

# TE VEEL SCHEPEN KAPSEIZEN TE VEEL VISSERS VERDRINKEN TE WEINIG AANDACHT VOOR VEILIGHEID

ONTVANGEN OP  
VLIZ vzw  
Wandelaarkaai 7  
8400 Oostende  
01 APR 2011



78ste jaar • verschijnt maandelijks • nr 4 • 1 april 2011 • 3,99 euro  
afgiftekantoor Oostende 1  
Niet bestelbare exemplaren terugbezorgen aan HVB • Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene  
Danke postman / -vrouw



## De 500 woorden van Nicole.

Nicole Derycker is een dochter en kleindochter van vissers, een geboren Oostendse. Zij schrijft o.a. jeugdboeken. Deze maand verschijnt van haar 'Kus uit India'. Dat boek wordt op 10 april om 16 uur voorgesteld in Oxfam Solidariteit, Torhoutsesteenweg 641 te Oostende. De lezers van HVB zijn erop uitgenodigd.

# Paartijd

Je ziet het aan alles. Het verkruiemde brood interesseert hen al dagenlang niet. Bij zonsopkomst en bij valavond cirkelen ze krijzend boven de daken, voetpaden en geparkeerde auto's bezaaiend met hun uitwerpselen. Op de kaai zie je koppels die met horizontaal gestrekte hals zachte, klaaglijke kreten uitstoten, terwijl ze parmantig om elkaar heen stappen. Twee van hen dobberen *iauwend* in het dok. Twee andere zitten naast elkaar op de kor van een aangemeerd vissersschip.

Je weet weer waarom kopmeeuwen, kopmeeuwen heten. Rond carnaval zetten de mannetjes hun donkere chocoladekleurige zotskappen op. Alleen rond het pientere oog staat nog een blank maansikkeltje. Heel de paartijd door zullen ze zo getooid de vrouwtjes verleiden.

Ook de duiven die meer en meer het meeuwenterritorium bevolken – zelfs het strand wordt schaamteloos door hen ingepalmd – volgen *roekoelend* het grote *vermeningvuldig-u-gebod*. Met dik uitgezette

veren stappen mannetjes om en rond de wijfjes die onverstoorbaar verder pikken alsof ze niet de minste belangstelling hebben. En toch...

Op het staketsel staat een man van middelbare leeftijd, krullende grijze haren en baard rond een gebruind gezicht, gebogen over een plastic emmer. Een klasje troept rond hem.

'En dit?' vraagt hij terwijl hij een kleine krab uit de emmer vist en omhoog houdt.

'Een mannetje, een mannetje,' roept een blonde jongen. 'Goed zo, jij bent al een expert!' prijst de man.

Of wij ook mogen weten hoe je een mannetjeskrab van een vrouwtje onderscheidt, vragen we hem. Hij toont het ons: het onderlijf van een mannetje is kegelvormig, dat van een wijfje is breder met afgeronde top. Puntig man. Rond vrouw. In heel het universum geldt hetzelfde principe, zelfs krabben vormen er geen uitzondering op. Zouden die in deze tijd van het jaar ook...

Terwijl we verder lopen, zien we dat sommige exemplaren van het menselijke geslacht niet ontsnappen aan de invloed die heel de planten- en dierenwereld in verroering brengt. Het maakt ons beiden aan het lachen. Al weet ik niet goed of het daarom is dat ik giechel... of door dat rare kriebelen vanbinnen.

Nicole Derycker • foto Jo Clauwaert







### MEDEWERKERS:

Jo Clauwaert, Robert Coelus,  
Walter Debrock (+), Nicole Derycker,  
Juil De Vocht, Don Fabulist, Peter  
Flynn, Peter Holvoet-Hanssen,  
L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts,  
Jef Klausen(+), Chris Meyers,  
Geert Cyriel Tavernier,  
Flor Vandekerckhove,  
Louis Vande Castele,  
Jacques van Harten, Katrien Vervaele,  
Guido Walters (+).  
Gasten: Chris Bryssinckx,  
Katrien Devos, Constant Iserbiet,  
Jan Lamote, Marc Loy, Henk Perdok,  
Luc de Pompier

### Redactie te bereiken op 0474 53 88 00

E-mail: [het.visserijblad@telenet.be](mailto:het.visserijblad@telenet.be)

[www.visserijblad.be](http://www.visserijblad.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.

