z 121 "Deborah" goede vangst en een behouden vaart



SCHEEPSBOUWKUNDIG BUREAU
herman jansen

GALGERIET 4B, 1141 GK MONNICKENDAM, HOLLAND
TEL. 09 - 31 2995 - 1941, FAX 2352

*SPECIALISTEN IN HET ONTWERPEN EN DE BOUWBEGELEIDING VAN
VISSERSSCHEPEN * STABILITEITSBEREKENINGEN * VERLENGINGEN *
VERBOUWINGEN * ADVIEZEN * OMVLACGEN



De nieuwe Z.121 Deborah vertrekt op proefvaart. (Foto gw)

Schipper en bemanning van de nieuwe Z 121 'Deborah'



**Goede vaart,
goede vangst en
behouden
thuiskomst!
Dat wenst de
Van Voorden Groep
u toe.**

Ook voor uw nieuwbouw/ombouw levert de Van Voorden Groep topkwaliteit scheepsschroeven, straalbuizen, stuurmachines, stabilisatoren, boegschroeven, koel- en scherfijsinstallaties met de zekerheid van een 24-uurs servicedienst. Telefoon 0031-4180-12654.

VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN GIETERIJ
VAN VOORDEN REPARATIE
PROMAC
HODI-ZALTBOMMEL

is alvast de inbouw van het eerste plaatsbepalingssysteem voor satellietnavigatie ARPA (Automatic Radar Plotting Aid).

Overdracht

Op de inzegeningssplechtigheid kwam heel wat volk af. Na het kwispelwerk van visserijalmoezenier *Cornellie* en het heien van de Paasnagels was het woord aan scheepsbouwer *Roger De Graeve*. Hij zei wat op zijn lever lag: bezorgdheid over de toekomst van de sector, het gebrek aan samenhang in de visserywereld, de bemoeizucht van de overheid, de benoeming van ministers, het parapussysteem van de administratie, de machteloosheid van de beroepsorganisaties. Het kwam er allemaal uit in een striemend en betoog.



Meter mevrouw Rita Dekeyzer-Maenhout tijdens het slaan van de Paasnagels. (Foto gw)

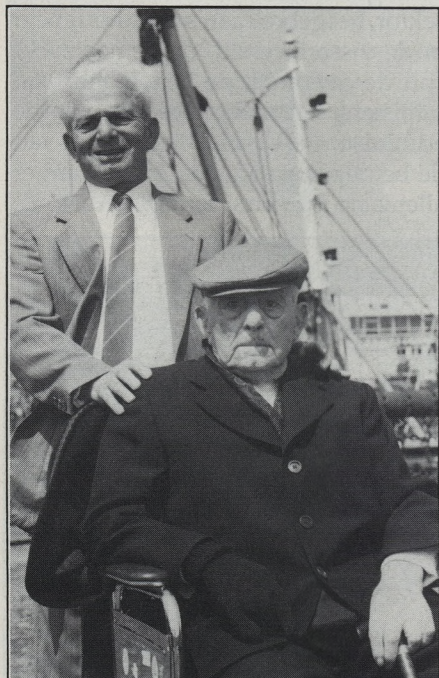
Er moet iets veranderen, anders gaan er koppen vallen, waarschuwde een emotionele *Roger De Graeve*. De aanwezigen werden er stil bij.

De Z.121 start dus niet onder een ideaal gesternte. Toch moet de achtkoppige bemanning onder leiding van schipper *Urbain Wintin* moeten het nu waar maken. Motorist *Rafaël Degroote*, assistent-motorist *Roland Vandierendock*, stuurman *Urbain Neyts*, de matrozen *Joseph Despiegelaere*, *Yves De Meyen* *Chris Meyers* en de scheepsjongen *Tony Dewinter* kunnen tijdens de maidentrip al hun beste beentje voorzetten. Echter met die schrijnende beperking dat er dit jaar niet meer zoveel tong voor hen weggelegd is. (gw)

Tweede doop in vier dagen in Zeebrugge

Maidentrip meevaller voor nieuwe Z.47

OP HET OGENBLIK van de officiële doopplechtigheid had de nieuwe boomkorteiler Z.47 *De Marie-Louise* er al een reis naar de Golf van Biscaje opzitten. Met zesduizend kilogram tong



Reder Pol Neyts met zijn 99-jarige vader die het gebeuren vanop afstand moest volgen. (Foto gw)



Peter Marcel Poppe kreeg een handige verrekijker ten geschenke terwijl meter Christelle Neyts haar pronkstuk aan de omstaanders toont. (Foto gw)

en een besomming van 1,7 miljoen viel de maidentrip best mee.

Ook over de Z.47 *De Marie-Louise* viel al een en ander te lezen in HVB. We verwijzen hiervoor naar de verslaggeving over de stapelloop in Oostkamp in het nummer van 3 april 92. De stapelloop greep plaats op 19 maart. De eerstverkoop in de Zeebrugse Visveiling ging maandagmorgen 22 juni door en 's anderendaag was er feest aan boord. De nieuwe treiler voor de rederij *Saturnus* van Pol Neyts is een produkt van de NV Zeebrugse Scheepswerven, alom bekend als het samenwerkings-

verband van de Werkhuizen Joël Verheye uit Zeebrugge en de Machinefabriek Padmos uit Stellendam. De West-Vlaamse Scheepswerven in Oostkamp bouwden het casco in onderaanneming.

Apetrots

Begin juni lag het indrukwekkende vaartuig er reeds kant en klaar bij. Eenmaal de proefvaart achter de rug kon niets Pol Neyts ervan weerhouden eerst een reis te ondernemen. Echt tuk op een officiële plechtigheid en al de mediatamtam daarrond was de 72-jarige re-



**Schipper
en bemanning van
de nieuwe Z 47
'De Marie-Louise'
Goede vaart,
goede vangst en
behouden
thuiskomst!
Dat wenst de
Van Voorden Groep
u toe.**

Ook voor uw nieuwbouw/ombouw levert de Van Voorden Groep topkwaliteit scheepsschroeven, straalbuizen, stuurmachines, stabilisatoren, boegschroeven, koel- en scherfjinstallaties met de zekerheid van een 24-uurs servicedienst. Telefoon 0031-4180-12654.

VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN GIETERIJ
VAN VOORDEN REPARATIE
PROMAC
HODI-ZALTBOMMEL



De bemanning : schipper Rudy Neyts, motorist François Desmidt, stuurman Marc Morbee, matroos Willy Gilden, hulpmotorist Philip De Backer, scheepsjongen Kurt Vandenberghe en matroos Patrick De Backer. (Foto gw)

der niet. Toch liep hij er fier als een gieter bij. Hij was gewilliger dan ooit om uitleg te verstrekken, maar wimpelde al de proficiats en andere gelukwensen met een afwerend armgebaar weg. Dat hijer wat nerveus bij liep was begrijpelijk. Het was hem zelfs ontgaan dat de muziekklik reeds de melodie van Bart Kaëlls "De Marie-Louise zal nooit vergaan" gespeeld had tijdens het wisselen van de werfvlag voor de banier van de rederij. De omstaanders konden Pol overtuigen waardoor het muziekcorps aan een bisnummer ontkwam.

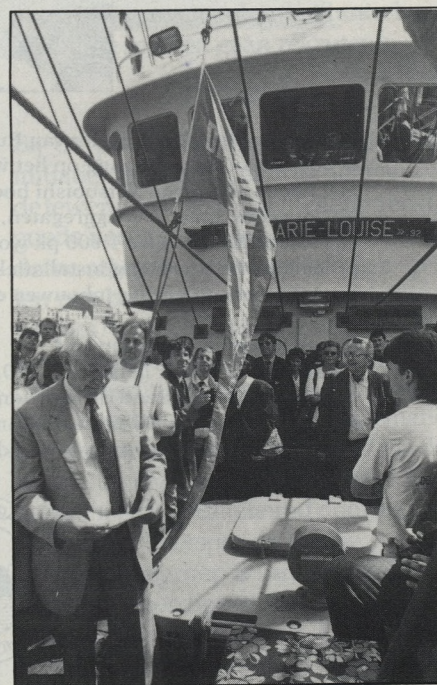
Honderdjarige

De inzegening verliep onder een stralende zon en grote belangstelling. Iedereen keek zich de ogen uit op het fraaie schip. Het logiest, de brug, de machinekamer van de ruim 38 meter metende boomkorteiler werden dan ook druk bezocht. Eén man bleef buiten het gedrum. De bijna honderdjarige vader van Pol, Theodoor Neyts op 3 september eeuweling, keek vanuit zijn rolstoel op de kaai toe. Pol toonde hem zijn nieuwe trots. De bejaarde zeeman, die als twaalfjarig lavertjes in de visserij

kwam, kon zijn ogen bijna niet geloven. De Z.47 *De Marie-Louise* vervangt de uitgevlagde Z.47 *Saturnus*. De oude bemanning bleef, met schipper Rudy Neyts als voorman. Hij wordt bijgestaan door motorist François Desmidt en stuurman Marc Morbee. Matroos Willy Gilden is met zijn 36 jaar de oudste aan boord. Naast hem werken hulpmotorist Philip De Backer, matroos Patrick De Backer en scheepsjongen Kurt Vandenberghe.

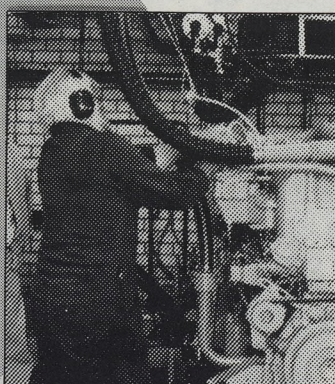
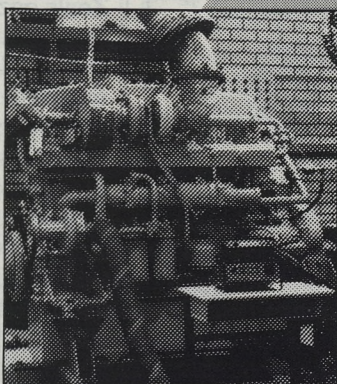
Grote drukte

Zoals gezegd was het een drukte van jewelste aan boord van de nieuwkomer. Tijdens de inzegening had aalmoezener Corneille alle moeite om zich met zijn gevolg een weg te banen naar de plaats waar de Paasnagels in de dekplanken moesten. Peter Marcel Poppe, ere-sekretaris-generaal van Verkeerswezen, en meter Christelle Neyts, dochter van de reder, kweten zich van hun taak. Na een dankwoord van Joël Verheye aan alle die bijdroegen tot het welslagen van dit nieuwbouwproject werden de traditionele geschenken uitgewisseld. Het doopfeest werd afgerond met een receptie in de vismijn. Lang nagenieten was er voor de bemanning niet bij. Het nieuwe schip koos 's anderdaags al opnieuw het ruime sop. Het visruim biedt plaats aan zowat 1.500 kisten en die komen niet vanzelf aan boord. (gw)



Met het ophalen van de rederijbanier en een dankwoord van Joël Verheye werd het officiële gedeelte aan boord afgesloten. (Foto gw)

MITSUBISHI EN PADMOS HEBBEN AL 20 JAAR ERVARING MET VOORUITGANG



Als oudste Mitsubishi-dealer van Europa zorgt Padmos al 20 jaar voor vooruitgang op het water. Padmos levert niet alleen alle typen Mitsubishi hoofd- en hulpmotoren uit voorraad, maar ook aggregaten, generator- en havensets. Motoren tot 1.000 pk worden op eigen proefstand zelfs volledig installatieklaar gemaakt. En dat betekent: sneller inbouwen en inbedrijfstellen.

Lange levertijd, verleden tijd

Padmos levert maar liefst ruim 120.000 onderdelen uit voorraad. Een voorraad die constant bewaakt wordt en altijd toereikend is. Daarnaast kunnen onderdelen en motoren direct vervangen worden door geheel

gereviseerde en ultrasoon gereinigde exemplaren. Een uniek en geldbesparend reparatiesysteem waardoor de tijd dat een dieselmotor buiten werking is tot een absoluut minimum wordt beperkt.

Elke dag, ieder uur

Een team van speciaal opgeleide en ervaren monteurs zorgt 24 uur per dag voor razendsnelle service van Duinkerken tot Denemarken.

Met kennis van zaken want een Mitsubishi scheepsdiesel is bij Padmos in goede handen.

Al 20 jaar.



PADMOS

MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

"Officieel dealer Mitsubishi dieselmotoren"

STELLEN DAM: Postbus 23, 3250 AA, Deltahaven 18, Tel.: 01879-1766/1792, Fax: 01879-1623, Dok Tel.: 01879-1933.
BRUINISSE: Postbus 1, 4310 AA, Havenkade 12, Tel.: 01113-1551/1488, Fax: 01113-1317.

Visserijscholen: bemanningstekort helpen oplossen

IS ER EEN VERBAND tussen de dalende belangstelling voor het visserijonderwijs en het bemanningstekort? Is een loopbaan in de visserij niet meer aantrekkelijk? Wordt het vissersberoep in een verkeerd daglicht gesteld? Vragen waarmee de visserijsector al langer dan vandaag worstelt. Daarom werd onlangs een promotiegroep opgericht om het tij te keren. Maandag 29 juni werd het onderwerp ook tegenover de pers uitgesproken. Dit alles met de bedoeling positieve informatie te verschaffen over het vissersberoep en de arbeidsmarkt in te lichten over de mogelijkheden.

NAMENS DE WERKGEVERS betwistte Jef Deroose van de Rederscentrale een simplistische analyse van de toestand. Volgens hem is er geen tegenspraak tussen het bemanningstekort en de vlootafbouw. Beide zijn te wijten aan het blind vertrouwen van de overheid in het EG-beleid.

Voorlopige vergunningen

Door gebrek aan gebrevetteerde bemanningsleden varen 130 van de circa 200 vissersvaartuigen van de Belgische zeevisserijvloot met een bemanning die afwijkt van de wettelijke verplichtingen. In totaal genieten 324 opvarenden van een afwijking. Zonder die toegestane tijdelijke vergunningen zouden heel wat vaartuigen aan de kant moeten blijven. Het bemanningstekort op de vissersvaartuigen is schrijnend. Aan boord van de Belgische vissersvaartuigen zitten dus nogal wat vissers die van een afwijking genieten. Dat betekent dat zij taken uitvoeren waarvoor zij niet opgeleid werden. Er bestaan cijfers over die onhoudbare toestand. Ze slaan op de periode van 1 augustus 1990 tot 31 juli 1991, of precies één jaar. Zo tonen duidelijk de omvang van het probleem aan. Samengevat zag de situatie er als toen volgt uit. Zonder afwijkingen zouden van de 130 vaartuigen die met vergunninghouders varen er:

- < 1/3de het hele jaar aan de kaai moeten blijven
- < 1/3de zes maand of meer stil liggen
- < 1/3de één tot zes maand niet kunnen



De leden van de promotiegroep die de pers ontmoetten: de heren R. Taillaert (Ibis), M. Dewinter (John Bauwensschool), J. Deroose en A. Wittevrongel (Rederscentrale), D. Demaeght (Paster Pypeschool) en J. Staelens (Visserijschool Heist) (Foto gw)

uitvaren

Vanaf 15 juni weigerde de Zeevaartinspectie nog afwijkingen toe te staan, een maatregel die hard aankomt.

Jobverlies

Op de monsterrollen trof men in 1980 nog 894 vissers aan. Tien jaar later werden nog slechts 845 vissers aangemonsterd; een verlies van 50 jobs in een periode dat het aantal vaartuigen niet eens verminderde [terwijl de tonnemaat (20.036 ton in '80/25.445 ton in '90) en het totale motorvermogen (80.283 pk in '80/106.589 pk in '90) toenam]. De vraag naar gekwalificeerd boordpersoneel nam toe, maar de arbeidskrachten waren blijkbaar niet beschikbaar. Het aantal leerlingen op de visserijscholen stond op de helling en de scholen leverden steeds minder gebrevetteerden af. Voorlopige vergunningen boden een tijdelijke oplossing, maar de behoefte aan deskundige bemanningen bleef bestaan.

Afschrikken

De visserijsector kwam al te vaak in een negatief daglicht te staan. Ongevallen, asociale situaties, vangstbeperkende maatregelen en controles ondermijnen het toekomstpotentieel van het vissersberoep. Het is best mogelijk dat een aantal kandidaat-leerlingen (en ook hun ouders) zich hierdoor lieten afschrik-

ken. Ook de vermindering van de familiale bedrijven, eens de stevige onderbouw van de visserij, heeft een negatieve invloed op de beroepskeuze van de jeugd.

De promotiegroep organiseert nu een campagne die de positieve aspecten van het visserberoep belicht. Niet alleen aan de kust, maar ook in het hinterland willen de scholen gaan rekruteren.

Promotie

Bij de promotiekampagne willen de initiatiefnemers de nadruk leggen op de tewerkstellingsmogelijkheden en de goede verdiensten aan boord van moderne schepen. De visserijscholen spelen een belangrijke rol. De oprichting van het *Nautisch Centrum* in Zeebrugge is een van de belangrijkste aanwinsten om de leerlingen vertrouwd te maken met de technische evolutie. Informatie over het beroep wordt verspreid via de media, de PMS-centra, de scholen. Het geheel wordt ondersteund door een op grote schaal verspreide affiche.

De promotiegroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van de Rederscentrale (de reders Mevr. M. Lepeire-Nollet, G. Derudder, G. Desaeveer, A. Hertsens, E. Maesen en A. Puystjens), de schooldirecties (D. Demaeght, M. Dewinter, J. Staelens en R. Taillaert) en de nevenbedrijven (I. Debacker en I. Maenhout). (gw)

N.V. MULTINET

Hendrik Baelskaai 12, 8400 Oostende

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

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

Uw vertrouwen waard voor:

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

Netten en netgarens in eigen werkplaatsen gemaakt



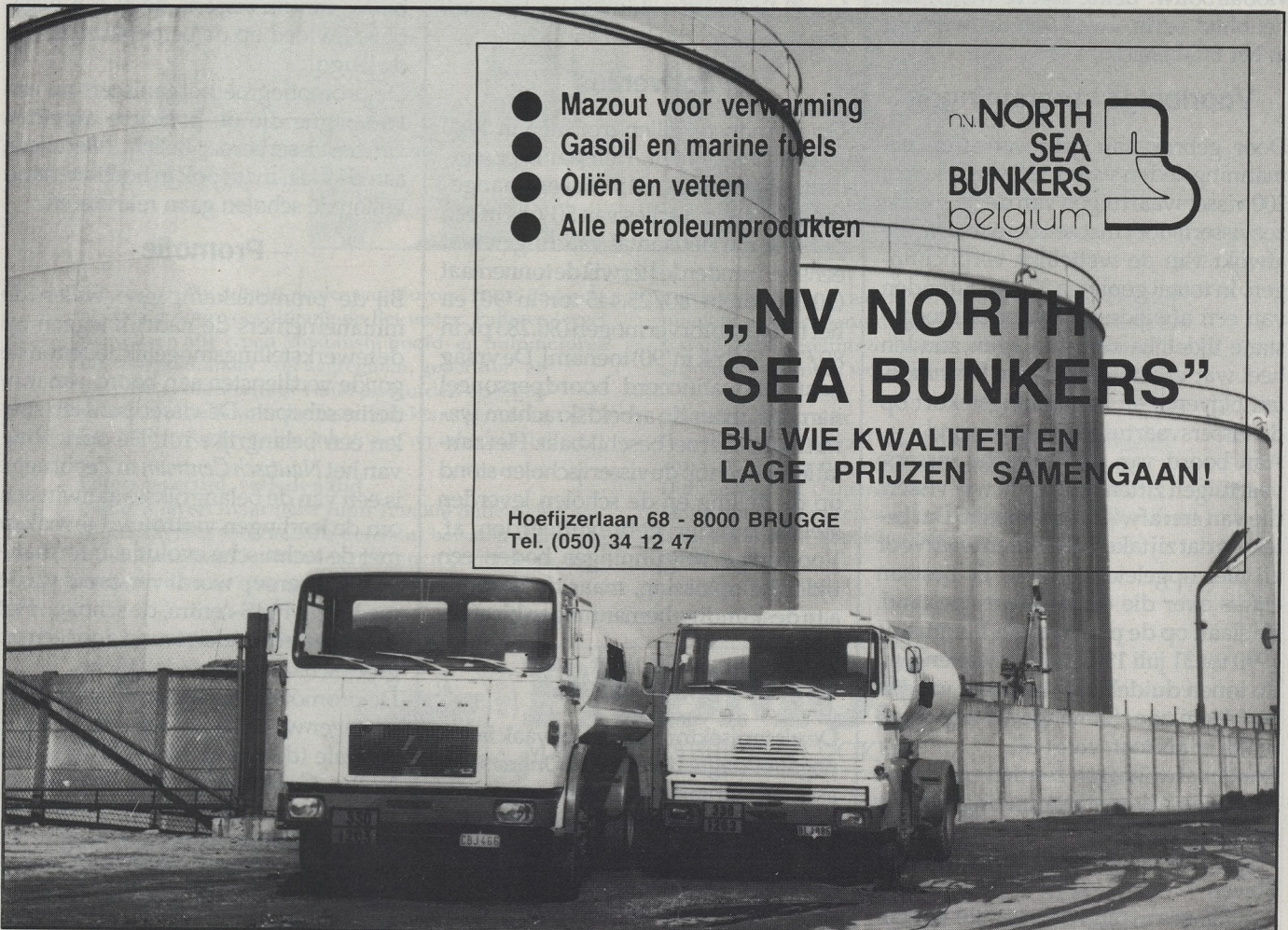
- Mazout voor verwarming
- Gasoil en marine fuels
- Oliën en vetten
- Alle petroleumprodukten

n.v. NORTH
SEA
BUNKERS
belgium

„NV NORTH
SEA BUNKERS”

BIJ WIE KWALITEIT EN
LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

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



Nieuwpoort huldigt verdienstelijkste reders

TRADITIONEEL HULDIGT HET Nieuwpoortse stadsbestuur op tweede Pinksterdag de trouwste reders. Er zijn bloemen voor de dames en een herinneringsschaal voor de eigenaars van de vaartuigen die in hun categorie vorig jaar de hoogste besomming boekten in de thuishaven.

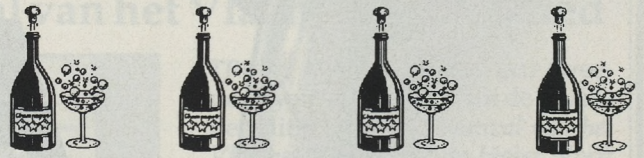
Voor de garnaalvissers was de hoogste besomming afkomstig van de N.555 *Valentino* van de reders *Albert Deramoudt* en *Hugo Mollet*. Voor de eigenaars van een van de kleinste Nieuwpoortse vaartuigen is het de tweede keer dat die er hen te beurt valt. Vorig jaar voerde de N.555 van de Rederij *Dawenda* 13.963 kg garnaal aan.

De N.700 *Alex* van reder *Ronny Vanhoutte* won het pleit in de categorie vaartuigen van minder dan 250 pk of kleiner dan 30 brutoton. Het jaar voordien was de N.590 *Horizon* aan de beurt.

In de categorie vaartuigen van 251 tot 299 pk was de beloning voor de eigenaars van de N.720 *André-Jeanine*, reder *André Vercoutter-Dutrieux*. Het jaar voordien viel de N.402 *De Norma* in de prijzen.

Bij de vaartuigen groter dan 300 pk en meer dan 50 brutoton mocht de eigenaars van de N.58, *Walter T'Jaeckx* en *Roland Vanhoutte* van de Rederij *Pascin*, de trofee in ontvangst nemen. Dit in opvolging van de N.73 *Kotje* die het jaar voordien het pleit won.

Volgens een beslissing van de leden van de Nieuwpoortse Visserijcommissie wordt het vaartuig met de hoogste brutobesomming tot algemeen laureaat uitgeroepen. Voor het dienstjaar 1991 was die opnieuw de N.75 *Sarvy* van



Alain Rathé die ook de twee vorige jaren met zijn Eurokotter met de hoogste eer ging lopen.



