



**WAAROM
WE ALMAAR
MEER VIS
INVOEREN**

België - Belgique
P.B.
8400 OOSTENDE 1
3/4637
P 706130

NIEUWE N22 INGEHULDIGD



**OVER IJSLANDVAARDERS
EN IJSLANDVISSERS**



77ste jaar • verschijnt maandelijks • nr 9 • 3 september 2010
3,99 euro • afgiftekantoor Oostende 1
Niet bestelbare exemplaren terugbezorgen aan HVB
Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene • Danke postman / -vrouw



**SDVO
GEBOYCOT?**

De 500 woorden van Nicole

Lang geleden geraakte vissersdochter Nicole Derycker diep onder de indruk van een ritueel waarvan ze getuige was in de Oostendse vismijn. Ze denkt er vandaag nog vaak aan terug.



Ritueel

Om half zeven rij ik het schaars verlichte terrein van de vismijn op. Er staan al een tiental auto's, bestel- en vrachtwagens geparkeerd langs de overdekte rijweg. Andere wagens komen aangereden. Mannen stappen uit, lopen zwiingend langs de verschillende toegangspoorten het gebouw binnen, hier en daar klinkt een korte groet. Als ik de eerste hall binnenkom, zie ik dat er nog een schip gelost wordt. Een buitenkans! Ik loop de kade op. Meeuwen vliegen wtkrijgend voorbij. Schijnwerpers aan de mast van het vissersschip werpen een fel licht op het dek en op de loskaai. Ik kijk hoe manden en bakken met een vislier vanuit het ruim aan dek worden gehesen. Van daar schokken ze via een transportband naar de kade waar ze op een sorteerband getild worden die zich in de hall bevindt. De lossers werken snel en in stilte. Af en toe een verbeterde opmerking, een vloek. Ik loop weer naar binnen en zie hoe twee mannen aan de sorteerband de vissen uit het ijs grabbelen en ze bliksemsnel in verschillende plastieken bakken gooien naar gelang hun formaat. Een andere man weegt de volle bakken, bedekt ze met een dun ijslaagje en weer een andere sleept ze aan een ijzeren staaf met haak naar de verkoophall, een honderdtal meters verderop.

Een kwartier later is de tochtige ruimte zo goed als leeg, slechts één sorteerder is nog aan het werk. Het is een breedgeschouderde kerel met een ruw gezicht. Wijdbeens staat hij rechts van de sorteerband en gooit de laatste vissen in de daarvoor bestemde bakken. Schuin tegenover hem aan de andere kant van de band een kleine, schriële, schoffel geklede, oude man met een plastic draagtas in de hand. Hij kijkt de sorteerder strak aan. Als die hem een donkere blik toewerpt, slaat hij de ogen neer maar van zodra de man verder gaat met zijn werk is daar weer die strakke blik. Er hangt een intense spanning tussen die twee, ik kijk gebiologeerd toe. De band is nu zo goed als leeg. Dan gooit de sorteerder plots bliksemsnel drie kleine visjes naar de oude man die ze moeizaam van de grond raapt en ze in zijn draagtas steekt. Gelijktijdig draaien beiden zich om. De sorteerder richting schip, de oude man richting dichtstbijzijnde uitgang. De sorteerband valt stil. Ik beseft dat ik getuige geweest ben van een wreed, maar waarschijnlijk dagelijks ritueel.

Nicole Derycker

Foto: Jo Clauwaert, foto's in de foto: Stephan Vanfleteren



N 22 Mayra-Lisa plechtig ingehuldigd te Nieuwpoort



Op 24 augustus werd te Nieuwpoort het nieuwe vissersvaartuig N 22 plechtig ingehuldigd. Ook omdat de plechtigheid georganiseerd werd tijdens de Dag van de Dagverse Noordzeegarnaal, was er veel prominent volk aanwezig.

De N 22 Mayra-Lisa werd genoemd naar de twee kinderen van schipper Peter Dezutter. Meter van het schip was Isabelle Vangraefschape, echtgenote van de schipper. Peter was Vlaams minister-president Kris Peeters. Aalmoezenier Demaeght zwaaide de kwispel.

In de obligate speeches werden de inspanningen van reder Marc Dezutter benadrukt om een schip aan de vloot toe te voegen dat zich op duurzame visserij toelegt. De 15 meter lange N 22 zal zich specialiseren in de stand-

Schipper Peter Dezutter met dochtertje.

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. Ingelbrecht, Frank Neyts, Jef
Klausing(†), Geert Cyriel Tavernier,
Flor Vandekerckhove, Louis
Vande Castele, Jacques van Harten,
Guido Walters.

Gasten: Chris Meyers, 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: Jo Clauwaert

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.





wantvisserij. Het Vlaams Centrum voor Agro- en Visserijmarketing (VLAM) had bij monde van haar vertegenwoordigster Sisca Bourgeois woorden te kort om dat te beklemtonen: 'Staanwantvisserij heeft als voordeel dat kleine vissen vlot door de netten kunnen zwemmen en enkel vissen van de gewenste soort en grootte blijven steken. Met andere woorden: een zeer selectieve vangst, vis van topkwaliteit door het aantal beperkte zeedagen (1 tot 3 dagen op zee), brandstofbesparing en een verminderde CO2-uitstoot (geen voortslepen van netten).'

Ook reder Marc Dezutter beklemtoonde in zijn redevoering het duurzame visserijkarakter van het nieuwe schip. Hij vertelde de aanwezigen hoe hij na enig speurwerk de IJslandse scheepswerf Trefjar ontdekte in Hafnarfjörður ontdekte waar hij het polyester schip liet bouwen. Hij koos uitdrukkelijk niet voor de bouw van een catamaran omdat die naar de smaak van de reder te weinig visruim heeft om de vis koel te houden. Het respecteren van de koudeketting is immers een grondvoorwaarde om vis van topkwaliteit op de markt te brengen. Het schip (met twee Volvomotoren van elk 500 pk/368 kW) zal hoogstens drie dagen op zee verblijven. Schipper Peter Dezutter, motorist Frank Desmet en matroos Kenny Gyssens zullen hun vangsten in de Nieuwpoortse vismijn op de markt zetten.

Fotograaf Jo Clauwaert maakte een fotoreportage van de inhuldiging die u op de middenbladzijden van deze editie van HVB kunt bekijken. (fv)

fui! WIN! 1700 EURO VOOR JOUW fui!

STUDAY
Zaterdag 11 september 2010
De Kringwinkel, Langestraat 169-171, 8000 Brugge

- Superkorting op alles voor je kot (niet op revisie)
- Supercoole muziek met Radio Circular
- Win 1.700 euro : www.nl.netlog.com/dekringwinkel
- Tussen 14 en 17 u : free stage

Schrijf je in voor 5 september op studaybruggeATgmail.com en win een aankoopbon

de kringwinkel
← 't rad



Grote belangstelling in de Nieuwpoortse vismijn op 23 augustus. Achteraan kijken Peter en Marc Dezutter toe op de verkoopcijfers.

Vishandel Mare Nostrum verwerft peterschap N 22

Op maandag 23 augustus, daags voor de inhuldiging van de N 22, werd in Nieuwpoort de officiële eerste verkoop van de vangsten van het schip georganiseerd. Angus Wittervrongel van vishandel Mare Nostrum uit de Strandlaan te St.-Idesbald kocht het eerste kistje tong (10 kg) voor 202 euro. Met deze symbolische daad verwierf deze vishandel het peterschap over het schip. Reder Marc Dezutter en vishandelaar Angus Wittervrongel waren het met elkaar eens dat de Vlaamse visserij, wil ze overleven, zich moet toelagen op het produceren van kwaliteit. Het is dan ook geen toeval dat de eerste vangst van de N 22 in de Nieuwpoortse vismijn door de reder met een eigen label als 'duurzaam gevist' aangeduid werd. Marc Dezutter zei hierover: 'Zowel het schip, de vismethode, de vangsten als de bemanning zullen voor kwaliteit moeten staan.' Schipper Peter Dezutter, motorist Frank Desmet (47) en matroos Kenny Gyssens (20) knikten bevestigend.



Niets dan blijde gezichten na de eerste verkoop van de N 22 in Nieuwpoort. Van links naar rechts: Marcel Madou van de Nieuwpoortse Vismijn, reder Marc Dezutter, Angus Wittervrongel van zeevishandel Mare Nostrum, burgemeester Crabbe en schipper Peter Dezutter.



S.K.B. 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 - reddingsvloten: 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

DAG VAN DE DAGVERSE GARNAAL

ONGEPELD IS BETER!



Zoals dat ieder jaar het geval is werd ook nu weer een promotiedag voor de Vlaamse garnaal georganiseerd. Dit gebeurt afwisselend in een van de drie aanvoerhavens en deze keer was het de beurt aan Nieuwpoort. Organisator van dit evenement is VLAM, het Vlaams Centrum voor Agro- en Visserijmarketing.

Naar jaarlijkse gewoonte wordt daar ook de *Jante Gernoazetrofee* uitgereikt aan personen die zich voor de sector verdienstelijk gemaakt hebben. De trofee ging deze keer naar regisseur Lieselot Vandamme van het kookprogramma *Vispa* dat tijdens de zomermaanden op de regionale televisiezenders loopt. Tijdens dat programma gaat presentator Vincenzo aan boord en volgt hij de weg die de waar vervolgens tot op ons bord aflegt. Hij ontmoet op die weg sterrenchef Bart Desmidt van restaurant Bartholomeus uit Knokke-Heist die het gerecht klaarmaakt.

Garnaalaanvoer 2009: 440 ton

Romeo Rau van Promovis Nieuwpoort sprak in zijn redevoering, n.a.v. de Dag van de Dagverse Vlaamse Garnaal, over een recordaanvoer die in 2009 gerealiseerd zou zijn: '440 ton, waarvan 160 ton in Nieuwpoort, een historisch record.'

Dat is natuurlijk een overdrijving. Zo voeren er in 1957 nog 134 garnaalkotters uit: 55 uit Oostende, 44 uit Zeebrugge, 3 uit Blankenberge en 32 uit Nieuwpoort. Vandaag zijn er in totaal minder dan een dozijn garnaalvissersvaartuigen actief. Een echt historisch record werd gevestigd in 1937. Toen werd 4.069 ton garnaal aangevoerd, waarvan 1.329 in Oostende, 2.369 in Zeebrugge, 289 in Nieuwpoort en 72 ton in Blankenberge.

Rau heeft wel gelijk als hij benadrukt dat er verleden jaar meer garnaal aangevoerd werd dan dat de jongste jaren het geval was. In 2009 was dat 440 ton, terwijl het er in 2008 slechts 123 waren. De jaren daarvoor was de aanvoer nog kleiner, met een dieptepunt in 2002 waar slechts 23 ton aangevoerd werd. (fv)

Rau pleit voor onthaasting

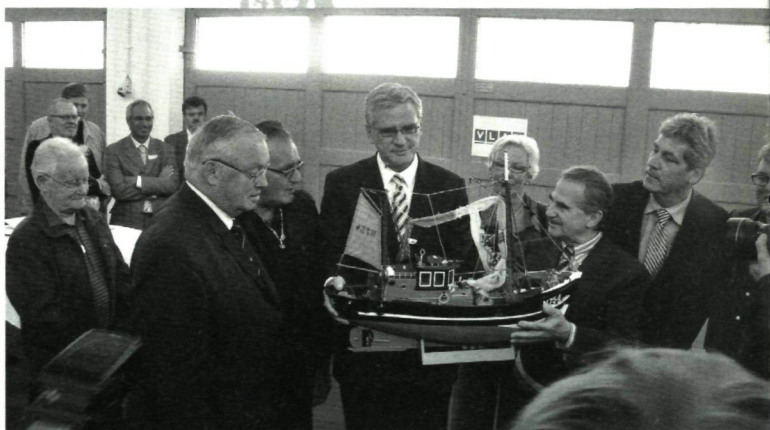
Tussen de vele redevoeringen die zo'n promotiedag met zich meebrengt viel vooral de speech op van vishandelaar Romeo Rau, voorzitter van Promovis Nieuwpoort. Hij is van mening dat de Vlaamse garnalen bij voorkeur ongepeld aan de man gebracht moeten worden: 'Garnalen gepeld en behandeld met bewaarmiddelen hebben niets van doen met wat wij verstaan onder "lekkere garnalen". Gepeld maakt het eigenlijk niet zoveel meer uit wat de origine van de garnalen is. Integendeel, dan wordt het vooral een afwegen van de kosten en niet langer van kwaliteit. De juiste optie is ervoor te zorgen dat de ongepelde dagverse garnaal maximaal gepromoot wordt en we de connotatie van "pellen is een hele klus" ombuigen naar een moment van "onthaasten en gezellig rond de tafel zitten om even te genieten".'

Ook voor de viswinkel is de garnaal belangrijk, aldus Rau. 'Het product is een uitgelezen middel om zich als kleinhandel te onderscheiden t.a.v. de grootdistributeur. Immers, de geringe bewaartijd van ongepelde en onbehandelde garnalen leidt ertoe dat het product niet past in het assortiment van de grootdistributeur.'

Romeo Rau is wel realistisch genoeg om het probleem van zijn eigen verkoopfilosofie in te zien: 'Het grote probleem is m.i. het gewijzigde eetpatroon van de consument. Wie pelt nog garnalen? Wie neemt nog de tijd? Dat is het probleem van de teruglopende verkoop van de ongepelde dagverse garnalen.'

Merkwaardig afwezig op deze promotiedag was Purus, het garnaalmerk dat er enige jaren geleden in geslaagd is van de VLAM het etiket Vlaams streekproduct te verkrijgen, maar dat inmiddels een tanend bestaan leidt. Rau had nochtans een belangrijk advies voor het merk: 'Ervan uitgaan dat de consument bereid is (veel) meer te betalen voor producten van bij ons is een wijderspreid misverstand. Het is verkeerd te denken dat je voor dagverse garnalen, en bij uitbreiding mosselen, een substantiële meerprijs kan vragen dan voor bijvoorbeeld Hollandse garnalen of Zeeuwse mosselen.'

