

EEN MUZIKALE ROUTE LANGS DE SCHELDE



77ste jaar • verschijnt maandelijks
nr 8 • 13 augustus 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 02510 >

ZV VERWERFT OOSTENDSE VISMIJN

GEEN VROUWEN AAN BOORD

Visser dochter Nicole Derycker levert ons sinds een aantal maanden een column waarin ze telkens haar verwonderde blik over mens & natuur laat glijden. Ze doet dat telkens in minder dan 500 woorden, wat meteen ook de titel van deze rubriek verklaart.

Zomertram-ballade

Hij zag er bijzonder onverzorgd uit en uit zijn verhaal aan de dame rechtover hem kon ik afleiden hoe dat kwam: zijn vrouw was een paar jaar geleden gestorven, kinderen had hij niet én hij vertikte het om naar een tehuis te gaan. 'Daar voel ik me nog te jong voor,' zei hij schalks en lachte zijn bijna tandenloze lach. 'Ik houd teveel van mijn vrijheid om me nu al op te sluiten.' 'Achtenzeventig,' hoorde ik hem trots haar vraag beantwoorden, 'zou je niet zeggen hé!' Zou je inderdaad niet zeggen dacht ik en bekeek hem met groeiende belangstelling: een bijna rimpelloos gezicht, blozende wangen en fonkelende blauwe ogen. Een enthousiast, levenslustig jongetje in oudemannen-vermomming.

Ik bleef hem onvoorzichtig lang aanstaren. Hij merkte het meteen, keek me even indringend aan, knipoogde en richtte zich weer tot zijn overbuurvrouw. Ik bloosde en staarde snel weer uit het raam.

'Dat komt omdat ik het gewoon ben ieder dag twee uur te gaan stappen,' verklaarde hij. 'Als je een hond hebt, moet je buiten hé.'

Wat voor hond, hij dan had, vroeg de dame.

Een Jack Russel. Kende ze die? Intelligente beesten.

En aanhankelijk! Heel zenuwachtig ook, die moeten echt wel hun beloop hebben. Hij was vorige maand gestorven, zijn keppe, maar dat wandelen was ondertussen een gewoonte geworden. Hij bleef het doen, ook zonder zijn Johnny.

Ik wierp hem een snelle blik toe, zag zijn ogen een secondelang droevig staan, toen brak zijn glimlach alweer door. 'Maar we hebben het goed gehad hoor samen. Vijftien is hij geworden. Dat is heel wat voor zo'n beestje.'

Of hij zich geen nieuwe hond wou aanschaffen? Voor het gezelschap.

Daar had hij lang over nagedacht. Want het was een plezier natuurlijk, zo'n maat in huis. Er was iemand om voor te zorgen, om tegen te praten. Maar nee, nee, hij zou zich geen nieuwe hond meer aanschaffen.

'Waarom niet?' vroeg zijn overbuurvrouw. Waarom niet, vroeg ik in stilte mee. Mijn halte naderde. Ik ging staan, hoopte dat hij zou antwoorden voor ik uitstapte en keek hem vol aan. Hij beantwoordde mijn blik. 'Ik ben oud nu, ik wil geen verdriet achterlaten,' zei hij ernstig. De tram stopte met een schok. Ik haastte me naar de uitgang.

"Ik wil geen verdriet achterlaten." Het is jaren geleden nu dat ik die onbehouden zin hoorde maar ze duikt nog steeds af en toe op in mijn geest. Telkens weer ontmoert me de ontwapenende dapperheid die eruit blijkt, het verrassende mededogen van die praatgrage, eenzame, oude, onverzorgde, kinderlijke man die hete zomerdag op de tram.

Nicole Derycker
foto: Jo Clauwaert

Zeebrugge exploitant Oostendse vismijn

De visveiling van Zeebrugge en het bijhorende bedrijvenpark European Fish Center hebben voortaan de exploitatie van de Oostendse vismijn in handen. Dat maakten Vlaamse minister-president Kris Peeters en minister Hilde Crevits, bevoegd voor de vissershavens, vorige maand bekend bij de ondertekening van een erfpachtovereenkomst. De vismijnen van Zeebrugge en Oostende worden onder één beheer gebracht, en de visserijactiviteiten in Oostende versterkt. In de hoop dat de vismijnen door de samenwerking beter bestand zullen zijn tegen het dalend aantal vissersvaartuigen en de steeds kleinere visquota. Bedoeling is het concept van Zeebrugge ook uit te bouwen in Oostende: een moderne visveiling in een cluster van aanverwante visserij- en watergebonden bedrijven. Gevolg is dat hierdoor bijna 90 procent van de aanvoer van de onder Belgische vlag gevangen vis onder één beheer valt.

Peeters verwees terloops nog even naar het Vlaams Regeerakkoord waarin gezegd werd de maximale samenwerking tussen de vismijnen – door sommigen onmogelijk geacht – te realiseren. Het kabinet van de Peeters heeft zo zwaar op het dossier gewogen dat een fusie tussen Oostende en Urk onmogelijk werd.

De Vlaamse Regering was wel verplicht om een Europese aanbesteding uit te schrijven voor de exploitatie van de vismijn, maar veel gegadigden kwamen daar niet op af. In de praktijk ging het enkel tussen Zeebrugge en het Nederlandse Urk dat met zijn sterke visverwerkingnijverheid steeds vragende partij is voor platvis. De voorstellen werden onderzocht door een begeleidingscommissie met vertegenwoordigers van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust en het departement Landbouw en Visserij, onder leiding van de jonge burgerlijk ingenieur Kathleen Beernaert (36). Zij is het nieuwe afdelingshoofd van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (in opvolging van ir. Bernard Deputter). Uiteindelijk werd het voorstel van Urk onontvankelijk verklaard omdat het onvoldoende was uitgewerkt.

De platvisaanvoer in Oostende zit voor een groot deel in Nederlandse handen, via de aanvoer van Nederlandse vaartuigen die onder Belgische vlag varen. Zal dit zo blijven nu de band tussen Oostende en Urk doorgeknipt werd? Mag men ervan uit gaan dat het koninklijk besluit op de economische link zal standhouden?

Vanuit de coöperatieve visveiling Urk werd weinig gecommuniceerd over de recente vismijnontwikkelingen in België. Ook de Nederlandse vakbladen besteedden weinig aandacht aan het dossier.

Voor de eigenlijke gunning werd onderhandeld over de prijs voor de erfpacht, het plan van aanpak voor de organisatie van vismijnactiviteiten, het businessplan, de nieuwe investeringen, de wijze waarop de continuïteit van de dienstverlening verzekerd wordt, de integratie van de diverse vismijnactiviteiten en de bijdrage tot de uitbouw van de zeevisserijsector in Vlaanderen.



De ondertekening van de erfpachtovereenkomst door (van l. nr r.) Marc Bekaert, Noël Devisch, Hilde Crevits en Kris Peeters.

HVB
77
HET VISSERIJBLAD

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, Katrien
Devos, Ilse Heip, Katrien Vervaele,
Katelijne De Vuyst

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.

Samenvoeging

De Vlaamse Regering kon vorig jaar al de gebouwen en gronden van de vismijnsite kopen. De Stad Oostende was immers van mening dat het verdere bestaan van de Oostendse vismijn als stedelijk bedrijf een verloren zaak was. De regering had nu alle middelen in handen om de fusie Oostende-Zeebrugge te bewerkstelligen. De ZV en het EFC sloten een erfpachtovereenkomst af met de Vlaamse Regering voor de duur van 66 jaar met de mogelijkheid van een verlenging met 30 jaar. De overeenkomst omhelst het huidige vismijngebouw waarvan het voorste deel (kant Maritiem Plein) behouden zou blijven, het Sprotkot, de Haringhal en de ateliers naast de Haringstraat. Die Haringstraat zou als openbare weg behouden blijven, weliswaar ingekort als een deel van het Visserijdok gedempt wordt en de Nieuwe Werfkaai wegvalt. Binnen een vijfjarenplan zou de Zeebrugse Visveiling en het European Fish Center op de vrijgekomen ruimte zwaar investeren in een nieuw vismijngebouw van 2.000 vierkante meter en zouden 5.000 vierkante meter vrijgemaakt worden voor viswerkende bedrijven.

Noël Devisch, voorzitter van de Zeebrugse Visveiling, sprak van een belangrijk akkoord. *"Door de integratie tussen Oostende en Zeebrugge ontstaat een visveiling met 65 miljoen euro omzet, waarmee de visveiling op Europees niveau zit. Er ontstaat één bedrijf onder één management en één verkoopsstructuur die de competitiviteit ten goede komt. De eengemaakte veiling*

zal jaarlijks 17.000 ton vis op de markt brengen via eenzelfde verkoopsysteem. Er werd een investeringsprogramma vastgelegd voor een project met toekomst."

Over de werkelijke plannen bleef de Zeebrugse woordvoerder zeer zwijgzaam.

Over hoogtepunt

De basisgedachte van de samensmelting is dat de aparte aanvoer en besomming van elk van de twee vismijnen niet meer volstaat om als rendabel bedrijf in leven te blijven. Het hoogtepunt van de aanvoerwaarde ligt in 1986-'87 en dus al vele jaren achter ons.

Het werd in dit blad al meermaals geschreven dat de visafslagen te lijden hebben onder de slinkende aanvoer. De jaarcijfers in de balansen laten daar al lang geen twijfel meer over. De visafslagen moeten het hebben van een percentage op de besomming, terwijl ze anderzijds, onder druk van de concurrentiestrijd, voortdurend geld en tijd moeten steken in diverse vormen van dienstverlening om de vis op hun eigen veiling te krijgen.

In 1988, het jaar dat de ZV werd opgericht vertegenwoordigde de aanvoerwaarde van de geveilde vis in de drie vismijnen samen nog meer dan 70 miljoen euro. Vorig jaar was het maar 60 miljoen euro meer. De inkomsten van de vismijnen daalden uiteraard navenant. Bovendien stonden ze zwaar onder druk om kortingen toe te kennen, faciliteiten van betalingen of leningen toe te staan om de aanvoer van rederijen in moeilijkheden bij zich

te houden. Insiders wisten dat het een onhoudbare toestand was.

Er is nu wel een einde gekomen dan de concurrentiestrijd waarbij reders onder druk werden gezet om voor Oostende of Zeebrugge te kiezen. Ook zal het koelwagentransport efficiënter kunnen verlopen, omdat de organisatie ervan nu in één hand zit. In het eengemaakte bedrijf moet er ook een gelijkschakeling komen tussen het statuut van de Oostendse (erkende vislossers) en de Zeebrugse (interim-)arbeiders.

Of de nieuw situatie ook voor een verschuiving van de aanvoer van de Nederlandse vlagschepen zal zorgen blijft, zoals gezegd, een open vraag. Over de belangrijke aanvoerwaarde van dit vlootgedeelte wordt nauwelijks gesproken. Die aanvoer zal hier blijven zolang het KB van 3 februari 1999 blijft bestaan (*), een wettelijke bepaling die een aantoonbare economische band eist tussen vaartuig en regio (bijvoorbeeld een Belgische bemanning of de verkoop van een substantieel gedeelte van de vangst in een Belgische haven). Er zijn momenteel geen aanwijzingen dat Europa daar een beperking van de vrije markt in ziet, maar mocht dat ooit wel gebeuren, dan staat de Vlaamse visserijsector meteen voor een totaal nieuwe situatie. (gw)

(*) Het KB moest te quota-hopping door Nederlanders stoppen en resulteren in meer visaanvoer in onze veilingen HVB 5 maart 1999, p. 13) — Rederscentrale moest economische band met Vlaanderen aanvechten (zie HVB 7 mei 1999).



VAN VOORDEN

SCHIEPSSCHROEVEN, STRAALBUIZEN, INDUSTRIEEL GIETWERK EN SCHROEFREPARATIE



5-bladsschroef "high skew"



Hodi Superior(R) straalbuis



5-blads 4.3m visserijsschroef



Feadship megajacht



FCS schip 3307



Nieuwe gieterij en kantoorgebouw

OPTIMALE VOORTSTUWINGSKRACHT

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



PROMAC

MARITIEME TECHNIEK, KOUDETECHNIEK, WATERBEHANDELING, SERVICE EN REPARATIE



Stuurmachine



Roersysteem



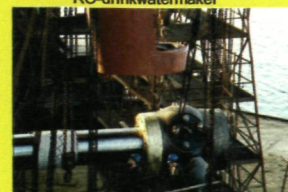
Knikarm kraan



RO-drinkwatermaker



Slurry ijsinstallatie



Reparatie op locatie

EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

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

Gebleven op IJsland

Nog tot 21 december loopt in het nationaal visserijmuseum te Oostduinkerke de tentoonstelling 'Gebleven op IJsland'. Deze is gewijd aan de vissers uit de westhoek die in de periode tussen 1828 en 1908 niet meer uit IJsland teruggekomen zijn. Een op de tien IJslandvaarders kwam onderweg aan zijn einde. Het schip was vergaan, ze waren overboord gevallen, ziek geworden of hadden zelfmoord gepleegd.

Johan Depotter die de tentoonstelling mee organiseerde bereidt intussen het encyclopedisch werk over deze merkwaardige episode in de visserij waarbij (minstens 970) boerenjongens uit de Westhoek 'over de schreve' trokken om ter visserij te varen vanuit Duinkerke of Gravelines. Het boek 'Onze IJslanders' zou uit drie delen bestaan en 1.800 bladzijden bevatten.

Op het huldeplein voor het museum werd bij de opening van de tentoonstelling op 2 juli ook een gedenkzuil onthuld waarop de namen van 129 vissers weergegeven worden die niet meer van de IJslandvisserij terugkwamen.

Meer info: Nationaal Visserijmuseum, Pastoor Schmitzstraat 5 te 8670 Oostduinkerke (058 51 24 68 of per e-mail naar info@visserijmuseum.be — web: www.visserijmuseum.be).



Op de foto. Johan Depotter, curator van 'Gebleven op IJsland', ontmoet tijdens de opening van de tentoonstelling Simonne Vincent, kleindochter van Desire Debergh uit Koksijde, die vanuit Duinkerke ter visserij naar IJsland trok.

Visserijonderwijs in de prijzen



In samenwerking met de firma Pakhus 5 uit Zeebrugge maakten de leerlingen van het zesde jaar, afdeling visserij-dek van het Maritiem Instituut twee volwaardige boomkornetten. Pakhus 5 leverde alle materiaal. De leerlingen vervaardigen de netten, conform de wensen van de klant, tijdens de praktijklessen.

Dit project werd tijdens het "Graduation Event" van RESOC (Regionaal Sociaal-economisch Overlegcomité) bekroond als het beste project van het Maritiem Instituut Mercator. De leerlingen Yannick Bernard en Stephan Vedelaar (klas 6de Technische Dek Visserij), leerkracht Leraar praktijk dek Dirk Claeys en de firma Firma Pakhus 5 met nettenbreier Noël Dugardein kregen een trofee, als bewijs van een optimale samenwerking tussen school en bedrijf. De leerlingen mochten € 250 prijzengeld onder elkaar verdelen.

Op 9 juni overleed oud-reder Raymond Claeys, in de visserij bekend als Mong den draaier. De echtgenoot van Antoinette Savels werd te Brugge geboren op 27 augustus 1922. Het echtpaar was tussen 1967 en 1971 eigenaar van de Z 269 Isis (voorheen O 269 Sint Jan Berchmans), maar minstens 15 schepen werden gedurende zijn lange carrière ondergebracht in zijn rederij Noordvisserij. We interviewden Claeys in HVB II/1993.

GARDEC

VJ n.v. Tel. 050 54 45 41
Fax 050 54 58 37

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouwschepen
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaafwerk
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 schroefassen
Las- en leidingwerk

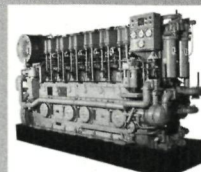


Bureel - Werkplaatsen:

Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge

GSM 0477 / 41 20 93

24 u / 24 u.





'In Nieuwpoort is het vandaag quasi onmogelijk om nog een viswinkel onder te brengen in een gehuurd pand. (...) In Nieuwpoort-bad moet je sowieso al niet meer hopen op een huurpand. In alle basisakten staat te lezen dat

er geen viswinkel mag worden opgericht.'

Romeo Rau in Het Laatste Nieuws, 8 mei

'Meer werklozen, meer armoede, meer ongelijkheid, meer analfabetisme, meer misdaad, minder medische verzorging, meer kindersterfte, slechter onderwijs, bezegelde neergang... Want wat dacht je, dat is besparen.'

Mark Elchardus in De Morgen, 31 mei

'Een politicus die zich om 7 uur uit zijn bed laat bellen door een journalist is voor mij een loser.'

Jan Leyers in De Morgen, 11 juni

'Vorig jaar werden 101 vakbonds-militanten vermoord omdat ze hun werk deden – opkomen voor de rechten van hun collega-werknemers.'

De Standaard, 9 juni

'Telde Vlaanderen in 2002 nog 640 viswinkels, dan zijn er dat vandaag maar 491 meer.'

