

WEDERGEBOORTE VAN DE ASKOY II

Red. Versluys-Couwyzer
H. Baelskaai 2
8400 Oostende

77ste jaar • verschijnt maandelijks
nr 5 • 7 mei 2010

3,99 euro • afgiftekantoor Oostende 1
Niet bestelbare exemplaren terugbezorgen aan HVB
Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene
Danke postman / -vrouw



5 414306 101517 02210 >

**ALTERNATIEVEN
VOOR DE BOOMKOR**

**VLOOT OP WEG
NAAR DUURZAAMHEID**



De 500 woorden van Nicole

Vissersdochter Nicole Derycker vergeet haar roots niet. Maandelijks schrijft ze een door de zee geïnspireerde column in HVB. Ze doet dat telkens in minder dan 500 woorden.

Zeeklas

Gonzend beklimmen ze de houten zijtrap van het staketsel en nemen daar meteen de hele doorgang in beslag. Net een bijenzwerm. Ik baan me er - *'laissez passer madame!'* - een weg doorheen, hun hoofdjes heuphoog. Het is als waad ik tegenstroom een rivier door, er is een zachte, taaie weerstand. Op het moment dat ik me uit de zwerm losmaak, voelt de wereld plots een stuk minder veilig.

Terwijl ik doorloop zweven hun hoge stemmetjes in een horizontale kegel achter me aan tot de punt te ver wordt uitgerekt en loslaat. Opeens lijken ze heel veraf. Ik draai me om, zie hoe ze zich bolvormig verplaatsen. Een enkele uitschieter wordt prompt weer opgeslorpt. Ik versnel mijn pas tot ik het uiteinde van de pier bereik, leun over de houten reling. Voor me niets dan strakke lucht in deinend water. Ik hoor ze aankomen, kijk niet om. Een ogenblik lang ben ik een vreemd voorwerp aan de buitenste grens van hun groepslichaam dat de enkele hengelaars een eindje verderop omsingelt, dan - aangespoord door juf en meester - de terugweg aanvat. Slechts enkelen kijken naar de - voor hen reusachtige - cargo die net langs vaart. De anderen zijn bezig met elkaar of lopen er in zichzelf gekeerd bij. Een meisje grient. Twee jongens vechten met ingehouden bewegingen. Een andere praat voor zich heen, imiteert plots de sirene van een brandweerwagen. Embryo's van individueel bestaan, de groep waar ze deel van uitmaken: een volwaardig, zelfstandig wezen waarbinnen ze zich beschermd weten. Voor even.

Straks scheuren ze zich los, straks komen puberteit en volwassenheid eraan en partnervorming en ouderschap.

Velen onder hen zullen een nieuw, piepklein groepje vormen: mama en papa met kindjes. Daar rond, een kring van vrienden, uitverkorenen met wie ze weer een beetje kind kunnen zijn: samen wandelen, fietsen, eten, reizen, feesten ... Namaak - paradijs. Met vallen en opstaan gecreëerd, met aandacht in stand gehouden, moeizaam soms.

De waaier rekt zich nu uit tot een meterslange slang.

De jongeman die hen begeleidt, port de staart aan.

De vrouw vooraan blokkeert de kop. Er ontstaat een ongelijkmatige rechthoek. Ik volg hem van ver. Wandelaars lopen er achteloos omheen. Ze lijken de wonderlijke entiteit waar ze automatisch plaats voor maken niet bijzonder te vinden. Even later bereikt de rechthoek het einde van het staketsel, verdwijnt schoksgewijs uit het zicht.

Ik stel me voor hoe de sliert tintelende energie nu langs de kaai kronkelt richting station, waar ze waarschijnlijk de trein terug zullen nemen om te verdwijnen zonder een spoor na te laten.

Tenzij in het bewustzijn van hen die ze met hun bruisende levendigheid hebben geraakt.

Nicole Derycker
foto: Jo Clauwaert





HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine
van de zee

ISSN: 0776-6912

MEDEWERKERS:

Jo Clauwaert, Robert Coelus,
Walter Debrock (+), Nicole Derycker,
Juil De Vocht, Don Fabulist, Peter
Flynn, Peter Holvoet-Hanssen,
L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef
Klausing(+), Geert Cyriel Tavernier,
Flor Vandekerckhove, Louis
Vande Castele, Jacques van Harten,
Guido Walters. Gasten: Pierre
Debrauwer, Kay Deleersnyder en
Ilse Heip

Redactie te bereiken op

0474 53 88 00

E-mail: het.visserijblad@telenet.be

V.u.: Flor Vandekerckhove

Brusselstraat 12, Bredene

UITGEVERIJ:

VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en

alle correspondentie:

HVB, Brusselstraat 12,

8450 Bredene

Omslagfoto: Pierre Debrauwer

Losse nummers: 3,99 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 (NL)]
Vermelding: abo HVB.

De visserij in 2010 (5)



DE BOOMKOR INRUILEN VOOR EEN ECO-CATCHER TWIN- OF HYDRORIG SUMWING OF PULSKOR

Sinds enkele maanden loopt in HVB een reeks over de eisen die dit nieuwe decennium aan de visserij stelt. Vandaag krijgt u het slotstuk te lezen.

De vraag naar vis stijgt, maar tegelijkertijd stelt de samenleving hogere eisen aan de wijze waarop die gevangen wordt. Als dan ook nog eens het rendement onder druk komt te staan door stijgende brandstofprijzen en als bovendien import van goedkope vis de markt overspoelt, dan moet er wat gebeuren. Er zullen keuzes moeten worden gemaakt.

Innoveren

Een kleine groep in de visserij is al zeer actief aan het renoveren met de sumwing of met de pulskor. Misschien ligt de toekomst wel in een combinatie van die twee. En eenvoudig is het allemaal geenszins. De ervaringen met dit nieuwe vistuig is dat de schipper het vak bijna opnieuw moet leren. Wist de boomkorvisser al schrapend met zijn zware wekkerkettingen over de bodem, met dichte ogen, de juiste plek te vinden, dan moet hij met het nieuwe tuig proefondervindelijk het lange pad naar goede vangsten opnieuw vinden, als was hij een 'beginner'. Teruglopende vangsten zijn bij dat leren niet uit te sluiten. Daar wringt ook het schoentje. Immers, schippers verdienen graag geld. Het zal dus een grote stap van deze mensen vragen. De doorzetters boeken gelukkig steeds duidelijker successen.

De twinrig

Al vanaf 1983 zijn de Denen bezig met het experimenteren met twinrigsystemen. In feite is het de ontwikkeling van een systeem zoals dat al langer werd toegepast door kleine kottertjes langs de kust van Engeland en Schotland. Twinrigging of twin trawling gebeurt 'achter het schip', waarbij tegelijkertijd twee naast elkaar liggende trawl netten door drie lijnen worden voortgesleept. Beide netten zijn met elkaar verbonden. De twee buitenste van de drie vislijnen sturen een scheerbord, terwijl de middelste eindigt bij het centrumgewicht, een soort grote kegel.

Eco-catcher





VLOOT

REDER VAN DE OVERHEID

www.welkombijvloot.be

Scheerbord en centrumgewicht scheren over de bodem en veroorzaken stofwolken die de vis omhoog doet komen. Door de stofwolken in het water zwemt de vis precies in de richting van het naderende net.

Nadeel van dit systeem is dat er eigenlijk alleen maar effectief mee gevestig kan worden bij daglicht en in helder water.

Bij troebel water is het vistuig niet effectief genoeg om de vis te doen opzwemmen. Bij slecht weer en bij veel turbulentie in het water werkt deze twinrigvisserij dus niet.

Voordelen zijn er ook. Er kan alleen maar gevestig worden met lage snelheid (lagere brandstofkosten/minder motorvermogen). De vis raakt daardoor minder beschadigd en brengt een hogere prijs op. Ook is er veel minder sprake van bijvangst en ondermaatse vis.

Twinriggen zal waarschijnlijk tot een klein aantal schepen beperkt blijven. Hoewel de twinrigvisserij in eerste instantie bedoeld is om kabeljauw, wijting en schelvis te vangen, wordt er in de zomer vooral schol, schar en mul mee gevangen en daar moet je wel quotum voor hebben. En de scholprijs moet natuurlijk wel interessant genoeg zijn.

De hydrorig

Bijna alles draait in de visserij om minder brandstof.

De Hydrorig werkt met stroming. Hoewel het nog een relatief zwaar vistuig is (ongeveer 4.850 kg), zijn de zware brandstof slurpende en bodembeschadigende wekkerkettingen hier

Hydrorig

verdwenen. Door de aerodynamische vorm van de Hydrorig (een soort vleugel) wordt onder water een waterstroming opgewekt die de vis bij de nadering van het vistuig loszuigt van de zeebodem. (Wat door sommige visserijspecialisten dan weer ontkend wordt. Volgens hen graaft de vis zich dan juist dieper in.) De van de zeebodem losgekomen tong en schol verdwijnt even later in de visnetten, zo hopen althans de voorstanders van dit systeem.

Kort samengevat...geen wekkerkettingen, lage vissnelheid en minder PK's (dus minder brandstof), geen bodemberoering, minder beschadigde vis (hogere prijs) en minder weggooi.

De eco-catcher.

Een mooie naam voor een fraai systeem dat echter zijn doeltreffendheid nog moet bewijzen.

De ontwerper Louis Hijlkema (Yachting Delfzijl) is nauw betrokken bij de thans plaatsvindende experimenten op de UK 167. Het blijkt nog een zaak van vallen en opstaan. Door het meer of minder met water vol laten lopen van de 'vleugel' kan er gevarieerd worden met de stand en hoogte van het tuig boven de bodem.

Toch blijkt het nog moeilijk om het tuig op de goede manier 'aan de grond' te houden. Als het maar even te zwaar over de grond gaat, wordt de weerstand te groot en wordt de beoogde brandstofbesparing minimaal.

Net als bij de hydrorig wordt er niet meer met zware wekkerkettingen door de bodem geploegd. Door het creëren van een plaatselijke onderdruk (bij een goede stand van de vleugel) ontstaat een vacuüm waardoor de platvis van de bodem komt. De vaste sloffen van het boomkortuig zijn bij de eco-catcher ingewisseld voor rolsloffen die het vistuig nog lichter maken. Er kan hierdoor gevestig worden met minder motorvermogen. Ook de Eco-catcher levert minder beschadigde vis en bijvangst/weggooi op.

Er wordt nog naarstig geëxperimenteerd.

De sumwing

Pure vliegtuig techniek die wordt toegepast in de visserij, dat is de sumwing.

Uitvinder Klein Wolthuis van HK Engineering is er de uitvinder van. In plaats van bomen die de netten open houden, scheert er nu een soort vleugel over de bodem. Waar de boomkor eerst de bodem omploegde, raakt de vliegtuigvleugel (de sumwing) de bodem nauwelijks. Twee vliegen worden in één klap gevangen: veel minder bodemberoering en veel lagere brandstofkosten.

Op de TX-36 is men er lang mee aan het experimenteren geweest...en er is vast nog een lange weg te gaan.

De huidige aanschafprijs van de sumwing (voor een 2000 pk schip) ligt rond de € 55.000,--



De pulskor

Eigenlijk lijkt dit de meest geraffineerde en ook meest technische ontwikkeling die momenteel gaande is. Veelbelovend is de Pulskor zeker.

In plaats van de boomkor met zijn traditionele zware wekkerkettingen worden de schol en tong met de pulskor opgeschrikt door stroompulsen in het water.

Minder bodemberoering, grote brandstofbesparing, selectievere visserij (jonge platvis blijkt minder gevoelig voor de pulsen!) en after all... een betere kwaliteit vis.

Elektrische visserij is in Europa verboden, maar omwille van de zoektocht naar een duurzame visserij is ze voor een beperkt aantal schepen wel toegestaan. Dit jaar varen er in Nederland al zeker vijf schepen met dit nieuwe 'elektrische' vistuig.

Op de UK-153 (Pieter Louwe) is de pulskor voor het eerst als 'innovatie project' toegepast.

De eigenaren van de TX-68 (De Vertrouwen) hebben dit vistuig van de UK-153 overgenomen en zij passen het systeem nu commercieel toe.

We gingen een kijkje nemen aan boord van de TX-68.

"Schoenen uit" klinkt het toegeschreeuwde gebod, nog voordat we de trap beklimmen naar de brug van "De Vertrouwen". We zien een brug als van ieder ander schip. Navigatie- en radarapparatuur, radiocommunicatie apparatuur, dieptemeters, en allerlei computerschermen, alles dubbel uitgevoerd zodat als er wat kapot gaat, er direct overgeschakeld kan worden op een nog werkend apparaat. Verder natuurlijk een stuurstand met een comfortabele stoel en al die andere dingen die je op de brug van ieder visserschip tegenkomt. Of toch niet? Schipper Cor Daalder is al begonnen aan zijn uitleg. 'Kijk, allemaal computerschermen, niet alleen voor de navigatie en bodembeoordeling, maar ook voor de pulskor hebben we extra beeldschermen. We moeten toch onder water kunnen zien waar we mee bezig zijn. Op dat witte scherm (tijdens het vissen is het groen) is af te lezen hoe de pulskor zich gedraagt. Zo kun je zien hoeveel stroom er uitgestuurd wordt, wat het effect is, hoeveel kabel er gevierd is, en je kunt bijvoorbeeld controleren of er één of meerdere stroompulsen uitvallen.' Zo'n pulskor bestaat ieder uit 25 pulsstrings. Het scherm toont dus precies wat de Pulskor op de bodem doet. Gemiddeld wordt er met zo'n 8 Volt gewerkt.

Nou ja... dat is gemeten over tijd. De pulsen zelf liggen dicht bij de 40 Volt en tussen de pulsen door is er 0 Volt. De benodigde fluctuerende voltages hangen tevens af van de vissituatie en het jaargetijde. Erg belangrijk hierbij is de watertemperatuur. (ook af te lezen op het scherm). Het Marelec scherm is ook van groot belang. Hierop is de trekkracht van de kor af te lezen. Rood staat voor bakboord en groen voor stuurboord. Met de pulskor (de waarden staan nog in beeld) is dat zo'n 5,8 ton, terwijl bij een conventionele boomkor sprake is van 10 tot 11 ton. Een groot verschil dus, dat zich zeker zal uiteten in lagere brandstofkosten.

Combineren

Er wordt naarstig gewerkt aan een combinatie van de voordelen van de sumwing en die van de pulskor, zodat de trekkracht nog lager kan worden. De verwachting is dat deze zeker nog met 2 ton omlaag kan. Dat zou ten opzichte van de boomkor uiteindelijk gaan om een trekkrachtvermindering van 10/11 ton naar 3 ton.

