

KERSTMIST

over de Oostendse Vismijn

Red. Versluys-Couwzyer
H. Baelskaai 2
8400 Oostende

76ste jaar • verschijnt maandelijks • nr 12 • 4 december 2009
2,99 euro • afgiftekantoor Oostende 1
Niet bestelbare exemplaren terugbezorgen aan HVB
Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene • Danke postman / -vrouw



Het is niet zonder trots dat we u meedelen dat de nieuwe stadsdichter van Antwerpen luistert naar de naam van...

Peter Holvoet-Hanssen

Halverwege november besliste het schepencollege van Antwerpen om Peter Holvoet-Hanssen (°Antwerpen, 1960) voor te dragen als stadsdichter. Peter neemt de functie op vanaf eind januari (Gedichtendag 2010). Zijn taak bestaat erin om gedurende de volgende twee jaar minimum 12 gedichten te schrijven over wat er reilt en zeilt in die stad. Voorlopers in deze functie waren Joke van Leeuwen, Bart Moeyaert, Ramsey Nasr en Tom Lanoye.

HVB meldt met trots dat de naam van deze nieuwe stadsdichter sinds vele maanden ook in het colofon van dit blad vermeld staat. Al sinds 2008 levert Holvoet-Hanssen hier maandelijks een gedicht af, veelal geïnspireerd door de vissers, de visserskaien, de zee... die hij trouwens ook regelmatig op komt zoeken. Blijkt dat deze dichter erg begeistert wordt door onze vissersgemeenschap en dat hij gecharmeerd is door dit blad waarvoor hij trouwens niet nalaat publiciteit te maken.

Ook deze maand schreef Peter Holvoet-Hanssen weer een gedicht voor HVB. 'Arbre à palabre' vindt u verder in dit decembernummer.

Vissers, lees dat gedicht en weet dat het zonder u nooit geschreven zou zijn! (fv)

Volgende maand, in het januarinumnummer van HVB, besteden we uitgebreid aandacht aan de poëzie van Peter Holvoet-Hanssen, in een laat ons zeggen doorwrocht stuk onder de uitnodigende werktitel: 'Wat de fuk is poëzie? Een handleiding voor vissers'

Meer info over Peter Holvoet-Hanssen vindt u op www.kapersnest.be.

© Jo Clauwaert





HVB

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine
van de zee

ISSN: 0776-6912

MEDEWERKERS:

Jo Clauwaert, Robert Coelus,
Walter Debrock (+), Juul De Vocht,
Peter Holvoet-Hanssen,
L.A. Inghelbrecht, Don Fabulist,
Peter Flynn, Jef Klausning(+),
Willem Lanszweert, Frank Neyts,
Geert Cyriel Tavernier,
Flor Vandekerckhove,
Louis Vande Castele,
Jacques van Harten, Guido Walters.
Gasten: Nicole Derycker,
Roger Marsham, Joris Surmont,
Johan Vanhoutte

Redactie te bereiken op

0474 53 88 00

E-mail: het.visserijblad@telenet.be

V.u.: A. Vanhee
Brusselstraat 12, Bredene

UITGEVERIJ:

VZW Liefkemores.
Redactie, publiciteit en
alle correspondentie:
HVB, Brusselstraat 12,
8450 Bredene

Omslag: Knip, Plak & J.B.

Losse nummers: 2,99 euro

Abonnementen!

* Jaarabonnement België

(12 opeenvolgende nummers
startend vanaf de betaling) door
overschrijving van 29,75 euro op
rekening 384-0596581-18 van
Het Visserijblad, met vermelding
abo HVB.

* Jaarabonnement Nederland

(12 opeenvolgende nummers
startend vanaf de betaling)
door storting van 52,00 euro op
nummer 64.14.29.592 t.n.v.
vzw Liefkemores [Fortis Bank
Nederland, te 4524 CA Sluis (NI)]
Vermelding: abo HVB.

HVB wordt 77

Voor u ligt het laatste nummer van de 76ste jaargang van HVB. Volgend jaar wordt dit blad zevenenzeventig. Dat is een eerbiedwaardige leeftijd voor een tijdschrift en je zult hard moeten zoeken om aan dit Noordzeestrand een periodiek te vinden die het ook al zolang 'trekt'.

Dat HVB al zevenenzeventig jaar bestaat zegt de lezer ook dat de moderne Vlaamse visserij op een lange geschiedenis gebouwd wordt; dat het een sector is die tot ver in de tijd teruggrijpt.

Vandaar ook dat het spreekwoordelijke visserijconservatisme op deze kaaien zo welig tiert. Wie een lang verleden meedraagt doet de dingen immers veelal 'omdat die al altijd zo gedaan werden'.

Dat conservatisme is niet waardeloos. Het zorgt ervoor dat allerhande nieuwlichters de boel niet 'à l'improviste' overnemen en er in de kortste keren een zootje van maken. Maar in een wereld die bliksemsnel verandert speelt dat conservatisme ook een negatieve, zelfs een bijzonder schadelijke rol.

In alle sectorlokalen zou het ouwe zeemanshitje van Wim De Craene moeten weerklinken: 'Breek uit jezelf / Zet je eigen ouwe ik aan de deur / Breek maar uit, breek maar op / Breek uit jezelf.' Want, wil de visserij in die veranderende wereld nog iets te betekenen hebben dan moet ze zichzelf opnieuw uitvinden.

Wat geldt voor de visserij gaat uiteraard ook op voor HVB. Ook deze eerbiedwaardige grijsaard heeft in die omstandigheden de opdracht zichzelf weer uit te vinden.

Natuurlijk doen we dat niet op dezelfde manier als de sector dat doet. HVB is dan ook een tijdschrift en geen schip. HVB vist op immateriële letters en niet op marktgebonden vissoorten.

De sector wordt geïnspireerd door de kapitalistische cultuur van het gewin, terwijl de redactie van HVB het meer moet hebben van de economie van de gift. Maar om te overleven moet HVB, even goed als de sector, de pleinvrees achter zich laten en de nieuwe wereld omarmen.

Een nieuwe vormgeving, nieuwe medewerkers, nieuwe onderwerpen, nieuwe genres ook...

vullen daarom dit blad. We hebben verleden jaar 'een tandje bij gestoken' in een project waaraan we meer dan twintig jaar geleden, met vallen en opstaan, begonnen waren.

Dat is ook de weg die we in 2010 verder zullen bewandelen. Centraal staat de wederzijdse bevruchting tussen deze nieuwkomers en de leef- en werkweld van de laatste Vlaamse jagers.

Onze vissersgemeenschap wordt er rijker, mooier en interessanter door; net zoals de praktijk van deze publicisten, vormgevers, auteurs, dichters, fotografen en vertellers door onze visserij rijker, mooier en grootser wordt.

En het is door deze mix dat HVB een unieke positie bezet in de overvolle rekken van de (tijdschriften)markt; een mix die het blad lezenswaard maakt. Allee, dat is toch wat we verhoppen.

Trouwens, is het dat niet waarnaar onze visserij op zoek moet gaan? Naar een unieke positie op de overvolle (voedsel)markt?

Laat ons - nu het joelfeest, kerst, het feest van het licht eraan komt - de hoop uitspreken dat we daar ook in slagen.

Flor Vandekerckhove
Uitgever HVB





Kerstmist over de Oostendse Vismijn

Het zal nog niet veel gebeurd zijn dat een stuk in HVB opent met een citaat van een conservatieve filosoof, maar deze keer is er geen ontkomen aan. Want voor wat de Oostendse Vismijn betreft is het zoals John Gray het zegt: *'Het lijdt geen twijfel dat de menselijke geest de werkelijkheid slecht verdraagt.'* Het is waar: dat de Oostendse Vismijn niet langer als zelfstandige marktplaats blijft bestaan is maar moeilijk te verdragen. En nochtans is dat de werkelijkheid.

Niet mooi, wel meedogenloos

Tot dezelfde werkelijkheid behoort ook dat de Vlaamse visserij inmiddels zo klein geworden is dat de concurrentiestrijd tussen de Zeebrugse Visveiling (ZV) aan de ene kant en de Oostendse Vismijnexploitanten (EVO) aan de andere alleen nog als lachwekkend kon omschreven worden.

We mogen die concurrentie dan wel lachwekkend noemen, dat betekent niet dat ze niet bikkelhard geweest is. Gedurende twintig jaar werd ze op het scherp van de snede gevoerd en de sector hield er een kwalijke reputatie aan over. Aan de wal bekijkt men ons daardoor (ook wel terecht) als zijnde een bende ruziemakers.

Laat ons eens kijken wat die concurrentiestrijd de twee vismijnen opgeleverd heeft. Voor de komst van de ZV in 1989 had de Zeebrugse vismijn een omzet die enkele procenten hoger lag dan in deze van Oostende. In 1985

werd op laatstgenoemde markt 46,5% van de aanvoer afgezet en in Zeebrugge was dat 49,4%. Daardoor mocht Zeebrugge zich, met een verschil van 3%, de grootste vismijn van het land noemen en was Oostende een waardige tweede.

Vervolgens, op het einde van de jaren tachtig, namen de managers van de ZV de visserij van de oostkust in handen. Waar de vismijn tot die tijd als een soort 'service' voor en door de plaatselijke reders uitgebaat werd, werd ze nu een kapitalistische onderneming die op expansie uit was. De kapitalisten van de ZV waren ambitieus. Ze wilden, zo zegden ze, een draaischijf worden van de Europese visserij.

De rust die vele tientallen jaren over de vismijnen geheerst had werd aan diggelen geslagen. Afsnoepen van aanvoerders, klachten en geklaag, bedreigingen en beschimpingen, heimelijk lobbywerk en achterbakse canapépolitiek, rechtbankprocessen en juridische dreigementen, beledigingen en verdachtmakingen, oneerlijke handelspraktijken en schemerige transacties... het werd allemaal schering en inslag in een strijd die op leven en dood gevoerd werd. Want in het kapitalisme, zo beseften de vennoten van de ZV beter dan wie ook, geldt de wet van de sterkste en die luidt: Eet Of Gij zult Gegeten Worden; in 't Engels kort en goed: 'grow or die'! In Zeebrugge werden bijgevolg kosten noch moeite gespaard om die strijd te winnen. De ZV heeft in de jaren



negentig dan ook onnoemelijk veel energie gestoken in het naar zich toetrekken van de hele Vlaamse visserij, inclusief het weggapen van Oostendse aanvoerders. Rond de eeuwwisseling mochten ze zich daarin trouwens zeer geslaagd noemen. De Oostendse aanvoer was onder het Zeebrugse geweld tot nooit geziene dieptes teruggebracht: in 2001 werd in Oostende nog slechts 20% van de aanvoer op de markt gezet en kon de ZV met triomfantelijke cijfers pronken (77,2%). De Zeebrugse veilinguitbaters leken onstuitbaar op weg om heel de Vlaamse visserij in te palmen.

Nadat de ingedommelde Oostendse rederscoöperatieve OVA (die toen in Oostende de veilingactiviteiten organiseerde) haar toch al tot op de draad versleten handdoek in de ring gegooid had, kreeg de Vismijn daar onverwachts een nieuwe dynamiek. De nieuw opgerichte



De Oostendenaars leverden in die tijd jaarlijks 55.000 ton zeevoedsel aan de vismijn. Vergelijk: dit jaar zet de hele Vlaamse visserij ongeveer 15.000 ton op de marktvloer van de drie vismijnen. (Uit 'De evolutie van de Oostendse vissershavens' 1957.)

EVO (een constructie die we kunnen omschrijven als een soort 'stadskapitalisme') ging in de tegenaanval en spaarde op haar beurt kosten noch moeite om de Oostendse aanvoercijfers weer op te krikken. Alle technieken en tactieken die de ZV in de jaren negentig gebruikt had, werden nu ook in Oostende toegepast (en het gebeurde trouwens door dezelfde directeur die het eerder in Zeebrugge al eens voorgedaan had). En ook in Oostende mocht men van een geslaagde inspanning spreken. In 2008 had Oostende haar aandeel uit het dal van 20% weer opgekrikt tot 45,3%.

Much ado about nothing

De twee vismijnen stonden na twintig jaar keiharde strijd ongeveer weer op het punt... waar ze twintig jaar ervoor ook al gestaan hadden. In 1985 mocht Oostende 46,5% van de aanvoer op het bord schrijven en na twintig jaar hevige vismijntwisten was dat 45,3%! Een verschil van nauwelijks iets meer dan 1%! Ook Zeebrugge stond weer op de plaats waar het in de jaren tachtig van vorige eeuw stond. In 2008 mochten ze daar 53,3% van de aanvoer op het bord noteren, terwijl dat in 1985 ook al bijna vijftig procent was. Een winst van 4%! Maar was dat een vooruitgang? Niet bepaald,



Na WO II werd in Oostende een nieuw vismijngebouw opgetrokken. Het zou een van de grootste en modernste uit zijn tijd worden (foto archief gw)

want die 49,4% uit 1985 was goed voor ruim 17.000 ton vis, terwijl de overwinningspercentages van 2008 bijlange geen 10.000 ton meer dekten. Voorwaar een triest cijfer voor een onderneming die twintig jaar geleden zei een draaischijf van de Europese visserij te willen worden.

Pyrrhus

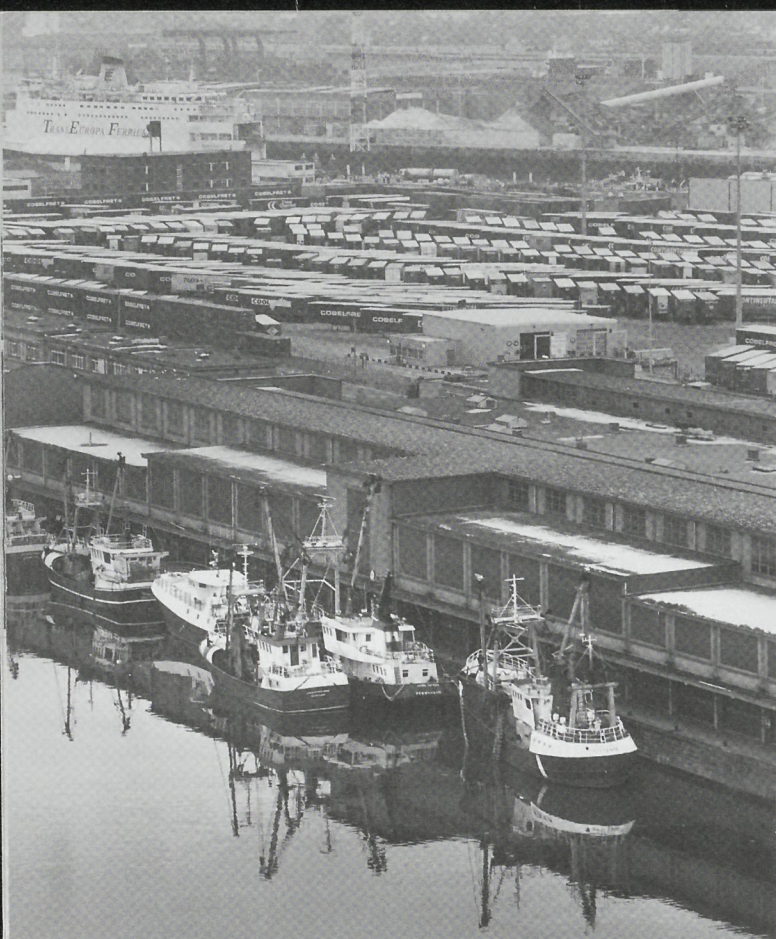
Die concurrentiestrijd had dus nauwelijks iets opgeleverd en ze zou in handboeken over economie kunnen dienen om aan te tonen hoe belachelijk zo'n tweestrijd wel kan zijn. Maar belachelijk of niet, ze had de Oostendenaars wel volledig uitgeput.

Daar zullen ze in Oostende niet aan gedacht hebben toen de nieuwe naoorlogse Vismijn in 1952 in gebruik genomen werd. Vismijn die, zo lezen we in een brochure uit die tijd, 'als de grootste en meest moderne van Europa mag aanzien worden.'

Zo'n oude brochure is bijzonder leerrijk. De Oostendse visserijvloot bestond in die vroege jaren vijftig uit bijna 200 vaartuigen. Vergelijk: vandaag klokt de hele Belgische vissersvloot af op minder dan negentig schepen. De Oostendenaars leverden in die tijd jaarlijks 55.000 ton voedsel. Vergelijk: dit jaar zet de hele Vlaamse visserij maar 15.000 ton meer op de marktvloer. In 1975 was de Oostendse aanvoer nog goed voor 23.000 ton. Op het einde van de jaren tachtig was dat nog 12.000 ton en een absoluut dieptepunt werd genoteerd in 2001 met slechts 3.617 ton.



De Oostendse Vismijn van vóór 1934. Buitenaanzicht van de zgn. 'cierk', zo genoemd omwille van het ronde bouwsel. (Uit 'De evolutie van de Oostendse vissershavens' 1957.)



De Oostendse remonte tussen 2001 (nog slecht 20% van de aanvoer) en 2008 (alweer 45,3%) mag spectaculair zijn, het is zoals gewezen vismijndirecteur Dewaele het enkele maanden geleden in HVB zei: *'De agressieve commerciële aanpak, vanaf 2002, heeft de Oostendse Vismijn wel uit het slop gehaald. Jaar na jaar leverde die aanpak een hogere omzet op, maar helaas geen rendement op de ingezette middelen. Dus werd terzelfder tijd een financiële schuld gecreëerd (...)'*, een schuld die, met de neergaande spiraal waarin de Vlaamse visserij lang geleden al terechtgekomen is, niet meer goedgeemaakt kan worden. En ook in Zeebrugge past het de woorden van filosoof John Gray uit te spreken. Ook daar is de werkelijkheid maar moeilijk te verdragen, want die luidt: het is niet omdat ze erop vooruitgegaan is dat de ZV deze bikkelharde strijd gewonnen heeft, het is omdat concurrent Oostende de witte vlag uitsteekt. De Vismijn van Oostende hangt in de touwen. Ze zit in dezelfde netelige



Oostende was in de jaren vijftig daadwerkelijk een draaischijf van de Europese visserij. Op de foto ziet u links de legendarische vistrein die vanuit de Vismijn het continent met verse vis bevoorradde. (Uit 'Het havencomplex van Oostende', 1955.)

situatie als Pyrrhus, de antieke Griekse koning die wel straffe overwinningen op de Romeinen mocht claimen, maar daarbij zoveel manschappen verloor dat hij uitriep: *'Nog één zo'n overwinning en ik ben verloren!'* En dus besloot men in Oostende het zekere voor het onzekere te nemen en de nodige stappen te zetten om de concurrentiestrijd te staken. Men deed het door afstand te nemen van de Vismijn als zelfstandige markt. Tien jaar nadat de Oostendse reders van de OVA de vismijn opgaven, doet het Oostendse stadskapitaal vandaag hetzelfde.