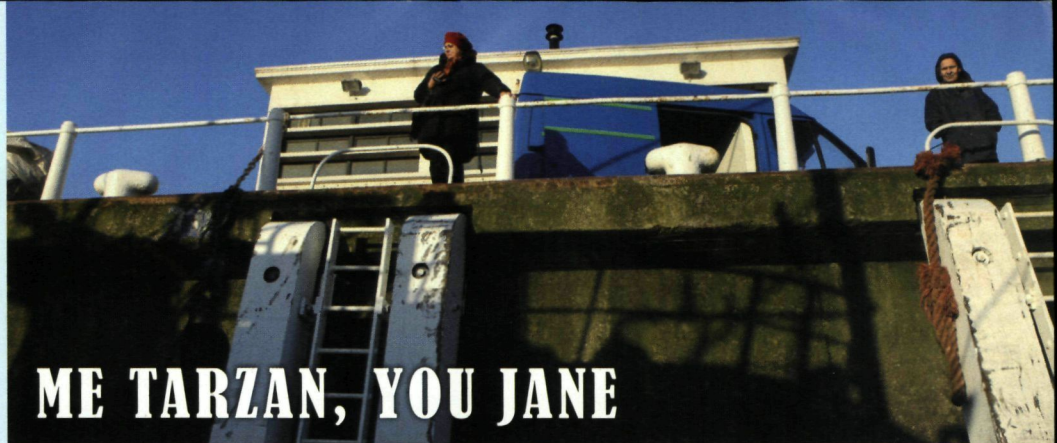
### \* Jaarabonnement Nederland

(12 opeenvolgende nummers,  
startend vanaf de betaling) door  
overschrijving van 52,00 euro op  
de Belgische ING-rekening van  
Het Visserijblad (IBAN):

BE50 3840 5965 8118

(BIC): BBRUBEBB.

Vermelding: abonnement HVB.



## ME TARZAN, YOU JANE

We hebben in dit nummer veel aandacht besteed aan het drama van de N 28 *Mooie Meid*. Terecht, zo denken we, want weer gingen in de visserijsector drie mensenlevens verloren. Dat de doden Nederlandse vissers zijn doet hierbij niets ter zake. Elk schip telt en elke mens nog meer.

De vloot is overigens zodanig klein geworden dat we ternauwernood nog van een Vlaamse sector kunnen spreken. Er zijn nog amper 84 vissersvaartuigen die onder Belgische vlag varen. 30 tot 40% ervan wordt uitgebaat door Nederlandse reders. Er zijn vandaag maar 485 Vlaamse vissers meer. De aanvoer in onze havens wordt quasi gemonopoliseerd door een enkele onderneming, de Vlaamse Visveiling. Die mag dan wel de vis te koop stellen, de prijs ervan wordt in deze tijden van globalisering elders bepaald.

De rivaliteit tussen de Oostendenaars en die van Zeebrugge is iets van de vorige eeuw. Daarnaast resten er ook nauwelijks nog kleine reders om zich tegen de grote af te zetten (er zijn trouwens ook nauwelijks nog grote).

Die ouwe *parochiale twisten* werden rond de eeuwwisseling vervangen door nieuwe. Verder in dit blad leest u hoe de Rederscentrale tegenover de SDVO wordt ingezet. Waardoor we onze reputatie gestand doen die zegt dat de Vlaamse visserij uit een bende ruziemakers bestaat.

Veel ervan heeft te maken met het economisch systeem dat ons leven overheerst. Onze economische ontwikkeling wordt voortgestuwd door de concurrentiestrijd. Zo'n economie produceert een moraal die echt niet mooi is om aan te zien.

Alle beslissingen worden afgemeten aan concurrentieverhoudingen. Concurrentie tussen havens, tussen schepen, tussen reders, tussen vissers, tussen bureaucraten, tussen bureaus, tussen voetbalploegen, tussen scholen, tussen politieke partijen...

De *sossen* tegen de *kaloten*, het kabinet annex Rederscentrale tegen de SDVO.

Alles is concurrentiestrijd!

Wie goed toekijkt ziet daarbij ook oudere, zelfs primitieve mechanismen aan het werk. Net zoals mijn kater zijn terrein afpist om andere katers op afstand te houden, net zo gaat het er aan toe onder mannen die maatpakken dragen. De Vlaamse uitdrukking '*elkaar een kloot aftrekken*' is hier zeer op zijn plaats. '*Een kloot aftrekken*' is een poging om de andere te castreren, te ontmannen, hem te beletten dat hij op jouw terrein komt stralen. Zou men dat in die bureaus beseffen?

Vindt u dat ver gezocht? Lees dan verder in dit blad. Denk overigens maar niet dat we hierbij veel onderscheid moeten maken tussen een perverse sectortop en een vermeende idyllische basis. Ook het gedrag van veel matrozen getuigt van primitieve impulsen die hen beletten te doen wat de normaalste zaak van de wereld zou moeten zijn, zoals het dragen van het Man-Over-Boord-zendertje in een reddingspak. Waarom gebeurt dat niet? Belet het hen om met de vuisten op de ontblote mannenbast te roffelen? En zit dat kleine reddingsvestje daarbij dan in de weg?

Begrijpt men in de bureaus en op de schepen wel dat dit alles van beestachtig gedrag getuigt, dat in laatste instantie gewoon dient om... wijfjes te imponeren?