Tot slot van de promotiedag konden de aanwezige prominenten genieten van een 'onthaastingaperitiefje' waarbij ze zich konden bekwamen in het pellen van de vers aangevoerde garnaal en ze zodoende de verkoopfilosofie van Romeo Rau in de praktijk konden omzetten. (fv)



Tijdens de Dag van de dagverse garnaal, in Nieuwpoort, op 24 augustus, werd minister Kris Peeters een schaalmodel van het garnaalvissersvaartuig N 754 overhandigd. We herkennen op de foto vooraan van links naar rechts: oud-reder Huibrecht Deman, gouverneur Breyne, reder Charles Beuckels, Kris Peeters, schepen Greet Ardies-Vyncke, Nieuwpoorts burgemeester Roland Crabbé, schepen Geert Vanden Broucke en ook nog net schepen van visserij Kris Vandecasteele.

Tegenwerking vanuit kabinet Peeters SDVO voelt zich geboycot



Luc Mellaerts (midden): 'De man die voor de visserij verantwoordelijk is op het kabinet van Kris Peeters wil SDVO weg uit de sector. De vraag is waarom.'

Victor: 'Kabinet speelt politieke spelletjes met mensenlevens als inzet.'

Op woensdag 25 augustus had de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling (SDVO) een afspraak met de regionale televisiezender Focus. Journalist Bernard Vanneville sprak met voorzitter Ivan Victor over de werking van de stichting.



Ivan Victor (links op de foto): 'Er worden politieke spelletjes gespeeld met mensenlevens als inzet.'

In de marge van z'n uiteenzetting maakte Victor zijn beklag over het kabinet van minister-president Peeters. Victor: 'Men heeft het daar wel over de verduurzaming van de sector, maar overheidssteun die we mochten verwachten wordt niet uitgekeerd. De projecten die we vanuit SDVO voorgefinancierd hebben om de vloot te verduurzamen zijn nochtans succesvol gebleken. We mogen stellen dat 90% van de vloot er op een of andere manier aan heeft deelgenomen. We constateren nu dat de overheid, ondanks herhaald aandringen, niet met subsidie over de brug komt. Maar wij hebben dat geld wel uitgegeven nadat men had laten blijken dat de subsidiëring op geen problemen zou stuiten. Dat blijkt nu wel het geval te zijn. Voor wat het bijzonder succesvolle sumwingproject bijvoorbeeld wachten we al twee jaar op teruggave van het

geld. Doordat het er niet is komen nieuwe projecten op de helling te staan. Dat is helemaal geen goed beleid.' Waar Victor zijn ongenoegen in diplomatieke termen uit, daar zegt Luc Mellaerts (algemeen verantwoordelijke SDVO) het onomwonden. Als hij het over het kabinet heeft, valt zelfs de term 'polit bureau', waarmee hij de autoritaire manier van werken van de visserijverantwoordelijke op dat kabinet viseert. Het is duidelijk dat de man kwaad is: 'Het is een boycot. De man die op het kabinet verantwoordelijk is voor de visserij (Frans Coussement, N.v.d.R.) wil SDVO weg uit de sector en gebruikt daarvoor de grove middelen. Hij zaait tweedracht. Want hoe moet je het anders noemen wanneer hij projecten, waar we al lang mee bezig zijn, opeens uit onze handen neemt en die door anderen opnieuw laat indienen?'

Frans Coussement, op het kabinet van Kris Peeters raadgever voor de visserij. Speelt de man een partijpolitiek spel?



Victor haalt een voorbeeld aan: 'We hadden een dossier afgewerkt dat Man Over Boord (MOB) heet. Vissers die overboord geslagen werden konden daardoor via de satelliet onmiddellijk getraceerd worden. Het is een systeem dat letterlijk levensreddend is. Wij waren promotor van dat dossier en het was kant en klaar. Opeens moest er een andere promotor aangeduid worden. Waarom? Intussen ligt het dossier al jaren op het schap. Hier worden politieke spelletjes gespeeld met mensenlevens als inzet!' Intussen is ook schipper Ronny Lagast van Previs er komen bijzitten, de veiligheidsadviseur van de visserij. Hij werkt aan een draaiboek dat het abc van de veiligheid aan boord moet worden. Ook hij voelt zich niet gesteund



Schipper Ronny Lagast: 'Kabinet zaait tweedracht. Waarom toch?'

door het kabinet. Lagast: 'Ik vermoed dat men het aspect veiligheid uit onze handen probeert te nemen en het door te spelen naar het ILVO dat zich daar helemaal niet toe geroepen voelt. Maar toch is er dan opeens iets dat Prevent heet en dat naast Previs georganiseerd wordt: tweedracht dus!' Victor bevestigt. Hij heeft het meermaals over 'politieke spelletjes'. Victor: 'In de ogen van het kabinet Peeters is Oostende een bastion van de SP.a en men ziet overal de hand van socialistisch voorman Johan Vande Lanotte in. Ikzelf zou dan de man van Vande Lanotte in de visserij zijn. Het is een politieke redenering die kant noch wal raakt, want je zou Vande Lanotte juist kunnen verwijten dat hij te weinig in de visserij geïnteresseerd is. Ik ben trouwens niet eens lid van de SP.a. Alle reders die hier langslopen zullen bevestigen dat ik hier niet als vakbondsafgevaardigde zit, maar als iemand die hen bijstaat op de weg van de verduurzaming van de sector.'
 Waarom zien we dan geen vertegenwoordiger van de Rederscentrale of van de Zeebrugse Visveiling opstaan om SDVO in deze kwestie te steunen? Mellaerts: 'De Z.V. deelt onze visie wel hoor.' Maar Victor weet hoe het komt: 'Organisaties en bedrijven moeten omzichtig te werk gaan.



Luc Mellaerts in Nieuwpoort, tijdens de promotiedag voor de Vlaamse garnaal, in gesprek met Vande Steene, algemeen directeur van de ZV (links) en Georges Vanquathem, bekend advocaat in de visserijsector (midden).

De Rederscentrale is voor het betalen van haar personeel schatplichtig aan het kabinet Peeters. Veel groten uit de sector fluisteren ons toe dat we goed werk leveren, maar dat ze ook goed willen staan met het kabinet en dus, zo zeggen ze letterlijk, voorzichtig moeten zijn. Betekent dat niet dat er achter onze rug gekonkelfoed wordt?'

Flor Vandekerckhove



Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling

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

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

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



Zeemansbond A.B.V.V.



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

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

Wij vernamen het overlijden
 van John Caullet, echtgenoot
 van Yvette Foncke.
 John Caullet was motorist
 ter zeevisserij op rust en
 hoofdwerktuigkundige op rust
 bij baggeraar Denul.
 Hij werd geboren in Waldon-
 Le-Dale (GB) op 27 februari
 1944 en overleed te Oostende
 op 2 augustus.

Het
 eerstvolgende
 HVB
 al in uw
 brievenbus
 op
 vrijdag
 1 oktober



Een voorafname

Verder in deze editie van HVB, meer
 bepaald op pagina 23, staat een foto van
 een jonge knaap. Hij is op bezoek aan
 boord van een stoomtreiler, een visbak,
 een IJslander.

De foto is een illustratie bij een interview
 en we vroegen ons af wie de jongen is.
 Het is een foto uit onze oude doos en we
 waren vergeten dat er indertijd al een
 lezer geweest was die ons het antwoord
 gegeven had. Hij had een andere af-
 beelding van de jongen gevonden en bij
 die foto stond: 'Henri Baels (à droite)
 et le jeune prince Baudouin au littoral'.
 Hiermee was onze vraag opgelost, want
 ja, het is dezelfde jongen.



N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf



Oude metalen en containerdienst

Kalsijdweg 3, 8470 Gistel (Snaaskerke)

Tel (059) 51 44 66

Container nodig?
 Bel 059 / 51 44 66

Alle industriële en sloopsherstellingen —

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**



GLOBALISERING

WAAROM DE EUROPESE UNIE ALMAAR MEER VIS INVOERT (EN WAAROM DAT EEN STRAAT JE ZONDER EINDE IS)

Beweren dat de visvoorraden in onze wateren aan het slinken zijn, is als het instampen van een open deur. Herinneren we eraan dat Vlaamse kust vissers al op het einde van de XIXde eeuw de overbevissing aanklaagden. Het is er in de daaropvolgende eeuw niet op verbeterd, integendeel.

Bij de overgang van de XXste naar de XXIste eeuw sloeg de sector de weg van de duurzame visserij in. Het gebeurde onder druk van de milieubeweging, van handelaars in duurzaamheidslabels, politiek (opgelegde vlootafbouw, quota...) en nog het meest van al onder druk van de werkelijkheid, want er moest almaar meer betaald worden voor de diesel, terwijl er almaar minder vis te vangen viel. Dat kon niet blijven duren.

We vangen minder vis dan vroeger. Alleen al in de vismijn van Oostende werd in de jaren vijftig van vorige eeuw jaarlijks 55.000 ton op de markt gezet. Vorig jaar bracht de hele Vlaamse visserij nog slechts 15.000 ton vis- en schelpdierproducten aan de wal.

Dergelijke achteruitgang vind je niet alleen in België. Je vindt die terug in alle EU-landen. Wanneer we ons beperken tot de vijftien die in 1995 tot de EU behoorden, dan evolueerde de visproductie binnen de EU (vangsten en aquacultuur samen, in ton) als volgt:

1995: 8.336.774;
2000: 7.458.504;
2005: 6.229.710;
2007: 5.716.488.

Dat voor wat de aanbodkant betreft. Wanneer we echter naar de kant van de vraag kijken, naar de visconsumptie, dan zien we een omgekeerde beweging. De bevolking

neemt toe, waardoor het aantal consumenten uiteraard stijgt. Die consumenten eten daarenboven meer vis. Terwijl de EU-visvoorraden verminderden, ging het met de visconsumptie de andere kant uit. In 2006 haalden de vissers in Europese wateren zo'n 5,4 miljoen ton op. Dat is maar een beetje meer dan de helft van wat de visconsumenten in dat jaar verbruikten: 9,3 miljoen ton! Men verwacht dat de visconsumptie nog zal toenemen. Gemiddeld gebruikt men per hoofd in de EU 25,6 kg vis per jaar (cijfers uit 2005, beperkt tot de 15 eerste lidstaten). De FAO (Wereld Voedselorganisatie) voorspelt dat de toename in de 15 eerste lidstaten tussen 1989 en 2030 17% bedraagt. In het huidige Europa (27 lidstaten) zou dat in dezelfde periode 9% zijn. Waar moet dat vandaan komen?

Import

Daarom ging de EU buiten de Europese wateren op vis jagen. In 2006 had de EU al 716 vissersvaartuigen die buiten de Europese wateren actief waren. Meer dan de helft ervan zijn Spanjaarden. De meeste andere komen uit Frankrijk, Portugal, Italië en Litouwen. Ze brengen tussen de 1,06 en 1,2 miljoen ton vis naar de EU. Maar ook dat volstaat niet om de monden van de Europese visconsumenten te voeden. In 2007 importeerde de EU voor 23 miljard US Dollar aan vis en visproducten uit derde landen. Dat was alweer 11% meer dan tijdens het voorgaande jaar. Wanneer economen vervolgens naar de werkelijke consumptie kijken (waarvoor ze de vangsten en de import samentellen, en daarvan vervolgens de export aftrekken) dan zien ze dat de import al 59% van de totale visconsumptie in Europa uitmaakt. Een toenemende afhankelijkheid is dat, want terwijl de invoer in 2007 toenam, zakte de eigen productie in datzelfde jaar nog eens met 3% af. Met andere woorden: het gaat van kwaad naar erger.

Aquacultuur

Velen zien in de aquacultuur een oplossing voor het probleem van de overbevissing. De zeeën raken leeg, maar de visboeren zullen het tekort wel aanvullen, zo luidt de redenering. Maar is dat wel zo?

Het is waar dat de aquacultuur toegenomen is, terwijl de vangsten verminderden. Ook binnen de EU was dat zo, althans tot 1997. Sindsdien blijft de aquacultuurproductie alhier stabiel rond 1,25 à 1,28 miljoen ton. Wat goed is voor iets



minder dan 13% van de bij ons geconsumeerde visproducten. Dat kan een beetje helpen, maar er zijn veel redenen die ons laten vermoeden dat het tot een beetje beperkt zal blijven. Ten eerste is het zo dat veel in aquacultuur gekweekte soorten gevoed worden met... zeevis. Sommige soorten eten op de boerderij méér in 't wild gevangen vis dan ze er zelf voortbrengen. Dat geldt bijvoorbeeld voor in aquacultuur geteelde zalm, heilbot, tong, kabeljauw, heek, schelvis, roodbaars, zeebaars, conger, tilapia... Dat visvoer mag dan wel door commercieel minder belangrijke soorten geleverd worden, het draagt evengoed bij tot de uitputting van de zee. Want de wilde carnivoren zien daardoor hun prooiën verdwijnen richting visvoerproducenten die ze vermalen om aan de aquacultuur te slijten. Als de visboeren zich verder laten leiden door de marktbehoeften en zich dus blijven concentreren op de kweek van hoger vermelde commercieel interessante vissoorten dan zal de aquacultuur verantwoordelijk zijn voor een verdere vermindering van de visstocks op zee. Met andere woorden: aquacultuur kan zeker haar steentje bijdragen, maar dan alleen als ze zich concentreert op niet-vleeseters, dus op schelp- en schaaldieren (mosselen, oesters...).

Er zijn nog redenen om aan te nemen dat niet alle heil van de aquacultuur kan komen. Er kunnen immers nogal wat ecologische vragen gesteld worden bij de viskweek: pollutie, genetische manipulatie, gebruik van antibiotica, niet-duurzaam gebruik van grondstoffen...

Ten derde moet ook wel gezegd worden dat de kweek van schaal- en schelpdieren het probleem niet zal oplossen, wanneer de consument op zoek gaat naar een lekkere visfilet. De markt vraagt diversiteit en uit wat voorafgaat blijkt dat het geen goed idee is om die diversiteit aan de visboeren over te laten.



Samenvattend kunnen we stellen dat de aquacultuur inderdaad het visaanbod laat toenemen, en dat de visboeren bijgevolg inderdaad een rol te spelen hebben in het aanbod, maar dat dit aanbod uit de aquacultuur best zo weinig mogelijk gericht wordt op vleesetende vissoorten (carnivoren). De aanvoer van die soorten zou het terrein bij uitstek moeten blijven van de vissers.