Madame Blanche

Vraag is hoe het nu verder moet. De Vlaamse minister-president Kris Peeters streeft ernaar de ZV en de Oostendse Vismijn onder eenzelfde bestuur te plaatsen. Uiteraard weten we nog niet in welke bewoordingen dergelijke overeenkomst geformuleerd zou worden. Maar het zullen woorden in de wind zijn, want het zal zijn zoals Karl Marx het destijds al zei: alles wat nieuwgevormd is veroudert voordat het zich heeft kunnen verstenen en al het vaststaande verdamppt.

Scenario's voorspellen is evenwel niet moeilijk. Zo is er een scenario te bedenken dat ze in Oostende graag zullen horen. In dat scenario zou de ZV in Oostende (op de plek van het af te breken vismijngebouw) een kleinere vismijn bouwen en in de toekomst alle veilactiviteiten daar laten verlopen. Iedereen blij, want de Oostendse handelshaven wint veel grond en de stad behoudt tegelijk toch een vismijnactiviteit. Ook in Zeebrugge is iedereen dan blij, want het EFC kan er uitgebouwd worden tot een European Food Center waarin via de ZV geïmporteerde visproducten een grote rol spelen.

Er zijn echter ook andere scenario's te bedenken. Zoals dit. In een eerste periode kan het overkoepelende bestuur de indruk wekken beide vestigingen op gelijke voet te behandelen. Intussen lokt de ZV de reders naar de oostkust. Later zal daardoor blijken dat het van geen nut meer is twee veilplaatsen te behouden en zal de hele aanvoer aan de oostkust gemijnd worden. Oostende zou dan uiteindelijk geen Vismijn meer hebben. Scenario's te over, maar omdat HVB evenmin als de lezer in de toekomst kan kijken is er journalistiek maar één conclusie mogelijk en die luidt: we zullen zien!

Flor Vandekerckhove

ACOD

ABVV

Openbare Diensten

SECTOR

OVERHEIDSDIENSTEN

ROODNODIG

'We hebben al te veel gesloopt'

HET LETTERWOORD 'RAC' valt regelmatig in de kolommen van HVB. Het staat voor *Regional Advisory Council*. Vertaald naar het Nederlands zou er 'RAR' moeten staan, voor Regionale Adviesraad, maar die afkorting duikt zelden op in de vakliteratuur. Het bestaan van verschillende RAC's is in de visserij nog niet goed bekend. Toch zijn deze comités zeer belangrijk voor het visserijbeleid van de Europese Commissie.

HET INITIATIEF voor de oprichting van een RAC moet van de sector zelf uitgaan, met de instemming van alle lidstaten die belangstelling hebben voor deelname.

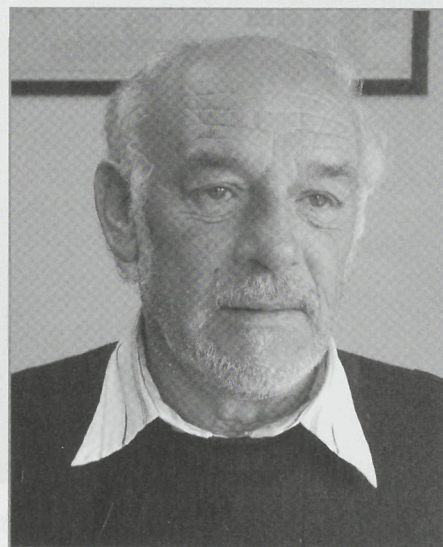
België is vertegenwoordigd in drie van de zes RAC's (er is een zevende in oprichting). Economisch is de *North Sea-RAC* voor ons de belangrijkste. Daarnaast neemt onze enige stemgerechtigde vertegenwoordiger, Luc Corbisier (61), ook deel aan de vergaderingen van de *North Western Waters-RAC*, wegens onze belangen in de Ierse Zee, Het Kanaal en het Bristol Kanaal. Tenslotte zijn we ook betrokken bij de *South Western Waters-RAC* waarin de Golf van Biscaye ons interesseert.

De Noordzee-RAC, opgericht in november 2004, is de oudste. Vaste vergaderplaats is het Schotse Edinburgh, maar vaak zijn er vergaderingen in andere lidstaten die de Noordzee bevissen. Daar behoren ook Spanje en Polen toe, alhoewel ze op historische gronden geen aanspraak kunnen maken op gequoteerde vissoorten. De Noordzee-RAC is

ontstaan uit een bestaande groepering van visserijvertegenwoordigers en wetenschappers, meer bepaald de *Northsea Fishing Partnership*.

In vergelijking met de voorgeschiedenis van andere verliep de oprichting van de Noordzee-RAC vrij snel. Het vergde 18 maanden tijd. Aanleiding was de vaststelling door de sector en de wetenschappers van de ernstige terugloop van de visstand in de Noordzee. Ze besloten samen te werken binnen een forum waarin zij zouden debatteren en gemeenschappelijke standpunten uitwerken voor het beheer van de Noordzeevervisserij.

Tijdens de oprichtingsbijeenkomst kondigde deze RAC de verschillende thema's aan waaraan hij zijn werking (verdeeld over vijf werkgroepen) zou wijden: het Kattegat/Skagerrak, platvis, demersale soorten, socio-economische implicaties, ruimtelijke ordening, o.m. de beschermde mariene zones en de ecosystemische aanpak. De uitvoerige lijst van thema's overtreffen de visserijbelangen. Dat kan ook niet anders, aangezien in de RAC alle gebruikers van de



Noordzee vertegenwoordigd zijn. Dus ook de 'groenen' en andere belangengroepen hebben er hun plaats in. Praktisch wordt de RAC geleid door een uitvoerend comité (24 stemgerechtigde leden, waarvan twee derden vertegenwoordigers van de visserijsector). Al heel snel na de oprichting van de Noordzee-RAC verscheen het eerste advies over de beheersmaatregelen voor schol- en tongbestanden, een aangelegenheid die onze visserij ten eerste aanbelangt. Daarnaast kwam er even vlug een advies over de voorstellen voor de Tac's en de quota 2005.

Een vertegenwoordiger België heeft, één vertegenwoordiger in de drie RAC's. "Oorspronkelijk hadden we er net als Nederland twee, maar de Rederscentrale vond één zetel destijds voldoende. Toen de Stichting

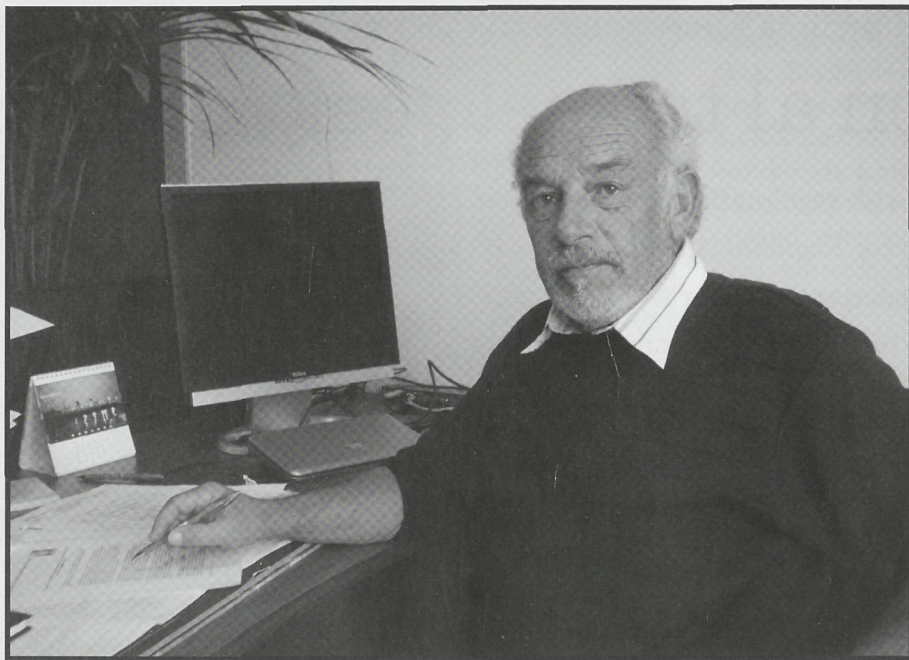
N.V. HOSTYN

De zaak langs de Belgische kust waar de visserij terecht kan voor alle sanitaire en verwarmingsproblemen

**Voor een vlugge bediening!
Fortstraat 27, Oostende -**

Tel.: 059 33 99 37 - 0475 32 16 20 - Fax: 059 33 99 38

www.hostyn.be — contact@hostyn.be



Luc Corbisier: "Het is de bedoeling dat de vissers meer betrokken worden bij de regelgeving. De Commissie wil de regels niet langer van bovenaf opleggen. Door de vissers bij het beleid te betrekken krijgen ze ook een eigen verantwoordelijkheid."

voor Duurzaam Visserij-ontwikkeling (SDVO) werd opgericht hebben we de tweede zetel opnieuw aangevraagd, maar dat bleek niet mogelijk", zegt Luc Corbisier die in 1998 in dienst trad van de Rederscentrale (RC). In de RC nam hij dat jaar ook het mandaat over van vakbondsman Michel Claes (die destijds zelfs voorzitter was van de algemene vergadering van de Noordzee-RAC). Voordien was Corbisier Europees visserij-inspecteur. Corbisier verliet eind 2006 de RC en werd door de SDVO ingehaald als internationaal coördinator voor de Belgische Visserij en vertegenwoordiger bij de RAC's. In die functie moet hij wel blijven rapporteren aan het bestuur van de RC, de Vlaamse Overheid en de Quotacommissie.

"Het was de bedoeling dat ik als directeur van de RC de vergaderingen van de RAC's zou opvolgen. Bleek dat het vergadertempo redelijk hoog lag. Iedere RAC houdt enkele algemene vergaderingen per jaar. Daarnaast zijn er de werkgroepen die vier keer per jaar samen komen. Speciale problemen komen terecht in focuswerkgroepen. Dan zijn er nog de 'interrac'-vergaderingen en de conferenties van de Europese Commissie. Eén enkele keer gaan die vergaderingen door in Brussel, maar om iedereen erbij te betrekken gaan ze veel door in een of andere (haven)stad van een van de lidstaten (Göteborg, Madrid, Parijs, Lissabon...). Kortom het mandaat vergt veel tijd. Een tweedaagse bijeenkomst

betekent, reistijd inbegrepen, vier dagen uithuizigheid, waardoor je bijna nooit meer beschikbaar bent op je bureau. Dat was niet vol te houden", zegt Corbisier die in oktober op de algemene vergadering van de Noordzee-RAC verkozen werd tot vice-voorzitter.

Groenboek

De RAC verstrekt adviezen aan de Europese Commissie en de Europese Raad voor Visserijministers. Anderzijdse kijken de leden ook kritisch naar het visserijbeleid van de Commissie dat nu heraangepast moet worden.

Het nieuwe Groenboek is eigenlijk een eerste voorstel voor het Gemeenschappelijk Visserijbeleid dat van kracht moet worden in 2013. Met het Groenboek wil de Commissie het falend beleid uit het verleden bijsturen. Er werden geanimeerde hoorzittingen gehouden voor de vissersgemeenschappen, vragenlijsten verstuurd naar alle visserij-instanties en de commissievertegenwoordigers reisden Europa af om op regionale bijeenkomsten hun Groenboek toe te lichten. Ook in België werd zo'n bijeenkomst gehouden. Corbisier: "Het was de bedoeling dat de vissers meer betrokken zouden worden bij de regelgeving. De Commissie wil de regels niet langer van bovenaf opleggen. Door de vissers bij het beleid te betrekken krijgen ze ook een eigen verantwoordelijkheid."

En of dat werkt? Voelen de vissers zich

nu betrokken? "De werking van de RAC's is aan de vissers moeilijk uit te leggen. Het is iets dat moet groeien. De visser is altijd een jager geweest. Als je hem zegt dat hij een bepaalde vissoort niet meer mag vangen heeft hij het daar moeilijk mee. Een slimme jager schiet niet al zijn hazen af in één seizoen. Een visser redeneert anders: als ik ze nu laat liggen zijn ze morgen misschien weg", zegt Corbisier, die hiermee de tegenstelling tussen kortzichtigheid en beleid op lange termijn duidelijk wil

ZEEVISSERS - VISBEWERKERS
- HAVENARBEIDERS - ZEELIE-
DEN EN BINNENSCHIPPERS
VOOR AL UW PROBLEMEN

WENDT U TOT DE



Zeemansbond A.B.V.V.



Ivan Victor
Federaal secretaris
zeeverij
Jules Peurquaetstraat 27
Oostende
Tel.: 059 55 60 85
Fax: 059 70 51 33
E-mail:
Ivan.Victor@btb-abvv.be

R. Vermote:
gewestelijk secretaris
0476 23 40 28
Heiststraat 3
Zeebrugge
Tel.: 050/54 47 15
Fax: 050/54 42 53
E-mail:
renaud.vermote@btb-abvv.be

maken.

Wordt naar een kleine vissers-gemeenschap zoals België geluisterd? Corbisier: "De Europese Commissie hecht in elk geval veel belang aan de inbreng van de RAC's en hun werkgroepen. Soms kunnen we zelfs iets tegenhouden. Bijvoorbeeld een nieuw pakket technische maatregelen dat geen rekening hield met onze opmerkingen is niet gepasseerd. De voorzitters van alle RAC's hebben onze bezwaren tegen de werkwijze om de technische maatregelen in te voeren ondertekend. Nu kunnen we dat zelf verder uitwerken. Een ander voorbeeld dat toont dat zo'n RAC wel degelijk invloed heeft is toen de RAC's door de commissie gedwongen werden om samen te werken met ICES. We hebben kunnen bekomen dat we in bepaalde gevallen een tweede opinie kunnen vragen aan een andere erkende wetenschappelijke instelling. Het bewijst dat we wel degelijk iets kunnen bekomen."

Dat zo'n RAC belangrijk kan zijn voor de toekomst van de Belgische visserij mag blijken uit wat volgt: "Het Groenboek tast het principe van de relatieve stabiliteit aan", zo steekt Corbisier van wal, "Wat wil dat zeggen? Wat kunnen de gevolgen zijn? In 1976 werd er een verdeelsleutel vastgelegd voor de verdeling van de quota per lidstaat. Daarop berust het principe van de relatieve stabiliteit. Als er iets verandert in de situatie van de visvoorraden, dan heeft dat voor alle lidstaten verhoudingsgewijze dezelfde invloed. Dit wordt nu in het Groenboek in vraag gesteld. Nochtans zijn alle lidstaten voor het behoud van relatieve stabiliteit... behalve Spanje. Wij willen dat de verdeling gebaseerd blijft op TAC's en quota, waardoor een wijziging van de toegelaten vangsthoeveelheid voor iedereen verhoudingsgewijs dezelfde gevolgen heeft. De regeling die het Groenboek nu voorstelt voorziet dat er enkel nog gewerkt wordt met het criterium visserij-inspanning (aantal zeedagen, uitgedrukt in kW-dagen) en met internationaal transfereerbare quota. Dat komt er in feite op neer dat de grote vloten de kleine zouden kunnen opkopen. We hebben dat al zien gebeuren in de pelagische visserij (haring) die quasi volledig in handen gekomen is van de Nederlandse trawlvloot. Spanje ziet zo'n mogelijkheid misschien wel zitten. En de Commissie misschien ook wel. Als een land (bijvoorbeeld Spanje) alles opslorpt zijn er minder spelers in het veld. Hoe minder spelers hoe gemakkelijker het beleid." De Europese Commissie heeft het voortdurend over overbevissing, da-

lende vangsten en een chronische overcapaciteit van de vloten. Corbisier: "De Europese Commissie vertrekt van een pessimistisch standpunt en houdt onvoldoende rekening met de inspanningen die in het verleden al gebeurd zijn. Overcapaciteit? In België? De sector kan zodanig klein worden dat ze onbenut wordt. Dan ligt niemand nog wakker van de visserij. In mijn ogen hebben we al veel te veel gesloopt. We hebben al vier slooppronden achter de rug, gefinancierd met Europese subsidies. Andere lidstaten hebben dat niet gedaan en zijn nieuwe schepen in de vaart blijven brengen. We moeten de overcapaciteit Europees bekijken, per visserijeenheden. Dat betekent dat we de capaciteit van alle boomkorvaartuigen, trawlers en andere categorieën per zone bekijken en zien waar er overbevissing is en op welke soort. Op die manier kunnen we de visserij-inspanningen verplaatsen naar andere zones waar minder druk zit. Spijtig dat de Europees Commissaris nooit namen noemt van lidstaten die verantwoordelijk zijn voor de overbevissing. We hebben een probleem met de tongvangsten in Ices-zone VIII, het Oostelijk Kanaal. De TAC zal er volgend flink omlaag gaan. Intussen kri-oelt het tussen Duinkerke en Boulogne van de warrelnetten. Dáár zit de echte oorzaak van de overbevissing op tong. De sector kan ook zelf initiatieven nemen door real time closures in te voeren: bij concentraties de box gedurende enkele weken sluiten. De RAC's gaan in al die zaken een rol spelen. Tenslotte is het de opdracht van de RAC's om alle initiatieven te nemen om de omstandigheden te verbeteren. Dat lukt steeds beter omdat in de RAC's iedereen contact heeft met iedereen en we rechtstreeks in gesprek kunnen komen met de vertegenwoordigers van de Europese Commissie."

(interview en foto's gw)

Alles over de Noordzee-rac:
www.nsrac.org/nl/about/

Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden opgestuurd naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene. E-mail gaat naar het.visserijblad@telenet.be. Anonieme brieven gaan de prullenmand in. De redactie behoudt zich het recht voor de brieven in te korten en te redigeren. Publicatie houdt niet in dat de redactie met de inhoud van de brief akkoord gaat.

Vorige maand stond op deze plek een lezersbrief van Martin - Red John - Murphy, een Ierse visser die op Belgische vaartuigen actief is. Schipper Marnix Verleene geeft deze maand een antwoord.

Beste John,
Welkom in de Belgische vloot. Al is de situatie hier even desastreus als bij jullie, de kans bestaat toch dat we, samen met onze vrienden de wetenschappers van het ILVO, het tij kunnen keren.