Momenteel is de brandstofbesparing al ruim 42 % (wel na dertig weken experimenteren) en dit is nog maar het begin. Schipper Cor Daalder verwacht dat er, afhankelijk zijn van het seizoen waarin gevaren wordt, besparingen tot 60 % kunnen worden gehaald. De verwachtingen zijn dus hoog gespannen. Op de UK-153 is de pulskor met overheids subsidies uitgetest waarna de TX-68 de pulskor in zijn geheel heeft overgenomen. Dit betekent dat er nu gewoon commercieel mee wordt gevist. Deze pulskor is echter een prototype en er zijn al vele plannen om bij de aanschaf van een volgende vele verbeteringen in te



Correcties aan de Sumwing

voeren. De TX-68 en de TX-36 (beide uit Oosterend/ Texel) zijn beide genomineerd voor de Visprijs 2010 (uitgelooft door het Productschap Vis)

Tegenvallende vangsten zijn voor de TX-68 een eigen risico en investeringen voor verbeteringen moeten deels uit eigen zak worden betaald. Er is nog wel sprake van een deelfinanciering door de Nederlandse overheid. Tot 40 % (en dat weer tot een maximum van € 170.000) wordt er met subsidies bijgesprongen. Door deze subsidiëring bestaat wel een verplichting om de opgedane kennis en ervaring te delen met de sector, zodat andere vissers er straks ook hun voordeel mee kunnen doen. Vooralsnog staat de sector sceptisch tegenover al deze nieuwlichterij. De hoge investeringen (€ 400.000 voor een pulskor, d.i. vier keer zo duur als een gewoon boomkor vistuig!) en de nog voortdurende onzekerheid in de visserij (vergunningen, sloop en quota) maken de rederijen eerder kopschuw dan happig. Toch is het voor de reders zaak om open te blijven staan voor de nieuwste innovaties. De behaalde resultaten liegen er niet om. Wat te denken van een (thans reeds behaalde reductie) brandstofbesparing van 42 %? Als er straks nog technische aspecten (door combinaties van de beste zaken van bijvoorbeeld de sumwing en de pulskor) gecombineerd kunnen worden, dan kan dat voordeel verder oplopen naar ruim 60 %. Ja, dan gaat de kassa wel degelijk meetellen.

En ten slotte

Certificering van vis en schepen raakt internationaal steeds meer ingevoerd en het ziet er naar uit dat deze trend zich zal voortzetten, maar daarover hebben we het in vorige afleveringen al gehad. Wil de visserij zicht blijven houden op fatsoenlijke inkomsten, zal er ook met open ogen gekeken moeten worden naar innovaties waarmee vandaag de dag al wordt geëxperimenteerd.

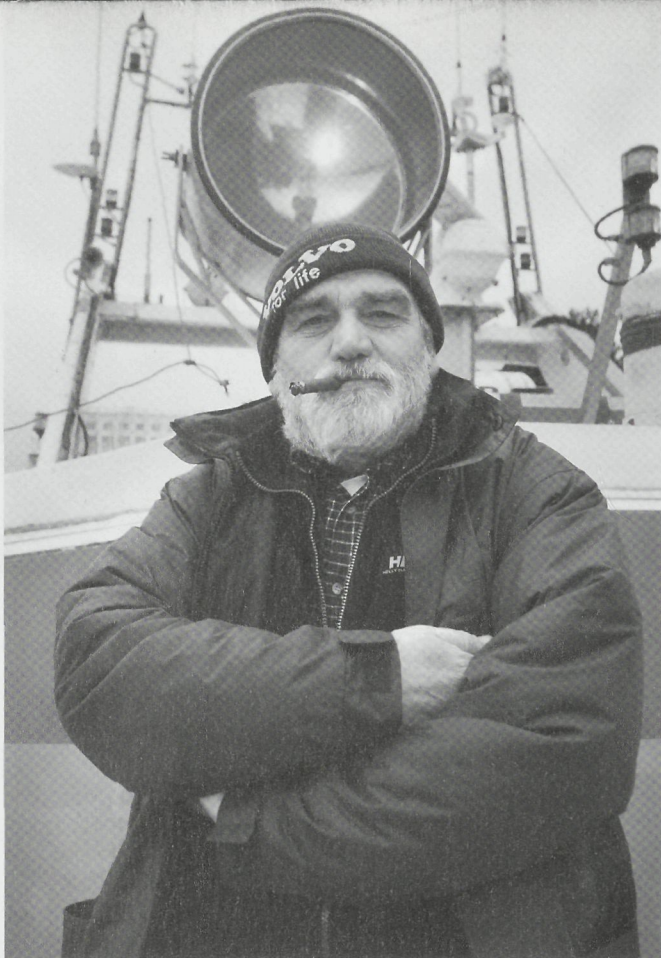
Innovatie mag dan een mooi begrip zijn, het zal voor de visserij niet genoeg zijn. De prognose is dat de reder rond 2025 een multi-purpose maritiem ondernemer zal zijn geworden. Wat dat inhoudt? Denk aan de huidige visserij, maar daarbij ook aan recreatie en andere offshore activiteiten, zoals zeebouw (landbouw op zee).

De nu nog vaak gesloten vissersgemeenschap zal zakelijk en vooral creatief open moeten staan en op het juiste moment nieuwe activiteiten ondernemen om de levensvatbaarheid van het visbedrijf optimaal te houden. Mogelijk zal de visserij ook dwarsverbanden moeten aangaan met andere bedrijfstakken. Kortom, er staat veel te gebeuren.

Ook over de brandstof en de daaraan verbonden kosten zal in de visserij goed moeten worden nagedacht. Immers, geschat wordt dat rond 2015 de wereldolieproductie zijn hoogtepunt heeft bereikt. Verdere prijsstijgingen van fossiele brandstoffen liggen dus in het verschiet

Jacques van Harten

(Met dank aan schipper Cor Daalder (TX-68) voor zijn heldere uitleg)



Luc Louwagie, pionier van de passieve visserij met N.95 Jonas II.

Philippe Godfroid neemt O.32 Petrus Pictor over

Catamarans N.32 Jolly Jumper, N.22 Mayra-Lisa en Z.69 Atlantis kern van nieuw vlootsegment

Het ziet er naar uit dat de basis wordt gelegd van een nieuw vlootsegment van kleinere vaartuigen die hoofdzakelijk passieve visserijtechnieken zullen uitoefenen. De twee polyester vaartuigen die in aanbouw zijn brengen het aantal multifunctionele catamarans op vier. De N.22 Mayra-Lisa, N.32 Jolly Jumper, N.95 Jonas II en Z.69 Atlantis kunnen samen met de O.369 Attila en de O.554 Godelieve als een apart groepje kustvissers beschouwd worden. Hun aantal mag nog wat aangroeien, maar er mogen er ook niet teveel meer komen of er ontstaan ruimtelijke problemen in de kustzone. Vissende catamarans vormen een nieuw beeld in onze visserij. De allereerste die dergelijk vaartuig invoerde was Nieuwpoortenaar Luc Louwagie. Op de kaai werd het nieuwe vaartuig in 1987 weggelachen. Een romp in glasvezelplaat versterkt met polyester, dat hadden ze hier nog nooit gezien. Een plastic boot, zo noemde men het, die het op zee niet lang zou uithouden.

“De visserij is altijd al conservatief geweest en ze is dat ook gebleven. Terwijl overal de duurzaamheid werd gepredikt ging het vermogen van de boomkorvaartuigen steeds maar de lucht in, terwijl men eigenlijk had moeten overstappen op minder brandstofverslindende vaartuigen en visserijtechnieken”, zei Luc Louwagie het al jaren geleden. “Mijn collega’s bleven op zeker spelen, want eigenlijk geloofden ze niet in de passieve visserij zoals ik die beoefende. Enkele Nieuwpoortse reders hebben met hun kustvaartuig

ook even de warrelnetten uitgeprobeerd, maar ze bleven uiteindelijk kiezen voor hun boomkortuig.” Daardoor bleef Luc Louwagie jarenlang de enige visser in de Belgische vloot die staande wantnetten gebruikte. Hij lag ook aan de basis van de visserij met de hengel op zeebaars, die hij al vele jaren met succes toepast van mei tot oktober.

N.32 Jolly Jumper

Het nieuws zat er al een tijdje aan te komen, maar nu is de verkoop van de O.32 Petrus Pictor van de rederij Ishtar (Willy Versluys) geklonken. De BVBA Jolly Jumper van Philippe Godfroid en zijn echtgenote Lieve Plas is de nieuwe eigenaar van de catamaran. Het vaartuig werd herdoopt tot N.32 Jolly Jumper, een naam die naar het paard van stripfiguur Lucky Luke verwijst.

“Klopt”, zegt Philippe Godfroid. Het paard van Lucky Luke is een intelligent paard dat altijd opdaagt op de juiste plaats. Vergelijk dat galopperend paard met een schip dat door de golven klieft en de metafoor is duidelijk. Philippe Godfroid is een schipper die zijn strepen wel verdiend heeft na 26 jaar boomkorvisserij. Zijn laatste vaartuigen waren de Z.186 waarop hij jaren de schipper was en even op de Z.39.

“Maar het gebrek aan een sociaal leven door de vele dubbele en driedubbele reizen begon zwaar door te wegen. Het lot wilde dat SDVO toen een schipper zocht voor de Musselboot I. Ik ben met veel enthousiasme in het mosselproject gestapt. Het mag gezegd zijn dat we met de bemanning hard gewerkt hebben. Maar elke avond was ik wel thuis, wat een verademing! Eind vorig jaar zagen we wel al dat tegenover de hoge kosten van het mossexperiment nauwelijks inkomsten stonden.”



Het schip werd Jolly Jumper gedoopt naar het trouwe paard van Lucky Luke.

Godfroid kam in de problematiek van ouder wordende vissers terecht. “Ik ben 46 jaar en heb heel mijn leven voor anderen gewerkt. Tijd om eens aan mijn eigen toekomst te denken. Ik wilde niet naar de baggeraars of de sleepvaart. In de visserij blijven, dat wilde ik, maar liefst niet terug naar de bokken. Toen ik vernam dat de O.32 te koop was hebben we de overdracht in drie maanden geregeld. Het enige wat op zich liet wachten was de vislicentie. Het ministerieel besluit bij de vorige sloopronde bepaalde dat bij verkoop van een vaartuig de licentie vijf maanden moest ingeleverd worden. Dat was bedoeld om te vermijden dat er nog meer vaartuigen in Nederlandse handen zouden vallen. Pas twee weken geleden is daar verandering in

gekomen door de publicatie van een nieuw ministerieel besluit", vertelt Philippe die binnenkort van Beernem naar Oostende verhuist.

Licentie

Op vrijdag 23 april mocht Godfroid zijn licentie voor de N.32 Jolly Jumper ophalen op de Dienst voor Zeevisserij. De catamaran trok onmiddellijk zeewaarts en oefende ook het hele daaropvolgende weekend met het uitzetten in inhalen van staande wantnetten. De volgende dagen ging een nieuw driemanschap om den brode aan de slag. Het is de bedoeling dat de multifunctionele N.32 Jolly Jumper hoofdzakelijk voor de dagvisserij wordt ingezet. "Dat doen we dan met drie man. De keuze is al gemaakt. Naast mezelf zal dat met Sadic Smagge en Glen Vanhove zijn, twee vissers die ook op de Musselboot gewerkt hebben. Gaan we meerdere dagen in zee dat vaar ik met vier man", zegt de schipper die nog een anomalie in de visserijwetgeving aanklaagt. De catamaran is multifunctioneel en kan ook met de borden vissen. Maar wij mogen met die techniek niet vrij op garnaal vissen, terwijl de garnaalvisserij voor boomkor of sportvisserij met borden wel onbeperkt is." Philippe Godfroid is bij de transactie nog een paar keer met zijn gezicht tegen de muur gelopen. "Voor FIVA-steun mag je als jonge reder maximum 40 jaar zijn. Daar greep ik dus al naast. De Vlaamse overheid heeft ook een fonds voor starters (Starteo), maar de visserij komt daarvoor niet in aanmerking. Dus viel ik voor alle subsidiemogelijkheden uit de boot."

Reder Godfroid beseft dat het hard werken zal worden, maar dat schrikt hem niet af. Hij heeft ook al een programma uitgestippeld. Om nog iets mee te pikken van het tarbotseizoen is het te laat. Straks kan hij voluit gaan voor platvis en garnaal.

"De goesting is er. Ik beseft dat we ook leergeld zullen betalen. Maar ik geloof dat de omschakeling op duurzaam vissende kleinere vaartuigen een goede zaak is. Ik kijk dan ook met belangstelling uit naar de resultaten van de ILVO-werkgroep rond de staandewantvisserij.

Z.69 Atlantis

Vorige maand hebben we de bouw van twee nieuwe catamarans aangekondigd. Reder Bart Schiltz reageerde op het artikel en wees op enkele onjuistheden. De catamaran Z.69 wordt in de vaart gebracht door de BVBA Rederij

De Kaper. Aandeelhouders van de rederij zijn Bart Schiltz en zijn echtgenote Noëlla Van Den Bliëk, Martine Brouckaert en haar man Bruno Decordier, destijds schipper op het gesloopte boomkorvaartuig Z.69 Atlantis en straks schipper op de gelijknamige catamaran. Bart Schiltz wijst er op dat zijn zonen Rudi en Nick niet bij het project betrokken zijn. "Rudi heeft met de Z.59 Raquel zijn eigen vaartuig. Nick



Schipper Bruno Decordier met zijn zoon Jeroen voor de nieuwe catamaran Z 69.

vaart als stuurman en reserve-schipper voor een andere rederij." Over het project zegt Bart Schiltz verder: "De scheepswerf waarop de catamaran wordt gebouwd was mij niet onbekend. In 1991 liet ik daar reeds de catamaran Blue Cat van 10 meter bouwen die werd ingezet door mijn bedrijf Submergo voor duik- en bergingswerken. Ik heb het vaartuig enkele jaren geleden verkocht aan Luc Mellaerts. Dat is inderdaad dezelfde Blue Cat die door SDVO werd ingezet bij het mosselproject."

De nieuwe Z.69 zal enkel gebruikt worden voor passieve visserij. De eerste weken zal Bart Schiltz zelf meevaren. De aankomst van de catamaran in Zeebrugge is voor deze maand gepland. Als alles volgens planning verloopt grijpt de doop plaats op zaterdag 22 mei. (gw)

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

Geschiedenis van de Belgische radiokuststations

Niet eens zo heel lang geleden kon een visser in geval van nood alleen maar steun vinden in een gebed. Daadwerkelijke hulp inroepen daarentegen was onmogelijk. Een scheepsramp was dan ook veelal fataal voor de bemanning. De installatie van radio zend- en ontvangsttoestellen aan boord was dan ook werkelijk van levensbelang.

In ons land werd het eerste zendstation gebouwd door Marconi in opdracht van koning Leopold II. De installatie werd ondergebracht in villa 'Les Pavots' in De Panne. Het station kwam voor het eerst in de lucht op 4 november 1900. Hiermee behoort ons land tot de koplopers op vlak van maritieme radio.

De radiosignalen werden gegenereerd met een vonkenzender die bediend werd met een morsesleutel. Het kuststation verzorgde een permanente radioverbinding met de 'mailboten' op de lijn Oostende-Dover.

De radiohut van de 'mailboot' bewees al vlug het belang van 'telegrafie zonder draad'. In januari 1901 liep de bark 'Medora' aan de grond op de Ratelbank. De opvarenden wisten de aandacht te trekken van de mailboot "Princesse Clémentine", waarop men onmiddellijk per radio om hulp vroeg en even later kon meedelen dat bijstand onderweg was. Enige tijd later had het lichtschip 'Ruytingen' pech aan de verlichtingsinstallatie. Ook dit schip ontving, na tussenkomst van de mailboot en het kuststation van De Panne, hulp uit Duinkerke. Toen nog later de 'Princesse Clémentine' zelf bij dichte mist voor de Belgische kust vastliep kon onmiddellijk hulp gevraagd worden en kon

onverwijld een sleepboot worden uitgestuurd. Hiermee was het belang van maritieme radio bewezen.

Vrij snel werd het kuststation overgebracht naar Nieuwpoort waar het op 17 juli 1902 in dienst werd genomen. Na 1902 nam de radiotelegrafie aan boord van schepen steeds meer uitbreiding en bouwden ook andere landen kuststations. In Nederland kwam Scheveningen radio in de lucht in 1904. Uit deze evolutie volgde de noodzaak tot internationale samenwerking. In 1914 had te Londen een 'Conferentie ter beveiliging van de mensenlevens op zee' plaats. Met het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog stopte deze samenwerking.