Oplossingen

De sector heeft het probleem van de tanende visvoorraden altijd opgelost door het te... verplaatsen. Het is op die manier trouwens dat de Oostendse IJslandvisserij ontstaan is (zie elders in dit blad). Vandaag gebeurt dat nog altijd op die manier. Deze keer gaat het niet langer richting IJsland (dat zo verstandig geweest is om alle vreemde schepen uit zijn wateren te bannen), maar door de visgronden van de ontwikkelingslanden te gaan bevissen. Of de mensen die daar wonen er beter van worden is zeer de vraag. Er zijn in elk geval cijfers die aantonen dat de grote rederijen er het voedsel van de plaatselijke bevolking inpikken. Een voorbeeld? Tussen 1978/80 en 1988/90 nam de visconsumptie per hoofd in de ontwikkelde landen toe (met 27,7% in Noord- en Centraal Amerika en 23% in Europa en Azië). In ontwikkelingslanden viel die consumptie tegelijkertijd naar beneden (met 2,9% in Afrika, 7,9% in Zuid-Amerika, en meer dan 25% in ten minste 24 landen waaronder Burundi, Costa Rica en Columbia). Onderzoekers vrezen dat die consumptie daar niet gecompenseerd wordt door een toename in proteïnen uit vlees. Mogen we daar een morele kanttekening bij plaatsen? Ik denk het wel. De oplossing bestaat er dan ook in om de Europese wateren weer visrijk te maken, zoals ze dat weleer waren. Onmogelijk is dat niet. Maar het vraagt wel nieuwe denkwijzen en het is maar zeer de vraag of we daartoe in staat zijn. Misschien moeten de marketeers van de VLAM wel promotie beginnen maken voor een vermindering van het visverbruik. Tja, begin er maar eens aan!

*Flor Vandekerckhove
Beelden van Jo Clauwaert*

Komt dat zien!

Het zweet van de zee

Op 3 en 4 september organiseert 't Uilekot in het landelijke Herzele een weekend over de zee. Fotograaf Jo Clauwaert stelt zijn werk tentoon op groot formaat. Op vrijdag 3 september verzorgt Wouter Vandenebeele de opening van dit event. Als internationaal bekend violist speelde hij bij o.m. Olla Vogala. Recht uit de zee komt Ishtar-frontvrouw Soetkin Baptist aangewaaid met sirenegezang. Op zaterdag 4 september trekt Het Zingende Zand zijn registers open. Zij brengen teksten, poëzie en muziek rond de zee. Marnix Verleene en Flor Vandekerckhove lezen voor uit eigen werk. Geert Tavernier doet dat uit het schitterende boek 'Het Zweet van de zee'. We sluiten de avond af met een optreden van de The Opex Sunshine Girls: Rauwe poëzie op muziek, liefdesverklaringen aan de zee, aan dode vrienden, aan Herman Brood, aan tante Gaby, aan Stravinsky en zoveel meer. Recht uit het hart van Oostende. Tekst en stem: Douvie, bas: Maarten, drum: Kate, toetsen: Miranda, gitaar: Marc, mascotte: Rocky.

Meer info op www.uilekot.org

Nieuwbouw
Alle herstellingen,
ombouw en onderhoud



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



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

Draaiwerk tot 6,30 m TC

Kraanverhuur

Scheepswerf I.d.P. N.V.

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

CREVITS

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

Marcus Gerardstraat 12, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 54 48 33
Kotterstraat 42, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 54 45 85
Vismijn 123, 8400 Oostende. Gsm 0475 30 39 87
Fax 050 54 79 11
Telefoneren vanuit Nederland:
+ 32 50 54 48 33

**Boekhoudkantoor
Vermeire & Tommelein**

E. Beernaertstraat 71
B04.02
8400 Oostende

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

www.vermeire-tommelein.be

In Memoriam

Theophiel Degroote

° 3 juli 1915 + 19 augustus 2010

Zo'n drie jaar terug leerde ik Theophiel kennen. Ik was op zoek naar oude verhalen uit de visserij. Hij vertelde uren aan een stuk met zijn ogen die pinkelden van deugnietierij. Dat hij aan veertien jaar is beginnen varen, op de H.19. Dat hij al aan negentien zijn brevet van schipper haalde en nog maar eenentwintig was toen hij samen met Simonne een schip kocht: de H.42 Pharaïlde, na de oorlog de Z.508. Hij vertelde trots over zijn drie zonen die ook zijn gaan varen. En over zijn tweede schip, de Z.249 Angelus en over zijn derde, de Z.572 Tornado. Hij vertelde over operatie dynamo, over de Engelse soldaten die hij toen gered heeft, over de vlucht naar Frankrijk en Engeland en hoe hij gescheiden raakte van Simonne, vijf jaar lang. Hij vertelde me over de schipbreuk van de Pharaïlde en hoe zijn been verbrijzeld werd. Wanneer

hij het had over zijn zoon Marcel die op zee gestorven is, was het even slikken. Toen die zoon als twaalfjarig ventje naar de visserijschool wilde, had hij nog gezegd: 'Zou je niet liever iets anders leren, joengetje?' Hetzelfde wat zijn vader tegen hem had gezegd. Maar zijn zoon had geantwoord: 'Er moeten toch ook slimme schippers zijn hé pa?' Maar hij wist ook heel veel grappige verhalen waarmee hij me keer voor keer aan 't lachen bracht. En dat hij van 1958 tot 2002 bijzitter was geweest in de Onderzoeksraad, heb ik ook onthouden. Een jaar later zat ik terug bij hem, maar dan was het om te luisteren naar Simonne. Ook zij wist me te boeien toen ze me vertelde over haar leven als vissersvrouw, als vrouw van Theophiel en als moeder van drie zonen op zee. Af en toe kwam Theophiel ook eens tussen. 'We waren een koppel van twee' was één van zijn uitspraken.



Nog een jaar later zat ik weer bij ten huize van. Nu voor zoon Gerard die met de Tornado ook een aantal reizen naar IJsland maakte. Theophiel kon toen al niet goed meer praten, maar in hetgeen hij zei, hoorde ik hoe graag hij indertijd niet zelf naar die ijskoude, maar visrijke wateren was gevaren. Liever dan mazoet te verkopen. Wellicht was het om dat te compenseren dat hij alles zo nauwgezet bijhield. In zijn fameuze cahiers. Reis na reis, dag na dag. Hij had het begrepen, Theophiel, dat je niet alleen kunt varen op een schip, maar ook in gedachten en op papier... Op 15 augustus zat ik nog even bij hem. Ik passeerde even tussen de vissersmis en de zeewijding door. 'Ik mocht binnenkomen', zei Simonne, 'maar ik mocht niet verschieten...' Hij lag in bed, naast het raam, met zicht op zee. Gelukkig herkende hij me nog.

Vier dagen later is hij gestorven. Thuis, dicht bij Simonne, dicht bij de zee. Is hij gestorven met het opkomende water, net zoals hij geleefd heeft: als een leeuw, er met volle kracht tegenaan? Of heeft hij gewacht tot het eb werd en de zee zijn ziel meenam, zoals in oude verhalen wel eens wordt verteld?

Ik durf je geen goeie reis te wensen, Theophiel, want dat is niet het gebruik in de visserij. Beter behouden vaart? Maar ook dat is niet gebruikelijk om te zeggen wanneer iemand sterft, wanneer iemand 'uitvaart'. Het is niet met de Pharaïlde dit keer, niet met de Angelus, niet met de Tornado. Het is een verre reis, maar we staan aan wal, Theophiel. We wuiven je uit. We wuiven je heel lang uit.

Katrien Vervaele

GARDEC

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

SDS n.v. Tel. 050 54 51 78
Fax 050 55 03 67
Leveren, plaatsen en herstelling van:
alle dieselmotoren
keerkoppelingen, pompen, compressoren e.a.
DROOGDOK
Schroeven en schroeffassen
Las- en leidingwerk

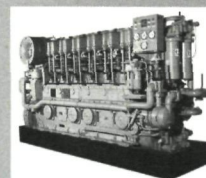


Bureel - Werkplaatsen:

Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge

GSM 0477 / 41 20 93

24 u / 24 u.



DE MISSIE IN OOSTENDE

Aflevering 5

T
TERMINUS CAFE
COFFEE - FOOD - DRINKS

Molrat en Minnelemming gingen naar de Sint-Petrus en Pauluskerk. Voor de poort zat een oude man: geknield en biddend, bibberend. Korsten op zijn kale hoofd. In zijn pet een paar schamele muntstukken. Finbar alias Minnelemming gaf hem al zijn nikkel.

Verbroedering in 't Kroegske bij kastelein Iwein.

Ontsporing in 't Mespuntje.

Molrat: 'Fuck. Wat een missie, Minnelemming. Poëzie aan de anus van het cultuursnobisme geveegd. We moeten leren schijten. Bàm. We zijn donderdag, mon fin, donder dag!' Molrat nam een wit blad papier, begon verwoed te tekenen. 'Het wezen van Oostende, ik zal het vastleggen. Nondedju!'

Een uur later zwalpten de expeditieleden over de dijk. Molrat haakte zijn arm in die van Minnelemming. Molrat zag lijkbleek. 'We verlaten de Westelijke Jordaanoever,' lalde hij. 'We moeten naar de andere kant. Es muss sein... Es muss MOUSSAKA sein.'

Een eind verderop kotste Molrat de ziel uit zijn lijf. Hij hoestte en wees naar het flitslicht van de vuurtoren: 'Diable, volgende missie gaan we naar Dinant, op het Ros Bayard... Dan zijn we Ritsaart en Writsaart. Hier lachen de meeuwen ons uit.'

Oosteroever, Hendrik Baelskaai. De taxi met Molrat en Minnelemming stond stil voor The Sailor. Molrat stormde de visserskroeg binnen.

'Wat zitten jullie hier te niksen, is de vismijn gesloten misschien?' Hij begon luidkeels te zingen. *'Daar liep een meisje over de brug, ze riep VIS, VIS, IK HEB HAAR OP MIJN KUT DAT HET SCHANDALIG IS.* Droogvisjn! Gekookte krabbn! Schotse sch-schulln, jullie peinzze dat jullie kunnen visjn? Kijk ne keer, ik zal u leren piésn!'

Finbar was te laat om hem tegen te houden. Molrat had al zijn broek open geritst. 'Et voilà, toplà!'

'Hij heeft een slag van een windmolen gekregen,' zei Finbar verontschuldigend tegen de stamgasten. Hij worstelde met Molrat tot hij hem terug in de taxi wist te proppen.

Finbar gaf de chauffeur een briefje van twintig. 'Voer hem naar het station,' zei hij. Molrat kneep genoeglijk zijn ogen dicht en gaf Finbar zijn tekening. 'Mijn opdracht is vol, volbracht,' lispelde hij. 'Al goed. Ga naar huis, Molrat. Ik zet deze tocht wel alleen voort en liever op mijn manier. Bedankt voor het hotel, ik betaal je deze keer alles terug. Mijn versie van deze Oostendse missie volgt. Adieu.'

wordt vervolgd

*Zal Finbar met de laatste zeedraak verbroederen?
Het vervolg leest u in Aflevering 6 van
'De missie in Oostende'*

© Peter Holvoet-Hanssen
foto's: Jo Clauwaert
met dank aan deBuren en Vrijstaat-O

DOOP N22 & DAG VAN DE GARNAAL TE NIEUWPOORT

Foto's © Jo Glauwaert & Flor Vandekerckhove





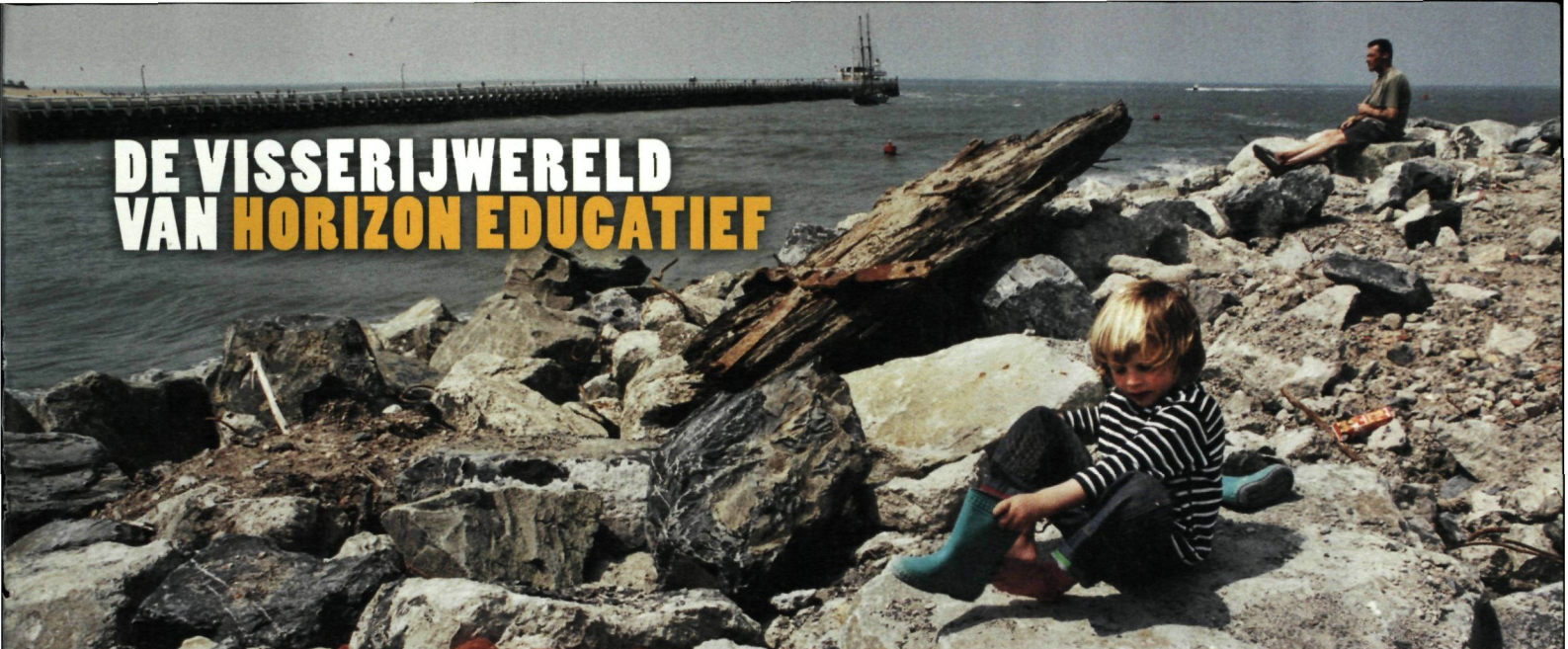
HORIZON EDUCATIEF GARNAALKRUIEN TE OOSTENDE