Reder *André Vercoutter* en zijn echtgenote van de N.720 *André-Jeanine* krijgen de gelukwensen. (Foto gw)



De eigenaars *Albert Deramoudt* en *Hugo Mollet* van het garnaalvaartuig N.555 *Valentino* (Foto gw)



Walter T'Jaeckx en *Roland Vanhoutte* van de N.58 *Pascin* vielen eveneens in de prijzen. (Foto gw)



Ronny Vanhoutte en echtgenote van de N.700 *Alex* nemen hun trofee in ontvangst. (Foto gw)



Reder *Alain Rathé* van de N.75 *Sarvy* voor de derde keer algemeen laureaat in Nieuwpoort. (Foto gw)

Uw

ABB

ASEA BROWN BOVERI

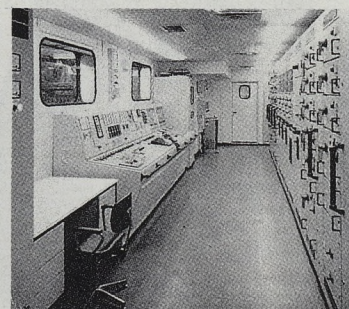
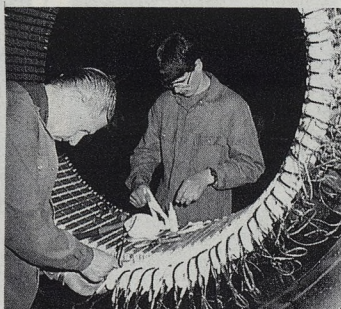
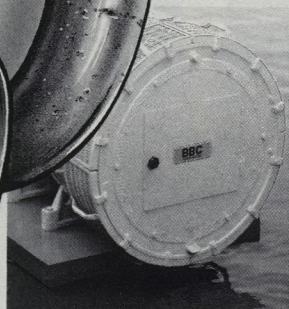
met de Belgische havens

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



en met de scheepsbouw

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



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

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

Noorderlaan 81,
B-2030 Antwerpen

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



'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..., gezucht..., 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.

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



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

☛ O De Smaak van Zeewater: 595,-

O Het Kasteel: 550,-(*)

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

Naam: _____

Straat & nummer: _____

Gemeente & postnummer: _____

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

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

Trudy Leman (Knokke-Heist) laureaat 7de Festival van het Vlaamse Visserslied



Trudy Leman uit Knokke, laureate. (Foto gw)

TRUDY LEMAN, VORIG jaar tweede, kwam als laureaat uit de zevende editie van het "Festival van het Vlaamse Visserslied" in Heist. Voor de gelegenheid was de zaal Ravelingen opnieuw behoorlijk vol volk gelopen. De beoordeling van jury en publiek klonk eensgezind. De Duinbergse zangeres kreeg naast de eerste prijs voor het nieuwe lied en de SABAM-prijs uiteindelijk ook de prijs van het publiek.

Dit jaar evenaarde het festival, zowel inzake aantal deelnemers als kwaliteit, de voorgaande editie niet, stelde juryvoorzitter Jules De Vocht vast na afloop van het festival. Namens de jury wees hij nadrukkelijk op de inspanningen en de volharding van de Heemkring *Heyst Leeft*, organisator van de wedstrijd, om het Vlaamse visserlied levendig te houden.

Ook dit jaar stapten heel wat deelnemers af van het traditionele visserlied. Zeven van de tien uitgevoerde liederen waren nieuwe composities. De vertolking van "De Noorderwind" van Trudy Leman leunt nog aan bij de traditionalisten. Met haar muzikale stem wist zij haar eigen creatie op een niveau te brengen waarvoor jury en publiek niet ongevoelig bleven. Het werd dan ook het winnende lied.

De tweede prijs ging naar "Anton en de Bakkersgasten" uit Westerloo met "De IJslandvaarder". Derde prijs in de categorie van het nieuwe lied was voor het duo Saskia en Frederik Maeyaert, het Heiste duo dat de vorige editie won.

De ereprijs voor het traditionele visserlied werd toegekend aan Yvonne Leliaert, ook al uit Knokke-Heist. Oostendenaar Jef Klausning kreeg de tweede prijs en een speciale vermelding van de Kulturele Raad voor zijn inzet ten bate van de visserijen het visserlied.

De organisatoren brachten opnieuw een prijzenpot ter waarde van honderdduizend frank bijeen. Geen enkele deelnemer ging met lege handen naar huis.

Volgend jaar willen de organisatoren het festival meer uitstraling geven. Op initiatief van SABAM-voorzitter Nuyts werd binnen de jury al van gedachten gewisseld over de te volgen strategie. Het "Festival van het Vlaamse Visserlied" was zeker niet aan zijn laatste editie toe. (gw)



Yvonne Leliaert uit Knokke-Heist won de ereprijs voor het traditionele visserlied. (Foto gw)

Onderzoeksraad:

Laatste zitting vòòr zomerreces

DE RAAD KWAM in openbare zitting bijeen op woensdag 10 juni '92 en dit het laatst voor de zomervakantie.

Na de openingsverklaring door voorzitter **Guffens** werd het publiek verzocht de zaal te verlaten voor de verdere behandeling van de zaak **Z.96 Jan van Gent**. Getuige **Yves Verheye** werd gehoord met gesloten deuren. Daarna werd de zitting weer openbaar verklaard en getuige **Gunther Bogaert** werd gehoord omtrent het vastlopen van de **Z.19** op 25 januari '90. Vervolgens kwam schipper **Erik Vantorre** van de **Z.14 Brandon Star** aan de beurt om zijn verhaal te doen omtrent de aanvaring op 1 december 1989.

Na deze onderzoeken bracht de Rijkskommissaris advies uit betreffende de turbovernieling aan boord van **0.333 Marco** op 22 februari 1991 en het onder water lopen van het visruim aan boord van de **A. Stern** op 2 april 1991. In beide gevallen werden geen beroepsfouten aangewreven aan de bemanningen.

Voor het eerst sedert maanden deed de Raad enkele uitspraken. Inzake de

aanvaring tussen de **0.518 Cutty Sark** en **0.137 Twilight** op 18 mei 1989 luidde het verdict kort en bondig "Verjaard" zodat er ook geen tuchtmaatregelen werden uitgesproken.

Te vroeg weg en te laat thuis

Sportvissersvaartuigen die passagiers-hengelaars aan boord nemen, mogen overeenkomstig hun certificaat van deugdelijkheid enkel dagreizen verrichten tussen 06.00.u. en 18.00.u.

Deschipper van het lijnvissersvaartuig **Nobus** beging in 1990 een reeks overtredingen op deze reglementering. Voor deze feiten werd schipper **Roland Christiaens** door de Raad bestraft met een schorsing van een maand om zijn beroep van schipper uit te oefenen.

Aangemonsterd en toch niet varen

Motorist **Kenneth Hallemeersch** is verschillende keren niet komen opda-

gen bijafvaarten van de **O318**. telkens moest reder **Pieters**, eventueel vergezeld van schipper **Coulier** op zoek gaan naar de aangemonsterde matroos - motorist. Dit gebeurde op 1 maart 1990, en op 8 november 1990. Deze laatste keer beloofde de motorist evenwel de dag daarop, op 9 november present te zijn. Het schip dat reeds buiten de sluisen lag werd terug binnen gevaren en er werd gewacht: tevergeefs, want matroos-motorist **Hallemeersch** liet zich niet zien. Reder en schipper togen weer op zoek en toen de vermiste gevonden werd, weigerde hij uiteindelijk mee te komen. Bij gebrek aan vervanger kon het vaartuig pas op 12 november ter visserij varen. De matroos-motorist werd bestraft meteen schorsing van 21 dagen.

Verkeersscheidingsstelsel

Op 20 oktober '90 werd de **Z 97 Cleopatra** in overtreding genomen om in de westelijke nadering van het lichtschip "Duitse Bocht" tegen de algemene richting van de verkeersstroom te varen. Schipper **Robert Ackx** werd daarom geschorst voor een periode van vijf dagen.

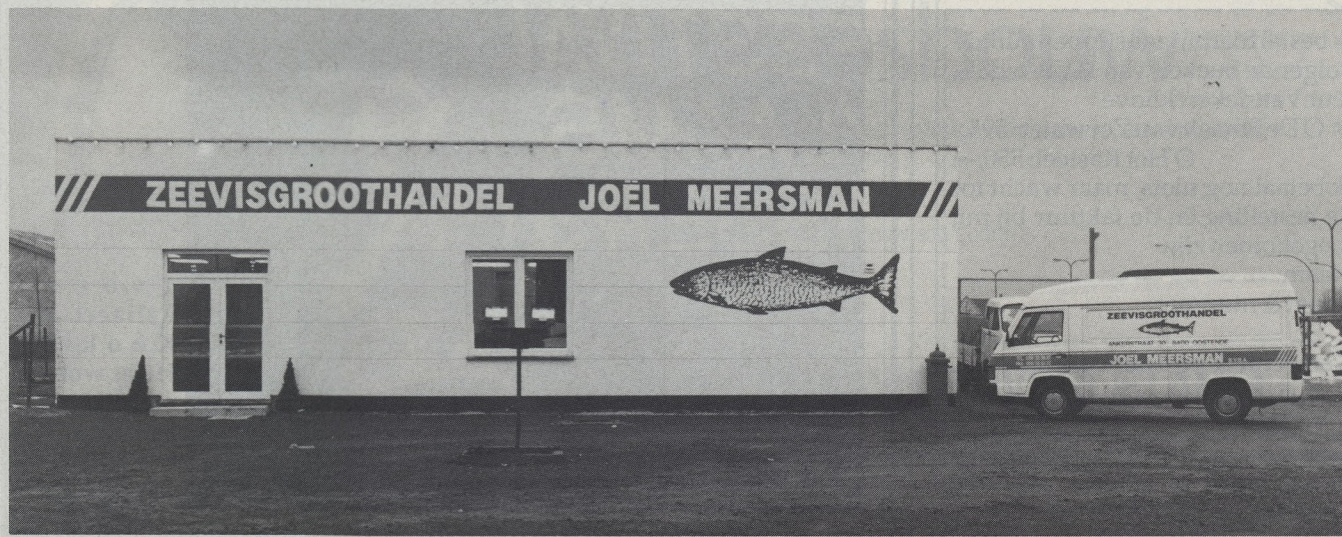
Robert Coelus

Zeevisgroothandel

bvba Joël Meersman

Ankerstraat 30, 8400 Oostende

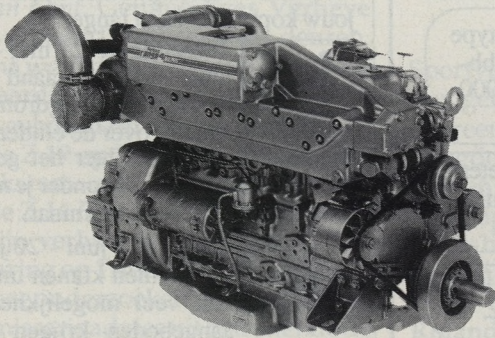
tel: 059 / 32 39 37 — fax: 059 / 32 53 22.





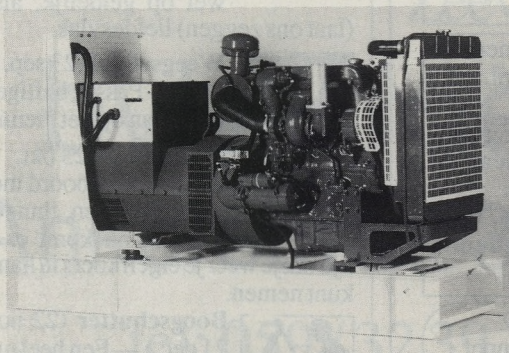
Perkins

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

25 Marelec- systemenverkoch in Urk

De Visserijcoöperatie Urk plaatste een bestelling van 25 vistuigbewakingssystemen bij het Nieuwpoortse elektronikabedrijf Marelec. De bestelling vloeit voort uit de aanwezigheid van het bedrijf op *Europort '91*, vorig jaar in Amsterdam. Het door *Piet Rommelaere* geproduceerde trekkrachtbewakingssysteem voor de boomkorvisserij trok er de aandacht. Namens de Urker reders vroeg de Visserijcoöperatie een prijsofferte voor de levering van 25 installaties. De onderhandelingen werden met gunstig gevolg afgesloten waardoor Marelec meteen 25 systemen mag leveren aan vissend Nederland. Bij een aantal Urkers is het systeem al eerder geplaatst, net als op een aantal andere Nederlandse vaartuigen.

Exit piepschuim

Het ziet er naar uit dat de piepschuim ('isomo') kistjes binnen afzienbare tijd uit de visveilingen zullen verdwenen zijn. Er wordt inderdaad verwacht dat de EG deze verpakkingen als zijnde onhygiënisch en milieuonvriendelijk zal bannen.

Dat verklaart meteen de concurrentieslag die ontstaan is om het gat in de markt zo snel mogelijk op te vullen. Firma's die luisteren naar namen als Cuistot-Pac van de volksfiguur Bob Depoorter, het alombekende Allibert en Haasnoot Handelsonderneming Holland (HHH) zetten vandaag hun beste beentje voor. Deze laatste presenteert niet alleen haar kleine viskisten, maar levert kunststofcontainers in alle afmetingen voor alle doeleinden. Wie info, folders en prijslijsten wil, belt naar Haasnoot 00 31 1718 - 30663.

Tombola

Op 6 juni greep de trekking plaats van de 'visserstombola' ingericht door de Stedelijke Visserijschool 'John Bauwens' te Oostende.

Winnende nummers: 7369

374	5389	7417
520	5433	7457
817	5517	7517
936	5568	7631
1331	5604	7639
1794	5607	7651
2114	5625	7770
2306	5675	7772
2890	5676	7836
3004	5892	7922
3151	5902	7979
3484	5923	8643
3582	6240	8667
3656	6292	8739
3663	6389	9081
3855	6489	9136
3896	6595	9219
3981	6675	9254
4087	6681	9421
4302	6749	9541
4594	6777	9583
4745	7188	9710
4790	7280	9710
4796	7322	9854

Zaterdagmorgen 20 juni werd het stoffelijk overschot van François Logé gevonden op het Zeeuwse strand ter hoogte van Nieuwvliet (tussen Cadzand en Breskens). Dat het wel degelijk om de vermiste Oostenaar ging die bij het kapseizen van de N.736 Lucky op 7 mei verdwenen werd bevestigd na de identificatie door de schipper van het vaartuig. Zaterdag 27 juni greep in de Oostendse H. Hartkerk een uitvaartdienst plaats.

**Wegens
jaarlijkse vakantie
zullen de burelen
van HVB gesloten
zijn tot woensdag
15 juli e.k.**

Palmolie op strand Texel gevolg aanvaring O.137

Twee weken na de aanvaring van de Z.137 Twilight met de palmolietanker Sunny Blossum in de Straat van Dover spoelde 20 ton plantaardige olie aan op twee stranden van het Waddeneiland Texel. Bij de aanvaring werd een gat geslagen in een van de ladingtanks waardoor een deel van de palmolie in zee terecht kwam. De olievlek met een lengte van twintig kilometer en tweehonderd meter breed werd enkele dagen voordien al opgemerkt voor de kust van Hoek van Holland. De "Small Agt", het oliebestrijdingsvaartuig van de kuswacht werd ingezet om de olievlek te bestrijden.

De O.137 liep bij de aanvaring zware boegschade op die ondertussen hersteld werd op de Oostendse scheepswerf IdP.

Speedbotenraces hinder voor garnaalvisserij

Op vrijdag 11 en zaterdag 12 september wordt tussen De Haan en Nieuwpoort de eerste "Belgian Grand Prix" voor speedboten gevaren. De dagen die aan

de manifestatie voorafgaan zullen trainingritten plaats vinden. Het gaat om een offshore-wedstrijd met zeer krachtige boten die met snelheden van meer dan 200 km per uur voor de rede zullen racen. Volgens sommige berichten zou dit gebeuren op amper op 200 meter van het strand. Dit betekent dat alle visserij-activiteiten in de kustzone gedurende enkele dagen kwasi onmogelijk zullen zijn. Ook het in- en uitvaren zal tijdens de manifestatie met de nodige omzichtigheid moeten gebeuren.

Golf van Biscage dicht!

Ingevolge quota uitputting is het voor de Belgische vissersvaartuigen vanaf zaterdag 4 juli 1992 (00.00 uur) tot einde 1992 verboden te vissen op:

- *tong in de ices-gebieden VIII a, b.
- *heek in de ices-gebieden VIII a, b, d, e.

Eveneens het aan boord houden, het overladen en het lossen van tong en heek welke na 4 juli 1992 (00.00 uur) gevangen is in deze respectievelijke gebieden is verboden.

(Bron: dienst voor de zeevisserij.)

telex- telex -

□ Oostende verliest nu ook de O.575 Boreas die naar Zeebrugge verhuist. □ Het Scheldevaartuig BOU.119 Jozina kwam onlangs in Nederlandse handen en wordt nu ingeschreven als WR.32 in Wieringen. Padmos in Stellendam nam het vaartuig nog even onder handen voor een opknappbeurt. □ De Padmos-vestiging in Bruinisse plaatste een nieuwe Mitsubishi 300 pk-motor op de Z.85 Morgenster. Ook de achtermast werd vervangen en een vangstverwerkingsinstallatie Van Rijn kwam aan boord. Ook de Z.200 Wagram kwam langs voor een grote onderhoudsbeurt terwijl een herstelling werd uitgevoerd aan de Z.35 Vili. □ Maandag 15 juni was de Engelse kreeftenvanger SY.86 opnieuw in de Oostendse visafslag. □ De proefreis van de O.51 met de nieuwe 1200 pk ABC-motor, geplaatst door Renaud Diesel, verliep vlekkeloos. □ Hetzelfde bedrijf aan de Oostendse Baelskaai stond ook in voor een volledige revisie van de Bolnes-motor van de zandzuiger De Banjaerd. □ De O.135 Maria Duyne onderging op hetzelfde adres een behandeling van de schroefas terwijl op de Z.584 Sea Bird een nieuwe schroefas werd geplaatst. □ Samen met de smederij St.-Martin werd ook een straalbuis geplaatst op de Z.72 Aquarius. □ Meerdere Belgische vaartuigen verkochten de voorbije maand o.m. in Lauwersoog en Scheveningen. □ De Z.34 Northern-Sky liep in Scheveningen binnen met gescheurde netten. □ In Breskens verkochten twee Belgische vaartuigen vangsten uit de Golf van Biscage. □ Ook in Vlissingen was een langenuoot aan de markt. □ De BOU.133 Saeftinge, een vaartuig dat alleen binnengaats in de Scheldemonding mag vissen, liep aan de kade van Breskens vol water en zonk nadat het achterschip onder de steiger klem geraakte. □ Scheepswerf Visser in Den Helder verbouwde het visruim voor kistenopslag van de Z.321 Westhinder. □ De Z.307 lag voor onderhoud bij BSM in Breskens terwijl de Z.48 er een schroefherstelling onderging. □

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

GERARD DESWAEF IS een kranige zeventiger die op zijn vijfenzeventigste nog maar weinig van zijn kracht en temperament heeft verloren. Als jonge visser was hij een *haantje de voorste*, ging soms ondoordacht te werk, maarsprong altijd in de bres om te helpen waar het moest of om een gevaarlijke situatie recht te trekken. Als actief visser kreeg hij nogal te maken met WO II. Hij heeft er nooit over verteld en leefde daardoor in de schaduw van degenen die dat wel deden en daarbij soms *iets te veel* op hun actief schreven.

Het gesprek met Gerard benadrukt de feiten, maar relativeert het heroïsche van sommige handelingen. Daarom is het nu tijd even stil te staan bij Gerard Deswaef, de vergeten held.

Duinkerke ontruimd

Gerard Deswaef voer onder *Berten Rycx* op de 0.92 'Graaf van Vlaanderen' toen hij in 1938 werd gemobiliseerd. Veertien dagen later was hij terug demob. Toen in mei 1940 de oorlog uitbrak, bevond Gerard zich op de 0.88 'John', vissend rond IJsland. Op bijna alle treilers onstonden discussies: de enen wilden onmiddellijk naar België, de anderen naar Engeland. De bemanningen van sommige vaartui-

gen weigerden het net op te halen tot er een beslissing kwam.

Daarop voer een hele vloot van onze IJslandtreilers, o.a. de 0.88, de 0.80 'Duchesse de Brabant' (de oude) en de 0.297 'Rubens' (idem) rechtstreeks naar Fleetwood. Ze werden doorverwezen naar Milford en Dartmouth. Op 30 mei 1940 werd beroep gedaan op onze vissers om te helpen bij de ontruiming van Duinkerke. Samen met een Noor vertrok Gerard met een gemengde bemanning van de 0.80 en de 0.88 op de 0.86 'Georges Edouard' onder koopvaardijkapitein *Goffin*.

Te Duinkerke ging de 0.86 aanleggen aan de oostelijke muur waar Britse soldaten stonden te drummen. Hun officierenverboden hen aan boord te

gaan omdat het vaartuig te klein was. De 0.86 schoof toen op naar de westelijke muur. Van daaruit evacueerden ze Franse soldaten en burgers (o.a. een groep Antwerpenaren) en brachten in verschillende reizen veel gewonde Franse soldaten mee. Alles samen bracht de 0.86 'Georges-Edouard' 1007 mensen naar Engeland.

Gerard herinnert zich dat de haveninstallaties waren beschoten. Met bromfietsen, achtergelaten op de kade, reden ze de omgeving af op zoek naar

Franse troepen. Duinkerke zelf was hevig beschoten en ze mochten de stad niet betreden. Overal lagen hopen lijken en de bankbiljetten dwarrelden door de straten. Overal lagen of stonden voertuigen vol door schrapnels gedode soldaten. Bij het vinden van Fransen kwamen de bemanningsleden soms in moeilijke situaties omdat sommigen zich hadden bezat en vuurden op alles wat bewoog. De hele operatie gebeurde in de grootste wanorde omdat alles zeer snel moest gaan. Teveel schepen bevonden zich op één plaats. Er waren aanvaringen en strandingen bij de vleet. Vliegtuigen dropten bommen en *schrapnels*. De 0.86 zal vol schrapnelscherven. De vliegtuig-aanvallen duurden telkens 3 kwartier.

De oorlogsjaren van Gerard Deswaef

Ze verdwenen dan een kwartier en kwamen volgeladen met moordende tuigen terug. Gerard beweert niet dat ze zich toen hielden voelden. Ze leden onder de oorlogstress. De moed werd soms uit de fles geput.

Tijdens een uitvaren vol vluchtelingen kwam de 0.86 op een zandbank terecht. Een pakketboot ("nog één met paddels op zijn zijden") nam de vluchtelingen over. Terwijl ze daar lagen te wachten op de volgende vloed zagen ze veel stoomboten met hun kiel naar boven drijven. De 0.274 'Maréchal Foch' kwam ook vast te zitten en werd achtergelaten. De 0.225 'Guido Gezelle' haalde de bemanning van het schip af. Met opkomend tij werd schipper *Pierre Lusyne* en zijn mannen terug aan boord gebracht. Ze namen te Duinkerke een lading vluchtelingen op en vertrokken terug naar Engeland. De 'Maréchal Foch' werd aangevaren door H.M.S. 'Leda' en zonk. Getroffen in zijn ruim, werden veel vluchtelingen verpletterd. Velen verdronken tijdens de evacuatie. De bemanningsleden en overlevende vluchtelingen werden andermaal door de 0.225 aan boord genomen. Ze bleven ze onzichtbaar voor vliegtuigen. Als hun vaartuig ook loskwam, voeren ze de haven van Duinkerke terug binnen en namen een nieuwe lading vluchtelingen



De 0.275 'Helene' zinkt na de ontploffing.