*Me Tarzan, you Jane!*

Maar ah, ik mag schrijven wat ik wil. De rol van een schrijver (even goed als die van de pastoor) in de visserij kan immers vergeleken worden met deze van een pianist in een bordeel. Je mag beneden spelen wat je wilt, je hebt daarmee geen enkele invloed op wat zich boven afspeelt.

Flor Vandekerckhove • Uitgever - foto's: J.C.





Op dinsdag 1 maart rond 21,30 uur kreeg de woordvoerster van de rederij BVBA De Rousant in Knokke-Heist bericht dat de Epirb (\*) van de eurokotter N 28 Mooie Meid was afgegaan. Tegelijk werd vanuit het maritiem coördinatiecentrum te Oostende een zoekactie georganiseerd. Om 23 uur werd het kleine boomkorvaartuig gekapseisd teruggevonden op ongeveer 15 mijl voor Duinkerken. Dinsdagavond rond negen uur had stuurman Marc de Ridder nog contact gehad met schipper Jan Marijs van de ARM 22. Hij sprak toen over problemen met de stuurmachine. Niet veel later geraakte Marijs de echo van de N 28 kwijt en volgde het noodsignaal via Kanaal 16.



foto: Henk Perdok

De 20 meter lange N 28 (bouwjaar 1989, motor 145 kW) is een Belgisch vaartuig en eigendom van een vennootschap onder Belgisch recht, maar eigendom van reder Mattheijs van der Ploeg uit het Nederlandse Zoutkamp. Voor Van der Ploeg van rederij De Rousant is het in drie maanden tijd de tweede kotter die vergaat. In december verging de HA 38 (een schelpen/mesheftenvisser) waarbij eveneens een driekoppige bemanning om het leven kwam.

## De slachtoffers

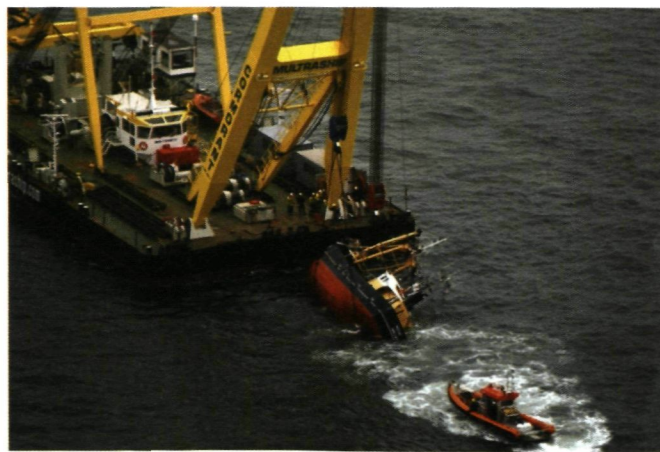
De volledige bemanning van de N 28 Mooie Meid was Nederlands. Allen behoorden ze tot dezelfde familie. Aan boord bevonden zich schipper Christiaan de Ridder (27) en zijn broer Marc (20) uit Arnhem en Eric Tange (22) uit Oost-Souburg, deze laatste was een schoonbroer van de schipper.

'Tussen negen uur en half tien is het schip van het radarscherm verdwenen', zegt Jean-Paul Vandermeersch van de kustwacht. Een tiental vissersvaartuigen, meerdere eenheden van het Vlaamse Loodswezen en andere reddingsdiensten zochten de hele nacht en ook woensdagmorgen nog naar de vermiste opvarenden. Nog dezelfde nacht zijn duikers vanaf de sleepboot *Zeehond* tevergeefs in de stuurhut geweest om naar overlevenden te zoeken. Woensdagmorgen om 9 uur zijn duikers opnieuw het gekapseide schip ingegaan. Twee Sea King-helicopters uit Koksijde en een Franse Alouette vlogen woensdag over en weer om het gebied af te zoeken. Vijf schepen werden uit Nieuwpoort en Oostende ingezet om mee te helpen zoeken en ook vanuit Frankrijk werden zeven vaartuigen ingezet. De zoekactie werd gecoördineerd door Cross Griz-Nez.

## Solidariteit

De Nederlandse schipper Marco Martejn (ARM 18) zei dat het weinig zin had nog verder te zoeken. Ter plekke voor Duinkerken is het 30 meter diep en er loopt een enorme stroming. Zijn conclusie over de medewerking van de autoriteiten is nogal verschillend: 'Op de Belgen kun je bouwen en de Fransen laten je aan je lot over'. Wellicht is dat een mening die vooral getuigt van veel emoties, want directeur Emiel Brouckaert van de Rederscentrale heeft naar eigen zeggen niets van communicatieproblemen met de Franse autoriteiten gemerkt. Hij werd woensdagmorgen 2 maart in alle vroegte van de scheepsramp op de hoogte gebracht. In samenwerking met de Rederscentrale werden (via Cross Griz Nez en Dover Coast Card) simulatiemodellen gebruikt om de meest voor de hand liggende positie van de slachtoffers zo nauwkeurig mogelijk vast te stellen. De scheepsramp heeft veel emoties teweeggebracht in de Nederlandse visserij. 'Emoties en frustraties voeren de boventoon', vertelde Cas Caljouw (ARM 25) op de regionale televisiezender Omroep Zeeland. Caljouw heeft opnames gemaakt van de hulpactie. Grote waardering sprak hij uit voor de medewerking die er was van collega-vissers na de ramp.