Foto's © Jo Clauwaert





DE VISSERIJWERELD VAN HORIZON EDUCATIEF



Horizon Educatief is bekend tot ver buiten de kuststreek. Sinds 1995 leert deze v.z.w. jongeren onze Noordzeekust ontdekken, in een werking waarbij cultuurbeleving en creativiteit een belangrijke plaats innemen. De vereniging richt zich vooral (maar niet uitsluitend) tot scholen. Een enthousiaste groep degelijk opgeleide vrijwilligers staan in voor de begeleiding. Het aanbod bestaat uit een 40-tal ateliers, van telkens twee uur, met ronkende namen zoals De zeekoffer van Faldido, Tuur de Garnaal, Jutteklanken, Woeste Willem, Windpainting, ... Meer dan 30.000 jongeren volgen jaarlijks zo'n atelier. Coördinator Bart Vandervorst vormt samen met vijf vaste medewerkers een team: Hans Haghebaert, projectleider natuur- en milieueducatie, Kenny Braeckvelt, educatief medewerker NME, Betsy Ingelaere, boekhoudster, Sara Vervacke, projectleider Zijsporen - korte time-out en Mieke Vannieuwerburgh, administratief medewerker. De werking van Horizon Educatief wordt mogelijk gemaakt door ondersteuning van de stad Oostende, de gemeenten Koksijde, Bredene, De Haan en Middellkerke, de provincie West-Vlaanderen, de Vlaamse Gemeenschap en de Europese Gemeenschap.

Zee, strand en duinen zijn de sleutelwoorden. Het natuurgebied wordt op diverse manieren geëxploreerd: door alle zintuigen te gebruiken, door te bewegen, te experimenteren, te genieten... én door zelf te vissen. Want de visserij vormt onder het motto 'De visserij is ferm' een belangrijk onderdeel van het aanbod.

Een veel gevraagde sessie is 'Tuur de Garnaal' of het garnaalkruien. Daarbij trekken een tiental kruiers het sleepnet. Meestal begeleidt oud-visser Freddy Petit de activiteit. Na een 40-jarige visserijloopbaan is hij uitstekend geplaatst om de groepen de nodige realiteitszin bij te brengen. Freddy bewaart een goede herinnering aan tien jaar IJslandvaart: "Ondanks de harde arbeid in bijtende kou en afgrijselijk weer, betekende deze periode een hele rijke ervaring in mijn leven. We kenden nog vrijheid en de afwezigheid van controle." Vervolgens werkte hij in de span- en boomkorvisserij. Nu beleeft hij een tweede carrière bij Horizon Educatief: "Ik werk graag voor deze organisatie. De verstandhouding met de collega's is tof en ik kan mijn kennis en levenservaring doorgeven aan de volgende generatie!" Tenslotte wordt de gevangen buit op naam gebracht en de lekkere garnalen worden direct in de viskeuken gekookt en met smaak verorberd. Ook in "Het Zeehuis" doen ervaren vissers hun ding. Op een ingerichte zolderverdieping, met flitsende vuurtoren, stuurhut, diverse visnetten, zeekaarten... krijgen de kinderen een kleine zeemansopleiding. Ze maken een

tocht door het maritieme leven, leren het voedselweb op zee kennen, netten breien...

'Giebelton' geniet dan weer de voorkeur van Hubert Meyers (voor de vrienden 'Prut met z'n zwienhaar'). Tijdens deze keukensessie vertelt hij met veel humor over de Noordzee en de diverse vissoorten, ook de minder bekende. Vervolgens mogen de kinderen zelf meehelpen deze vis te bereiden, volgens de regels der visserskunst. Prut voer 48 jaar, vooral met de schepen van de vroegere rederij Fishlink.

Er zijn nog visserijactiviteiten. Met 'Oeveren' worden, tijdens de drukke ochtenduren, de werkzaamheden in en rond de Oostendse vismijn verkend. Met 'Tour d'Horizon' volgt de groep een parcours langs de oosteroever en maakt via allerlei opdrachten kennis met vissersleven, vaartuigen, heden & verleden, toeleveringsbedrijven & overheden. Hierbij staat teambuilding voorop en leren de jongeren hoe belangrijk het roepwerk aan boord van het vissersschip is.

Naast de visserij komen er uiteraard ook andere aspecten van het maritieme aanbod. In 'Zeemansboter' tovert men lekkernijen op tafel uit alle delen van de wereld, proeft men van vurige specerijen en leert men overzeese eetgewoontes kennen. In 'Zeekicks' gebeurt de exploratie van de Oostendse haven aan de hand van verhalen en zintuiglijke ervaringen en ook op de 'Mercator' wordt het zeeleven op interactieve wijze belicht.

Voor alle informatie en aanvragen kan men terecht bij Horizon Educatief via www.horizoneducatief.be of 059/33.25.18.



Katia Van Cauwenberghe

EL NEGOCITO

The café I quit:
Just as the saxophonist
Drifted into "If I were a rich..."
The café door went click
I, a bit pissed
Watched a low v-neck
Of geese fly in a fit
Of coughing "right in the middle of" the city.
This being a strange situation, I attempted a Muldoonesque frippery-do-da, but tripped and slipped past a red light
In the wrong district
Penless again,
And waving a multilingual shopping list
Ganzenlever paté, pasta and Q-tips
With all my cents turned ruby rouge, and without a single chit
I ventured home and wrote you this.
Your remark:
Tomorrow you'll wake with a splitting headache and find it
Far from "schitterend."

Peter Flynn

EL NEGOCITO

Het café verlaat ik
Juist op het ogenblik dat de saxofonist
Overglijdt in 'If I were a rich..'
De cafédeur klikt dicht
Ik, met een stuk in mijn kloten
Zie een lage v-hals
Van ganzen die vliegen als een hoestbui
'Recht in het midden van' de
Stad. Zo raar, ik riskeer me een Muldoonachtig
Niemendalletje, struikel en vlieg langs
het rooie licht
In de verkeerde buurt
Weer eens zonder bic
Wel nog wuivend met een meertalige boodschappenlijst:
Ganzenleverpaté, pasta en oorstokjes
Met al mijn duiten karmijnrood
En zonder kans op krijt
Als een avonturier trok ik naar huis
En schreef dit.
Jouw repliek:
Morgen zal je ontwaken met een splijtende kop
en het zal mijlenver zijn van "schitterend."

Peter Flynn
vertaling Geert Cyriel Tavernier
foto: Jo Clauwaert

KATER

DOF IS MIJN HOOFD
VOL TEER EN WAAS.

LIJZIG ALS EEN ROOFDIER INGESLOPEN
MET HUID EN HAAR DE SMAAK VAN OVERGOTEN.

EEN HALF VERDRONKEN KALF
IN AMBER, GAL EN BLAAS.

LAAT DE KREUPELE ZEULEN
VAN STAD NAAR STAD,
DE BEURZENSNIJDER MAAKT HEM AF

" NOOIT MEER, NOOIT MEER HEF IK NOG EEN GLAS. "

GEERT CYRIEL TAVERNIER

De Belgische visserijvloot (69)

In januari 2005 startten we met de rubriek 'De Belgische visserijvloot' waarbij we maandelijks drie foto's en een beknopte historiek 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 Castelee)

Z.54 DE BOUNTY

Lengte: 35,77 m

Breedte: 8,08 m

Tonnage: 328 Bruto

Bouwjaar: 1985

Werk: NV Westvlaamse scheepswerven en afgewerkt bij De Graeve, Zeebrugge.

Motor: MaK van 1985.

Vermogen: 1197 PK

Uitrusting: bokken

Reders:

PVBA De Bounty, 8301 Knokke-Heist. (1985)

BVBA De Bounty, 8301 Knokke-Heist (1988)

08.12.1992 geschrapt

wordt GY 154 De Bounty en in 1997 GY 127.

Foto: LVC ©



COPYRIGHT LVdC

O.108 ARENT

Lengte: 30,28 m

Breedte: 6,70 m

Tonnage: 143,06 bruto

Bouwjaar: 1968

Werk: Haak, Zaandam, Nederland

Motor: Bolnes van 1969

Vermogen: 660 pk

Uitrusting: bokken

Reders:

Gebouwd als UK.67 SOLA GRATIA:

Ichtus en Kaptijn, Urk (1968)

Wordt UK.27 ALMERE van rederij Almere BV (1973)

Wordt UK.168 Limanda van Jan Korf (1973)

O.168 LIMANDA: rederij PVBA Makuna (1979)

O.108 ARENT:

PVBA Versluys, Bredene (1982)

BVBA Versluys, Bredene (1990)

29.06.1992 geschrapt en afgebroken.

Foto: LVC ©



COPYRIGHT LVdC

Z.445 MARINA

Lengte: 19,00 m

Breedte: 5,50 m

Tonnage: 41,63 nruto

Bouwjaar: 1954

Werk: Laan en Kooi, Den Oever, Nederlnd

Motor: Bohn & Kahler uit 1954

Vermogen: 150 k

Reders:

Petrus Latruwe, (1954)

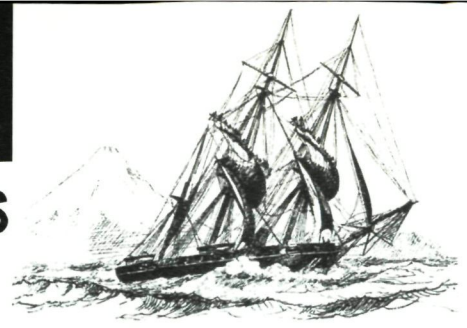
Frans Vantorre (1963)

23.06.1992 geschrapt.

Foto: LVC ©



COPYRIGHT LVdC



OVER IJSLANDVAARDERS, IJSLANDVISSERS EN OVER HET VERSCHIL DAARTUSSEN

Er zijn nogal wat verschillen tussen de twee mensen die we voor deze editie van HVB interviewen. Hij is van de westhoek, haar stek moeten we dan weer ver ten oosten van Oostende zoeken. Zijn kinderen lopen thuis nog rond, de hare zijn al uitgevlogen. Zij laat een verleden als schrijver van jeugdboeken achter zich, hij staat nog volop in het onderwijs. Hij weet alles over de IJslandvaarders, zij buigt zich over de verhalen van de IJslandvissers.

Want ja, ook daar is er een verschil. Dat is het eerste dat de twee me leren. IJslandvaarders zijn voor hen degenen die in de XIXde eeuw (en in het begin van de daaropvolgende) vooral vanuit de westhoek over de schreve trokken om in Duinkerke of Grevelingen in te schepen. Van daaruit vatten ze op de galetten (van het Frans goëlette, topzeilschoener), de traverse aan. Met IJslandvissers bedoelen ze een ander soort volk. Dat zijn degenen die omzeggens heel de XXste eeuw, vooral vanuit Oostende, naar IJsland voeren. IJslandvaarders vinden we terug op zeilschepen. IJslandvissers daarentegen voeren onder stoom en later uiteraard met dieselmotoren.

Naar IJsland

De ouderen onder ons hebben nog de IJslandvissers aan het werk gezien, want het laatste Vlaamse vissersvaartuig dat op IJsland voer, de O 129 Amandine, gaf er pas in 1995 de brui aan. Wie evenwel beweert nog IJslandvaarders aan het werk gezien te hebben, moet inmiddels al ver de honderd gepasseerd zijn.

In de visserij heeft auteur Katrien Vervaele haar sporen verdiend met de publicatie van het boek 'Vissersvrouwen' waarin ze zesentwintig interviews bundelde. Het boek vult een leemte in een sector waar normaliter alleen mannen aan het woord komen. Sindsdien heeft Vervaele de visserij-smaak te pakken en dat is wellicht ook te danken aan haar vriend die zijn wortels in de visserij heeft. Hoe dan ook, ze buigt zich sinds enige tijd over de straffe verhalen van de IJslandvissers.



Johan Depotter: 'De galette (goëlette) is een scheepstype dat vanaf 1850 geweldig in opmars was. Van maart tot september werd ermee op IJsland gevaren. Van daar dat veel kermisjes in de westhoek vandaag nog altijd halverwege september vallen, want dan waren de mannen terug thuis. Maar de goëlette is eigenlijk gebouwd voor de koopvaardij. Het is een heel snel schip dat ook in de winter ingezet werd om zout, steenkool of fruit te transporteren.'

Op de galetten vertrokken ze uit Duinkerken met veertien à eenentwintig man om rond IJsland met de kollijn de visserij te bedrijven.

Vervaele: 'Wanneer mijn boek "Vissersvrouwen" verschenen was, vroegen een aantal echtgenoten van die vissersvrouwen me of ze "het nu ook eens mochten vertellen..." Na maandenlang twijfelen ben ik er dan ingedoken. Dat ik de oudste vissers zou bevragen, stond voor mij als een paal boven water. Maar dat het niet simpel zou zijn, wist ik ook wel. Na veel wikken en wegen ben ik me gaan focussen op de IJslandvisserij. Dus niet de vroege IJslandvaart met zeilschepen vanuit Duinkerke en Gravelines, maar de IJslandvisserij vanuit Oostende.'