Veronderstel: een pool van vissers in een coöperatief bedrijf; een catamaran van 14.95m lengte en 7m breed. Een catamaran gebouwd als een modulair schip dat in korte tijd kan overschakelen van deze naar gene visserijmethode: warrelnetten, viskooien, jigging, trolling, flyshooting en outgriggen op garnaal. De boot kan tevens offshore waterwerken uitvoeren en ingezet worden in de mosselcultuur.

We kunnen voor die visserij een kwaliteitslabel creëren. En een strategie om ons streekproduct aan te lande, op te slaan en te verkopen. Er kan een winkel annex restaurant geopend worden waar onze ecologische vangst opgediend wordt: vis op de dis!

Veronderstel dat je binnenkort kunt aanmonteren op de eerste boot van zo'n groene vloot, coöperatief uitgebaat door de opvarenden. We delen er onze inkomsten, kennis, ervaring en dromen. En we spelen hetzelfde spel op jouw geliefde eiland. Zo zouden we een echte verbondenheid in Europa creëren.

Want ken jij nu meneer Europa? Ik vind hem niet. Niemand in deze Europese Unie schijnt de eenvoudige visser te kunnen helpen. Beste John, de situatie is als volgt: ofwel zijn we de laatste vissers ofwel worden we de eerste Eurozeeburgers, een naam die hopelijk beter in het Engels klinkt.

Ik hoop dat we erover zullen discussiëren.

M. Verleene

B.V.B.A. S & S Jofra Shipping & Trading Postbus 51

B - 9060 Zelzate

Tel: +32 (0)9 361 00 04

Fax: +32 (0)9 360 60 04

GSM: +32 (0)477 952 450

E-mail: jofra.jan@gmail.com

Aan- en verkoop van alle visserijschepen
Aan- en verkoop van alle motoren / koppelingen
Alle toeleveringen / reparaties
Inbouw van alle merken motoren en koppelingen
Tevens uw adres voor al uw sloop- en saneringsschepen

Kustvisseren maken goed garnalseizoen

HET WAS DE Nieuwpoortse schepen voor visserij ter ore gekomen dat er – naar Nieuwpoortse normen – een spectaculaire aanvoer van garnalen bezig was in de kleinste visveiling van de kust. Altijd een vermelding in de krant waard. Maar de aanvoer leek met de dag groter te worden door omschrijvingen als 'schitterend', 'fenomenaal', 'wonderlijk' en 'recordgarnalenvangsten', waarbij in sommige berichten sprake was van een verviervoudiging van de aanvoer. Visseren die al een tijdje in de stiel zitten relativiseren die termen. Ze beamen dat het garnalseizoen tot een van de betere gerekend mag worden. Maar echt tevreden zijn ze niet, omdat de schaaldiertjes niet volgroeid geraakten, waardoor de opbrengst beknot werd. Bovendien is het helemaal niet zeker dat de goede het in november met de goede vangsten zal verder gaan. Doorgaans is de aanvoer in de dodenmaand al over het hoogtepunt heen. Verschillende kustvisseren vervangen de garnalkorrel inmiddels al door een net om vis te vangen. Andere kustvisseren schakelden dit jaar gewoon niet over op garnaal en bleven op gullen jagen, in afwachting dat ze het tongnet konden aanslaan "Als alle Oostendse trapvisseren voor garnaal gaan kunnen we geen vis meer aanbieden aan de Vistrap", verduidelijkt schipper Andy Loya van de O.82 Nautilus van Rudy Barbaix. Toch kon hij zich in november niet bedwingen en koos ook hij enkele dagen voor de garnalvisserij.

Ongekende massa

Als er één visserijproduct is waarvan niemand weet hoeveel er aan land wordt gezet wordt is het wel garnaal. De Oostendse kustvisseren moeten een vangstopgave doen voor de hoeveelheid die ze aan Oostendse Vistrap aan de man brengen. Als er meer aanvoer is dan ze daar denken kwijt te kunnen leveren ze een deel van de vangst af op de veiling. Hoeveel ze uiteindelijk aanvoeren is niet tot op de laatste kilo bekend. Evenmin bekend is de aanvoer van de Nederlandse eurokotters onder Belgische vlag. Hun vangsten passeren niet langs onze veilingen, evenmin als die van enkele Belgische garnalkottertjes

die in Breskens of Lauwersoog instaan voor de bevoorrading van de garnalgiganten Heiploeg en Klaas Puul. Evenmin bekend is de hoeveelheid garnaal die onze sportvisseren aan land brengen. De voorbije maanden waren hun kleine vaartuigjes constant te volgen van op de Oostendse Zeedijk. Ook zij haalden ongetwijfeld een flinke buit binnen. De conclusie is dat niemand uiteindelijk weet hoe groot de gevangen garnal massa eigenlijk is.

Ongequoteerd

In de officiële statistieken van de beroepsvisserij vormen de garnalaanlandingen maar



Niet alle kustvisseren gingen om garnalen. De bemanning van de O.82 Nautilus met Orry Blontrock, Andy Loya (schipper) en Brian Voeten zorgde er mee voor dat de Oostendse Vistrap ook bevoorrad werd met gullen en andere vis.



CREVITS

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

Marcus Gerardstraat 12, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050/ 54 48 33
Kotterstraat 42, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050/ 54 45 85
H. Baelskaai 18, 8400 Oostende. Tel.: 059/ 32 50 13
Fax 050 54 79 11
Telefoneren vanuit Nederland:
+ 32 50 54 48 33

een fractie van het totale aanvoergewicht. Dat is ooit anders geweest. Vijftig jaar geleden was de kustvisserij nog van groot belang voor de Belgische zeevisserij. Er voeren toen meer dan 200 kustvaartuigen uit, waaronder 134 garnaalkotters (1957). De garnaalvaartuigen waren verspreid over Oostende (55), Zeebrugge (44), Blankenberge (3) en Nieuwpoort (32). Al bijeen werden ze bemand door 325 vissers. Nu blijven er maar een dozijn garnaalvaartuigen over. Aanvoer en besomming van garnaal kunnen jaar na jaar grote verschillen vertonen. Weinig aanvoer betekent doorgaans een hogere opbrengst. Veel aanvoer zet de prijs onder druk. En dit seizoen ligt de prijs duidelijk aan de lage kant. Dat bewijzen ook de cijfers waarbij we de aanvoer en gemiddelde prijs van de periode januari-oktober in Nieuwpoort als voorbeeld nemen. Daaruit blijkt dat de officiële aanvoer nu al het dubbele van vorig jaar bedraagt, maar de gemiddelde prijs de laagste van de voorbije jaren is.

Jaar	ton	euro
2001	33	4,26
2002	23	4,22
2003	55	3,14
2004	45	3,60
2005	72	3,03
2006	80	3,81
2007	52	5,09
2008	62	3,97
2009	123	2,40

Volledigheidshalve geven we nog een indruk van het aandeel van de aanvoer en de opbrengst van garnaal in onze vismijnen. Vorig jaar was de aanvoer van garnaal goed voor 1,5 procent van het totale aanvoergewicht. De opbrengst van garnaal vertegenwoordigde toen 2,5 procent van de totale besomming. Ondanks de goede garnaalvangsten zit er dit jaar weinig verandering in die verhouding. Voor de periode januari-oktober is het aandeel van de aangevoerde garnaal gestegen tot 2,8 procent van het totale aanvoergewicht, terwijl de opbrengst daalde tot 2,1 procent van de totale besomming in de drie vismijnen. (gw)

4.000 ton garnaal in 1937, 265 ton vorig jaar

De eerste jaarlijkse statistieken over de garnaalaanvoer in Belgische havens zijn pas vanaf 1935 beschikbaar. De onregelmatige aanvoer tijdens de oorlogsjaren '40-'45 werd niet opgenomen in de tabellen van de studie *"De garnaalvisserij op de Belgische kust - Haar evolutie in de loop van de jaren 1935-1951"* door Charles Gilis. Zoals de lezer uit onderstaande tabel kan opmaken speelde ook de haven van Blankenberge (B) in de eerste helft van vorige eeuw nog een bescheiden rol.

Charles Gils voorspelde toen reeds dat de garnaalstapel te veel werd aangetast en dat hij nog zou verminderen, met als gevolg dat de broodwinning van de kleine kustvissers in een tamelijk nabije toekomst niet meer verzekerd zou zijn.

De garnaalvloot was op zijn grootst in 1936 met 285 vaartuigen (samen goed voor 8.449 pk) met een gemiddeld motorvermogen van 30 pk. In 1951 telde scheepsklasse I nog 164 vaartuigen (7.881 pk) met een gemiddelde van 48 pk. Momenteel zijn er nog een twaalfstal kleine kustvaartuigen die garnalen aanvoeren in Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge. Daarnaast zijn er nog enkele garnaalvaartuigen die hun vangsten in Zeeuwse havens (Breskens, Vlissingen) of in Noord-Nederlandse veilingen (Harlingen, Lauwersoog) afzetten. Deze aanvoer zit niet in de statistieken, evenmin als de vangsten van de krachtige Nederlandse eurokotters die onder Belgische vlag varen en heel wat garnalen voor onze kust wegvissen die over de grens aangeland worden. (gw)

JAAR	O	Z	N	B	Tot
1935	956	1.361	257	97	2.671
1936	1.095	2.000	286	114	3.496
1937	1.329	2.369	289	72	4.069
1938	1.000	1.663	244	43	2.950
1939	943	1.408	330	47	2.728
1947	658	1.074	246	56	2.034
1948	488	1.014	116	33	1.651
1949	619	1.055	101	22	1.796
1950	447	1.012	71	18	1.548
1951	549	1.399	106	15	2.068
2004	115	172	64	-	340
2005	143	159	92	-	395
2006	246	59	102	-	407
2007	102	41	58	-	200
2008	148	44	73	-	265

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf



Oude metalen en containerdienst

Kalsijdeweg 3, 8470 Gistel (Snaaskerke)

Tel (059) 51 44 66

Container nodig?
Bel 059 / 51 44 66

Flyshooter Z.99 Aravis verkocht eerste keer in Zeebrugge



De gewezen Franse bordentrawler CC 686897 Aravis (29,8 m, 1989) vaart nu onder Belgische vlag als Z.99 (Foto RV)

Het tot Z.99 Aravis omgebouwde Franse vaartuig CC 686897 (Concarneau) verkocht op 13 november voor het eerst in een Belgische afslag. Eerder was hij al een paar keer opgedaagd in Scheveningen. De flyshooter bood 2.500 kg vis aan, de vangst van twee visdagen, op de Zeebrugse Visveiling. Het aanbod bestond vooral uit ponen, zeebarbeel en inktvis. De opbrengst van de eerste

kist (470 euro), aangekocht door de Zeebrugse visgroothandel Nordpesca, was bestemd voor het steunfonds 't Zal Wel Gaan. De Z.99 Aravis, eigendom van de BVBA Rederij Nele (Leon Padmos) met zetel in Knokke-Heist en ook eigenaar van de Z.87 Nele, was aangemeerd in Oostende waar het vaartuig nadien nog verschillende dagen bleef liggen.

Griekse volgt Joe Borg op
De nieuwe Europese Commissaris voor visserij is Maria Damanaki. De 57-jarige Griekse socialistische politica krijgt in de Commissie Barosso II de portefeuille maritieme zaken en visserij.

Oostends Vindictive-memorial verhuist naar Oosteroever
Tijdens een studiedag in Oostende onder het thema 'Militairen aan Zee'

werd bekendgemaakt dat de boeg van het Britse oorlogsschip Vindictive een nieuwe plaats krijgt op de Oosteroever. Het memorial bevindt zich nu naast de Demeysluis. De voorgestelde locatie bevindt zich aan de voet van het afgebroken Oosterstaketsel.

Pieters breidt uit
Het grootste Belgische visverwerkend bedrijf Marine Harvest Pieters te Brugge wil de komende vijf jaar

tien miljoen euro investeren in een grotere productieruimte voor de verwerking van verse vis en in de vernieuwing van de laad- en loszones. De totale bedrijfsoppervlakte zou hierdoor met een kwart toenemen en de productiecapaciteit met de helft verhogen. Momenteel werken er een 400-tal mensen in het visbedrijf. De uitbreiding zou 50 tot 80 nieuwe jobs kunnen opleveren.

Marine Harvest Pieters maakt deel uit van de Noorse groep Marine Harvest, de wereldmarktleider in zalmkweek met vestigingen in meer dan twintig landen.

Workshop Visserij

Op dinsdag 29 december organiseert ILVO Visserij een workshop. Deze gaat door in de gebouwen van het ILVO (Ankerstraat Oostende) tussen 9 en 13 uur.

Op de agenda staan twee onderwerpen. In 'innovatie in de visserij' komt eerst Peter Coucke aan het woord. Hij heeft het over de steun die beschikbaar is voor innovatie in de visserij. Vervolgens is het de beurt aan Piet Rommelaere van Marelec en vervolgens spreekt Harmen Klein Woolthuis (HfK Engineering) over de Sumwing (Pulswing). Het tweede luik handelt over 'Prijsvorming in de visserijsector'. Daarin wordt het woord genomen door Rik Beukels (LEI) die het heeft over prijsvorming en marktonderzoek. Het onderwerp wordt afgesloten door een panelgesprek over visprijzen. De voormiddag wordt afgesloten met een hapje en een drankje. Iedereen is welkom en wie meer wil weten contacteert het e-mailadres kris.vancraeynest@ilvo.vlaanderen.be. Vancraeynest valt ook te bereiken op het telefoonnummer 059 56 98 26.

Alle industriële en scheepsherstellingen — mekaniek en plaatwerk.

H. Baelskaai 22, 8400 Oostende.

Tel. 059 33 22 15

Fax: 059 33 01 55

GSM Johan (0477) 31 54 15

GSM Ludo (0477) 33 54 35

**BEMA
DOET
HET**



LINES WRITTEN NEAR SINT-MACHARIUS

STEAL A SHINY PEBBLE FROM A STREAM
AND IT WILL DRY AND LOSE ITS LUSTRE:
LIKE A CHILD, I'M SAD,
FEEL ROBBED OF ALL MY RICHES
OF UNFOLDING JEWELLED WORLDS
AND ENDLESS FUTURES.

I THOUGHT YOU WOULD SAIL HOME WITH ME
BUT YOU SAY THE CLIMATE THERE'S TOO FITFUL
AND THE RUMOUR IS THAT ISLANDS
SOMETIMES SLIP THEIR MOORINGS.
BESIDES, I'VE GROWN TO FAVOUR
THE EARTH BENEATH MY FEET,
KNOWING I CAN WALK EAST.
ALL THE WAY TO THE PEACEFUL OCEAN.
WHERE SALMON LEAP AND THE SHAMAN CROSSED:
WHICH WAY FIRST, NO ONE KNOWS.

I STOOD ON THE BRIDGE THIS MORNING
AND WATCHED THE JET PLANES CLIMBING
TINY SILVER TAILS AND BRIGHT EYES
SWIMMING IN THE CLOUDLESS BLUE
AND ME A CHILD AGAIN WITH BAMBOO AND NET
READY TO LUNGE AND SNATCH THEM
LIKE PINKEENS FROM A POND,
THE LIVE AIR AT MY FEET STRETCHING DOWN,
MY TOES NUDGING THE RIM OF SKY.
BUT I LOST MYSELF IN THE WIDENING ARC
OF YOUR MYSTERIOUS WORDS:
"GET AN OPEN TICKET -
WE CAN ALWAYS CHANGE OUR DESTINY."

PETER FLYNN
(17-10-2003)
(REVISED 12-15 JAN. 2004)

LIJNEN GESCHREVEN NABIJ SINT-MACHARIUS

STEEL EEN SCHITTERENDE KIEZELSTEEN UIT EEN BEEKJE,
HIJ ZAL DROGEN EN ZIJN SCHITTERING VERLIEZEN :
IK BEN DROEVIG, ALS EEN KIND,
VOEL MIJ BEROOFT VAN AL MIJN RIJKDOM
VAN SCHITTERENDE WERELDEN IN WORDING
EN EINDELOZE TOEKOMSTEN.

IK DACHT DAT JE MET MIJ HUISWAARTS ZOU ZEILEN
MAAR JE VINDT HET KLIMAAT DAAR TE GRILLIG
EN HET GERUCHT GAAT DAT EILANDEN
HUN MEERTROSSEN SOMS LOSSEN.
TROUWENS, IK BEGON TE HOUDEN
VAN DE AARDE ONDER MIJN VOETEN,
WETENDE DAT IK NAAR HET OOSTEN KAN WANDELEN,
HELEMAAL TOT AAN DE VREEDZAME OCEAAN.
WAAR DE ZALM SPRINGT EN DE SJAMAAN OVERSTAK:
NIEMAND WEET, WELKE WEG EERST.

IK STOND OP DE BRUG DEZE MORGEN
EN ZAG DE VliegTUIGEN KLIMMEN
KLEINE ZILVERSTAARTEN MET FONKELENDE OGEN
ZWEMMEND IN WOLKELOOS BLAUW
EN IK, TERUG EEN KIND MET BAMBOE EN SCHEPNET
KLAAR OM ZE PLOTS WEG TE RUKKEN
ZOALS KLEINE VISJES UIT EEN VIJVER,
DE INTENSE LUCHT DIEP REIKEND ONDER MIJN VOETEN,
MIJN TENEN STOTEN TEGEN DE ZOOM VAN DE HEMEL
MAAR IK VERLOOR MEZELF IN HET OPEN ZWERK
VAN JOUW GEHEIMZINNIGE WOORDEN:
"NEEM EEN OPEN TICKET-
WIJ KUNNEN ALTIJD ONZE BESTEMMING WIJZIGEN."

PETER FLYNN (17-10-2003) (REVISED 12-15 JAN. 2004)
VERTALING GEERT CYRIEL TAVERNIER
FOTO: JO CLAUWAERT



25 jaar geleden overleed stichter HVB

Op 7 december 1984 overleed Pros Vandenberghe (°Oostende, 21.05.1907), stichter van HVB.

De jonge onderwijzer stapte in 1933 over naar de visserij. Als stadsbediende moest hij de statistieken in de vismijn bijhouden. Hij werd ook correspondent voor het Britse Fishing News en de Nederlandse Visserijcourant. In 1933 verscheen het eerste nummer van HVB. Hij nam ontslag als stadsbediende en werd in 1934 griffier van de Ongevallenkas voor de Zeevisserij, wat hem meer armslag gaf om de visserij op de voet te volgen. In 1939 nam hij een drukkerij over, waar HVB gedrukt zou worden.