De Britse loodsenkotter sleept de O 275 uit de vaargeul.

op. Eens aangemeerd kwam een destroyer achter hen te liggen en laadde 3 000 Engelsen op. De oorlogsbodem voer toen in volle snelheid achteruit en kwam op zijn beurt op een zandbank terecht. Stuka's vielen aan. De soldaten sprongen in paniek overboord. Tussen het schip en het strand kon je als het ware over de hoofden lopen. Velen zijn verdronken. De destroyer was verloren. Door op het dek van zijn schipover gewonde soldaten te lopen, kreeg Gerard een bajonet in het been. In juli 1942 werden, tijdens een grote parade te Londen, de helden van Duinkerke gedekoreerd. Ook 96 Belgische koopvaardijvaarders en vissers (waaronder Gerard Deswaef) werden persoonlijk door de ministers C. Gutt en Devleeschouwer (van de Belgische regering in ballingschap) met een ereteken bedacht. Gerard was 18 maanden gehuwd en zijn echtgenote, *Madeleine Verhaeghe*, was 'zo fier als een gieter'.

Aktief visser

Na de ontruiming van Duinkerke voer Gerard Deswaef vanuit Milford met een hele resem vaartuigen van alle slag en soort en van alle nationaliteiten. Zowel vaartuigen als vissers werden voortdurend voor navy-diensten opgeëist, zodat je moeilijk een planning kon maken. Hij viste met de 0.179 'Tbis II' ("de grote Ibis") met schipper *Arthur Pots*. Nadat de 'Tbis' werd opgeëist stapte Gerard over op de 0.312 'Zeester'. Schipper *Arthur* stapte samen met zijn broer *Albert Pots* over op de H.77 'Gilda'. Ze verongelukten met hun volgevestigd vaartuig in de nacht van 12 op 13 oktober 1942 ten zuidoosten van Berry Head, in een vliegende storm. Gerard voer op Engelse schepen. Wegens zijn (door de bajonet) gekwetste, en niet genezende been, moest hij regelmatig thuis blijven om zijn been rust te gunnen. Dit redde soms zijn leven. Toen hij weer eens een reis niet meekon, schepte een

familie lid ter vervanging in op zijn vissersschip uit Aberdeen. Het schip kreeg een bom te inkasseren en schip en familie kwamen niet meer terug. Slechts 2 Belgen (o.a. *Robert Belpaeme*) konden zich redden door zich aan hun omgeslagen reddingsboot vast te houden.

Tijdens de zeereizen naar de gronden van Zuid-Ierland liepen ze soms het neutrale Dublin binnen. Ook Duitsers met averij deden die haven aan. In de pubs werd dikwijls een robbertje gevochten tussen vissers en Duitsers.

Toen een Engelse kapitein zag hoe belabberd het been van Gerard er aan toe was, nam hij hem in Dublin mee naar een Duitse dokteres die hem behandelde. Te Kinsale kon hij medikatie ophalen. Na drie weken was zijn been gezond. Hij kreeg de Inlichtingendienst op zijn nek die grondig onderzocht welke zijn relatie was met de dokteres.

In Engeland leerde hij vissen in span. Spanjaarden verrichtten de visserijen Engelse vissers deden de traverses. Eens was een vaartuig van zijn route geweken. Tijdens een stuurcorrectie gleed de trekkabel van het net uit de post en zwiepte een Engelse matroos in zee. Prompt sprong Gerard overboord en bracht de Engelse visser terug.

0.275 'Helene'

Eind 1940 kwam Gerard Deswaef terecht op een Britse loodsboot. De bemanning bestond verder uit een Britse kapitein, een Nederlandse visser en *Eugeen Major*. Hun taak bestond erin toezicht te houden in de Milfordbaai. Duitse vliegtuigen dropten er magnetische mijnen. De elektriciteit, veroorzaakt door de draaiende schroef van een vaartuig, haalde een hendel op de mijn over. De daaropvolgende ont-ploffing overleefde een vaartuig ge-

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



Een frivool moment tijdens de voorlaatste reis van de O 315. Van l. naar r.: Gerard Deswaef, A. Van Praet uit Bredene en 'Beisje' uit Koksijde.

woonlijk niet. Gerard zag op 3 november 1940 in de baai de 0.293 'Van der Weyden' (de oude) met 8 vissers de lucht in vliegen. Gerard heeft ook geweten dat er een Britse Sunderland (groot watervliegtuig) landde in de baai. Het lag er tegen de wal rustig te dobberen. Het was echter een gekaapt vliegtuig met een Duitse bemanning aan boord. Toen een geallieerd konvooi Milford verliet, stegen de Duitsers op en bombardeerden het.

Op 4 dec 1940 voer de 0.275 'Helene' (bij 1938, 145 brt, 350 pl) uit. Een magnetische mijn ontplofte en het schip begon te zinken. De bemanning (o.a. *Kamiel Verbanck*) zette de reddingsboot. Ze vergaten er echter de stop in te slaan en de boot zank. *Gerard Deswaef* en zijn Nederlandse kollega sprongen in een roeiboort en voeren naar de spartelende Belgen. De 0.275 was dus aan het zinken vlak in 't midden van een vaargeul. De loodsboot wond zijn anker, pikte zijn en de geredde bemanningsleden op en voer naar de voorsteven van het zinkend vissersschip. Gerard sprong op de 0.275 en bevestigde er een sleepkabel aan. De Britse kapitein trok het onfortuinlijke vaartuig richting wal om hem daar te doen stranden. De 'Helene' zank plots snel en de kabel werd gekapt. Het manoeuver was dus gedeeltelijk mislukt maar de vaargeul bleef wel vrij. Na de oorlog kwam Gerard met de 0.178 'Ibis' (de kleine Ibis) terug en belandde in Antwerpen. De schipper was *Frans Hallemeesch*.

Einde visserskarriere

Te Antwerpen werd hij ingezet als

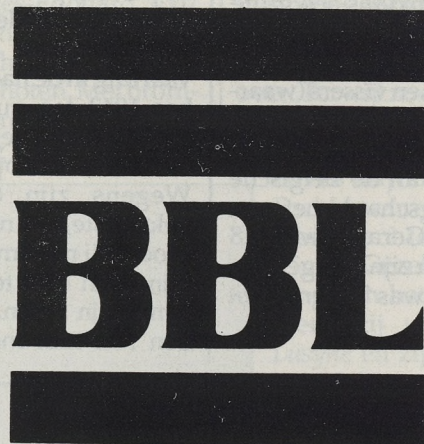
chauffeur bij eenheden (telkens 10 Belgen en 2 Britten) die de rondslingende munitie in het havengebied moesten opruimen. Daarna werd hij privé-chauffeur van *Van den Boeynants* (trop is teveel) die aan het hoofd stond van een groep architecten die, in opdracht van de staat, betrokken waren

bij de opbouw van Antwerpen. Tijdens een bezoek aan Oostende belandde hij in een visserscafé en 'geraakte in de pinten' met *Georges Haelewijck* die een stuurman zocht. Arm in arm stapten ze naar de waterschout om aan te monstern.

Het werd crisis in de visserij. De enen weken uit en de anderen beten door. Gerard werd bouwvakker en kraanman. Tijdens de zomer reed hij met autocars heel Europa rond. Hij heeft nog samengewerkt met *Rudolf Van Moerkerke* toen die nog als beginnend ondernemer enkele kamers betrokaan de Torhoutsesteenweg. Tijdens werkloze perioden ging hij terug naar zee. Zijn laatste reis was op de 0.315 'Beatrix-Fernande', de reis net voor de 0.315 verging.

Met zijn belevenissen is hij steeds op het achterplan gebleven en behoort daardoor niet tot de bekende namen. Alhoewel hij in de schoot van de *Federatie voor Zeelieden* dikwijls diskussieerde met de vorige voorzitter over de waarde van sommige daden van mooipraters, bestempelde *Robert Rycx* hem terecht als 'de vergeten held'.

Daniël Pots



De bank die verder denkt
dan een bank



Brieven

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

N 736

Naar aanleiding van uw artikel (HVB nr 6, 5 juni '92, p.4 & 5) i.v.m. het kapseizen van de N 736 'Lucky' houd ik eraan u volgende rechtzettingen mede te delen:

- het kapseizen van de N.736 'Lucky' is gebeurd door het opwinden van de kuilen niet door het 'vastslaan' ervan.
- het vaartuig werd niet vier jaar geleden omgebouwd tot bokkenvaartuig op enkel mast, maar op 26 maart 1984.

- In 1987 was de eigenaar nog Danny Huygebaert en niet Daniël Tourlouse. Met de meeste hoogachting,

R. Savels, Heist aan Zee

Werkloos

Vanaf 1 juni werd de nieuwe werkloosheidsreglementering van kracht. In deze tekst werden de zeevissers gelijkgeschakeld met een full-time werknemer, ook al wordt hij sporadisch tewerkgesteld. In de praktijk betekent dit dat de zeevissers steeds, zolang hij visser is, betaald zal worden als gezins-

hoofd. Het is een systeem dat gelijk is aan dit van de dokwerkers.

Tussen de reders en de vakbonden werden besprekingen gevoerd om te bepalen wat een zeevisser is. Na moeizame gesprekken werden de reders bereid gevonden te aanvaarden dat de zeevissers in het *nationaal paritair comité voor de zeevisserij* zullen erkend worden op basis van de aanmonstering op 1 januari 1992.

Als de visser na 1 juni werkloos wordt zal hij wel moeten bewijzen aan de hand van C4 dat de laatste werkgever een reder is. Op basis daarvan zal de vakbond hem als gezinshoofd kunnen uitbetalen. Wordt als periode gelijkgesteld: ziekte, Jaarlijks Verlof en inactiviteit als gevolg van een arbeidsongeval.

Reeds vanaf 1987 werd er bij de RVA op aangedrongen aan de discriminerende toestanden een einde te maken. De zeevisser werd onderworpen aan de regels zoals die gelden voor volledig werklozen, een situatie die aanleiding gaf tot vele administratieve en financiële diskriminaties.

We hopen dat met deze doorbraak het statuut van de zeevisser in de toekomst aantrekkelijker kan gemaakt worden zodat deze zich op een zelfde sociaal niveau van de werknemers in andere industrieën kan terugvinden.

M. Claes, Oostende

Vlot N 736 funktioneerde

In uw artikel over de ramp met het vissersvaartuig N 736 meldt u op p.5: *'Dit ongeval brengt de veiligheid aan boord van omgebouwde vaartuigen opnieuw in de aktualiteit. Opnieuw kwamen de reddingsvloten niet los.'*

Nochtans verklaart de zaakvoerder van de *boba Submergo*, betrokken bij de berging van de N736, uitdrukkelijk: *'Bij onze eerste duik hebben wij het reddingsvlot reeds opgemerkt, op de plaats waar het bevestigd is aan het schip, maar los van de stoel. Dit betekent dat de Hydro*

Static release Unit heeft gewerkt, maar dat het vlot niet naar boven kon komen omdat het vissersvaartuig omgedraaid lag en omdat het opstijgen verhinderd werd door de reling. Indien het reddingsvlot gemonteerd zou zijn boven de reling of aan de buitenkant ervan zou het vlot meer kansen gekregen hebben om onmiddellijk aan de oppervlakte te komen.'

'Na ongeveer 12 uur, toen het schip volledig onder water lag en het zich terug draaide kwam het reddingsvlot vrij. Zelfs nadat het twaalf uur onder water lag, had het reddingsvlot nog genoeg opwaartse kracht om aan de oppervlakte te komen en had het nog een voldoende groot drijfvermogen om de painterline volledig uit te trekken (36 m).'

En de zaakvoerder van *Submergo* besluit:

'1. Hydro Static Release Unit heeft gewerkt (het vlot is losgekomen tussen 2 à 4 meter).

2. Het vlot had nog genoeg opwaartse kracht en drijfvermogen, zelfs na 12 uur onder water te zijn geweest. 3. Het reddingsvlot heeft gefunctioneerd. Indien het vlot was gemonteerd buiten of boven de reling zou het meer kansen gekregen hebben om onmiddellijk aan de oppervlakte te komen.'

Wij zijn ervan overtuigd dat wij met voorgaande gegevens de foutieve berichten van de media (pers en T.V.) met betrekking tot het reddingsvlot uit de wereld geholpen te hebben.

A Van Durme, Oostende

Urk

Van lezer Jelle Kramer tenslotte kregen we een katebelletje, vergezeld van twee afleveringen van het blad *Urker Volksleven*. De twee nummers van het tijdschrift van de vereniging *Vrienden van Urk* handelen volledig over het Argentinië-avontuur van de Urkse vissers, waarover onze medewerker Pots het hier vorige maand (HVB 6, ps 28 - 32) had. We danken lezer Kramer voor het uitlenen van deze boekjes, die hier voor het ogenblik druk gekopieerd worden.

DELTA FLEX

Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge

*industriële artikelen voor visserij, scheepvaart en industrie

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

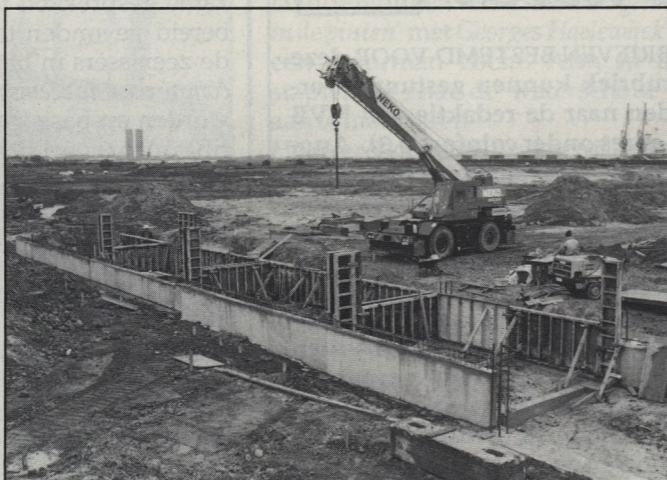
Tel: 050 / 54 66 10 & 050 / 54 67 13

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

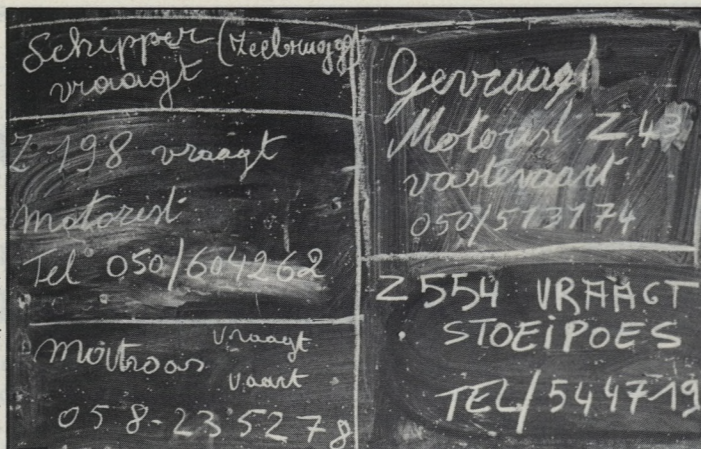
de maand in beeld



De paalfunderingen voor het *European Fish Center* in de Zeebrugse achterhaven zitten in de grond. Weldra wordt gestart met de opbouw van het betonskelet en het plaatsen van de wand- en dakpanelen. De nieuwe veiling moet klaar zijn tegen eind oktober om er de reeds aangekondigde visserijbeurs van 22 tot 25 oktober te laten doorgaan.



Het Herdenkingscomité *Paster Pype* bracht begin juni een nieuw hulde aan de *Vader der vissers* en stichter van de eerste visserijschool in Oostende. Visserij-architect *Paster Pype* (1854-1929) ligt begraven op het kerkhof aan de Nieuwpoortsteenweg in Oostende. Elk jaar grijpt aan het graf een bloemenhulde plaats. Ook aan het standbeeld van de pionier naast de St.-Petrus en Pauluskerk werden er bloemen neergelegd.

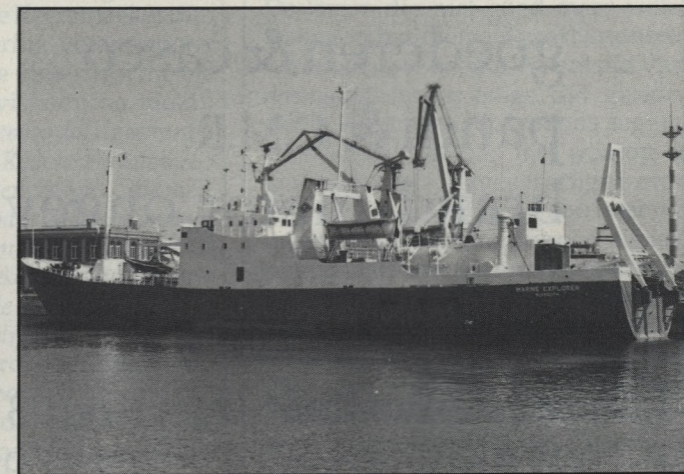


Gelezen op "het bord" in Zeebrugge. Nu de bokkenvissers nog nauwelijks tong mogen vangen hebben ze meer tijd voor andere dingen. Of is het een aangename manier om het bemanningsprobleem op te lossen?

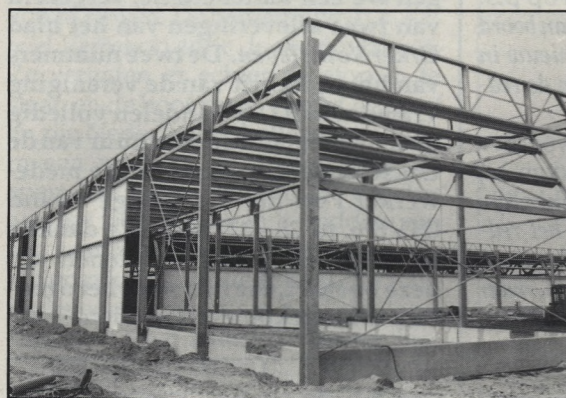
Oostende kreeg het Britse hydrografisch onderzoeksschip *Marine Explorer* uit (zie verder onder deze foto)



De vlootshow in de havengeul, waaraan o.a. de vissersvaartuigen N.3 *Patrick*, O.29 *Broodwiner*, O.100 *Emilie*, O.108 *Arent* en O.431 *Judith* deelnamen, ging de jaarlijkse Zeewijding in Oostende vooraf. Onder een stralende hemel woonde heel wat volk de plechtigheid rond het nationaal monument der Zeelieden op de Oostendse zeedijk bij.



Plymouth op bezoek. Het vaartuig van 82,7 meter werd gecharterd door de *Royal Navy* voor metingen in het Kanaal, de Noordzee en het voert zelfs peilingen uit op de Doggers Bank. De *Marine Explorer*, 1963 bt groot, is een gewezen Duits fabrieksschip, gebouwd in 1955, en bekend onder de naam *Dortmund*.



De aannemer uit Hoogstraten die het nieuwe bedrijfsgebouw voor Oostendse vis- en diepvriesbedrijf *Morubel* optrekt gaat er hard tegen aan. De werken werden pas enkele weken geleden aangevat. De kunstruktie krijgt stilaan vorm. Van snelbouw gesproken!



Ter gelegenheid van de bijeenkomst van de oudleerlingen van *Ibis* werden de bestuursleden van de oudleerlingenbond van het eerste uur in de bloemen gezet. Het zijn *Julien Schaepdryver*, penningmeester *René Brock*, erevoorzitter *Frans Puystiens* en *August Decoussemaecker*.



Op de kaai in Nieuwpoort ligt reeds weken het wrak van de ex-O.104 *Zeehond* en later als O.104 *Rebel* geschrapt in februari 1985. Het houten vaartuig deed nog wat dienst als sportvisser en lag dan te verkommeren in de Nieuwpoortse haven tot het zonk.



In twee dagen tijd lagen beide Jetfoils van de RMT op bij de Oostendse scheepswerf IdP. De eerst voor onderhoud, de tweede voor herstelling.



Op Tweede Sinksendag greep de jaarlijkse hulde plaats aan het Vissersmonumentte Nieuwpoort. Overheidsdiensten, verenigingen en familieleden lieten een vijftigtal bloemstukken neerleggen als eerbetoon aan de slachtoffers op zee. Daarna volgde de traditionele Hulde aan de verdienstelijkste reders (zie elders in dit nummer) waarop de trouwste gebruikers van de Nieuwpoortse vissershaven gelauwerd werden. Op de groepsfoto de eigenaars van de N.555 *Valentino*, N.700 *Alex*, N.720 *André-Jeanine*, N.58 *Pascin* en N.75 *Saroy*.



B.D.M. n.v.

Van Iper

Uw Verzekeraar voor

goederen & casco

pandi & C.M.R.

brand, motor, ongevallen en andere risico's

Lange Nieuwstraat 17, Fax: 03 / 225 24 34

B-2000 Antwerpen 1

Tx 34.917

Tel.: 03 / 233 78 38

RENAUD

BVBA VANTORRE-DEVINCK



snelle service & voordelige tarieven

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

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

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

Vragen & antwoorden

de politieke rubriek van HVB

Rederscentrale ontevreden over uitspraak minister Bourgeois?

IN HET INFORMATIEBLAD van de Rederscentrale, spreekbuis van de Belgische reders ter zeevisserij, stond op 15 juni ll. onder de titel 'Afbraakwerk' een merkwaardig editoriaal. Directeur Wittevrongel insinueert daarin dat *iemand* de Rederscentrale verwijt steeds maar afbrekende kritiek te leveren: 'Wanneer de Rederscentrale echter met zo'n verwijt wordt geconfronteerd, komt ons dit toch wat al te gortig voor. Meestal wordt dit middel gehanteerd door mensen die ternauwernood of slechts van bovenaan met de problemen te maken krijgen. Wanneer ze dan voor de een of andere gelegenheid naar de kust afzakken, volstaat voor hen blijkbaar een half uurtje overleg voorafgaand aan de vergadering, gevolgd door een gelijkaardige evaluatie na de vergadering, om met kennis van zaken te oordelen...'

De editorialist die dit schrijft gaat er prat op dat hij zich niet bezighoudt met 'fantasietjes'. We nemen dus aan dat dit ernst is. In dit stuk heeft hij dus *iemand* op het oog. De vraag is alleen nog: wie!

Zoals een *kremlinwatcher* er indertijd de Pravda op na moest pluizen om tussen de regels te lezen hoe het met de partijbonzen gesteld was, zo moeten wij het edito van de directeur-redakteur van de Rederscentrale proberen te interpreteren. *Iemand* is onlangs 'voor de een of andere gelegenheid' naar de kust afgezakt, heeft daarbij vluchtig vergaderd met de Rederscentrale en heeft op basis van dit blitzbezoek besloten dat deze organisatie er zich met afbrekende kritiek gemakkelijk vanaf maakt.

Daarbij komt nog dat die *iemand* gewoon onbeleefd is: 'Veelal ook veroorloven zij zich dan nog, om bedrijfsvertegenwoordigers die hun zaak tijdelijk in de steek laten om aan vergaderingen ten behoeve van het algemeen belang deel te nemen, te laten wachten, alsof het een bende schooljongens is.'

De lezer blijft nog steeds in het duister tasten wat de identiteit van die *iemand* betreft. Die *iemand* is in elk geval niet de eerste de beste, want het zit de directeur-editorialist van

de Rederscentrale erg hoog. Het edito wordt uitgespreid over anderhalve pagina en dat is geen katterpis. Ook wordt verwezen naar gewezen staatssekretaris De Keersmaecker die in de vorige regering verantwoordelijk was voor de visserij en die er een heel andere visie op na hield. Deze '...wees er toen op dat de verantwoordelijken van de Rederscentrale weliswaar lastige mensen waren... die met passend dynamisme de standpunten van het bedrijf behartigen, maar die, eens het tot een afspraak is gekomen, deze respecteren en met dezelfde hardnekkigheid in eigen midden verdedigen.'