Ze interviewde vijftientwintig mannen die op IJsland gevaren hebben en in het stille Zuienkerke probeert ze nu een lijn te vinden in hun verhalen. Het wordt geen opsomming van schepen en er komt niet veel uitleg over visserijtechnieken. Het boek gaat over het leven aan boord. Opgetekend uit de mond van wat vandaag 'ervaringsdeskundigen' heet, aangevuld met wat achtergrond. Vervaele komt niet uit de sector en haar interesse voor de visserij is recent te noemen, maar ze vindt dat juist een



Johan Depotter begon een kwarteeuw geleden de namen op te sporen van de mannen die uit de westhoek ter IJslandvaart trokken. Hij heeft er momenteel 970 geïdentificeerd.

voordeel: 'Als je er niets over weet dan vraag je ook veel meer en dan kom je zaken te weten die in de sector misschien wel evident zijn, maar voor lezers die leken zijn helemaal onbekend. Zo'n boek is uiteraard ook bedoeld om gelezen te worden door mensen die over de visserij niets afweten.'

Op haar zoektocht naar informatie ontmoette ze de Franse Jean-Pierre Melis die over de IJslandvaart 'Les Goëlettes Flamandes' schreef. Hij bracht haar, enkele maanden geleden nog maar, in contact met Johan Depotter. En nu zitten ze hier samen, om door ons ondervraagd te worden, in Depotters landelijke woning, eertijds gebouwd door jawel een IJslandvaarder.

Onze IJslanders

Johan Depotter (53) houdt zich al langer bezig met IJsland. Al een kwarteeuw verzamelt hij gegevens over de mannen die uit de westhoek naar Frankrijk trokken om er zee te kiezen. Een en ander resulteerde inmiddels al in de boeiende tentoonstelling 'Gebleven op Iseland'. (*) Vlak voor de vernieuwde gebouwen van het visserijmuseum in

Oostduinkerke werd, op basis van zijn gegevens, ook een gedenkzuil opgericht, met daarop de namen van 129 westhoekjongens die niet meer van de traverse terugkwamen. Er komt nog meer. Hij bereidt een encyclopedisch werk over de IJslandvaart voor. Alfabetisch behandelt hij daarin 970 namen van IJslandvaarders uit de westhoek. Het boek 'Onze IJslanders' zal uit drie delen bestaan en - schrik niet! - 1800 pagina's tellen.

Johan Depotter, die wortels in de IJslandvaart heeft, wist niet zoveel af over die visserij. *'Want mijn overgrootvader mag dan wel op IJsland gevaren hebben, met het geld dat hij ermee verdiend had pachtte hij, tussen polders en duinen in, een stuk grond en hij werd... boer. Zo'n mensen vertelden nadien niet veel meer over de IJslandvaart, want het herinnerde hen teveel aan de tijd dat ze armoelijder waren.'*

De geschiedschrijving mag zich gelukkig prijzen dat Johan Depotter in zijn jonge jaren Anita leerde kennen, een meisje dat Calcoen heet en ook haar overgrootvader was IJslandvaarder geweest. *'Door met Anita te trouwen kwam ik volop terecht in de wonderlijke wereld van de visserij, want de Calcoens, dat is een vissersgeslacht van hier tot ginder.'*

Ja, dat is waar. Vele jaren lang kreeg de redactie van HVB een gestencild blaadje thuisbezorgd dat *Het Calcoentje* heette en dat, zo blijkt uit de titel al, over de Calcoens ging. We leerden eruit dat haast 'al wat kop en poten' had in de Nieuwpoortse en Oostendse visserij van ver of van dichtbij met die familie verbonden was.

Ook de jonge Depotter kwam in volkskundige blaadjes de naam Calcoen voortdurend tegen en hij leerde gaandeweg



IJslandvissers op de O 129 Amandine tonen trots hun vangst (foto 1973).

alles over de vele vertakkingen van die familie: de Kottens, de Snoeks, de patattenboeren...

Ook om door het bos de bomen nog te kunnen zien begon hij een kwarteeuw geleden de namen van de IJslandvaarders uit de westhoek te inventariseren: *'Of ik ze inmiddels allemaal verzameld heb, weet ik natuurlijk niet voor honderd procent zeker, maar ik heb er toch wel 970. Van elk van hen heb ik de geschiedenis proberen te traceren. Hoe zat hun familiale situatie in elkaar? Hoeveel keer hebben ze de traverse gemaakt? Op welke schepen hebben ze gevaren en welk onheil is hen daarbij onderweg overkomen? Wat is er later met die mensen gebeurd: hebben ze een leven lang aan de IJslandvaart deelgenomen; zijn ze boer geworden; hebben ze uiteindelijk voor de kustvisserij gekozen?'*

De IJslandvisserij was belangrijk en kreeg dan ook vaak groot bezoek. Deze foto waarop geen jaartal vermeld wordt, plaatst ons voor een probleem. Sommigen houden voet bij stuk dat de afgebeelde knaap wijlen koning Boudewijn is, toen uiteraard nog prins Boudewijn. De reddingsboei op de achtergrond leert ons dat de jonge man zich op een vissersvaartuig bevindt, met name op de O.297 Rubens van de NV Motorvisserij. Wellicht is de foto genomen tijdens de maidentrip van het vaartuig. Dat het schip de in 1956 gebouwde Rubens (L.o.a. 62,50 m, GT 810, mazoutbrander stoommachine 1450 pk) zou zijn, is dan zeer



twijfelachtig, want Boudewijn was dan 26 jaar, al sinds 1950 koning en al langer geen knaap meer. Omdat de jongen op de foto erg veel trekken heeft van prins Filip rijst bij ons het vermoeden dat het om diens vader, Albert, zou gaan, die thans over Belgenland regeert als Koning Albert II. De encyclopedie leert ons evenwel dat Albert in 1956 ook al 22 was en dan evenmin de knaap op de foto kan zijn. Er is evenwel ook een vorige Rubens (50,60 m. tussen de loodlijnen, GT 535, stoommachine 850 pk) gebouwd geweest voor de NV Motorvisserij. Dat leren wij dan weer uit het boekje 'Trawlers, Tugs Coasters' van Cook, Welton & Gemmill Ltd' (1952) waarin deze Britse scheepswerf zichzelf en haar verwezenlijkingen voorstelt.

Die bouw gebeurde in 1946. Het schip kwam op dinsdag 25 juni van dat jaar uit Engeland naar België. Toen was Boudewijn 16 en Albert 12 jaar oud... en ja, het kereltje op de foto zou wel eens een twaalfjarige kunnen zijn... en is dus wellicht de latere koning Albert II.. Eigenaardig is dan wel dat Het Visserijblad rond die periode geen gewag maakt van een prinselijk bezoek aan het schip. Tenzij... de foto nog ouder is en genomen werd op nog een vroegere O 297 Rubens (gebouwd op de Oostendse werf Béliard, Crighton & Co, metende 320 BT, 38 meter lang, hoofdmotor 700 pk, hulpmotoren van 120 en 20 pk). Dat schip verging, in dienst van de Britse admiraliteit, wellicht op 21 februari 1941. In de oude jaargangen van HVB vinden wij een foto, waarop een aantal volwassenen en een aantal kinderen staan. De meesten onherkenbaar, maar er staan wel degelijk een drietal knapen op, allen met zuidwester. Het onderschrift vermeldt: 'Bij de inhuldiging van de Rubens in 1938. Vooraan bemerken we ex-gouverneur Baels met prins Boudewijn en den heer Lucien Decrop.' Boudewijn is in 1938 acht jaar.. Zou dit dan toch een foto van de jonge Boudewijn zijn?

Een inkomen

Wie in Duinkerken ging inschepen om naar IJsland te varen deed dat uiteraard omwille van het geld. Een jongeman werd opgeroepen om zijn dienstplicht te vervullen en trok eerst nog naar IJsland om de ouders toch met enig geld achter te laten. Er moest geld gezocht worden om een stukje grond te pachten of iemand had ambities om een part te nemen in een kustvissersvaartuigje... Dan bood de traverse aan armen uit de westhoek een kans om enig inkomen te garen.

Depotter: *'Die zeilschepen sleepten geen netten, want ze hadden geen trekkracht. Elke man viste met een lijn. De IJslandvaarders werden gezamenlijk per last betaald en een last bestond uit twaalf tonnen ingezouten kabeljauw, de morue. In zo'n ton zat 135 kilogram. Dat was een mooi systeem, want elkeen moest zijn lijn op tijd en stond links laten liggen om de functie van kok op te nemen of hij moest inspringen bij het herstellen van de zeilen, helpen bij het inzouten... In 1904 werden de vissers dan weer allemaal per stuk betaald, per staart, en dan werden de keeltjes geteld om te zien hoeveel je als individu verdiend had. Dan was het enthousiasme om andere taken aan boord op te nemen uiteraard veel kleiner. Omgekeerd geldt ook: de mannen werkten met meer enthousiasme als ze per staart betaald werden, omdat ze door hard te werken het verschil konden maken. Wie in zo'n systeem werkte en onderweg ziek werd had eventueel pech: hij verdiende dan... niets. Maar al vlug vonden de rederijen dat systeem te kostelijk, zodat er in 1905 alweer per last betaald werd. Soms liepen de twee betalingwijzen ook door elkaar.'*

De vis werd niet gemijnd. *'De vis werd in tonnen op de kaai gezet, en dan nog eens extra door de rederij gekeurd. Vis die voor de Parijse markt te klein bevonden werd, die beschadigd was of lichtjes bedorven, werd minder geschat dan grotere, gave exemplaren, zodanig dat de vissers achteraf moesten zien dat er wel dertien tonnen in een dozijn zaten, wat hun inkomen uiteraard negatief beïnvloedde. Het heeft tot 1909 geduurd vooraleer de matrozen aanwezig mochten zijn bij het herinpakken van de vis en dus een controle kregen over hun eigen inkomsten.'*

In de IJslandvisserij ging het er uiteraard anders aan toe. Katrien: *'Die vis werd gemijnd en de vissers kregen een vooraf afgesproken percentage op die besomming, zoals dat nu ook nog is. Bij de grote rederijen was er echter ook een maandloon dat dan aangevuld werd met een kleiner percentage op de besomming. Waar de IJslandvissers ook veel geld mee verdienden was met de verkoop van levertraan en kreeftjes, waarvan de opbrengst uitsluitend de bemanning toekwam. Dat was niet weinig en je mag zeggen dat ze die IJslandvisserij ook wel daarom verkozen,*



De NV Motorvisserij die talrijke stoomschepen uitreedde noemde al zijn vissersvaartuigen naar Vlaamse kunstschilders. Op de foto: de O 301 James Ensor tijdens de maidentrip.

om de extra's die ermee verdiend konden worden. Werden ze er rijk van? Als je bij reders en schippers thuis komt zie je wel dat er welstand uit voortgekomen is. Bij de matrozen is dat dan weer anders. Ik heb ook wel navraag gedaan naar het inkomensverschil op de stoomschepen, de zogenaamde visbakken, en de latere middenslagvaartuigen. Wat was er beter? Je krijgt daar eventueel heel verschillende antwoorden op. Ik heb de indruk dat vooral de schippers op de middenslagtrawlers erg veel geld verdienden. Op de visbakken lagen de verschillen tussen de inkomsten dichter bij elkaar.'

Depotter: *'Op de goëlettes werden de Vlamingen erg gewaardeerd. Ze hadden de reputatie hardere werkers te zijn dan de Fransen en die laatsten stonden ook meer op hun rechten. Gedurende korte tijden zijn er in Frankrijk ook protectionistische maatregelen genomen, bijvoorbeeld in 1848, waarbij het de Vlamingen moeilijker gemaakt werd om aan te monstereen, maar dat ging breder dan de visserij, want ook in de seizoensarbeid op het veld werd de rekrutering van Vlamingen toen bemoeilijkt.'* *'Je moet weten dat de meeste gronden in Koksijde en Oostduinkerke eigendom waren van vijf families.'* *'De eerste generatie IJslandvaarders uit de westhoek, in 1840-'50, waren mensen die echt niets hadden. Ze woonden in de duinen, in hutten die ze met ruïnestenen van de abdij opgetrokken hadden. Ze mochten er een stukje duinengrond pachten en daar hadden ze geld voor nodig dat ze met de IJslandvaart konden verdienen. Je kon natuurlijk ook wel als stalknecht gaan werken, maar IJslanders konden tot het driedubbele verdienen. En er was de "avance". Met dat voorschot betaalden ze dan de pacht. Soms ging het geld zelfs rechtstreeks van de reder naar de heren die de duinen in bezit hadden.'*

N.V. HOSTYIN

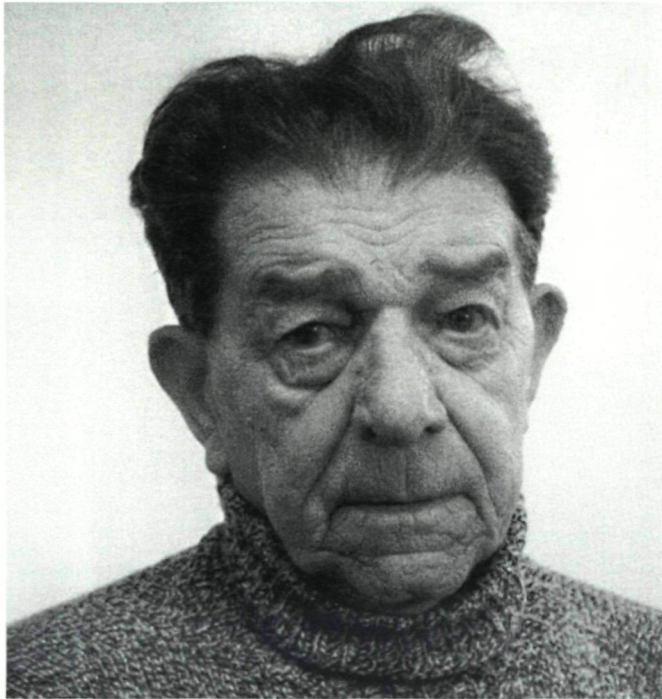
De zaak langs de Belgische kust waar de visserij terecht kan voor alle sanitaire en verwarmingsproblemen

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



Josef Ocket, een van de informanten van Katrien Vervaele.