De solidariteit tussen de vissers was inderdaad groot. Op zondagmiddag 6 maart besloten de reders van Vlissingen en Arnhem om gericht naar de slachtoffers te gaan zoeken. De eurokotters ARM 46 en YE 138 werden ermee belast en de kosten namen de plaatselijke reders collectief voor hun rekening. Beide eurokotters werden daarvoor nog dezelfde avond ingericht met borden en cascadeur-netten (netten met grote spanopening). Het gebruik van dit netwerk verliep evenwel niet van een leien dakje. De vissers werden al snel geconfronteerd met gescheurde en in de war geraakte netten. Schipper Eddie Sinke (YE 138) schakelde nog dezelfde avond over op kettingmatjes om daarmee verder te zoeken. Hij werd bijgestaan door Jan van Dokkum van de UK 190 die ervaring heeft met het dreggen naar slachtoffers. Schipper Hannes Caljouw (ARM 46) liep maandagavond 7 maart kort voor middernacht in Vlissingen binnen om het speciale net weer af te zetten en 's morgens met aangepaste kettingmatten naar het zoekgebied terug te keren.



Vrijdag 11 maart werd een bergingsoperatie in gang gezet, waarvoor twee sleepboten, een reddingsvaartuig en de drijvende bok 'Cormorant' werden gecharterd. Naar gelang het getij het toeliet begon het lichten en kantelen van de 20 meter lange eurokotter. Zaterdagmiddag hing het schip rechtop in de takels en kon het na het leegpompen worden doorzocht. foto: Luc de Pompier





Tot het invallen van de duisternis werden de Zeeuwen die maandag bij het zoeken ook nog geholpen door de Belgische schepen N 57, Z 402, Z 468 en Z 525, alle eigendom van Urker reders. Vanuit de lucht werd de zoekactie ondersteund door een helikopter van de Nederlandse Luchtmacht en een Seaking-helikopter van de Belgische luchtmachtbasis in Koksijde. Dinsdagavond 8 maart hebben de bemanningen van de beide eurokotters het zoeken gestaakt. Woensdag startte de eurokotter VLI 27 opnieuw met zoeken.

### Berging

De morgen van donderdag 10 maart werd het omgeslagen vissersschip met de hulp van Belgische kikvorsmannen aan de ARM 46 en YE 138 vastgemaakt. Ook de ARM 25 bleef standby. Daarop volgde een sleeptocht op bijna 15 mijl uit de kust voor Duinkerken, met Vlissingen als beoogde eindbestemming. Zover kwam het niet. 's Middags om 17 uur kregen de Zeeuwse schippers te horen dat ze de Belgische wateren niet met een gekapseisde kotter mochten doorkruisen. De autoriteiten vonden het transport te riskant.

In opdracht van de verzekeraar en de schade-expert werd vervolgens een bergingsoperatie in gang gezet, waarvoor twee sleepboten, een reddingsvaartuig en de drijvende bok 'Cormorant' werden geharтерd. Nadat de bok vrijdagavond (11 maart) bij de N 28 was gearriveerd begon naar gelang het getij het toeliet het lichten en kantelen van de 20 meter lange kustvisser. Zaterdagmiddag hing het schip rechtop in de takels en kon het na het leegpompen worden doorzocht. Toen viel alle hoop weg dat er opvarenden aan boord gevonden konden worden.

Zondagmiddag 13 maart zette het konvooi koers naar Vlissingen waar het rond 3 uur 's nachts aankwam. Direct nadat de N 28 in de haven dreef, werd koers gezet naar Multraship in Terneuzen waar het werd afgemeerd.

### Vermist

De zoektocht naar de drie vermiste opvarenden van de N 28 is woensdagavond 16 maart om 19.30 uur gestaakt. Tot dan was de zoekactie voortgezet door de Nederlandse Koninklijke Marine. De mijnenjager M 858 was naar de kust voor Duinkerken gestoomd, naar de positie waar de N 28 op 1 maart was omgeslagen. Met gesofistikeerde apparatuur werd het zoeken verder gezet. Tevergeefs. Zij blijven vermist: Christiaan de Ridder (27 jaar) uit Arnhem, getrouwd met Mirjam de Ridder-Tange, vader van zoontje Perry; Mark de Ridder (20 jaar) woonde nog thuis bij zijn ouders in Arnhem (verloofd met Joanne de Muijnck) en Eric Tange (22 jaar) woonde thuis bij zijn ouders in Oost-Sousburg.