Dat verwezen wordt naar de vorige regeringsverantwoordelijke voor de visserij versterkt de indruk dat de kritiek gericht is aan het adres van de huidige minister - verantwoordelijke voor de visserij Bourgeois die vorige maand inderdaad een bezoek aan Oostende bracht en daarbij o.a. kort in de kantoren van de Rederscentrale ontvangen werd (zie HVB 6/92 ps 26 & 27).

Zou het kunnen zijn dat de minister of één van zijn naaste medewerkers de directeur van de Rederscentrale ervan beschuldigd heeft aan afbraakwerk te doen? Zeker is dat niet, want de naam Bourgeois wordt in heel het edito niet vermeld

'Het is daarom op zijn zachtst uitgedrukt volkomen misplaatst te beweren, als zou de Rederscentrale negatieve kritiek uitbrengen.' De beschuldiging werd dus in elk geval door *iemand* geuit en directeur Wittevrongel kaatst dan ook de bal terug. En de bal gaat voorwaar de richting van de minister uit. Na verwezen te hebben naar de regeringsmaatregelen waarmee de Belgische visserij te kampen krijgt, vervolgt de editorialist van de Rederscentrale: 'Intussen verzuipen de bedrijfsgenoten nu onder een resem, om de haverklap wijzigende negatieve maatregelen, waardoor onze vloot, die reeds tot de kleinste van de EEG is gedegradeerd en ternauwernood 2% ten aanzien van de EEG-vloot betekent, er nog verder op achteruit gaat.' en hij besluit met de uitroep: 'Van afbraakwerk gesproken!'

fv

DE OOSTENDSE LUCHTHAVEN staat dus wel degelijk op de lijst van de veterinaire inspectieposten die door de Belgische regering aan de Commissie van de EG werd overgemaakt. Dat antwoord plaatsten we vorige maand reeds toen volksvertegenwoordiger Ghesquière de minister daarover ondervroeg. Volledigheids halve willen we nog vermelden dat senator Loones daarover een gelijkaardige vraag stelde en dus ook een gelijkaardig antwoord kreeg.

De lezers die niet goed meer weten waarover het allemaal gaat herinneren we eraan dat Europarlementslid Vandemeulebroucke enige tijd geleden alarm sloeg toen hij, laat ons zeggen, weet kreeg van een lijst waarop de Oostendse luchthaven *niet* figureerde. Wie niet op de lijst stond zou later niet meer in aanmerking komen als landingsplaats voor visen andere beesten van buiten de EG. Kleine vergetelheid die wel eens grote gevolgen voor Oostende zou kunnen gehad hebben. Dus, dat werd inmiddels weeral rechtgezet, zo blijkt uit de antwoorden op de vragen van diverse politici.

DEZELFDE SENATOR LOONES vroeg daar in Brussel ook hoe de vork aan de steel zat met de duiktoelagen van de redders-duikers in dienst van het Belgisch Leger - Armée Belge. Deze mannen lopen enigszins verbolgen rond omdat de toelage die ze daarvoor opstrijken veel lager ligt dan hetgeen hun collega's uit de ons omringende landen daarvoor mogen oprapen (Daarover werd indertijd trouwens een lezersbrief in HVB gepubliceerd). De minister kon in zijn antwoord alleen maar troostende woorden spreken. Andere vergoedingen in ons leger zijn er al even erg aan toe, zo luidde een deel van het antwoord. Zo zegde de minister ook: pas op met vergelijkingen tussen Belgen en mensen die werken in andere landen, want een toelage is iets dat toch maar toegevoegd wordt aan een wedde en daardoor is het zeer moeilijk een vergelijking met duikers uit andere landen te maken. Maar, er wordt aan gewerkt; de zaak wordt bestudeerd, zoals dat heet.

VOLKSVERTEGENWOORDIGER Ghesquière wilde weten wat er zou gebeuren met de tax-free shops aan boord van de ferryschepen wanneer de Europese economische grenzen begin 1993 wegvallen. Zullen de belastingvrije winkels samen met de grenzen verdwijnen?



De EG heeft voorzien dat daar moeilijkheden zouden van komen, zo antwoordde de minister. Daarom werd tot 30 juni '99 een uitzonderingsperiode ingelast voor belastingvrije winkels in havens en aan boord van schepen en vliegtuigen. Maar de bedragen en de hoeveelheden die met vrijstelling van BTW zullen kunnen worden verkregen zullen kleiner zijn dan deze die momenteel van toepassing zijn.

OOK VROEG GHESQUIERE waarom er aan het publiek zo weinig medegedeeld werd over de resultaten van het duikonderzoek n.a.v. het vergaan van de O 303 'Girl Linda' (14 november 1990).

De minister somt in zijn antwoord alle stappen op die terzake gezet zijn en hij besluit dat dit dossier volgens de wettelijk voorgeschreven procedure behandeld werd zodat van enige geheimhouding absoluut geen sprake is. Trouwens, zo vervolgt hij, door een verzoek terzake te richten aan de voorzitter van de onderzoeksraad kunnen de familieleden uiteraard inzage krijgen van het dossier, zoals trouwens van elk ander dossier.

SENATOR DESUTTER IS ook een vaste gast in deze rubriek. Hij wil paal en perk gesteld zien aan de praktijken waarbij schepen hun olietanks in zee spoelen.

De Belgische regering is bezig met een uitvoeringswet te maken in het kader van het internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol), zo stond in het antwoord van 's lands mooiste minister. De vorige regering was daar ook al mee bezig, maar die kon het werk niet afmaken wegens crisis en val. Intussen heeft de Raad van State al advies gegeven en is het Ministerie van Verkeerswezen de tekst aan het bijschaven. In afwachting moeten we blijven roeien met de riemen die we hebben, zo zegde minister van Leefmilieu Laurette Onkelinx, eraan toevoegend: *'Het is zonder twijfel de toekomstige uitvoeringswet van het MARPOL Verdrag die het meest coherente en meest doeltreffende juridisch kader zal vormen.'*

OP DE EUROPESE visserijraad te Luxemburg vroeg minister Bourgeois om de vangstmogelijkheden voor tong in 1992 te verhogen. Aan de Commissie is door de Europese Ministerraad de opdracht gegeven terzake een studie uit te voeren en desgevallend voorstellen te doen met het oog op een spoedige goedkeuring ervan door deze Raad.

B.V.B.A. VISLOSSERSBOND

G. VAN WAES

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren, visrecipiënten

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

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

Zaakvoerders :

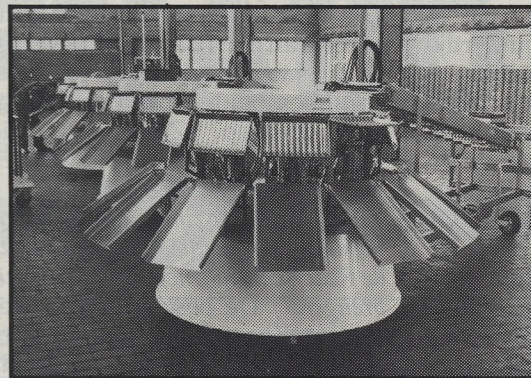
Van Waes Willy, Wilgenlaan 4, 8420 De Haan - Tel: 059 / 23 68 46

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

Ploegbazen-sorteerders:

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

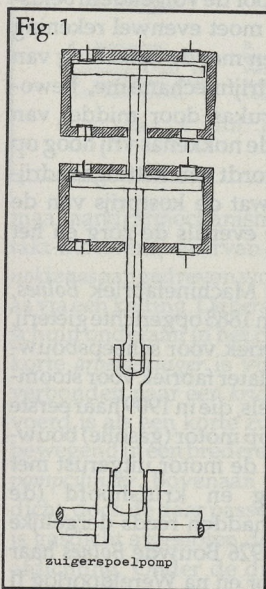
Etienne Peere, Groenendijkstraat 167, 8450 Bredene Tel: 059 / 32 13 74



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

Seaprint: 059 / 32 55 59

WAS DE KRUKKASTSPOELPOMP eenvoudig en goedkoop te verwezenlijken, toch zagen sommige 2-takt-konstruktEURS geen heil in deze methode en keken ze uit naar ruimere (maar uiteraard ook duurere spoelpompen). Zo werden o.a. zuigerspoelpompen en roterende spoelpompen ontwikkeld, met een luchtvolume dat groter was dan het slagvolume van meerdere cilinders. Deze spoelpompen werden gewoonlijk opgesteld en aangedreven op het uiteinde van de krukas, zodanig dat deze 2-



takt-motoren iets langer in bouw uitvielen. **Figuur 1** is een schema van dergelijke spoelpomp. Ze bestaat uit 2 korte cilinders met ruime diameters en korte slaglengte boven elkaar of in tandem. Daarin bewegen twee platte zuigers, bewogen door een en dezelfde zuigerstang, die aan het onder-

rend verbonden is met een *drijfstang*, die op haar beurt om een krukpen van de krukas scharniert.

De beide cilinders zijn bovenaan uitgerust met lichte zuig- en perslucht klepjes, en onderaan eveneens. Dergelijke kleppenopstelling laat dubbelwerkend effect toe. Wanneer de zuigers dalen wordt boven de zuigers verse spoellucht aangezogen en onder de zuigers wordt de aanwezige lucht van de voorgaande slag weggeperst. Stijgen de zuigers, dan wordt het luchtvolume boven de beide zuigers weggeperst en onderaan wordt verse spoellucht aangezogen. Er is dus een dubbel debiet lucht voorradig want dergelijke zuigerspoelpompen moeten meerdere motorcilinders voorzien van een ruime luchtvoorraad.

Figuur 2 toont een tekening van een 4-cilinder 2-takt Crossley scheepsdieselmotor (Engeland), met rechts het blok van de spoellucht pomp, nagenoeg even hoog als de cilinderdeksels. Het grote manoeuvreerhandwiel met erboven de aanduidingen *ASTERN, AHEAD* (achteruit-vooruit) betekent dat deze machine een omstuurbaar model is. Dat wil zeggen, dat een keerkoppeling om de schroef vooruit of achteruit te laten draaien overbodig is. Het cilinderaantal (hier vier bij 2-taktmotoren) laat toe dat de motor zelf links of rechts kan omgestuurd worden door middel van samengeperste (aanzet-) lucht.

Op deze figuur is helemaal links het kleine vliegwiel, rechts naast de spoelpomp—

VORIGE MAAND STARTTE HVB een artikelenreeks over de 'geschiedenis van de Belgische scheepsmotoren'. Oude machinisten vertelden ons regelmatig over de andere Belgische scheepsmotoren die vòòr en naast het nog steeds bestaande ABC gefunctioneerd hebben. Die motoren luisterden naar namen als A.W.A., Carels, Claeys, Moës en La Meuse.

In de persoon van Roger Decler, oud-leraar aan de Oostendse visserijschool Paster Pype, vonden we de geschikte medewerker om ons één en ander over deze motoren uit de doeken te doen.

Decler is er echter de mens niet naar om zo maar wat in het luchtledige te kletsen. Na een blik op onze hoofdredakteur geworpen te hebben, stond hij erop dat hij eerst van naaldje tot draadje zou uitleggen hoe twee- en viertaktmotoren plegen te werken.

In een eerste aflevering had hij het al over gloeikoppen, verbranding, arbeidsleverende slagen, karter- en dwarsspoeling. Vandaag gaat hij verder. Spoelpompen en alles wat daarover kan gezegd worden.

Een inleiding tot de *Belgische* scheepsmotoren (II)

met karterdeksel weggenomen— zijn de brandstofpompen en helemaal rechts een doorsnede van de aanzetlucht kompressor.

Een roterende spoellucht pomp van een totaal afwijkend type werd ontworpen en gebouwd door de Nederlandse Brons motorenfabriek. Deze pomp (**figuur 3**) bestaat uit een cilindervormig pomplichaam. Excentrisch beweegt zich in deze cilinder een kleinere, tweede cilindrisch stuk, de rotor, die zich langs de cilinderwand beweegt. In 't midden van deze rotor zitten twee schoepen tegenover elkaar en bij de beweging van de rotor daarin heen en weer schuiven en sluiten tegen de cilinderwand af. Bij het ronddraaien — op de figuur is dit tegengesteld aan de wijzers van een uurwerk — zal gedurende een ge-

deelte van een omwenteling lucht worden aangezogen, terwijl gedurende het andere gedeelte de lucht wordt samengeperst, om te worden afgevoerd naar de verzamelruimte, waarin ze wordt gebracht op een overdruk van 0,25 kg/cm².

Een andere vorm van roterende spoelpomp wordt schematisch weergegeven in **figuur 4**. Dit principe schijnt ontleend te zijn aan de bekende "Roots-blazers" zoals die aangetroffen worden in gieterijen voor het aanblazen van de koepelovens. In het kompressorhuis draaien twee rotoren op parallelle assen die buiten het huis voorzien zijn van tandwielen zodat de rotoren draaien in tegenovergestelde zin. Feitelijk zijn het twee grote, met geringe speling in elkaar grijpende tandwielen, elk slechts met twee tanden, en hebben ruwweg een

Fig. 2

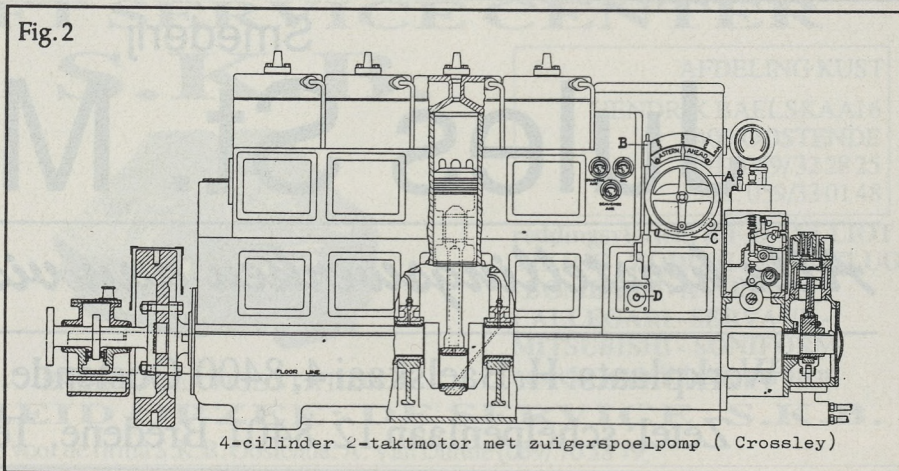
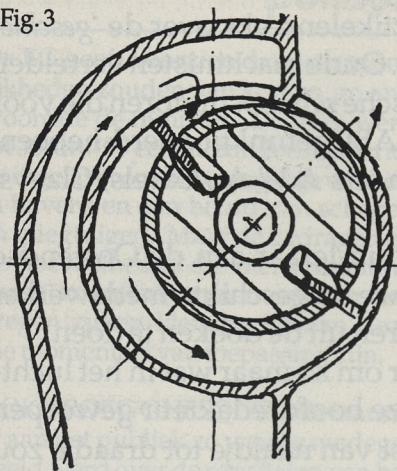


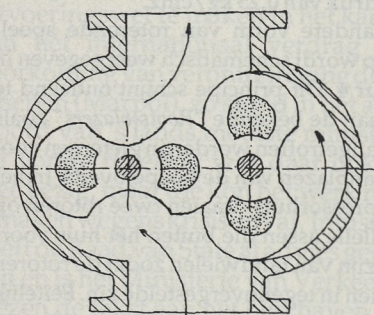
Fig. 3



rotierende spoelpomp

8-vorm. Waar deze tanden ineengrijpen is de doortocht versperd. Het is niet moeilijk in te zien dat bij een omwenteling lucht door poorten tot de ruimten tussen de tanden en het huis moet toestromen, om tussen de tandlobben en het binnenvlak van de pomphuis te worden meegenomen en aan de tegenoverliggende zijden van het huis te worden weggeperst. Daar deze rotoren werken met een klein inwendig contact, is de wrijving te verwaarlozen, en is inwendige smering niet nodig. Veranderd de motor van draairichting dan keert ook de draairichting van de rotoren om en worden de zuig- en de perszijden verwisseld. Toen wij destijds (1934-'35-'36) nog leerling

4



rotierende spoelpomp (Roots)

waren aan het V.T.S. (Vrije Technische School) aan de St Catharinepolderstraat, nu V.T.I., stond er in de motorenzaal, o.a. een grote tweecilinder blokmotor, een *Deutsche Werke 2-takt-machine* van 100 pk. Aan de tegenovergestelde zijde van het vliegwiel was de vertikaal roterende spoelpomp aangebouwd, werkende zoals hoger aangehaald. De tweelobbe rotoren hadden een diameter van nagenoeg 60 à 65 cm, voor ons, leerlingen, twee indrukwekkende stukken. We hielpen menig keer voor een korte tijd deze machine draaien, onbelast uiteraard.

Hoger (HVB 6, 1992 p. 18) zagen we dat de eerste tweetakt-motoren werkten met dwarsspoeling, d.w.z. dat de inlaat- of verbrandingslucht via inlaatpoorten in de cilinder werd gedrukt, naar omhoog gericht door een speciale bodemvorm van de zuiger, of door de schuinopwaartse stand van de poorten, de verbrandingsgassen voor zich uitdrijvend. De stijgende lucht werd gedwongen een bocht te beschrijven en dalend de verbrandingsresten vóór zich uitdrijvend via de uitlaatpoorten naar buiten, tevens de cilinder vullend met verse lucht voor de volgende verbranding. Laat ons nu aannemen dat een deel van de eerst ingelaten spoellucht zich met de laatste verbrande gassen mengde en zo de cilinder verliet. Dit was inderdaad een verlies van de moeizaam in de cilinder aangevoerde lucht en een minder goede verbranding en energieontwikkeling. En aan welke snelheid gebeurde een en ander! Stel je voor, een motor met een toerental van 240 per minuut. Dit wil zeggen 4 toeren per seconde. Dus in minder dan een kwart seconde moet geheel het verbrandingsproces — de expansie, het uitlaten van het verbrande gas en de cilinder vullen met verse lucht — afgelopen zijn, liefst op een feilloze manier! De 2-takt-bouwers hadden er wel moeite mee om dit te bereiken, beproefden allerlei opstellingen van in- en uitlaatpoort om verbeteringen aan te brengen. De inlaatpoorten werden schuin naar omhoog gebouwd, schuin radiaal opgesteld om de lucht wervelend binnen te laten... om het schoon blazen van de cilinder met inlaatlucht zo grondig

mogelijk te laten verlopen. Een der wijzigingen in het 2-takt-verloop is het toepassen van de zogenaamde *langspoeling*, waarbij het tegenatuurlijk omkeren van de spoellucht in de cilinder wegvalt. De spoellucht komt hier langs de inlaatpoorten de cilinder binnen en via een uitlaatklep (of zelfs 2) in het cilinderdeksel, worden de verbrande gassen uit de cilinder gelaten, terwijl de spoellucht nu in rechte stijgende lijn de gasresten naar buiten drukt, terwijl de cilinder gevuld wordt met verse lucht voor de volgende arbeidslevering. Hierbij moet evenwel rekening worden gehouden met de opstelling van een kleppenaandrijfmechanisme, bewogen vanaf de krukas door middel van tandwielen (ligt de nokkenas vrij hoog op de motor, dan wordt een kettingaandrijving voorzien), wat de kostprijs van de machine opdrijft evenals de zorg en het onderhoud.

De Nederlandse Machinefabriek *Bolnes*, gegroeid uit een in 1885 opgerichte gieterij, later machinefabriek voor scheepsbouw-werktuigen, nog later fabriek voor stoommachines en -ketels, die in 1909 haar eerste ruwe olie-gloeikop motor (gasolie) bouwde. In 1910 werd de motor uitgerust met een zuigerstang en kruisshoofd (de stoommachines hadden reeds dergelijke uitvoering). In 1926 bouwde *Bolnes* haar eerste dieselmotor en na Wereldoorlog II bracht de fabriek een nieuw type motor op de markt, met gelast plaatstalen opbouw en uitgevoerd met *langspoeling* en uitlaatklep in het cilinderdeksel. *Bolnes* bouwde een combinatie van langspoeling en zuigerspoelpomp als een unieke groep die reeds jaren haar voortreffelijke werking heeft gedemonstreerd (zie figuur 5), waarbij gebruik gemaakt werd van de aanwezigheid van het kruisshoofd om die als spoelpomp uit te rusten. In de arbeids-cilinder zijn ter hoogte van het laag dode punt (L.D.P.) rondom *inlaat-, of spoelpoorten*, voorzien. De zuiger is, in tegenstelling tot de gewone lange *trunkzuiger*, kort gehouden, voldoende om het stel *afdichtingsveren* of *zuigerveren*, te kunnen ophouden. Centraal in het cilinderdeksel is een uitlaatklep opgesteld, bewogen door een nor-

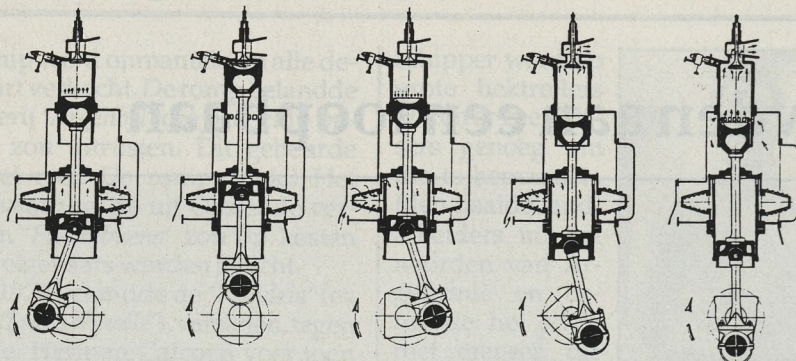
Smederij

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



A. Werkzuiger:
De compressie begint.
Spoelzuiger: Perst via
de perskleppen spoel-
lucht naar receiver.

B. Werkzuiger:
Bovenste dode punt.
Verbranding.
Spoelzuiger: De pers-
kleppen gaan dicht.

C. Werkzuiger:
Expansieslag.
Spoelzuiger:
Zuigkleppen open,
zuigt verse lucht aan.

D. Werkzuiger:
Vooruitlaat, dient om
de uitlaatgassen door
hun eigen druk reeds
zoveel mogelijk te
laten ontsnappen.
Spoelzuiger:
Zuigkleppen open,
zuigt nog verse lucht
aan.

E. Werkzuiger:
Spoeling van de
cilinder.
Spoelzuiger:
Zuigkleppen dicht.

kombinatie van langspoeling
en zuigerspoelpomp

maal aandrijfmechanisme (zie verder 4-takt-motoren), waarvan de hoger gelegen *nokkenas* aangedreven wordt door de kruk-as via een ketting. De *verstuiver* zit daarom schuin onderaan in het cilinderdeksel. De korte *arbeidszuiger* is via een *zuigerstang* verbonden naar een *kruishoofd*, die uitgevoerd is als een korte zuiger, op en neer bewegend in een bredere cilinder, de *spoel-pompcilinder*. Bovenaan is de *spoelcilinder* dicht, doch de daar passerende *zuigerstang* is gasdicht afgesloten door een passende afdichting. Onder de dichting zijn in de cilinderwand openingen, links op de figuur, om spoellucht in de cilinder toe te laten, rechts om de spoellucht weg te persen naar de hoger gelegen spoelluchtkast (hier is het Engels "receiver" gebruikt). Iets lager zijn op de dubbele cilinderwand aan weerszijden een luchtklepjes gemonteerd, de linkse met luchtklepjes om de lucht via de iets lager gelegen opening binnen te laten, aangezogen door de dalende *spoelpompzuiger*, rechts met persluchtklepjes om de samengedrukte lucht door de stijgende pompzuiger naar de spoelluchtkast toe te laten. De *spoelluchtzuiger* is tevens scharnierpunt waarin de *drijfstangoet* scharniert. De *drijfstangkop* (inderdaad, de kop beneden, de voet boven!) scharniert rond de *drukpen*. Wanneer de motor werkt, dan bewegen de spoel-

pompzuiger en de arbeidszuiger precies in elkaars verlengde.