Bij de eerste veldslag aan de IJzer in 1914 werd het kuststation Nieuwpoort vernield.

Onmiddellijk na de eerste wereldoorlog werd een nieuw kuststation gebouwd te Oostende dat uitzond met de roepletters OST.



Morse

Bij de eerste radio-uitzendingen konden aanvankelijk alleen telegrafiesignalen worden uitgestuurd. Hiervoor werd morse gebruikt, genoemd naar de Amerikaanse uitvinder Samuel Morse. Morse maakte zijn eerste alfabetcode in 1838. De gewijzigde vorm wordt sinds 1865 internationaal gebruikt. Letters, cijfers en leestekens worden gevormd door een combinatie van korte en lange signalen die worden uitgezonden. Een lang signaal duurt drie maal zolang als een kort signaal. De ruimte tussen de signalen, die in

ACOD

ABVV

Openbare Diensten

SECTOR OVERHEIDSDIENSTEN

ROODNODIG

tijdsduur kan verschillen, maakt het mogelijk tekens en woorden te herkennen.

In 1928 werd de radiotelefonie operationeel. Naast morse kon vanaf nu gesproken taal worden uitgezonden. Tussen 1930 en 1940 ging de techniek met rasse schreden vooruit en werden steeds meer schepen en ook vissersvaartuigen met radio uitgerust. Het steeds groeiend radioverkeer noopte tot nieuwe vestigingsplaatsen. Het zendstation kwam uiteindelijk in Middelkerke terecht, het ontvangststation in Oudenburg. De exploitatiezetel en de operatorstanden bleven te Oostende. De radio-operatoren konden er voortaan beschikken over ruime radioconsoles met moderne apparatuur.

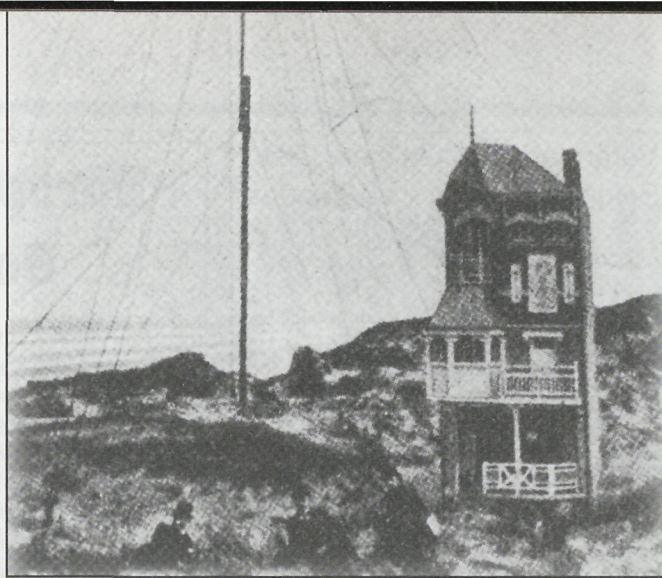
Na 100 jaar technologische vooruitgang en internationale organisatorische ontwikkelingen in de maritieme radiowereld zijn de punten en strepen, samen met de marconisten, verdwenen. Een nieuw wereldomvattend maritiem nood- en veiligheidssysteem kwam tot stand en de meeste kuststations sloten hun deuren. Als een van de weinigen overleefde Oostende Radio deze omwenteling.



Deze foto vonden we terug in onze oude doos. Ze stamt van vóór de tijd dat we HVB in 1988 overnamen. We weten niet wie de personen op deze foto zijn en evenmin waar en wanneer de foto genomen werd. Kan iemand ons helpen gegevens betreffende de foto terug te vinden? Laat het ons weten op het.visserijblad@telenet.be of op tel 0474 53 88 00.

Boek

De geschiedenis van de Maritieme radio werd te boek gesteld door Roger Arnoys (° Nieuwpoort, 1933). Hij begon zijn loopbaan in 1951 bij de Kust- en Scheepsradiodienst van de RTT te Oostende. Roger werkte een tijd in het communicatiecentrum BCFR/MUX van Belradio te Brussel en vervolgens bij de technische dienst van RMD-Oostende tot in 1993. Hij was als technisch verificateur medeorganisator van een reeks tentoonstellingen met als thema's maritieme radio en radio in het algemeen, zo onder meer over



'100 jaar radiogolven' in het zendcentrum SCRE te Ruislede/Wingene.

In zijn historisch overzicht schetst Arnoys de evolutie van de Belgische maritieme radiodiensten die zo oud zijn als de radio zelf. In het boek passeren heel wat onderwerpen de revue. De lezer maakt kennis met het ontstaan de maritieme radio in België, de eerste vestigingsplaats in villa "Les Pavots" te De Panne, de inplanting te Nieuwpoort om dan uiteindelijk in Oostende terecht te komen. Er wordt informatie verstrekt over het zendcentrum te Middelkerke, de ontvangstinstallaties te Oudenburg en het kuststation te Oostende.

Uiteindelijk, in 2006, verhuist Oostende Radio naar Zeebrugge. Het boek schetst ook de geschiedenis van Antwerpen Radio vanaf de indienststelling op 1 maart 1919 tot het afschaffen van de dienst op 31 december 1995.

Minder bekend is dat er een derde kuststation was, Brusselradio. Dit was eigenlijk het centraal radiokantoor BCR dat ook de dienst Belradio verzekerde, dit in coördinatie met het zendstation Ruislede en het ontvangststation Liedekerke. Belradio verzorgde de contacten met Belgisch Congo en met Amerika.

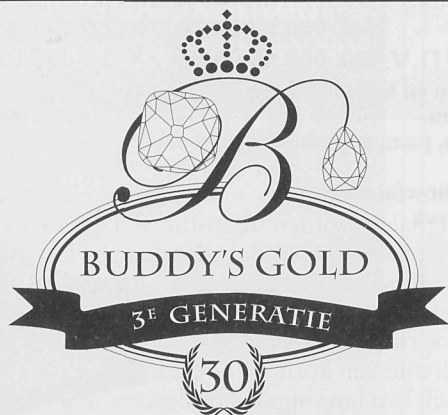
In het werk wordt tevens aandacht besteed aan het zendcentrum Ruislede.

Het boek Maritieme Radio – De Belgische kuststations is rijk geïllustreerd met nog nooit eerder gepubliceerd fotomateriaal.

Willem Lanszweert
foto's: archief & © J C

'Maritieme Radio – De Belgische kuststations' Van Roger Arnoys, uitgegeven door de Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke, is te bestellen bij www.unibook.com – kies Nederlands – onder de rubriek boekenwinkel vindt u het werk terug onder de afdeling 'geschiedenis en politiek'. De gewone uitgave, zachte kaft; zwart/wit illustraties, -131blz., form. 15,5/22,5 kost €12.

De luxe uitgave, harde kaft, illustraties in kleur, - 131blz., form. 15,5/23,5 kost €35



**AANKOOP
GOUD**

**GRATIS PRIJSOFFERTE
DIRECTE BETALING
GOUD - DIAMANT - ZILVER
ANTIEKE JUWELEN**

LOKEREN
Markt 63
9160 Lokeren
0486 92 66 30

OOSTENDE
Van Iseghemlaan 72
8400 Oostende
059 50 67 29

BRUGGE
Dweerstraat 8
8000 Brugge
050 34 02 28

Veranderingen Officiële Lijst Belgische Vissersvaartuigen

Toestand 20 april 2010

* Verandering van eigenaar:

O.32 PETRUS PICTOR wordt N.32

JOLLY JUMPER. Vorige eigenaar:

BVBA Rederij Ishtar, H. Baelskaai
2, 8400 Oostende. Nieuwe eigenaar:
BVBA Jolly Jumper, Schoolstraat 49,
8730 Beernem.

* Geschrapte en nieuwe eigenaar:

N.64 BLACK JACK. Vorige eigenaar:

BVBA De Rousant, Zonnebloemstraat
26, 8300 Knokke-Heist. Geschrapte
als vissersvaartuig: 01.03.10. Nieuwe
eigenaar: BVBA De Kaper, Kragenhoek
31, 8300 Knokke-Heist.

* Wijziging adres: Z.85

MORGENSTER. Eigenaar NV

Morgenster, Nukkerstraat 85, 8450

Bredene (voorheen: Afrikalaan 13,
Oostende) Zeebrief: 30.03.10.

Onderzoek MSC voor garnaal

In Nederland heeft men het plan opgevat de garnaalvangst onder een MSC-label te laten verlopen. Om ook de Vlaamse garnaalvissers kans te geven in deze ontwikkeling mee te stappen wil de Rederscentrale een ontmoeting organiseren met Pim Visser van Visafslag Hollands Noorden. Hij kan uitleggen welke mogelijkheden er ter zake zijn voor de Belgische vissers. Er werd nog geen datum vastgelegd voor deze bijeenkomst.

Werkgroep passieve visserij

Op vraag van de betrokken reders werd er binnen de Rederscentrale een Werkgroep Passieve Visserij opgestart. Die vraagt aandacht voor de typische problematiek van deze visserij: het gewaarborgd dagloon (dat nu teveel gericht is op de situatie van de boomkorvisserij) en specifieke quotaverensten voor dat vlootsegment

Europa eist miljoenen subsidies Oostendse Vismijn terug

De Europese Commissie eist dat het Oostendse vismijnbedrijf en zijn dochterondernemingen alle onrechtmatig ontvangen subsidies terugbetaalt aan de stad. Een privatisering van de vismijn betekent immers niet dat de voordelen van de ontvangen overheidssteun uitgeveegd zijn. Volgens het financieel-economisch dagblad De Tijd zou de Commissie daarover op 27 april een beslissing genomen hebben.

De EU wil dat de onterechte steun binnen de vier maanden teruggevorderd wordt. Omdat de commissie niet precies weet hoeveel subsidies werden toegekend, eist ze binnen de twee maanden een overzicht van de bedragen, verhoogd met de rente en van alle maatregelen die genomen worden om de aan de EU-eis te voldoen.

De bedragen waarvan de Commissie wel op de hoogte is zijn het toegekende startkapitaal van AGVO en EVO van circa 10 miljoen euro. Beide bedrijven kregen ook garanties voor aanzienlijke leningen en de kosteloze beschikking over gebouwen en terreinen. Ook de erfpachtovereenkomst die de NV

Pakhuizen destijds afsloot met het stadsbestuur is voor de EU-commissie niet in overeenstemming met de doelstellingen van de interne markt.

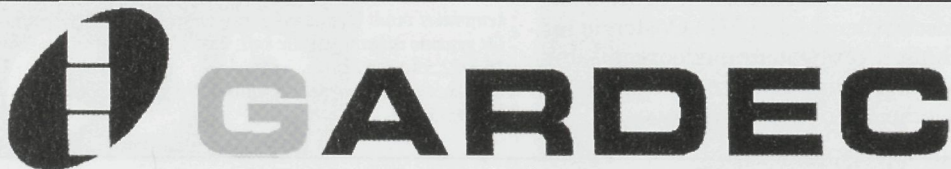
De beslissing vloeit voort uit de klacht die de Zeebrugse Visveiling in 2006 indiende.

Vlaamse visveilingen samen op Seafoodbeurs in Brussel

De Vlaamse visveilingen, de Reders-centrale, SDVO en de VLAM stonden in een gemeenschappelijke op de European Seafood Exposition die van 27 tot 29 april doorging in Brussel. Het is de eerste keer dat dit gebeurt op de ESE die aan zijn 18de editie toe is. De beurs is de grootste in de wereld, met meer dan 1.600 exposanten uit 140 landen. Alle segmenten en aspecten van de vissector zijn er vertegenwoordigd.

Evenementenkalender voor vissers MEI

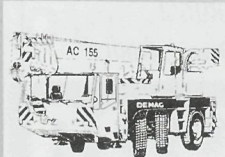
- 1-31** Visserijfoto's van Jo Clauwaert en Albert Rau in Nationaal Visserijmuseum Oostduinkerke
- 1-9** Week van de Zee
- 5** Voorstelling boek 'Oostendse middenslagtreilers'
- 6** Presentatie pulskorsysteem in ILVO.
- 14-15** Visserijdagen Urk
- 17** Bijzondere Algemene Vergadering Rederscentrale: aanpassing statuten.
- 19-20** Aquaculture UK 2010 in Avimore (UK)
- 19-23** Visserijweekend in Nieuwpoort
- 20-22** Fishing 2010 in Glasgow (UK)
- 20-22** Tuna 2010 in Bangkok (Thailand)
- 25-27** Total Processing & Packing in Birmingham (UK)
- 27-30** Oostende voor Anker



VJ n.v. Tel. 050 54 45 41
Fax 050 54 58 37
Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouwschepen
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaaftwerk
Inox- en aluminiumconstructie
Verhuur telescopische kranen

SDS n.v. Tel. 050 54 51 78
Fax 050 55 03 67

Leveren, plaatsen en herstelling van:
alle dieselmotoren
keerkoppelingen, pompen, compressoren e.a.
DROOGDOK
Schroeven en schroeffassen
Las- en leidingwerk

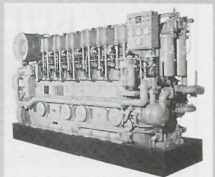


Bureel - Werkplaatsen:

Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge

GSM 0477 / 41 20 93

24 u / 24 u.



Aanvoergewicht daalt, besomming stijgt

In de periode januari-maart werd in de drie kustvismijnen minder vis aangevoerd (-2,6 %), maar wel een betere besomming gerealiseerd (+6,8 %) tegenover dezelfde periode vorig jaar. In totaal werden 4.244 ton visserijproducten aangevoerd, voor een waarde van 17,4 miljoen euro.

Verdeeld per haven geeft dit volgend resultaat

Aanvoer (in ton)

Oostende	1.891 (-9,6 %)
Zeebrugge	2.306 (+5,2 %)
Nieuwpoort	47 ton (-32,8 %)

Besomming in miljoen euro

Oostende	7,8 (+1,6 %)
Zeebrugge	9,4 (+12,8 %)
Nieuwpoort	0,24 (-22,9 %)

Opmerkelijk is dat er een einde gekomen is aan de drie jaar op rij stijgende aanvoer en besomming in de Nieuwpoortse vismijn. Tijdens de eerste drie maanden werd 47 ton (70 ton in 2009) aangevoerd voor een totale verkoopwaarde van 235.753 euro (t.o. 305.766 euro).

Tong en schol

Tijdens het eerste kwartaal (januari-maart) dit jaar werd minder tong aangevoerd (-13,3 %) dan in dezelfde periode vorig jaar. Ondanks de lagere tongaanvoer in alle vismijnen zorgde de prijsstijging voor een hogere tongopbrengst in Oostende en Zeebrugge. In Nieuwpoort was de tongopbrengst bijna gehalveerd en de opbrengst met een derde afgenomen. De scholaanlandingen gingen er op vooruit in Oostende en Zeebrugge, maar de prijsdaling zorgde voor lagere besommingen. Ook hier moest Nieuwpoort procentueel het meest inleveren.