Het Laatste Nieuws, 7 mei

'Ik zetel ook in 18 commissies rond visserijbeleid (...)'
Dirk Demaeght in De Zeewacht, 26 maart

'Het kabeljauwtekort bedreigt de klassieke fish-and-chips al een hele tijd, maar de Britten denken een oplossing te hebben gevonden: de cobia. De vis die in Azië, Centraal-Amerika en de VS gekweekt wordt, staat weldra ook op het menu van Londense restaurants en pubs.'

De Morgen, 7 mei

'Ongeveer 132 miljoen kinderen, tussen de vijf en veertien jaar, werken wereldwijd in de visindustrie.'

Het Laatste Nieuws, 10 mei

'Beleggen is voor boterhammen.'

Tom Heremans in DSMagazine van 29 mei

ECOLOGIE

Exoten in opmars in Noordzee

In het Belgisch deel van de Noordzee telde het VLIZ 130 soorten vissen, 27 soorten walvissen, dolfinen en robben, 79 soorten zee- en kustvogels, 116 soorten wieren, 415 soorten kreeftachtigen en 28 soorten zeesterren. Er werden ook 67 soorten exoten geteld, organismen die zich alhier gevestigd hebben, maar niet van hier afkomstig zijn, een gevolg van de klimaatverandering.

REDERSCENTRALE

Algemene vergadering

Op 15 juni hield de Rederscentrale haar jaarlijkse statutaire algemene vergadering. Daarop werd het ontslag uit het bestuur van Daniël Dobbelaere bekrachtigd. Ook werd beslist de lidmaatschapsbijdragen voorlopig ongewijzigd te laten.

ZEEBRUGGE

Natuur en haven

Om de verdere uitbreiding van de achterhaven van Zeebrugge mogelijk te maken, is het noodzakelijk dat de natuur die wordt ingenomen voor havenactiviteiten, elders wordt gecompenseerd. De Vlaamse Regering heeft daarom in juli maatregelen goedgekeurd om de aankoop en de inrichting van gronden in en om de achterhaven te bespoedigen. Zo kunnen de natuurcompensaties tijdig worden uitgevoerd.

NEDERLAND

Brevetten bekrachtigen

Sinds 1 januari is er in Nederland een nieuw brevettenbesluit van kracht. Die Nederlandse brevetten kunnen sindsdien door de Belgische overheid niet zo maar meer aanvaard worden. Reders die buitenlandse bemanningsleden aan boord hebben moeten controleren of zij met de brevetten in orde zijn voor de Belgische wetgeving.

SOCIAAL

Werktijden op vissersvaartuigen

De sociale partners in de visserij willen naar verluidt tegen 31 oktober een zicht krijgen op de werktijden aan boord van vissersvaartuigen. Een en ander kadert in een overeenkomst van de International Labour Organisation rond de werk- en rusttijden op zee.

ATLAS

Atlassen op internet

Op de website www.liv.ac.uk/mefepo/ kunnen onder 'reports en outputs' interessante atlassen bekeken worden van de Noordzee en de Zuidwestelijke wateren. De impact van de Golfstroom, het klimaat en de zeetemperatuur worden er beschreven. Besproken worden ook de beschermde gebieden en

de visserijbeperkingen. Je vindt er de belangrijkste broedplaatsen op terug en de plekken waar veel juveniele vis voorkomt. Alle menselijke activiteiten op zee werden in kaart gebracht.

WETENSCHAP

Onderzoeksschip in de maak

In 2007 maakte de Vlaamse Regering de plannen publiek over de bouw van een nieuw Vlaams onderzoeksschip. In juli 2010 werd de gunning van de bouw van het hypermoderne onderzoeksschip 'Simon Stevin' aangekondigd. Het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) zal samen met de DAB Vloot de bouw van de 'Simon Stevin' van nabij opvolgen. Het schip zal het modernste kustonderzoeksvaartuig in Europa zijn. Het VLIZ zal instaan voor het wetenschappelijke programma en het beheer van de onderzoeksapparatuur en de DAB Vloot zal de operationaliteit van het nieuwe kustvaartuig waarborgen.

BOEK

Vlucht naar Penzance op internet

Wie <http://vluchtnaarpenzance.blogspot.com> op het internet bezoekt, komt terecht op de inhoud van het boek Vlucht naar Penzance dat vorige maand in HVB besproken werd. Op deze site kunt u heel het boek nalezen. Veel info over de visserij gedurende die oorlogsjaren en mooie foto's!

Faillissementen

* SCAF BVBA, Vismijn 13, 8400

Oostende, groothandel in vis, schaal- en weekdieren. Failliet verklaard op dagvaarding op 30 juni 2010.

* S.D. LOTUS, Vismijn 129, 8400

Oostende, groot- en kleinhandel in vis. Failliet verklaard op bekenenis op 8 juli 2010.

* REDERIJ JACOMINA BVBA, Hendrik Baelskaai, 14 Oostende; eigenaar Z.96 Jan van Gent. Failliet verklaard op bekenenis op 27 juni 2010.

Modernisering B.601 Van Maerlant achter de rug

Totaal vernieuwd is de vlagkoter B.601 Van Maerlant, de eurokoter van de familie Schot uit Tholen. De brug werd gemoderniseerd, de vislier gereviseerd en de sorteermachine en visruim vernieuwd. Alleen de machinekamer bleef intact. De B.610 werd in 1991 gebouwd voor de Rederij Van Maerlant (André Balbaert en Piet & Blazina van Belzen uit Vlissingen) door de vroegere Zeebrugse Scheepswerven NV. De rederei is nu in handen van Job en Kees Schot uit Tholen.

Z.468 Cleaner in de vaart

De verbouwde eurokoter ex-Z.568 Venus, door de nieuwe Nederlandse eigenaar BVBA Derby met zetel in Bredene

vernummerd tot Z.468 Cleaner (Schipper-mede-eigenaar Jochem Nentjes uit Urk.), is nu echt klaar. Eerder gaven we al het bericht dat het vaartuig bedrijfsklaar in Urk aan de kade lag. Intussen werd ook nog de hydrauliek vernieuwd en een nettenrol geplaatst door BEMA in Oostende. Het boomkorvaartuig dat nu als twinrigger en garnaalvaartuig kan vissen werd door de Belgische Zeevaartinspectie goed voor dienst bevonden.

Veel papier, weinig chocola

Vanaf volgende maand verzorgt visser *Chris Meyers* onder de naam *Chris Prut* een regelmatig terugkomende column in HVB. Hij doet dat onder de inspirerende titel '*Veel papier, weinig chocola*'.

Chris Prut treedt daarmee in de voetsporen van andere vissers die eerder al onze lezers verblijdden met hun bijdragen, zoals kustvisser Eddy Serie die indertijd onder het pseudoniem *Zeedierenjager* schreef en schipper Philippe Godfroid die gedurende enkele jaren een column verzorgde die *Tussen wal en schip* heette.

KOMT DAT ZIEN!

HET ZWEET VAN DE ZEE

Spoken word & concert / avant fin de la saison

In het kader van het 'Fin de Saison'-programma in Oostende is er op zaterdagavond 28 augustus om 20 uur, een maritiem programma. Twee verslingende dichters, een geboren verteller, een schrijvende visser, en een welluidende actrice zorgen voor woorden die 'aan de ribben blijven kleven'. Serge Feys schreef speciaal arrangementen voor 4 muzikanten en een zangeres.

* Ceremoniemeester en stadsdichter van Antwerpen **Peter Holvoet-Hanssen** vertelt waarom zijn maitresse Oostende heet, uitgesplitst in de gasten van de avond.

* Schipper **Marnix Verleene**, visser en zelf schrijver, dompelt u onder in lief, leed en dromen.

* **Flor Vandekerckhove**, uitgever van het intussen 77 jaar jonge 'Het Visserijblad', berucht om zijn vlammende pen, blijkt een geboren verteller te zijn. Hij leest voor uit zijn Work in Progress 'Amandine'.

* Actrice **Maike Cafmeier**, bekend van theater, film en televisie, grasduint in de wereldliteratuur der (on)bevaren zeeën. Komze* toch wel Moby Dick of Hemingway tegen.

* Dichter **Geert Cyriel Tavernier** leest voor uit 'Het Zweet van de Zee', impressies met een heel eigen hartslag. Samen met fotograaf **Jo Clauwaert** gaf hij het gelijknamige, prachtige foto- en tekst boek uit. Gelijk een bestaansreden voor dit programma.

* SERGE FEYS & BAND

Serge Feys is natuurlijk de vaste toetsenist en arrangeur van Arno én Oostendenaar pur sang. Voor dit maritieme project verzamelde hij zijn kompanen-muzikanten om zich heen. Samen met een white blues zangeres gaan ze voor een semi-akoestische set op teksten over het vissersleven en de zee. Nu eens levenslied dan weer de esperanto van de blues.

Locatie / Vrijstaat O. in De Droge Co

Inkom / gratis

Plaats: Oostende, Droge Co, Zeedijk ter hoogte van de Drie gapers.

Organisatie / Vrijstaat O. met de steun van Dienst Cultuur Stad Oostende en vzw Curieus



Zeevissersfonds
Wandelaarkaai 4
8400 Oostende
Tel: 059 509555
Fax: 059 509525
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



Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling

SDVO vzw
Wandelaarkaai 4
8400 Oostende
Tel: 059 509 526
Fax: 059 509 664
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

ZEEVISSERS - VISBEWERKERS
- HAVENARBEIDERS - ZEELIE-
DEN EN BINNENSCHIPPERS
VOOR AL UW PROBLEMEN
WENDT U TOT DE



Zeemansbond A.B.V.V.



Ivan Victor
Federaal secretaris
zeeverij
Jules Pourquaetstraat 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

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.

Belgen in UK

Graag had ik u erop attent gemaakt een kleine correctie / aanvulling mee te geven omtrent enkele (familie)foto's, dit ter vervollediging van het archief.

In uitgave nr.1 van 8 januari 2010 vinden we op pagina's 15-18 beelden uit het verleden terug: "Het leven zoals het was: Belgen in de U.K. 1940-'45". De naam van Marie-Josée Beernaert mag nog tweemaal toegevoegd worden: Op pagina 17 staat ze op de foto onderaan als tweede van rechts met emmer in de hand in zwarte jurk. Dit is dus niet Julia Van Craeynest!!! Op pagina 15 staat ze op de foto bovenaan, met hoofd weggedraaid en naar beneden kijkend (in dezelfde zwarte jurk).

Rita Utterwulghé
 (dochter van Madeleine Beernaert - p.18 - en wijlen Leon Utterwulghé - p.15)



Visserisvrouwen tijdens de oorlog, in de UK. Van links naar rechts: Yvonne Dewaele, Maria Constant, Marie Josee Beernaert en een onbekende vrouw. — HVB heeft al verschillende mooie caternen gepubliceerd met visserijfoto's uit de oude doos. Oud-visseris... die ons willen helpen met het publiceren van dergelijke reeksen, nemen contact op met het.visserijblad@telenet.be of op tel.: 0474 53 88 00.

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
 Koterstraat 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



Het
 eerstvolgende
 HVB
 al in uw
 brievenbus
 op
 vrijdag
 3 september

Nieuwe catamaran N.22 aangekomen in Nieuwpoort



In de late namiddag van woensdag 4 augustus is de nieuwe catamaran N.22 Mayra-Lisa op eigen kracht aangekomen in Nieuwpoort. Eerst werd nog gedacht om het 15 meter lange vaartuig als deklading mee te geven met een vrachtschip. Uiteindelijk hebben reder Marc Dezutter, zijn zoon Peter, een motorist en een IJslandse technicus het vaartuig en de nodige voorraad brandstof zelf overgebracht van Reykjavik naar Nieuwpoort. De catamaran komt in de vaart als N.22 Mayra-Lisa (de naam van de twee kleindochters van Marc Dezutter). Officieel wordt de nieuwe N.22 in gebruik genomen ter gelegenheid van de 'Dag van de dagverse Noordzeegarnaal' op dinsdag 24 augustus. Vlaams minister-president Kris Peeters treedt op als peter en het meterschap wordt waargenomen door de schoondochter van reder Dezutter.

De catamaran werd gebouwd door de werf Trefjar in Hafnarfjörður, op 10 km van hoofdstad Reykjavik. Twee Volvo-motoren van ieder 500 pk (368 kW) zorgen voor de voorstuwing.

Vanuit thuishaven Nieuwpoort zal het vaartuig de volgende maanden op zeebaars vissen. Daarnaast worden staande netten uitgezet voor de vangst van tarbot en wordt met schakels en potten op inkvis gevestigd. De nieuwe N.22 zal reizen van twee tot hoogstens drie dagen maken. Het blijft immers de bedoeling om steeds verse vis aan te voeren.

Evenementenkalender voor vissers



AUGUSTUS

- 17-20 Nor-Fishing in Trondheim (Noorwegen)
- 21 Mosseldag te Yerseke
- 24 Dag van de dagverse Noordzeegarnaal in Nieuwpoort
- 24 In gebruikname N 22 te Nieuwpoort
- 28 Dag van de Nederlandse visserij in Harlingen
- 28 om 20 uur in Oostende.
Het zweet van de zee, optredens met literatuur en muziek (zie elders in dit blad)

SEPTEMBER

- 4 Om 20 uur in 't Uilenkot te Herzele, **Het zweet van de zee**, optredens met literatuur & muziek
- 12-15 InterMopro/Cool/Meat in Düsseldorf (Duitsland)
- 17-19 Open Scheepvaartdagen, Antwerpen
- 25 Dag van de Zeeuwse Visserij in Vlissingen

OKTOBER

- 5-8 Aquaculture Europe 2010 in Porto (Portugal)
- 1-8 Nationale Visserijbeurs in Urk (Ned.)
- 12-13 EurOcean Conference in Oostende
- 17-23 Sial 2010 in Parijs (Frankrijk)

NOVEMBER

- 2-4 China Fisheries & Seafood in Dalian (China)

DECEMBER

- 10-12 Shanghai Seafood Expo in Shanghai (China).

Alle industriële en scheepsherstellingen — mekaniek 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**





Geen vrouwen aan boord

Boegbeeld van de 0 316 Aegir (foto kv)

Ik mocht dan nog een boek over 'Visser vrouwen' hebben geschreven en de visserij in mijn hart hebben gesloten, van boten was ik een beetje bang. En al vond ik het vissersdok een romantische plek en schepen toch bijzonder mooi, die immense korren en brullende motoren schrikten me soms af. Daarom voerde ik het spreekwoord 'geen vrouwen aan boord' in mijn vaandel en zo had ik een geldige reden om niet mee te varen. Mijn plek was aan wal, aan de kaai, vond ik. Maar zeg nu zelf, kun je een boek schrijven over de IJslandvisserij als je niet eens met een vissersboot bent mee geweest? Kon ik dan gewoon voortgaan op horen vertellen? Nee! Ik trok dus mijn stoute schoenen, of liever mijn gummi laarzen, aan en vroeg of ik op de O.71 Jacob Kien aan mocht monstren. En jawel, ik mocht een nachtje mee. Met schipper Maurice, machinist-en-stuurman Jean-Pierre en Gino, de matroos.

We vertrekken om vier uur in de namiddag, een warme, zomerse dag en bijna geen wind – de zee ligt er *stakelambléd* bij. Op de kade staat Gino's zoon, twaalf jaar, te hunkeren om mee te mogen. 'Hij wil visser worden, maar mag niet van zijn moeder,' zegt Gino terwijl hij nog eens zwaait. 'Maar van mij mag hij leren wat hij zelf wil...'

Terwijl Jean-Pierre een paar netten vermaakt en Gino de plastic bakken in 't ruim zet, ga ik naar de *brugge* bij Maurice. Hij legt me uit hoe zo'n radar werkt en hij toont me de visgronden op zijn computer, een moderne versie van zeekaart en plotter, zeg maar. Want die zaken ken ik al wat beter, ken ik van horen vertellen. Om de haverklap wordt zijn uitleg onderbroken door berichten over de radio die Maurice beantwoordt, maar waarvan ik geen gebenedijd woord versta. 'Je moet dat een beetje gewend zijn', zegt hij.

We 'lopen' tot aan 't strand voor De Haan waar de korren worden uitgezet. Een prachtig zicht, vind ik, die opening van het net dat eerst wat schuim schept en dan langzaam het water induikt. We varen 'drie *mieltjes* en een half, vier *mieltjes*', links en rechts van de boot rollen de 'boels' over de zeebodem. Na een uur, anderhalf uur wordt het net opgehaald, Jean-Pierre en Gino trekken met een haak de *kúls* tot in de boot en slaan met een hamer het slot open. 'Ik dacht dat dat een knoop was dat je opentrok', zeg ik wijsneuzig. 'Dat was vroeger', zeggen ze.