*Flor Vandekerckhove*

(\*) Epirb staat voor Emergency Position Indicating Radio Beacon noodbakens waarmee het schip te allen tijde in staat is een alarmsignaal te versturen. Via de satelliet wordt het noodsignaal volledig automatisch doorgegeven aan de kustwacht. De positie van de Epirb kan worden bepaald d.m.v. doppler metingen vanuit de satelliet.



Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling

**SDVO 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**



**HETZEEVISSERSFONDS**

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**



# 169 (!) Scheepsrampen in de Vlaamse visserij 1946-2011

*In de Vlaamse vloot hebben, sinds het einde van WO II, 153 vissers het leven verloren bij het vergaan van hun vaartuig. Daar bovenop komen nog de talrijke dodelijke arbeidsongevallen, over boord geslagen opvarenden en slachtoffers van branden en ontploffingen die we hier onvermeld laten. (\*)*

*We maakten een lijst van de scheepsrampen met Belgische vissersvaartuigen na WO II. Het blijken er 169 te zijn, dat is meer dan het dubbele van het aantal schepen dat de Vlaamse vloot nu telt.*

*Het scheepsnummer en de scheepsnaam wordt gevolgd door de namen van de dodelijke slachtoffers.*

*Wij vermoeden dat onze opzoekingen nog steeds geen volledige namenlijst heeft opgeleverd. Opmerkingen en bijkomende gegevens kunnen steeds aan de redactie overgemaakt worden. (fv)*

## 1946

1. - **Z.443 Augusta** -  
†Eugeen Lauwereins,  
†Georges Muller
2. - **Z.497 Delphine-Irène** -  
†Simon Laseure, †Albert Vantorre,  
†Augustin Vantorre,  
†Charles Nyckees
3. - **O.272 Piet Hein** -
4. - **O.316 Marie-Joseph-Bernadine** -

## 1947

5. - **N.738 Ons Gedacht** -  
†August Ryssen, †Urbain Ryssen,  
†Jeroom Ryssen, †Henri Ryssen
6. - **O.188 Venus** -
7. - **O.275 Oceanic II** -  
†Robert Baert,  
†Alfred Lauwereins,  
†Gilbert Huyghe
8. - **Z.139 Emile** -  
†René Depaepe, †Oscar Janssens,  
†Frans Janssens, †Georges Preem,  
†Walter Janssens
9. - **O.167 Sonny Boy** -  
†Maurice Laplasse

## 1948

10. - **O.138 Simonne-Marcelle** -  
†François Vanderstraeten

11. - **O.249 De Zeester** -

- †Polydore Bens
12. - **O.245 Evolution** -

## 1949

13. - **O.194 Remi-Marcel** -  
†Adolf Pincket,  
†Armand Heinderson,  
†Adolf Bogaert, †Edgard Briemont
14. - **Z.476 Robert** -
15. - **O.304 Laermans** -  
†Georges Verburgh, †Frans Vanhoucke,  
†Gerard Vanden Bergen,  
†Robert Deburggraeve,  
†Walter Debruyne,  
†Arthur Hubrechtsen,  
†Victor Eyland, †Lucien Morlion,  
†Roger Duyck, †Camiel Verburgh

16. - **N.757 Zulma-Maria** -

## 1950

17. - **O.48 Paulette** -
18. - **Z.713 Carnot** -
19. - **O.336 Yarmouth** -

## 1951

20. - **Z.487 Maddy** -
21. - **Z.508 Pharaïlde** -
22. - **O.225 Guido Gezelle** -