'Het familiale beeld in die duinen ziet er dan als volgt uit. Vader is op weg naar IJsland, moeder "dient" bij de boer, grootmoeder en de kinderen helpen haar bij het werk op de eigen zandakker in de duinen en grootvader trekt met het steeknet naar het strand.'
'Langzamerhand verbeterden die kleine pachters hun situatie. Enerzijds door de IJslandvaart en anderzijds doordat ze in de duinen rogge en aardappelen kweekten. De eerste generatie was al eens IJslandvaarder voor 't leven, maar bij de volgende generatie zie je dat de traverse meestal aangevat wordt door jongeren, bijvoorbeeld om zich te vestigen, en dat die visserij zo vlug als mogelijk, door hen ook weer verlaten wordt.'

De IJslandvisserij zorgde voor veel werkgelegenheid in Oostende. De familie Decrop reedde niet alleen schepen uit. In 1947 wordt het herstellingbedrijf Scheepsmetaalwerken opgericht. In datzelfde jaar ziet de Frigorifères du Littoral het daglicht. Decrop was daarmee de eerst ondernemer die in België een diepvriesbedrijf voor vis oprichtte. De merknaam Crop's werd alom bekend. Oostend Stores & Rope Works is al van 1922 in handen van de familie, maar wanneer de nieuwe fabrieksgebouwen (zie foto) in 1961 openen, is de lof voor het ondernemerschap van Lucien Decrop algemeen. De touwfabriek gaf dan ook werk aan honderden Oostendenaars.



Van de IJslandvaart naar de IJslandvisserij

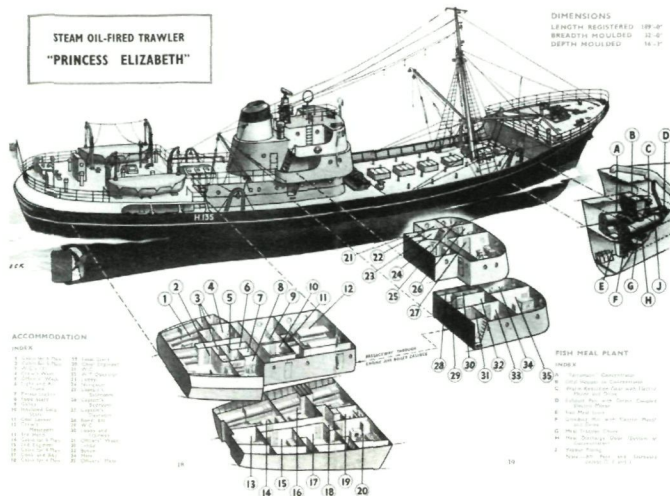
IJslandvaarders en IJslandvissers mogen dan verschillen van elkaar, er zijn ook wel overeenkomsten, zo vertelt Depotter ons: *'Doel van beiden was uiteraard de IJslandse wateren te bevissen. Ook zijn er nogal wat nazaten van IJslandvaarders die IJslandvissers geworden zijn. Er is onder zeil ook wel enige IJslandvaart vanuit Oostende geweest en zelfs iets meer vanuit Nieuwpoort. Het Hollands bewind (van 1814 tot 1830) schreef premies uit van bijvoorbeeld 500 florijn om de IJslandvaart te stimuleren en er werden in Oostende schippers en stuurliu gerekruteerd die hun sporen al eerder in Duinkerken verdiend hadden, om ook vanuit Oostende IJsland of de Faeröer te leren bevissen. Dat was evenwel van korte duur, want de schepen die in Oostende gebouwd werden, waren daar niet voor geschikt. Ze waren te klein en gebouwd om op de Doggerbank te vissen, met negen man aan boord, terwijl ze in Duinkerken met veertien à eenentwintig man vertrokken. Toen België van Nederland onafhankelijk werd, vielen die premies weg, ook omdat er een overeenkomst tussen de twee naties bestond, waarbij gestipuleerd werd dat Nederland veel vis naar België mocht uitvoeren en omgekeerd de Belgen gestimuleerd werden om de noorderburen van steenkool te voorzien. Vanaf het ogenblik dat het akkoord in werking treedt, vallen de premies weg en zie je dat gezouten kabeljauw uit Nederland de Belgische markt overspoelt.'*



Na het succes van haar boek *Vissersvrouwen* ging Katrien Vervaele dit keer langs bij de oud-IJslandvissers. Het boek ligt tegen juli volgend jaar in de winkel.

Later verandert dat nog wel. Er komen weer premies en dan neemt de interesse voor IJsland weer toe, maar nooit in die mate dat het voor Oostende een belangrijke visserij werd. Maar vanuit Nieuwpoort en Oostende trokken er omgekeerd wel vissers naar Duinkerken om er aan te monstere, vooral uiteraard wanneer er ginder een bemanningstekort aan het ontstaan was. Wat dan weer bij de Oostendse reders voor zure oprispingen zorgde omdat men hun mannen kwam weggapen met interessante aanbiedingen.'
In Frankrijk was de IJslandvaart wel heel belangrijk. Depotter: 'In Frankrijk telden ze vele duizenden IJslandvaarders. Wie die zou inventariseren komt ergens tussen de 20.000 en de 35.000 uit.'

Maar hoe is er dan uiteindelijk een einde aan gekomen? Depotter: 'In Duinkerken ging het inderdaad over vele tientallen schepen. rond 1860-'70 waren het er zelfs meer dan honderd. Hoe het daar dan aan zijn einde gekomen is? In Oostende stapte men al vanaf 1884 over op stoomschepen, maar de IJslandvaart uit Duinkerken en Gravelines maakte die sprong niet. Er zijn in het begin van de XXste eeuw wel enkele pogingen geweest om van daaruit onder stoom op IJsland te varen, maar die mislukten. Er was tegen die tijd ook een consumentenprobleem aan het ontstaan, want de mensen gaven, vanaf de invoering van het ijs als bewaarmiddel voor vis, hoe langer hoe meer de voorkeur aan verse vis en de interesse voor de gezouten kabeljauw uit



Na de oorlog werd in Oostende een poging ondernomen om de stoomtrawlers te moderniseren. De stoommachines werden niet langer met kolen aangevuurd, maar met olie. De oliebrander Princess Elisabeth van de North Cape Fishin Co uit Hull werd gebouwd op de werf Cook, Welton & Fennell Ltd te Beverley, werf waar ook de NV Motorvisserij veel schepen liet bouwen.

IJsland vermindert rond 1900. En laat dat nu juist de specialiteit geweest zijn van de IJslandvaarders uit Duinkerken, want de "morue de Dunkerque" was echt befaamd om haar kwaliteit en werd geprefereerd boven die van de Bretoenen. Ik vermoed verder dat de investeerders uitweken naar winstgevendere zaken (de metaalnijverheid maakte toen in Frans Vlaanderen grote opgang) en dat degenen die wel in de visserij actief bleven een conservatieve houding aannamen tegenover de nieuwigheden. De bouw van zo'n stoomschip was ook veel duurder dan een goëlette.'

Katrien Vervaele: 'De IJslandvisserij vanuit Oostende is pas ontstaan toen er in meer nabije visgronden al tekenen van overbevissing zichtbaar werden. Door de invoering van de stoomkracht in de visserij was die overbevissing al heel vlug een feit. Het eerste Belgische stoomschip wordt in 1884 uitgereed en er wordt nog voor het begin van de XXste eeuw aan de noodrem getrokken: de vis raakt op! Men loste het probleem op door steeds verder te gaan vissen en al vlug trok men naar IJsland, dat gebeurde zeker al voor het begin van de XXste eeuw. Die vis werd natuurlijk niet gezouten, zoals dat bij de IJslandvaarders uit Duinkerken het geval was, maar in ijs bewaard.'

Depotter: 'De Oostendse know how voor de IJsland vissers kwam

ACOD

ABVV

Openbare Diensten

SECTOR OVERHEIDSDIENSTEN

ROODNODIG



HET ZEEVISSERSFONDS

fonds voor bestaanszekerheid

Zeevisserfonds
Wandelaarkaai 4

8400 Oostende

Tel: 059 50 95 55

Fax: 059 50 95 25

info@zeevissersfonds.be

Openingsuren:

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

niet uit Duinkerken, maar uit Engeland, want daar trokken de stoomschepen al in 1870 richting IJsland. De Pannenaars die in Oostende ook veel bijgedragen hebben tot de ontwikkeling van de IJslandvaart (denk maar aan de familie Decrop van de NV Motorvisserij) hadden hun know how niet uit de IJslandvaart gehaald, maar uit de moderne Britse IJslandvisserij.'


De boeken

Katrien Vervaele kan ons al met enige zekerheid zeggen dat haar boek in juli in de winkelrekken zal liggen, maar ze twijfelt nog aan een titel: 'Misschien wordt het Naar IJsland, met als ondertitel Over IJsland vissers en IJslandvaarders. Ofwel Korre weg, met als ondertitel Een kuil vol verhalen.' Misschien is de kwestie inmiddels beslist, want daags na dit interview had Katrien een afspraak met haar uitgever en misschien zou de knoop daar doorgemaakt worden.

Voor wat het naslagwerk van Johan Depotter betreft is de datum van publicatie nog een beetje onzeker. Depotter: 'Maar we hopen op 2011. Heel het manuscript moet eerst nog nagelezen worden, en ja, het gaat wel over 1800 bladzijden die minutieus gecorrigeerd moeten worden, voorwaar een monnikenwerk. De publicatie is overigens een project dat Europese steun geniet; subsidie waarmee de Europese Unie de samenwerking tussen grensgebieden wil bevorderen. Hier aan de schreef betekent dit dat een deel ervan ook eerst nog in het Frans vertaald moet worden. Wat inmiddels wel zeker is dat het in het Nederlands "Onze IJslanders" zal heten.'

Flor Vandekerckhove

(* Nog tot 21 december. 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.



Het lange geheugen van de Korte Het dagelijkse leven aan boord van de beugsloepen

Een nieuwe reeks artikelen over onze vissende noorderburen (3)

Vorige maand maakte u in deze reeks kennis met de glorie-rijke geschiedenis van de beugvaart van het Nederlandse Middelharnis. Dank zij de getuigenis van beugvisser de Korte Johsz weten we hoe het er aan boord aan toeging tijdens het werk en tijdens de zondagse rust.

In 1947 verscheen in het blad 'Het Eilanden Nieuws' een aantal artikelen van de Korte Johsz. Hij werd in 1880 in Middelharnis geboren en voer rond de eeuwwisseling als 'jongen' op de MD 28 'Vertrouwen' die ter beugvaart ging. Hij trouwde met Lena Koster, de dochter van de schipper. Het was de tijd dat de zeezeilende beugvisserij door sterk teruglopende vangsten geen toekomst meer had. De snel oprukkende visserij met stoomtrawlers viste immers in no time de zeeën van de beugvaart leeg. De Korte ging daarna varen op stoomtrawlers vanuit IJmuiden. Later werd de Korte benoemd tot leraar bootsman aan de visserijschool in IJmuiden en nadat hij door een ongelukkige val gedeeltelijk verlamd raakte, is hij zich steeds meer gaan bezighouden met het maken van schetsen van visserijschepen zoals hij die zich herinnerde. Daarnaast heeft hij allerlei gegevens over werk en leven op een beugvaarder aan het papier kunnen toevertrouwen. Mede dankzij zijn 'geschiedschrijving' kan dit bijna vergeten deel van deze historie alsnog ingevuld worden. Op zondag werd er aan boord vooral gerust en gebeden, maar om middernacht begint de werkweek alweer.

De Johanna Hendrika baant zich schuimend een weg. Het roer staat vast zodat de wacht niets anders hoeft te doen dan uit te kijken naar de 'vuren' van schepen die een tegen-gestelde koers varen en waarmee gevaar voor aanvaring bestaat. Hier en daar is door het overslaande stuifwater een laag wit vuur te zien dat soms op de zelfde plaats blijft of 'voorover' of 'achterom' gaat. Het zijn de lichten van andere sloepen die net als de Johanna Hendrika liggen te 'steken'. De wachtdoende matroos gaat naar het 'vrongele' en ziet dat het kwart voor twaalf is. Aan dek maakt hij het roer los en duwt de helmstok aan lij waardoor de Johanna Hendrika meer 'op de wind' loopt en zijn 'gang' verliest. De matroos gooit nu snel het lood overboord. De loodlijn loopt uit tot 36 'vaam' wat goed te zien is aan de 'merken' die op de loodlijn zijn gezet. Nadat het lood weer binnengehaald is, wekt hij de 'baes' en zegt: "Ouwe, het is 36 vaam, helder zicht en de wind is West Zuid West." Als hij weer naar boven gaat, klimt de schipper zijn kooi uit en begint zich te 'wapenen' door het aantrekken van een dikke jas en stevige wanten.

Na aan dek een blik op het kompas geworpen te hebben geeft de baes de opdracht: "Roep mar overal" en even later klinkt het luidkeels "Overal in beginne!". Met slaperige hoofden zoekt de bemanning naar klompen, jassen en wanten. Even later staat iedereen aan dek waar de koude nachtlucht en het bijna bevrozende buiswater hen snel wakker maakt. Ook de kleine jongens zijn nu uit de kooi. De kleinste begint intussen de gisterenavond al geprepareerde kachel aan te steken en

zet alvast de koffieketel op het vuur terwijl de oudste van de twee een kaarslantaarn (de 'koeienkop') aansteekt waarvan de ruitjes van hoorn zijn gemaakt.

De rest van de bemanning is intussen klaar om aan het 'schot' te gaan.

'Schieten' is de beug in zee zetten. Dit moet altijd in het donker gebeuren om de meeste kans te hebben op een goede vangst. De 'baes' beveelt nu eerst de 'lonte' op te zetten zodat andere sloepen in de nabijheid kunnen zien dat men gaat 'beginnen'. De 'lonte' verlicht niet alleen de werkruimte aan dek, maar ook de zeilen, en daardoor is de sloep ook van veraf goed zichtbaar. Alle andere sloepen handelen net zo, waardoor iedereen weet wat de ander van plan is. De 'baes' maakt nu het roer los en brengt de Johanna Hendrika voor de wind met de zeilen over stuurboord. Achterop staat een grote mand (de 'schiebenne') met daarop een platte houten bak gevuld met het vorige zaterdag geaasd want. Aan de loefkant ligt een boei (de 'entertonne') klaar om overboord gezet te worden. De 'schotter' staat al klaar bij de 'schiebenne' om de beug overboord te gooien.