Intussen werd Vandenberghe ook betrokken bij de stichting van de beroepsvereniging Hand in Hand en werd hij hulpsecretaris-schatbewaarder van de Propagandacommissie voor Visverbruik. Naast zijn wekelijkse zitdag in Zeebrugge zorgde hij ook voor de publicatie van de Belgische Visserij Almanak. In 1940 lag hij aan de basis van de coöperatieve verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood.

Tijdens de bezettingsjaren schorste de bezetter het weekblad, dat eind 1945 opnieuw verschijnt als Het Nieuw Visscherijblad. In 1952 kwam daar als ondertitel Nieuwsblad van de Kust bij, dat twee jaar later een afzonderlijk nieuwsblad zou worden. Dat informatieblad werd in 1981 door Roularta opgekocht en verdween tegelijk van de markt. Vandenberghe bleef wel HVB uitgeven.

Intussen stapelde hij de mandaten op. Hij stichtte SCAP, een rederscoöperatieve voor visserijbenodigdheden en was stichter van de Onderlinge Visafslag (OVA) die de veilactiviteiten in Oostendse vismijn organiseerde. Vandenberghe was medestichter van de Rederscentrale waarvan hij vele jaren ook de afgevaardigde-beheerder was. Ook buiten de visserij was hij actief: bestuurslid van voetbalclub VGO, beheerder bij de sociale huisvestingmaatschappij De Oostendse Haard, voorzitter van SV Expo Oostende...

Na zijn dood bleef zijn dochter Martine HVB uitgeven. Toen ze er in 1988 mee stopte werd het blad overgenomen door de vzw Liefkemores die het tot vandaag publiceert.

'Het is een zegen geweest dat er zoiets als het SDVO bestaat om nieuwe technieken te introduceren.'

Eric De Waegenaere in Visaktua, september



'In de politiek wordt verschrikkelijk

hard gewerkt. De kabinetten draaien dag en nacht. Het is goed om je dat ook te realiseren als je op die wereld schiet.'

Koen Geens in De Standaard, 25 oktober

'Ik heb nooit anders gekend dan dag en nacht werken. Wij verdienen niets als we ten gevolge van de slechte weersomstandigheden geen vis hadden gevangen. Nu krijgt men een minimum gewaarborgd loon, dus op dat gebied is er veel verbeterd.'

Willy Kiekens in De Zeewacht, 18 september

'Er kan geen twijfel bestaan dat de economische theorie een diepe crisis doormaakt.'

Paul De Grauwe in De Morgen, 12 september

'De situatie is "simple comme bonjour". De uitbating van ons type vaartuig is te duur en de visprijzen liggen te laag.'

Daniël Dobbelaere in Brugsch Handelsblad, 7 augustus

'Geld is immers als water, het zoekt de weg van de minste weerstand, en dus van de minste belasting. (...) En net zo zullen banken die in één land een soort "crisisbelasting" opgelegd krijgen hun activiteiten en winsten verleggen naar andere landen.'

Karin De Ruyter in De Standaard, 3 september

'Wie tijd heeft voor Facebook heeft te weinig werk.'

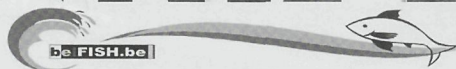
Goedele Liekens in Media.Com, 23 oktober

'Geld is de enige god die vandaag nog bestaat.'

Johan Simons in De Morgen, 16 oktober



NOORD ZUID
OOSTENDE GAAT
MET VERSE VIS
VOORUIT



Kwaliteitsmarkt,
gekoelde opslag- en sorteerruimtes,
volautomatisch sorteren,
Europees netwerk,

24/24 service
Inlichtingen algemeen:
059/33.90.90 of 059/32.34.12
fax: 059/32.05.82

Inlichtingen aanvoer: 059/51.86.34
Web: www.vismijnoostende.be
@: info@vismijnoostende.be

Arbre à palabre

Oostendse versie

passagelied van de vier winden

uit eeuwig zijn de dingen die wij zingen die wij zingen
de spinnenpoten trillen van de dingen die wij dingen
uit eeuwig rijst de zee, het is haar huid die wij beminnen
waarom verwaait het mensenbroed het soezen rond de noen
en zelfs het roezen van een zoen, zo winden wij hun zinnen
als witte wasem in hun kruin; wij spannen hen de spier

de riem; tel mee tot vijf seizoenen

1 – scheur je pu:sten, pakt je zootje mè mee
2 – os 'k were tuus kom 'n wil 'k je mu:le nie mè zieën
3 – belt je moeder, da's toch wat da je altijd doet
4 – allè gauw, salu, 'k zitt'n in 106, afdèlienge 231

5 – verzamel u als bladeren rond deze boom nu stil

Peter Holvoet-Hanssen, www.kapersnest.be



foto: Jo Clauwaert

Drie Winterwiggen

Kauwen in takken van de populierenkruin vlekken in de mist
maar graven geven silhouetten van arduin aan pijnbomen.
Een kreupele werpt op een rimpelzee van tijd een blik binnenwaarts
en als haar dat welft rondom een eik van jaren vlokken de vlokken.

Verbaasd door het wit lost de dromer in de sneeuw de band die hem bindt:
hij is de glinster die langs kuiltes in het blank over de grond glipt.
Aan de dreefinkom wacht hem het brievenbusje met het sneeuwkapje
en in de vensters onder het sneeuwdak flakkert naar hem het kaarslicht.

In het maneblaauw vervoegt hij de schaduwboom op een vlokkensprei,
in ochtendschemer kleedt hij sneeuwklorkjeskopjes met fluweel van rijm.
Straks staat langs de rand de narciskelk gebogen naar het bronwellen
maar midden de weg zal wijdpoots en kop gerecht een kikker wachten.

Don Fabulist, www.donfabulist.be

LIPPE DUUK,

HIJ STAAT OP DE KADE
TE LOEREN NAAR DE SCHEPEN
DIE ZULLEN VERTREKKEN
MET HUN KORREN, SPRINGNETTEN
SPIJJSVETTEN EN LEGE VISBENNEN
NAAR ONBEKENDE PLEKKEN.

MAAR, HIJ, LIPPE DUUK
MAG NIET MEE OP ZEE
ZIJN VISDAGEN ZIJN GETELD
WETTEN HEBBEN HEM GEVELD
WABLIEF, ZIJN BEK SLAAT TOE
LIPPE DUUK IS NOG NIET MOE
SANTÉ, HIJ SLEURT ZICH
NAAR ZIJN LAATSTE SLEEP
ALS HIJ NIET MEER MAG OP ZEE

MOET ER WEER EEN VISSERSCHIP
UIT ONVERMOGEN WORDEN VERSNEDEN
TOT MOOT EN GEPROMOOT SCHROOT
OF GAAN WE ONZE SCHEPEN ZOMAAAR
AAN DE BUITENLANDERS GEVEN,
WIE WEET HOE SCHOON EN STIL
ONS KERKHOF DAN ZAL LEVEN

KOM, LIPPE DUUK, LIPPE LUUK
GEEF ONS NOG EEN STUUK
TEGEN DE SLOPENDE VAAK,
VAN HET ZELFZUCHTIG GEBAK
TEGEN DE MOORDENDE SLAAP
VAN HET VLAK VERLAKT GEKAK
DAT STAAT OP SCHOON PAPIER
VOOR ZOGEZEGD IEDERS GEMAK

GEEF ONS NOG EEN STOOT, EEN OPSTOOT
OMDAT WE KUNNEN VECHTEN, BEKVECHTEN
VOOR EEN HANDVOL EERLIJKE RECHTEN,
OPDAT DE KINDERS, KLEINKINDERS MORGEN
NOG VERDER KUNNEN LACHEN
LIPPE DUUK GEEF ONS NOG EEN STUUK
MET JE BUIK LIPPE DUUK,
GEEF ONS NOG EEN STOOT, EEN OPSTOOT
ZODAT DE KINDERS KUNNEN BLIJVEN LACHEN

MOETEN DE KADES WORDEN GEDICHT
DE DOKKEN WORDEN LEEGGESCHEPT
NAAR DE WOESTIJNEN OVERGEKLETST
TOT BETON EN STAAL ONS OPLICHT,
HET VISRIJK GELIJK IS AAN OUD ZEER
HET SLIK VAN EEN ZOUTMEER GESTICHT

KOM, LAAT ONS VAREN, NOG ENKELE JAREN
WEET, EEN ZEE IS EEN OPEN BINNENPLAATS,
WAAR VRIJHEID EN BEHEERSING ELKAAR OMHELZEN;
HET ZEEWATER BANKBILJETTEN DOET VERZWELGEN
RANGEN EN TITELS DOEN SMELTEN

KOM, LAAT ONS VAREN, NOG ENKELE JAREN
WEET, ZEE IS NOOIT TE STOPPEN STROOM,
WAAR DRAGEN DANCEN, DEMONEN ZICH TONEN
AAN DE ZANDZUIGERS EN DE ZUIVERE ZIELEN
HET ONEINDIGE PLEIN WAAR VISSERSDROMEN WONEN

KOM, LIPPE DUUK, LIPPE LUUK
GEEF ONS NOG EEN STUUK
TEGEN DE SLOPENDE VAAK,
VAN HET ZELFZUCHTIG GEBAK
TEGEN DE MOORDENDE SLAAP
VAN HET VLAK VERLAKT GEKAK
DAT STAAT OP SCHOON PAPIER
VOOR ZOGEZEGD IEDERS GEMAK

GEEF ONS NOG EEN STOOT, EEN OPSTOOT
OMDAT WE KUNNEN VECHTEN, BEKVECHTEN
VOOR EEN HANDVOL EERLIJKE RECHTEN,
OPDAT DE KINDERS, KLEINKINDERS MORGEN
NOG VERDER KUNNEN LACHEN
LIPPE DUUK GEEF ONS NOG EEN STUUK
MET JE BUIK LIPPE DUUK,
GEEF ONS NOG EEN STOOT, EEN OPSTOOT
ZODAT DE KINDERS KUNNEN BLIJVEN LACHEN

KOM, LAAT ONS VAREN, NOG ENKELE JAREN
HET VISSERSGEHEUGEN BEZIT NOG ENKELE HECTAREN
HET ZIJN DE LEVENSLESSEN VAN ONZE VERLOREN ZONEN
VISSERS HEBBEN NOOIT GEWROET, GEVAREN
VOOR HUN GELEIDELIJKE VERDWIJNING OF HUN KLONEN
STOP, HIER IS EEN STIEL AAN 'T STERVEN

KOM, LAAT ONS VAREN, NOG ENKELE JAREN
HOU DE VISSERS DUS NIET TEGEN
WAAR DE AS VAN DODEN ZINGEN
KAN MEN ENKEL STILTE AFDWINGEN

KOM, LAAT ONS VAREN, NOG ENKELE JAREN
VERKOOP JE AANDELEN VOOR DOBBELSTENEN
KOOP ENKEL NOG VAARDAGEN OM DE VRIJHEID
TE VIEREN, TE WINDEN EN TE VIEREN

KOM, LAAT ONS VAREN, NOG ENKELE JAREN
DE ZEE IS VOORAL EEN UITSTAP IN HET
LOGBOEK VAN HET NIETS EN HET AL.

KOM, LAAT ONS VAREN, NOG LICHTJAREN
ZOLANG HET BAL IS IN HET HEELAL.

GEERT CYRIEL TAVERNIER
15-II-2009
FOTO: JO CLAUWAERT



Het leven zoals het was:
BRIXHAM 1940-1945
Uit het familiearchief van Mr Roger Marsham

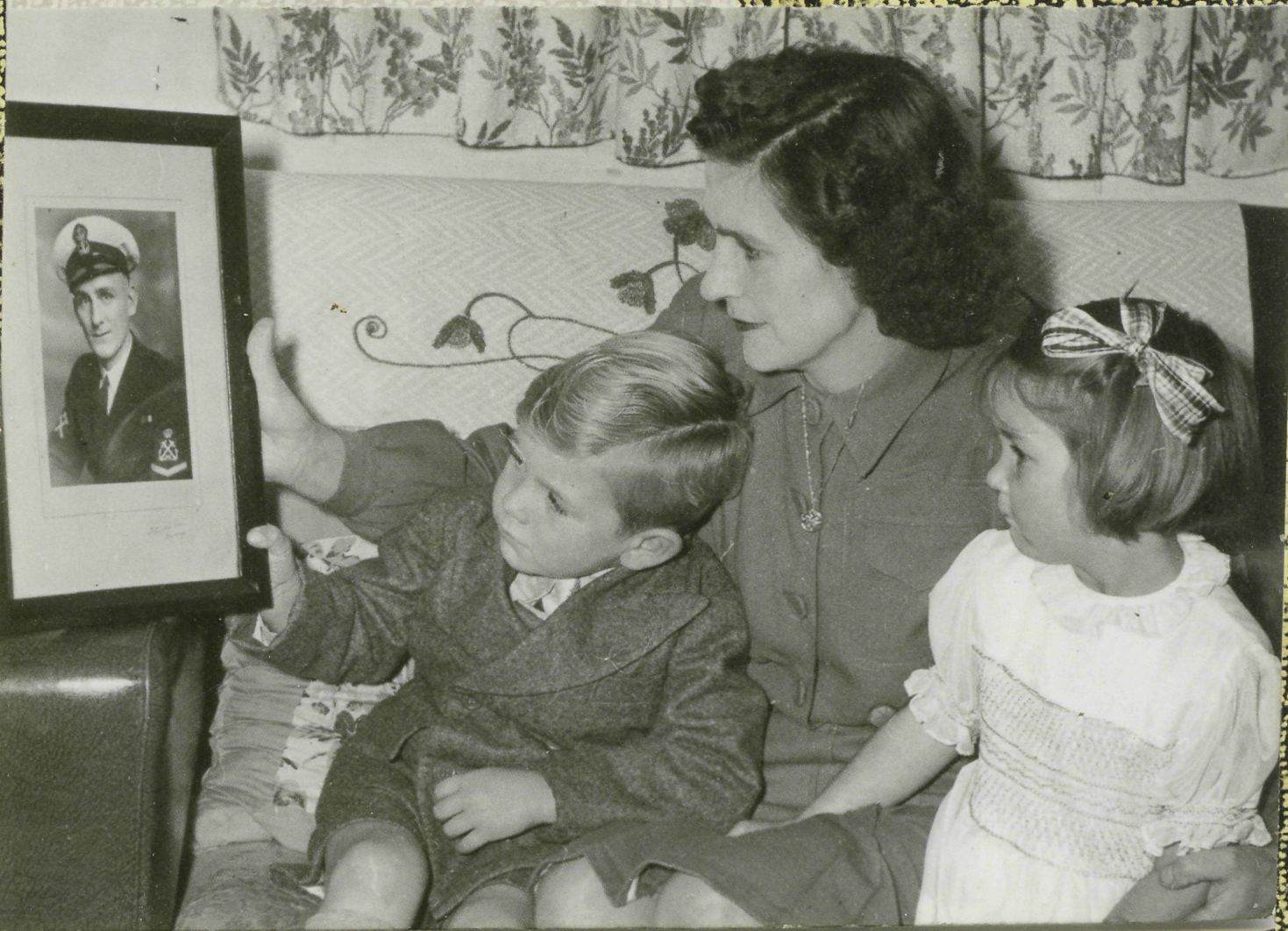


7 March 1943 Torquay • Victoire Ballieul en Victoire Dewaele



Florida Dewaele • 03 North View Rd • Brixham

De Vlaamse Florida Dewaele bleef na de oorlog in Brixham wonen. Volgens Roger Marsham is zijn tante Florida daar nu de laatste overlevende Belg uit de oorlogsemigratie. De foto werd genomen rond de jaarwisseling 1950-'51. Florida kijkt samen met haar kinderen John en Jennifer naar de foto van kostwinner William Shears, in actieve dienst bij de Royal Navy.



Angele Pincket met zoons
Staf en Lowie in Brixham



Amanda Deckmyn • Torquay 1940...



DAVID DEVEY • Man van Amanda Deckmijn
Torquay 1940-1945 • Bij de Royal Navy
Section Belge



Edward Demeulemeester (Smootgat)
Gustaaf Demeulemeester, Angele Pincket
03 North View Rd, Brixham



Souvenirs from an English friend John
RAF 19 august 1940?

Victoire, Germaine en Florida



Lowie Luyens
03 North View rd • Brixham



Victoire Dewaele
Brixham Cinema 1943



Brixham Cinema 1943 • Victoire Dewaele



Germaine Dewaele
Brixham 1940...



April 1944 • Germaine Dewaele & Florida Dewaele



Robert Deruyter & onbekend • Torquay 1940-45



Na 18 april 1945 • 154 Harringay rd
Tottenham n.15 • London
Florida Dewaele en haar man William Shears
op huwelijksreis bij Germaine Dewaele
(haar zus) en haar man Ronald Marsham



Victoire, Germaine, Florida Dewaele
11/12/1940 • Wood Green N22 London



Staf Demeulemeester
1943-44
Brixham
03 North View Rd

Deze groepsfoto dateert wellicht uit de jaren 1920 of 1930. We bevinden ons op de Oude Vuurtorenwijk (Liefkemoreswijk), meer bepaald in de Stokerstraat. Helemaal rechts staat Theofiel Claes waarvan we weten dat hij een bouwondernemer was. Centraal (met nerts kraag) staat Augusta Pollet, grootmoeder van Roger Marsham en echtgenote van Leon Dewaele, het kleine vrouwtje rechts naast haar is Maria (Netje) Deschacht, echtgenote van Henri Hoste. Van de persoon, die vierde staat van links (achteraan met bleke pet) weten we dat zijn lapnaam Karbon van Futtas was en het kleine mannetje dat rechts voor hem staat (met alpinomuts) is Stefaan Mestdag.



Rechts op de foto (met sigaret) herkennen we Edward (Warten Smoetgat) Demeulemeester. Zijn zoon Gustaaf (Lange Staf) woont vandaag op de Opex in de Schietbaanstraat. Verder op de foto staan ook nog Isidoor ?, René ? En Jef Peere.



De Belgen geraakten in Brixham al heel vlug geïntegreerd. We zijn getuige van de huwelijksplechtigheid van het Britse koppel German in Brixham. De moeder van de bruidegom mag zich tevens de schoonmoeder noemen van de Belgische emigrante, tante Florida.