Boekhoudkantoor Vermeire & Tommelein

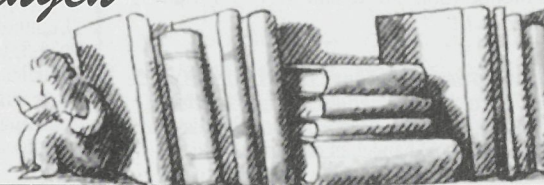
E. Beernaertstraat 71
B04.02
8400 Oostende

Tel : 059 701830
Gsm : 0475 901354
Fax : 059 512515

www.vermeire-tommelein.be

Boekbesprekingen

Frank Neyts



Door de mazen van het net

Door de mazen van het net, het boek waaruit we in HVB enige maanden geleden al een stuk als voorpublicatie plaatsten is inmiddels verschenen. Joris Surmont vertelt erin over zijn ervaringen in de IJslandvisserij en ventileert beschouwingen over de toekomst van de sector. Als 15-jarige monsterde hij als scheepsjongen aan op de O 32 Roland, in de Oostendse bootjowerie. Later ging hij vissen op IJsland en ook op de boomkorvaartuigen in de Keltische en de Ierse Zee. Nadien stapte hij over naar de marine en studeerde af als industrieel ingenieur. In het leger was hij actief als technisch officier aan boord van de fregatten Westdiep, Wielingen en Wandelaar. Surmont is tijdens zijn vrije tijd ook gids in het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke. Meer info is te vinden op de website van de auteur: <http://users.skynet.be/Island>. (fv)

Door de mazen van het net (ISBN 978-94-6089-427-5) van Joris Surmont telt 140 bladzijden, kost 15,95 en kan per mail besteld worden bij info@boekscout.nl. Website: www.boekscout.nl.

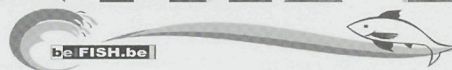
Russische schepen

Bij Coastal Shipping verscheen zopas het prachtige boekje "Russian Sea/River Ships" geschreven door Bernard Mccall.

In tachtig pagina's brengt de auteur aan de hand van meer dan 150 kleurenfoto's een overzicht van de ontwikkeling van het typisch Russische zee/rivierschip. Met een uitgebreid intern waterwegennetwerk, gedeeltelijk natuurlijk, gedeeltelijk door de mens aangelegd, steunt het interne Russische transport in belangrijke mate op deze vitale waterwegen. Het boek biedt aan de hand van foto's een overzicht van de ontwikkeling sinds 1948 van dit zeer specifieke scheepstype dat zowel op zee als op de Russische binnenvaartwegen kan worden ingezet. Sinds de val van de Sovjet Unie in 1991 zien we deze schepen hoe langer hoe meer in Europese wateren. Het boek situeert de verschillende types in hun historische, geografische en



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

economische context. Een zeer leerrijk en buitengewoon interessant overzicht. Een aanrader !

"Russian Sea/River Ships" (ISBN 978-1-902953-39-7) verscheen in februari 2009 als hardback. Het boekje kost €17.50 of 25 euro. Bestellen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij Coastal Shipping, 400 Nore Road, Portishead, Bristol BS20 8EZ, UK. Tel/Fax: +44(0)1275.846178. www.coastalshipping.co.uk. Wie bij de uitgeverij bestelt moet er ook nog 3 euro verzendingskosten bij rekenen.

Vuurtorens van de wereld

Bij Adlard Coles Nautical verscheen onlangs het prachtige boek "Lighthouses of the world" geschreven door Marie-Haude Arzur. Het boek werd op groot formaat uitgegeven en geïllustreerd met tal van kleurenfoto's. Vuurtorens hebben steeds tot de menselijke verbeelding gesproken. Vuurtorens staan voor het aangeven van gevaar, een baken in de zee omgeven door romantiek en geschiedenis, een magneet voor wandelaars en bezoekers.

Het boek geeft een overzicht van meer dan 150 vuurtorens uit 56 landen uit alle hoeken van de wereld. Alle beschreven vuurtorens zijn toegankelijk, vele ervan kunnen worden bezocht.

Van de vuurtorens die hun licht trots over de rotswand laten schijnen, tot deze die tegen een klip aangebouwd werden, de in het boek opgenomen vuurtorens geven een spectaculair beeld, een 'feest van de

vuurtoren' over alle continenten heen.

"Lighthouses of the World" (ISBN 978-1-4081-0635-8) telt 240 pagina's. Het boek kost €19.99. Bestellen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij Adlard Coles Nautical, 38 Soho Square, London W1D 3HB, UK. www.adlardcoles.com.

De partijen bij het zeevervoer

Bij Adlard Coles Nautical verscheen onlangs de vijfde editie van het interessante en nuttige boek "Reeds Sea Transport. Operation and economics" geschreven door Patrick Alderton.

Het zeevervoer is bij uitstek een uitgesproken ingewikkeld gebeuren. Er zijn tal van partijen bij betrokken die ver van elkaar opereren, vaak een tegengestelde cultuur hebben en niet zelden een andere taal spreken. "Reeds Sea Transport" biedt een overzicht van alle betrokken partijen bij het zeevervoer, hun eigen kenmerken en specifieke taken. Het boek zal de lezer een inzicht geven in het ingewikkelde kluis van het zeetransport.

Spelers in dit zeetransport moeten zich doorlopend aanpassen en moeten anticiperen op de snelle ontwikkelingen binnen hun sector.

Zonder twijfel is dit boek dé wegwijzer voor hen die het zeevervoer vanuit een 'inside view' willen leren kennen. Buitengewoon leerrijk en allesomvattend.

"Reeds Sea Transport" (ISBN 9780713669442)

telt 323 pagina's. Het boek kost €27.99. Bestellen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij Adlard Coles Nautical, 38 Soho Square, London W1D 3HB, UK. www.adlardcoles.com.

Maritieme verzekeringen

Bij Adlard Coles Nautical verscheen het interessante en nuttige boek "Reeds Marine Insurance" geschreven door Barrie Jervis. Het boek richt zich tot hen die weinig of geen ervaring hebben in maritieme of andere verzekeringen in het algemeen, en die in de maritieme sector werkzaam zijn of er interesse voor hebben. Het boek is een 'must' voor goederenbehandelaars, havenautoriteiten, ship brokers en managers in de scheepvaartsector. Het boek kan ook worden benut als handboek voor studenten die een maritieme of een transport-logistieke richting volgen.

De auteur start bij de basis om uiteindelijk een kennis te bieden om het maritieme verzekeringswezen te begrijpen. Naast de onderliggende verzekeringsprincipes komen ondermeer ook casco-verzekering, P&I clubs, standaardclausules in de goederenverzekering en averij grosse aan bod. Zonder twijfel slaat dit boek de brug tussen leek en expert, en biedt het een waardevolle bijdrage om beide uitersten dichter bijeen te brengen.

"Reeds Marine Insurance" (ISBN 0-7136-7396-6) telt 330 pagina's. Het boek kost €30.00. Bestellen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij Adlard Coles Nautical, 38 Soho Square, London W1D 3HB, UK. www.adlardcoles.com.

Nieuwbouw
Alle herstellingen,
ombouw en onderhoud

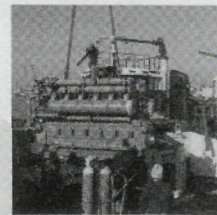


Visserijschepen - Werkschepen
Dienstvaartuigen - Pontons
Motorenrevisies - Mechaniek - Uitlijning
Constructiewerken in staal, aluminium en RVS



Scheepslift 1000 ton (45 x 13,5 x 5,2 m)

Draaiwerk tot 6,30 m TC



Kraanverhuur

Scheepswerf I.d.P. N.V.

Vismijnlaan 5 - 8400 Oostende - Tel. 059-32 18 64 - Fax 059-32 08 13
Tel. na bureeluren: 0477-777 664 - E-mail: info@idp-shipyard.be - Website www.idp-shipyard.be



DE MISSIE IN OOSTENDE

Aflevering 1

Alles heeft vele gezichten
Don Fabulist, winter, begin 2010

De winter kleefde nog op het vlakke land toen Finbar in Oostende belandde en zijn intrek nam in Hotel du Parc met wat hem restte aan tijd, zijn hoofd als een vuurtoren. Een benefiet voor de daklozen van Haïti, voor tien dronkaards aan de toog, het was achter de rug. De poëziemuziek van 'Nonkel Johnnies Wrakhout-band' hing nog in de vrieslucht rond het station. Drie maanden eerder, toen Finbar zich nog Johnnie noemde, raakte hij verwond bij een slippartij in de Ardennen. Een auto die niet wilde starten. Johnnie speelde krachtpatser en gleed uit. De pijn in zijn elleboog kerfde sindsdien in zijn hersenpan. Accordeon spelen... Het was voorbij.



Kamer 104 in Hotel du Parc. Geen internet. Finbars expeditie in het hoofd was gestrand. Hij smeedt zijn tassen vol onleesbare aantekeningen in de hoek. Naakt en vol jeukplekken keek hij naar het plein, als een goudvis happend naar zuurstof. Waar vroeger koetsen stonden, stonden nu taxi's, rijtuigen van een treinstel wachtend op de eerste rit in de ochtendmist. Finbar kroop in bed.



Bij de Venetiaanse gaanderijen wacht de roestige zee, dacht hij. Ik moet hypersensitief zijn, ik voel zelfs de leegte die de orgelman achterlaat. Zijn Verbeeckorgeltje met de aap die de armpjes uitstrekt. Door Finbars hoofd spookte filmmuziek van The Third Man met Orson Welles als Harry Lime, Anton Karas

op de citer. Welke slogan had Finbar die dag ook weer gezien? Een investering die u beschermt tegen slapeloze nachten. Hij telde geen schapen maar viskramen: die van Sandra en Manon, van Gino, van Lima - bij de visboetiek Neptune had hij de 'wullocks' voor de ogen van de politie naar de meeuwen gegooid. 'Geef mij geen boete, meneer, ik kom van Antwerpen, ik weet niet beter.'

Dan maar kroegen tellen. D'oede Tied, 't Zeezotje, Fats Domino, The Dingle Pub, Chez Néné...

Finbar gleed naar een ver verleden. In zijn matrozenpakje bedelde hij om een ijsje bij een pronkerig roomijskarretje. Hij wuifde naar de garnaalboten en keek naar de badkarren. Hij zag zichzelf twintig jaar later: hij zette de bloemetjes buiten in Het Witte Paard. Oostende. Parel van de Belgische Kust, Koningin der Badsteden.

Finbar schrok wakker, luisterde naar de nacht - nergens was de stilte achter de geluiden zo hoorbaar. Machtig, dacht onze held, maar het lijkt jaren geleden dat ik nog iets heb gegeten. Naast hem lag een onzichtbare vrouw met haar rug naar hem gekeerd. Finbar begroef zijn gezicht in haar hoofdkussens. Hij fluisterde een spokenlied tot hij in slaap viel alsof hij het leven achterliet.

Finbar sliep. Buiten, op het Vissersplein, sukkelde een meeuw door de nacht, mankend op de zwarte toetsen van Ensors harmonium. In de straten rondom speelden geraamten biljart, marionetten flirtten met de dood. Oostende zakte door haar schelpenstoel.

Toen Finbar ontwaakte, was hij verwonderd dat hij nog leefde. Zijn lakens waren klam. Hij had gedanst met figuren van Ensor als Préciosette en Nacrette-Saphyrette. Het fluitspel van Fifrelin had hem hoofdpijn bezorgd. Valentijn kan me gestolen worden, dacht Finbar. En: eind mei komt Adamo naar het Kursaal, ditmaal geen Chippendales. Eerst ga ik bij Ensor op bezoek, salueren naar zijn dodenmasker. Daarna neem ik Cupido, in deze dagen meenas van de middenstand, bij de gatskaken. Zes uur 's ochtends en nog steeds was het donker. Oostende ademde zacht, het ruisen van de zee in haar bloed. Finbar wachtte op de dag. Tram na tram, de trams naar De Panne zeurden in zijn hoofd. Hij hoorde een tram bellen. *Ding ding*. Minnelemming is de naam die mijn opdrachtgever mij voor Oostende gaf, dacht hij. Finbar Minnelemming, zo moet ik mij hier noemen. Minnelemming staat op het punt Oostende te enteren. Hij zal verbreederen met de laatste zeedraak. Een gekooide zeemeermin bevrijden. Finbar rilde en rolde zich op. Ik ben een embryo in een moederschelp, maalde hij, mijn kop is veel te groot.

De trams reden door de straten in Finbars hoofd. Dikke, lusteloze sneeuwvlokken vielen op de rails.

wordt vervolgd

Peter Holvoet-Hanssen

Peter Holvoet-Hanssen

foto's: Jo Clauwaert
met dank aan deBuren en Vrijstaat-O





EEN WEDERGEBOORTE

De Askoy II

Het verhaal van de Askoy II, het zeiljacht waarmee Jacques Brel de Stille Oceaan overstak naar de Markiezeneilanden, werd in januari 2009 al in HVB beschreven door Herwig Deweerdt, lid van de vzw SAVE ASKOY II. Het schip werd in 1960 gebouwd voor de architect Hugo Van Kuyck en in '74 overgenomen door Brel. Het was in haar tijd één van de 12 mooiste zeilschepen ter wereld.

Na Brel waren er nog een aantal eigenaren, waaronder Harlow Jones, die de boot inzette voor een visserijproject met de lokale vissers van de eilanden in de Pacific. Bij de laatste eigenaar, maritiem journalist Lindsay Wright, belandde de Askoy in een storm die haar op Baylys Beach wierp, zo'n halve aardbol verwijderd van hier. Daar lag het schip vele jaren, schijnbaar voorgoed in haar zeemansgraf. Maar dat was buiten de broers Wittevrongel en nog een handvol enthousiasten gerekend. Zij hebben het schip op 8 april, uitgerekend Brels verjaardag, teruggebracht naar de plek waar het gebouwd werd, de scheepswerf van Rupelmonde. De cirkel is rond.

Rêver un impossible rêve

De firma Wittevrongel - *'when sailing becomes a passion'* - maakt zeilen, huiken en hoezen. Al vele decennia. Brel kwam er terecht voor nieuwe zeilen toen hij aan zijn wereldreis begon. Daar ontstond ook de kiem voor wat vandaag gebeurt. Dat passie in het vaandel van de Wittevrongels staat, wordt hier mooi geïllustreerd. Want van een leien dakje liep het terugbrengen van het schip niet. In 2005 stonden de broers Wittevrongel voor het eerst op Bayleys Beach in Nieuw-Zeeland. Pas vijf jaar en vele hindernissen later is het gelukt het schip op de werf in Rupelmonde te krijgen, waar het herstellen van het staalwerk kan beginnen.

Het begon als een stoute jongensdroom die door heel wat mensen weggehoond werd. Van het schip stak dan ook slechts de boord nog boven het 20.000 kilometer verre zand. Maar gaandeweg groeide het handvol pioniers tot een stevige groep enthousiasten en sponsors waarvoor de Askoy mythische proporties aannam. De suggestie om een replica te maken, in plaats van zoveel moeite te getroosten voor een wrak, werd resoluut van de hand gewezen. *"Je moet op je smoel durven gaan"*,

is een uitspraak van Piet Wittevrongel. *"Dat zei Brel ook. Als je thuis blijft zitten struikel je over je pantoffels."*

Op 8 april kwam er dan ook een hele schare fans, pers en belangstellenden naar de receptie. Brel blijft inspireren, zijn boot is daar het symbool van. Hij verliet Europa naar de verst mogelijke plek om zich te onttrekken aan een arglistige, machtsbeluste wereld. *"Zeelui zijn volledig onaangepast."* zei hij. *"Wie weigert zich aan te passen beleeft zijn anderszijn heel bewust"*. Dat vindt ook vandaag nog weerklank bij heel wat mensen.