Het 'schotter' zijn, is een moeilijk en gevaarlijk werk dat niet iedereen aandurft. Er is een doorlopend gevaar dat bij het uitgooien van de beug rondvliegende 'hoeken' zich in handen of andere lichaamsdelen klauwen. Liefhebbers krijgen dus voorrang. De jongen met de lantaarn moet bijlichten en de ander moet 'opligten'. Hij tilt daarbij het want van achteren op om de 'schotter' in staat te stellen het want 'klaar' overboord te gooien. Achter de 'schotter' staat de 'ouwenman' die nu en dan het want vast pakt en zo de beug strak houdt. Een andere matroos zet iedere keer als het nodig is een volle bak want op de 'benne' en een ander zorgt voor de boeien die op de 'beug' moeten worden gezet.

Zeven man zijn nu druk doende bij het 'schieten'. Iedereen wacht nu op het commando van de 'baes' en als je Johanna Hendrika voor de wind ligt schreeuwt hij: "Zakke mar de dregge, in op hoop van zegen."

De dreg wordt nu snel overboord gegooid en als de 'baaklijn' is uitgevierd volgt de 'entertonne'.

De 'schotter' gooit nu met regelmatige slagen het want overboord, net zo snel als het nodig is en de boot aan snelheid loopt. Met regelmaat raakt de bak met uitgeschoten want leeg en steeds roept dan de kleinste van de jongens 'bak op' en als er een 'wanttonne' (een boei die aangeeft waar de 'beug' staat) overboord moet worden gezet, roept hij: "zaoje stae!"

Op een beug van twaalf 'bakken want' staan zeven boeien... één op ieder eind en vijf daartussen.

Tussen iedere boei is ongeveer 1200 vadem (ongeveer 2100 meter). Globaal is zo'n uitstaande beug dus twaalf en een halve kilometer lang. Om de twee vadem (3.60 meter) staat een 'stel' met een hoek voorzien van aas. Over de hele beug staan dus ongeveer 3600 hoeken die iedere nacht, als het weer het toelaat, overboord gaan. In tegenstelling tot de hier beschreven zomerbeug, was de winterbeug bezet met 'stellen' en 'hoeken' met maar één vadem tussenruimte.

Nadat ongeveer de helft van de beug 'geschoten' is, komen de zes overige bemanningsleden de andere vervangen. De afge-
loste vermoeide mannen verdwijnen ogenblikkelijk onderdeks
om bij te komen van de kou die hier 'om de Noorde' heerst .
Ook wordt er wat gegeten.

Normaal duurt het 'schieten' van de beug ongeveer twee uur,
maar met weinig wind kan het langer duren. Dan is de laatste
houten bak met want bijna leeg en de 'koffie-koker' roept zo
hard als hij kan:

"De leste liene gaet" en de laatste boei gaat daarbij overboord.
De beug staat nu in zee en is aan het 'vissen'.

De 'baes' laat nu de Johanna Hendrika bijdraaien en de zeilen
worden 'van de top' gezet. Nu begint het vaak moeizame
'overprangen' (het terug laveren) naar de eerste uitgezette
boei. Het 'prangen' duurt ongeveer twee uur, maar door
weinig of te veel wind kan dat wel eens veel langer duren.
Al zeilend wordt nu de gevangen vis van de vorige dagen (die
nu voldoende gekrompen is) 'toegeslagen' en omlaag in één
van de ruimen 'gestreken'. Het 'toeslaan' (de bovenste bodem
in een ton steken) moet zeer zorgvuldig gebeuren, want als
de pekeldoor 'lekken' wegloopt, zal de gezouten vis snel
bederven.

Alles wordt gedaan om deze verrotting te voorkomen. Iedere
matroos blijft verantwoordelijk voor de door hem toegeslagen
tonnen want na de laatste klap op de deksel, moet hij zijn
naam op de ton zetten.

Wee de matroos die door slordig werk door de 'baes' later
geconfronteerd werd met te veel lekkende en daardoor droog-
staande tonnen met zijn naam er op.

Alsof dat nog niet genoeg is, moet ook het 'aes' voor de
volgende dag worden gesneden.

Dat 'aes' bestaat uit gezouten geep, gezouten koeienlever en
als men ze vangen kan, uit stukjes verse makreel. Ook wordt
er wel verse schelvis tot aas versneden.

Ook moet het nodige drinkwater aan dek gehaald worden en
lege tonnen voor de te verwachten vangst worden nagezien.
Daarbij kwamen dan nog de steeds terugkerende overstag
manoeuvres bij het 'overprangen'.

Keer op keer laat de 'baes' de Johanna Frederika 'wenden' en
hij houdt daarbij goed de verschillende boeien in de gaten die
de plaats van de beug aangeven.

Deze boeien zijn voorzien van verschillende vlaggen zodat
precies te zien is hoever men 'opgeprangt' is.

Als alle werkklussen zijn gedaan mag de dekbemanning
(op de roerganger na) even omlaag om 'brood' te eten, maar
als de beug sloep bij de eerst uitgezette boei is aangekomen,
wordt iedereen weer aan dek geroepen.

Het klinkt dan: "Kees van Klaere" uit de mond van de 'baes'.
Iedereen begrijpt dit maar er zit wel een apart verhaal aan

vast. Niemand weet meer wie 'Kees van Klaere' was of
wanneer hij geleefd heeft.

Het enige wat men nog van hem weet is dat hij bij het bereiken
van de eerst uitgezette boei altijd "Voor de deure" riep.
Dit betekende 'wij kunnen de beug inhalen'.

Iedereen is nu aan dek gekomen, de zeilen worden gereefd
en de 'baes' stuurt de Johanna Frederika naar de boei. Voorop
staat de 'ouwenman' al klaar met de 'tonhaek' om de boei op
te pikken.

De 'haalders' met een leren schootsvel aan, staan klaar 'op den
hael' achter het want van de grote mast.

De 'inbakker', kortweg 'de bakker' genoemd, staat even
verder achter de 'haalders'. Hij heeft de 'bakwiege' (een 60 cm
hoge mand) al klaargezet. Nee, een benijdenswaardig baantje
heeft hij niet want hij moet de hele beug 'inbakken' (opschieten
in lege bakken). Ook hierbij bestaat steeds groot gevaar dat de
rondvliegende scherpe hoeken hem ernstig kunnen verwonden.

De 'baes' heeft de Johanna Frederika intussen bijna tegen de
eerste ton gestuurd en deze wordt nu feilloos door de
'ouwenman' opgepikt. Het 'halen' van de beug kan beginnen.
Één van de vier inhalers ('haalders') begint nu de beug in te
halen. Twee halen om de beurt een paar vaam want op.

Één staat klaar met het 'haekje' en de vierde moet de te
vangen kabeljauw, leng, heilbot of koolvis de kieuwen
doorsnijden en uit iedere kabeljauw de 'lippe' uitsnijden.
Bij iedere lijn 'ingehaald want' wordt door de mannen van
plaats gewisseld zodat ieder een gelijk deel van de beug
inhaalt.

Het is uitermate zwaar werk, zeker op diep water en het
vereist veel vakmanschap en manskraft.

De mannen dragen dikke wanten want met blote handen zou
dit niet lukken.

Het ingehaalde want valt daarna weer in het water waarna
de 'bakker' het in een lege bak in regelmatige ronde bochten
opschiet. Het inbakken is een moeilijk en vooral 's winters
een 'slecht' werk omdat het steeds met blote handen moet
worden gedaan. Vorst of harde slagregens maken daar geen
uitzondering op en klagen heeft geen zin. Het werk kan door
de voortgang van het schip ook geen ogenblik onderbroken
worden en van schuilen (en dat geldt voor alle bemannings-
leden) is al helemaal geen sprake. Zo nodig wordt het zware
'oliagoed' aangetrokken maar dat gebeurt meestal pas in een
laat stadium omdat deze stugge kleding het werken bijna
onmogelijk maakt.

De 'baes' stuurt de Johanna Frederika precies in de richting
waarin de beug uitgeschoten is en hij regelt de snelheid van het
schip zodanig dat de 'haalders' het werk bij kunnen houden.
Door het achterlijk van de stagfok geheel of gedeeltelijk 'te
loever' op te halen kan hij de vaart uit het schip halen en zo-



VLOOT

REDER VAN DE OVERHEID

www.welkombijvloot.be



Gaffelaars met topzeil op een rustige rede.

nodig laat hij ook van tijd tot tijd de 'tormande' vallen. Dit is een zware mand die aan stuurboord bij het voorwant buitenboord hangt en dan slepend door het water het schip nog meer afremt. Verder beschikt de 'baes' nog over de mogelijkheid om de loefschoot van het grootzeil verder op te halen hetgeen ook nog eens vertragend werkt. Beugsloepen hebben juist daarom een stuurboords- en een bakboords schoot aan het grootzeil.

Gaat het dan nog te hard, dan wordt gebruik gemaakt van een drijfanker dat in die tijd 'waterzeiltje' werd genoemd. Iedere keer als een paar lijnen ingehaald zijn roept de 'haalder' naar de 'baes': "Visje aan" en hoewel het meestal nog niet te zien is klopt dat altijd. De haalder merkt namelijk, doordat hij steeds harder moet trekken, dat er veel vis aankomt. Om nu de vis niet te verliezen, wat bij te vlug ophalen wel gebeurt, roept de 'baes' "Haele je staffokke" en daar komt een kabeljauw, en ja wel, een eindje lager nog één. De haalder roept nu 'twee in de boren' en direct daarna brult de 'baes': "Valle je mande!"

De mand sleurt nu door het water en de snelheid van de beugsloep neemt zienderogen af. Voorzichtig wordt het want nu verder opgehaald tot dat de kabeljauw naast de sloep ligt. De man bij het 'haekje' haakt de vis nu (nooit in de rug want dat geeft bloederige plekken bij het zouten) en haalt hem over de 'boeije' (verschansing) en smijt hem handig op het dek waar de vierde man de hoek losmaakt. De vis wordt snel de kieuwen doorgesneden (voor het uitbloeden) en de lijn wordt uitgesneden, waarna deze aan stuurboord in het 'sas' geworpen wordt. De tweede kabeljauw ondergaat de zelfde bewerking. Als beide vissen binnen zijn schreeuwt de 'baes': "Gae de staffokke en ligt de mande!" waarna de Johanna Frederika direct weer sneller vooruit door het water springt.

Het zit allemaal goed mee. Aan de eerste bak want vangen ze twaalf kabeljauwen, vier 'lingen' en een mand schelvis. Dat mag een behoorlijke vangst heten. Een bak want is dertien lijnen bezet met ongeveer 300 hoeken en die kunnen, wanneer er niets bijzonders gebeurt, in een half uur worden ingehaald. Als één, drie of vijf bakken zijn binnengehaald roept de 'bakker' op zangerige toon: "Nog elf bakken uit" waardoor iedereen op de hoogte is van de vorderingen en de nog te verrichten arbeid.

Het binnenhalen van iedere op de beug staande boei wordt ook door de 'bakker' kenbaar gemaakt door een net zo zangerig: "Zaai achter". Boeien werden namelijk 'zaai' genoemd. Bak na bak wordt op deze wijze ingehaald en de 'baes' rekent zich intussen al rijk bij het zien van de steeds groter wordende berg kabeljauw op het dek.

De beug wordt hierna 'afgespleet' door de 'koffiekoker', (de kleinste van de jongens) die dus meer heeft te doen dan alleen maar koffiezetten. Spleten is het want in nette regelmatige ronde bochten opschieten en de hoeken op een gespleten stukje hout (een 'spleet') schuiven. De één boven de ander.

Op zo'n spleet kunnen 's zomers vijftig hoeken (van twee lijnen want) geplaatst worden en 's winters van één lijn. Hierna werd het want te drogen gelegd om verrotting te voorkomen. Het binnenhalen van de beug gaat intussen onverstoort door. Onverwacht roept een van de 'haalders': "Hillebot aan". "Haele de fok in volle de mande" roept ogenblikkelijk de 'baes'. De spanning stijgt onder de bemanningsleden. Dit wordt mogelijk een grote vangst. "'t Is een grooten" riep de man die het want in zijn handen had. Hij kon het weten want het gewicht dat door hem moest worden binnengehaald was voor hem overduidelijk.

Iedereen hangt nu overboord om te kijken en ze zien de reuze vis langzaam naderen. Het ophalen moet nu heel voorzichtig gebeuren want als de vis gaat 'slaen', houdt het dunne 'stel', (het touwtje waaraan de hoek hangt) het niet. "Langt het tweede haekje mar" roept de 'baes' en twee man, ieder gewapend met een drie meter lange 'haek' staan klaar om de 'bot' te 'haeken'. De 'bakker' die pas in de leer is om het 'haelen' te leren, geeft zijn post nu even graag over aan een ervaren oudere matroos die precies weet hoe een 'hillebot' gehaekt moet worden. Het wordt voor hem een staaltje aanschouwelijk onderwijs.

"Je moet hem 'pikken' achter de broekgraat, want anders 'kriegen z'n nie scheeps', roept zijn ervaren leermeester. De vis houdt zich doodstil en laat zich zonder enige 'tegenweer' naar boven halen.

Als dat niet zo was, kon men aan een beug nooit een heilbot vangen, want deze vissen zijn ontstellend sterk. Als zijn kop bijna boven water is wordt hij in zijn zij en in zijn kop gehaakt



Middelharnis, nog steeds een mooie haven met fraaie schepen.

en door twee man onder gejuich van de hele bemanning snel aan boord gehaald. Daar begint hij dan geweldig te slaan, maar nu is het te laat. De stagfok wordt weer gevierd, de mand wordt gelicht en de Johanna Hendrika vervolgt zijn vaart langs de beug. De heilbot wordt nu de kieuwen afgesneden en wordt daarna aan lij bij de andere vis gelegd. 's Winters wordt de heilbot overigens zoveel mogelijk levend aan wal gebracht omdat dat veel geld oplevert. Daartoe werd ze aan de staart in de bun opgehangen. Levende heilbot was altijd een goede lucratieve vangst voor schippers en bemanningen.