## 1952

23. - **O.74 Yvonne** -

## Alle industriële en scheepsherstellingen mekaniek en plaatwerk

**BEMA  
DOET  
HET**

**Nieuwe Werfkaai 14 • 8400 Oostende**

**T: 059 33 22 15 • F: 059 33 01 55**

**GSM Johan: 0477 31 54 15**

**GSM Ludo: 0477 33 54 35**





24. - Z.413 Blanche-Marguerite -

25. - Z.511 Navis Marie -

26. - O.310 Robert Verschelde -

### 1953

27. - Z.527 Leopold-Nera -

†Henri Rappé, †Eugeen Vanden

Abeele, †Etienne Vanden Abeele,

†Louis Vandierendonck,

†Gerard Arents

28. - Z.429 Gustaaf -

29. - O.229 Gabriëlle -

30. - O.238 Hoop op Zegen -

31. - O.78 Aline -

32. - O.265 Victoire-Roger -

33. - O.65 Sophie-François -

†Hubert Van Acker,

†Charles Legein,

†Roland Vanhaverbeke

### 1954

34. - O.137 Ste.Thérèse de Jésus -

†Karel Haelewyck,

†Robert Haelewyck, †Oscar

Vanslembrouck, †Emiel Houcke

35. - N.812 Itesberghe -

### 1955

36. - Z.428 Claire-Robert -

37. - Z.417 Denise-Germaine -

†Julien Verkempynck,

†Herman Duyck

38. - Z.288 Huguette-Annie -

39. - O.121 Monte Carlo -

40. - O.176 Atlantic -

41. - O.315 Beatrix Fernande -

†Romeo Ketelers, †Hector Caullet,

†Emile Vandecasteele

### 1956

42. - O.76 Noordster -

43. - O.337 Marjolene -

### 1957

44. - Z.34 Sonja II -

45. - Z.197 Polydore -

46. - N.711 Robert-Clara -

47. - O.173 Confiance -

48. - Z.330 Marcel -

49. - O.395 Van der Weyden -

50. - Z.291 Eliane-André -

### 1958

51. - Z.446 Smarapaan -

52. - Z.171 Zeester -

53. - Z.313 Celtic -

54. - Z.323 Monica -

55. - O.198 Suzanne-Adrienne -

### 1959

56. - O.246 Frans-Elza -

†Julien Ocket, †Maurice Dedulle,

†Maurice Vercruyce, †Fernand

Dergeloo, †Marcel Gryson

57. - N.719 Mijn Gedacht -

### 1960

58. - O.297 Rubens -

59. - O.289 Magdalena -

60. - Z.605 Christianne-Hubert-Francine -

61. - Z.38 Gilbert-Robert -

### 1961

62. - O.187 Jules Denye -

†Herman Vieren

63. - Z.777 Credo -

64. - O.200 Jonge Jan -

65. - O.342 Normandie -

66. - O.244 Philomena -

67. - Z.515 Madeleine-Raymond -

68. - Z.442 Jeannine-André -

69. - O.285 Marie-José-Rosette -

### 1962

70. - O.83 Prince de Liège -

71. - N.806 Vertrouwen -

72. - Z.227 Golvenzang -

†François Elegeert, †Gerard

Haeck, †Roland Therry, †Louis

Van Besien, †Louis Ducheyne

### 1963

73. - Z.122 Madonna -

74. - Z.226 Zephir -

75. - N.71 De Maria -

76. - O.780 Stormvogel -

77. - N.33 Suzette -

78. - N.232 De Carina -

79. - O.140 Don Bosco -

### 1964

80. - Z.510 De Blauwvoet -

81. - Z.514 Zeemeermin -

82. - Z.416 Vado Piscari -

†Robert Decuyper, †Norbert

Desmedt, †Hubert Helmoortel,

†Rafaël Calus

83. - Z.476 Noorderblik -

†Louis Dewaele

84. - O.743 Johnny -

85. - O.265 Victoire-Roger -

86. - O.166 Oceanic -

87. - Z.274 Maria -

88. - Z.248 Willy -

### 1965

89. - O.188 Erna -

†Gustaaf Beyen, †André Verbanck,

†Désiré Bruyneel,

†Albert Pauwaert,

†François Vandekerckhove

90. - Z.453 O.L.V. van Scarphout -

91. - O.127 Basile-Georges -

92. - Z.539 Zeemansblik -

93. - Z.277 Madeleine-Henriette -

### 1966

94. - O.105 Jacqueline-Florimond -

95. - Z.561 Heideroosje -

†Camiel Vantorre,

†Gilbert De Maecker

96. - O.196 Irène-Robert -

97. - N.27 De Zeven Kinderen -

98. - O.46 't Zal Wel Gaan -

### 1967

99. - Z.443 Mercator -

†Leopold Desmidt,

†Louis De Groote, †Charles Verbeke,

†Leon Snauwaert, †Leon Vantorre

100. - Z.240 Marie-Antoinette -

101. - O.741 Hoop op Vrede -

102. - N.725 Ronny -

103. - Z.464 Goldstar -

†Ronny Tanghe

### 1968

104. - Z.531 Shamrock II -

†Ronald Depaepe, †Roger Depaepe,

†René Depaepe, †René Janssens,

†Freddy Savels

105. - N.449 O.L.V. v. Scherpenheuvel -

†François Verleene,

†André Vanhove,