Voor de Wittevrongels geen ellenlange speeches. Ze lieten het woord vooral aan Brel die vertolkt werd door Hannelore. Als eerste het toepasselijke 'J'arrive'. De boot is aangekomen, geloof en begeestering hebben de droom waargemaakt. Als laatste lied 'La Cathédrale'. *"Neem een kathedraal / geef haar masten, een boegspriet en een ruim / hijs de zeilen / en vlucht naar Engeland"*.

Dat is waar de Wittevrongels verder op hopen, het schip zeewaardig maken en wie weet ermee opnieuw de Stille Oceaan doorkruisen. *"Nooit opgeven, dan komt alles goed."* Maar ook nu blijven de hindernissen bestaan. In maart liet minister van Toerisme, Geert Bourgeois verstaan dat de Askoy geen Vlaams erfgoed is met als gevolg dat de subsidies wegvallen. Gelukkig zijn er wel sponsors, het staalwerk is gefinancierd. Voor de afwerking moeten nog middelen gevonden worden. Wie zich aangesproken voelt kan surfen naar www.askoyii.be.

Voor de Nieuwe Scheldewerven is dit de eerste opdracht. Zij willen streven naar de afwerking in 2012, het Mercatorjaar. Mercator was afkomstig uit Rupelmonde en zo wordt er nog een link gelegd in dit project. *"Over rivieren, stromen en zeeën ontstaat een nieuwe wereld waarin grenzen hertekend worden"*, omschreef burgemeester Denert het lyrisch. *"Dit is de meest opgemerkte verrijzenis sinds Lazarus"* voegde hij er nog aan toe.

Ilse Heip

foto's: Pierre Debrauwer



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



Het leven zoals het is:
De Askoy II, van Oostende naar Rupelmonde...

Foto's © Pierre Debrauwer



Piet & Staf Wittevrongel bij de Askoy
voor het vertrek in Oostende.









Een aantal werkende leden van de vzw Save AskoyII
 Vlnr. Staf Wittevrongel, Gerard Muyle, Jaak Jespers, Herwig Deweerdt, Piet Wittevrongel

Vlnr. Piet Wittevrongel, Antoine Denert, Peter Janssens, Luc De Ryck, Johan Michielsens, Staf Wittevrongel



Hannelore



**PHILIP
 VERMEULEN**

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

T: +0032 (0) 9 281 26 28

philip.vermeulen.9831@skynet.be

GIJ DIE DIT BLAD IN DE KRANTENWINKEL KOOPT

De distributie van HVB via de winkels is voor ons van in den beginne al een peperdure zaak geweest. De distributiekosten bedroegen in 1988 immers al 40% van de verkoopprijs van het blad. Dat is intussen nog toegenomen, bvb. doordat we verplicht werden een barcode aan te brengen, een streepjescode die we maand na maand voor veel geld bij de distributeur moeten aankopen. Ook is de distributiedienst verhuisd, waardoor we sinds enkele maanden 60 km moeten omrijden. Het is niet dat we aan die winkelverkoop iets moeten overhouden (want dat was voorheen ook niet het geval), maar de lezers zullen begrijpen dat we er evenmin aan moeten 'toesteken'. Vandaar dat HVB vanaf maart 2010 in de winkel 3,99 euro kost.

Indien u dat teveel geld vindt zijn, dan hebben we daarvoor een oplossing

NEEM TOCH EEN ABONNEMENT

Wie een abonnement heeft betaalt nog altijd het oude, goedkope tarief. Neem vandaag nog een jaarabonnement en schrijf 29,75 euro over op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad. U krijgt dan een jaar lang HVB in de bus bezorgd. En u haalt er winst uit! We doen daar bovenop een geste. Schrijf als mededeling op uw betaalformulier: 'ABONNEMENT VOORHEEN LOSSE KOPER' en u krijgt GRATIS de bundel 'Alles is in beweging' toegestuurd. Vier essays over vissers en cultuur, met teksten van Flor Vandekerckhove en beelden van Jo Clauwaert.



schilderij Frone Clauwaert

CLAUWAERT EN TAVERNIER. FLITSMATROOS EN ZEEMEERMAN. DIT IS HET BOEK WAAR IK VAN DROOMDE. DIT ZIJN GEEN FOTO'S. HIER KOMT DE ZEE ZELF AAN HET WOORD. HIER KOMT DE WALVIS VAN DE WIND IN BEELD. DIT ZIJN GEEN VERZEN BIJ MOOIE PLAATJES, MAAR DE STAMGASTEN VAN NEPTUNUS DIE BIJTEN IN VEERTIEN BILLEN, IN TONG EN IN STILTE. ZON BREEKT DOOR DE GOLVEN, ZO MOOI.

PETER HOLVOET-HANSEN * STADSDICHTER VAN ANTWERPEN

Samen doolden ze dagen langs de kades, de flitsmatroos Jo Clauwaert en dichter Geert Cyriel Tavernier om de ziel van de gevaarlijkste stiel, de visserscultuur, vast te leggen in het boek: HET ZWEET VAN DE ZEE. Een boek dat veel meer is dan ongewone foto's en stekelige woorden. Peter Flynn vertaalde de teksten naar het Engels.

Het boek, 25,5 x 19 cm,
gedrukt in kleur,
148 pagina's met harde kaft
kost 35 euro
+ 5 euro verzendingskosten



Te bestellen bij CDV productions,
Eikelstraat 39, 9840 De Pinte,
cdvproductions@skynet.be,
door over te schrijven op rekening
van CDV productions:
IBAN BE060011 9550 7822
BIC GEBABEBB
Het boek is ook te koop aan
de balie van Het Visserijmuseum
Pastoor Schmitzstraat 5,
8670 Koksijde (Oostduinkerke).



RARE DIEREN IN FABELVORMEN

Don Fabulist

De roerdomp en de wilde eend

'Kijk eens roerdomp naar mijn bonte veren,
kwaakte wat luide beks de wilde eend.
De roerdomp zweeg tussen het riet van meren
en dronk de lucht stokstijf en stil versteend.
Aan de oever kwekte zonder keren:
'Aanhoor het kwaakgeklank dat ons vereent.'
De domp zag plots de vos die eenden at
en stilte nippend werd hij roerloos zat.

Er is eens een vos die spreekt:

'O, gij vals romantisch bootjesvolk
dat roeit op glitter van het zwanenmeer;
uw hoofden suffen in een dichte wolk
door de zeemzoete wanen zonder zeer.
Mijn hart rammelt me tot het leven weer;
vanavond eet 'k uw zwaantjes zondermeer.'

De gierzwaluw

'Godganse dagen vliegend vliegen vangen;
er rest geen ruimte zonder open bekje.
Van gloor tot gloor de lucht met vlucht behangen;
het nest, dat pikt niets van een vrij vertrekje.'
Thermiek, geroerd door schrille zwaluwzangen,
zag na de avondval een hemels plekje.
De lucht richtte zich in een stromen recht
en zoog de zwaluw in de staande zuil.
Met open vleugels lag zij neergelegd
en in de draaiing hield ze 't buikje schuil.
De luchtstroom steeg tot aan het firmament
en droeg de vogel in zijn sterrentent.

Fabel 2 verscheen op
de cd "Fabels van Don Fabulist
gezongen door Raf Walschaerts".
Te bestellen via www.donfabulist.be

TURNING LEFT AT EASTER

SOME EARLY WARMTH JUMP-STARTED THE MAGNOLIAS
AND THEY ALL SHUDDERED INTO BLOSSOM
IN THE MIDDLE OF A NORTHWESTER
THAT LEFT THE MOTOR OF SPRING
STALLING AND BREATHLESS,
SPUTTERING LIKE A TEARFUL CHILD.
THEN THE CHERRY TREES SHIFTED INTO GEAR
TO THE COUGH OF DEPARTING GEESE
AND WE WERE OFF.

BUT IN THIS MAD RACE
PEOPLE SOMETIMES GET LOST,
STANDING WITH UPTURNED COLLARS
HOLDING ON TO BOUQUETS AT STREET CORNERS
CAUGHT IN THE RUSH FOR THE RIGHT DRESS
FOR THE RIGHT GESTURE OF ROMANCE,
LATE FOR THE RENDEZVOUS.

THEN, TURNING LEFT AT EASTER,
A LONG AVENUE AWAITS YOU
FULL OF RELIEF,
THE ENGINE NOW HUMMING GENTLY
AND YOUR LOVER BESIDE YOU
AT THE WHEEL.

PETER FLYNN

LINKS AFSLAAN OP PASEN.

EEN VONK VAN VROEGE WARMTE ZETTE DE MAGNOLIA'S AAN
EN HUIVERDEN ZE ALLEN TOT BLOEI
IN HET MIDDEN VAN EEN NOORDWESTERWIND
DIE DE MOTOR VAN DE LENTE ACHTERLIET
SPUTTEREND EN ADEMLOOS,
ALS EEN HUILEND KIND.
DAN SCHAKELDEN DE KERSENBOMEN VAN VERSNELLING
EN MET DE HOEST VAN VERTREKKENDE GANZEN
WAREN WE VERTROKKEN.

MAAR IN DEZE GEKKE RIT
VERDWALEN SOMS MENSEN,
STAAN ZE DAAR MET OMGEDRAAIDE KRAGEN
MET BLOEMBOEKETTEN OP DE STRAATHOEKEN
VERLOREN IN DE STORMLOOP NAAR DE GEPASTE JURK
DE JUISTE ROMANTISCHE GESTE,
TE LAAT OP DE AFSpraak.

DAN, LINKS AFSLAAN OP PASEN,
EEN BREDE LAAN WACHT OP JE
WAT EEN OPLUCHTING,
DE MOTOR DIE NU ZACHT ZOEMT
EN JE GELIEFDE NAAST JE
AAN HET STUUR.

PETER FLYNN

VERTALING GEERT CYRIEL TAVERNIER

RENDEZ-VOUS

MET JOU
ÉÉNMAAL

VIER OGEN
OP DE RUG VAN DE ZOLDER.

GEERT CYRIEL TAVERNIER

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.



Zoektocht

Graag had ik de HVB-abonnees Marnix Verleene, Walter Vercruysse, Patrick Delahaye en HVB-medewerker Guido Walters bedankt voor hun reacties in verband met mijn oproep aangaande de O309.

Door hun verwijzingen naar bestaande literatuur aangaande, heb ik inzicht gekregen in de tragedie welke zich voltrok te Dieppe op 21 mei 1940.

Ik heb helaas nog geen bewijs gevonden dat genaamde Carolus Bauwens aan boord van de O 309 was op die datum.

Willy Lippens

Faillissementen

* HET VISPALEIS-LE PALAIS DU POISSON BVBA, Albrecht Rodenbachlaan 22, 8930 Lauwe (Menen), groothandel in vis, schaal- en weekdieren, voorheen met uitbating in Vismijn Oostende. Failliet verklaard op 17 februari 2010.

* SUNFISH BVBA, Oostendelaan 268, 8430 Middelkerke, groothandel en import van visserijproducten. Failliet verklaard op dagvaarding op 22 februari 2010.

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
Vismijn 123, 8400 Oostende. Gsm 0475 30 39 87
Fax 050 54 79 11
Telefoneren vanuit Nederland:
+ 32 50 54 48 33

Jean Deley overleden

In Oostende overleed op 15 april visser Jean Deley (° 28.12.1939), echtgenoot van Lydie Hellebout. De burgerlijke afscheidsplechtigheid greep plaats op 26 april.

Jean Deley begon te varen in de bootsjowerie, op het vaartuig van zijn vader. Al spoedig stapte hij over op de IJslandvaart. Hij voer twaalf jaar op de O 236, vier op de O 318. Verder was hij actief op de N 3, O 316 en acht jaar op de O 369 van de familie Verleene. Op 14 oktober 1994, na veertig jaar visserij, monsterde hij af.

Schipper Marnix Verleene, die Jean Deley goed heeft leren kennen in de acht jaar dat ze samen gevaren hebben, looft de 'typische plankenvisser' als 'de beste man die ooit op mijn dek heeft gestaan.'



De citaten



'Alles kan. We kunnen het huidige economische systeem inruilen voor een systeem dat humaner, democratischer en ethischer is.'

Michael Moore in De Standaard, 2 januari

'Nog één keer: het doel van het neoliberale systeem is niet werkgelegenheid creëren, herdoel is geld verdienen. Met werknemers als het moet, zonder werknemers als het kan.'

Frank Albers in Knack, 17 februari

'Ik heb in Oostende nog nooit een boerka gezien en dus stelt het probleem zich niet. Maar als ik sommige voorstanders van zo'n verbod bekijk, dan zouden ze misschien zelf beter een boerka dragen.'

Jean Vandecasteele in De Morgen, 6 maart

'Europa heeft alleen oog voor de creatie van een gemeenschappelijke markt en een gemeenschappelijk bestuur. Maar die logica volstaat niet om Europa samen te houden.'

Arjo Klamer in De Tijd, 27 februari

'Op dit ogenblik ontsnapt werkelijk niks aan de wetten van de markteconomie. Zelfs onze vrije tijd niet: In de uren dat we niet werken, worden we verondersteld te shoppen om de economie draaiende te houden.'

Anna Coote in Humo, 2 maart

'Zelfs met dezelfde eigenschappen als mannen verdienen vrouwen minder. Een vrouw met dezelfde anciënniteit, dezelfde leeftijd, werkzaam in dezelfde sector met hetzelfde beroep en hetzelfde opleidingsniveau als een man verdient minder dan die man.'

Uit een rapport van het Instituut voor de Gelijkheid van Vrouwen en Mannen

'Iedereen wordt hier maar aangespoord om meer en langer te werken. Terwijl de mensen niet meer willen werken en het ook helemaal niet nodig is.'

Herman Van Molle in P-Magazine, 21 april



'Zij is een levend schoon en kent zichzelf niet.'
(Willem Kloos)

Hoe de vissersgemeenschap tevoorschijn komt uit

GOLVEN VAN ONTMOETINGEN

In Frankrijk woedt al enige maanden een debat over de nationale identiteit. De Franse regering wilde wel eens weten wat dat nu eigenlijk betekent om Fransman te zijn. Het onderwerp beroert ook Vlamingen. Zo ging VLD-er Guy Verhofstadt er zich mee bemoeien door op 11 februari een vlammend essay over de kwestie te publiceren in de Franse krant *Le Monde* (waarna de Fransen hem vriendelijk verzochten 'de retourner vers ses frites').

En ja, ook in ons land van 'moules et frites' wordt het debat aangezwengeld. Wat betekent het eigenlijk om Belg te zijn (voor de enen) of Vlaming (voor de anderen)? Waardoor wij ons andere vragen gingen stellen. Wat betekent het om lid te zijn van de vissersgemeenschap?

De ontdekking van de vissersgemeenschap

In 1994 las ik een boek dat grote indruk op me maakte. Daarin beschreef de auteur het leven in een primitief Spaans vissersdorp vlak na de Tweede Wereldoorlog.⁽¹⁾ In een halve eeuw tijd was er in de visserij veel veranderd, zo kon ik eruit opmaken. En ook was er veel verschil te noteren tussen de Spaanse en de Vlaamse sector. Maar ik werd toch vooral getroffen door wat zo'n primitieve Spaanse visser gemeen had met z'n moderne Vlaamse evenknie. De afstand tussen Vlaamse boeren en vissers (die nogal eens in een en dezelfde adem genoemd worden) bleek bijvoorbeeld groter te zijn dan die tussen vissers die zowel in tijd als in afstand zo ver van elkaar verwijderd waren.