De werking is nu vrij eenvoudig. Wanneer de *arbeidszuiger* (op de tekening *werkzuiger* genoemd) naar beneden gedreven wordt door de verbrandingsgassen, zal de uitlaatklep in het cilinderdeksel even voor het einde van de dalende slag geopend worden en de overdruk aan verbrande gassen ontsnapt. Even later opent de dalende zuiger de *spoelpoorten*, waardoor lucht onder lichte overdruk uit de *spoelluchtkast* in de cilinder stroomt en de rest van de verbrande gassen naar boven uitduwt. De zuiger bereikt het laag dode punt (LDP).

De lagere *spoelpompzuiger* daalde eveneens en zuigt verse lucht aan langs de *inlaatopening* via de luchtklepjes en bovenaan in de pompcilinder.

Wanneer de *pompzuiger* haar LDP bereikt, stopt de inlaat van de spoellucht. Wanneer de arbeidszuiger stijgt en de spoelpoorten sluit, wordt de uitlaatklep iets later ook gesloten. De *spoellucht*, nu *verbrandingslucht* genoemd, wordt sterk samengedrukt om een hoge temperatuur te bereiken. In de *spoelluchtkast* is de luchtdruk inmiddels gedaald. De *pompzuiger* stijgt eveneens en perst de verse spoellucht via de openingen boven in de cilinderwand langs de *persklepjes* naar de

spoelluchtkast die terug bijgevuld wordt met de verse spoellucht.

Als de *pompzuiger* haar hoogste punt bereikt, vallen de *persklepjes* dicht. Einde proces.

Een tweede Nederlandse motorkonstru-
teur, *Brons*, had ook gedurende een tijd de *langspoeling* in haar 2-takt-bouwprogramma opgenomen, maar hier zaten 2 *inlaatkleppen* iets schuin in het cilinderdeksel en lager in de cilinderwand waren enkel uitlaatpoorten. Iedere cilinder had haar eigen roterende spoelpomp.

Hoe verloopt een en ander bij de 4-takt-motoren?

Herinneren we even aan het arbeidsproces bij motoren met inwendige verbranding dat uit 4 delen bestaat: de *inlaat* van de lucht, de *samendrukking* of *compressie*, de *verbranding* en de *uitzetting*, en de *uitlaat*. Bij de 2-takt-motoren verloopt dit proces in twee zuigerslagen of één omwenteling van de krukas (zie figuur 1 in HVB 6, 1992, p. 16)). De 4-taktmotor doet over dit proces vier slagen of twee omwentelingen van de kruk. Met andere woorden iedere neerwaartse zuigerslag is bij de 2-takt-motoren een arbeidsslag. Bij de 4-takt-motoren wordt maar om de vier slagen éénmaal arbeid geleverd. (zie figuur 2, HVB 6/'92, p. 17). Het grote uitwendig verschil tussen de 2-takt- en de 4-takt-machine is dat het cilinderdeksel van de tweetaktmotor praktisch kaal is op de centrale verstuiver na en misschien een luchtaanzetklep, maar bij de viertakt-motor zitten daar nog 2 grote verticale veerbelaste kleppen met hun aandrijfmechanisme bij. Ze zijn wel zeldzaam, maar er bestaan ook: 4-takt-konstrukties met horizontaal opgestelde in- en uitlaatkleppen. De ene klep wordt inlaatklep en stelt de cilinder via het cilinderdeksel in verbinding met de gekoelde uitlaatbuis of knaldemper.

(vervolgt)

Roger Decler

LIFERAFT SERVICE CENTER

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL

ROYERSSLUIS KAAI 48
B-2030 ANTWERPEN
TEL: 03/231 3648
FAX: 03/231 5765

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

Ondanks moeilijke jaren

Doorbijters bouwden aan een loopbaan

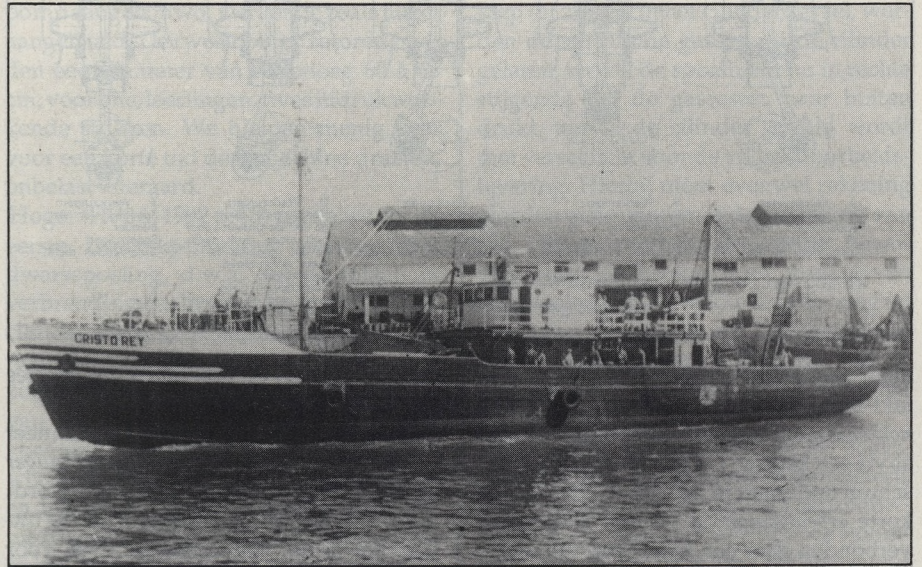
TIEN MAANDEN LANG probeerden we in dit blad de uittocht van Vlaamse vissers en hun vaartuigen naar Argentinië te rekonstrueren. Op de getuigenissen van *Edward Spee* en *René Hindryckx* na, bleven we daarbij steeds in de periode 1949-1953. Tijdens de twee volgende bijdragen zullen we de carrière volgen van degenen die daadwerkelijk in Argentinië bleven.

MEN MOEST AL een sterk karakter hebben om in Argentinië te blijven. De eerste vijf jaren waren zeer hard. Slechts na 1970 kwam er echte welvaart. Degenen die niet *doorbeten* kwamen al gauw ontgoocheld en berooid naar Vlaanderen terug.

Daarbij dient nog opgemerkt te worden dat het werk van de Vlamingen die wél bleven beslissend is geweest voor de bloei van de Argentijnse visserij.

Vissers en vaartuigen

Jarenlang beheerste *'Pemasur'* van *G. Van Iseghem* de Argentijnse visserij. Pas later kwam er concurrentie van Argentijnse rederijen — met overigens Vlaamse schippers op hun schepen. De Argentijnen voeren vroeger aan een vast loon. De Vlamingen voerden het vissen *op procent* op de opbrengst in. Dit had een lange strijd met het syndikaat tot gevolg. Wegens een ander dispuut met het Argentijnse syndikaat brak een vissersstaking uit. De gevels van enkele Vlaamse werkwilligen werden met teer besmeurd. De Vlaamse kapiteins werden wél als de besten in hun vak beschouwd. Zij maakten de grootste vangsten en hadden de hoogste inkomsten. Voor de komst van de Oostendenaars werd er te Mar del Plata 10 000 ton heek gevangen. Na de aankomst van de eerste 3 schepen werd er in het volgende jaar 19 696 ton heek opgevist. Met slecht een toename van 25% vaartuigen werd 10 jaar later 40 941 ton heek aan land gebracht. Dit dank zij de werkracht en de vangstmethode die onze vissers meebrachten. Omdat het financieel voordelig uitkwam vervlodge *'Argen-*

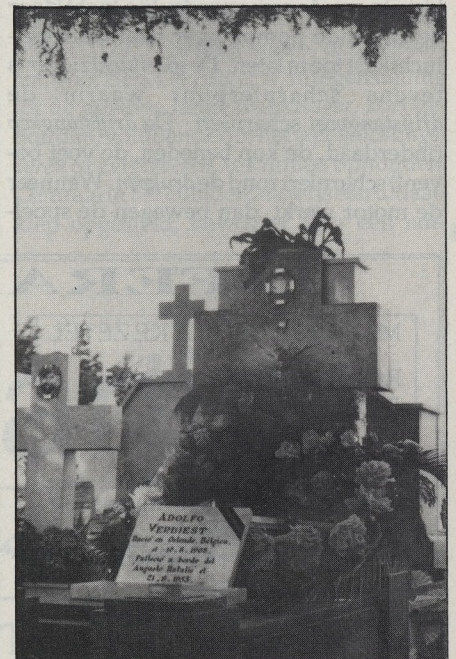


De *'Cristo Rey'* een vissersschip waarop Vlaamse vissers in Argentinië aan de kost kwamen.

bel' een aantal vaartuigen naar de Kanarische Eilanden. *Maurits Ardean* en anderen voeren een tijd vanuit deze eilandengroep en visten zowel voor de Afrikaanse als Argentijnse kust. Was *Hubert Nyville* de voortrekker van de eerste groep uitwijkelingen, dan was *Ardean* het voor de tweede groep. Een aantal prospectiereizen naar zuidelijke wateren brachten nieuwe visgronden op voor onze vissers. *Maurits* werd in Argentinië beschouwd als zijnde de visserijexpert bij uitstek. Ook officiële organen deden beroep op hem. Naar aloude gewoonte bezat de Vlaming ook een baksteen in zijn maag. In 1954 kocht hij een stuk grond. In 1956 bouwde hij zijn eerste huis.

Ook *Hubert Nyville* werd algemeen erkend als visserijexpert. Toen hij door president *Peron* werd uitgenodigd om te worden gelauwerd, weigerde hij te komen omdat zijn gehele bemanning niet mee mocht. Zijn broer, *Benjamin Nyville*, stopte na verloop van tijd het varen. Hij opende een druk beklante Vlaamse café *'Bar Ostendia'*, inclusief *vogelpiek* en *spaarkas*. Toen hij kapitaalsuitbreiding zocht in de *bordeelsfeer* verloor hij al zijn geld aan Argentijnse oplichters. In 1968 kwam hij terug naar België en opende een restaurant op de Oostendse Visserskaai. Op aandringen van zijn moeder vloog hij echter terug over naar Argentinië ... hetgeen hij zich nu beklagt. Te oud om te werken heeft hij niet de finan-

ciële middelen om hier rond te komen. In april 1968 hield de prefekt van Mar del Plata een perskonferentie die de uitbreiding van de haven toelichtte. Drie wrakken moesten worden geborgen. De *'San Juan Bosco'* (ex 0.314 *'Vredeman'*) was in stukken uiteengevallen en schiep weinig problemen. De *'Montreal'* (ex 0.205) had nog een stevige romp en zou worden opgeblazen. (De *'Montreal'* was na 1954 verkocht.



Het graf van *Adolf Verbiest* uit Oostende te Mar del Plata

Het schip werd ontmanteld en alle delen apart verkocht. De romp belandde bij rederij 'Argenbel' die het schip opnieuw zou uitrusten. Dit gebeurde evenwel niet. De romp zonk.) Het derde vaartuig, de uit Oostende vertrokken 'Piedrabuena' zou op kosten van de eigenaars worden gelicht.

Vanaf 1970 belandde de 'Flandria' (ex N.739, 'Frans Nyville'), versleten, tegen de kade. Herman Calcoen voer toen op de M. 4645 'Patagonia' (In maart 1992 stond een foto van dit vaartuig afgebeeld in het Britse *Fishing News International*) De Oostendenaar Mon Locquet voer toen als schipper en zijn dochter Rita Locquet trouwde met een uitgeweken Oostenrijker die te Mar del Plata visser werd.

Karel Engelbeen leerde de Argentijnen vis fileren. Dank zij hem ontstond het fileerbedrijf 'Pesquero San Andres' dat toen 140 werknemers telde. Verwerkte vis werd uitgevoerd naar Duitsland, Australië en Noord-Amerika.

In Oostende voer Nederlander Joe Klingeman ter visserij. Na 12 jaar de visserij op de Noordzee te hebben bedreven week hij uit naar Mar del Plata en werd opgenomen in de Vlaamse gemeenschap. Varende op de 'Martin Fiero' vond hij het werk er een stuk gemakkelijker dan in de Noordzee. Het aandeel van de schipper in de vangst kon toen oplopen tot 30%.

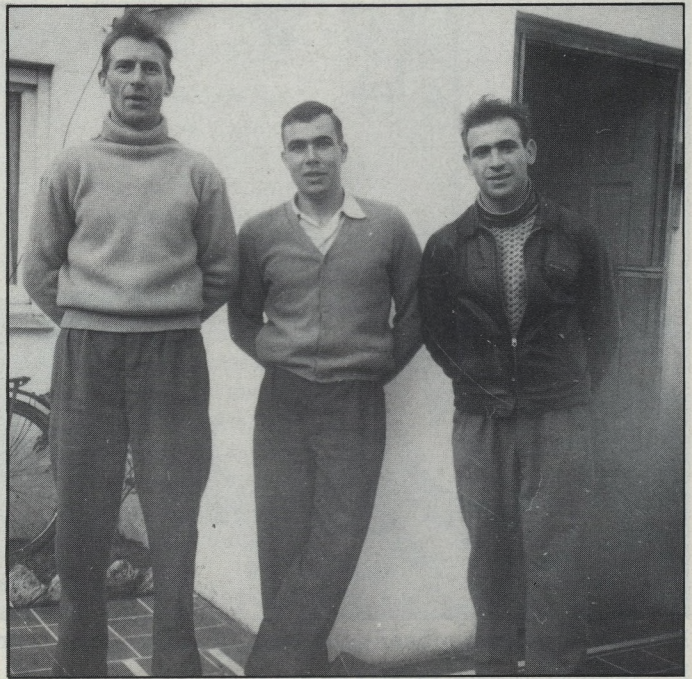
Er waren ook kleurrijke figuren: Ward en Irma Van Wetteren. Edward Van Wetteren kon nog op aloude manier (door te graaien in schelpengruis en te rieken aan het slib van de zeebodem) weten of ze op de juiste visgrond zaten. Vaak kuste hij een grote *bacalau* en gooide ze terug over boord, zeggende: "Kom terug met je hele familie". Na een net vol vis te hebben opgehaald smeed hij dikwijls enkele munten overboord. "Vis moet je betalen", zei de schipper.

De Oostendse visser en ex-bokser Jan Allary ging zelfs varen vanuit Peru om sneller hogerop te geraken. Toen zijn vrouw Nora stierf in Mar del Plata werd zijn gezin verscheurd. Zijn zonen konden varen. Zijn dochter verbleef bij een tante. Toen de tante besloot terug naar België te komen, bracht André Vermeulen dochter Simonne Allary terug naar Oostende om hier te worden opgevoed. Ook Aimé D'haenens, ex-verzorger van bokskampioen Karel Sys, werd motorist op de 'Flandria'.

De werkomstandigheden waren niet altijd ideaal. Toen René Hindryckx

schipper werd op grote hekreilers waren er geen vissers genoeg om die te bemannen. Men haalde landarbeiders uit het noorden van Argentinië en bemande het schip met mensen die niet wisten dat een vaartuig op water dreef. Aan boord werd alles gestolen. Koks gooiden al het vlees overboord omdat ze naar huis wilden. Ergens binnenlopen had regelmatig voor gevolg dat de schipper zich moest borg stellen voor ongeveer een derde van de bemanning die in de gevangenis was beland.

Het verliep niet voor iedereen even goed. Argentinië werd voor velen de ondergang. Het verhaal van Adolf Verbiest kennen we al uit HVB 11, 1991. Dit ongeval gebeurde op de 0.344 'August-Nathalie' en niet op het toen vernoemde vaartuig. Het gevoel ontneemd te zijn en de goedkope drank eiste soms zijn tol. Albert Brackx vond de dood toen zijn huis afbrandde terwijl hij zijn roes uitsliep. Een andere



Hubert Allary, Emiel Bulthé en Jef Robijn.

visser werd in 1960 van de straat opgehaald. De Vlaamse vissers kochten samen een vliegtuigticket en stuurden hem terug naar Oostende.

In 1971 voeren er te Mar del Plata op een totaal van 58 hoogzeetreibers 21 Vlaamse kapiteins. Zo'n 150 oorspronkelijke Vlaamse uitwijkelingen behoren tot de Belgische kolonie. Vandaag zijn er reeds honderden nakomelingen. Ze vormen er nu een welvarende gemeenschap.



Delphina Goes, Cecile Piolon en andere vrouwen werkten in visfabrieken



Na een schippersloopbaan genieten Edward Spee en Marina Ardean van hun pensioen.

Ook andere beroepen

Niet iedereen zocht zijn heil in de visserij. **Leo Coene**, zoon van een uitgeweken visser, voer eerst als motorist en werd toen bloembollenkweker. Hij slaagde in zijn opzet en bouwde een bloeiend bedrijf op.

Frieda Calcoen begon voor onze vissers kousen en handschoenen te breien. Ze zette een bedrijfje op en liet Argentijnse vrouwen als thuiswerksters meehelpen.

Haar broer **Dirk Calcoen** en haar zoon **Alex**, die eerst visser en taxibestuurder was, stapten mee in de zaak. Van enkel handschoenen voor vissers stapten ze over naar het vervaardigen van handschoenen voor heel Argentinië. Ze konkureerden iedereen van de markt. Ze hebben een eigen winkel en drie groothandelaars verkopen hun waar. Momenteel verkopen ze 200.000 paar handschoenen per jaar. Binnen-

kort hopen ze de jaarproduktie op 500.000 te brengen. **Frieda Calcoen** voelt zich goed ingeburgerd in haar tweede vaderland, maar mist de typische Vlaamse gezelligheid ontzettend.

Willem Engelbeen was 11 jaar oud toen hij te Mar del Plata toekwam. Vanaf zijn 13de werd hij visser op de 'Montreal'. Omdat hij niet genoeg verdiende splaatste zijn moeder hem in een visverwerkend bedrijf. Hij opende later een eigen viswinkel en baat die nu al 27 jaar uit. De verkoop stijgt nog steeds. Hij huwde met de oudste dochter van **Hubert Nyville**, heeft hier nog tantes en ooms, maar voelt geen echte band meer met Vlaanderen.

Leo Van Wallegem uit Bredene bouwde langzaam een vishandel op die 200 personeelsleden te werk stelde. Hij vocht 25 jaar tegen de Argentijnse inflatie en verloor uiteindelijk de strijd. In 1974 was hij alles kwijt. Hij heeft nu

een nieuw bedrijf dat Argentijnse haring op exclusieve gepatenteerde manier verwerkt. Zijn produkt is duur en de Belgen willen het niet eten. Hij verkoopt hoofdzakelijk aan een joods en Duits cliënteel. Nog moet hij vechten tegen de inflatie. Zijn prijzen worden soms dagelijks aangepast. Hij ambieert momenteel een Braziliaanse uitbaatvergunning.

Tijdens de moeilijkste jaren gingen veel Vlaamse vrouwen en meisjes werken in de omliggende visfabrieken. **Delphine Goes** en **Cecile Piolon** zijn er enkele voorbeelden van.

Jef Calcoen werd door 'Expansion' naar Argentinië gelokt om te werken in een coöperatieve. Toen dit mislukte begon hij te varen. Hij is nu walkapitein op rust. De gehele familie **Bulthé** waren en zijn veelgevraagde schippers en bouwden er een rijke loopbaan op. Om de 4 à 5 jaar bezoeken ze België. Hun hart bevindt zich nog steeds te Nieuwpoort. De kinderen houden hen echter in Argentinië en de stap terug durven ze niet wagen.

Vader **Provoost** vertrok in 1951 met een visserschip uit Oostende. Zijn gezin kwam achter met een passagierschip. Dochter **Emelienne Provoost** huwde met haar vroegere Oostendse buur **Pierre Logghe**. Ze had moeite om er zich aan te passen. Ze kan vandaag nog altijd niet met de Argentijnse mentaliteit overweg. Het gezin heeft zich lang beraden om terug te keren. Het zachte klimaat hield hen uiteindelijk toch in Argentinië. Na een bezoek aan België in 1975 voelden ze dat ze *verargentijnst* waren en gewoon geworden aan een eenvoudig leven. Westeuropa is voor hen te luxueus en te ingewikkeld geworden.

Vervolgt

Daniël Pots

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

Aktiviteitenkalender

JULI

- | | | | |
|---|---|--|--|
| <p>1-31 Tentoonstelling Maritieme Radio in het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke</p> <p>3 Seminarie (Commissie van de Europese Gemeenschappen) over 'het beperken van over board gezette bijvangst in de sleepnetvisserij dmv technische maatregelen. Plaats: Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende.</p> <p>3-5 "Veerse Meerdagen" in Kortgene (Ned.)</p> <p>5 "Dag der Zeelieden" en "Dag van de Zeebrugse Vis" in Zeebrugge</p> <p>6-8 "Asian Agribusiness & Agrotechnology International", konferentie en vakbeurs in Kuala Lumpur (Maleisië)</p> <p>6-9 "International Institute of Fisheries Economics and Trade" (IIFET), internationale konferentie in Parijs</p> <p>12 Zeewijding in Blankenberge</p> <p>12 "Nieuwpoortse Visbakkers" op de Zeedijk in Nieuwpoort-Bad</p> | <p>(vanaf 16 u.)</p> <p>13 Geleid bezoek aan de Oostendse vismijn. Inl.: 059 / 50 39 52.</p> <p>17 Idem als hierboven.</p> <p>17-19 "Vlootdagen" op Marinebasis Zeebrugge</p> <p>18 "Veerse Meerdagen" in Kamperland (gemeente Wissenkerke, Ned.)</p> <p>20 Geleid bezoek aan Oostendse vismijn. Inl.: 059 / 50 39 52.</p> <p>22 Geleide busuitstap: haven Zeebrugge. Plaats van samenkomst: Hoofdingang Sportcentrum, Koninginnelaan Oostende. Vertrek: 13.15 u. Inschrijven ten laatste 10 dagen vooraf is noodzakelijk. Info: 059 / 50.39.52, vzw Vandaag & Morgen.</p> <p>23 geleid bezoek aan Noordzee-Aquarium te Oostende. Inl.: 059 / 50 39 52.</p> <p>23-26 Visserijdagen in Bruinisse (Ned)</p> <p>23 Zeesymfonie. Tot 4 aug., dagelijks van 10 tot 20 uur in de zaal El Mar op het St.-Pieters- en Paulusplein te Oostende. Tentoonstelling over</p> | <p>aspecten van het zeeleven. Org. Vriendenkring van het Noordzee-aquarium (Gratis ingang).</p> <p>24 Bezoek aan het loodswezengebouw te Oostende. Samenkomst aan de gebouwen van het Loodswezen, W. Churchillkaai 2 te Oostende om 9 uur. prijs: 80,- / 60,-. Org.: vzw Vandaag & Morgen.</p> <p>27 Geleid bezoek aan Oostendse vismijn. Inl.: 059 / 50.39.52.</p> <p>AUGUSTUS</p> <p>1-16 Tentoonstelling Maritieme Radio in het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke</p> <p>3 Geleid bezoek aan de Oostendse vismijn. Inl.: 059 / 50 39 52.</p> <p>8 "Waterfeest" in Nieuwpoort</p> <p>5 Geleid bezoek aan Noordzee-Aquarium te Oostende. 059 / 50 39 52.</p> <p>7 Geleid bezoek aan Oostendse vismijn. Inl.: 059 / 50 39 52.</p> <p>10-16 Visserijdagen in Katwijk (Ned.)</p> <p>11 Bezoek aan het Oostendse loods</p> | <p>wezengebouw. Inl.: vzw vandaag & Morgen: 059 / 50.39.52.</p> <p>11-15 "Nor-Fishing 92", internationale visserijvakbeurs in Trondheim (Noorwegen)</p> <p>14-15 Visserijdagen in Colijnsplaat (Ned.)</p> <p>15 Zeewijding in Heist</p> <p>15 "Mosseldag" in Yerseke (Ned.)</p> <p>15-16 Visserijdagen in Breskens (Ned.)</p> <p>21-22 "Havendagen" in Zierikzee (Ned.)</p> <p>21-22 Visserijdagen in Stavoren (Ned)</p> <p>26-30 Visserijdagen in Harlingen (Ned.)</p> <p>29 Tandemkoers op de Baelskaai te Oostende (Org. Joël Meersman)</p> |
|---|---|--|--|

Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van **Ivonne De Coninck**, echtgenote van wijlen Ludovicus Crevits, die onlangs nog, op 14 februari ll. overleed, o.a. stichter van het bekende visserijtoeleveringsbedrijf Crevits. Ivonne De Coninck werd geboren te Blankenberge op 23 april 1915 en overleed te Knokke op 18 juni 1992. De begrafenis greep plaats op 24 juni.