†Albert Ackerman, †Wilfried Geryl

### 1969

106. - O.174 Résistance -

107. - Z.733 Heldenhulde -

108. - O.228 Massabielle -

109. - O.242 De Haai -

110. - N.819 Stijn Streuvels -

111. - N.705 Liliane -

112. - Z.775 Zinnia -

113. - Z.428 Deo Gracias -

†Robert Vantorre, †Alfons Hiel,

†Joseph Dekoninck,

†Daniël Houtteman

114. - Z.212 Rita-Rudi -

### 1970

115. - O.818 Lucie-Jenny II -

116. - O.132 Christoffel Colombus -

117. - N.419 Dolfijn -

### 1971

118. - Z.540 Neptune -

119. - Z.482 Breydel -

### 1972

120. - O.268 Amélie-Suzanne -

121. - Z.577 Sabrina -

122. - O.247 Amélie-Mathilde -

### 1973

123. - Z.587 Alca Torda -

### 1974

124. - N.147 Suzanna -

†Norbert Gheeraert

125. - O.754 Diana -

126. - O.288 Lans -

### 1975

127. - Z.496 Damar -

128. - B.604 Ibis -

†Rudi Lebahn, †André Wille,

†Eugène Lagast,

†William De Groote,

†Norbert Calus

129. - Z.438 Kompas -

130. - N.159 Avondster -

131. - O.312 Angelus -

132. - O.224 Noordzee -







1976

1977

133. - O.807 Maurice -

†Pierre Pincket, †Roger Pincket,  
†Didier Groenvynck

134. - Z.511 Normandie -

1978

1979

135. - O.82 Mariner -

1980

136. - Z.592 Hosanna -

†Germain Ackx, †Piet Ackx,  
†Hector Snauwaert, †Peter Guyt,  
†Pieter-Albertus Guyt

1981

137. - Z.180 Tornado -

†François De Voogt, †Willy  
Bentein, †Hendrik Legein,  
†Gustaaf Clement,  
†Laurent Stubbe

1982

138. - Z.209 Onedin -

139. - Z.574 Nautilus -

140. - O.202 Pelagus -

†Gilbert Stevelinck, †Patrick Maes

1983

141. - N.710 Tracy -

1984

142. - Z.424 Zeepaardje -

†Walter Vdierendonck,  
†Gerard Allemeersch,  
†Freddy Norullie, †Marc Durie,  
†Arthur Teetaert

1985

143. - Z.589 Esperanza -

†Walter Verbeke

144. - Z.289 Jan Breydel -

1986

145. - Z.60 Blue Angel -

146. - N.512 Ingrid -

†René Calcoen,  
†Jean-Pierre Tjaeckx,  
†Roland Hillebrant

1987

1988

1989

147. - Z.200 Tijl Uilenspiegel -

†Eddy Van Der Veen, †Ricardo  
Caro-Muino, †Daniël Noens,  
†Patrick Van de Walle,  
†Ronny De Vent

1990

148. - O.303 Girl Linda -

†Nick Depreytere, †John Verstraete,  
†Glenn Verhaeghe, †Geert Decock,  
†Marnix Michils, †Jürgen Michils

149. - Z.300 Veerman -

1991

150. - N.350 Colette -

1992

151. - N.736 Lucky -

†François Logé

152. - O.82 St. Antoine -

†Freddy Deley

1993

1994

1995

153. - N.525 Golfbreker -

154. - Z.45 Herakles -

1996

155. - Z.586 Mermaid -

†René D'hondt

156. - O.66 L'Ebauche -

1997

157. - Z.474 Limanda -

†Kees Korf

158. - Z.12 Arthur -

159. - Z.201 Linquenda -

1998

160. - N.52 Sea Hunter -

†Albert Salliau, †Gregory Salliau,  
†Patrick Vandewoude,  
†Jean-Pierre Le Louarn

161. - O.369 Koningin der Engelen -

162. - Z.576 Ostara -

1999

2000

2001

2002

163. - Z.548 Flamingo -

†Michel D'Hondt,  
†Peter Coopman,  
†Franky Vanhondeghem,  
†Michael Steenkiste

164. - Z.184 Liguenda -

2003

2004

165. - Z.59 Gudrun -

2005

166. - Z 28 Annie B -

2006

167. - Z.122 Noordster -

†Patrick Geryl, †Geert Meyers,  
†Tom Vlietinck

2007

168. - Z 36 Arca -

2008

2009

2010

2011

169. - N 28 Mooie Meid -

†Eric Tange, †Chrisiaan de Ridder,  
†Marc de Ridder.



**B.V.B.A. S & S**



**Jofra Shipping & Trading**

**Postbus 51 • B - 9060 Zelzate**

Tel: +32 (0) 9 361 00 04 • Fax: +32 (0) 9 360 60 04

GSM: +32 (0) 477 952 450

E-mail: jofra.jan@gmail.com

Web: www.bvba-sens-jofra.be

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

(\*) In zijn boek '75 jaar onderzoeksraad voor de zeevisserij' berekende rijkscommissaris Carly dat er tussen 1927 en 2000 niet minder dan 325 dodelijke slachtoffers te betreuren vielen aan boord van Belgische vissersvaartuigen (zie HVB 2002 / VIII / p.21.)