Oostendenaar Roger Marsham (64) is een telg van de oorlogsemigratie richting Engeland. Zoals zoveel andere kustbewoners vluchtte de familie van (de toen nog ongeboren) Roger voor het oorlogsgeweld het water over. De nakomelingen van de Vlaamse uitwijkelingen hielden er een levenslange band aan over met het kleine Britse stadje. Marsham werkt sinds enkele jaren mee met het plaatselijke museum dat maar weinig info heeft over het verblijf van de Belgen tijdens de Tweede Wereldoorlog. HVB houdt er in elk geval een mooi kleurenkatern aan over en hoopt zodoende ook andere lezers te stimuleren hun oude fotoalbums van onder het stof te halen. Wie ons daarin wil betrekken kan dat doen door te mailen naar het.visserijblad@telenet.be. Wie Marsham materiaal kan bezorgen over onze vissers in Brixham kan hem telefoneren op 059 32 34 66.

**PHILIP
VERMEULEN**

**AANNEMING VAN WEGENIS-
EN RIOLERINGSWERKEN
PARKING, OPRIT EN
SPEELPLAATSEN
OPENBAAR EN PRIVAAT**

T: +0032 (0) 9 281 26 28



De Laatste Vuurtorenwachter

voor mensen met een zwak hart en een kwak karakter

HVB, 1 OPSTAPJE NAAR DE ROEM

In visserijkringen is het 1 publiek geheim. Als ge wilt vooruitkomen in 't leven dan moet ge in HVB staan. 't Is trouwens zo dat uitgever Flor Vandekerckhove - nooit gewerkt! - aan 1 pensioen geraakt is. En hoe denkt gij dat het komt dat aalmoezenier Dirk Demaeght in Vaticaanse wandelgangen genoemd wordt als opvolger van kardinaal Suenens? Dat komt doordat hij te pas en te onpas (vooral dat laatste) vermeld wordt in dit magazine.

Heden vallen daar weder talrijke voorbeelden van te belichten. Neem nu de buiten Bredene Bad volslagen onbekende dichter Geert Tavernier, Cyriel voor de vrienden. Het is nog maar kortelings dat deze poweet zijn verzen (waarvan we dat van die Veertien Billen van buiten aan 't leren zijn) aan HVB slijt en VLAM er verschijnt volgend jaar al 1 boek van zijn hand. Wat erin zal staan weet ik niet, maar ik vermoed dat het iets met veel hoofdletters zal zijn.



Peter Holvoet-Hanssen, gekiekt bij het verlaten van 't Schoon Verdiep van A'pen. Hij haalt prompt zijn nieuwe Visakaart boven.

Of neem schipper Mar-nix Verleene. Deze gazet had nog maar juist 1 be-nefiet gevoefeld om hem hier zo vlug mogelijk weg te krijgen en DJING BOEM we zien hem al op het internationale toneel verschijnen en meer bepaald in Olland alwaar hij 1 speech in Tengels gegeven heeft om uit te leggen dat hij zoveel goeie gedachten heeft dat het niet te verstaan is dat de Staat die gedachten niet voor 100% subsidieert. Ja, zo kennen we ze, onze reders: 't is alles of niets en meestal is het dan ook niets. En dat is inderdaad nog niets. Houd u vast! Onze lay-outman en fotograaf, de op de kaaïen (en ook in café Tivoli) stijf bekende Jo Clauwaert, werkt nog maar twee jaar mee met HVB en HOPLA, volgend jaar hangen zijn foto's al in 't visserij-museum van Oostduinkerke. Ja, in 1 museum! En de mens is nog niet dood (al heeft het soms niet veel gescheeld). Dan is er ook nog Peter Holvoet-Hanssen, 1 Antwerpe-naar! Ja, want ook Antwerpenaars passeren eerst langs HVB vooraleer ze op den televisie komen. Deze Peter met twee achternamen (ge zijt van Antwerpen of ge zijt het niet) schrijft elke maand 1 gedicht in HVB en, HOPLA BOEMSA FALDERALDERA, hij wordt prompt aangesteld als stadsdichter van 't Stad, alwaar ze voor de rest nog immer ruzie maken over 1 brug als 't niet over 1 tunnel is. Voor de rest is die Peter ook geen gewonen, want hij denkt eraan te emigreren naar Oostende, stad aan zee waaruit de Oostendenaars zo vlug mogelijk weg frutten, richting Antwerpen.



De Siamese tweeling Katia Vancauwenberghe, schrijfster, bassiste en bewaakster van The Cave.

En nu cultuur! Last but not least is er ook nog Katia Vancauwenberghe, de madam van HVB-kok Johan Vanhoutte, en eertijds te bewonderen aan de receptie van de Dienst voor de Zeevisserij. Ook haar photo prijkt, om evidente redenen, regelmatig in dit magazine. En TARA-RARARA ook zij heeft 1 boek gepleegd. Het tweede al. Waarover dat eerste ging dat weet ik niet meer, maar dat tweede — ge gelooft het of ge gelooft het niet — gaat over het verschil tussen het boeddhisme en de islam! Omdat we ons deze Katia maar moeizaam in 1 boerka kunnen voorstellen vermoeden we dat haar voorkeur naar het boeddhisme uitgaat.

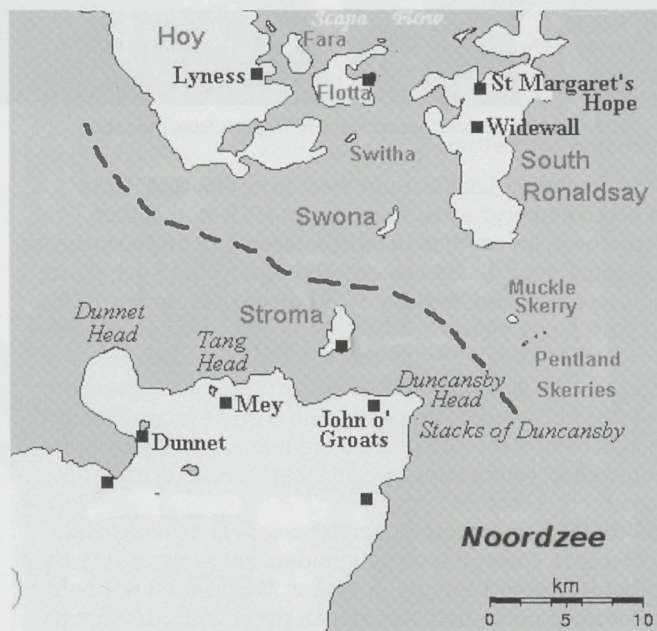
Zelf denk ik naastjaar ook zo'n boek te schrijven, maar omdat ik 't 1 beetje kort wil houden, zal dat gaan over het verschil tussen 1 kaloot en 1 tjeef. Voorwaar 1 actueel onderwerp nu de heilige Herman president van Europa geworden is en de geboren ertefreter Yves Leferme alhier weder de boel dreigt te verkloten.

Op onderstaande foto zien we vlnr mezelf (op onze wekelijkse stadswandeling ter voorbereiding van mijn nog te verschijnen boek. 'Het verschil tussen 1 kaloot en 1 tjeef'), Dirk Demaeght (kandidaat kardinaal) en Rockin' Katia.



MET DE O 182 DOOR PENTLAND FIRTH, HET 'GAT'

In 2003 was ik met het fregat Wandelaar in Aberdeen, Schotland. Het deed me terugdenken aan die nacht in november 1975 aan boord van de O 182 Caesar, toen de schipper oordeelde toch het slechte weer te trotseren en koers te zetten naar Faroër, dat halfweg het traject tussen Noord-Schotland en IJsland gelegen is. De overige schepen deden dit niet. De ene gingen bijliggen in St Clairs Bay, aan de oostkust van Schotland, net ten zuiden van de Orkney's (de Orkaden), de andere liepen binnen in Scrabster, waar was een goed zeemanshuis was. Wij trotseerden de Pentland Firth, 'het Gat' zoals de vissers dat noemen, de verbindingsweg tussen de Noordzee en de Noord-Atlantische Oceaan. Een brede, maar woeste doorgang waar veel stroming staat, aan weerszijden geflankeerd door immense rotsen, waaronder de bekende 'Old Man of Hoy'. Het minste technische



De stippellijn toont de gevaarlijke vaarroute die de Vlaamse vissers, op weg naar IJsland, moesten trotseren.

mankement kan hier fataal zijn. Vele schepen kwamen aan hun einde op deze Styx, de rivier die Hades, de onderwereld, scheidt van de bewoonde wereld. Wellicht is de vuurtoren van Duncansby Head aan de zuidelijke ingang van de Pentland Firth ook de verblijfplaats van Charoon, de legendarische veerman op de Styx. Aan de

Oud-visser en Korvetkapitein Joris Surmont schreef een boek over zijn visserijbelevissen. Terwijl het manuscript onder de titel 'Door de mazen van het net' zijn weg naar de uitgever zoekt, kregen wij de toelating er, als voorpublicatie, een passage uit af te drukken.

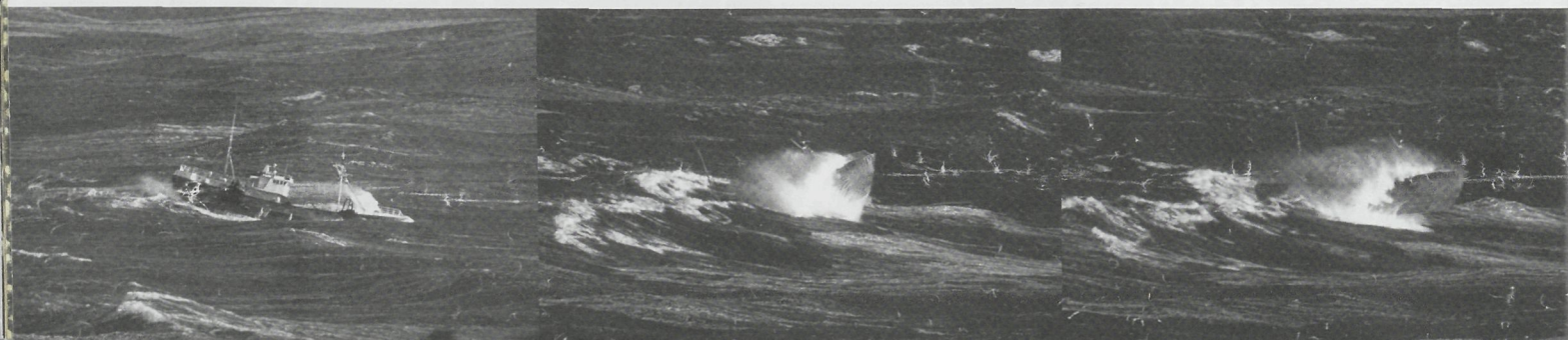
Surmont is een telg van de Oostendse stedelijke visserijsschool John Bauwens. Voor zijn militaire loopbaan had hij de visserij goed leren kennen. Als vijftienjarige monsterde hij immers als scheepsjongen op de kustvissersvaartuig O 32 Roland. Later was hij actief in de Keltische en de Ierse zee (O 180 Hendrika Judith en O 182 Caesar. Ook voer hij op IJsland met de O 81 John en de O 182 Caesar. Het stuk dat u hier leest gaat over een ervaring die hij met dat laatste schip meemaakte tijdens de traverse van Pentland Firth.

Surmont houdt voordrachten over de IJslandvisserij. Wie hem wil contacteren kan dat doen op j.surmont@skynet.be.

noordelijke uitgang was de vuurtoren van Dunnet Head ons laatste baken tot de Faroër eilanden. De lijst met vergane schepen in deze regio is indrukwekkend.

Bij het buitenkomen van de Pentland Firth werden we traditioneel een tijdlang begeleid door tuimelaars die kriskras voor de boeg van ons schip speelden. Die tuimelaars waren in vroegere tijden een slecht voorteken, waarschijnlijk was dat omdat deze zoogdieren belust waren op haring die van oudsher door onze vissers met behulp van staande netten in de Noordzee gevestigd werd. Naarmate het donker werd, tekende het soms wazige en dan weer fonkelende gele poollicht zich af op het noordelijke firmament, waarna de dieren verdwenen.

Deze foto's verschenen al eerder in HVB van januari 1995. Ze tonen de O 129 Amandine (inmiddels uit de vaart genomen en omgebouwd tot museum-schip) terwijl het door Pentland Firth, alias Het Gat, vaart. (Foto Ricky Banks)



We hadden dat jaar nogal wat tegenslag gehad, regelmatig waren we een net kwijtgespeeld en de besommingen vielen tegen; we hadden dus nog wat goed te maken. Schipper Henri Dedrie wou als eerste op de visgrond zijn om ook als eerste te kunnen markten. 's Winters was dat niet onbelangrijk, het aanbod was gering en de prijzen hoog.

Ons schip baande zich langzaam, al slingerend en stampend, een weg op die huizenhoge zeeën van de Noord-Atlantische Oceaan. De tweede nacht werden we wakker doordat het schip een enorme dreun kreeg. Enkele bemanningsleden werden uit hun kooi geslingerd en we maakten hevige slagzij. De lichtmatroos die de wacht op de brug waarnam, kwam holderdebolder naar beneden. Zijn gezicht bloedde hevig. Paniekerig schreeuwde hij ons toe dat de ruiten van de brug ingeslagen waren.

De golven op de oceaan hebben een zekere regelmaat, maar af en toe wordt die regelmaat doorbroken door een dwarszee. Ervaren stuurman luisteren daarom aandachtig, want zo'n dwarszee kan je 's nachts met het oog niet waarnemen, je kan hem enkel horen aankomen. Zaak was om, van zodra je de dwarszee hoorde, de steven te wenden naar de dwarszee toe.

Onze lichtmatroos bezat die ervaring niet. Hij stuurde het schip dus niet bij en de dwarszee verraste hem. Het resultaat was dat alle ruiten van de brug aan diggelen werden geslagen. Al het materiaal dat op het dek was opgesteld, waaronder de viswasmachine die in het midden van het dek stond, ging over boord en was verloren, zelfs onze navigatielichten waren weg.

De houten dekbekleding, een bescherm laag daterend uit de periode van de visserij met de bokken⁽¹⁾, was door de kracht van het water losgerukt en omhooggestuwd. De navigatie-instrumenten op de brug waren volgelopen met zeewater en daardoor onbruikbaar. We hebben toen bang de morgen afgewacht om, ondanks de kolkende zee, de ruiten dicht te spijkeren met vijfduimers en zeildoek. Enkel de middelste ruit bleef open voor de roerganger. Je moest goed gekleed de wacht op met zuidwester, laarzen en oliegoed, want je stond constant in het buiswater. Het enige wat nog functioneerde was onze HF-zender en -ontvanger die in de hut van de schipper stond.

Onmogelijk om nog eten te bereiden in dit stormweer. Na twee mislukte pogingen om het schip te draaien en terug te keren naar Schotland, besloten we golfstillende olie te storten en langzaam met de kop in de wind en op de zee te varen en beter weer af te wachten.

Vier dagen na het voorval peilden de andere schepen ons met hun goniometer. Ze waren in zee gestoken van zodra de wind was gaan liggen. We zijn toen richting Aberdeen gevaren, waar ons schip hersteld werd.

Uiteindelijk zijn we ruim tien dagen later dan de andere schepen op de visgrond gearriveerd.

We hebben toen met zijn allen een stevige pot gepakt in Aberdeen; hoort erbij!

(Uit 'Door de mazen van het net')

Joris Surmont

(1) aan boord van de bokkers bestaat de gewoonte om het teakhouten dek te bekleden vanwege de overmatig slijtage door het zand en de stenen.



Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling

SVDO vzw
Wandelaarkaai 4
8400 Oostende
Tel: 059 50 95 26
Fax: 059 50 96 64
info@sdvo.be

Openingsuren:

Van maandag t/m donderdag
van 8.30u tot 12.15u - 13u tot 17u
Op vrijdag van 8.30u tot 12.30u



Zeevisserfonds
Wandelaarkaai 4
8400 Oostende
Tel: 059 50 95 55
Fax: 059 50 95 25
info@zeevissersfonds.be

Openingsuren:

Van maandag t/m donderdag
van 8.30u tot 12.15u - 13u tot 17u
Op vrijdag van 8.30u tot 12.30u

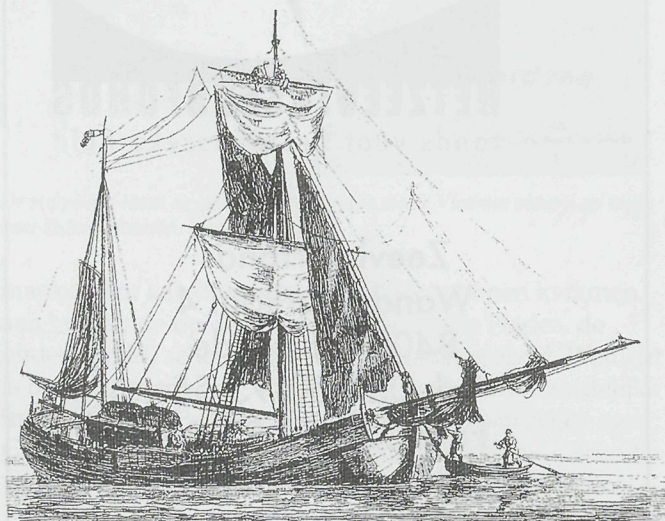


Een serie artikelen over onze vissende noorderburen (9)
 Alles wat je altijd al wilde weten, maar nooit durfde te vragen over...

Workum en de strontrace

Workum ligt keurig ingebed in het Friese landschap en zo op het eerste oog zou je niet denken dat dit schijnbaar ingeslapen oude stadje een zeeverleden heeft. Staande op de klapbrug die de als een stadspoort ogende sluis overbrugd, heb je naar de stadskant toe direct uitzicht op scheepswerf De Hoop... de werf waar vroeger vele schepen werden gebouwd. Scheepsbouw op deze werf gaat wel tot heel ver terug in de tijd. Al vanaf 1694 wordt er op deze werf driftig getimmerd, gebrand, gebreeuwd en geteerd. Ook nu priemen nog trots een aantal donkere masten vanaf de werf de lucht in. Er wordt nog steeds ouderwets in hout gebouwd en gerestaureerd.

Scheepsbouwer Juntien Reijnders bouwde hier ooit de zogenaamde kofschepen. Dat waren robuuste platbodems met een ronde kop en achtersteven. Met hun achtentwintig meter lengte en getuigd met twee masten waarvan de hoofdmast dwars getuigd was, waren dit zeer zeewaardige schepen. Handel werd met deze schepen vooral bedreven via havens langs de Europese kusten.



Een kofschip, of ook wel galjoot genoemd. Dit type schip werd veel gebruikt bij de vaart op de Oostzee en de Middellandse Zee.

Kijken we vanaf de sluis de andere kant op, dan zien we een ruime havenkom met daarachter It Soal... een twee kilometer lang kanaal dat keurig langs de aan bakboord liggende dijk naar de voormalige Zuiderzee (nu IJsselmeer) loopt.