Echt in hun nopjes zijn ze wel niet, want 't is een flauwe vangst. En tussen de vis zit heel wat plastic afval, zie ik dan weer. Een kapotte bidon, een zak, een bekertje. En ook veel kleine visjes tussen de garnaal. "t Is *dèrlik*", bromt Maurice die even komt kijken, want hij vaart op

'*automatiek*'. Meteen worden de onderkant van de *kúls* weer dichtgemaakt, want de korre moet weer *weggezet* worden. Dan gaan de garnalen en de vis door de wasser, Gino sorteert en de kleine visjes spoelen terug de zee in. Ondertussen kookt het water in de ketel, Jean-Pierre voegt een paar scheppen zout toe en giet een eerste mand garnaal in het dampende sop. Het ruikt heel erg naar warme zee nu. Maar lang hoeven ze niet te koken en van zodra ze 'opkomen', worden ze uit de ketel gehaald en meteen afgekoeld in koud water. En dan mag ik ook helpen. Ze vragen 't me wel niet, maar vrouwen 'zien' werk, toch? Wel eerst even proeven. Ik pel er ééntje en laat me verrassen door de smaak van dat garnaaltje zo uit zee geplukt, pas gekookt. Maar niet langer getreuzeld, die garnalen moeten 'gelezen', wat ik samen met Gino doe: alle krabbetjes en sterretjes moeten eruit. En die kleine, harde, lelijke harnasvisjes, die ze '*oede vintjes*' noemen. Er zitten ook mini-krabbepootjes in en die zuig ik wellustig uit. Mmm, ook al zo lekker! Gino haalt er de kleine inktvisjes uit en die verdwijnen in zijn mond, want dat vindt hij dan weer het einde. Ik kan hier vannacht een hele maaltijd bij mekaar *snoefelen*, denk ik bij mezelf, maar wil niet overdrijven en eet nadien een boterham. Ik drink een paar slokken cola, niet meer, want ik heb geluisterd naar de oude vissers die me vertelden hoe je zeeziekte kunt voorkomen: 'Niet teveel drinken en "*droge*" eten – droog brood'. Maar het zal mij niet overkomen, denk ik stoer, want ik voel me kiplekker en helemaal in mijn element.



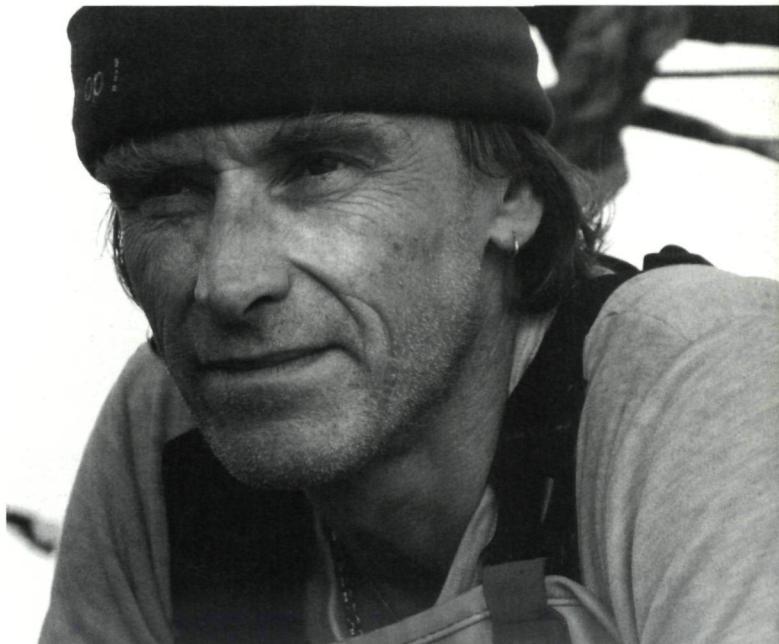
Gino Van Acker, matroos op de Jacob Kien (foto kv)

En dan is 't weer wachten tot de korre wordt bovengehaald. Gino gaat wat voetbal kijken en foetert dat hij dat goal heeft gemist en Jean-Pierre maakt een spaghetti voor zichzelf klaar. Maurice staat op zijn brug en is druk in de weer met zijn gsm. Ik blijf buiten genieten van de prachtige avond en de zee en verwonder me dat mijn companen, van zodra ze klaar zijn met vissen, gewoon binnen gaan zitten. En roken, róken! De ene sigaret na de ander. 'Minstens een pakje per dag', zegt Gino. 'k Zou nochtans niet mogen, want vorig jaar heb ik iets aan mijn tikker gehad...'

Ik ga nog even op de brug kijken bij Maurice, vragen of hij zich niet verveelt, zo heel de tijd voor zich uit zitten kijken, alleen. 'Ik ben dat gewend', zegt hij, 'maar 't begint wel te wegen. Vijf nachten na mekaar en meestal maar een uur of drie slapen. Ik word zestig, maar ik ga er nog niet mee stoppen... ik zou niet weten wat te doen aan 't land!'

Jean-Pierre die er nu ook is komen bijstaan, beaamt dat 't zwaar is. 'Zou je 't nog herdoen als je moest herbeginnen?' vraag ik. 'Ja, toch wel, maar ik zou wel hebben gezorgd da'k nog iets anders kon van werk. Als je jong bent, gaat dat wel, maar als je wat ouder wordt. Stel nu dat ik ermee wil stoppen en een andere job wil, dan kan ik dat niet. Voor ons is er bijna geen werk aan 't land. Nu is dat veranderd, maar met ons diploma van de visserijschool kun je niets anders doen dan *visscherie*. Vroeger waren we *content* omdat we veel verdienden, maar nu verdienen we niet meer dan d'andere mensen, terwijl we dubbel zo hard en dubbel zoveel uren moeten kloppen!'

Wanneer de korre is binnengehaald en er weer niet veel inzit, beslist Maurice om een andere visgrond op te zoeken. Het is ondertussen elf uur en terwijl we *full speed* van *benoosten* Oostende naar *bewesten* Oostende varen, steekt er ook nog een briesje op, het schip gaat wat op en neer en ik begin me ineens wat *kwakkig* te voelen. 'Je moet er nie op peizen, zegt Gino, en 'leg je een beetje in een kooitje beneden'. Maar dat zie ik helemaal niet zitten, want ik merk dat het alleen maar erger wordt wanneer ik in 't *logies* ben. De rook van de sigaretten is niet draaglijk en de mazoutgeur doet mijn maag keren. Buiten blijven is dus de boodschap. Maar ik voel me ineens zo verschrikkelijk moe. En gapen, met mijn mond wagenwijd open. 'Oooow, nog zoveel uur', denk ik, terwijl ik naar de meeuwen kijk die irreëel wit tegen het zwart van de nacht spoken. Ik voel me nu wel een beetje eenzaam en denk terug aan de verhalen die vissers me vertelden van hoe zeeziek ze wel waren geweest, hun eerste reizen. En dat ze toch moesten blijven werken. 'Ze hadden geen compassie met die joengetjes...'



Jean-Pierre Coopman, machinist (foto kv)

En die gedachte maakt dat ik me verzoen met het vervelende gevoel in mijn lijf. Want daar was het me toch om te doen, deze nacht... de visserij wat beter begrijpen, met alles erop en eraan. Ik hoop alleen dat ik niet moet gaan spúgen. Ik zou me zo generen tegenover die mannen! Ik loop naar achteren, waar ik een hoop netten zag liggen. Ik leg me erop neer, in een bolletje, en na wat *gewrikkel* voelt het nog enigszins comfortabel ook! Ik luister naar het geluid van de motor en soes zelfs een beetje weg. Als ik hoor dat ze de korre terug binnenhalen, dwing ik mezelf wel om op te staan en te helpen. Ik wil me niet laten kennen.

Als we klaar zijn, gaat Maurice nu ook even in zijn kooi liggen en neemt Jean-Pierre de wacht over. Ik hoop dat het nu vlug klaar wordt en denk nog even aan wat Maurice me daarnet vertelde. Hij heeft in zijn jonge jaren nog een zevental reizen op IJsland gedaan. 't Was in de winter bijna voortdurend nacht, 't was maar een uurtje of vier licht... en koud en stormen! Ach, wat durf ik te klagen, denk ik bij mezelf en ga weer op mijn netten liggen. Ik voel me een beetje een scheepsjongetje. Een zeeziek *siesje*.

Bij 't volgend *sléptje* is de wind gaan liggen. Wind, wat zeg ik? In hun ogen was dat niet meer dan een briesje, amper een zuchtje. En dan komt er eindelijk ook al wat klaarte in de lucht. 't Is lastiger dan ik gedacht had, zo'n nacht op zee en ik merk dat de mannen nu toch



SKB - LIFE SAVING EQUIPMENT nv

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



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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



Schipper Maurice Coussaert van de O 71 (foto kv)

ook doodop zijn, alledrie. Toch kan er af en toe nog een zottigheidje af. Gino en Jean-Pierre zitten mekaar wat te plagen, af en toe een beetje op 't grove af, en mij durven ze ook al eens te jennen. 'Of ik eens moet rieken aan zo'n rotte zeeëgel?' vraagt Jean-Pierre en duwt dat onder mijn neus. Maar dan is hij weer volop bezig met les in 'vis' te geven. 'En dat is horsmakreel en dat is een baby-pladijs – die stippen zijn nog niet oranje, zie je dat? – en dat kleine witje met dat rood is een koningsvisje en ken je dat en weet je wat dat dat is... een heremiet-kreeftje, dat moet altijd een grotere schelp zoeken, naarmate hij groeit...'

Maar veel garnalen hebben we niet mee. Dat valt tegen. 'Ze gon ook geen geld', moppert Maurice, 'en er is veel

ACOD

ABVV

Openbare Diensten

SECTOR OVERHEIDSDIENSTEN

ROODNODIG

concurransje van d'Ollandse gèrnoars!' En tegen mij: 'Vrouwen aan boord, da's geen goed teken... we hebben nog minder gevangen dan anders. Katrien, ge ziet een molfiet!' 'Ik was liever die gulle zeemeermin geweest, van opzij aan de boot. Maar toch krijg ik een zakje vol tarbotjes mee en een kilootje garnalen. Zo typisch voor de visserij, ze hebben al niet veel gevangen, maar toch geven ze nog een portietje weg. Ik voel me een beetje beschaamd, maar toch blij met mijn zakjes vol zee. En dan is er een heerlijke koffie in de kantiene.

Katrien Vervaele



Katrien Vervaele

Geboren in Oostende 9 april 1954

Schreef een tiental jeugdboeken en 'Vissersvrouwen'.

Werkt momenteel aan een boek over de IJslandvisserij dat in het voorjaar 2011 zal verschijnen.

Journalistiek werk: freelance medewerker Plusmagazine.

Houdt ervan om plaatjes te schieten bij de woorden die ze schrijft.

Jurylid van de Knack Hercule Poirot, de prijs voor de beste Vlaamse thriller.

Volgende maand publiceert HVB een gesprek met deze schrijfster over haar boek over de IJslandvaart

www.katrienvervaele.be

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

DE MISSIE IN OOSTENDE

Aflevering 4 • Molrat en Minnelemming zwalpen

Stad Kortrijk, in het 'restaurant van Reneetje' werd een zeeverse tong genuttigd. De lekkerste van Oostende.

Finbar alias Minnelemming nam met zijn dictafoon een conversatie op: een blinde, hardhorige dame met haar hondje Georgette en een beschermengel uit Brussel.

'C'est bien la mer,' zei de beschermengel.

'Non, c'est pas bien,' zei het oudje en ze straalde van geluk. 'Maar de mayonaise is magnifiek. Het leven kan zo lekker zijn, mevrouw,' zei ze tegen Finbar, haar ogen naar het plafond gericht.

Verderop praatte de schrijver Oscar van den Boogaard met zijn mobieltje. Ensor is nooit ver weg, dacht Finbar. Een fles Château de Bouchet later was Oscar verdwenen. Van de gevierde auteur restte enkel nog de sterk geparfumeerde sjaal. 'Oscar, ik heb je sjaal,' sprak Finbar in zijn apparaatje.

Molrat gaf Minnelemming zijn portefeuille. Minnelemming betaalde de rekening. Weer buiten wreef Molrat over zijn buik. 'Een tong moet zemmen in de zee of in de boter,' zei hij. 'Of in de maag, dat geeft pas een goed gevoel.'

De hoek om, en nog een hoek om. De zeedijk. Bistro Beau-Site.

'Het ruikt hier naar kunstenaars,' zei Molrat. En tot de donkere dame met de grote ogen en de glooiende boezem: 'Adjectieven, ik vind er geen, madame, om uw charmes te beschrijven. Wees mijn groetje.' Hij nam de blauwe sjaal rond Finbars nek in zijn hand. 'Kijk, schoon volk, dit is de sjaal van Oscar van den Boogaard. Geloofd ge dat niet? Ruik maar. Ik ruik het tot in mijn kruis.'

Een klant mompelde tot zijn geboort: 'Is dat een kunstenaar?'

Molrat speelde op een papiertje met het woord 'voorschot'. Voor-shot. Finbar, die deze bistro toegenegen was, hielp Molrat overeind. 'Zulke flauwe woordspelletjes, het siert je niet. Laat ons zoeken naar het wezen van Oostende. Ensor voelde zich een onbegrepen Rubens. Het expeditieniveau zakt.'

'Onze weg is onze reis, Minnelemming. Ik krijg zin om uw kopje kleiner te maken. In feite is kannibalisme menselijk. Een dooddoener, haha.'

Drankorgel lachend om zijn eigen pijpgeluiden, dit loopt mis, dacht Finbar.



Tea-room Melody. Een miniatuurorgeltje aan de toog, model uit 1897. Kitsch à volonté. Aretha Franklin op de achtergrond. Patron Freddy en vrouw Monique vergastten hun trouwste klanten op Grand Marnier. Finbar probeerde de conversatie te registreren. Molrat schraapte de sappige klanken van het Oostendse dialect weg om de diepere zin van het gesprek te ontdekken.

'Zo 'n piet. Ze trekken d'ëran. Schudden d'ermee. Da dien komt rechte,' zei een oude vrouw die met afschuw een man imiteerde. 'Ton moe j' e geluuds-demper en.'

'Vertalen, Minnelemming,' zei Molrat.

'Zulk een penis. Ze trekken eraan. Schudden ermee. Dat ding komt recht. Dan moet je een geluidsdemper hebben.'

'Heel juist, Minnelemming. We hebben beet. Aan het werk. Ik noteer, gij vertaalt.'

Ik moesten bloed krieg'n. En pissen. 'k Zitten ier met vele tied mor 'k en nog vele problèm'n.

'Ik moest bloed pakken. En pissen. 'k Zit hier met veel tijd maar ik heb nog veel problemen.'

We schiln nog e beetje van joaren. Et e beetje pasjienche.

't Goa nie lange mi deuren voe dat 't komt. We goan da we zien. Ik goan 't joen zeggen me DT. Ik goan 't tonn e ki verteln.

'We schelen nog een beetje van jaren. Heb een beetje geduld. Binnenkort gaat het komen. We zien wel. Ik ga het u zeggen met DT. Ik ga het dan eens vertellen.'

Z'en gistern e film getoogd van vuvendertig jaar geleen.

'Ze hebben gisteren een film getoond van vijfendertig jaar geleden.'

Was 't VHS of zo'n 'twadde?

'Was het VHS of zoiets?'

Videocassette.

'Videocassette.'

De'n één kan doa vuuf minut'n noa kieken, en ander 'n e kart.

'De ene kan daar vijf minuten naar kijken, een ander een kwartier.'

Je moet internet pakken.

'Je moet internet nemen.'

Een kwartier lang opname door Zoutkrabber Expedities.

Een mollige vrouw stond op, haar likeurglas in de hand. 'Nin'k, 'k wiln no Barcelona voaren. Stierengevechten en al. 'k En ier ook e volière tussen de twi beën. Je moet et ger'n doen ook.'

'Nee, ik wil naar Barcelona varen. Stierengevechten en alles. Ik heb hier een volière tussen de twee benen. Je moet het graag doen ook,' vertaalde Finbar.

'Ik ent altied beseft en nu goa je gie 't begunn'n verstoan.'

'Ik heb het altijd beseft en nu ga jij het beginnen begrijpen.'

'Daar begrijp ik niets van. Minnelemming, ik geef het op.'

Drie Irish Coffees later. Molrat betaalde. 'Euro's heb ik niet, ik heb valuta's. Op kerstdag was ik hier. Dezelfde dienstster heeft mij ongelofelijk bediend. Ze is streng en heeft een goed geheugen. Skitterend, skitterend.'

'Nogmaals, mijnheer met uw lange staart, een buitengewone ontvangst,' zei Molrat tegen de baas van de taverne. 'Mevrouw de waardin, u hebt een buitengewoon decor.' Molrat boetseerde met zijn handen haar ronde vormen in de lucht.

'Minnelemming, sowieso moeten we ons nog ne keer verplaatsen. De zee gaan wijden. Ginds, een groene boei. Het laatste zonlicht op het ijswater.'

'Ich bin ein Klootzak!' hijgde hij buiten. 'Het is een mooie dag, collega. Niet duister. Vroeger was er op elke hoek een café, prijs u gelukkig, anders had ge al die

etablisementen met mij moeten frequenteren.

We gaan naar de kerk, heilig voedsel tot ons nemen.