Het lezen van dat boek sterkte me in mijn vermoeden dat er zoiets bestaat als een vissersgemeenschap met een eigen (sub)

Katia Vancauwenberghe is auteur en bassgitariste, Bruno Deneckere is bluesmuzikant. Zij ontmoetten op de tentoonstelling van visserijfoto's in Oostduinkerke Bert en diens broer schipper Marnix Verleene, auteur van 't Is goed, 't is slecht, 't Was ik. (foto Kay Deleersnyder)

cultuur, met eigen zeden en gewoonten; een gemeenschap die zich op tal van vlakken onderscheidt van wat Britten zo mooi met de maritieme term 'mainstream' omschrijven.

Een vissersgemeenschap dus. Maar hoe diep ik ook in de archieven zocht, nergens kwam ik de term tegen. Men had het uitsluitend over de visserijsector (dat is het economische deel van de gemeenschap en dus maar een deel van het



*De visserij heeft er alle belang bij uit haar kader te breken. Tijdens de voorstelling van *Het Zweet van de zee* in Oostduinkerke ontmoette schepen Jan Loones HVB-uitgever Flor Vandekerckhove en de volkskundige auteur Roland Desnerck. (foto Kay Deleersnyder)*

geheel). De realiteit van de visserij bleek uitsluitend te bestaan uit vaartuigen, brutoton en paardenkracht, aanvoer en besommingen. Van een op de visserij gebaseerde mensengemeenschap vond ik geen spoor. Misschien had de Britse conservatieve premier Margareth Thatcher wel gelijk toen ze in 1987 zei: 'There is no such thing as society.'

En toch. Ik zag dat de visserij veel meer was dan alleen maar de sector. Er was het visserijonderwijs, er was een visserijpers (u hebt dat blad nu in handen), er waren aparte ambtenaren (de Dienst van de Zeevisserij), eigen rechters (Onderzoeksraad voor de zeevaart), een eigen pastoor (de aalmoezenier) en inmiddels ook een eigen moreel consulent. Ik zag zelfs dat de visserij een aparte sport kent: de sportvisserij! Van toegeweide beoefenaars van de volkskunde (zoals Jef Klausling, Roland Desnerck en Omer Vilain) vernam ik vervolgens dat de visserij haar eigen liederen produceert, een eigen woor-



denschat ontwikkelt en een eigen sociale geschiedenis achter zich laat. Dus toch een aparte gemeenschap met een eigen cultuur? Misschien wel ja.

Een jagerscultuur wellicht. Maar zelfs daarover zouden we een boompje kunnen opzetten. Dat heeft althans Michel Tournier gedaan, de grootste nog levende Franse schrijver. In een even boeiend als geestig essay⁽²⁾ heeft hij het juist over het grote verschil tussen jagers en vissers.

Het wegmoffelen van de vissersgemeenschap

Maar wat ik zeggen wil is dat dit inzicht via een omweg tot me moest komen. Het is deze golf van auteurs waarmee ik in de jaren negentig overspoeld werd die me het bestaan van een vissersgemeenschap leerde kennen. Hoger vermelde namen zijn immers niet deze van vissers of reders. Lewis is een auteur van reisverhalen, Klausning was afgestudeerd als onderwijzer en werd later journalist, Omer Vilain was tot zijn pensionering bibliothecaris, Desnerck verdiende zijn brood in het onderwijs en Michel Tournier is een professioneel romanschrijver. De socioloog Mark Elchardus had me destijds al kunnen zeggen dat dit normaal is: *'De eigen identiteit ontmoeten is inzien hoe een boek, een toneelstuk, een wet, een schilderij - van honderden jaren geleden soms - ons gemaakt heeft tot wat we zijn.'*⁽³⁾ In hetzelfde stuk zegt hij uitdrukkelijk dat het zichtbaar maken van een identiteit inderdaad het werk is van *'wetenschappers, kunstenaars en leraars'*.⁽⁴⁾ Visserscultuur en -gemeenschap worden blijkbaar zichtbaar gemaakt in de ontmoeting met mensen van buiten de sector. Het vers van Willem Kloos over de zee blijkt even toepasselijk te zijn op de vissersgemeenschap, annex -cultuur: *'Zij is een levend schoon en kent zichzelf niet.'*

De sector zelf zweeg in alle talen over de gemeenschap waarin ze functioneerde. Integendeel zelfs, daar werd het begrip deskundig onder de voetmat geveegd. Dat is uiteraard geen toeval. En dat leerde ik dan weer tijdens de grote debatten die tussen 1993 en 2003 over de toekomst van de Vlaamse visserij gevoerd werden.

Herinneren we eraan dat die debatten vooral gingen over het al dan niet doorbreken van de zgn. *onderste grens*. Stelling was dat de Vlaamse vissersvloot (toch al de kleinste van de Europese Unie) niet onder een bepaalde grens mocht zakken of dat ze onleefbaar zou worden. Indien die grens overschreden wordt dan zouden scheepswerven de deuren sluiten, visserij scholen verdwijnen, de know how uit de sector wegstromen. De visserij zou zijn aantrekkingskracht verliezen en de sector zou verschrompelen. Iedereen (tot de minister van landbouw toe) was danig onder de indruk van deze wetenschappelijk onderbouwde stelling die ons tegen de naderende catastrofe verwittigende.⁽⁵⁾

HVB wees er toen op dat dit een zeldzaam moment was in de Vlaamse visserijgeschiedenis. Voor een keer was iedereen

Dat rockers en vissers veel met elkaar gemeen hebben, daar wijdden we verleden jaar een speciaal nummer aan. Tijdens de voorstelling van het visserijboek Het zweet van de zee legden we de ontmoeting vast tussen Jo Clauwaert, Tania Menu en Luiz Marquez. (foto Kay Deleersnyder)



Al die golven van ontmoetingen met mensen 'van buiten de sector' bouwen aan de vissersgemeenschap. Op de vernissage van de tentoonstelling Het zweet van de zee ontmoet visserijjournalist Guido Walters Louis Vande Castele, co-auteur van het boek 'Oostendse middenslagtreilers na wereldoorlog 1940-1945. (foto Kay Deleersnyder)

het met elkaar eens. Opeens werd het woord vissersgemeenschap een realiteit. De visserij had daardoor *in gemeenschap* kunnen ageren voor haar behoud.⁽⁶⁾ Wat een kracht zou daar van uitgaan!

Toch gebeurde dat niet. Onderste grens of niet, de reders die het niet meer zagen zitten verkochten toch hun vaartuig of lieten het slopen, degenen die het wel nog zagen zitten kochten dan weer de vangstrechten op van kleine vaartuigen die zodoende ook uit de vloot verdwenen. De Vlaamse visserij dook onherroepelijk onder de leefbaarheidgrens, een situatie waarvoor we nochtans gewaarschuwd waren.

Uiteraard komt dat niet doordat reders dom of slecht zijn. Het is in deze zoals in het verhaal van de schorpioen en de kikker.⁽⁷⁾ Dat is nu eenmaal de natuur van de ondernemer in onze maatschappij. Dat komt doordat er in het kapitalisme een brede kloof bestaat tussen economie en gemeenschap. De golf die de dreigende onderste grens had kunnen wegspelen verdween in die kloof. In de gemeenschap mogen burgers verondersteld worden het gemeenschappelijk goed



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





We gaan in HVB voortdurend op zoek naar nieuwe loten aan onze creatieve boom, omdat kunstenaars, gewapend met hun creatieve rechtschapenheid, ons dingen laten zien die anders verborgen blijven. Op de foto ontmoet Jo Clauwaert Els Milh, bibliothecaris in het Oostendse Muzeum en levensgezelin van kunstschilder Luc Martinsen. (foto Kay Deleersnyder)

na te streven, maar in de economie moeten dezelfde burgers wel als concurrenten en egoïsten tewerk gaan. (In het Frans zijn er dan ook twee verschillende woorden voor burger: *citoyen* in het eerste geval, *bourgeois* in het tweede). Gemeenschap, cultuur, zelfs vriendschap... alles wordt geofferd aan het eigenbelang van de onderneming. Dat verklaart waarom ik destijds in de vakpers het woord vissersgemeenschap niet terug kon vinden. De gemeenschap is immers een sta-in-de-weg voor het vrije ondernemen en het gebruik van die term dient dan ook gemeden te worden. Het verklaart tegelijk waarom je buiten de sector op zoek moet gaan naar lieden die de vissersgemeenschap en haar cultuur wél zichtbaar maken. Vandaar ook de titel van dit essay: de vissersgemeenschap ontstaat uit golven van ontmoetingen.

Nieuwe ontmoetingen realiseren

De visserij heeft er alle belang bij uit het kader te breken waarin ze zichzelf veel te lang opgesloten heeft. Wie vreest dat we daardoor onze eigenheid verliezen dwaalt. Want als de visserscultuur zichtbaar gemaakt wordt door een golf van ontmoetingen met mensen van buiten de sector dan betekent dat ook dat een 'pure' visserscultuur niet bestaat. Folkloristen denken daar misschien anders over, en in HVB hebben we ons ook al veel moeten verdedigen tegen degenen die zich afvragen wat onze stukken 'nog met de visserij te maken hebben'. Maar wat die folkloristen er ook van mogen denken, ook de klederdracht van onze volksdansende medemensen werd destijds door (kerkelijke en andere) voorschriften bepaald die van buiten de sector kwamen; ook de accordeon waarop ze begeleid worden werd buiten de visserij gefabriceerd en de muziek die ze voortbrachten werd gelukkig door muziekdeskundigen (afgestudeerd aan het conservatorium en niet aan de visserijschool) op schrift gesteld. Zelfs de meest geïsoleerde 'puzzeschietsters' in de westkustduinen waren

driekwart boer en een kwart visser. Hun boerencultuur werd overheersend bepaald door de katholieke kerk.⁽⁸⁾ De cultuur van hun tegenhangers (de Oostendse matrozen op de visbakken) werd dan weer ten goede en ten kwade bepaald door het 'vrije' stadsleven. In de kantoren van de Rederscentrale, waar indertijd de cultuur van het 'parochialisme' de toon voerde, werd destijds ferm gefulmineerd tegen het 'kapitaal van buiten de sector'. Maar niemand zal nog ontkennen dat de ZV-aandeelhouders volwaardig lid van de vissersgemeenschap geworden zijn. Nochtans hebben ze nooit de lange weg van scheepsjongen tot schipper afgelegd.

Al die golven van ontmoetingen met mensen 'van buiten de sector' bouwen aan de vissersgemeenschap. Vandaar ook dat HVB zoveel plaats inruimt voor dichters, verhalenvertellers, vormgevers... dus voor niet-vissers allerhande. We gaan zelfs voortdurend op zoek naar nieuwe loten aan deze creatieve boom. Niet om de visserijrealiteit te idealiseren (zoals de reclamejongens dat via imagebuilding zouden doen), maar integendeel omdat die kunstenaars, gewapend met hun creatieve rechtschapenheid, ons dingen laten zien die anders verborgen blijven. Zij drukken in woord en beeld het verlangen uit om samen te leven. Ze formuleren de gedachte samen grootse dingen te willen doen. Ze tonen ons hoe we samen lijden, plezier maken, hoop koesteren. Door dat te doen, worden ook zij zelf deelachtig aan onze vissersgemeenschap die zonder hen onzichtbaar zou blijven en dus... niet bestaan.

Flor Vandekerckhove



Flor Vandekerckhove en Kay Deleersnyder. (Foto Ilse Heip)

- (1) Norman Lewis, *Stemmen van de oude zee*, 1994, Amsterdam / Antwerpen. Boekbespreking in HVB 1944 / X / p.48
- (2) Michel Tournier, in *Ideeën en hun spiegelbeeld*, 1994, uitgeverij Meulenhof.
- (3) Mark Elchardus trekt het identiteitsdebat weg van het 'romantisch gezwets'. Wat een minister van identiteit in ons land zoal zou kunnen doen, in *De Morgen*, 24 november 2009.
- (4) In de jaren negentig was er inderdaad ook wetenschappelijke interesse voor het thema vissersgemeenschap & -cultuur. In 1997 schreef Roos Biebaw de licentiaatsthesis 'Waardenbeleving in de Oostendse kustvisserij' en het daaropvolgende jaar streken studenten van het Brusselse St.-Lucasinstituut en van de Gentse universiteit op de Oostendse Baelskaai neer om er een project van 'visuele antropologie' uit te werken. Dat resulteerde in een documentaire film die het had over de verwevenheid van de Oostendse gemeenschap met de visserij.
- (5) Motiveringsnota ter herziening van het meerjarig oriëntatieprogramma (MOP) voor de Belgische zeevisserij (1993-1996) WES, juni 1993.
- (6) We formuleerden in ons blad zelfs een strategie dat we VLAMOP noemden: een Vlaams Meerjarig Oriëntatieplan dat de vloot op een veelzijdige manier heropbouwt.
- (7) Een schorpioen wil het water oversteken en vraagt een kikker of hij dat op zijn rug mag doen. 'Ja maar', zo antwoordt de kikker, 'hoe weet ik dat je me onderweg niet vergiftigt?' 'Schorpioen, dan zink ikzelf toch ook?' zo argumenteert de schorpioen, 'dan zink ikzelf toch ook.' Dat is natuurlijk waar. Dus krijgt de schorpioen toestemming. Halverwege het water gekomen voelt de kikker echter toch de dodelijke prik. 'Maar nu sterf je toch zelf ook,' zo kan het beest nog uitbrengen. 'Ja,' antwoordt de schorpioen. 'Ik kan er niets aan doen. Het is mijn natuur.'
- (8) Aug. De Winne, *Door arm Vlaanderen*, 1982, Leuven, Kritak.



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

Web: www.bvba-sens-jofra.be

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

'Gouden Vis 2009' voor O.190 en O.152

De 'Gouden Vis 2009' uitgereikt door de Vriendenkring van het Noordzeeaquarium Oostende voor de aanvoer van biologisch materiaal ging dit jaar ex-aequo naar de O.190 Renilde en de O.152 Aran van de familie Desmit. De 'Zilveren Vis' was voor de O.62 Dini van Luc Bogaert en de 'Bronzen Vis' was voor de O.116 Caroline van Michel Deley.



Het bestuur van de Vriendenkring van het Noordzeeaquarium Oostende, opgericht in 1990, biedt zijn leden al 20 jaar een gezellig ledenfeest aan waarop de vrijwillige aanvoerders van levende vissen, schaal- en schelpdieren, voedsel en zeewater gehuldigd worden met de gouden, zilveren en bronzen vissen. Op de foto de laureaten en het bestuur van de vriendenkring die ook instaat voor het driemaandelijks tijdschrift en de jaarlijkse reis.

N.V. WILLEMS

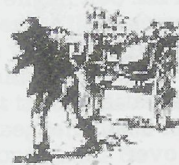
Recuperatiebedrijf

Oude metalen en containerdienst

Kalsijdeweg 3, 8470 Gistel (Snaaskerke)

Tel (059) 51 44 66

Container nodig?
Bel 059 / 51 44 66



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

WENDT U TOT DE



Zeemansbond A.B.V.V.



Ivan Victor

Federaal secretaris
zeevisserij

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

Alle industriële en sloopherstellingen —

mechaniek en plaatwerk.