Handel, schepen, een werf...zo'n stadje komt er goed door 'tot leven'. Allerlei nering vestigde zich rondom de haven en maakte Workum gedurende meerdere eeuwen tot een belangwekkende havenstad en handelscentrum. Als je nu anno 2009 door de hoofdstraat loopt (het Sud), kun je nog steeds de allure proeven die hier vroeger opgeld deed. De statige huizen, het oude stadhuis en die stevige ruim bemeten toren bij de Grote of Gertrudiskerk... De handels(zee)vaart is echter al lang verleden tijd en de ooit zo bloeiende Zuiderzeevervisserij is definitief voorbij. Het stadje lijkt definitief in slaap gevallen. Of niet?!

Oude tijden komen tot leven

In de herfstvakantie, tijdens de maand oktober bloeit ieder jaar het oude zeilverleden van Workum weer op. Al zesendertig jaar herleeft hier in de herfst de oude (zeil)vrachtvaart en zeilende visserij. Het gaat dan 'terug naar de tijd van rond 1900', toen schepen nog geen motor hadden en dus zeilden. De tijd dat ook de vis werd gevangen op louter wind- en handkracht. Afgelopen 19 oktober lag de haven van Workum dan ook weer tjokvol met oude vissersschepen. Het ene schip nog mooier en beter gerestaureerd dan het andere. Daarachter lagen de vracht- en beurtveerschepen. De zeilen reeds aangeslagen, klaar om te hijsen en te vertrekken. De bemanningen (schijnbaar ook uit het verleden teruggehaald) zaten klaar aan dek, wachtend op de start. De Strontrace & Visserijdagen stonden op het punt te beginnen. Strontrace? Hoezo?



Rond 1900 hadden de bloembollentelers op de geestgronden achter de duinen bij Warmond, dringend behoefte hun veel te schrale grond te bemesten. Slappe Friese koemest werd daarvoor met tjalken, skûtsjes, aken en klippers aangevoerd vanuit Workum, Lemmer en Stavoren. 100 tot 160 ton per schip. Eindbestemmingen waren de bollenvelden bij Warmond, Katwijk, Hillegom en Sassenheim.

De toen nog zeilende schepen werden bemand door de schipper, zijn vrouw en eventueel een knecht. En het was hard werken. Immers, wie het eerste zijn lading had afgeleverd, kon weer een nieuwe lading ophalen en zo meer geld verdienen. Het duurde dan ook niet lang of de lange zware reis onttaarde in 'hardzeilerij'. Van Workum, Lemmer of Stavoren ging het over de Zuiderzee...door Amsterdam heen, door de Haarlemmer Ringvaart of door de Amstel en door de West-Einderplassen.

Het waren weliswaar zeewaardige schepen maar de reis over de Zuiderzee bleef gevaarlijk.

De zwaarbeladen schuiten hadden schotten in de ruimen om te voorkomen dat bij zwaar overhellen de dunne koestront de luiken eruit zou drukken.

Ook bestond het gevaar dat bij warm weer de lading zou gaan 'gisten'....en soms perste de mest zich zelfs spontaan door het schot van het roefje heen!

Maar ook binnengaats was het afzien. In Amsterdam en de daarna volgende vaarten kon niet altijd gezeild worden. Jagen, bomen, roeien... als je maar vooruit kwam. Want wie het eerste aankwam, verdiende het best.

Deze kleine ondernemers waren in feite de eerste wedstrijdzeilers.

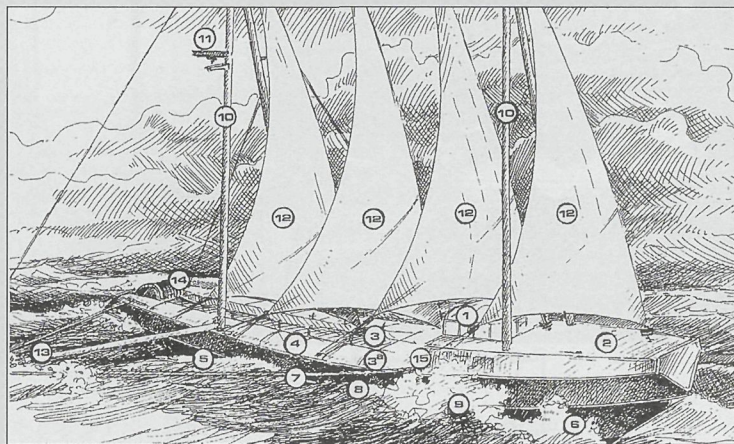
Reid de Jong

Het is een wel heel bijzondere man die het bovenstaande 'strontvervoer' nieuw leven in blies. Van huis uit was hij architect, maar dat leven gaf hem weinig voldoening. In 1967 neemt hij, uit onvrede met de consumptiemaatschappij, zijn intrek in de vuurtoren van Workum en gedurende zeventien jaar klom hij twee keer per 24 uur de vuurtorentrap op, om de gaslampen te ontsteken en te doven. Tevens pakt hij het leven van een 'crofter' op. Een crofter leeft van land en zee. Hij vist, stroopt, verbouwd gewassen, is jutter en jager.

Rond de vuurtoren graasden al gauw bokken, geiten en schapen. Bijna alles wat hij nodig had 'regelde' hij zelf en een bezoek aan de supermarkt was nauwelijks nodig. Die hang naar 'echt leven', dat oude vertrouwen, had hij ook naar de zeilvaart en de visserij. Kanalen en vaarten waren nu her en der overbrugd omdat er zo nodig autoverkeer overheen moest, maar schepen met masten konden er nu niet meer door. Stoom en motoren hadden volgens hem de ontwikkeling in de vrachtaart en visserij verstoord. Oude ambachten gingen in zijn ogen steeds meer verloren (ook het ambacht van de schippers!) en hij zon op mogelijkheden om de (in zijn ogen) 'slechte ontwikkelingen' een halt toe te roepen. Op z'n minst wilde hij aantonen dat 'het oude' niet afgeschreven hoefde te worden.

Schepen zouden volgens hem moeten blijven varen op windkracht en hij was er zeker van dat ook de visserij het absoluut zonder motor kon. Een dagdroom? Een idee-fixe?

Reid deed er in elk geval van alles aan. Zo ontwierp hij een geavanceerde kotter met zeilen. Een schip met dezelfde snelheid en mogelijkheden als een kotter met 3000 pk motor! De zeilen werden aangestuurd door een computer. Slechts een kleine hulpmotor zou borg staan voor elektriciteit voor de koelruimte en de navigatie apparatuur. Ook het havenverkeer zou op die motor kunnen gebeuren. Er was al een bank die dit schip



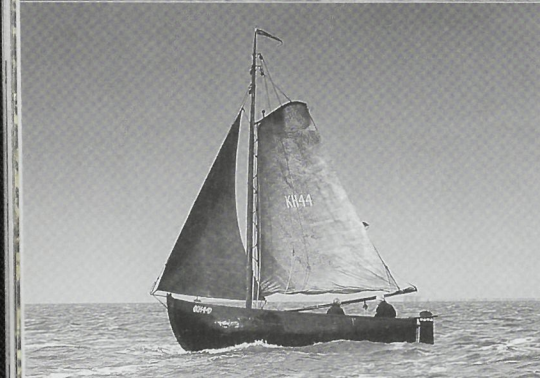
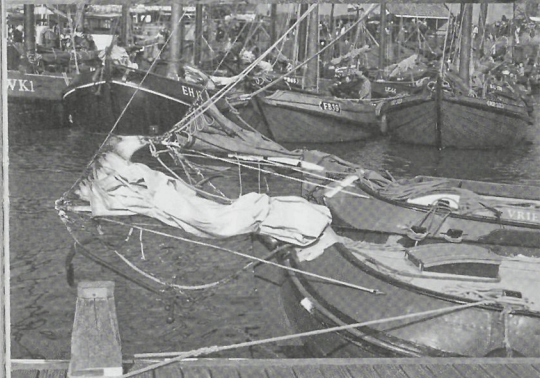
Legenda bij het ontwerp van Reid: 1 hydraulisch verticaal beweegbaar stuurhuis, 2 voordek waaronder bemanningsverblijven en kombuis, 3 zonnecellendek met daaronder werkdek (3a), 4 aluminium, hydraulisch te bedienen luiken, 5 hoofdmachinekamer, 6 machinekamer voor hulpmotoren, 7 visruim, 8 ijsruim met bunkers, 9 bun, 10 portaalmasten, 11 zalingen voor antenne en scanners, 12 computergestuurde hydraulisch bediende rolrif zeilen (aan de voorste portaalmast kan nog een spinnaker worden bijgezet), 13 bokken voor boomkorvisserij, 14 lier voor spanvisserij, 15 powerblock voor staandwantvisserij op rolpaard. De lengte van het schip bedraagt 42 meter; het totale oppervlakte van de zeilen is 1600m².

wilde financieren en Brussel wilde zelfs hoge subsidies geven aan reders die deze grote stap durfden te nemen, maar helaas. Het bleef bij een plan dat in een donkere la belandde.

Strontrace en Visserijdagen

Wedstrijdzeilen wordt overal ter wereld gedaan. Keurige Olympische baantjes worden er dan gevaren. Reid zag zijn hardzeilerij heel anders. Als er met oude schepen gevaren zou worden, dan zou het een echte race moeten zijn, zoals dat er vroeger beroepsmatig aan toe ging. Zoals Reid het zelf zo plastisch kon zeggen: "Ik ga maar eens verder waar mijn opa moest ophouden!" Zo ontstonden de 'Strontrace' en de 'Visserijdagen'. In 1973 was de eerste start en sindsdien vindt die race ieder jaar plaats.

De zeilwedstrijd voor traditionele platbodembedrijfsvaartuigen gaat van Workum naar Warmond en terug. De mest heeft nu wel plaatsgemaakt voor zakken kunstmest en de schipper en zijn vrouw zijn vervangen door een goed geoefend team mannen en vrouwen. Ja, er vaart tegenwoordig zelfs een vrouwenboot mee! Aangekomen in Warmond moet één uur rust genomen worden, alvorens aan de terugreis te beginnen. Het eerste schip dat de landvasten weer 'vast' heeft in Workum mag zich winnaar noemen van de zilveren brijlepel, een prijs die als 'roem' wordt ervaren.



Strontlied

De stront zit in de schuiten,
de stront ligt op de wal.
Binnen, maar ook buiten,
Ach, wat een zwijnestal.
Het plakt zelfs op de ruiten,
we zien dus mooi geen bal,
Het is niet meer te stuiten,
De stront komt overal.

Dit is normaal een schone stad
Geen vuiltje op de grond.
Maar in de herfst gebeurt er wat,
De zaak gaat dan aan stront.
Overal daar ligt wel wat.
Dus houdt maar mooi je mond.
Want als 't begint te waaien schat,
De stront vliegt in het rond.

Je kunt dan niet meer slapen,
toeristen komen aan.
Ze staan je aan te gapen,
Man, zie ze daar nou staan.
's Nachts blaten ze als schapen,

als ze shanties zingen gaan.
Het lijkt wel een stel apen,
Toe, geef ze een banaan.

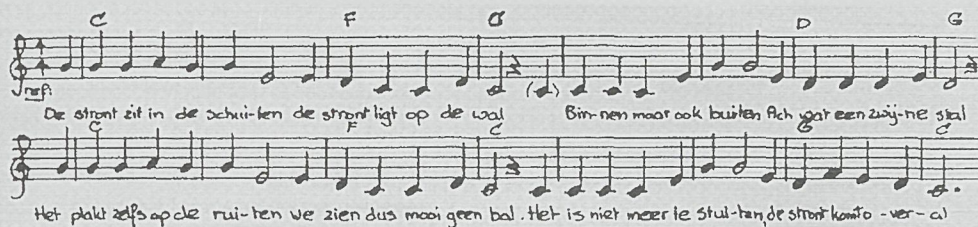
Winnaar of verliezer,
Ze zijn ermee besmet.
Mensen het wordt nog viezer,
dus nu goed opgelet.
't Zit zelfs al in de vriezer,
en bij m'n vrouw in bed.
Dat maakt de zaak nog triester,
we hebben nooit meer pret.

Op de kansel van de dominee,
ligt ook al van die troep.
Voor de deur van het café,

daar ligt het op de stoep.
In de koffie, in de thee
en zelfs al in m'n soep.
Kijk je 's avonds naar t.v.,
Dan zie je enkel poep.

Op de schepen in de haven daar,
Is 't net zo'n grote keet.
Je denkt dan, o wat ruikt het raar
en pakt de reling beet.
Onmiddellijk ben je de sigaar,
en zit er onder voor je 't weet,
Met een schok wordt je gewaar,
waarom dit bruine zeilvaart heet.

Rik Holwerda



Omdat er rond 1900 ook nog geregelde beurtveer plaatsvond (passagiersvervoer), werd deze vorm van openbaar vervoer al gauw ingepast in de Strontrace. 'Arme passagiers en soldaten half geld' en alles volgens de regels uit die tijd: 'de knecht van de schipper moet kunnen lezen', 'er moet altijd voor de passagiers bier, brandewijn en kaarsen aan boord zijn'.

Visserijdagen

Het ging Reid de Jong vooral om het behoud van het oude schippersambacht. Reid zelf was opgegroeid met de visserij. Zijn vader was dan wel schoolmeester, maar naast het onderwijs viste hij ook met de WR 100. Wonend op het voormalige eiland Wieringen, ging Reid als jongen op in kleine bootjes al zelfstandig de Waddenzee. Kleine puntertjes met een voor- en achterplecht, een vaarboom en een spriettuig. Het werden 'zwanenbootjes' genoemd. Een roer zat er niet aan, je stuurde zo'n punter met de schoot.

Vissen was er vroeger trouwens een recht. Iedereen die toen binnen honderd meter van de hoogwaterlijn woonde, had het recht op 'huishoudelijk vissen'. Een recht dat in Nederland al weer decennia geleden werd afgeschaft. De Workumse Visserijdagen moeten

vooral gezien worden als vis- en vaar oefeningen onder zeil, als behoud van het aloude vissersambacht. Voor alle deelnemende vaartuigen wordt door de overheid een aparte tijdelijke visvergunning verstrekt. Vijf lange dagen en nachten mag er gevist worden en blijven de vissersschepen en hun bemanningen buitengaats. Twee keer mogen ze in die dagen hun vis aan land brengen. Gevangen vis die later bepalend wordt voor wie 'gewonnen' heeft, vis die dan ook op de ouderwetse manier bij de Workumse 'leugenbank' geveild wordt.

Noteert u nu alvast in uw agenda... Workum Strontrace vrijdag 22 t/m zaterdag 30 oktober 2010.

Houd u daarvoor de website

<http://www.strontraceworkum.nl/> in de gaten.

Op de websites <http://www.zeilvracht.nl/fotos.htm> en <http://www.pbase.com/szw/2009> vindt u nog meer fraaie foto's van dit geschiedkundige nautische spektakel.

Tekst en foto's Jacques van Harten

Met speciale dank aan Henk Keijzer

(Stichting Zeilvaart Warmond / <http://www.zeilvaartwarmond.nl/>) en Koos Haantjes voor de aangeleverde foto's.)



SKB - LIFE SAVING EQUIPMENT nv

Maatschappelijke zetel:
Royerssluiskaai 48
B-2030 Antwerpen
Tel.: 03/201 89 70
Fax: 03/ 201 89 71



Afdeling kust
H. Baelskaai 8A
B-8400 Oostende
Tel.: 059/33 96 00
Fax: 059/33 96 01

reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten -
man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - reddingsvlotten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac,
Autoflug, Bombard, Avion, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten.

- ERKEND SERVICESTATION -

VERANTWOORDELIJKE VOOR DE KUST: A. VAN DURME. TEL.: 0475 25 88 02

't Chguffelètje van mijn vader

*Het gebeurt steeds weer
Ook als ze uiterst liefelijk ligt te kabbelen
Zachtblauw met zilveren randjes...
Een visnet haakt vast,
De boot in een oogwenk
Gezonken
Opgeslokt.
Het hevige vechten om lucht, adem, licht
Het graaien en trappelen
De verlamdende kou
Het sierlijke glijden
Langs scholen vissen
Wiegende algen langs zij
Water rondom
Geen zon.*

Beleefd applaus. Ik buig even beleefd het hoofd en verdwijn de zaal in. De uitgever komt het podium op, kondigt de activiteit van de avond aan: de heer X stelt zijn zesde reisverhaal voor. Niet over verre landstreken deze keer, maar de neerslag van zijn wereldreis met een zeilboot.

De heer X komt het podium op. Het applaus is nu oorverdovend. Op de hoek van de eerste rij gezeten luister ik naar zijn welluidende stem. Hij krijgt het publiek onmiddellijk mee. Hij spreekt vlot, mijnheer X. Er gaat een charme van hem uit die me niet onberoerd laat. Slank gebouwd, gebruid, sluit donker haar, donkere ogen, rechte neus, een iets te grote mond. Het is die mond die het hem doet. Dat onevenwicht in al die perfectie.

Ik schat mijn kansen in. Die zien er redelijk goed uit: ik las het openingsgedicht en straks nog een gedicht ter afsluiting. Hij kan niet anders dan een praatje met me maken achteraf. Me complimenteren met mijn schrijfsels of mijn voordrachtskunst, of beide. Zelfs als hij er niets van meent...

Toen mijn uitgever, ook zijn uitgever, me vroeg deze boekvoorstelling op te luisteren - zo zei hij dat, heel vleidend - door bij het begin en op het einde iets voor te lezen uit mijn pas verschenen dichtbundel, trok ik meteen naar de bibliotheek en ontleende er al zijn boeken. Hij schrijft goed, meneer X. Hij is avontuurlijk ingesteld. Heel aantrekkelijk allemaal.

Mijn tweede gedicht krijgt een steviger applaus, alsof er nog wat van het enthousiasme voor zijn lezing overschoot. Terwijl ik het podium afstap, zie ik hoe de dames op de eerste rij rechtveren en op mijnheer X toelopen. Hij baant zich handenschuddend en kussend een weg naar de tafel waar zijn boeken opgestapeld liggen. Hij heeft veel aanbidders, meneer X. Stuk voor stuk knappe jonge vrouwen, hier en daar een deftige zilverharige. Ze vormen driekwart van de rij wachtenden. Mijnheer X maakt tijd voor een praatje met elk van hen, signeert met zwierig handschrift. Onze uitgever staat er glunderend bij en kijkt ernaar. Na afloop stelt hij me aan mijnheer X voor.