Of hoe noemt dat in de katholieke kerk? God bestaat niet maar Hij is er. Maar schrijf eerst op: bulldozer. Bull.

Dozer. Heel belangrijk.' 'Belangrijk,' zuchtte Finbar.

'Belangrijker dan beschuit. Bes huid.'

'Genade...'

Molrat keek plots wild om zich heen: 'Blauwe vogels!

Blauwe vogels!' En doordringend tot Finbar: 'Gij zijt ook een blauwe vogel, past maar op, straks zijt ge een dode meeuw.'

wordt vervolgd

ai Holvoet-Hanssen

Peter Holvoet-Hanssen

foto's: Jo Clauwaert

met dank aan deBuren en Vrijstaat-O

Taaladvies Oostends: Flor Vandekerckhove

Rare vogels in fabelvormen

Don Fabulist

De zwarte roodstaart

*Een zwarte vogel met een rode staart
trippelde kwinkelerend op een dak.*

*Een aangewakkerd wijffe kwam in vaart
naar flierefluit die minnespel ontstak.*

*Door kroostgekwetter werd hij dra bezocht;
het lied van zwarte roodstaart was verkocht.*



De meeuwen

*'Papa meeuw, waar waart gij toch gebleven
in de tijd dat ik het nest behoedde?'*

*'Mama meeuw, ik bleef in wolken kleven
toen de vlucht mijn vliegerszinnen voedde.'*

*De meeuwotjesmama boog eerst met een geeuw,
maar stiet dan uit een rechte hals de schreeuw:*

*'De honger dreef me uit het donzig nest;
de rover liet van ons gebroed geen rest.'*

De spreekw

*Een spreekwtje sproeide eens luid liedjes rond;
zijn veren stonden in een staat van trillen.*

*Zuiders zwoel ontsteeg de zomergrond
en noordse kilte deed de lucht verstillen.*

*Het-oosten gloorde in een ochtendmond
en westen gleed weg in een avondgrillen.*

*Duizend streken streken op een strijkstek neder
bij het lied van de verhalenmeder.*

*Verre reizen rezen uit de rozenperken
waar de spreekw wat rust vond voor zijn vlerken.*

Fabel 3 verscheen op de cd "Fabels van Don Fabulist gezongen door Raf Walschaerts".

Te bestellen via www.donfabulist.be

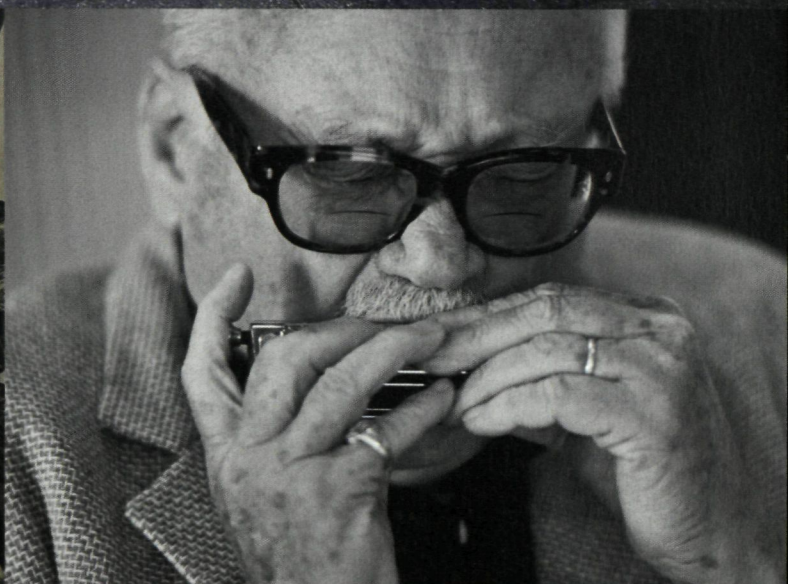
Het leven zoals het is

Scheide Internationale Muziekstroom

Foto's © Jo Clauwaert

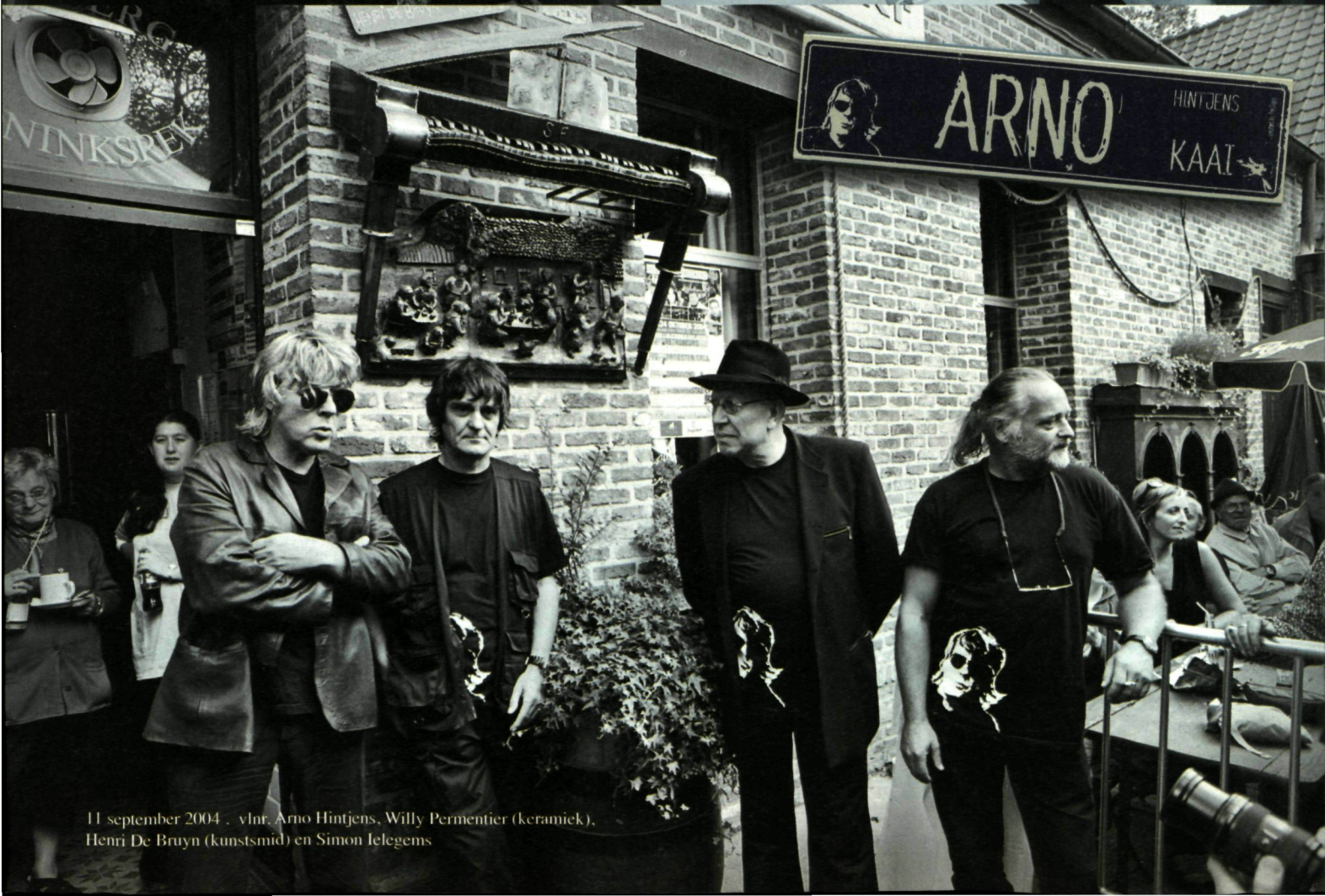


Sint-Amands, Dam, 8 juni 2003. Toots Thielemans opende zijn boulevard.





vlnr. Henri De Bruyn (kunstsmid), Toots
en Willy Permentier (keramiek)



11 september 2004 : vlnr. Arno Hintjens, Willy Permentier (keramiek),
Henri De Bruyn (kunstsmid) en Simon Ielegems



20 augustus 2005. Steven De Bruyn en Roland spelen de Steenovens te Sint-Amands in.





2 september 2007 - Walter De Buck krijgt zijn eigen boegbeeld te Sint-Amands.



EEN MUZIKALE ROUTE LANGS DE SCHELDE

In Klein-Brabant, aan de rechteroever van de Schelde, slingert zich tussen de pittoreske dorpjes een route met plekjes die een naam kregen van een aantal zwaar-gewichten onder de Belgische muzikanten. Je vindt er de Toots Thielemans Boulevard, de Arno Hintjens Kaai, het Dana Winner Tuinpad, De Wannes Van de Velde Corredor en nog een aantal andere straatjes die een nieuwe naam kregen naast de originele straatnaam. In totaal zijn er nu negen en in de toekomst wordt deze route verder uitgebouwd. Het is de bedoeling dat er elk jaar een locatie bijkomt.



Die plekjes werden gekozen door Franske Comhaire en Simon Ielegems. Niet lukraak de mooiste of meest bezienswaardige (zo zijn er wel een aantal in de streek) maar inhoudelijk gekozen voor de betreffende artiest. Bij de nieuwe brug van Temse kreeg de Nieuwe Snaar een plek. Aan de steenovens van Sint-Amunds ligt de Roland Van Campenhout Brick Road. Roland is afkomstig uit Boom waar kleiputten en steenbakkerijen al in de 14de eeuw bestonden. Ook Wannes Van de Velde kreeg een locatie die op maat gesneden is. Zijn smeedijzeren kop siert de Pagaddertoren van het dorpje Buitenland. Na de wereldtentoonstelling in Antwerpen liet Victor Merckx (De familie Merckx was belangrijk voor de welvaart van Buitenland. Nu is de familie er nog steeds goed vertegenwoordigd) in 1894 een aantal gebouwen die er te zien waren, herbouwen in Buitenland. Hier kon

Wannes Van de Velde, die fulmineerde tegen de afbraak van het mooie patrimonium van Antwerpen, "Ze sloagen Antwerpen noar den boom", zich perfect in vinden. En zo werd ieder plekje met zorg gekozen, benoemd en visueel gevormd. Er werden straatnaambordjes gemaakt en elke muzikant kreeg een beeld van Henri De Bruyn, een markies van keramist Willy Permentier of een schilderij van Robert De Keersmaecker. Dana Winner kreeg een naaktbeeld waar je het naakte bij vergeet, Walter De Buck zijn baardharen wapperen voor eeuwig in metaal op de Kaai van Sint-Amunds, Rocco Granata's beroemde glimlach staat gesmeed op de nieuwe Piazza Primavera, volgens sommigen het mooiste terrasje aan de Schelde in Bornem. Op de markies van Toots Thielemans zie je hem mondharmonica spelen op een krom kasseien pleintje in Sint-Amunds voor een klein groepje mensen. Elk punt op de route is de moeite van het bekijken waard. Interessant en fijn om daar eens een frisse neus te gaan halen.

We parkeren onze wagen in de buurt van het kerkje van Sint-Amunds en gaan te voet op zoek naar de woning van het koppel dat de SIM-route (**Schelde Internationale Muziekstroom Route**) creëerde.

Via een kleine omweg over de Dijk, waar het praalgraf van Emiel Verhaeren staat, lopen we langs de Dam en worden iets verder, waar de straat vernauwt tot anderhalve meter kasseien, overweldigd door een zeer merkwaardig gebouw, de galerij Sahara Art Stones. Op het parcours van de SIM-route valt blijkbaar nog wat meer te zien.



De galerij Sahara Art Stones

Ook de gevel van Franske en Simon hun woning mag er zijn. Een van de meest aangrijpende teksten van Walter De Buck staat er in zwierig handschrift op.

'K ZOU ZO GERE WILLE LEVE
'k zou zo gere wille leve
in ne wereld zonder haat
zonder macht en zonder streven
waar da 't al van zelves gaat
'k zou zo gere wille leve
in ne wereld zonder pijn
waar dat iedereen al kan geve
en da 't geestig es te zijn
WALTER DE BUCK

Franske doet open en we krijgen van haar een drankje op de binnenkoer. Daar zitten twee duiven in een hoekje op de grond. Franske vertelt dat ze op een paar dagen verschil bij hun beland zijn. De ene gewond aan het pootje, de ander aan de vleugel. Via de gegevens op de ringen wist Franske de eigenaars op te sporen. "Steek ze maar in de pot" kreeg ze te horen op de vraag wat ze

De markies van Willy Permentier voor Toots Thielemans



ermee aan moest. Waarschijnlijk presteerden de diertjes niet genoeg. Frankse stak haar verontwaardiging over welke waarde een mens soms iets maar toekent, niet onder stoelen of banken. De toon van het gesprek is meteen gezet.



Franske Comhaire en Ilse Heip

Dit is wat deze mensen drijft om er zo'n hobby op na te houden (ze bekostigen alles zelf); waarde toekennen aan hun streek, waarde geven aan een aantal markante muzikanten en waarde verlenen aan de kunstenaars die de plekjes inkleedden.

Simon komt er even later bij zitten. Met geestdrift praat het koppel over hun project en we komen te weten dat de kiem ervoor gelegd werd door gesprekken met oudere bewoners in hun straat. In de jaren '70 wou het toenmalige college een stuk van de Dam afbreken om er een boulevard te maken. De bewoners zijn toen in opstand gekomen met rieken en alles er op en eraan. "Den Dam blijft den Dam!". Het protest werd even snel terug afgeblazen als het er kwam, er was ook geen sprake van dat de gemeente haar plannen zou kunnen doorvoeren. Maar dat verhaal liet het idee groeien kleine pittoreske plekjes, die ondergewaardeerd zijn, onder de aandacht te brengen.

De Toots Thielemans Boulevard. Deze naam is met een knipoog gegeven. Er staan huisjes van vissers, mandenvlechters en andere ambachtsslui.



Uiteraard mocht ook het volksfeest in aanwezigheid van de artiesten bij de inwijding van die plekjes nooit ontbreken. In de tijd voor 2003, toen de Toots Thielemans Boulevard als eerste locatie op de route ingehuldigd werd, viel er in Sint-Amands niet veel te beleven. In dat jaar richtten ze met mensen uit de buurt de Brocanten Dam op, een markt en straatfeest waar veel volk op af kwam en dat ook op zich is blijven bestaan. Franske en Simon probeerden verder waar het kon de inwijdingen te koppelen aan een bestaand evenement in de omgeving. Het Dana Winner Tuinpad werd bijvoorbeeld geopend tijdens het Vis- & Folklore Festival in Mariekerke waar de vroegere visserij en wijmteelt (teelt van jonge riet-scheuten) nog ieder jaar uitbundig gevierd worden.

Het jaar 2007 was een uitschuiver, het jaar van de drie W's, toen werden er maar liefst drie straatnamen toegevoegd aan de route, Wannes met zijn Corridor, Walter De Buck met een Boegbeeld en Walter Boeykens kreeg een Promenade.

Misschien klinkt deze laatste naam iets minder bekend maar qua muzikale zeggingskracht (hij is een fenomenaal klarinettist en dirigent) en internationale uitstraling heeft zijn carrière een zeer hoge vlucht genomen. Hij werd voor zijn verdiensten trouwens in de adelstand verheven.

Franske en Simon nemen ons na het gesprek mee naar een aantal plekjes. Als laatste stop belanden we bij Liesbeth, uitbaatster van een donker kroegje met de naam 'van Zates', waar Arno Hintjens een markies kreeg. Er is net een trouwfeest aan de gang en we kunnen meegenieten van het bandje dat er speelt. Ideaal als afsluiter voor een mooie dag waarin muziek een belangrijke rol speelt. We drinken nog een pintje of twee, drie, ons dochttertje leeft zich uit op de speeltuin. Op de dijk ernaast vinden we een origineel kapelletje, gemaakt in een oude roeiboot. Ik ben niet gelovig maar zoiets moois weet ik wel te waarderen. De SIM-route is een absolute aanrader en aan ieder die de tocht zou willen maken, wens ik een plezierige vaart.

Ilse Heip
foto's Pierre Debrauwer



PLAYING BEDS IN TOWNSEND STREET (THE FIRST TIME I EVER FELL IN LOVE)

I was a child amid the rattling
Windows of an approaching storm
The sky was an electric green
The wind tropical and warm

Facing you on the chalked-out bed
You with a piggy in your hand
My mother out visiting a friend
All I could do was stand.

The evening would last forever
Us two alone on the street
I was broken hearted when it was over
That first time I ever felt defeat.

And I am still searching - I'm still restless
Still trying to knock survival on the head
And get back to our little business of forever
To our little knowing with nothing said

It was then that the seed of hurry
sprang up in my heart
It was my first betrayal,
Of that eternal moment
Lost in the beauty of your face
And now I can't even remember your name.

Peter Flynn

HINKELN IN DE TOWNSEND STREET (TOEN IK VOOR HET EERST VERLIEFD WERD)

Ik stond als kind tussen de klapperende
Ramen van een dreigende storm
De lucht was elektrisch groen
De wind tropisch en warm

Toen ik je zag op de hinkelbaan
Met het blokje in je hand -
Mijn moeder was weg naar een vriend -
Kon ik alleen maar blijven staan.