Nieuwe Werfkaai 14, 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



[Uit Het Visserijblad van vrijdag 27 mei 1960]

50 JAAR GELEDEN

Uit Het Visserijblad van vrijdag 27 mei 1960

Een inleiding — De zeevisserijsector telde in 1960 maar liefst 2.200 varenden op 425 vaartuigen. "De overgrote meerderheid van de reders sluiten het jaar af met een verlies dat veel groter is dan er geboekt wordt. Omdat er geen 50 eigenaars zijn waarvan de afschrijving regelmatig gebeurt en de noodzakelijke reserve wordt aangelegd," betoogde Dries Claeyts die de toestand van de sector in een parlementaire interpellatie in mei 1960 als onhoudbaar omschreef. Na de noodkreet van de Oostendse CVP-er zorgden nog enkele volksvertegenwoordigers voor een tussenkomst in de Kamer. Het is niet de eerste keer dat het einde van de visserij werd voorspeld en het zou ook niet de laatste keer zijn.

De noodtoestand in de Zeevisserij

In het vorige Visserijblad (20 mei) werd de tussenkomst in het parlement tijdens de bespreking van de begroting van de minister van landbouw van volksvertegenwoordiger Dries Claeyts ten bate van de zeevisserij weergegeven. Deze week wordt verslag uitgebracht van andere tussenkomsten van volksvertegenwoordigers en het antwoord van minister Albert De Vleeschauwer (CVP).

(nvdr: We beperken ons tot een gedeelte van de tussenkomsten en de antwoorden van de minister, zoals afgedrukt in Het Visserijblad van 27 mei 1960.)

De heer De Kinder - Het spijt mij dat alleen de minister van landbouw, onder al de ministers die zich voor de visserij en haar problemen zouden moeten interesseren, hier op zijn bank zit. Ook de ministers van economische zaken, verkeer en buitenlandse handel zijn bij die kwestie betrokken.

De toestand van onze zeevisserij is dramatisch. De organisatie van de distributie is zeer slecht. Er bestaan geen degelijke statistieken over de distributiesector. Wat ik zeg is misschien electoraal niet gunstig, maar het is toch zo dat het groot verschil in prijs tussen de producten en de verbruiker veroorzaakt wordt door de distributiesector.

De distributie behoort niet tot de bevoegdheid van de minister. Maar het antwoord zou ons toch genoeg doen.

De heer Demuyter heeft hier gesproken over de coördinatie onder de ministeries. Feitelijk moeten we spreken van gemis van coördinatie. De afwezigheid van elke ordening maakt de prijzen kapot. Er wordt zomaar vis ingevoerd zonder rekening te houden met de behoeften. De wanorde speelt alleen in het voordeel van enkele tientallen handelaars. Het ministerie van buitenlandse handel heeft voor de Vlaamse zeevisserij nooit iets gevoeld; het interesseert zich alleen voor de belangen van de zware industrie. De ambtenaren denken dat, wanneer het goedkoper is vis in te voeren, onze eigen visserij best kan verdwijnen.

Senator Schot (in 't Frans) - Men heeft reeds veel over de visserij gezegd. Ik zal er evenwel op mijn beurt over handelen, want de toestand van die

economische sektor wordt met de dag hachelijker. Eigenlijk is er geen toekomst meer voor de visserij. Ik treed dan ook geestdriftig het voorstel bij dat u door dhr Claeyts werd gedaan en dat erin bestaat een koninklijk commissaris te benoemen.

Het is nodig een meer samenhangend politiek na te streven op dit gebied. Tot nog toe heeft men wegens de uiteenlopende politieken die gevolgd werden slechts wanorde geschapen.

De rederijen besteden belangrijke bedragen voor het vinden van nieuwe visgronden. Daardoor worden zij in staat gesteld uitstekende vissoorten in België aan te voeren. De minister laat echter terzelfdertijd toe dat er vis uit het buitenland ingevoerd wordt tegen dumpingprijzen die op de markt drukken.

Een ander betreuenswaardig feit is dat de rijkswacht en inspecteurs de dag van de aanvoer, de vis op de vismijn als ongeschikt voor het verbruik in beslag nemen. Daardoor gaan alle pogingen van de rederijen verloren. Waarom doet met dat? En wat is er inmiddels gebeurd?

Heel eenvoudig dit, dat iemand zonder zijn naam bekend te maken in een of andere dienst is gaan klagen over en dat men diensvolgens opzienbarende maatregelen heeft getroffen, waarvan men de verantwoordelijke persoon niet kent.

Dhr Demuyter (in 't Frans) - Zeevaartpolitiek hebben we nodig.

Dhr. Schot (in 't Frans) - Ofwel moet de minister een koninklijk commissaris benoemen, ofwel moet hij om middelen verzoeken om alle aangelegenheden in verband met de zeevisserij te centraliseren.

De heer De Vleeschauwer, minister van landbouw - Ik heb verleden week de heer Claeyts en vandaag de heren Eneman, De Kinder en Schot gehoord over de toestand van de zeevisserij.

Ik zoek geen uitvluchten. We staan hier voor een probleem, waarvoor zes ministers bevoegd zijn. Mijn departement houdt zich bezig met de visser en zijn produkt, zolang hij dat in handen heeft. De verkoop en verwerking van de vis resorteert onder economische zaken.

De reglementering van de verkoop hangt af van het ministerie van de middenstand. Het zeevisserijonderwijs, de zeevaartinspectie en het krediet voor bouw van schepen vallen voor rekening van het departement van verkeerswezen. Sociale voorzorg is bevoegd voor de vergoedingen en de paritaire comités; verder is er nog het departement van

buitenlandse handel, dat zorgt voor de in- en uitvoer.

De heer De Kinder onderstreepte het belang ook van de distributiesector, sector die mij, helaas, ontsnapt. De heer De Kinder heeft echter zonder twijfel gelijk.

Ik ben het eens met de interpellanten dat onze zeevisserij met moeilijkheden te kampen heeft en dat maatregelen nodig zijn. Wat werd er reeds aan gedaan?

In wat wij doen is geen rechtstreekse geldelijke steun ingelast. Wij hebben het echter de reders gemakkelijk gemaakt om de aangelegene leningen voor scheepsbouw af te lossen. De aflossingstermijnen werden verlengd.

Verder is er de uitkering van premies voor scheepsjongens. Daardoor daalde het tekort aan scheepsvolk.

Er is ook een premie voor het voeren van een boekhouding. Wij moedigen de betrokkenen aan om hun zaak beter te beheren. Tenslotte zijn er toelagen, die een bestendig karakter kregen, die verworven recht werden, o.a. de toelage voor de propaganda ten behoeve van het visverbruik.

De heer De Kinder - Die dient tot niets.

De heer De Vleeschauwer, minister van landbouw - Inderdaad kan men met 350.000 frank niet veel doen. Trouwens, het is ook niet de visser die propaganda zou moeten voeren, maar wel de tussenhandelaar, die het meeste profijt heeft.

De heer Claeys vroeg wat er geworden is van het advies van de studiegroep, belast met het zoeken naar een geschikt prototype van vissersvaartuig.

Die groep heeft op 15 februari 1957 een vergadering gehouden. Toen bleek dat de reders niets voelden voor het kiezen van één prototype, en de werkgroep kwam nadien nooit meer samen.

Een dergelijke commissie bestaat ook bij economische zaken, voor de technische kwesties. Er had één vergadering plaats, er kwam geen akkoord tussen de reders en verdere vergaderingen werden uitgesteld tot de betrokkenen het onder elkaar eens zouden zijn.

Verleden jaar heb ik een commissie voor toegepast wetenschappelijk onderzoek opgericht. Zij hield reeds 12 vergaderingen en is zeer bedrijvig. Ik verwacht er veel van.

De heer Claeys - De vissers ook.

De heer De Vleeschauwer, minister van landbouw - De commissie

houdt zich ook bezig met de kwestie van de betaling van der interesten, verschuldigd voor leningen toegestaan voor de verbetering van schepen. Ik ben ervan overtuigd dat ook hier een oplossing zal gevonden worden.

De heer Claeys - Zijn er al gevallen voorgelegd aan die commissie?

De heer De Vleeschauwer, minister van landbouw - Ik zal dat nagaan.

Een vierde vraag betreft de toekenning van een slooppremie.

Ik meen dat het ministerie van verkeerswezen, dat de bouw van schepen financiert, ook bevoegd is voor de toekenning van de slooppremie.

Voor de zeevisserij speelt het geen rol wie de vergoeding uitbetaalt: landbouw of verkeerswezen.

De commissie die er zich mee bezighoudt, vergaderde op 13 mei jl. Men mag dus ook hier een oplossing verwachten. De commissie voor toegepast wetenschappelijk onderzoek houdt zich verder bezig met de kwestie van het opleidingsschip voor de zeevisserij. De uitbouw en de centralisatie van de zeevisserijdienst was het voorwerp van een voorstel dat ik verleden jaar aan de ministerraad heb voorgelegd. Ik ben er nog niet in geslaagd alle belangrijke kwesties zoals sociale aangelegenheden, zeevaartonderwijs, enz. onder mijn bevoegdheid te brengen.

De heer Van Acker - Alles zou moeten afhangen van een enkel departement, behalve de sociale zaken. Ik hoor dat trouwens reeds dertig jaar zeggen. Ieder gaat erover akkoord, maar de achtereenvolgende ministers worden tegengewerkt door de administraties.

De heer De Vleeschauwer, minister van landbouw - Minister Van Acker heeft tevens een antwoord gegeven op de vraag van dhr Eneman betreffende het vervroegd pensioen voor zeevissers. Ik vind het idee sympathiek, maar er zijn technische moeilijkheden.

Dhr Eneman - Mogen wij ter zake een regeringsinitiatief verwachten of moeten wij zelf het initiatief nemen?

De heer De Vleeschauwer, minister van landbouw - Ik heb niet het nodige gezag om daar thans over te beslissen; ik zal de kwestie inleiden waar zuks vereist is.

Een ander probleem betreft de bouw van visserij-schepen. Het vertoont economische en technische

HET GEBEURDE



jaar geleden

Redactie: Guido Walters

Deze maandelijkse rubriek is gebaseerd op HVB van 1960.

aspecten.

Er is dan de kwestie van de voorlichting om het meest rendabele schip te bouwen. Mijn studiediensten verzamelen en verstrekken de nuttige inlichtingen van economische en technische aard.

Een volgende punt betreft het in de vaart brengen van een opzoekingschip. Het opzoeken van nieuwe visgronden behoort tot de bevoegdheid van de commissie voor technisch en wetenschappelijk onderzoek in de zeevisserij.

Tot de oprichting van een rijksstation voor de visserij te Oostende werd onlangs besloten. Wij hebben de grond al, de uitvoering zal volgen.

Een opvangregeling werd toegepast sedert 25 mei 1959. Wij hebben 1,5 miljoen kg vis opgekocht. Dat heeft ons 6 miljoen F gekost. We helpen dus vissers om hun vangst te valoriseren. Ziedaar enkele beschouwingen over de maatregelen genomen door mijn departement.

Dhr Claeys - In de landbouw is de minister erin geslaagd een bepaald landbouwbeleid te voeren; in de visserij ontbreekt dat beleid. Indien de minister dezelfde bevoegdheden heeft inzake visserij als inzake landbouw, moet de basis kunnen gelegd worden voor een echt visserijbeleid.

Dan kan de toekomst van de visserij gered worden; zonder dat beleid is ze reddeloos verloren. Ik kreeg echter geen antwoord op de vraag betreffende de aanstelling van een koninklijk commissaris. Ik hoop dat het vanwege de minister slechts een vergetelheid was.

- Nijverheid - Handel

VERSCHIJNT ELKE VRIJDAG

AB
BI
6
HO

De Belgische visserijvloot (65)

In januari 2005 waren 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 inmiddels uit de vloot verdwenen zijn. Deze aanpak, die gepaard gaat met het nodige opzoekwerk, leverde voldoende vaartuigen op om tot vandaag in HVB telkens een bladzijde te vullen.

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

Z.502 Regine

Lengte: 28,12 m

Breedte: 6,73 m

Tonnage: 124,13 bt

Bouwjaar: 1967

Werk: Scheepswerven van
Langerbrugge

Motor: ABC (1967), 375 pk

Uitrusting: plankvisserij

Eigenaar:

PVBA Boterman-Lycke, Heist
(1967)

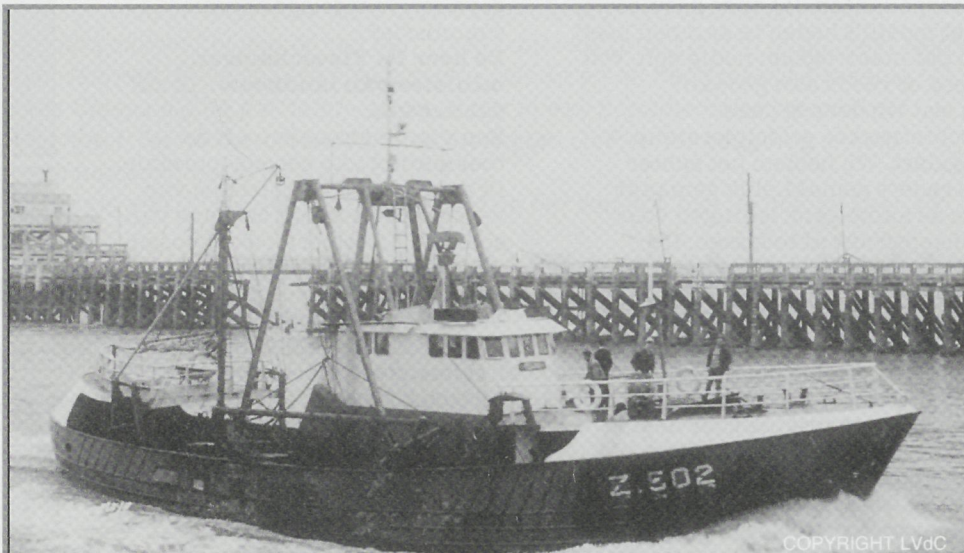
PVBA Boterman-Lycke, 8390

Knokke-Heist (1971)

PVBA Boterman-Lycke,

Nieuwpoort (1988)

Geschrap: 31.12.1992



COPYRIGHT LVdC

O.520 Manuela

Lengte: 17,00 m

Breedte: 4,90 m

Tonnage: 29,98 bt

Bouwjaar: 1964 staal

Werk: De Graeve, Zeebrugge

Motor: Mercedes Benz (1976), 175
pk

Uitrusting: boomkorvisserij

Eigenaars:

Z.520 CAR WEHM

Camiel Desmidt, Heist (1964)

Willy Rotsaert, Heist (1971)

O.520 JILL

Rudy Barbaix, Oostende (1978)

O.520 MANUELA

André Bogaert-Schoonvaere,

Oostende (1981)

Geschrap: 30.12.1992



COPYRIGHTLVdC

N.752 Ter Yde

Lengte: 25,58 m

Breedte: 6,48 m

Tonnage: 107 bt

Bouwjaar: 1971

Werk: NV Béliard Crighton & Co,
Oostende

Motor: ABC (1970), 375 pk

Uitrusting: plankvisserij

Eigenaar:

PVBA Urbain Legein & Co,

Nieuwpoort (1971)

BVBA Marjorie, 8620 Nieuwpoort

Geschrap: 29.12.1992



Copyright LVdC

FOTOS: copyright: Louis Vande Castele - nadruk en repro niet toegelaten.

Het dwarse nest Lemmer, zo rood als een kreeft



Jan Nieveen

Nee, zorgen hebben de vissers van Lemmer zich niet gemaakt toen in 1918 de wet tot afsluiting van de Zuiderzee werd aangenomen. Vissen deden ze in Lemmer al generaties lang en daar zou nòdit verandering in komen. Wetten maken is één, maar daadwerkelijk een zee afsluiten is toch nog iets anders. Dat was toch nooit eerder vertoond! In dat krachtige snelstromende water een dijk leggen? Onmogelijk!