B. V. B. A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Een goed schip

HIERONDER DRUKKEN WIJ het vierde deel af van de IJslandreis die de Vlaamse auteur Karel Jonckheere lang geleden aan boord van de O.318 'Belgian Sailor' ondernam. De O.318 is een IJslandvaarder waarmee ook nu nog vanalles aan de gang is. Maar daarover moet u elders in dit blad gaan lezen. Wij keren hier terug in de tijd en vergezellen de auteur Jonckheere op zijn vissersavontuur.

*Wat is de liefde zonder verleiding?
"Sheherazade", Raymond Brulez*

DE BOOT WAARMEE men vertrekt, moet zo ver mogelijk van het stadspark liggen. Trein, tram of auto liefst zo dicht mogelijk bij de huisdeur. Een schip moet men naderen zoals Van Deyssel het proza. Bruggen, sluizen en braakgronden werden geschapen als zoveel louteringssferen, waarin de smetten blijven hangen, waarmee protserige uitstalramen, lelijke gevels, vuilnisbakken en affiches uw netvlies hebben bezoedeld. Meteen brengen ze uw oren in de zone der stilte en stijgt hier soms een schok uit op, een suizen of een gegons, dit edel gerucht vormt een seren overgang van landelijk groezemoes tot maritieme ongerepteheid. De drie zintuigen, die u resten, worden eveneens dit overschakelen gewaar. Stinkende stookolie en drogende visafval afzonderlijk, gekruid en geëmalgameerd door reuken van touw en teer, groeien ze tot

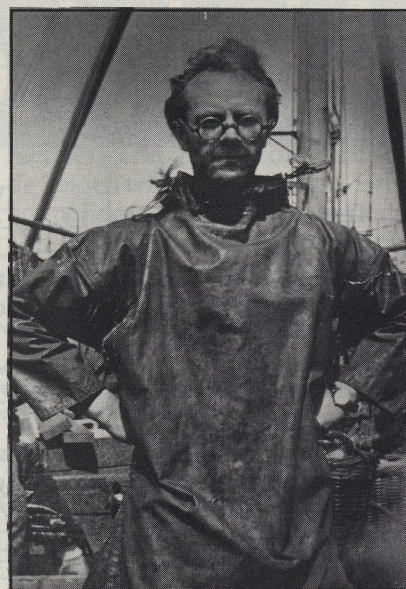
een olfactieve harmonie, gekend en geprezen door elke zwerver, wiens hoofd eens ontwaakte op het verfrommeld kussen van een havenkroegbed. Maar bovenal waait u hoog over dit alles, een fris groetende dokbries in 't gezicht.

In juni, na de middag, liggen niet veel trawlers langs de kaai gemeerd. Toch is uw boot de laatste die ge ontdekt. Ze houdt zich gedoken tussen twee grote schilders, de "Jacob van Oost" en de "Pieter Bruegel".

Het wordt een liefdesspel tussen ons, ik gebaar haar niet te zien. Schijnbaar achteloos stap ik haar voorbij en zie met geforceerde belangstelling toe hoe uit een metalen getimmerte, dat over de kaai werd gebouwd, een watervalletje ijsklonten door een mangat in de buik van de "Breugel" wordt overgeheveld. Dit zachte ploffen is het enige geluid door de verlatenheid, die op iets schijnt te wachten. Zou ik ook... het ijs breken?

Bezie ze daar liggen, eerder schuchter. Is het omdat haar gezelschapjuffers vers in de verf steken? Ze schijnt te blozen met haar roestvlekken. Heimelelijk beloer ik haar slanke leest; ze is gestroomlijnd tot in de schoorsteen toe. Ze steekt in een grijs kleedje, hier en daar als beduimd door den Noordsen zeereus Aegir en zijn matrozenvretende vrouw Ran, uit wier waterrijk ze zeventig uren geleden is teruggekeerd.

Plots welt manhaftigheid in me op en uitdagend schop ik tegen haar veertig meter lange verschansing. Die niet begeeft en van deugdelijk ijzer blijkt te zijn. Doch ze wordt bewaakt, voor me staat een oud dwergje, die zegt "peder" of dagweker te zijn en of ik...



Ja, vriend, ik ben hier. Hij ontputselt mijn plunjezak en als ik "meneer" tegen hem zeg, antwoordt hij olijk: — Ze noemen me Erwtje, hier is niet te meneren, mijnheer.

Op zijn gevelgde beentjes trippelt Erwtje over de geschuurde dekplanken. Zonder achterdocht volg ik hem, maar struikel na twee stappen over de zwartvete roerketting. Het dunkt me dat ik de O.318 hoor lachen. Erwtje staat reeds in een gang, maar mijn trouw in hem kost me een tweede vernedering, mijn hoofd botst tegen de onverwacht lage deuropenlijsting, van ijzer weze terloops opgemerkt. Als mijn schedel aan de pijn en mijn blik aan de schemer, die er heerst, gewoon zijn, sta ik in een kader, die me aan Blauwbaard herinnert. Aan de wand glimmen zeven vrouwenlijken, de gele olieassen met de zuidwesters er op, van de matrozen. Onmiddellijk zie ik een visioen: ruig weer, golven over dek, kranig uitgedoste zeelieden en, armtierig glurend door een natte patrijspoort, een verweerde slun-



Bij ons stockeren is geen kost, maar een financiële winst. Mogelijkheid tot afzonderlijke vriesruimten.

DIEP VRIESCENTRUM OOSTENDE

Ook voor tijdelijke opslag.

Door stockage maakt u financiële winst omdat u grotere hoeveelheden kunt aankopen en dus betere aankooprijzen bekomt.

H. Baelskaai 13 8400 Oostende Tel. 059/321 791 - Fax 059/323 397
Burelen: 8 - 12 u / 13 - 17 u, zaterdag en zondag gesloten

gel met een bril, die zich niet ver-tonen durft met zijn vertaand bas-kisch mutsje, zijn dun uitgerafeld grijsbroekje, weliswaar voorlopig eigenaar van een paar zeelaarzen, maar te groot voor zijn burger-voeten, die hij er in kan draaien naar alle windstreken. Voor mijn "collega's" zal ik me kunnen ver-bergen, maar niet voor de vrou-welijke ziel van de boot zelf. Mijn manhaftigheid van daareven is omgeslagen tot verregaande en zelfvernietigende bedeesdheid.

— En hier staat uw pupiter om boeken te schrijven, krast Erwtje. Die lessenaar is het eerste wat me treft in mijn kajuit. Officieel heette ze "redershut" op het plan dat de eigenaar van het "formidabel" schip me thuis heeft openge-spreid.

"Om boeken te schrijven". Zou Erwtje het leven van de dichter Prosper van Langendonck heb-ben gelezen? Toen vrienden hem tijdens zijn laatste hospitaalwe-ken bezochten, vroeg één van hen: "En schrijft gij nog, Prosper?" Waarop het antwoord luidde: "Nee, ik heb hier geen lesse-naar."

"Boeken schrijven". Erwtje spreekt deze woorden uit precies alsof hij en de ganse bemanning verwachten dat ik op elke korf vis, die zal boven-gehaald worden het manuscript van een trilogie zal leggen. 't Angstzweet breekt me uit. Wie weet zijn de elf koppen van de "Belgian Sailor" niet in staat telkens, tussen twee vistrekken in, deze hut binnen te stuiven om mijn volgeschreven vellen naar hun dikte te beoordelen om te zien "hoe het groeide". Ik voel me nog kleiner wor-den en nors daarenboven. Neen, de 0.318 geeft zich niet, hier wordt met mij gesold. Ik moet me herpakken of ik heb er gelegen.

— Er staat geen stoel vòòr uw pupiter, Erwtje?

Er is geen enkele stoel aan boord.

— Ik kan toch geen boeken schrijven zonder stoel?

— Hebt ge geen potlood mee?

Braaf, slim Erwtje, laatste specimen uit het potloodentijdperk. Als gij het symbool zijt van de vissersmentaliteit, dan zal ik vele oude gewaden moeten afleggen.

— Wilt ge mijn potloodje?

Ik weet waarlijk niet meer hoe ik moet reageren, want tussen zijn korte, geklo-ven vingertjes reikt Erwtje me toe wat

hij met een potlood bedoelt. Een stompje van anderhalve duim, ovaal van grondvlak en met plomp, rechthoekig lood, instru-ment waarschijnlijk aan boord ver-loren door een timmerman.

Ons diepzinnig technisch gesprek wordt afgebroken door iemand in blauwe overall met gekruiste schouderbanden en een deuk-hoedje op het hoofd. Hij houdt een poetslap in de hand en aan zijn blik merk ik hoe hij mij enkele ogenblikken zwijgzaam uitvorst van mechanistisch standpunt uit.

— Ik ben Romeo, zegt hij tenslotte, ironisch langzaam. Het is hem aan te zien dat hij voor de tienduizendste maal het eerste effect van deze mededeling met vernieuwde vreugde afwacht. Romeo. Mens toch. Zou ik het wagen? Ja, neen, ja?

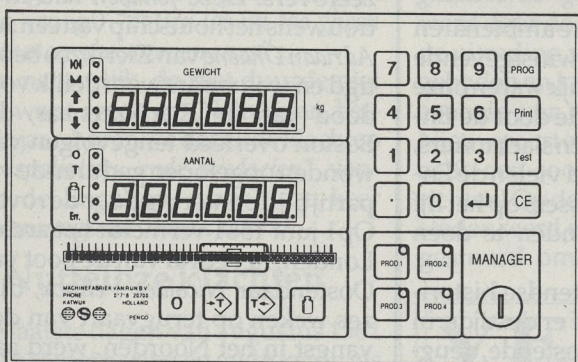
— Dan ben ik Juliet, flap ik er on-nozel machinaal uit.

— Pardon, zegt hij met iets zege-vierends, dat is mijn zuster.

(vervolgt)

Karel Jonckheere

Handvul controleweegschaal voor verpakkingen



Van Rijn ontwerpt, fabriceert en installeert...

Standaard

- 4 programmeerbare produktgeheugens.
- Ledbar, onder-, correct- en overgewicht met verschillende kleuren.
- Akoestisch signaal bij correctgewicht.
- Telfunctie voor het aantal verpakkingen.
- Geheugenfunctie voor produktregistratie.
- Vervaardigd overeenkomstig de regels van het IJkwezen.

Opties

- Computer aansluiting voor data systeem, max. 100 weegschalen.
- Printer met printeraansturing voor max. 8 weegschalen.
- 2 weegbereiken in één controleweegschaal.

MACHINEFABRIEK VAN RIJN B.V.

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

Exklusief **BAADER** agent voor de Benelux.



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

Na de Schotten, de Engelsen!

DE ENGELSE marine was gedurende de eerste helft van de XVIe eeuw in hoedanigheid en in getal zo achteruitgegaan, dat zij niet meer in staat was op haar eigen scheepvaart toezicht te houden. Spaanse en Portugese koopvaardij-schepen, op weg naar de Nederlanden en vnl. naar Antwerpen, voor Spanjaarden en Portugezen de belangrijkste havens, van waaruit



hun goederen naar Centraal- en Oosteuropa werden getransporteerd, waren de belangrijkste slachtoffers van een uitgesproken, vooral Engelse zeeroverij.

INDE DIPLOMATIEKE korrespondentie van koningin Elisabeth (Queen Bessie), die in 1558 aan het bewind kwam in Engeland, zijn de protesten tegen de Engelse zeerovers het belangrijkste deel van de inventaris!

Zelfs Raadsheer en Vice-Admiraal Thomas Wyndham was gespecialiseerd in het aanvallen van suikerschepen in het Kanaal, wat een rijke suikerhandel meebracht op de plaats van Londen...

Twee jaar na de troonsbestijging van Elisabeth moest de Spaanse ambassadeur een klacht indienen over een ongehoorde schurkenstreek uit een menigte andere: Spaanse edelen waren nl. gevangen genomen op zee door Engelse zeerovers, en in Dover per opbod openbaar verkocht. Een goed geklede Spanjaard, van wie men een goed losgeld dacht los te krijgen, werd o.a. verkocht voor duizend gulden!

Over de zeeroverij buiten Noordzee en Kanaal bestaan enorme verhalen, waarvan het onze taak niet is deze hier in dit bestek, te beschrijven. On-

danks de pogingen van Elisabeth om de zeeroverij van haar avontuurlijke en schurkachtige onderdanen te beteugelen, duurde het heel wat tijd vooraleer ze wat orde kon brengen in de eeuwenoude Engelse piraterij, die trouwens een ingewikkeld en uitgebreid bedrijf was geworden, met rijkelijke nasleep.

Allerlei edelen en hogere ambtenaren deden er trouwens winstgevende zaakjes mee. En natuurlijk waren onze Vlaamse zeesteden bij de door de Engelse piraten aangevallen slachtoffers. Zonder oorlogstoestand vielen de Engelse zeerovers onze vissers op het lijf alsof zij met erge vijanden te doen hadden.

De verdienstelijke Oostendse historicus *Edward Vlietinck* gaf er destijds, in zijn geschiedenis van Oostende, deugdelijke staaltjes van, die van de treurige werkelijkheid een treffend beeld gaven.

De drie Zeesteden van Vlaanderen wisten hoe zwaar al die "predaties, spoliaties en invasies" van de Engelsen wogen en kwamen ontelbare keren bijeen ter zake. Het was een steeds beginnen en herbeginnen.

Enkele typische gevallen

Bij de "dogghevaart" (zomervisvangst naar de Doggerbank) in 1561 vielen

heel wat slachtoffers. Oostendse vissers, die te Boston (gelegen aan "The Wash" in Lincolnshire) vertoefden, waren er getuige van hoe de beruchte piraat *William Johnson* zijn roofschip aan het uitreden was. Ze hoorden trouwens de bevolking verwijten toesturen aan *Johnson* en zijn zeerovers. Deze *Johnson* had in 1560 trouwens het houtschip van een zekere *Adriaan Dhaene* van Zierikzee bemachtigd en was verantwoordelijk voor de dood van de Zierikzeenaar, die te Boston overleed tengevolgen van de wonden opgelopen gedurende vechtpartij bij de entering door de rovers.

Op 1 juni 1561 vermeldt het archief te Londen, het geval van de boot van de Oostenaar *Nicolaes Velincx*, die, na zes weken op terugvaart van de visvangst in het Noorden, werd aangevallen door een zwart schip: 'tien mannen, met zweerden, bogen, pijlen, zwarte "billes" (hakmessen bijlen) en ander roovertuig gewapend, sprongen aan boord'. De rovers ontnamen de Oostendaren hun kleren, braken hun tonnen vis open en roofden boven de 40 tonnen gezouten vis, 200 lengen en nog allerlei andere vissoorten en tuig. De bemanning werd 12 uren in de kiel van het schip vastgehouden; men ontnam hun wat overbleef aan spijsvoorraad en uitrusting; en men liet ze toen na zeggende: "Vaart nu naar Vlaande-

ren terug en draagt aldaar dat nieuws mee". De geroofde voorwerpen en waren werden geschat op 85 pond Vlaamse munt.

Een ander schip van dezelfde *Velincx* werd, met Sinks 1561, eveneens aangerand, ook in een korfreis, door Engelse zeeroovers, die zich gecamoufleerd hadden in een vissersvaartuig. Na uitwisseling van geschut veroverden de Engelsen het Oostendse schip en ontnamen er 2 tonnen kabeljauw, na de Vlamingen *afgerammelt* te hebben, waarbij vooral de kapitein *Vincent Kien* het te verduren kreeg. Een verslag ter zake werd naar Londen gestuurd, natuurlijk zonder gevolg...

Reeds in mei 1561 was de Oostendenaar *Adreaen Velters*, die ook terugkwam van een korfreis, door twee Engelse zeeroovers achtervolgd, van zes uur in de namiddag tot 's anderendaags vroeg. De piraten stalen 12 tonnen vis, 500 stukken stapelvis, lengen en kabeljauws, alsmede het vissersvaartuig. Bij het opkomen van een onweder verlieten ze het Oostends schip en besloten het, om de Oostendenaars de lust te benemen de rovers te volgen en ze te herkennen.

Deze en andere dergelijke feiten waren voldoende om nogmaals de Zeesteden zich te doen bereaden, dit keer te Nieuwpoort op 20 juni 1561. Het gevolg was het zenden van een delegatie naar Londen, nadat men beroep had gedaan op het Hof van Brussel en de Vorst.

Er kwamen stellige beloften van verbetering vanwege de Engelsen, zo (een beetje vroeg!) "*datter tot nu toe gheen clachte meer ghecommen en es*"...

Maar, natuurlijk, de rust duurde niet lang, want reeds op 31 juli van hetzelfde jaar, horen we dezelfde klachten van "*spoliatiën, ende predaciën*" vanwege de Engelsen, maar deze keer ook vanwege de "*Franchoisen*".

Nutteloze klachten

In de laatste dagen van augustus 1561 werd het met haring en gedroogde vis volgeladen schip, van *Bertolmeus Muerincx* en andere Vlaamse poorters, dat zijn lading wilde verkopen te Rouen, tot driemaal toe overvallen tussen Kales en Dover door Engelse zeeroovers, w.o. zelf een Engelse admiraal. Uiteindelijk werd het schip door een zeerover van Hastings meegevoerd en verkocht in Engeland.

Alle klachten echter, tot bij koningin *Elizabeth*, vervielen altijd in het niet. De enkele geciteerde voorbeelden van Engelse zeeroof op Vlaamse vissers

zijn bovendien slechts enkele onder vele waarbij de drie Zeesteden rechtstreeks betrokken waren. Nog in 1565 beklagen de steden zich bitter bij onze vorst op het stuk der Engelse zeeroverijen. In een der klachten citeert men het geval van een Duinkerkenaar die in augustus werd aangevallen door een Engelse zeerover met veertig mannen aan boord: alles werd leeggeroofd tot de levensmiddelen toe.

Dagelijks kwamen bij de Private Raad van Engeland klachten binnen vanwege de Vlamingen, ondanks vergaderingen van commissarissen ter zake. Integendeel, midden deze vergaderingen gingen de roverijen voort, tot in 1568.

De beroerten, ontstaan rond de godsdienstige twisten, verbraken bovendien de eenheid tussen Vlaamse, Zeeuwse en Hollandse vissers. Onder de Vlaamse zeesteden onstond zelfs onenigheid. Toen in 1569 een plakkaat was uitgevaardigd dat verbodde zonder verdedigingsmiddelen en geschut uit te varen, kwamen de Zeesteden bijeen "*omme met elcanderen te adviseren een aeghe bequame middelen, hoe men de aenstaende haerynckteelt zoude ghebruicken jehghens de invasiën van de piraten, t zy met convoy te vaeren, ofte anderssins*" weigerden de Nieuwpoortenaars gezamenlijk geleide uit te reden. Normaliter had dit voor gevolg dat ook Oostende en Duinkerke afhaakten.

Gelukkig, na vernomen te hebben dat de Zeeuwen zouden overgaan tot het "*uut reden van schepen van Oorloghe ofte ghezwoorne ghemunierd ter defencie*" werd door de Admiraliteit te Brussel de uitreding van de nodige "*defencie*" geboden en kwam er weer een zekere eenheid van actie tussen Duinkerke, Nieuwpoort en Oostende. Men besloot zelfs een soort spionagedienst in te richten! Op de gemene kosten der Zeesteden werd een agent naar Engeland gestuurd om er in de voornaamste

havens te gaan afspreken wat aldaar aan het gebeuren was en vooral om na te gaan of er geen oorlogsschepen en, in eerste instantie, zeerooversvaartuigen werden uitgereed, en op wie men het gemunt had, koopvaardij of visserij. De agent moest er trachten te bekomen alles wat er gebeurde "*tot waerschuwynghe ende gherustichede van Vlaendren*".

Tot slot kan men vaststellen dat in 1569 de verdediging van de "*visscherie*" was ingericht, niet bij middel van oorlogsschepen, maar door de individuele verdediging der schepen.

Want na de grote visserij van dit jaar gebeuren zou, is nog een gans verhaal dat een afzonderlijk relaas zou vragen en draait rond het verbod van de herzog van Alva om de vangst westwaarts te vervoeren en aldus de kaakharing op de Franse markten te verkopen. Men slaagde er wel in dit verbod ongedaan te maken, maar op de formele voorwaarde er acht oorlogsschepen bij te nemen.

De krakelen tussen Overheid en tussen Zeesteden over de begeleidingsschepen bleef jaren duren, terwijl de "*multiplicatie van de roverijen dagelicx in zee*" verder doorging...

Wel ging het trouwens niet enkel over de visserij;

De zeeroverijging door op grote schaal tegen de koopvaardij. Zo kan *Piot* in zijn studie over maritieme diplomatie in de XVI eeuw (Kon. Academie van België 1875) spreken over het feit dat de Engelsen, zonder oorlogsverklaring zich alles gepermitteerd achtten en een bestendige clandestiene oorlog met onze scheepvaart voerden. In een jaar tijd zouden aldus meer dan zeventig onzer schepen zijn beroofd. De andere tijden zullen helaas, niet veel beters brengen.

Vervolgt

Walter Debrock

VERHEYE JOEL N.V.

* Scheepsherstellingen

* Afwerken nieuwbouw, verbouwing & modernisering van vissersvaartuigen

* Plaatsen nieuwe vislieren, herstelling en onderhoud

* Leveren en plaatsen hydraulische stuurmachines, vangstsorteermachines

* Draai-, frees- en schaaferwerk

* Alle las- en konstruktiewerken

* Verhuring van telescopische kranen

Sedert meer dan 35 jaar werkzaam voor de vissertij

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

Achterhaven: L. Blondeellaan, Kaai 304

8380 Zeebrugge

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

Knokse kunstenaar Ignace Van Isacker wil Oostendse 'Lange Nelle' in de kle(u)ren

DEKNOKSEKUNSTENAAR Ignace Van Isacker heeft iets met het zee-front. Z'n jeugd sleet hij grotendeels langs de vloedlijn en op het Zeebrugse staketsel. Later duiken op gezette tijden boeien, lichtbakens en staketsels op in z'n doeken. Z'n land-zee-projecten zijn de driedimensionele uiting van hetzelfde streven. Van hem komt ook het idee om de Oostendse vuurtoren te kunstschilderen.

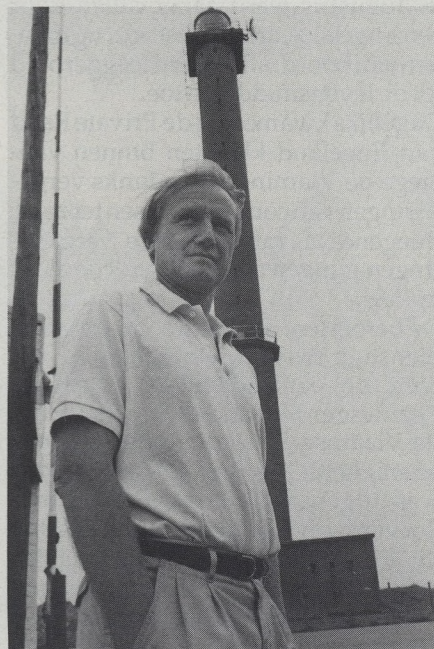
IGNACE VAN ISACKER (52) stamt uit een hoteliersfamilie die vooral in Brugge en Blankenberge actief was en is. Niet verwonderlijk dus dat hij, na een onbezorgde jeugd door z'n ouders naar de hotelschool van Koksijde gedirigeerd wordt. Zeker niet tegen z'n zin trouwens, want het culinaire zit ook hem in het bloed en veelvuldig contact met mensen is voor hem als een tweede adem.