De avond zou eeuwig duren
Wij tweeën alleen op straat
Ik was diepbedroefd toen het voorbij was
Voor het eerst wist ik me geen raad

En nog altijd zoek ik - nog altijd gejaagd
Probeer ik het leven een stap voor te zijn
Weer stil te staan bij ons eeuwigdurend spel
Bij onze woordeloze onwetendheid

Toen is het zaad van de haast
In mijn hart ontsproten
Toen ben ik voor het eerst gezwicht,
Vergat het eeuwige moment toen ik
Opging in de schoonheid van je gezicht
En nu is zelfs je naam mij ontschoten.

(Vertaling: Katelijne De Vuyst)

CÔTE D'OPALE

Ligt ze te niezen op wit krijt
van stof dat omhoog stuift
als een windhoos in zee terug wuift.

Bleke heuvels drogen in middagzon
dromend van bijzonder licht en bruin.
Droge akkers wit getaand
fragmenten uit Mondriaan,
het netvlies oogst
wat blindheid vertraagt.

Vandaag geen natte doeken,
geen stalmest van zieke kinderen,
hoogbejaarde oma 's en poezen
maar gulzige overmande lijven
snakkend naar onthaasting
in grauw geruis en wit poeder.

Geert Cyriel Tavernier
25-05-2010



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

De Belgische visserijvloot (68)

In januari 2005 startten we met de rubriek 'De Belgische visserijvloot' waarbij we maandelijks drie foto's en een beknopte historie van de vaartuigen publiceerden. 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)

O.142 Hermes

Lengte: 20,00 m

Breedte: 5,46 m

Tonnage: 47,13 bt

Bouwjaar: 1957 (hout)

Werk: J. Borrey, Oostende

Motor: ABC 1956 (150 pk)

Uitrusting: boomkorvisserij

Eigenaars:

Makelberghe Arthur, Oostende (1957)

Serie Frans, Oostende (1974)

Serie Edmond, Oostende (1987)

Geschrapt: 15 december 1992



COPYRIGHT LVdC

O.275 Deo Volente

Lengte: 27,00 m

Breedte: 6,30 m

Tonnage: 99,75 bt

Bouwjaar: 1964

Werk: R. Panesi, Oostende

Motor: Industrie 1964 (330 pk)

Uitrusting: boomkorvisserij

Eigenaars:

Marcel Laplasse (1964)

PVBA Willtry, Knokke-Heist (1974)

BVBA Willtry, Oostende (1988)

BVBA Willtry, Knokke-Heist (1989)

Geschrapt: 15 december 1992



COPYRIGHT LVdC

Z.472 Jan Bart II

(ex-O.472 Jean Bart II)

Lengte: 18,70 m

Breedte: 5,20 m

Tonnage: 39,35 bt

Bouwjaar: 1955 (hout)

Werk: L. Degraeve, Zeebrugge

Motor: MaK 1954 (130 pk)

Uitrusting: boomkorvisserij

Eigenaars:

Z.472 JEAN BART II

PVBA Jan Bart, Zeebrugge (1955)

Achiel Desmedt, Knokke-Heist (1970)

O.472 JEAN BART II

Marie Bruynsteen, Oostende

Z.472 CONDOR

PVBA Condor, Knokke-Heist (1985)

NV Condor, Knokke-Heist (1989)

Geschrapt: 15 december 1992



COPYRIGHT LVdC



Nomaden van het water

Vrijdag 4 Juni 2010, ten huize van het echtpaar binnenschippers Raymond Rogiers en Liliane Vermeulen. Zeevisser Marnix Verleene en Carine Ulin zijn er uitgenodigd voor een gesprek over 'de stiel'. Nog voor ik mijn eerste vraag heb kunnen stellen steekt Liliane kordaat van wal.

-Liliane: Marnix, hoe dat jij dat durft, zo op de zee varen?

-Marnix (laconiek): Ah, volhouden, hé.

-Liliane (na een lange stilte tot Carine): Ja, da 's een vent, hé kind.

-Carine: Ge vaart toch ook?

-Liliane (kordaat): Ja, maar dàt zou ik niet durven.

-Carine: Neen?

-Liliane (kordaat): Ik heb heel mijn leven gevaren, maar als ik de deuren van de Sluis van Terneuzen zag opendraaien heb ik altijd schrik gehad voor de grote slaggolven van de mastodonten die ons passeerden. Niks voor mij, veel te veel water. We hebben daar dikwijls gevaren, maar dat deed ik niet graag. Dik tegen mijn goesting.

Katrien: Moet je een individualist zijn om jullie beroep te kunnen uitoefenen?

-Raymond: Een individualist? Ja, dat wel. En ge moet idealist zijn om het beroep uit te oefenen. Als ge geen zin hebt doet ge dat niet. Ik ben als schipper geboren. Ik ben de vijfde generatie en mijn twee zonen zijn de zesde de zevende komt er aan. Met 'individualist' bedoel ik dat ge het beroep alleen uitoefent. Ge vaart met uw vrouw, of met een broer zoals het bij mij aanvankelijk het geval was. Als schipper werkt elkeen op zijn schip maar ge voelt u niet alleen. Schippers zijn één grote familie.

-Marnix: In de visserswereld betekent 'familie' ook dat ge elkaar niet constant moet zien om de familieband te onderhouden. Er kunnen maanden voorbij gaan en toch kunt ge zonder moeite een gesprek oppakken waar het gestopt was. En dat vind ik plezant. Maar het is tegenwoordig wel niet meer eenvoudig om vissers bijeen te krijgen. Vissers zijn individualisten. Op het schip zijn we allen samen één individualist. We zijn 'het schip'. Maar van eens aan land gaat elk zijn eigen weg.

's Morgens vroeg aan de vismijn zijn de vislossers de enigen die ge ziet want de kopers kopen van thuis uit via de computer. Ge hebt er geen zicht meer op, geen gevoel meer bij. Vroeger wel. Na het lossen ging de bemanning even naar huis. Ze kwamen dan een paar uur later terug in hun schone kleren om hun drinkgeld en om te vragen hoeveel ze gemaakt hadden. Tot de volgende middag liepen vissers en kopers daar rond. Iedereen wist alles. En dan werd er gezeest met heel de bemanning. Al de problemen van aan boord werden tussen pot en pint besproken. Er werd eens mee gelachen en dat was het. Al het gif was eruit. De reis daarop begon met een nieuwe lei. Maar nu is alles anders. Het schip is weg voor drie maanden en na de vaart versnipperd de bemanning: een paar gaan naar huis, anderen gaan over op een ander schip...

Aan de kaai ziet ge nog zelden een bemanning samen.

-Liliane: In de schipperij is dat ook zo.

Katrien: Raymond, jij bent de vijfde generatie van een schippersfamilie. Was binnenschipper worden een morele verplichting?

-Raymond: Helemaal niet. Dat ging gewoon over van vader op zoon. Bij mijn vader waren ze met vier. Die hebben allemaal gevaren. Ikzelf vaar al van mijn vijftiende. Ik heb de stiel aan boord geleerd, de beste leerschool die er is: praktijk, geen theorie. In 1960 kwam ik uit het leger. Mijn vader had voor mij een tweede schip gekocht. Hij zei: 'Voilà, daar ligt 'm, begin er maar mee.' En mijn broer moest mee. Ge had dus al geen andere keus meer, hé. Maar ik ken veel kinderen van andere binnenschippers die zeggen: 'we stappen eraf'. Dat kan. Ik ben nu 69 jaar oud. Van '62 tot '98 heb ik samen met mijn vrouw gevaren. Nu vaar ik op de Gentse Barge. (zie HVB Juli: De Gentse Barge...)

-Liliane: Bij ons zit het water in ons bloed. Ik was op mijn veertiende al aan boord. Bij mijn grootvader waren ze met zes kinderen. Ze hebben allen een eigen schip gehad en mijn zussen zijn met schippers getrouwd. Mijn grootvader aan vaders' kant is als weeskind toevallig bij een schipperfamilie uitbesteed. Zo is hij beginnen varen. Langs moeders' kant waren ze met acht. Zeven ervan hebben gevaren, mijn moeder inclus. De achtste is met een begrafenisondernemer getrouwd onder het motto: 'Sterven moeten we allemaal, dus werk verzekerd'. Langs vaders' kant waren ze met vier. Zij zijn allemaal binnenschipper geworden. Ook onze twee zonen varen. Ons nichtje Maaïke werkte aan de Stad Antwerpen. Ze stond aan de sluizen met een schitterende pree maar ze is doelbewust opnieuw gaan varen. Van onze vier kleinkinderen is de jongste de enige die zal varen. Hij is een geboren schipper. Onze oudste kleinzoon weet met moeite wat de voor- of achterkant van een schip is. Totaal geen interesse. De andere drie willen dat leven niet meer.

-Marnix: Die jongere generatie is meer in contact met andere milieus en daar zien ze wat ze moeten missen.

Katrien: Marnix, ben jij in de pikel geboren?

-Marnix: Tja, geboren op de kaai. Ik ben van '63. Ik kom voor 100% uit de visserij. In Raversyde waren we als visser anders dan de rest en op de Opex was ik een 'aangespoelden'. Ik heb nooit ergens anders bij gepast. Ge zit als kind tussen de grote mensen die niet zwijgen omdat er een kind bij zit. Ge wordt daardoor veel rapper volwassen. 'Wat gaat ge later worden, ventje? Visser gelijk uw pa?' 'E wel ja'. Er zat niet veel anders op. Ik was een visserskind, iets speciaals. Ik kan niets anders. Ik ben bij mijn nonkel begonnen die 's nachts op garnalen viste. Ik was acht jaar oud. Vanaf mijn tiende ging ik mee op zee, eerst met mijn nonkel, daarna met mijn vader. Op de visserijschool kon je al gaan varen van zodra de examens gedaan waren. Kwam je een week later



op school, dan was ook dat geen probleem. Op mijn veertiende ben ik beginnen varen voor langere periodes, drie maanden en half. Daarna ben ik herschoold tot machinist. Op mijn vijftiende ben ik volop in het bedrijf gegaan. Tot mijn eenentwintigste was ik non-stop op zee om aan mijn aantal dagen te komen om zelf schipper te worden. Ik vaar nu al 25 jaar. Ik heb met mijn vader samengewerkt tot wanneer zijn schip in 1998 volgelopen is en gezonken. Mijn broer was toen mee op het schip. Ik was aan wal...(*)

Ik zat een jaar zonder schip. In die periode heb ik op diverse schepen gewerkt. We waren gemiddeld zestien dagen weg en drie dagen thuis. Dat was plezant en gemakkelijk. Het enige wat je moest doen was in zee gaan, je werk doen, binnenvaren, feesten en fuiven en weer varen. Maar ik voelde stilaan dat het tijd werd om iets anders te beginnen. Een boomkorvaartuig was te duur. De laatste tien jaar vissen wij voor de kust en zijn we elke dag thuis en (zucht)... ik heb het land leren kennen, hé.

- Raymond: Van zeerot naar landrot, Marnix?

- Marnix: Parttime, hé Raymond.

-Carine: Marnix is beginnen kruien door mijn jongste broer Eddy. Hij had zwakke longen. Voor zijn gezondheid moest hij 's morgens vroeg in het zeewater wandelen, in het eerste laagwater van de dag. Dus wandelde mama elke dag met ons langs het water van Raversyde naar Middelkerke en terug. Mijn vader ging steeds vaker mee. Wij wandelden in het water. Vader Georges kruidde. Later voer Eddy op de O.309. Zo heb ik Marnix tijdens het haringseizoen leren kennen en... 't was voorgevallen. Sedert mijn zestiende zijn we samen. Na een opleiding ben ik in '98 met Marnix mee op zee gegaan. Mijn twee broers werken ondertussen voor De Nul. (Carine is duiker en de enige gediplomeerde vrouwelijke machinist langs onze Belgische kust.)

Katrien: Hadden jullie niet liever voor een ander beroep gekozen?

-Raymond: Neen, helemaal niet. Het varen zat erin, trouwens nog altijd.

-Marnix: Ik moet op zee zijn...

Katrien: Mondt het feit dat de ganse familie vaart automatisch uit in een familiebedrijf?

-Raymond: Sommige gezinnen zijn samen op één schip begonnen. Je werkte dan voor jezelf, je vrouw en je kinderen, zolang die niet zelfstandig waren om zelf te mogen varen. Je werkte samen om zo het eerste eigen schip te verdienen. Dan werd een tweede schip gekocht en ging een familielid daar op werken, enz. Vanaf dan bouwde elk op zijn schip een eigen carrière op. Maar in tussentijd mocht er niets mis gaan of iedereen ging mee onder. Dat was een grote verantwoordelijkheid.

-Marnix: 'Samen' gaat in de visserij gewoonweg niet. Het is een soort competitie: ge moet meer hebben dan de anderen. En de reis daarop opnieuw. Wij zijn op ons eigen. Wij zijn met die mentaliteit groot-

Raymond Rogiers en Marnix Verleene



vlnr Raymond Rogiers, Marnix Verleene en Liliane Vermeulen

gebracht. Dus doen we verder zoals het altijd al is geweest: elk vaart apart met zijn schip.

-Raymond: In de binnenscheepvaart daarentegen wordt er meer en meer samengewerkt. Bij grote investeringen in nieuwbouw uit China en zeker bij opgebouwde schepen spreken we makkelijk over zo'n 3.000.000 euro. Dat kunt ge alleen of in één generatie niet meer opbrengen. Het systeem werkt als volgt: de kinderen krijgen aandelen en daardoor moet ge -of ge nu wilt niet- samen voortdoen. Bij de jongere generatie spreekt ge dus echt over een familiebedrijf. Vervolgens werken ze op zelfstandige basis voor derden of voor een bevrachtingkantoor, zoals een eigenaar van een vrachtwagen in opdracht werkt voor een transportbedrijf.

Katrien: Is een ondersteunende, meewerkende vrouw noodzakelijk voor het welslagen?

-Raymond: Uiteraard. Bij ons was dat vanzelfsprekend. Mijn vrouw deed het huishouden en zorgde voor de kinderen, ik deed het onderhoud van het schip, of soms ook samen. En voor de rest: veel van mekaar verdragen want je leefde in een zeer kleine ruimte. Bij ons was dat vier meter op drie. En als het al eens 'spande': eens goed met de deuren slaan want wij leefden fulltime op het water. Soms waren we drie weken samen onderweg zonder aan land te gaan.

-Liliane: Dus moesten we wel overeenkomen. Maar als geboren schipper verdraagt ge meer. Wij vonden dat evident om altijd samen te zijn. We zouden ook niet anders gewild of gekund hebben. Want als de wegen scheidden betekende dat een financiële ramp. Dan werd het schip verkocht, kreeg ieder zijn deel en dat was meestal te weinig om alleen verder te doen.

-Raymond: Doordat ik als zelfstandige voer, samen met mijn vrouw, hebben wij zo één statuut verloren...

-Liliane: Vandaar dat wij zo'n groot pensioen hebben, hé Raymond.... Er werd voor mij nooit bijdrage betaald. Vergelijk het met huismoeders aan wal.

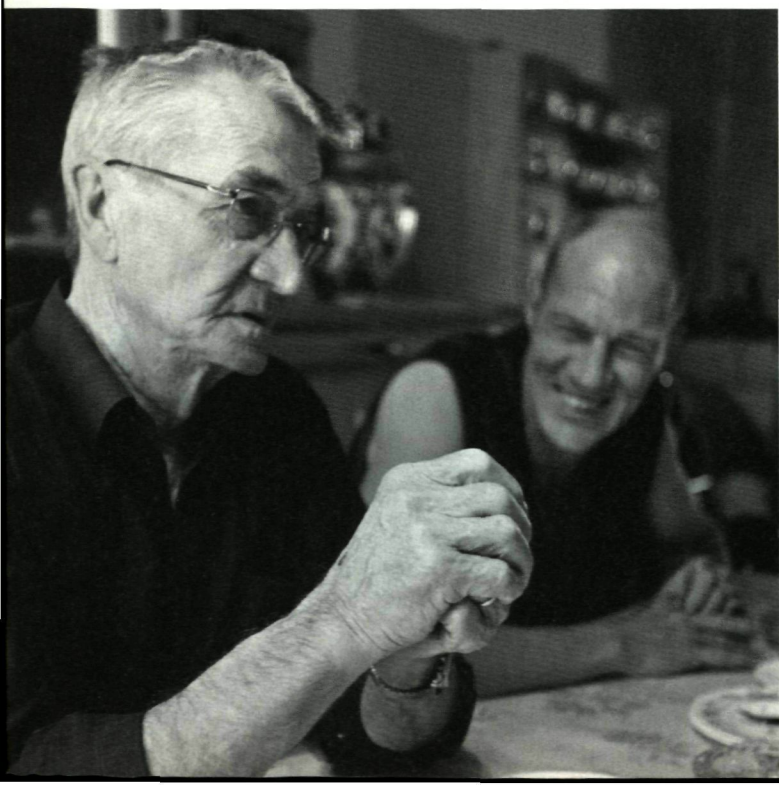
-Marnix: Voor mij is Carine de drijvende kracht op mijn schip voor wie dat ik niet moet betalen. Anders lukt het ons niet. Je vrouw helpt dus mee om het schip af te betalen. Wij hebben ook nog één man in dienst.