Het jaar 1700... al een drukte.

Jonge mannen bleven kiezen voor de visserij. Er werden tijdens de bouw van de afsluitdijk zelfs nog nieuwe schepen besteld. In 1920 zijn dan ook nog ruim 100 Lemster vissers op zee in de weer en dat aantal groeide tot 1930 zelfs nog door tot 218.

Lemmer is altijd al een 'dwars nest' geweest. 'Zo rood als een kreeft' werd er wel gezegd.

De Communistische Partij Nederland was in Lemmer sterk vertegenwoordigd en veel vissers sloten zich aan bij het linkse kamp. Meewaaien met wat in Den Haag werd bekosttoofd deden de vissers sowieso al niet. Maar het onmogelijke gebeurde toch, de Afsluitdijk werd in 1932 definitief gedicht en de vissers werden door het zoet wordende water (en de daardoor snel verdwijnende haring en ansjovis) gedwongen hun vangsten te wijzigen. Ook werden door de overheid nieuwe beheersmaatregelen ter bescherming van de visstand in het afgesloten IJsselmeer afgekondigd. Zo waren vanaf 1934 hele visgebieden verboden voor de gaandwantvisserij. Het 'kuilen' was daarmee ter plekke verboden. Het viswater van de Lemster vissers werd afgezet met palen en rode lantaarns. Het kuilseizoen wordt verder ingeperkt tot de periode 1 april tot 1 november.

Wie had dat nu kunnen denken? Uiteindelijk keerde de wal het schip en moesten de Lemsters vissers zich gewonnen geven. Door het snel verzoetende water ging de visserij in het nieuw ontstane IJsselmeer steeds verder achteruit. De één na de ander moest het schip aan de wal houden en ander werk zoeken.

Korte visserijgeschiedenis

Lemmer had altijd al direct aan open zee gelegen. Daar waar de rivieren de Rien (de Rijn) en de Zijlroede samenkwamen werd al heel vroeg (1511) een sluis gebouwd die zorgde voor een verbinding tussen zoet en zout water. Deze sluis (de Lemmer) werd al gauw het middelpunt van een zich als vanzelf vormend dorp.



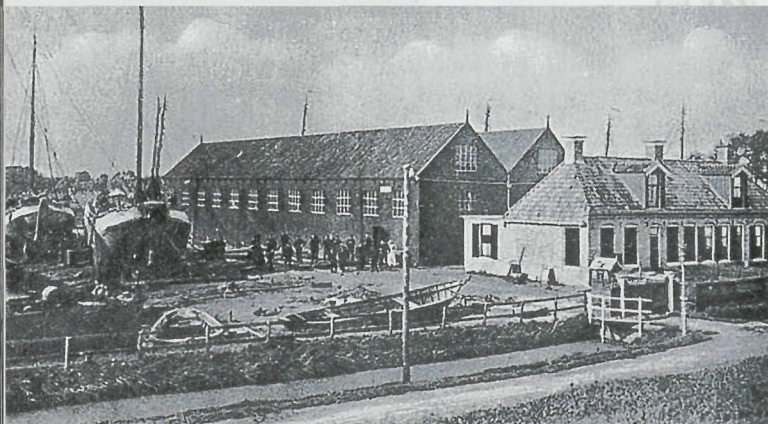
De Lemmer in 1868

Door de groeiende handelsvaart vanuit Amsterdam (naar Groningen, Friesland en Hamburg) vestigden zich steeds meer fabrieken en scheepvaartgebonden nering rondom de sluis. Ook bouwde men een grote houtzagerij om het hout te verwerken dat vanuit de Oostzeelanden werd aangevoerd. En natuurlijk werd er door de bewoners van Lemmer buitengaats gevestigd. Dat gebeurde vooral in kleine bootjes.

Het is eigenlijk pas tegen 1880 dat de visserij grotere vormen aan neemt. Er liggen dan ruim honderd vissersschepen in de haven. 1905 is het hoogtepunt. Veel visverwerkende bedrijven rondom de haven zorgen dan voor extra werk en verdienen. Talloze 'hangen' waarin haring uit de Noordzee en de Zuiderzee gerookt werd, zijn dag en nacht in bedrijf en zorgen voor een onmiskenbare rooklucht die tot in alle huizen doordringt. Met name de Lemsterbokking werd tot ver over de grenzen als lekkernij bekend.

De vissersschepen waren vooral aken. Aak was voor een schip maar een onduidelijke omschrijving. Je had bijvoorbeeld de visaak, mosselaak, botaaak, palingaak, Wieringer, Enkhuizer, Workumer, Hasselteraak, zand-aak, boeieraak, stevenaak of zo maar gewoon een aak. Een aak kon dus eigenlijk van alles zijn. De ene keer werd er een rondbodem mee aangeduid, dan weer een platbodem. Vaak waren het vissersschepen, maar ook vrachtschepen droegen de aanduiding aak. Meestal hadden de schepen een kromme gebogen voorstev. Toch is de Lemsteraak een bijzonder en eenduidig schip, zo weten we inmiddels. Pas in verslagen uit 1877 is iets

terug te vinden over de bouw van een eerste Lemsteraak. Pier de Boer (van de werf de Gebr. de Boer) bouwt dan een 36 voets aak (= 10.20 meter), een houten 'op het oog' gebouwd schip met ronde vorm en een kielbalk. Duidelijk door ontwikkeld uit een kleinere botzaak. De voorsteven is gebogen en vallend. De romp gladboordig en de kop volrond, terwijl het boeisel sterk invalt. Het schip heeft tevens een sierlijke zeeg. Van deze schepen (in diverse afmetingen) zijn er door Pier de Boer enkele honderden gebouwd. Aanvankelijk in hout, maar vanaf 1898 ook in ijzer. Ijzeren Lemsteraken werden niet meer 'op het oog' gebouwd maar middels mallen en steeds nauwkeuriger bouwtekeningen. De eerste ijzeren Lemsteraak werd overigen niet in Lemmer gebouwd, maar in IJlst.



Scheepswerf van Gebr. de Boer te Lemmer

Van vissersvaartuig tot jacht

Lemsteraken bleken snelle en handzame schepen te zijn die veel zeegang aan konden.

Mooi is het om te zien dat het oude Lemster visserverleden zich heden ten dage nog steeds voortzet in de bouw van de Lemsteraak als jacht. Honderden van deze nieuwbouw rondbodems scheren 's zomers over de Nederlandse binnen- en buitenwateren. Ook zijn een aantal oude lemster vissersschepen verbouwd tot jacht. Zelfs Beatrix, koningin van Nederland, vaart 's zomers met haar Lemsteraakjacht de Groene Draeck (gebouwd

Het privéjacht van Koningin Beatrix



in 1957), dat haar door de Nederlandse bevolking werd aangeboden ter ere van haar 18de verjaardag. Ja, Hollanders eren deze mooie oude schepen. Zo was er eens een oude Lemsteraak (LE 28), afgedankt en afgeschreven als vissersschip. Het lag het te verkommeren in de haven van Volendam. Het was net in de tijd dat de Groene Draeck voor prinses Beatrix in aanbouw was. De bouw was bijna voltooid (op de werf van De Vries-Lentsch te Amsterdam). Het toekomstige Koninklijke jacht had internationaal veel aandacht getrokken en de Amerikaanse scheepsarchitect Fred Spaulding Dunbar begreep er helemaal niets van.

Hoe kon een volk nu zijn prinses van Koninklijke huize zo'n stom(p) vaartuig als geschenk geven. Want, zo'n rompvorm moest toch wel heel slechte zeileigenschappen hebben.

Na publicatie van zijn kritiek werd de Amerikaan door de werf uitgenodigd voor een proefvaart met de net gereedgekomen Groene Draeck.

Na de proefvaart was de Amerikaan echter zo enthousiast, dat hij nog maar één wens had: zelf zo'n schip bezitten. Hij kocht de oude LE28 en op een werf in Amsterdam (Westhaven / later Porsius) liet hij de Lemsteraak naar eigen inzicht verbouwen. Verprutsen is een beter woord. Het jacht verloor zijn zwaarden, kreeg een midzwaard en het tuig werd gewijzigd in een torentuig. Tevens werd de vorm van het roer gewijzigd, er kwam een preekstoel op de boeg(!) en de houten boegspriet werd vervangen door een ijzeren.

Toen waren gelukkig de financiën van de Amerikaan op en werd het schip opnieuw verkocht.

Onder deskundige leiding van de Nederlandse scheepsontwerper Lunstroo werd de aak weer in originele staat teruggebracht. De LE28 is daarmee behouden als varende monument.

De Lemmerboot

Als het over schepen van Lemmer gaat, dan is er zeker nog één onderwerp dat besproken moet worden. De bootdienst die de verbinding onderhield tussen Amsterdam en Lemmer.

Rond 1700 bloeide de handelsvaart op en Lemmer werd (over de Zuiderzee) de toegangspoort naar Amsterdam en naar de steeds meer geïndustrialiseerde Zaanstreek. De verbindingen over de weg waren slecht terwijl die over zee steeds meer mogelijkheden boden.

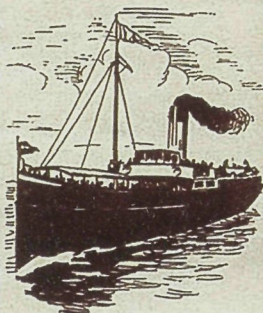
Albert Haunus uit Lemmer zag de mogelijkheden en verkreeg op 20 oktober 1710 het octrooi voor het oprichten van een veerdienst. Hij onderhield een vaste verbinding, waarbij na twaalf uur zeilen Amsterdam bereikt werd. En dat was snel. Klandizie was er genoeg. Vooral vracht en vee werden vervoerd. Pas in 1828 (het stoomtijdperk had allang zijn intrede gedaan) werden de zeilende Lemster Beurtschepen vervangen door een echt stoomschip. De dagelijkse overtocht over de Zuiderzee verliep voortaan in amper zes uur. Het zou nog zeker zesendertig jaar duren voordat de s.s. IJssel vervangen zou worden door een moderner stoomschip (s.s. Sneek).

Adrianus de Jong en Jochem de Haan, twee zeelieden uit het juiste hout gesneden, nemen later de bootdienst over. Twee nieuwe schepen (de Lemmer en de Amsterdam) vervangen de oudere en van nu af aan worden er

**Wanneer Uw familieleden en vrienden in Holland
U zullen komen bezoeken in het Noorden, schrijft hun dan:**

*.....en komt dan met de dagboot of de
nachtboot van de Holland-Friesland-
Groningen-lijn. Ge maakt daarmee
een aardige tocht over de Zuiderzee
en.....'t is goedkoop!*

*De dienstregeling en alle inlichtingen
kunt ge krijgen bij Koppe's Scheepsagentuur
de Ruijterkade steiger 5 Amsterdam, van-
waar de booten afvaren.....*



VERSCHURE & Co vraagt
Uw aandacht voor de gelegenheid,
een echt vacantiereisje te maken
met hare comfortabele stoombooten,
varend tusschen Amsterdam en Lemmer,
waarop naar alle richtingen in Fries-
land- en ook naar Groningen en
Drente - trams en autobussen
aansluiten.

Dienstregelingen verkrijgbaar aan alle stations der Nederl. Tramweg Mij.

GOEDKOOP REIZEN !

Advertentie van de concurrent

ook passagiers vervoerd. Die konden zelfs kiezen uit eerste- of tweede klas.

Vanuit het Noorden van het land vloeide in Lemmer een goederenstroom samen, bedoeld voor Amsterdam. Die werden aangevoerd door pramen, binnenschepen en dekschuiten. De binnenvaartvloot breidde zich uit. Veel ex vissers vonden zo toch nog een scheepse baan in Lemmer. De tarieven voor het vervoer naar Amsterdam werden laag gehouden om concurrentie te ontmoedigen. Zo kostte het vervoer van een koe een tientje, een vaatje boter kostte veertig cent en een vaatje rozijnen van 50 kilo mocht mee voor drie dubbeltjes. De strijd met de concurrentie (Rederij Verschuren & Co) was desalniettemin groot. De bemanningen van de verschillende schepen liepen op straat om klanten te winnen en het ging er daarbij vaak 'heet' aan toe. Uit de concurrentiestrijd was maar één conclusie te trekken. Er diende een

nieuw superschip gebouwd te worden, het snelste van de Zuiderzee.

Hoewel dieselmotoren al met succes worden toegepast wordt er gekozen voor stoom. De aandrijving zou verzorgd worden door een quadruple expansie stoommachine die 250 PK leverde. De bouwopdracht werd aan een werf in Arnhem gegund en ongeveer een jaar later (1928) kon het nieuwe vlaggenschip worden opgehaald. De nieuwe s.s. Jan Nieveen was indrukwekkend, een lust voor het oog en de passagiersaccommodaties waren met de mooiste en duurste materialen ingericht. De rederij zou nog decennia lang met dit prachtschip varen. In de donkere jaren van de Tweede Wereldoorlog was nog een speciale rol voorbehouden voor de Jan Nieveen. Tijdens de hongerwinter zag de bevolking uit Amsterdam en omgeving de 'Lemmerboot' als een laatste strohalm om aan eten te komen. Honderden door honger gedreven etenhalers maakten per boot de tocht naar de noordelijke provincies. Ook vele Joden en andere onderduikers maakten gebruik van deze 'vlucht over het water'.

In 1958 wordt het logboek van de Jan Nieveen gesloten. Afgeschreven en onverkoopbaar wachtte het schip de sloop. Tot tweemaal toe werd het nog gered van haar laatste gang. In 1977 kwam het schip (vakkundig gerepareerd door liefhebbers) zelfs nog voor enkele jaren in de vaart. Er werd vanuit Lemmer voor toeristen een dagelijkse verbinding onderhouden met Enkhuizen. Wilt u nu nog de Jan Nieveen bewonderen dat zult u een flink reisje naar Finland moeten maken. In de havenplaats Mariehamn ligt de Jan Nieveen (thans F.P. VON KNORRING) keurig afgemeerd in de Osterhamn. En kon je vroeger tijdens de overtocht al kostelijk eten aan boord, nou, dat kan nog steeds, want het schip is verbouwd tot restaurantschip.

Jacques van Harten

De Jan Nieveen ligt tegenwoordig als restaurantschip in Mariehamn (Finland), men kan er nog steeds heerlijk aan boord eten



SKB - LIFE SAVING EQUIPMENT nv

Maatschappelijke zetel:
Royersluiskaai 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 - stakelichten -
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

Iridium OpenPort[®]

Communiceren op zee, overal

GANNEXION B.V. biedt met Iridium OpenPort, de meest kosteneffectieve oplossing voor het E-Logboek. Een systeem dat aan alle voorgeschreven eisen voldoet.

Een hoge investering? Nee, bij de geldende subsidieregeling wordt slechts een minimale eigen investering gevraagd. GANNEXION B.V. is uw betrouwbare partner, ook voor onderhoud en support. Veel collega's gingen u al voor.

GANNEXION B.V. maakt het u makkelijk – met een aanbod waar u niet omheen kunt:

**tot 3000 minuten gratis
bellen per terminal**



GANNEXION
GLOBAL CONNECTIONS
www.gannexion.com +31 (0)36 549 88 14

Voor meer informatie neemt u contact op met Patrick Albers
GANNEXION B.V. - Transistorstraat 71A
Postbus 60187 - NL-1320 AE ALMERE
patrick.albers@gannexion.com
tel. +31 (0)36 549 88 14 - fax +31 (0)36 549 8815

iridium[®]
Everywhere

RELIABLE · CRITICAL · LIFELINES

www.iridium.com