Maar er is ook de mikrobe om zich kunstzinnig te uiten. Als broekje laat hij voetbal en kattekwaad aan de anderen over en toeft hij uren vissend en dromend op het staketsel van de toen nog rustige Zeebrugse haven. "Er was toen nog een klein staketseltje waar nu het tweede dok van de Zeemachtbasis is aangelegd. Bij hoog water kwam dit gedeeltelijk onder water zodat ik voor een paar uur ingesloten zat. Ooit was het zeer mistig en werd ik zowat krankzinnig gebeld door de mistklok die zich op dit staketseltje bevond."

Staketsel filosofie

Onbewust kwam Ignace er onder de indruk van de sobere verticale en horizontale rechthoekigheid van die statische structuur die sterk contrasteerde met de grillige vormen van stenen en keien aan de voet van dit staketsel en met de dynamiek van ebbe en vloed waardoor de constructie altijd weer anders oogde.

Op 13 à 14 jarige leeftijd kopieerde Van Isacker in pentekeningen al prentkaarten van vissersvaartuigen op



het Heisterse strand. Toen wist hij al dat *het zich beeldend uiten* niet uit z'n leven weg te branden zou vallen.

En zoals gezegd: z'n zwerftochten langs de waterlijn en op staketsels zou de thematiek van z'n werk sterk domineren.

Na z'n militaire dienst bij de zeemacht waarvan hem vooral de zeereizen met het visserijwachtschip de Algerinne "George Lecointe" zijn bijgebleven, monstert hij in Antwerpen aan op de 'Northen Star', een Engels cruiseschip van Shaw Savill Line dat tussen Southampton en Nieuw-Zeeland voer met migranten.

"Er waren nogal veel Oostendenaars bij het boordpersoneel. Zo heb ik er André Devos leren kennen. Ikzelf was er steward en heb gedurende één jaar toch een flink stuk van de wereld gezien: Zuid-Afrika, Mexico, Tahiti, Nieuw-Zeeland..."

Na dit avontuurlijk jaar bekwaamt hij zich in hetgeen hij al jaren niet laten kon: hij volgt drie jaar lang de dag- en avondlessen — want zo groot was z'n artistieke honger — aan de Brusselse Akademie voor Schone Kunsten.

Nadien opent hij, samen met een vriend, een restaurant in Antwerpen in de ijdele hoop in z'n vrije tijd te kunnen schilderen. Helaas, het vullen van én borden én doeken leek niet te combineren. Dus stapte hij over naar de wijnbranche en stichtte hij bij een Antwerpse distillaatfirma een

wijndepot op. De zaken floreerden en er was eindelijk tijd voor schilderen en exposeren. Het zakelijke en artistieke hadden elkaar gevonden.

Repetities

Omstreeks de zeventiger jaren leert hij zijn vrouw kennen en na het huwelijk vestigt het paar zich in Knokke. De cirkel is gesloten. Sinds die periode is hij handelaar in wijnen voor de kusthoreca en een paar grotere steden te lande.

Z'n eerste creaties na de academie: het griezelig-echt realistisch schilderen van fotolenzen, stekkers en snoeren. Meteen valt het repetitieve op. Van Isackers werk kenmerkt zich door *het ritme van de herhaling*. Zijn doeken zijn verzamelingen van (bijna) identieke objecten. Eerst waren er de lenzen, later de boeien en lichttorens of keien. Dat repetitieve (herhalende) is de uitdrukking van z'n fascinatie voor *staketselstructuren* in hun harmonische eenvoud. Het liefst laat hij zich — als het dan toch echt moet — katalogeren bij de hedendaagse konstruktivisten. Maar eigenlijk deint hij, verder evoluerend, op brede golven van abstraherende en dan weer figuratieve perioden. Momenteel primeren in z'n oeuvre weer de boeien: "Maar ik voel dat ik het figuratieve meer loslaat en naar abstrahere vormen neig. Ik probeer het overbodige uit te zuiveren om tot een synthese, een palet van kleur te komen", zegt de kunstenaar. Ignace Van Isacker put z'n thematiek niet zelden uit het zee-front: de onbestemde strook waar zee en land zich verzoenen, het *nomansland* van ebbe en vloed, de paar honderd meter waar ons land zich in de zee verzuipt. Daar dwong de zee de mens tot maritiem kreëren: vuurtorens, boeien, staketsels, golfbrekers, pieren, dammen... Een aantal getekende of geschilderde ideeën van Van Isacker werden dan ook in zee-landprojecten gerealiseerd. Op 15 augustus '76 was er de tijdelijke zeemonsterkonstruktie, tegen de vervuiling van de zee, op het strand van Heist, de autobandenkonstruktie in Waton tijdens de zomer '85, het "Blauw staketsel" van Linea Art (Gent '85) en de betonblokkenkonstruktie "Sea Art" bij de Nieuwe Zeebrugse

Zeesluis. "Dat ingrijpen in de natuur spreekt mij aan. Met zo'n artistieke creatie druk je een stempel op een stuk alledaagse werkelijkheid, geef je er een diepere dimensie aan", zegt Van Isacker die nog een aantal zee-landprojecten in planfase weet zoals het kunstschilderen van de Oostendse vuurtoren.

Vuurtoren

De creatieve idee van de Knokkenaar om de Oostendse vuurtoren in de verf te zetten is dus een logische stap in z'n maritiem georiënteerde kunstenaarschap. En geef toe, wie de verkommerde grijze vuurtoren ziet, hoeft als kunstenaar niet veel inspiratie meer aan te boren om creatief te dromen. Zo wil Ignace Van Isacker de verticale lijn van de toren extra aksentueren door de romp wit te schilderen om die dan door twee evenzijdige zwartblauwe horizontale en golvende banden te snijden (zie tekening, hieronder).

Dit contrast in kleur en vorm moet de pure eenvoud van de 65 meter hoge lichtbaken nog beter doen uitkomen. Komt daarbij dat de kunstenaar een boon heeft voor Oostende: "Ik heb me altijd echt thuisgevoeld in deze stad. Ik

liep er twee jaar college vòòr ik naar de kokschool trok en nu ik bijna wekelijks, als wijnhandelaar, in de stad en op de kaai kom, proef ik nog iedere keer de verbondenheid van Oostende met de zee: de vissershaven, de ferry's, de jachtjes, het strand en de typische mentaliteit van de Oostendenaars. Echt, het is een stad met een ziel."

De idee is er dus. Blijft de uitvoering. Diverse voorbeelden uit Nederland, Frankrijk, Engeland en de V.S. bewijzen dat het functionele en het esthetische ook bij vuurtorens best samen kunnen gaan.

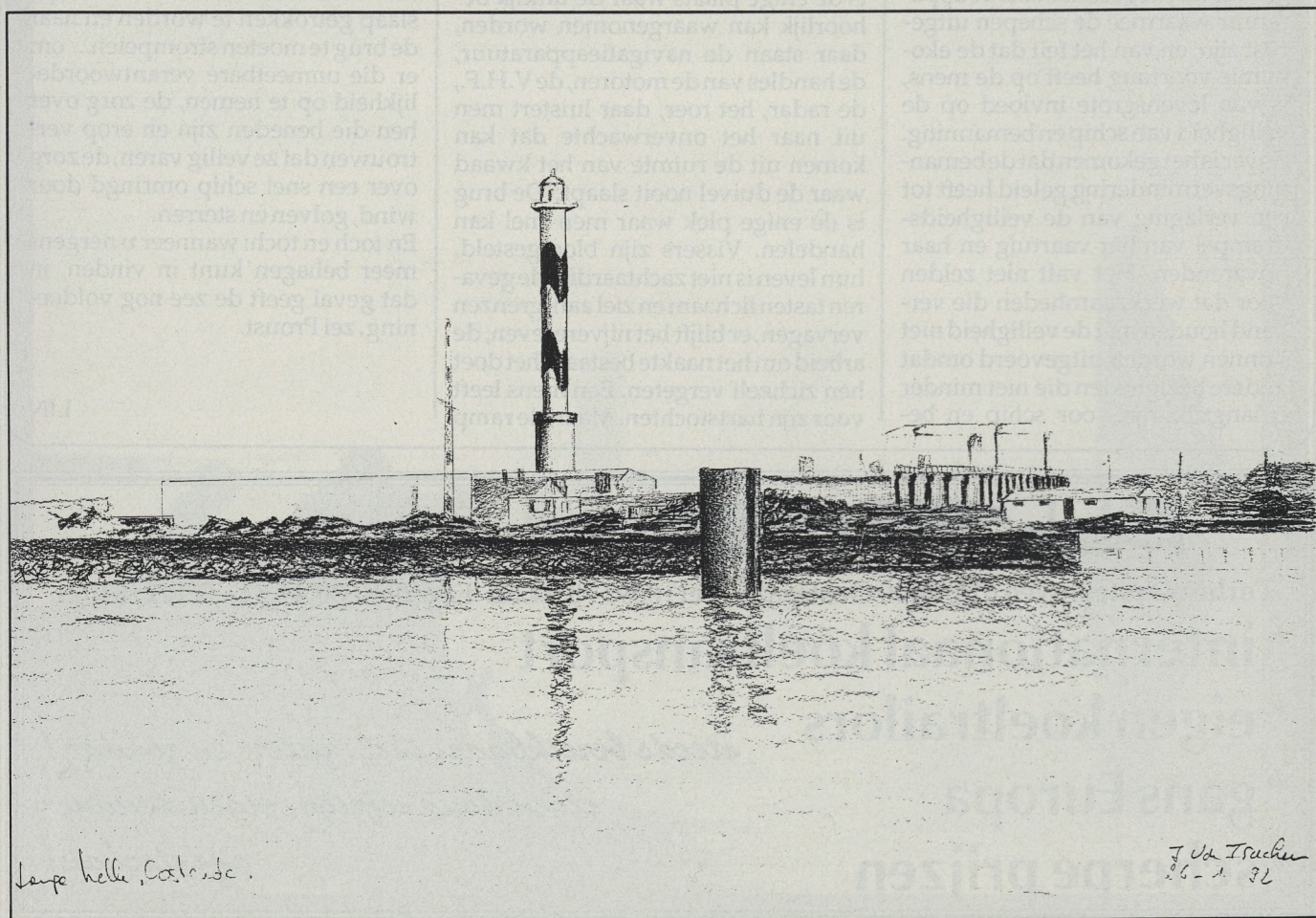
Trouwens was de voorganger van "Lange Nelle" (de derde op rij sinds 1770) die de Duitsers tijdens WO II vernielden sinds 1936 ook niet in kleurige horizontale banden geschilderd? Van Isacker verwijst ook graag naar de Nieuwpoortse toren die menige prentkaart en schilderij tooit.

Legio zijn ook de voorbeelden van beschilderde watertorens in eigen land. En hebben architect Marc Felix en kunstenaar Roger Raveel in de schaduw van de vuurtoren niet bewezen dat een kunstwerk aan een gebouw (bedoeld wordt het Oostendse loodwezengebouw) een extra dimensie kan toevoegen.

Nudebetonnen romp van de Oostendse vuurtoren tochaan een restauratiebeurt toe is, zou de realisatie van dit schilderproject trouwens in één moeite door kunnen gebeuren en kan de verflaag ook een extra beschermende rol vervullen. Van Isackers plan is klaar, hij wist al een schilder-aannemer voor z'n project te winnen, en momenteel klopt hij bij de bevoegde instanties aan om de haalbaarheid van z'n opzet te checken. Want alhoewel hij de idee, de schepping zelf, belangrijker vindt dan de uitvoering ervan, vindt Van Isacker de uiteindelijke realisatie dan toch wel de kroon op het (artistieke) werk.

En dié uitvoering zijn er nog meer gunstig gezind: veel mensen uit de horeca en de toeristische sektor zien er een extra toeristische troef in. Wat nu nog 65 klimmende meter betongrijze monotonie is, wordt straks misschien een speels orgelpunt van de havenrenovatiewerken. En welke visser zou er rouwig om zijn dat "Lange Nelle" hem straks in een nieuwe outfit welkom toe zwaait? Hallo, instanties!

Interview: Marc Loy



van schepen **Van mensen**

HET GROTE VERWIJFT dat onderzoeksraden en rechtbanken voor de scheepvaart aan de treilers richten is dat er geen of onvoldoende uitkijk is, dat er onbevoegde of onbekwame stuurlui, zeg maar navigatoren, aan boord zijn en dat mannen op de brug nogal eens *in de soes* geraken. De ridders van de grote vlakke hebben het inderdaad dezer dagen niet onder de markt, steeds speurend en jagend naar de beste prooi, bij nacht en ontij, overal waar maar een staart te vinden is, liefst dicht, o zo dicht, o zo nabij verkeersscheidingsstelsels of alle soorten limieten, met enkel oog voor de vangst, voor hun primaire taak, wat niet meer dan normaal is want daarvoor zijn zij toch aangemonsterd, danig zijn ze ermee bezig dat navigeren soms bijkomstig lijkt... Vissers moeten ook leven.

Maar de bemanningsvermindering, gevolg van de gesofistikeerde apparatuur waarmee de schepen uitgerust zijn, en van het feit dat de economie voorrang heeft op de mens, is van levensgrote invloed op de veiligheid van schip en bemanning. Zover is het gekomen dat de bemanningsvermindering geleid heeft tot een verlaging van de veiligheidsdrempel van het vaartuig en haar opvarenden. Het valt niet zelden voor dat werkzaamheden die verband houden met de veiligheid niet kunnen worden uitgevoerd omdat andere bezigheden die niet minder belangrijk zijn voor schip en be-

mannig, voorrang hebben.

Een onstellend dilemma.

"*Alle hens aan dek, 't is winden...*" een ouderwetse en romantische wekroep aan boord van de trawler, en meteen is er geen volk meer genoeg om de uitkijk te verzekeren want de boel moet geklaard worden aan dek, rondvis gutten, wassen, de korre "*vermaken*", de vangst "*ijzen*" en zovele andere taken. Nog is de vangst niet helemaal van dek of er moet al opnieuw gewonden worden. Zo gaat dat altijd door.

De man van de uitkijk heeft al gauw een blik rondom de kim geworpen en acht het, op een supertanker en een paar schimmen van schepen na, veilig genoeg en kan niet nalaten een handje te gaan helpen. Een stuurman meent dat er geen enkele wet bepaalt dat de uitkijk moet verzekerd worden vanuit de brug, en terwijl gegut en gebreid wordt, wordt wel "*even rondgekeken*"! Maar de eindeloosheid van de zee is ongekend en onvoorspelbaar. De brug is de enige plaats waar de uitkijk behoorlijk kan waargenomen worden, daar staan de navigatieapparatuur, de handles van de motoren, de V.H.F., de radar, het roer, daar luistert men uit naar het onverwachte dat kan komen uit de ruimte van het kwaad waar de duivel nooit slaapt. De brug is de enige plek waar men snel kan handelen. Vissers zijn blootgesteld, hun leven is niet zachtvaardig, de gevaren tasten lichaam en ziel aan, grenzen vervagen, er blijft het nijvere leven, de arbeid om het naakte bestaan, het doet hen zichzelf vergeten. Een mens leeft voor zijn hartstochten. Maar, de ramp

& van de zee

staat ook altijd klaar voor de grote sprong, dat wel.

Aan boord is er ononderbroken inspanning en die kan ervoor zorgen dat de man die naar de brug moet om de uitkijk te verzekeren deze tijdspanne gaat beschouwen als een verademing, een moment om weer op krachten te komen. Soezen en knikkebollen is inderdaad een veel voorkomend en menselijk verschijnsel aan boord van treilers. Rechters oordelen niet over het harde werk. En men moet nu precies geen zeeman zijn om te raden hoezeer de veiligheid van schip en bemanning afhangt van de graad van alertheid van hem die de wacht verzekert. Visser en zeeman moet men zijn om te weten wat het is uit de diepe slaap getrokken te worden en naar de brug te moeten strompelen... om er die onmeetbare verantwoordelijkheid op te nemen, de zorg over hen die beneden zijn en erop vertrouwen dat ze veilig varen, de zorg over een snel schip omringd door wind, golven en sterren. En toch en toch: wanneer u nergens meer behagen kunt in vinden, in dat geval geeft de zee nog voldoening, zei Proust.

LIN

b.v.b.a.

ALL-TRADE

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

* internationaal koeltransport

* eigen koeltrailors

* gans Europa

* scherpe prijzen

steeds bereikbaar, incl. zater- en zondag!

eigen douanefrigo, eigen douane-

agentschap!

Schilder aan zee :

Richard Baseleer

Geboren te Antwerpen op 30 maart 1867
Overleden te Genève op 20 december 1951
Grootofficier in Leopoldsorde
Woonde van Dyckkaai 7 te Antwerpen.

Baseleers vader, een graveur en lithograaf, was zijn eerste leermeester. Nadien studeerde hij bij Eugene Joors & Karel Verlat aan de Antwerpse Academie en werkte in 1889 een korte tijd in Parijs. Daar maakte hij grondig kennis met het plein-airisme en het impressionisme, dat van dan af zijn werk ingrijpend ging beïnvloeden. Voorheen schilderde hij naast landschappen, voornamelijk portretten en figuren.

Terug in eigen land vestigde hij zich aanvankelijk in de Kempen en in 1899 terug te Antwerpen. Toen legde hij zich omzeggens uitsluitend toe op de marineschildering : Scheldegezichten, maar ook zeetaferelen te Knokke en Nieuwpoort. Hij werkte met brede toetsen, met overwegend grijze en blauwe tonaliteiten die erg atmosfeerscheppend aandeden.

In 1907 ondernam hij in gezelschap van Walter Vaes een lange reis langsheen de Middellandse Zee. In de zomer van 1913 reisde Baseleer naar Venetië. Van 1926 tot 1936 doceerde hij aan het Hoger Instituut voor Schone Kunsten te Antwerpen. In 1936 vestigde hij zich te Kalmthout en van dan af schilderde hij opnieuw heidelandschappen.

Zoals gewoonlijk enkele titels : 1908, Tentoonstelling van Belgische Kunst te Berlijn : "Mosselvisser op het strand", "Havenwerken te Antwerpen", plus enkele etsen. 1909, Salon te Gent : "Oude schepen. Na de regen", "Op de Vlaamse kust". 1909, Salon te Luik : "Schelpenvissers" en "Oude boten".

Tijdens zijn kunstenaarscarrière was Richard Baseleer lid van vele artistieke genootschappen : "Als ic kan", "Le Labeur", "Eenigen" en "Kunst van Heden" waarvan hij in 1905 medestichter was.

Norbert Hostyn

Richard Baseleer: Garnalvisser op de Beneden Schelde, Antwerpen, KMSK.



Haringvissers misnoegd over Deense overbevising

De nieuwe maatjes hebben een groter vetgehalte dan vorig jaar, ze zijn schaarser en daarmee ook duurder. Het vetgehalte bedraagt 22 procent tegenover 18 procent rond dezelfde periode in 1991. Dat belette niet dat de "eerste maatjes" op ded meest diverse plaatsen werden voorgesteld. Dit niet-tegenstaande de ongunstige vangst-vooruitzichten.

Opnieuw worden de Denen met de vinger gewezen omdat zij aan de basis zouden liggen van de verminderde populatie. In het verleden hebben de Deense vissers zich trouwens meer schuldig gemaakt aan overbevising door industriële schepen. De totale vangst aan Noordzeeharing bedroeg vorig jaar volgens officiële bronnen 567.000 ton, terwijl het kwantum op 420.000 ton was vastgelegd. De Nederlanders beschuldigen de Denen ervan systematisch jonge Noordzeeharing te vangen voor de vismeelindustrie. Zij willen dan ook dat de EG vangst-beperking oplegt voor de Deense vissers.

Van het totale Noordzeekwantum aan consumptieharing nam de Nederlandse vloot vorig jaar ongeveer 22 procent voor haar rekening.

Belg at minder mosselen

Het mosselseizoen bracht vorig jaar 84,6 miljoen gulden op 1,5 miljard frank in onze munt op. Dat is 360 miljoen frank minder dan het jaar daarvoor werd betaald voor het 'zwarte goud'. Bij het afsluiten van het seizoen lag het exportcijfer dan ook aanzienlijk lager.

Volgens cijfers van het Mosselkantoor in Bergen op Zoom kocht België 189.559 tonnen tegen 288.921 tonnen het jaar voordien. Ook de verzending naar Frankrijk en andere buitenlandse afnemers is aanzienlijk gedaald. Uiteindelijk zakte het exportcijfer van de 425.575 ton van het seizoen 90-91 naar 278.342 ton voor het seizoen 91-92. Via de mosselveiling in Yerseke gingen in het totaal 410.056 tonnen mosselen de deur uit.

Als gevolg van de schaarse binnenlandse aanvoer zal de handel van importmosselen duidelijk in de lift. In totaal kwamen 280.192 tonnen uit Duitsland en Denemarken. Het jaar voordien was dat nog 167.014 tonnen.

Drugssmokkel in viskotter

De douane van Hansweert (nabij Krui-ningen in Nederland) heeft op 1 mei een partij van tien ton softdrugs met een straatwaarde van 40 miljoen gulden onderschept. De hasj werd aangetroffen aan boord van het vissers-vaartuig HA.91 *Elisabeth* uit Harlingen. De drugs waren verstopt in de brandstoftanks van het de kotter. Drie bemanningsleden zijn aangehouden op verdenking van drugsmokkel. De HA.91, een vaartuig van 25,81 meter en een vermogen van 600 pk, werd in Hansweert aan de ketting gelegd.

Vlaardingse vloot verdwenen

Geen enkel Nederlands vissersvaartuig draagt nog de kenletter "VL" van Vlaardingen, een haven tussen Maas-sluis en Rotterdam aan de Nieuwe Waterweg. Vlaardingen is na vele eeuwen van glorie geen vissersplaats meer. Als laatste veranderde de V.70 *Astrid* van eigenaar, naam, nummer en thuishaven in KW.171 *Maartje Theodora*. Het laatste onder Vlaardingse vlag varende vissersschip is, zelfs tot verrassing van de bemanning, verkocht aan de Katwijkse rederij *Parlevliet & Van de Plas*. De eigenaars, telgen uit een oude Vlaardingse redersfamilie, zagen geen toekomst meer in de exploitatie van de grootste diepvries-hektrawler van Europa. Het schip, lengte 97,75 m. en 6.600 pk sterk, kwam vrijwel nooit meer in de thuishaven en lag doorgaans in IJmuiden. De Katwijkse groep *Parlevliet-Van der Plas* beschikt nu over zes grote treilers, waarvan de helft onder Duitse vlag vaart.

Duitse kotter opgebracht

Het Duitse Eurokotter SH.7 *Hofe auf Segen* uit Heiligenhaven (nabij Kiel) werd begin april opgebracht in Vlissingen. Het vaartuig is dat laatste jaren erg actief voor de Nederlandse en Belgische kust. De kustwacht trof de kotter aan in de driemijlszone. Niettegenstaande beide boomkorren droog waren en de netten op de rol staken werd het vaartuig opgebracht. De 2.000 kg wijting aan boord werden in beslag genomen.

Twee jaar geleden werd dezelfde

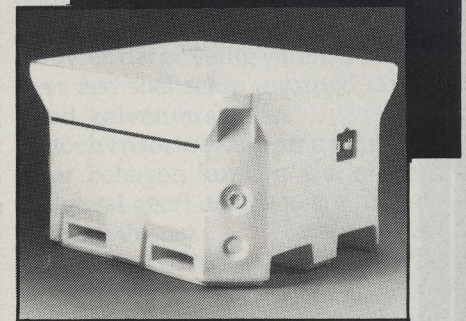
Eurokotter door de Belgische marine al betrapt binnen de 12 mijlszone voor Nieuwpoort en in Oostende aan de ketting gelegd. Schip en gedeeltelijk Nederlandse bemanning mochten 's anderendaags reeds vertrekken.