-Carine: Zonder meewerkende vrouw is het vandaag financieel bijna niet meer haalbaar. Marnix staat op de brug en ik op het dek.

-Marnix: Maar bij mij leeft: 'De schipper heeft gelijk: Art. 1'. Aan boord ben ik schipper en speelt de relatie geen rol. Ongeacht mijn beslissingen, hoe fout die soms ook mogen zijn: geen commentaar. Dat marcheert al tien jaar perfect.. Ik moet maar met mijn ogen flikkeren en het werk is al uitgevoerd. Carine is de machinist en houdt het schip in de vaart. Plus: Carine is een 'snelle'. Ze moet maar glimlachen en het werk wordt gedaan. Ook aan land helpt dat als ze bijvoorbeeld bij herstellingen iets moet bekomen.

-Raymond: Ja, dat helpt.

-Liliane: Zelf heb ik ook gevaren. Toen onze zonen vijftien en zeventien jaar oud waren hebben we ons tweede schip gekocht. Een bijkomende



reden voor de aankoop was het feit dat vier mensen op één schip financieel heel zwaar was. Van zodra de kinderen twintig jaar werden moest ge sociale bijdrage betalen. En vanaf hun zestiende hadden ze ook elk een apart ziekenfonds. Dus, reken maar. Omdat onze oudste nog geen achttien was, heb ik toen gedurende drie jaar op het tweede schip gevaren. Raymond voer op het eerste schip met onze jongste. We zwaaiden als onze schepen elkaar kruisten. Ik deed ook al het papierwerk. Enkel de mechaniek was lastig omdat ik daar niets van kende. Dat deed mijn zoon die uiteindelijk nog heel jong was. Hij heeft daar geen opleiding voor gevolgd. Ik had wel al jaren afwisselend met Raymond gevaren. Bijgevolg moest ik enkel een 'flut'-examentje afleggen en kreeg ik mijn vaarbewijs, zo simpel was dat. Tegenwoordig moet ge vier jaar varen vooraleer je een vaarbewijs bekomt. En dan duurt het nog een jaar tot anderhalf vooraleer ge een vaarbewijs hebt. Raymond en ik hebben nooit méér ruzie gemaakt dan tijdens de drie jaar dat we niet samen voeren. Maar ja, we hadden geen andere keuze. We moesten er het beste van maken.

-Marnix: 'Tof! De vrouw op een ander schip!'

(Liliane vraagt Marnix om meer uitleg.)

-Marnix (fijntjes): Ik zei 'Och!'

-Liliane: Gij denk het eerste, hé?

-Marnix: Och...ik zou er ook het beste van maken... (hilariteit)

Katrien: Dus de vrouw aan wal is geen optie?

-Raymond: Ik denk niet dat het financieel haalbaar is. Er zou dan een matroos moeten zijn en hij moet ook betaald worden. Op het schip van mijn zoon dat 100m lang is, zijn ze al met drie. In mijn geval zou dat betekenen: de stuurman plus een matroos, ikzelf, mijn vrouw aan wal en daar bovenop ook nog het huis? Neen, dat gaat niet.

-Marnix: Bij ons is het zo: 't schip is binnen en wij gaan samen naar huis, aan wal.

-Liliane: Wij hebben altijd op het water geleefd.

Katrien: Raymond, heb jij ook aan je kinderen gezegd:

'Hier is 't schip, ge kunt gaan varen?'

-Marnix: ...en neem je moeder mee... (hilariteit)

-Raymond: Het probleem stelde zich niet want ze stonden te popelen om te mogen varen want dat betekende een financiële verbetering.

Katrien: Is er toekomst voor de jonge generatie binnenschippers?

-Raymond: Ze zijn dikwijls financieel zo fel gestart dat ze niet meer terug kunnen. Voor een nieuwbouw kunnen ze bij de banken soms tot 110% lenen. Meer zelfs. De banken vragen: "Meneer, hoeveel startkapitaal wilt ge er bovenop?" Bijgevolg zitten ze vast met 'levenslang'. Dat wordt de dood van de binnenscheepvaart Problemen waar uw kinderen voor staan houden u als ouder wel bezig, maar het u echt aantrekken kunt ge niet.

-Liliane: Ge kunt ze helpen met een kleinigheid, maar niet voldoende. Maar het zijn en blijven uw kinderen. Met de laatste crisis heb ik dikwijls gedacht: wat nu?

-Marnix: Als ge uw gedacht wilt doen is het diep springen. En dat is niet van niet willen, hé...Wij varen elke dag voor amper voldoende inkomen. In zekere zin is het werk niet waard. Maar als ik het niet doe kan ik mijn lening niet betalen. Onze lening staat momenteel centraal. De bank is de eerste in de rij. Het is godverdomme lastig hoor. Maar 't moet gezegd: het vissen op zich? Geen mens die daar nog van wakker ligt. Als ge vroeger bij slecht weer toch ging vissen, werd die vis heel duur betaald omdat er geen andere vis in voorraad was. Als er nu geen vis is, vliegen ze onmiddellijk vis binnen uit Afrika of IJsland.

Katrien: Voor een binnenschipper betekent werk: een bevrachting binnenhalen. Hoe gebeurt dat?

-Raymond: Vroeger moest ge naar 'de beurs'. In Gent was dat aan 't Seleskest (Heilig Kerst) in de buurt van de Voormuide. Daar hingen borden. De lijst van de schepen werd afgeroepen. De bevrachters waren verplicht om de vracht die ze hadden op dat bord te afficheren. Het was een eerlijk systeem waarmee niet kon gesjoemeld worden. Je stond op de lijst en je volgde mekaar op. In '62 waren Nederland en Frankrijk echter een vrij ledere bevrachter kon zijn werk geven aan wie hij wilde, ongeacht de nationaliteit.

-Liliane: Maar in '75 is er een grote staking geweest. We hebben toen allemaal twee maanden zonder inkomsten tegen de dijk gelegen. Maar het was een geslaagde ingreep. Vanaf dan moesten de Franse en Nederlandse schippers hun werk ook op het bord afficheren. Iedereen kreeg bijgevolg gelijke rechten. Daardoor stonden de vrachten heel hoog. Geen gesjoemel meer. Maar met de komst van Europa kwam de vrije markt, zijn de vrachten gedaald en de concurrentie verhoogd. Raymond

heeft als ondervoorzitter van de Bond van Eigenschippers in die staking een voortrekkersrol gespeeld.

-Raymond: Jaren heb ik actie gevoerd, vergaderingen bijgewoond, barricades opgericht. Liliane zat maanden alleen op het schip. Het heeft resultaat gehad tot '98. Vanaf 'Europa' was het naar de haaien....

-Liliane: Nu is de concurrentie enorm.

-Raymond: Die doet de prijzen kelderen. Bijvoorbeeld: een bevrachter belt mij: "Ik heb een transport van A naar B, aan die tarief". Als ge zegt "Ik doe het niet, want het is te weinig betaald", staat er achter u wel iemand die het wel wil doen. Meer zelfs. Die zegt: "Ik kan het voor minder".

-Marnix: Ofwel heb je te weinig ofwel heb je niks.

Katrien: En in de visserij?

-Carine: Er is wel een groot verschil: Raymond vertrok met een lading en kende vooraf zijn prijs. Wij moeten onze lading halen. Hoeveel? Dat weten we pas na de vaart.

-Marnix: De visser moet zijn vracht gaan halen en rekent af in de vismijn. En daar kan het nog zijn: 't is iets of 't is niets. Plus: wij hangen af van de kopers. De vis komt binnen en de volledige lading moet in zijn geheel verkocht worden. Zelfs als ge weet dat die niet kan verkocht worden krijgt ge een minimumprijs. Daarvoor is de opvangregeling van de Rederscentrale ontstaan, omdat er voordien teveel vis in de bassin belandde. In de jaren '58 tot '60 hebben ze gezegd: er moet een minimumprijs komen want de schepen gaan failliet. De Rederscentrale heeft dat gebeterd. Pros Vandenberghe, die in 1984 overleden is, heeft de visserij toen weer op een goed been gezet.



vlr Liliane Vermeulen, Carine Ulin en Katrien Devos

Katrien: Zie je in de visserij een evolutie qua mentaliteit?

-Marnix (zucht): Vroeger stond een schipper altijd naast zijn volk, deed hetzelfde werk. Samen maakten ze in het pakhuis het reserve-materiaal. Dat liep allemaal dooreen. Het moet wel gezegd: er was een groot minpunt. Communicatie tussen land en schip bestond toen niet. Je wist niet waar het schip voer, noch wanneer ze zouden binnenvaren. Dus moest ge wel op de kade lopen om aan een binnenvarende schip te vragen: 'Hebt ge mijn schip gezien? Waar zitten ze?'. Na verloop van tijd zijn veel schippers aan land gebleven. Ze hadden zoveel geld verdiend dat het toch maar voor de belastingen was. Ze zijn reder van hun schip geworden en ze hebben een bemanningslid als schipper aangesteld. Deze schippers, stuurmannen zeggen ze in Zeebrugge, varen nu op hun schip. Velen doen het alleen maar om geld te verdienen en daar stopt het voor hen. De nieuwe reders van de grote schepen hebben pakweg tien jaar gevaren. Ze zijn dan maar beginnen vergaderen en meespelen met de grote jongens. Tegenwoordig zijn de bazen zakenmannen. En daar is het beginnen kapotgaan. Vroeger hing iedereen meer samen, nu is 't elk voor zich. Geen goeie zaak.

Katrien: Er worden nog steeds veel binnenschepen gebouwd. Is de verhouding tussen vraag en aanbod evenredig?

-Raymond: In Nederland zijn grintputten waar ze vroeger uit baggerden voor de bouw. Die liggen tegenwoordig vol onafgewerkte nieuwbouw uit China, Tsjechië en Turkije. Die casco's liggen daar. Ze kunnen ze aan niemand meer kwijt.

-Liliane: En ondanks de zware crisis komen er nog dagelijks casco's binnen.

-Raymond: Vroeger werden de schepen in België gebouwd, gesneden, geplooid. Nu is dat te duur geworden. De rompen worden in Polen gebouwd en zelfs in China omdat ook Polen te duur wordt. Ik kan u foto's laten zien van een barge die onlangs binnengekomen is met 12 casco's er op.



Liliane Vermeulen

-Liliane: En bovendien van slechte kwaliteit. Het zijn al wrakken nog voor ze afgewerkt zijn.

Katrien: Worden schippers niet verblind door de aanmoediging om steeds grotere schepen te reden?

-Raymond: In de binnenvaart is dat soms wel het geval. Wie een schip heeft van 100m wil er een van 135m. Die boten varen niet alleen maar halfvol, ze liggen ook dikwijls voor drie à vier maanden stil omdat ze geen vracht hebben. En de crisis maakt het alleen maar erger.

-Liliane: Iedereen heeft daar wat schuld aan, maar de grote boosdoeners zijn de banken.

-Raymond: Ze hebben de mensen klein gekregen en monddood gemaakt.

-Marnix: In het verleden heeft het gewerkt, hé Raymond? Die schepen hebben verdiend.

In de visserij zijn er superschepen van 180 miljoen B.Fr. Ge denkt: dat kan toch niet. Maar die mensen wisten wat ze voorbij jaren verdiend hadden en het kon niet meer op. Sommigen hebben er ook nog eens al hun reserves in gestopt. Die leven nu op de goodwill van de banken die ieder moment kunnen zeggen: 'Nu willen we ons geld'. Maar: of het schip ligt dan aan de kade en de bank is in één keer een pak geld kwijt of de banken laten ze varen en denken: 'ge weet maar nooit dat het tij kantelt.' Ja, Sint Niklaas komt op 5 December, hé zeg. Als daar bovenop ook nog eens de prijs van de brandstof stijgt...

-Liliane: Dat overkomt in onze branche vooral de jongeren.

-Raymond: Gelukkig hebben onze kinderen nooit voor nieuwbouw gekozen.

-Liliane: Die van ons hebben altijd matig gekocht.

Katrien: Ik hoor dat de binnenscheepvaart de mobiliteit bevordert, milieuvriendelijk is en ecologisch waardevol. Klopt dat?

-Raymond: Absoluut. Een schip van 1.800 ton vaart 500 km op één motor van 900 pk. Hoeveel camions hebt ge daarvoor niet nodig? En dan is er ook nog de CO2...

-Marnix: In de visserij werken ze ecologisch omdat er subsidies aan verbonden zijn. Zoniet deed iedereen gewoon verder. Het is nog maar recent dat er bij hermotoriseren een groen label op de motor moet staan.

-Raymond: Dat is in de binnenvaart ook zo. Een voorbeeld: een schip, net voor de nieuwe normen gebouwd, heeft een aanvaring en wordt 'perte totale' verklaard, maar de motor is splinternieuw. Die motor kan nu niet meer verkocht worden om in een ander schip te plaatsen omdat die niet voldoet aan de huidige ISA normen. Dus worden die motoren naar Afrika verscheept. Zonder een accident kan die motor daar nog 30 jaar draaien.

Katrien: Is de binnenscheepvaart rendabel of spreken we van overcapaciteit?

-Raymond: Die is opnieuw rendabel. Maar er zijn teveel schepen in verhouding tot de verbruikte tonnenmaat.

Katrien: Verhoogt de duurzame visserij de rendabiliteit?

-Marnix: Ik probeer mee te denken opdat we volgend jaar nog meer en nog grotere vis kunnen vangen. Maar iedereen moet mee willen. Momenteel hebben we geen grote enveloppe omdat we enkel de juiste

vis proberen vangen. Gedaan met te kleine vis in grote diepvriezers aan boord die later op de markten werd verkocht. Het is het eerste wat controleurs nu bekijken. Ze hebben daarvoor een digitaal apparaat, de omegameter, dat heel precies markeert. Dat dient om de netmazen objectief te meten en kwam er op aanvraag van de sector omdat er verregaande willekeur van de inspecteurs bestond. Resultaat: vroeger was het beter.

Katrien: Gedijt de vis in de buurt van windmolens?

-Marnix: Ja, maar we mogen er voorlopig niet vissen. De bedrijven hebben die gebieden geclaimd. Als we daar binnenkort willen vissen zullen we wellicht een bijdrage moeten betalen. En dat was op voorhand niet afgesproken. Als de Noordzee straks vol staat met windmolens voorspelt dat storm...

Katrien: Ik veronderstel dat het groeiende aantal bedrijven langs de oevers voor de binnenscheepvaart een zegen is?

-Raymond: Dat zit wel in de markt. De verlaten sites langs de Leie en de Schelde bijvoorbeeld doen het tegendeel denken maar die zijn vooral het gevolg van economisch verval in het verleden. Veel bedrijven zijn de voorbijjaren uitgeweken naar invalswegen van autosnelwegen maar komen daar nu van terug. Langs het Albert kanaal bouwen de bedrijven steeds meer loskaaien. Ze krijgen daar subsidies voor. Je hebt er dan wel die één keer een schip lossen en daarna niet meer want hun subsidies zijn binnen. Of zij die werken met een mobiele kraan, lossen het schip, trekken een foto en strijken hun subsidie op. Maar dat zijn wel uitzonderingen.

Katrien: Wat doet de overheid voor de binnenscheepvaart?

-Raymond (zucht): Vooral veel blablabla verkopen en veel verplichtingen opleggen.

-Liliane: En ge blijft met uw schulden zitten. De hypotheek van de Nederlanders zijn momenteel allemaal bevroren. Ze moeten hun schulden voorlopig niet meer afbetalen.

-Raymond: Dat is pas concurrentievervalsing, plus het feit dat ze hier ook nog eens de vrachten komen inpikken. Het lijkt een renteloze lening maar binnen twee jaar moeten zij nog beginnen afbetalen. Maar ondertussen blijft hun rente wel lopen en zitten de andere nationaliteiten al twee jaar verder. Na die twee jaar is ook hun materiaal reeds voor de helft versleten en moeten ze een nieuwe lening aangaan om materiaal aan te kopen. Dat zijn dus plaasters op een houten been.

-Liliane: En tegen die tijd staan de vrachtprijzen zo enorm laag dat ze te weinig zullen verdienen om nog te kunnen bijlenen. Wij zijn nu elf jaar aan wal. De vrachtprijzen zijn nu lager dan toen maar de brandstof is drie keer zo duur.

Katrien: Over belastingen zullen we maar zwijgen, zeker?

-Raymond: De binnenschipper betaalt belasting op het eindresultaat, op jaarbasis dus. Als ge met een schip van 1800 ton een haven binnenvaart, betaalt ge een percentage op de tonnage van het schip maar niet op de ingeladen tonnen. En dat varieert ook nog eens van haven tot haven.