'Ach, de dichteres,' zegt de gevierde reisverhalenschrijver en geeft me een handkus. Een handkus! 'Mag ik u een boek schenken?' vraagt hij met dat minzame glimlachje dat hij al de hele avond etaleert. Het past niet om die te grote mond. Het lijkt wel alsof hij een beetje pruilt.

'Op voorwaarde dat u straks even met me meeloopt en ik u in ruil mijn dichtbundel mag aanbieden.'



Het glimlachje wordt groter, evolueert van minzaam naar begerig. Ik heb beet!

'Het is maar een woord,' zegt hij. En met een blik op de groepjes napratende mensen: 'Nog even geduld toch.' Anderhalf uur later lopen we over de marktplaats - drie marktplaatsen, dat is een boel voor één stad, zegt hij - naar mijn appartement. Binnen gooit hij zijn tas op de grond en stapt onmiddellijk naar het raam.

'Je hebt zicht op zee!'

'Zijzicht. En niet op de zee maar op de havengeul.'

Ik ga naast hem staan. Aan het eind van de straat schuift een hoog wit gevaarte statig voorbij.

'Kijk nu toch, een boot!' roept hij uit. 'Er steekt een boot de straat over!'

zoveel te zien is. Jij weet vast een leuk hotelletje waar ik kan overnachten.' En dan, heel terloops: 'Ik heb nog nooit een zeemeisje gehad. Dat lijkt me ook wel wat.'

'Zeemeisjes kan je niet hebben. Die zijn veel te glibberig,' plaag ik.

'Ach, het hangt er maar vanaf in welk sausje je ze klaar-maakt.'

'Dat dacht je maar! Trouwens, nu je het over sausjes hebt: als je toch van plan bent hier te overnachten, kunnen we misschien samen iets eten.'

Dat vindt hij een goed idee. Het loopt vlot, denk ik, houden zo. Ik weet niet wat voor soort gelegenheden hij gewoon is, twijfel tussen chique en gewoon, kies dan resoluut voor een eenvoudig visrestaurant waar je heerlijke



Net een klein jongetje, denk ik. Ik bied aan hem de stad te laten zien.

Hij is er meteen voor te vinden. Ik toon hem mijn liefste plekken: de kaai en de Vistrap. 'Nu gaan we naar 't koptje van 't hoofd,' zeg ik. Daar moet hij vreselijk om lachen. We lopen het hele staketsel af. Dan leid ik hem langs de dijk naar het casino en de binnenstad in, door het park naar de jachthaven met de Mercator, langs het station-gebouw terug. Hij wil graag naar de andere kant. Daar waar je een vissersschip in het droogdok ziet staan. Hij wil de vuurtoren van dichtbij zien. Net een klein jongetje denk ik weer en beloof dat ik hem daar ooit eens mee naartoe zal nemen. Als hij nog eens naar Oostende komt. Nu is het te laat, de avond valt.

'Ik blijf,' zegt hij. 'Hoe kan ik hier weggaan als er nog

pladijs kunt eten met zelfgebakken frieten en huis-gemaakte mayonaise. Ik kom er vaak. De baas kent me. We worden snel bediend.

'Ostèncge ploaten,' leer ik hem. Hij is verrukt. Zelfs de eenvoudige witte wijn kan zijn goedkeuring wegdragen. Hij vraagt naar mijn leven hier, hij vertelt over zijn reizen. Ik hang aan zijn lippen, evengoed als de opgedirkte dames van daarnet. Ben ik hen allemaal toch mooi te slim af geweest. En de avond is nog niet om. Hij bestelt nog een fles. We klinken. Op onze ontmoeting. Hij vraagt naar mijn gedichten. Ik citeer er eentje uit het hoofd. Ik ken ze allemaal uit het hoofd. Nog eentje, vraagt hij. En dan: nog eentje. Net een klein jongetje, denk ik voor de zoveelste keer die avond. 'Mijn zeemeisje,' zegt hij geamuseerd. We verlaten als laatste het restaurant. De baas knipoogt

naar me. 'Da's in de chakosse,' grinnikt hij als hij mij in mijn jas helpt. Ik giechel als een bakvis. Buiten doet het temperatuurverschil me rillen. Ik trek de kraag van mijn jas op, hij slaat beschermend een arm rond mijn schouders.

'Wat denk je van deze hotelkamer?' vraag ik als we even later in mijn living staan. 'En van dit bed?'

'Kan er mee door,' knikt hij en test even de divan uit.

'Als ik mijn benen wat intrek.'

Hij kijkt zo verongelijkt dat ik in de lach schiet.

'Och arme,' zeg ik, 'dat kan ik je niet aandoen.' Ik loop de gang in, hij volgt me. 'Even kijken, misschien is er hier ergens nog plaats.' De slaapkamerdeur piept vervaarlijk. Ik voel zijn adem langs mijn wang strijken. 'Mijn zeemeisje,' zegt hij, terwijl hij me optilt en naar het onopgemaakte bed draagt.

Als ik de volgende ochtend met een zware kop wakker word, is hij er niet meer. Op de keukentafel een kattenbelletje: "Moet ervandoor. Bel je. Heb nog een dichtbundel van je tegoed!"

Enkele dagen later rinkelt de telefoon: of ik dat weekend vrij ben? Of ik voor hem een kamer wil reserveren in dat hotel met uitzicht op de havengeul?

Hé! Was het voor hem meer dan een slippertje? Mijn blijdschap verrast me. Ik kan hem wel door de telefoondraad sleuren. Ik doe een poging zo neutraal mogelijk te klinken, maar slaag daar duidelijk niet in. 'Mijn lief zeemeisje,' zegt hij. 'Tot morgenavond.'

Dat weekend gaan we naar de dokken. Hij neemt foto's van Lange Nelle, van de oude Vismijn, van het sprotkot, van de vissersboten op het droge, van de sluizen, van de loskaai. Alles vindt hij even pittoresk. Pittoresk...

Dat woord stoort me. Ik vertel hem over wat het betekent visser te zijn in deze tijd. Over het harde labuur, de quota, de prijs van de brandstof, de slinkende vloot. Mijn plotse ernst verrast hem. Hij kijkt me aan alsof zijn zeemeisje plots iemand anders geworden is. Net nu ik het over het zeeleven heb!

'Interessant,' mompelt hij. 'Jij schijnt er wat van te kennen.' Hij bergt zijn fototoestel op. 'Laten we teruglopen,' stelt hij voor. 'Ik heb zin in een... hoe zei je dat weer?'

'Een Ostènhge ploate.' Ik schiet in de lach als ik zie hoe hij die grote mond van hem in allerlei bochten wringt terwijl hij me probeert na te doen. Mijn onbehagen van daarnet ebt weg.

We hebben een reuze weekend. Hij vraagt me of ik de vrijdag daarop nog eens een van zijn boekpresentaties wil in- en uitleiden ergens in het Brusselse. En als inleiding graag een iets vrolijker gedicht, vraagt hij. Dat kan hij krijgen. Voor hem dicht ik in alle toonaarden. Na de boekvoorstelling - weer een succes, dat spreekt - gaan we op hotel. Een chique hotel. Ik vind het allemaal fantastisch. Hij lijkt tevreden.

We zien elkaar nu elk weekend. Meestal bij mij thuis, af en toe op verplaatsing - zo noemt hij dat - als hij weer eens uitgenodigd wordt voor een boekvoorstelling. Dat laatste gebeurt steeds minder vaak. Daar ben ik helemaal niet rouwig om. Ik heb toch al een hekel aan al dat intellectuele gewauwel achteraf. We beginnen uitstapjes te maken naar Noord-Frankrijk, Zeeland, de Ardennen. We raken steeds meer met elkaar vertrouwd. Ik die er niet aan dacht een vaste relatie aan te gaan, betrap me erop dat ik over samenwonen droom. Hier liefst. Meer kans dat het in zijn thuisstad is, vrees ik. Ik vraag me af of ik dat zou kunnen opbrengen. Ik schaam me er bijna voor dat het antwoord ja is. Het is wel ver gekomen met me...

Wanneer ik eens zijn loft mag zien, vraag ik hem op een dag. We zitten in een deftige gelegenheid, de menukaart

nog in de hand. Ik zie hem verstijven. Hij zucht, kijkt opeens vreselijk droevig. 'Mijn lief zeemeisje,' zegt hij. Het klinkt zo triest dat ik er koude rillingen van krijg. 'Wat is er? Waarom kijk je zo? Vertel op!'

Dat hij het nog niet heeft durven zeggen, maar dat hij binnenkort weer op reis vertrekt. Hij heeft stof nodig voor een nieuw reisverhaal. Dat moet ik begrijpen. Hij krijgt steeds meer mailtjes van lezers die hem vragen wanneer ze weer eens boek van hem kunnen verwachten. En ook zijn uitgever...

Ik begrijp het. Natuurlijk begrijp ik het. Wanneer denkt hij te vertrekken, vraag ik. En voor hoelang? En waarheen? Het wordt Namibië. De woestijn. De hoogste zandduinen ter wereld. Een kust van meer dan duizend vijfhonderd kilometer, een broedplaats voor zeehonden, wist ik dat? Het vertrek is gepland voor eind volgende week, hij blijft vijf maanden weg.

Volgende week al! En daar vertelde hij me niets over.

Had ik niet naar die stomme loft gevraagd, ik zou misschien van niets geweten hebben tot hij riebenedie was. 'Niet droevig zijn,' zegt hij, 'als we terugkeren trouwen we. Als je dat wilt natuurlijk.'

Ik ben te verrast om te antwoorden. Allerlei gedachten schieten me door het hoofd. Dit gaat me ietsje te ver, ietsje te snel ook. Wat zeg ik, véél te snel. Dit is er over! 'Ik meen het. Ik kan het idee dat we elkaar vijf maanden lang niet zullen zien nauwelijks verdragen. Ik hou het maar vol als je ja zegt. Zeg ja, zeg alstublieft ja.' Zijn blik houdt me gevangen. 'Asjeblieft, zeemeisje van me.' Hij zegt het als een jongetje dat om nog een verhaaltje zeurt. Ik voel me smelten. Ik zeg ja, al had ik gezworen dat ik nooit, nooit van mijn leven... Zijn stemming slaat meteen om. Hij wenkt de ober, vraagt om champagne. 'Ma fiancée,' knikt hij, 'nous nous marions à la fin de l'année.' De ober glimlacht stijfjes. De champagne komt eraan. 'Ik ben zo blij,' zegt hij, 'je maakt me zo gelukkig. Weet je dat ik al maanden probeer je dit te vragen. Ik durfde niet. Ik was zo bang dat je nee zou zeggen.'

Hij praat en praat. Alsof hij bang is dat ik me zal bedenken. Ook dat vertedert me: dat deze man die veel meer van de wereld is dan ik, zich in allerlei bochten wringt omwille van mij. Die avond brengt hij me naar huis, rijdt zelf door. Hij moet morgenvroeg nog iets regelen in verband met zijn papieren. Of ik hem nog zal zien voor hij vertrekt? Dat zal moeilijk zijn. Nog zoveel te doen. Hij belt zeker nog. Ik blijf beduusd achter. Ik heb het vage gevoel dat er iets niet klopt, maar kan maar niet uitmaken wat.

Ik leef van mail tot mail. In het begin - hij zat nog in de hoofdstad - stuurde hij me er om de dag een. Kort maar met warme knuffels en hete zoenen. Aan zijn zeemeisje. Daarna werd het om de week. Nu is het al bijna een maand geleden. Er zijn geen internetcafés in de woestijn, dus ik mijn opkomende onrust. Ik koester elke herinnering. Ik stel me voor hoe het zal zijn als hij terugkeert. Als we voorgoed samen zullen zijn. Ik probeer woestijngedichten te schrijven. Moeilijk voor een zeemeisje. Ben ik nu niet erg belachelijk aan het doen, vraag ik aan een goede vriendin. Ja, zeg ze. Als een andere vriendin me op een dag vertelt dat ze hem op een literaire bijeenkomst in Antwerpen zag, geloof ik haar niet. Ik bel mijn uitgever.

Wanneer mijnheer X terugkomt, vraag ik hem. Hoezo terug? Terug van waar? Of hij mij zijn telefoon kan geven, ik moet hem dringend spreken. Ik krijg het nummer meteen. Een vrouwenstem antwoordt. In een opwelling vraag ik of ik mevrouw X kan spreken. Daar spreekt u mee, zegt de vrouw.

De feestdagen zijn de moeilijkste zei mijn moeder na de dood van mijn vader. Kort daarvoor hadden ze nog hun zestigste huwelijksverjaardag gevierd. Zestig jaar! Ik ken X nog geen zes maanden en ik zie nu al niet hoe ik deze kerstdagen moet doorkomen. Ik sla alle invitaties van vrienden af. Ik maak hen wijs dat X vroeger dan verwacht terug komt en dat we samen kerst willen vieren op een geheime plek. Dat werkt.

De ochtend van kerstdag. De klokken luiden voor de vroegmis. 't Is kerst-dag, 't is kerst-dag, zingen ze. Ik dwing mezelf naar buiten te gaan. Geen beter middel tegen neerslachtigheid dan een fikse wandeling aan zee. Ik stap langs de vloedlijn. Driftig. De strakke noordooster doet mijn ogen tranen. Ik laat het maar gebeuren: alles wat zout is, hoort hier thuis. Het duurt een hele tijd voor ik buiten adem raak en blijf staan. Ik snuit mijn neus. Hou op, zeg ik hardop, hij is het niet waard, wat meteen de sluisen openzet voor een nieuwe tranenvloed. De wind jaagt het zand in kleine tornado's over het strand alsof hij me tot spelen wil aanzetten. Ik stap verder. Langzamer. Kom in mijn eigen ritme. Zo kan ik wel uren doorgaan. Ik adem diep de zilte zeelucht in. Ik voel me beter nu, maar ik ben wel nog bang voor straks. Voor als ik terugkeer naar de wereld van de mensen. Voor de "we hebben je het toch gezegd" en de "dat had ik zien aankomen". Voor het leed-vermaak of -erger nog - het medelijden. Daar ben ik nu niet tegen opgewassen. Help me, zeg ik tegen niemand in het bijzonder, verlos me van die akelige leegte van binnen. Van die ijsbrand daar.

Een oudere man en een border collie komen me tegemoet. De hond rent opeens pijlsnel van zijn baasje vandaan. De man fluit hem terug. 'Wiiee, wiieewiiee, wiiee wiieeeeeee!' En nog eens 'Wiiee, wiieewiiee, wiiee wiieeeeeee!'

Ik sta stokstijf. Fluit het zachtjes na. 'Wiiee, wiieewiiee, wiiee wiieeeeeee.'

Op de eerstvolgende golfbreker, ga ik zitten. Ik ben vijf. Mijn moeder, mijn grote broer en ik luisteren gespannen naar de radio. Gefluit, een stem, veel gekraak. 'Stil,' zegt mijn moeder, 'seffens komt het'. En dan klinkt het: 'Wiiee, wiieewiiee, wiiee wiieeeeeee', en de stem van mijn vader: 'hallo, ikke, een gelukkige kerstdag zieltje' - zo noemde hij mijn moeder - 'een gelukkige kerstdag René,' gekraak, gekraak, 'een gelukkige kerstdag mijn klein meisje, hier alles goed, goe weer... gekraak. Het volgende fluitje. Mijn moeder glimlacht. Ik klap in mijn handen: papa, papa.

Papa, papa. Ik zie hem voor me. Klein, gedrongen, een flitsend witte glimlach in al dat donker van wenkbrauwen en baard en haar, een glimlach zo fel dat andere kinderen er bang van werden.

'Dag papa,' zeg ik stilletjes voor me heen.

'K en je chguffelètje erkend, wè! Natuurlijk gon kik me nie loaten goan. Do doe me miender nie a mee, hé.'

Ik ga staan en loop naar het einde van de golfbreker, spreid mijn armen en lach. Lach hardop om dat dwaze wicht dat ik een paar minuten geleden nog was. Liefdesverdriet om zo'n aansteller, om zo'n rotschrijverke van niks. Ik een kind van wind en zee! Ik een vissersdochter! Weg ermee! Vrolijk loop ik het hele eind terug. Misschien ga ik straks wel naar de hoogmis. Om te bedanken voor 't chguffelètje van mijn vader. Want iets of iemand moet die man van daareven toch aangepord hebben om net dàar te gaan wandelen, of die hond om net op dat moment weg te lopen. Dat ik het moest horen.

Nicole Derycker
foto's: Jo Clauwaert



Nicole Derycker is een geboren Oostendse, dochter en kleindochter van vissers. Tot haar 27ste woonde ze in de Stad aan Zee, daarna spoelde ze weg naar Brugge en Antwerpen en belandde uiteindelijk in Watou. Maar de zee trekt en ze hoopt binnenkort weer in Oostende aan te spoelen met haar partner en met zwarte kater Piet. Nicole schrijft vooral over haar twee grote liefdes: de Noordzee en de Zuid-Indiase tempeldans. Dat resulteerde in een aantal korte stukjes over wat zich afspeelt aan het raakolak van zee en land en in een jeugdboek voor 13+ met als titel: 'Dansen op blote voeten'.



VLOOT

REDER VAN DE OVERHEID

www.welkombijvloot.be

Uit "Het Visserijblad" van vrijdag 25 december 1959

De vernieuwing van de Belgische visserijvloot

Door Marcel Poppe, adviseur bij het Ministerie van Verkeerswezen

In het Britse tijdschrift <<Fishing News>> verscheen onlangs het bericht dat een Engelse rederij de stoomtreiler <<Flanders>> verkocht had aan een Belgische onderneming om te worden afgebroken. In verschillende Britse havens treft men inderdaad nog oude stoomtreilers.

Die worden nu door de reders in versneld tempo voor de sloop verkocht. In België zijn dergelijke oude <<kolenbranders>> al vele jaren uit de vaart. Dit bericht zou derhalve kunnen doen denken dat wij er beter voorstaan dan het buitenland, wat betreft de vernieuwing van onze vissersvloot. Dit is niet het geval. Inderdaad in de afgelopen jaren werden in Groot-Brittannië, Nederland, Frankrijk en Duitsland zeer veel nieuwe vaartuigen gebouwd. Daarentegen hebben, sinds het einde van de oorlog, de Belgische werven voortdurend met een gebrek aan werk te kampen en ligt, sedert een paar jaar, de activiteit bijna stil, wat de bouw van kleine en middenslagvaartuigen betreft.