Mosselsektor verwacht opnieuw slecht seizoen

Het mosselseizoen 1991-92 zit er al een tijdje op. Zaterdag 18 april werd de handel in Zeeuwse mosselen, een week vroeger dan gewoonlijk, beëindigd. Het was de laatste weken al merkbaar in Yerseke dat het mossel-seizoen op zijn laatste benen liep. Het aantal ladingen aangeboden op de veiling liep gestaag terug tot enkele tienduizend kilo's per week.

De kwekers kunnen niet terugblikken op een goed seizoen dat pas half juli begon. Ook voor het komend seizoen staan de verwachtingen niet hoog gespannen. Verwacht wordt dat de Waddenzee tijdens de oogst in het voorjaar te weinig zaad zal opleveren. In kweekpercelen wordt dat zaad uitgezet om later als mossels geogst te worden.

DYNO STROMBERG



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



Haasnoot

Handelonderneming
Holland

Hoefblad 85, 2231 WR Rijnsburg.

Tel.: 01718-30633,

Fax: 01718-34809.

Wrakboei LST 420

ENIGE TIJD GELEDEN werd de redactie van dit blad blij verrast door een lezer die ons een vissersverhaal opstuurde. Het verhaal bleek prachtig te zijn. De schrijver, die publiceert onder het pseudoniem Chris Adams slaagt erin meteen de juiste snaren te raken. Intussen vroegen wij hem om méér... en het onwaarschijnlijke gebeurde! Chris Adams stuurde ons nu reeds een tweede verhaal op, dat later ook in HVB zal gepubliceerd worden. Een nieuwe schrijver van zeeverhalen is opgestaan!

HET GEBEURDE LANG GELEDEN, op de vooravond van 1 mei. Dat weet ik nog zeker, want 's anderendaags was het mijn dagje. Ik ben een *rooie*, voor mij was het dus feestdag. Mijn maat Charles was van een ander allooi, hij was *blauw*. Maar dat vormde uiteraard geen hinderpaal bij het uitoefenen van onze gezamenlijke hobby: het vissen met het sleepnet.

Toen de boot zich die avond van de kade loswrikte leek alles erop dat het een rustige nacht zou worden. De weersvoorspellingen waren gunstig: wind Z.Z.O., 1 tot 2 kabbelende zee, mistbanken met matig tot goed zicht. We zetten koers naar de Middelerkebank. Charles had er al eerder gevist en had er mooie vangsten tong aan overgehouden.

Nog voor het invallen van de nacht rondden we de Westelijke ton en liepen N.O. met de bedoeling het traject voorbij de N-Oostelijke ton af te vissen, heen en terug, vlak naast de bank.

Anderhalf uur korren gaf een goed resultaat en tot zover liep alles gesmeerd. Zowat om 3.30 uur in de morgen liepen we W.S.W. om onze vierde trek uit te voeren, de boot voer op de autopiloot. Radar en andere toestellen deden hun taak heel behoorlijk en Charles vond — omdat de situatie uitstekend was — dat het tijd was om een uiltje te knappen. Ik zou de wacht verzekeren en Charles dook in het vooronder waar, tussen touwen en netten, een stapelbed was geïnstalleerd.

In de stuurhut heerste een zalige rust, het was er gezellig warm en het monotone gebrom van de zes-cylinders vulde de kleine ruimte. Slaap had mij nog nooit overmand, daarvoor had ik teveel jaren in het vrachtverkeer gestaan, waarbij achttien uur aan het stuur geen uitzonderingen was geweest.

Ik keek op het kleine groene scherm en zag de stipjes van mijn bakens opflitsen. Eén grotere echo trok iets meer mijn aandacht. Het lag recht voor mij uit en bij nader toezien verplaatste het zich vlug in mijn richting. Die knaap stuurde een aanvaringskoers, zoveel was zeker. Ik ging

een kijkje aan dek nemen: groen-wit in de mast en stuurboord-bakboord; de lichten deden het. Dus was alles in orde.

Toch bleef ik het radarscherm scherp in de gaten houden, want de nevelbanken zouden het schip nog geruime tijd aan het blote oog onttrekken.

De stip, die intussen een vlek was geworden, moest mij tot op één mijl genaderd zijn toen ik op de radar plots iets nieuws ontdekte. Was mij dit ontgaan door mijn toegespitste aandacht op het vaartuig, of was die stip er al die tijd geweest? Opeens lagen er nu twee stippen naast elkaar, daar waar er echter maar één had mogen zijn. Eén stip, zo stond het op de Vlaamse-banken-kaart en die ene ton hadden we die nacht dan ook reeds twee keer gekruist. Verwarring! Recht voor mij uit was er die naderende sneltrein, over bakboord vooruit waren er die 2 tonnen, en tenslotte was er nog die vuile mist die alsmaar toenam. Plots brak door die nevelslierten heen een enorme kerstboom van licht. Het ding stevende op ons notedopje af en terwijl ik nog aan het nadenken was ('vissend vaartuig wijkt niet') voer het, alsof het mijn gedachten had gerazen, hard stuurboord, net voor we onder de kiel dreigden te verdwijnen. De reusachtige hekgolven gooiden ons omhoog. Townsend-Thoresen las ik op de rode flank. Ik dacht nog, wordt Charles daar nu niet wakker van? en verdomd, ik zag toch dat het vaartuig over de banken liep...

En opeens begonnen die twee tonnen daar op de radar op mijn zenuwen te werken.

Binnen het kwartier moest en zou ik het weten. Ik stuurde de boot een paar graden zuidelijker. Zo kon ik ten minste de boeien niet ontlopen.

De mist werd dikker en de klamme koude sloeg me in het gelaat toen ik even voet aan dek zette. Niks kon ik onderscheiden, één dikke erwtensoepp.

De twee tonnen konden nauwelijks een paar honderd meter ver van ons bootje geweest zijn, toen het gebeuren zich razendsnel afspeelde. Ik was enkel nog de machteloze toeschouwer van wie weet welk toneel dat werd opgevoerd in een cirkus dat misschien niet eens bestond, of was het een scenario voor één of andere film, was het een vreemde mogendheid? Wie zal het ooit vertellen? Recht vooruit zag ik tussen de uiteenrafelende mistflarden een bouwsel, een konstruktie die geleek op de betonwerven aan de kust, met her en der de uitstekende ijzeren staven, een vlechtwerk, klaar om er de volgende dagen aan verder te werken. En ik, ik stevende er recht op af!

Met een uiterste inspanning gooide ik het roer om naar stuurboord, maar tegelijkertijd zwaaide het bouwsel, het ding, het achterschip, of wat het mocht zijn, mijn

voorsteven uit. Dan maar bakboord, maar ook dit leek een vergissing. Het ding voer volle kracht vooruit zonder dat ik het geluid van een stampende diesel kon horen. Was dat een spookschip? Ik waagde me aan dek, maar kreeg niet de tijd, noch om te kijken, noch om het één of andere reddende manoeuvre uit te voeren.

Uit één of andere donkere hoek kwam een nieuw en kleiner tuig aandrijven, snel en geluidloos, een 'vaartuigje' dat veel weg had van een zodiac. Drie gestalten. Ze wipten bij mij aan boord. Twee ervan waren gewapend met een wapen dat veel weg had van een spuitbus en dat dreigend op mij gericht werd. Ik was sprakeloos en toen kwam de derde — waarschijnlijk de hoofdmans van de bende — op mij af.

De twee gewapende kerels droegen glinsterende metalen maskers, maar de derde had een wazige gele vlek op de plaats waar zijn gezicht had moeten zijn. Hij ging meteen naar het stuurhuis, terwijl ik door zijn twee kornuiten met een onzachte duw geboden werd te volgen. De hoofdmans greep het stuurwiel vast, schakelde de automatische piloot uit en met de gashendel op volle kracht stuurde hij onze boot rakelings langs het achterschip van het vreemdsoortige grote vaartuig, waarbij we bijna geheel onder de spiegel verdwenen. Dit schip moest een kanjer zijn van honderd meter of meer.

Een beetje van terzijde, want ik durfde nauwelijks te bewegen, zag ik hoe een reusachtige kraanarm de ton van de bank uit het water hees. Die ton had wel die felgele kleur van de boei, maar de zwarte band ontbrak eraan, en deze knaap was wel tien keer zo groot als diegene die we zo goed kenden.

Toen maakten de mannen aanstalten om onze boot te verlaten. De leider zonder gezicht schakelde de autopiloot weer in, alsof hij nooit iets anders had gedaan, keek naar me en wees met gestrekte arm de richting aan: recht vooruit, dat was duidelijk. De drie gleden één voor één naar buiten en verdwenen over de reling.

Ik dacht opeens aan de korrestok. Die hing nog steeds achter ons aan, Charles zou razend zijn. Het net lag nu ongetwijfeld om en om gedraaid door dat korte manoeuvreren. Met ondoordachte haast sprong ik aan dek, naar

de winch, maar in mijn haast vergat ik het toerental van de motor te verlagen. Ik was een ogenblik volkomen de kluts kwijt en ik besepte te laat dat het hele zootje om zeep draaide. Daar ik naar het achterschip keek waar de korrestok nu elk moment kon opduiken, verloor ik de kabeltrommels uit het oog, en pas toen ik een scherpe pijn aan mijn rechterhand voelde, zag ik in het vale licht, dat door de kajuitvensters viel, beneden mij de lagerblokken van de as loskomen. Bouten werden weggeslingerd, de as schoot omhoog, de trommels tolden als gek rond.

En toen... toen was er die volkomen rust, een leegte rondom mij zonder schreeuwende metalen onderdelen. Niets dan stilte, een weldoende sluimerende toestand waarbij men alles om zich heen als in een droom beleeft, men wil zich vastgrijpen aan de werkelijkheid, aan het leven, maar de spieren weigeren dienst, voor de rest treft ons geen pijn, geen angst, men moet zich als het ware laten meedrijven. Toen ik pas goed ontwaakte uit die kortstondige verdoving, leek alles van heel ver terug te komen.

Charles keek me bezorgd aan en bette het bloed op mijn gezicht, mijn hand voelde stram aan. Ik tastte naar mijn voorhoofd waar een flinke bult was met een diepe wonde. Duizelig konik toch al de ravage aan de winch vaststellen. Het enige wat Charles zei, was dat er gauw een pleister op mijn hoofd moest, en dat ik mijn hand moest laten verzorgen zodra we thuiskwamen, dat we lelijk uit de koers gelopen waren, en dat we de boel wel zouden vinden met de ankerlier en de handtakel.

Ik kon niet nalaten naar ons radarscherm te kijken, maar zag alleen de normale bakens. Van het piratenschip: geen spoor.

'Gaat het?' Vroeg Charles toen hij mij zag staren. Ja, het ging wel, maar ik zei hem dat er iets was geweest met de westelijke ton van de Middelkerkebank. Toen hij mij met een iets meer dan een gewone blik aankeek en een beetje achterdochtig vroeg wat er dan wel was geweest met die ton herpakte ik me en zei flauwtjes; 'ach, laat maar zitten'.

Chris Adams

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

Nog 68 Belgische koopvaardij schepen

Eind vorig jaar stonden in het Belgisch scheepvaartregister nog 68 eenheden met een globaal draagvermogen van 2.821.680 ton geregistreerd. Het gaat vooral om massagoederenschepen, maar ook om gastankers, koelschepen, olietankers en containerschepen. Ook boorvaartuigen en jetfoils maken deel uit van de Belgische koopvaardijvloot.

Op het einde van het jaar waren nog 19 schepen van uiteenlopende types in aanbouw voor Belgische opdrachtgevers.

Meer passagiers in Calais

De haven van Calais kreeg vorig jaar meer dan 11,5 miljoen passagiers te verwerken. Een stijging van acht procent ten opzichte van het vorige jaar. In de Franse haven werden bijna twee miljoen personenwagens (+ 14 %) verscheept en 972.000 vrachtwagens (+ 3,7 %). De haven van Calais was vorig jaar in goede doen en verwerkte bijna de helft van het Franse havenverkeer.

Queen Elizabeth II in Rotterdam

Het statige Britse passagiersschip *Queen Elisabeth II* (67.139 bt) meert op 8 juni aan in Rotterdam ter gelegenheid van een cruise vanuit Southampton. De 1.500 passagiers zullen in de buurt van Rotterdam een excursie maken. Het is intussen al van in 1978 geleden dat het passagiersschip in Rotterdam kwam. De *Queen Elisabeth II* is het enige schip dat regelmatig met passagiers tussen Europa (Southampton) en New York vaart.

J.F.J. De Nul te water

Op de scheepswerf *Van Merwede Shipyards* in Hardinxveld-Giessendam werd halverwege mei 's werelds grootste slephopperzuiger te water gelaten. De *J.F.J. De Nul* is ruim 140 meter lang, 25,5 meter breed en heeft een hopperinhoud van 11.750 kubieke meter. Het schip wordt nu verder afgevoerd en in september opgeleverd. Opdrachtgever voor de bouw is Ondernemingen Jan de Nul uit Aalst.

b.v.b.a. EXPERTISEBUREAU CAFMEYER & C^o



VÓÓR & NA SCHADE - RAMING
ROERENDE & ONROERENDE
GOEDEREN

(059) 23 67 23 - privé (059) 23 56 95

GRATIS INFORMATIE

Moordende concurrentie

Onder de goederenbehandelingsbedrijven in Antwerpen heerst een moordende concurrentie schrijft de Antwerpse scheepvaartkrant "De Lloyd". Het rendement op de investeringen bedraagt ten hoogste vijf procent en is voor sommige ondernemingen zelfs negatief. Daarenboven moet Antwerpen opboksen tegen een agressieve kusthaven en een machtige buur, Rotterdam, zo gaat het blad door naar aanleiding van het faillissement van Havenbedrijf Antigoon NV. Het gaat om een bedrijf dat geprezen wordt door de reders om de kwaliteit van zijn dienstverlening als natie en goederenbehandelaar en dat als eerste slachtoffer van de harde concurrentiestrijd de boeken moet neerleggen. Om even bij na te denken vooraleer een nieuw havenbedrijf op te starten.

Havenbedrijf Rotterdam maakt 950 miljoen winst

Het *Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam* boekte vorig jaar een nettowinst van 53 miljoen gulden of zowat 950 miljoen frank. Dat is bijna het vijfvoudige van het jaar daarvoor. De winstaangroei kwam onder meer van een hogere rente op de belegde reserves en van de lager uitgevallen inhaalafschrijving dan begroot. Dat levert het Rotterdamse havenbedrijf een aardig spaarpotje op. Vorig jaar bedroeg de omzet van de haven 603 miljoen gulden (10,8 miljard frank).

Escortes tegen piraten

De Britse verkeersminister is verontwaardigd over de piraterij die in Zuidoost-Azië steeds sterkere vormen aanneemt. Hij wil in de eerste plaats de Britse rederijen waarschuwen voor het

gevaar en overleg plegen met andere landen over de mogelijkheden om de piraterij in en rond de Zuidchinese Zee te bestrijden. Hij kant zich in elk geval tegen bewapening van de bemanningen. Intussen werden ook de Zuidoostaziatische landen, meer bepaald de landen in de regio rond Singapore en Maleisië, aangemaand om scheepvaartpatrouilles te organiseren en ieder geval van piraterij te melden. Als de misdaadgolf blijft aanhouden zou eventueel kunnen overwogen worden om de handelsschepen door escortes van de Royal Navy te laten begeleiden.

Koopvaardijkapiteins bijeen

De *Internationale Federatie van Verenigingen van Gezagvoerders van de Koopvaardij* (IFSMA) hield vorige maand een kongres in Antwerpen. Deze in 1974 opgerichte vereniging stelt zich tot voornaamste doel de veiligheid van de zeescheepvaart te verbeteren. De jaarvergadering was dan ook gewijd aan de veiligheidsaspecten. Van Belgische zijde werd een studie aangeboden over de vraag of het verantwoord is de brug te laten bemannen door één enkele officier. Andere problemen die ter sprake kwamen waren de veiligheid van roro-schepen, het probleem van de verstekelingen, de toenemende piraterij in Zuidoost-Azië en de morele verplichtingen van de kapitein.

NSF bestelt twee vrachtschepen in Nederland

North Sea Ferries (NSF) heeft bij de werf *Van der Giessen-de Noord* in Krimpen-aan-de-IJssel twee *superfreighters* besteld van 1,8 miljard frank per stuk. Beide schepen zijn bestemd voor de dagelijkse dienst tussen Hull en Rotterdam-Europoort. NSF (voor 50 % van *Nedlloyd* en 50 % van *P&O*) koos voor het eerst voor een Nederlandse werf vanwege de kwaliteit, de prijs en de korte levertijd. Het eerste schip kan in november volgend jaar al uitvaren. De schepen zullen een snelheid halen van 22 knopen en plaats bieden aan 156 treilers op drie vrachtdekken en 114 chauffeurs. De nieuwe *superfreighters* zullen de reistijd van 11 naar 8 uur brengen. Volgens een topman van het bedrijf is deze combinatie superieur aan hetgeen de Kanaaltunnel kan bieden.

Reeds 33 aanvragen beëindigingspremie

De Vlaamse Executieve keurde vorig jaar een regeling goed waarbij de *Gemeenschapsminister voor Economie* premies kan toekennen voor vaartuigen die onttrokken worden aan de beroepsvisserij (B.S. 7 jan. 92). Rederijen die gebruik maakt van de zogenaamde 'Beëindigingspremie' moeten zich ertoe verbinden dat het voorgedragen vaartuig nooit meer binnen de Europese wateren als zeevissersvaartuig zal gebruikt worden. Het voortbestaan van de rederij komt hierdoor niet in het gedrang.

Bij de *Dienst Scheepskredieten* in Brussel liepen de aanvragen vlot binnen. Intussen zijn er reeds 15 goedgekeurd, waarvan een twaalfstal eigenaars reeds te kennen gaven dat ze effectief van de regeling gebruik willen maken. Vast staat dat volgende vaartuigen uit de vaart genomen worden: O.108 Arent, O.318 Belgian Sailor (zie elders in dit blad), Z.445 Marina, O.500 Viking, Z.507 Desiré, O.552 Marathon, Z.569 Blauwvoet, Z.578 Carohein en de N.599 Zeevogel.

Het bedrag dat uitgekeerd wordt is afhankelijk van de ouderdom van het vaartuig en de tonnemaat. Wordt een vaartuig volledig gesloopt dan ligt de premie hoger dan wanneer het verder gebruikt wordt voor andere doeleinden dan de visserij of definitief naar een derde land verhuist. De uitgekeerde premie is onderworpen aan de roerende voorheffing.

Ondertussen werden opnieuw 18 aanvragen voor een beëindigingspremie ingediend. Onderzoek van de aanvragen moet uitwijzen of de aanvragen aan de gestelde criteria voldoen. (gw)

Resultaten in de visserijscholen

TRADITIEGETROUW GEEFT DIT blad een overzicht van de behaalde getuigschriften, diploma's en brieven aan de verschillende Vlaamse visserijscholen.

Deze maand vindt u de resultaten gedeeltelijk voor wat betreft de Stedelijke Visserijschool John Bauwens te Oostende (op het ogenblik dat dit blad gezet wordt is de deliberatie van de kandidaten matroosmotorist en motorist nog volop bezig) en volledig voor het K.W. Ibis te Bredene. Volgende maand volgen de ontbrekende gegevens van de John Bauwensschool en de behaalde resultaten op de Gemeenschapschool te Knokke-Heist en in de Paster Pypeschool te Oostende.

Stedelijke visserijschool Oostende

Certificaat van Scheepsleerjongen: Joeri De Grande, Eric De Raedt, Peter Loyen, Wim Bosman, Steve Derdeyn, Kevin Dumalin, Steven Keters, Mathew Tuplin, Emmanuel Vanderwal, Kurt Verduyssen.

Aspirant ter Kustvisserij: Lorenzo Coolsaet, David, Hinderyckx, Jürgen Juncker.

Aspirant-Schipper ter Visserij: Jean-Claude Coenye, Bart Locqueneux,

Didier Van Hoornweder, Dany Vanderbeke, Stéphan Vermote.

Motorist ter Kustvisserij: Toon Coulier, Alexander Grootaerd, Christophe Maes, Kurt Mahieu, David Henderyckx, Jürgen Juncker, Gregory Salliau.

Schipper ter Kustvisserij: Bruno Decordier, Danny Van Ryssel.

Aanvullend getuigschrift bedrijfsbeheer: Serge Callenaere, Lorenzo Coolsaet, davis Henderyckx, Jürgen Juncker, Bart Locqueneux, Christophe Maes, Kurt mahieu, Kurt Opstaele, Didier Van Hoornweder en Stéphan Vermote.

Beperkt getuigschrift radiotelefonie: Jürgen Juncker en Stéphan Vermote.

K.W. Ibis, Bredene

Certificaat Scheepsleerjongen: Steve Beckers, Wies Bracke, Steve Depaeppe, Christophe Messiaen, Wim Scheldeman en Philip Van Mullem. **Getuigschrift Aspirant-Schipper ter Visserij, beperkt getuigschrift van radiotelefonie, kwalifikatiegetuigschrift en aanvullend getuigschrift over de kennis van het bedrijfsbeheer:** Frank Durie, Anthony Eeckhout, Stefaan Huys, Yves-Emmanuel Ruegg, Paul Vileyn, Serge Vlémminckx en Brian Witdoeck.

Maandelijke veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

MEI 1992

Adresverandering: □ N.723 PALLIETER, eigendom BVBA Gerard en Puystiens, Ter Weyde 9, 8670 Oostduinkerke

Inbouw nieuwe motor: □ Z.70 MARLEEN, eigendom BVBA Rederij Marleen, Kapellestraat 167, 8450 Bredene. Motor Mitsubishi, 221 kW - 300 pk, bouwjaar 1992. Zeebrief: 05.05.92

□ O.51 STORMVOGEL, eigendom BVBA Rederij Versluys-Decuyper, Kapellestraat 167, 8450 Bredene. Motor ABC, 883 kW - 1200 pk, bouwjaar 1992. Zeebrief: 22.05.92

Geschrap: □ Z.507 DESIRE, eigendom NV Desiré, Vaartstraat 7, 8600 Diksmuide. Geschrap: 02.04.92

□ Z.47 SATURNUS, eigendom BVBA Rederij Saturnus, Vuurkruisenstraat 5, 8301 Knokke-Heist. Geschrap: 07.05.92

Z.584 Sea Bird in aanvaring met vrachtschip

Vrijdagmorgen 26 juni kwam de Zeebrugse bokkentreiler Z.584 *Sea Bird* van Johan Vlietinck in aanvaring met een vrachtschip. Het ongeval gebeurde bij kalme zee en goede zichtbaarheid. De Z.584 was op weg naar de visgronden toen de aanvaring met het Noorse rorschip *Bora Cay* gebeurde. De vijf-koppige bemanning kwam er met de schrik vanaf. Uiteindelijk valt de boegschade nog mee..

De Z.584 bevond zich meer dan 40 mijl buiten de Britse kust ter hoogte van Great-Yarmouth toen de bemanning het vrachtschip zag naderen. Schipper René Everaert en zijn bemanning waren reeds bezig met de voorbereiding voor de visserij. De *Bora Cay* hen de weg afsneed. De motor in achterruit gooien hielp niet meer. De Z.584 kwam met een flinke klap in de flank van het Noorse vrachtschip terecht. Bij de aanvaring werd de neuszwaar toegetakeld. Bij nader toezien bleek het vissersvaartuig niet geraakt onder de waterlijn en kon tijdens het weekeinde op eigen kracht de thuishaven bereiken.

De Z.584 *Sea Bird* is eigendom van de NV Rederij *Flamingo* en wordt verhuurd aan mede-eigenaar *Kingfisher* NV van Johan Vlietinck uit Knokke-Heist.



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:

Proficiat

Z-47



ZEEBRUGSE
SCHEEPSWERVEN N.V.

Vissersstraat 44, 8380 Zeebrugge

Ontwerp en levering van complete viskotters,
sleepboten en bergingsvaartuigen.
Stabiliteitsberekeningen.