-Marnix: Vroeger gingen wij in zee en de bemanning voer op procent. Schone reis, schone enveloppen. Bij een slechte vaart moest je soms na zestien dagen zwaar werk soms nog bijleggen voor de sigaretten en je onkosten. Nu, met het sociaal statuut, moeten vissers per dag een bepaalde besomming hebben en moet de bemanning een vast bedrag krijgen, ongeacht de verdienste, en dat lukt ons niet.

De sociale 'tarara' die we nu moeten betalen gaat sedert ongeveer een jaar naar het Vissersfonds. Zo blijft het geld binnen de visserij. Vroeger ging dat naar de Staat.

Katrien: Is recreatie eventueel het alternatief?

-Marnix: Het probleem in onze branche is: eens visser altijd visser. Bovendien zijn onze boten daar niet voor aangepast. In Nederland en Denemarken heeft boomkorvaartuigen die met passagiers varen. Als zij de brandstof betalen is dit natuurlijk meegenomen.

Katrien: Komt de binnenscheepvaart in aanmerking voor passagiersvervoer?

-Raymond: Ik geloof daar niet in. Ook onze schepen zouden moeten aangepast worden. Van Brussel naar Antwerpen varen met een binnenschip duurt al 8 uur. Op de Neder Schelde zou dat misschien kunnen.

Katrien: Bieden bodemtarieven en slooppremies een toekomst?

-Raymond: De vraag naar bodemtarieven was het opzet van de actie die van '75 tot '98 geduurd heeft. Nu zijn we de bodemtarieven kwijt maar

krijgen we geen staking meer bijeen. De slooppremie kwam er op vraag van de binnenschippers zelf. Oude schepen kunnen nu uit de vaart gehaald worden maar ge kunt wel nog nieuwbouw aanschaffen. Slopen betekent minder tonnage en minder concurrentie. Van die pot slooppremies is nog veel geld overgebleven. Dat geld staat vast. Maar ondertussen zijn de Oostbloklanden erbij gekomen. Die komen binnen met oud materiaal en azen op dat fonds. Ze zullen dat geld opstrijken en de Belg die altijd betaald heeft zal er naast pakken. Als ondervoorzitter van De Bond van Eigenschippers in Brugge proberen wij dat tegen te houden. Dat er nu opnieuw naar een slooppremie gevraagd wordt betekent dat schippers weer bereid zijn een bijdrage te storten.

-Marnix: In de visserij was de redenering: 'Minder schepen om het voor iedereen rendabel te maken'.

-Liliane: Voor die slooppremie hebben alle binnenschippers jaarlijks een bijdrage moeten betalen, een soort solidariteitsfonds. Wij zijn daar heel goed mee gevaren. Deed je dat niet, dan legden ze u in de ketting. Dat bedrag werd bepaald naargelang de grootte van uw schip. Wij hadden een kempenaar, een 600 tonner en moesten 25.000 B.Fr bijleggen voor die sloopregeling, wat ons niet verplichtte te slopen maar wij hebben gesloopt. Na tien jaar hadden wij dus 250.000 B.Fr betaald. De overheid heeft meer bijbetaald dan een particulier ooit voor ons schip had kunnen betalen. Ik was daar eerst tegen. Ge doet uw broodwinning niet weg. We waren 58 jaar oud maar Raymond zei: we doen mee. In '98 hebben wij gesloopt en op 1 april '99 mochten wij al niet meer varen. Ge moest niet direct slopen maar ge moest blijven liggen. Ge mocht er wel op wonen. Wij zijn toen in loondienst gaan werken aan land. Raymond heeft o.a. met schoolkinderen rondgevaaren, voor een ijzerfabriek gewerkt, mee gegraven aan de tunnel in Terneuzen. Ik ben gaan kuisen. Ik voelde mij daar niet te goed voor. Mijn jongste zoon kon dat niet verdragen dat ik ging werken. Hij vroeg: 'Moet gij om financiële redenen gaan werken? Ik zei 'Nee, maar wat moet ik hier zitten doen? Ik heb heel uw leven hard gewerkt'. Dat heb ik maar vier maand moeten doen. Het geluk is Raymond altijd in de schoot gesmeten. Raymond was naar de beurs in Rotterdam, de RAI. Op dat moment belde een schipper mij en vroeg of Raymond voor hem wou varen. Ik heb hem toen vlakaf gevraagd: 'Schrijft ge ons in? Gaat ge voor ons sociale wetten betalen? Zoniet komen wij niet.' En hij zei 'Ja'. Wij voor hem gaan varen.

-Marnix: Had ik zeven jaar terug mijn verstand gebruikt, was ik nooit in moeilijkheden gekomen. Maar ik heb andere beslissingen genomen. Met een stevige lening zou ik het nieuwe zeilschip 'Fairy of Faith' opnieuw kunnen opstarten. Met de O.369 blijf ik nog een viertal jaar varen, de tijd van mijn lening. Doordat Carine en ik samen varen, draaien we rond. Met een goed visjaar kunnen we in twee jaar terug recht zitten. Ook dat is de visserij: in een heel korte periode enorm veel goedmaken. Maar ja, dit jaar komt de vis niet....

Katrien: Is het eenvoudig om een schip te verkopen?

-Marnix: Het is niet het schip dat verkocht wordt maar de pk. Ik heb tweemaal 260 paarden wat dus overeenkomt met 520 pk visrechten van het Belgisch kwantum. Vroeger betaalde je 40.000 B.Fr voor 1pk. In tijden dat de visserij trekt kan er zelfs een fictief aantal pk worden overeengekomen dat hoger is dan de werkelijke pk. Het schip zelf hebben ze niet nodig want dat is te duur en dat kunnen ze nooit terugverdienen.

Katrien: Een schip heeft een naam en een nummer. Wat gebeurt daarmee wanneer het schip verkocht wordt?

-Raymond: Mijn schip heette 'Nue', ik heb diezelfde naam altijd meegenomen.

-Marnix: In de visserij neemt ge het nummer mee maar de naam kan veranderen.

Mijn grootvader had het schip 'Reine des Anges'. Dat schip voer sedert 1930. Het geraamte ligt nu voor het Visserijmuseum van Oostduinkerke op de gedenkplaats voor verdronken vissers. Maar als ge niet gelooft moet ook geen gelovige naam pakken. De geschiedenis van de Hunnen trok mij aan. Ik heb mijn schip 'Attila' gedoopt en het nieuwe zeilschip 'Fairy of Faith'.

Katrien: Helpt de commercie de visserij dan niet vooruit?

-Marnix: Totaal niet. Een viskoper die gestopt is zei: 'De winkelprijs is correct, kan niet goedkoper.' Allez kom, wij krijgen 10 euro voor tong en gij vraagt er 25 of 30. Maar dan schermt hij met de keuring, de kosten voor het personeel, enz.. Voor mij blijft de prijs kunstmatig duur. Stel: we mogen onze vis zelf verkopen. Doordat we nu wat 'binnenlanders' kennen zouden we, nadat we de vis hebben laten kuisen in het dok,

zelf de vis kunnen rondvoeren en er een meerwaarde aan geven. Ik zou kunnen verkopen aan 20 euro. De fileerder en hij die rondrijdt mogen hun prijs vragen. Mijn schip zou meer geld krijgen voor zijn vis en de mensen zouden topkwaliteit krijgen. Maar ja, als er tong is, gaat ge tong moeten eten.

-Carine: Ik zou dan zoals de boeren op de boerenmarkten doen, met een wagen met een deftige koeling en hygiënisch in orde naar verkooppunten rijden.

Katrien: Wat betekent de globalisering, de wereldeconomie voor jullie?

-Raymond: Landen zonder binnenvaart bepalen vandaag wat landen in West-Europa waar wel binnenvaart is, mogen doen. Spanje is zelfs ondervoorzitter geweest van de Unie. Waar is de logica?

Katrien: Hoe verhoudt de vrachtprijs zich tegenwoordig tot de energieprijs?

-Raymond: Ik zal een voorbeeld geven: een duwstel vertrekt momenteel uit Rotterdam naar Luik aan 90 cent per ton. Hij neemt dan wel zo'n 3.000 ton per duwbak mee, m.a.w. 12.000 ton. Vroeger was de prijs het driedubbel. Als straks de brandstofprijs 20 à 30 % stijgt, waar staat hij dan? En daar hangt ook nog eens een duwboot achter van 3.000 tot 4.000 pk aan 250 liter per uur....Begin maar. Dat is 2.700 euro.

-Marnix: Dat is 120.000 l brandstof!

-Carine: Dat is een derde verlies!

-Raymond: Onze Kurt laadt altijd in Doornik voor Zeeland à 3,50 euro per ton. Ik zeg niet dat die 3,50 euro voldoende is, maar het gaat.

-Liliane: Toen de brandstof zo hoog stond kregen onze kinderen wel een bijslag bij hun vrachtprijs.

-Carine (lacht): Bij ons trok de rederij 10 % af van de besomming.

Katrien: Het beroep voor bekeken houden: is dat een optie?

-Raymond: Van die microbe raakt ge niet af. Maar als het te erg wordt gaan de schepen tegen de dijk. Tankvaarten zullen altijd werk hebben want er is continue bevoorradings nodig. Zij die het niet meer zien zitten zullen dan moeten kiezen voor aflossingen op die vaarten of in dienst moeten gaan werken.

-Marnix: 't Is een ratrace hé!

-Liliane (zeer beslist): Ik zou nooit meer een zelfstandige worden. Er zijn teveel nadelen.

-Raymond: Ik zou ook niet meer als zelfstandige varen, wel als bediende.

Katrien: Waarom blijven schippers varen?

-Liliane: Grote liefde maar soms ook haat/liefde...Wij deden verder omdat we nooit iets anders hebben gezien. Ik had nochtans een andere droom: ik wou studeren, maar dat kon toen niet.

-Marnix: Mocht ik het herdoen ik zou nog vroeger op mijn eigen varen. Ik ben als zelfstandige juist fier dat het hele zootje mijn kl. kan kussen. (Liliane komt niet meer bij)

Veel schippers zijn op baggerboten overgestapt en zijn daar kapitein of commandant geworden. Maar ze kunnen niet meer terug want er is geen vaart meer, te weinig goeie reders en maar enkele eerlijke reders. En ik kan ze niet binnenhalen door uw kwantum.

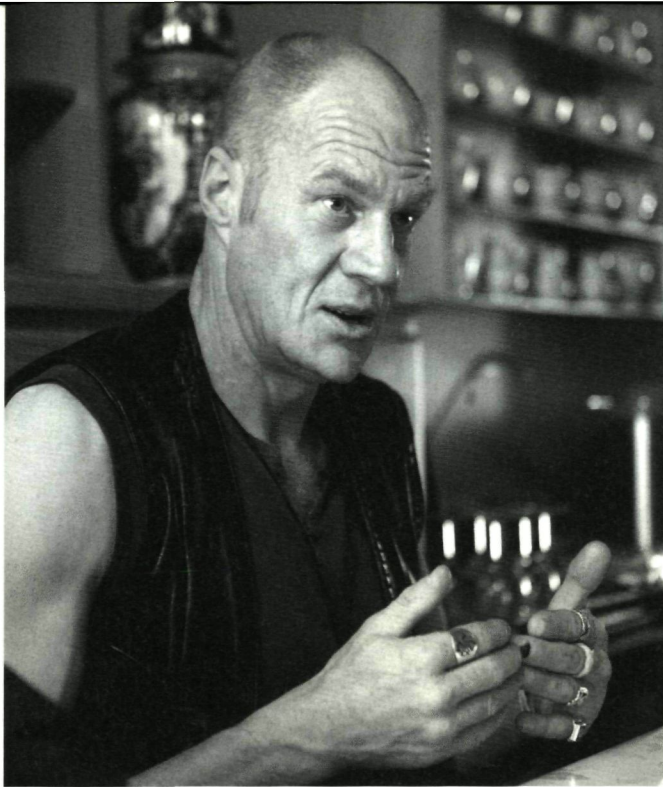
-Liliane: Ge kunt toch zelf ook bij De Nul gaan werken?

-Marnix: Ik ben schipper Ter Visserij, ik heb een brevet, maar geen radar patent, ik heb mijn GNDSS. Mijn generatiegenoten bij De Nul hebben tijdens hun dienst hun cursus gekregen. Nu moet je dat op voorhand hebben. Maar eigenlijk wil ik niet bij De Nul gaan.

-Carine: Mijn broers werken bij De Nul. Ze verdienen wel heel goed. Mijn jongste broer werkt er als pijpman, bedient de zuigbuis die het

vlnr Raymond Rogiers, Marnix Verleene, Liliane Vermeulen, Carine Ulin en Katrien Devos





Marnix Verleene

schip vult. Zelf ben ik naast machinist ook duiker. Ik zou daar zo aan de slag kunnen.

-Marnix: Mocht ik een zoon hebben ik zou hem aanraden: visserijschool en baggeren.

-Carine: Ik zou nog vroeger beginnen varen. Ik zit in de stiel sedert '98, op het nieuwe schip de 'Attila'. Op het vorige schip dat gezonken is mocht ik zelfs niet mee want als vrouw had je er geen eigen douche, geen eigen wc. Tegenwoordig is dat verplicht.

Katrien: Wat gebeurt er wanneer er straks misschien onvoldoende schepen zijn en je droomt ervan schipper te worden?

-Marnix: Dan kunt ge enkel varen als matroos en wachten tot er een plaatsje vrij komt om schipper te worden. Ook dat is een reden waarom er maar weinig jongeren bij komen.

Katrien: Tot slot: een schip of een boot?

-Marnix: Daar wordt veel over 'gepalaverd'. Voor mij heeft een boot een romp met zitbanken.

-Raymond: Waarom zeggen ze dan een passagiersschip?

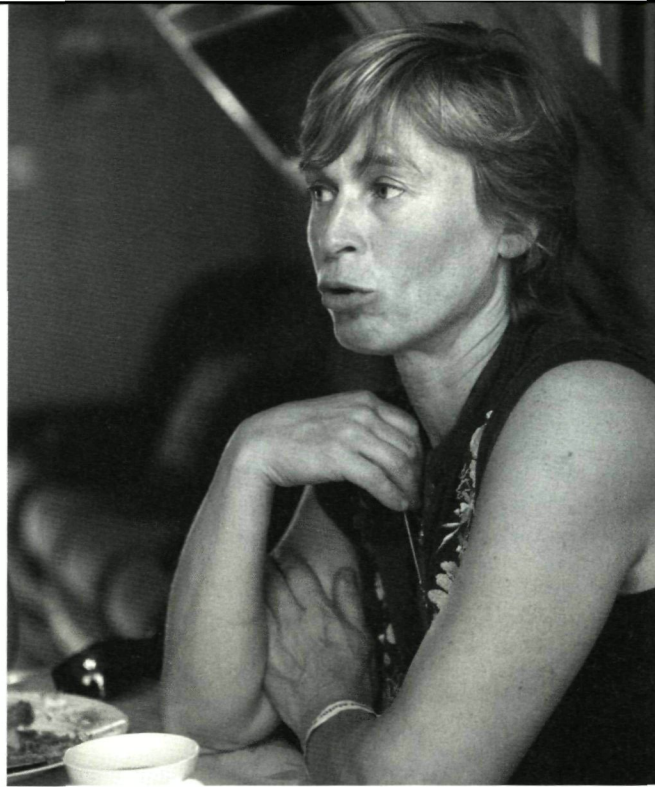
(Marnix countert Raymond als een volleerde taalprofessor)

-Marnix: Ge zegt pakketboot.

-Raymond: De Gentse barge is dus een boot. Een schip heeft een laadruimte.

-Carine: Wij hebben een schip...

Ik ben net door mijn vragen, wanneer er -als bij perfecte timing- wordt aangebeld. Het is Albert, binnenschipper en collega van Raymond op de Gentse barge, samen met zijn vrouw Philomène. (zie HVB maand Juli: De Gentse barge).



Carine Ulin

Marnix geeft hen een geagiteerd maar hoopvol relaas over de situatie van zijn toekomstige zeilschip 'Fairy of Faith'.

-Marnix: 'Ik wil mijn licentie samen met een degelijk businessplan en eventueel ook subsidies op mijn nieuw zeilschip zetten en dan zijn we vertrokken. (*)

Op het moment dat ik deze zin neerschrijf belt Marnix met nieuws: de romp van zijn toekomstig zeilschip werd na veel getouwtrek eindelijk vrij gegeven. Wordt vervolgd...

Albert en zijn Philomène vertrekken naar een afspraak met bevriende binnenschippers. Gastvrouw Liliane schuift een immense schotel over de hele lengte van de tafel. Het lijkt wel een gestrande platbodem met een fantastisch aanbod van verse maatjes, gestoomde en gerookte zalm, rivierkreeftjes, verse garnalen, gegrilde scampi's, gerookte forel, ovenverse broodjes, een kleurrijke gemengde sla en aangepaste sausjes. De vishandelaar op de Muide heeft zijn best gedaan. Het lijkt wel hun gedeelde liefde voor water vertaald in dit overheerlijk aanbod. Marnix berekent snel de besomming. Een gekoelde wijn bezegelt de vriendschap. De cirkel is rond. Ik heb een hart vol informatie. In het verdere verloop van de avond wordt het plan gesmeed om bij Raymond 's zoon Kurt te polsen naar de ervaringen van de jonge generatie. Niets is af, we zijn steeds onderweg ...