Als vier bakken want zijn ingehaald worden de 'haalders' en de 'baes' een half uur vervangen om uit te rusten. Nu gaat het 'sneijer' beginnen. Hiertoe wordt het 'sniebord' op de 'sniemand' gelegd om daarop de kabeljauw, leng en koolvis plat te snijden. Vissnijden was een vak apart en sommigen waren daar zeer bedreven in.



Zalmschouwen aan het Vingerling te Middelharnis

Eerst wordt op een kant van een ton de kabeljauw 'gekopt' en gelijk de keel er uitgehaald.

Lippen en kelen werden bij elkaar gezouten en golden als een lekkernij waar veel voor werd betaald.

Van de afgezette kop werden nog de zijkanten ('kibbels') gesneden en nu verhuisde de romp van de kabeljauw naar de 'sniejer' die hem met een paar handige sneden 'plat' sneed en het voorste stuk van de ruggengraat uit de romp haalde.

De sniejer snijdt hierna de lever uit die door een gat in het snijbord in de snijmand valt en daarna gaat de gesneden vis in de spoelbalie waar deze door de ouwenman grondig wordt schoongemaakt en zelfs met een bezempje wordt nagekeken. Het laatste beetje bloed moet er af en hij weet dat de 'baes' hem daarbij op de handen staat te kijken.

Als er ook maar iets aan zou mankeren, gooit de 'baes' het zonder veel woorden, maar met een veelzeggende blik, weer naar hem terug.

Uiteindelijk komt de kabeljauw, na goed te zijn uitgelekt, terecht bij de 'baes' die eigenhandig de vis in het zout legt.

De ouwenman vervangt hem zelfs daarvoor aan het roer.

Eindelijk klinkt de blijde roep van de 'bakker': "Nog dertien linen uut" en het inhalen van de laatste bak want begint.

Er komen daarna nog achttien kabeljauwen aan dek dus er is sprake van een wel zeer goede vangst.

De 'enterton' wordt aan boord gehaald en de laatste 'dregge' uit de grond getrokken waarmee de gehele beug weer aan boord is. De 'sniejer' is overigens nog druk in de weer en de

'baes' is ook nog druk met zouten. Iedereen is blij en opgewekt want het meeste werk voor 'vandaeg' is nu 'achter de rik'.

Als de 'baes' de laatste kabeljauw 'in de tonne' gelegd heeft, staan er zes tonnen zo hoog mogelijk opgezouten op het achterdek met twee kantjes 'lingen' en voorop drie tonnen schelvis plus nog de kibbels met de lippen en kelen.

De stagfok wordt nu opgezet en nadat het roer is vastgezet ligt de Johanna Hendrika weer te steken.

Het dek wordt eendrachtig schoongemaakt en als dat bijna klaar is, vraagt de kok aan de 'baes' of hij op mag scheppen.

Aardappels en vis komen aan dek waar ze worden uitgedeeld. De 'laeshouwers' haken nu de 'zoolaenen' aan de kachel en gaan daarop zitten, met een been aan

iedere kant. Die hebben dus de beste plaats. Iedereen heeft honger en dat is best te begrijpen na meer dan zes uur hard werken.

Voor de 'haelders' hebben hun portie werk wel gehad.

Als het middagmaal er in zin, wordt de vloer door de kleine jongens aan-

geveegd en door de grotere jongens gedweild met twee lange stokdweilen.

Hollandse helderheid werd ook toen aan boord niet vergeten.

Het is intussen één uur geworden.

De 'baes' gaat naar achter voor een kort dutje en geeft aan de jongens opdracht om drie uur 'overall' te roepen. Ook de matrozen en de twee grootste jongens gaan even naar kooi terwijl de drie jongsten nu de wacht krijgen. De 'koffiekoker' heeft nu de taak om de levers in de ton te steken en de 'ketellapper' (de zwembalk,blaas) te drogen leggen waar daar maar aan dek plaats voor is.

Ook moeten zij zich bezighouden met de 'droep' (vistuig om makreel te vangen) en die nu en dan eens ophalen. Niet het zwaarste werk, want alles werd zo goed mogelijk naar leeftijd verdeeld.

Tussendoor moet de 'koffiekoker' ook zorgen dat er voor de kok kolen in de kolenbak zijn. Deze liggen in de 'koolpiek' onder de vloer van de 'vrongele'. Niet echt een schoon klusje dus. De 'bakker' is intussen bezig met het opnieuw 'aesen' van de hoeken en hij schiet het want daarbij zo netjes mogelijk op in een 'lege bak'. Om drie uur, de jongens zijn maar nauwelijks klaar met hun taken, roepen zij "Overall in aeze" door de opening van het vrongele. De matrozen en de twee grote jongens komen nu ook aan dek om de beug 'af te aezen'. Dat is slechts een uurtje werk waarna gezamenlijk koffie en thee gedronken werd en nog wat brood werd gegeten. Ook de kok is weer in vol bedrijf want hij heeft de 'seuter' al opgezet.

Seuter is een soep van gekookte verse kabeljauwkoppen met (zoals nu ook aanwezig was) een heilbotkop er bij. Als ze gaar waren, werden de graten er uit gezeefd en dan verder gestoofd.

Een soep waar generaties later mogelijk nog wel eens aan gedacht zal worden.

De jongens zetten nu het laatste 'geaesde' want aan stuurboord achter de boot weg en eindelijk is het werk echt klaar.

Na toestemming van de 'baes' wordt de laatste maaltijd van de dag genuttigd en nadat de vloer opnieuw is aangeveegd wacht iedereen op de 'baes'.

De wind is intussen meer aangewakkerd en de stagfok klappert wat onrustig. De 'baes' begint als afsluiting van de werkdag met plechtige stem het gewone avondgebed voor te lezen en maakt daar na deze dag van goede vangsten 'veel werk' van. Nauwelijks heeft de 'baes' Amen gezegd of de drie jongsten tollen hun kooi in, moe als ze zijn door het vele zware werk van deze dag.

De kooi is in deze oorden ook de enige plek die hen enige warmte en comfort te bieden heeft.

Ook de matrozen hebben nu meer haast dan op de zondagavond, want zelfs zes van hen hebben ieder nog een uur de wacht en wie de 'hondenwacht' loopt, gaat vaak maar niet meer naar kooi.

De 'baes' is intussen ook naar kooi gegaan en zijn laatste orders waren: "Tien uur overleggen" (overstag) en twaalf uur 'waarschuwen'. Onder de hoede van de dienstdoende wacht en de 'ouwenman' vervolgt de Johanna Hendrika stampend zijn weg verder door de Noordelijke zee.

De bemanning is grotendeels onder zeil. Over enkele uren begint alles weer van voren af aan.

Jacques van Harten



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

VEEL PAPIER WEINIG CHOCOLA

Chris (Prut) Meyers (°1976) is visser aan boord van de Z 90. Daarvoor vonden we hem ook op de Z 91, Z 48, Z 583 en Z 92, O 15 en Z 596. Visserijschool liep hij in Heist. Hij is gehuwd met Elke waarmee hij dochtertje Elise grootbrengt. Hij leest Hugo Matthysen, Douglas Coupland en Dimitri Verhulst.

'Op de hoogte van de laagtes in de wereld'

Omdat ik dit graag wou doen, en omdat de redactie me dit (blij) toestond, breng ik hier iedere maand een stukje waarin ik m'n mening, droom, hoop en visie over de visserij en de wereld ventileer en daarbij al eens een knuppel in het hoenderhok gooi; een beeld van de visserij schets zoals die nog niet is getoond.

Een vorige columnist in HVB, Froid, schreef berichten van op de brug, maar de mijne zullen van 't dek komen. Niet uit de, op sommigen vaartuigen toch, ivoren toren, maar van tussen 't voetvolk, waar de kopzorgen omtrent quota, reglementen en opbrengsten het kleinst zijn. Daar moeten we eerlijk in zijn. Wij hebben andere zorgen, zoals de vis mooi gutten, wassen en in 't ijs stoppen (grote tarbots krijgen een kruisje voor ze onder 't ijs gaan). En als je vanachter komt, hoe lang is het nog? Zijn het lange wachten? Moeilijke wachten wegens rammelen en plakken? Is er veel verkeer?

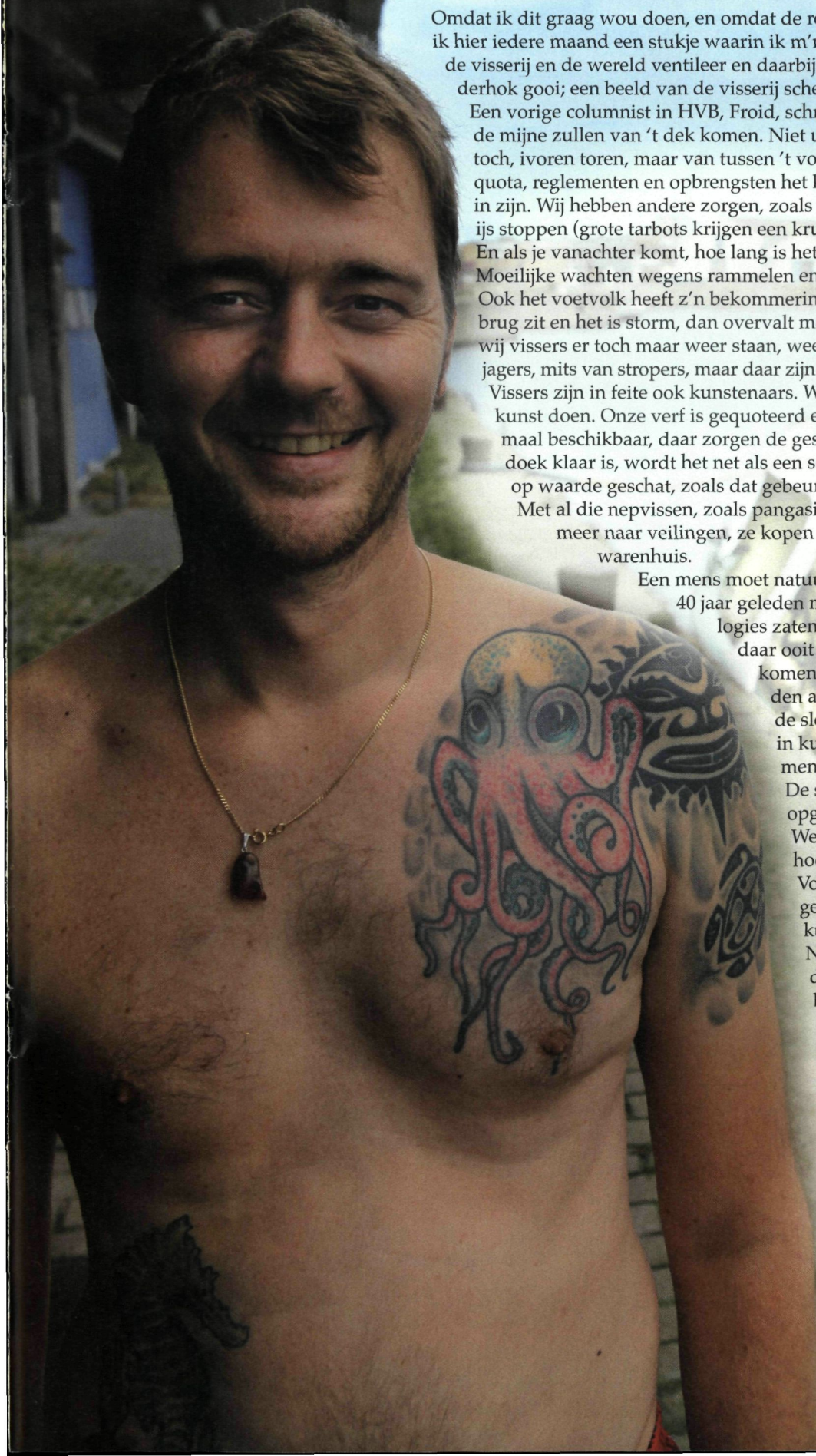
Ook het voetvolk heeft z'n bekommelingen. Maar als ik dan 's nachts in die brug zit en het is storm, dan overvalt me toch telkens een soort trots. Dat wij vissers er toch maar weer staan, weer of geen weer. De enige nog echte jagers, mits van stropers, maar daar zijn we soms ook niet zo heel ver van af. Vissers zijn in feite ook kunstenaars. We moeten wel aan minimalistische kunst doen. Onze verf is gequoteerd en ons doek is ook niet altijd helemaal beschikbaar, daar zorgen de gesloten visgebieden voor. En als ons doek klaar is, wordt het net als een schilderij geveild. Helaas niet altijd op waarde geschat, zoals dat gebeurt bij een Van Gogh of Permeke.

Met al die nepvissen, zoals pangasius, gaan de mensen trouwens niet meer naar veilingen, ze kopen reproducties in het goedkoopste warenhuis.

Een mens moet natuurlijk met z'n tijd mee. Toen ze 40 jaar geleden met z'n allen knus rond de stoof in 't logies zaten, hadden ze ook nooit gedacht dat daar ooit een netwerk van coax-kabel, zou komen, waarbij de X-Boxen op elkaar worden aangesloten en waardoor we tijdens de sleep na 't eten elkaar virtueel de pan in kunnen hakken. Deze beelden kent men niet over de visserij.

De satelliet-TV maakt nu ook z'n opgang aan boord. Wat een verschil! We zijn daardoor eindelijk eens op de hoogte van de laagtes in de wereld. Voor ze dit installeerden moesten we tegen de limiet gaan vissen om eens TV te kunnen kijken. Dat is allemaal gedaan. Nadeel is wel dat het telefoonbereik daardoor verminderd is. Nog een beeld dat de mensen niet kennen: als er na enkele dagen weer eens "mast" is, stroomt de brug vol met bel-lustigen die een plaatsje proberen te bemachtigen aan het beste raampje van de goede kant. En ook hoe frustrerend het dan is als je alleen maar het antwoordapparaat van je vrouwtje te horen krijgt, net tijdens die ene sleep dat er bereik is. Hoe ellendig dat dan is? De mededeling dat "de Russen in 't land zijn" zou niet erger zijn. Volgende maand meer overpeinzingen van...

Chris Prut
foto: Jo Clauwaert





**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