Maar, in het hoger aangehaalde bericht van <<Fishing News>> steekt nog meer nieuws voor de Belgische visserij. Inderdaad, de <<Flanders>> droeg voordien de naam <<O.148 Théo Massart>>. Dit schip en de <<O.147 Edmond Van Beverene>> waren de eerste twee schepen in 1921 door de toen pas gestichte N.V. Oostendse Rederij aangekocht. De Flanders, ex-Théo Massart, roept derhalve herinneringen op aan een periode waarin de Belgische zeevisserij een bijzonder dynamisch karakter vertoonde. In deze jaren werd de basis gelegd van de huidige structuur van ons visserijbedrijf.

Op economisch gebied waren de jaren 1920-1929 de laatste waarin de barometer voor de Belgische visserij schier bestendig op mooi weer stond. Het redersbedrijf was een winstgevend onderneming en het belegde kapitaal wierp een ruime interest af. Tal van grote rederijen kwamen in deze periode op. Verschillende ondernemingen betaalden regelmatig dividend uit.

Ook voor de middenslagvisserij waren de jaren 1920-1929 van beslissende betekenis voor de ontwikkeling van de Belgische zeevisserij. In die jaren brachten vele vissers, in het bijzonder de Pannenaars, het van klein tot groot. De winsten werden opgespaard en belegd in steeds groter treilers: de zeilsmacks werden eerst met een motor uitgerust, nadien vervangen door kleine kotters met een motor van 100 à 200 pk en nog later vanaf 1931 door grotere motortreilers van 200 à 300 pk.

Na 1930 was het met de voorspoedige jaren gedaan. De crisis die toen uitbrak, luidde het einde van de stoomtreiler in en met deze uitbatingsvorm stierven ook, na een min of meer lange doodstrijd, die grote rederijen die zich niet voldoende snel aanpasten aan het moderniseringsproces dat aan de gang was. De vissers-reders anderzijds, bouwden op dit ogenblik de in de jaren 1920-1929 verwezenlijkte winsten, een vloot van motortreilers die toen de

Belgische visserij tot de meest moderne van gans Europa maakte. Deze schepen vormen nog steeds de kern van ons visserijbedrijf.

Ten gevolge van de crisis in 1930 enerzijds, het bijzonder karakter van het bedrijf anderzijds, sloeg de Belgische Zeevisserij derhalve een weg in die regelrecht indruist tegen hetgeen in de industrie en de handel in het algemeen wordt vastgesteld. Steeds meer zien wij immers in de industrie en de handel een sterke concentratie van de ondernemingen, die meer en meer op grote kapitalen per bedrijfseenheid beroep moeten doen, en daarnaast een verzwakking van de familiale en ambachtelijke ondernemingen.

Voor 1930 waren in België de grote rederijen zeer talrijk. Thans kan men deze bedrijven op de vingers van één hand tellen. De Belgische visserij is een sterk versnipperd bedrijf: eind 1958 waren de 441 vaartuigen van onze vloot verdeeld over 395 rederijen.

Is dit een goed, is dit een kwaad?

Het is moeilijk daarop beknopt te antwoorden. Het vraagstuk vertoont zowel sociale als economische aspecten. Eén enkele zijde van het probleem willen wij weerhouden, namelijk de invloed van deze toestand op het vraagstuk van de vernieuwing van de vloot.

Voor de garnaal- en kustvisserij is gebleken dat de uitbatingsvorm waarbij de reders tevens als visser optreden ongewild de beste is. De nadelen van een sterke verdeling van de vloot onder veel vissers-reders kunnen grotendeels worden ondervangen door een sterke coöperatieve organisatie die de kostprijs drukt, in het bijzonder die van de visserijbenodigheden, de brandstof, de verzekering. Ook in de middenslagvisserij heeft de uitbatingsvorm vissers-reder voortreffelijke resultaten afgeworpen. Hier treden echter reeds tal van reders op die niet meer zelf varen. De uitslagen kunnen in dit geval even goed zijn als die door de visser-reder behaald. Een volle lijn valt daarin niet te trekken. In de diepzeevisserij komt de formule visser-reder praktisch niet voor.

Nu dient te worden vastgesteld dat de kostprijs van een modern middenslag- en diepzeevaartuig zo hoog ligt dat een enkeling vrijwel niet meer in staat is de nodige kapitalen bijeen te krijgen voor de vernieuwing van het produktieapparaat. De jaarlijkse afschrijving op het bestaande vaartuig, en een eventuele kleine winst, mogen dan nog worden opzijgelegd, het vereiste kapitaal voor de nieuwbouw is te omvangrijk om op korte termijn de nodige sommen te kunnen bijeenrapen om een nieuw schip te bestellen. Na 20 jaar sparen is de koopkracht van het geld fataal verminderd en is dientengevolge eveneens de kostprijs van een nieuw schip zo hoog opgelopen dat de reder een flink stuk te kort schiet wanneer zijn vaartuig versleten is. Gewoonlijk blijft het dan bij een oplappen van het oud schip en de aankoop van een nieuwe motor, met als gevolg dat na verloop van enkele jaren de vloot hopeloos verouderd is in vergelijking met het buitenland.

Een grote rederij of een vereniging van reders kent niet dezelfde problemen. Een groep die bv. over 20 schepen beschikt kan in normale omstandigheden en zelfs zonder bijzonder voorspoedige tijden te kennen, met de afschrijvingen en de winst, voldoende opzij leggen om elk jaar een nieuw schip te bestellen.

HET GEBEURDE



jaar geleden

Redactie: Guido Walters

Deze maandelijkse rubriek is gebaseerd op HVB van 1959.

Dit voorbeeld toont aan dat de veroudering van de Belgische visserijvloot niet alleen te wijten is aan de minder gunstige uitbatingsresultaten van de laatste jaren, maar eveneens en vooral aan de structuur zelf van ons visserijbedrijf. De grote investeringen die de visserij vergt, kan de enkeling alleen doen wanneer hij verschillende zeer gunstige jaren kent zoals in 1920-1929 het geval was.

De Belgische middenslagvisserij, en wij kunnen daar ook de kleine diepzeevisserij aan toevoegen, staan derhalve voor zeer ernstige moeilijkheden bij de vernieuwing van de vloot. De schepen in 1930-1935 gebouwd, zijn thans 25 à 30 jaar oud. Zij zullen niet eeuwig blijven meegaan. Op een bepaald ogenblik, dat misschien dichterbij ligt dan velen denken, dreigt een belangrijk deel van de Belgische vloot economisch en technisch niet meer doelmatig te zijn. De vangsten worden te klein in verhouding met de kosten die dienen gemaakt voor de onderhoud van het vaartuig.

Een krachtdadige politiek van afbraak van oude eenheden en van nieuwbouw is derhalve dringend noodzakelijk in de Belgische visserij. Maar deze politiek is slechts mogelijk indien de reders nauw aaneensluiten.

Het individualistisch karakter heeft te sterk de structuur van onze vloot bepaald. De reders dienen de handen in elkaar te slaan om eendrachtig sterke ondernemingen op te bouwen, bedrijven die over voldoende eigen middelen beschikken om zonder te zware kredietlast de vernieuwing van de vloot aan te pakken.

Het is wellicht een droombeeld te denken dat een dergelijke samenwerking onder de reders er spoedig zal komen. Het is inderdaad moeilijk het diep ingewortelde karakter van onze visserij te wijzigen. Maar de nood der tijden dwingt tot nieuwe denkbeelden. Indien de huidige krisistoestand tot een concentratie van de ondernemingen in de visserij kan leiden, dan vloeit uit het kwaad nog iets goed voort. Dat deze samenwerking moge tot stand komen is mijn wens voor de Belgische visserij voor 1960.

Over de auteur

Marcel Poppe (*Blankenberge 27 oktober 1922), ere-secretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, ging op 1 november 1987 met pensioen. Hij studeerde in 1945 af als licentiaat economische wetenschappen. Hij trad onmiddellijk in staatsdienst, aanvankelijk als bestuurssecretaris bij het Bestuur van het Zeewezen, enkele jaren later bij het Ministerie van Verkeerswezen. Hierdoor was hij onmiddellijk betrokken bij de visserij en de behandeling van de dossiers voor scheepskrediet. Hij was adjunct-kabinetschef en kabinetschef bij de minister Leburton, Delmotte, Anseele en Ramaekers. Nadien klom hij verder op in de ambtelijke hiërarchie om op 1 februari 1978 tot secretaris-generaal benoemd te worden.

Een blijvende getuigenis van zijn belangstelling voor de visserij is de bekende monografie "Van Mannen en de Zee" (1978) waarin hij in een handig boekje een eeuw (1875-1975) Vlaamse zeevisserij beschrijft. Marcel Poppe is tot vandaag een abonnee van HVB.

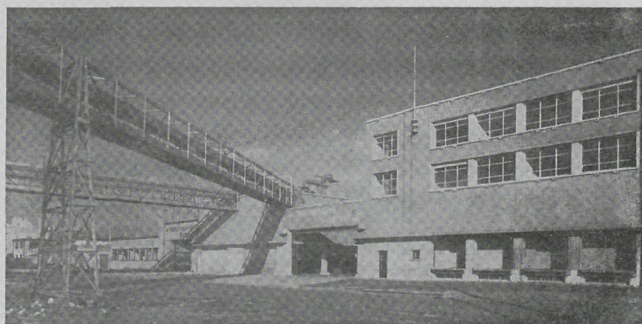


N.V. LES FRIGORIFERES DU LITTORAL

HENDRIK BAELSKAAI 24

OOSTENDE

Telefoon : 744.81 (3 lijnen) — Telex : 0.5491



KRISTALIJS VOGT
HET PERFEKTE IJS
VISMEEL FRIGOLIT
EN VISOLIEN

Crop's

SNELBEVROREN VIS EN VISFILETS

KOELZALEN
VOOR VERSE EN BEVROREN VIS

SNELBEVRIEZING
INWINDTUNNELS EN VRIESKASTEN

De Belgische visserijvloot (60)

In januari 2005 zijn we gestart met de rubriek 'De Belgische visserijvloot' waarbij we maandelijks drie foto's en een beknopte historiek van de vaartuigen publiceren. Met 111 steekkaarten van vissersvaartuigen hadden we zowat de hele varende vloot gehad. Door de goede respons op deze rubriek gingen we er nadien mee door. Sinds februari 2008 gaan we stapvoets terug in de tijd en brengen we de vaartuigen die sinds 2000 uit de vloot verdwenen zijn. Deze aanpak die gepaard gaat met het nodige opzoekwerk levert ruim voldoende vaartuigen op om in de volgende nummers van de 75ste jaargang van HVB telkens een bladzijde te stofferen.

Voor de juiste gegevens baseren we ons op de oudere Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen. Ook andere bronnen en archieven worden geraadpleegd om de juiste gegevens over de vaartuigen en de opeenvolgende eigenaars te vinden. (Guido Walters, Louis Vande Castele)

Z.134 Mercator

Lengte: 28,75 m

Breedte: 6,88 m

Tonnage: 130,90 bt

Bouwjaar: 1966

Werk: Béliard Murdoch & Co Oostende

Motor: Industrie (1966), 330 pk

Uitrusting: plankvisserij

Eigenaar:

O.134 ROSALIE

Verhaeghe Engel, Vincent Pieter en

Danneel Emiel (1966)

Vincent Pieter-Verhaeghe en Daneel

Emiel-Delanghe.

(1974)

Vincent Pieter-Verhaeghe (1978)

Weduwe Vincent Pieter- Verhaeghe (1979)

Z.134 MERCATOR.

PVBA De Hoop, Blankenberge (1984)

BVBA Mercator, 8380 Zeebrugge (1989)

Geschrapt: 3 december 1993



COPYRIGHT LVdC

O.468 Aran

Lengte: 18,70 m

Breedte: 5,16 m

Tonnage: 39,97 bt

Bouwjaar: 1956 (hout)

Werk: De Graeve, Zeebrugge

Motor: ABC (1956), 150 pk

Uitrusting: boomkorvisserij

Eigenaar:

Z.468 SINT PETRUS

René Vlietinck, Heist(1956)

Jozef Verbeke, Zeebrugge (1968)

O.468 ARAN

PVBA Aran (John Abiven),

Oostende (1979)

PVBA Aran (Wwe Abiven-

Verfaillie) (1989)

BVBA Aran (1991) (Desmit

Lorenzo)

Geschrapt: 3 december 1993



COPYRIGHTLVdC

O.216 Henri-Jeannine

Lengte: 41,43 m

Breedte: 8,01 m

Tonnage: 280,88 bt

Bouwjaar: 1961

Werk: Béliard Crighton & Co

Oostende

Motor: Deutz (1961), 750 pk

Uitrusting: zijtrawler (borden)

Eigenaar:

Henri Cornelis en Henri Charles

Lambregt (1961)

PVBA Pintelon, Oostende (1974)

PVBA De Zeester, Oostende

(1983)

NV De Zeester, Oostende (1985)

BVBA Iskfish, Oostende (1986)

Geschrapt: 30 december 1993

(afgebroken te Gent)



Copyright LVdC



VAN VOORDEN

SCHEEPSSCHROEVEN, STRAALBUIZEN, INDUSTRIEEL GIETWERK EN SCHROEFREPARATIE



5-bladsschroef "high skew"



Hodi Superior(R) straalbuis



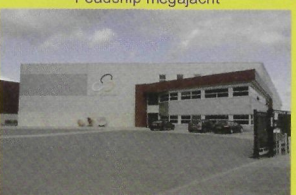
5-blads 4,3m visserijsschroef



Feadship megajacht



FCS schip 3307



Nieuwe gieterij en kantoorgebouw

OPTIMALE VOORTSTUWINGSKRACHT

VAN VOORDEN - Bossekamp 6 - Postbus 67 - 5300 AB Zaltbommel - NL
T: +31(0)418-571200 - F: +31(0)418-515790 - www.vanvoorden.nl



PROMAC

MARITIEME TECHNIEK, KOUDETECHNIEK, WATERBEHANDELING, SERVICE EN REPARATIE



Stuurmachine



Roersysteem



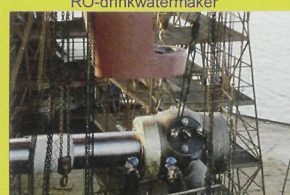
Knikarm kraan



RO-drinkwatermaker



Slurry ijsinstallatie



Reparatie op locatie

EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

PROMAC BV - Van Voordenpark 14 - Postbus 22 - 5300 AA Zaltbommel - NL
T: +31(0)418-683333 - F: +31(0)418-683355 - www.promac.nl



FEESTELIJKE VISFONDUE

Deze feestmaaltijd kan grotendeels de dag voordien voorbereid worden, zodat de gastheer of gastvrouw zelf zonder stress kan meegenieten van de geneugten des levens... Tegenwoordig bezit bijna iedereen een fonduestel, maar het wordt te weinig gebruikt om vis te presenteren. Bovendien heeft men de keuze om deze fondue duur of goedkoop te maken.

De basis is een goede bouillon : Benodigheden :

4 liter water - 1 liter visfumet - 1 liter droge witte wijn - 200 gram grof gesneden ajuin - 200 gram grof gesneden bleekselder - 50 gram fijngesneden bleekselder - 3 laurierblaadjes - 3 takjes tijm - 1 teentje knoflook - peterseliestengels - 80 gram peperkorrels - 50 gram zout

Bereiding :

Schik alle ingrediënten in een kookpot en overgiet ze met het water, de visfumet en de witte wijn. Dit alles moet men goed laten inkoken (ongeveer 15 minuten). Zeef alles door een fijne zeef en de bouillon is gereed ! Let erop de temperatuur van de bouillon juist onder 100°C te houden, zodat de visblokjes niet los gekookt worden.

Voor de eigenlijke **fondue** kan men gebruiken (voor 4 personen) :

200 gram zalm - 200 gram zeeduivel - 200 gram kabeljauw - 200 gram tongfilets - 200 gram roodbaarsfilet - 8 reuzengarnalen

Geen enkele fondue zonder **sausjes** ! Enkele voorbeelden :

cocktailsaus : meng mayonaise, ketchup, scheutje whisky, paprikapoeder en mespuntje cayennepeper

tartaar : meng mayonaise, 2 hardgekookte eieren, 1 fijngesneden ajuintje, fijngehakte peterselie, peper en zout

looksous : meng mayonaise, fijngesneden bieslook, 5 uitgeperste lookteentjes en een scheutje witte vermouth (droge Martini)

mierikswortelmayonaise : meng mayonaise, mierikswortelpasta of vers geraspte mierikswortel; men kan de mierikswortel vervangen door wasabi (voor de durvers : fijngesneden Thaise pepertjes overgoten met sojasaus)

Serveren :

Schik alles mooi op schaaltes die versierd zijn met citroentjes en limoentjes. Naast het traditioneel gemengde slaatje kan men ook allerlei soorten geblancheerde groentes aanbieden, zoals paprika, jonge worteltjes, mini-maïskolfjes, peultjes, ... Deze verkrijgen de fondue... Hierbij passen ook aardappelen in de schil en/of stokbrood.

Maak er een schitterend feest van !



Wie is die kok ?

Johan Vanhoutte werd van kindsbeen af geprikkeld door de heerlijke etensgeuren die uit de keuken ontsnapten. Later slaagde hij erin om van zijn hobby zijn beroep te maken, onder het motto "Er is niets mooiers dan eten delen." Als men deze primaire behoefte degelijk invult, wordt het leven véél aangenamer ! Hij deed ervaring op in gerenommeerde restaurants, waar men het klappen van de zweep leert. Momenteel werkt hij in Den Artiest te Oostende, waar vooral grillshotels geserveerd worden. Tijdens verscheidene reizen kwam hij in contact met plaatselijke eetgewoonten en producten. Dit alles inspireerde hem om zijn eigen stijl op te bouwen en om steeds verder te experimenteren met de oneindige mogelijkheden die de wereldwijde keuken biedt...



Volle kracht?



Bel ons voor onderhoud en reparatie van alle ABB Turbochargers



U kunt ons 24 uur per dag, 365 dagen per jaar bereiken voor onderhoud, reparatie en verkoop van originele ABB-onderdelen. Daarbij heeft u de keuze uit nieuwe of gereviseerde onderdelen. ABB Turbocharging, uw adres

voor onderhoud en reparatie van alle ABB Turbochargers!

Neem contact met ons op:

Service:	+32 (0)3 - 5443033
Onderdelen:	+32 (0)3 - 5443025
24-uurs dienst:	+32 (0)3 - 5443030
Fax:	+32 (0)3 - 5443020
E-mail:	turbo@be.abb.com

ABB Turbocharging
Luithagen Haven 2 / Unit H, 2030
Antwerpen
www.abb.be

Power and productivity
for a better world™

ABB