Katrien Devos • foto's: Jo Clauwaert

* Schipper Marnix Verleene schreef het boek 't Is goed, 't Is slecht, 't Was ik'



VLOOT

REDER VAN DE OVERHEID

www.welkombijvlood.be



Middelharnis en de bloeitijd van de beugsloepen

Een nieuwe reeks artikelen over onze vissende noorderburen (2)

Ogen visserijschepen vaak weinig elegant? Wat er rond het jaar 1850 afgemeerd lag aan de kaai in Middelharnis zou nochtans menig watersporterhart snel hebben laten kloppen. De goed beschutte getijdehaven lag toen vol met schoenergetuigde tweemasters, waarmee dertien-koppige bemanningen op verafgelegen visgronden gingen vissen. Reizen van dertien tot vijftien weken naar de Noordelijke IJszee waren met deze schitterende zeilschepen geen uitzondering.

Middelharnis kon door zijn toenemende visserijvloot versneld groeien. Werven ontstonden bijna automatisch en het transport met zogenaamde 'ventjagers' (zij verhandelden vis naar binnen- en buitenland), nam ook grote vormen aan. Tevens kon de bevolking terugvallen op een 'sociaal systeem' waarbij welgestelde reders huisjes voor hun scheepslui bouwden.

Het is lang geleden en veel erover is niet meer bekend. Weinig is ook geboekstaafd. Mogelijk moesten de lagere overheden nog 'zichzelf' worden na de Franse overheersing, want veel is er uit die tijd niet terug te vinden in de archieven van de betreffende gemeenten.

Voorgeschiedenis

In de zestiende eeuw werd vanuit Middelharnis aanvankelijk nog met kleine(re) vaartuigen gevist die op het vroege tij naar buiten voeren en 's avonds weer aan de kaai lagen. Bouwtechnieken bleven in ontwikkeling en de schepen werden groter. In 1800 lagen er wel 32 zogenaamde 'gaffelschuiten' in de haven. Daar afgemeerd liggend, werd het grootzeil opgegeid tegen gaffel en mast. Het kluifhout werd door de toppenant opgetopt en de gaffel bleef staan, vandaar de naam.

Het waren voor die tijd zeer solide gebouwde platbodemschepen met de bekende zwaarden. De meeste van deze gaffelschuiten waren tot ruim negentien meter lang, een hoge kop en meer dan 6 meter breed met een waterverplaatsing van vaak meer dan 60 ton.

De diepgang was ruim twee en een halve meter.

Vaste bemanning: dertien.

Al eeuwen benutte Middelharnis haar ideale geografische ligging in de eb- en vloedstroom. Met kracht naar zee stromende eb- en naar binnenstromende vloedstroom hielpen in sterke mate het uit- en invaren van de vissersvaartuigen. Ook de kleinere schepen die zorg droegen voor het handelsvervoer landinwaarts, konden goed gebruik maken van deze altijd aanwezige stille 'motor' van het getij. Omdat het zoute water met het getij ver landinwaarts kwam, kon daardoor de vis (in de

bun) ook in uitstekende conditie tot ver in het land worden aangevoerd. Spoorwegen waren er nog niet en deze transportmogelijkheid over water was de meest zekere, snelste en vooral ook goedkoopste manier.

Chaloupe wordt sloep

In 1817 ligt voor het eerst een 'Chaloupe' aan de kaai in Middelharnis, een schip dat weliswaar gebouwd was op een scheepswerf in Vlaarding, maar duidelijk was afgekeken van de uit Frankrijk stammende 'Chaloupe'. Het werd verbasterd tot 'sloep'.

Een schip met futuristische vormen was het. Heden ten dage zullen wij deze schepen uit begin 1800 nog steeds kwalificeren als prachtige zeilschepen. Een diepstekende lange kiel, een mooie romp met zeeg met daarop één mast. Een scherpe steile steven van voren en een platte spiegel met een aangehangen roer. Alles wees op hoge zeewaardigheid en goede zeileigenschappen. Een schip waarmee iedere visser zo wel naar zee wilde. Vanwege de lange diepe kiel ontbraken de zijzwaarden. Uiteraard was het voorzien van meerdere ruime bunnin waarin gevangen vis levend gehouden kon worden (versvaart) en waardoor een betere prijs voor de vangst kon worden gemaakt.

Voor dit soort moderne nieuwe schepen stonden de reders in de rij. Al in 1829 werd de laatste platbodem 'gaffelaar' gesloopt en was de hele vloot van Middelharnis vervangen door deze buitengewoon zeewaardige en snelle schepen. De bouw van de nieuwe vloot vond hoofdzakelijk plaats in Middelharnis en omgeving. In een gemeentelijk archiefstuk is daarover nog de volgende zin terug te vinden: "De aanbouw dezer nieuwe schepen gaf aan dit dorp een bijkomend vertier, en werd daarenboven aangemoedigd door eene premie van fl 250,- van wege de Hooge Regeering, bij besluit van 26 februari 1826 aan elke visschuit van zekere grootte jaarlijks toegekend, in welk genot tot heden al deze nieuwe vaartuigen delen".

Alvorens te bouwen, keken de scheepstimmerlieden goed om zich heen bij de concurrent. Goede ideeën die men op andere vissersschepen zag, paste men maar al te graag toe op het nieuw te bouwen schip. Zo versmolten steeds meer de goede eigenschappen van de Oostendse tweemastsloep (hoogstwaarschijnlijk van Skandinavische afkomst), de Franse (waarschijnlijk uit Bretagne stammende) Chaloupe en de Engelse Smack tot een min of meer nieuw type: de beugsloep.

Snellere en meer zeewaardige schepen waren het gevolg

van deze 'versmelting' en dat betekende in de visserij ook andere visgronden en vooral een grotere actieradius. Ook op deze nieuwe beugsloepen (die als snel werden voorzien van een tweemast tuigage) bestond (net als op de Gaffelaars) de bemanning uit twaalf of dertien man, wat verband hield met de benodigde mankracht bij de 'beug'visserij: de schipper die 'baes' heette, een stuurman met de fraaie naam 'ouwenman', zes matrozen en vijf jongens van twaalf tot twintig jaar.

Als een matroos te oud werd voor het zware werk was er soms een mogelijkheid om door te schuiven naar de functie van 'ouwenman', waardoor hij nog enige jaren kon blijven varen.

De schepen werden sneller en groter en tegelijkertijd liepen de visvangsten terug. Doordat de visgronden steeds verder kwamen te liggen, werden de reizen ook langer. Meestal voer/viste men tot het 'zout' op was dat nodig was om de vis mee te zouten.

IJzer en staal deden steeds meer hun intrede in de scheepsbouw en in 1896 verscheen de eerste ijzeren beugsloep. Het was een voor die tijd zeer groot vissersvaartuig met een lengte van 89 voet met twee grote masten, de voorste iets lager dan de achterste. Dit noemen we een schoenertuigage. Goed voorbeeld doet volgen en Middelharnis beleefde zijn hoogtijdagen met zijn allergrootste schepen ooit. Er moesten zelfs met regelmaat sloepen op de rede ankeren omdat de haven geen plaats meer bood.

Te paard

Een diep in het land liggende haven en grote zeilschepen die vanuit die haven naar zee moesten, dat was al een reis op zich. Als de opvarenden en de 'uitzwaaiers' zich op de kaai bij het vertrekkende schip verzamelden was het een bont en lawaaiig tafereel. De vissers waren gekleed in roodbaaien hemden waar een trui overheen gedragen werd. Lange kousen waren onder korte broekspijpen gestopt en ze droegen allemaal zwarte klompen. Bij ruw weer zouden die vervangen worden door zeelaarzen.

Op het hoofd werd een pet of een 'zuidwester' gedragen en bijna iedereen (op de 'jongste' na) had een kort stenen pijpje in zijn mond. Onder de arm droegen ze een bundel kleren en hun onafscheidelijke 'stoppekistje' gevuld met lekkernijen en persoonlijke spullen (zeemansbijbel, psalmenboek, zakmes, pruim- of pijptabak, stenen pijpje, bestek, suiker, eetgerei, snoep en vijgen. En vaak zat er ook nog een fotootje bij van een geliefde.) Dan is het tijd om aan boord te gaan. Iedereen neemt nu echt afscheid. Daar gaat bonkend de loopplank aan boord en de manillatouwen worden losgemaakt. Het schip is los. De reis is begonnen: **TE PAARD!** Twee paarden sjorden de beugsloep langs het jaagpad richting de zeesluis. Met die zeesluis kon het water in de vaart 'hoog' worden gehouden, zodat de beugsloepen op ieder tijdstip konden vertrekken of aankomen. Van te voren werd de sluismeester meegedeeld dat er beugsloepen zouden vertrekken en deze zorgde dan voor een zo hoog mogelijke waterstand in de haven. Soms stond het water zo hoog dat de paarden op het jaagpad door dertig centimeter diep water liepen. Eenmaal door de sluis werd (bij verkeerde wind) met man- en vrouwkracht het schip verder naar het havenhoofd gebracht. Uitzwaaiers namen nu de plaats van de paarden in en trokken het schip aan touwen naar het einde van de keiendam waar het dan de ebstroom kon oppikken. Zo nodig streek men ook wel een sloep en werd de beugsloep naar buiten geboegseerd, want de banken bij Goedereede waren best gevaarlijk.

Stoom en waterwerken

Steeds groter wordende ijzeren beugsloepen waren mogelijk al een aankondiging van wat zou komen. Nieuwe schepen werden al snel voorzien van stoommachines en de rompen veranderden in de vorm van stoomtrawlers die vooral vanuit Vlaarding en IJmuiden voeren. Hun actieradius en zeewaardigheid was groter dan die van de zeilsloepen en door de al eerder vermelde terugloop in vangsten bij de sloepen, gingen steeds meer bemanningsleden in Rotterdam als bootwerker de

Na de sluis het grote water, de stroom en de wind.



kost verdienen of ze monsterden aan op één van grote stoomfietsen (trawlers). Juist die stoomtrawlers met 'grove' vistechnieken waar- bij veel niet gewenste, vaak jonge vis beschadigd werd weggegooid, waren toen mede de oorzaak van de zo teruglopende besommingen van de sloepen! Middelharnis had nagenoeg afgedaan als visserijhaven. Er was nog een reden dat Middelharnis ophield als zeevisserijcentrum te bestaan.

In 1857 werd een staatscommissie ingesteld die de vervoersproblematiek voor het westelijk deel van Nederland in kaart moest brengen. Voorgesteld werd om de Maas vanaf Krimpen te hervormen en een nieuwe doorsteek te maken door de Hoek van Holland. De Nieuwe Waterweg, met een daarbij behorende parallel aan het water lopende spoorrailverbinding, was hiermee ontworpen en een groot achterland zou nu eenvoudig te bereiken zijn.



Een hoge leeftijd, maar nog steeds mooi van lijn. Is er nog een nieuw leven voor de MD10?

Ook Amsterdam kreeg zijn ontsluiting naar de zee met het Noordzeekanaal. In 1862 werd een wetsvoorstel aangenomen waarin deze beide voor die tijd gigantische waterbouwkundige werken werden geregeld. De hieraan verbonden kosten waren nauwelijks te overzien en Amsterdam en Rotterdam moesten zich garant stellen voor financiële tegenvallers.

Waar haalde men in die tijd de benodigde gelden vandaan? Uit de Indische baten en daar was behoorlijk wat 'rumoer' over. Zelfs Multatuli schreef daar een gedicht over: *Een roofstaat aan de Noordzee / dat spoorwegen bouwt van gestolen geld en tot / betaling de gestolene bedwelmt met / opium, Evangelie en jenever / Aan u durf ik met vertrouwen te vragen of het / Uw wil is dat daarginds uw meer dan dertig / Millioenen onderdanen worden mishandeld en / Uitgezogen in uwen naam?*

Op 31 oktober 1866 ging de eerste spa de grond in en enige jaren later kreeg Rotterdam zijn open haven naar zee. Op 9 maart 1872 voer het eerste stoomschip zonder sluizen te hoeven passeren door de Nieuwe Waterweg naar Rotterdam. In 1876 werd tevens het Noordzeekanaal geopend.

Uiteindelijk kreeg Scheveningen een eigen haven die in

1926 in gebruik werd genomen.

Door deze logistieke en economische ontwikkelingen, kon in het vervolg gevangen vis centraal in Nederland worden aangevoerd en was een goed bereikbaar achterland met vele grote steden dichtbij en beschikbaar voor verder vervoer en verhandeling. De tijd van Middelharnis als visserij- en (vis)handelscentrum nu echt voorbij.

De laatste beugsloep terug in Middelharnis

In 1921 waren de laatste beugsloepen verkocht.

Veel ervan gingen rechtstreeks naar de sloop, andere fungeerden nog een tijdje als (verbouwde) haring-motorlogger.

Één beugsloep is gelukkig bewaard gebleven. De stalen MD10 Johanna Hendrika (gebouwd in 1896) werd in 1916 verkocht en kwam eerst in aar Vlaardingens terecht en later in Kopervik (Noorwegen). Na inbouw van een hulpmoter kon het schip nog jaren mee in de IJslandvisserij. Voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werd het verbouwd tot vrachtschip en er werd voorspoedig mee gevaren tot het in 1963 een andere eigenaar kreeg die er een beduidend sterkere motor in liet plaatsen. Jan Huetink herkende in 1979 de laatste bestaande beugsloep en kocht het schip. Na een grondige restauratie meerde de MD10 in 1980 weer in volle glorie af aan het Vingerling in Middelharnis.

De hoge restauratiekosten moesten betaald worden en het plan om te gaan charteren met de MD10 mislukte. Dan moest er maar op andere wijze geld verdiend worden, moeten de eigenaren van de MD10 Johanna Hendrika gedacht hebben. En dat liep slecht af. Hoeveel tochten de MD10 al als drugssmokkelschip gemaakt heeft is niet duidelijk, maar in 1987 ging het op weg van Marokko naar Nederland, bij Kaap Blanc Nez, 'voor schut'. Na een spannende achtervolging door de Franse douane werd het opgebracht. Aan boord werd meer dan 2000 kilo hash gevonden en de bemanning kreeg een langdurig 'onderkomen' in een Franse gevangenis. Afgemeerd in Boulogne werd het schip verbeurd verklaard.

Enkele mannen uit Middelharnis vonden dat maar niets. Moeizame onderhandelingen met de gemeenten Boulogne sur Mer en Calais werden tot een goed einde gebracht en de MD10 werd over zee naar Middelharnis gebracht. Het bestuurlijke roer werd overgenomen door een nieuw opgerichte stichting en verschillende overheden beloofden financiële steun om dit varende cultureel monument in z'n originele staat in de vaart te brengen. Helaas. Tot nu toe is het evenwel bij mooie woorden gebleven.

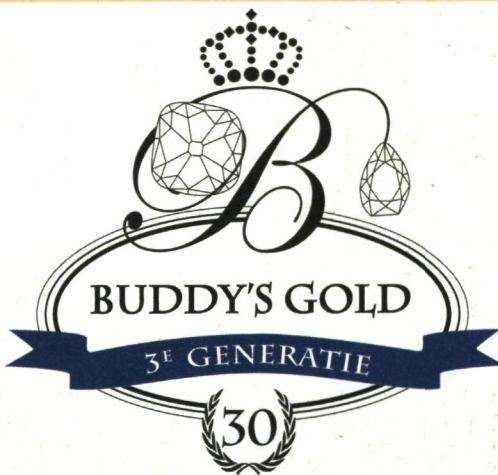
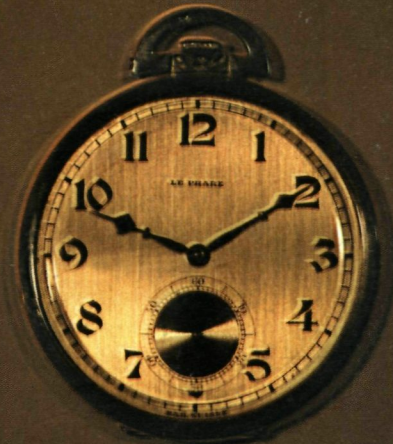
Jacques van Harten

(Met dank aan Jan Sander (Museum Egmond) voor alle informatie.)

Het lange geheugen van de Korte

De Korte Johsz werd in 1880 in Middelharnis geboren en maakte vervolgens carrière in de Middelharnisse visserij. In 1947 publiceerde hij een aantal artikelen in het blad 'Het Eilanden Nieuws' over de visserij met beugsloepen. Dank zij hem weten we hoe het er aan boord aan toeging, in de week en op zondag.

Volgende maand in HVB!



**AANKOOP
GOLD**

GRATIS PRIJSOFFERTE
GOLD ♦ DIAMANT ♦ ZILVER

DIRECTE BETALING
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