# Kapseizen is oorzaak van vele scheepsrampen

Er is natuurlijk altijd wel de natuur die onverwachts scherp uit de hoek kan komen, maar kenners van de visserijsector weten dat elk tijdsgewricht daarnaast zijn typische scheepsrampen met zich meebrengt. In oorlogstijd zijn vissersvaartuigen uiteraard bijzonder gevoelig voor het oorlogsgeweld. Terwijl ze vreedzaam aan het vissen zijn worden ze vanuit de lucht aangevallen of ze varen op zeemijnen. Na de oorlog blijven veel van die mijnen op zee achter, waar ze nog tal van slachtoffers kunnen maken. Tal van Vlamingen kwamen op die manier om het leven. Menselijke fouten en tekortkomingen, zoals navigatie-fouten, roekeloos gedrag en zelfs dronkenschap zijn in de visserij-geschiedenis evenzeer oorzaak van scheepsrampen gebleken. Verder wordt er in dit trieste verhaal van dood en vernieling een groot hoofdstuk ingenomen door vaartuigjes die niet (meer) zeewaardig zijn, maar waarin mensen zich om den brode toch op zee wagen, soms met desastreuze gevolgen. Ten slotte zijn er ook veel gevallen bekend van kleine vissersvaartuigen die al te ver in zee gingen, zelfs tot in IJslandse wateren, terwijl ze daar helemaal niet geschikt voor waren; avonturen die door de mannen met de dood bekocht werden. Maar al het bovenstaande is verleden tijd. Wie de lijst met scheepsrampen op voorgaande bladzijden bekijkt zal samen met ons constateren dat de meeste schepen die thans vergaan moderne kotters zijn, goed uitgeruste boomkorvaartuigen.

Opvallend daarbij is dat het drama in de meeste gevallen op dezelfde manier gebeurt en meestal in kalm water. Het ene net blijft aan deze zijde van het schip onder water vasthaken, het schip kantelt, de andere visboel komt aan gene kant naar boven, de last slaat over van gene naar deze zijde en er ontstaat een krachtenkoppel aan dezelfde kant van het schip dat daardoor onherroepelijk kapseist. Omdat het een kwestie van seconden is, slagen maar weinigen erin om zich te redden. Het ziet ernaar uit dat dit ook nu weer, bij het vergaan van de N 28 *Mooie Meid*, op die manier gebeurd is. Uiteraard moet het onderzoek nog duidelijkheid brengen, maar de voortekenen zijn er wel degelijk.

## Een lange rij

Deze meest recente scheepsramp roept dan ook voor de zoveelste keer vragen op over de veiligheid aan boord van de boomkorkotters. De voorbije jaren heeft het kapseizen van boomkorvaartuigen inderdaad al vele levens geëist. Het kapseizen gaat immers, zoals gezegd, pijlsnel. De eerste van een lange reeks schepen die zodoende kapseide was de rond 1960 tot boomkorvaartuig omgebouwde bordervisser Z 442 *Constant-Nera* die in 1954 door schipper Leon Adams tot *Jeannine-André* omgedoopt werd. André Adams, zoon van Leon vertelde HVB hoe het ongeluk gebeurde: 'Op 15 april 1961 bedreef de Z 442 de boomkorvisserij op de Raan en Schooneveld toen het bakboordnet vast sloeg. Het vaartuig maakte water en sloeg snel om. De vissers (Leon Adams, Henri Luickx en Julien Lowyck) kwamen er goed vanaf. Ze zaten op de kiel toen ze werden opgepikt door de Z 475.'

Niet iedereen heeft zoveel geluk bij een ongeluk. We denken hier bijvoorbeeld aan de vissers van de Z 200 *Tijl Uilenspiegel* die op 5 maart 1989 werd omgetrokken. De vijf opvarenden kwamen om. Hetzelfde overkwam ook de zes bemanningsleden van de O 303 *Girl Linda* op 14 november 1990. Zij kwamen om toen het schip kapseide aan de Engelse Oostkust. Het kapseizen gebeurt veel bij kleinere boomkorvaartuigen, ook omdat die in de regel niet over het elektronische

trekkrachtbeveiligingssysteem van Marelec (zie verder) beschikken. We herinneren ons de N 736 *Lucky* die op 7 mei 1992 nabij Walcheren kapseide, de O 82 *St.-Antoine* die op 29 juli op de Middelkerke bank zonk en waarbij een bemanningslid uit een luchtbel aan boord van het omgekeerde vaartuig gered kon worden, de Z 586 *Mermaid* in de haven van Zeebrugge (11 juni 1996) en de Z 474 *Limanda* op 15 september 1997, waarbij telkens een visser het leven liet. Meer geluk hadden de mannen op de N 525 *Golfbreker* die hun schip op 19 mei 1995 ter hoogte van Lowestoft zagen omslaan en de bemanning van de Z 576 *Ostara* die op 9 februari 1998 hetzelfde meemaakte in het Kanaal.

Alle drie opvarenden van de Z 122 *Noordster* kwamen echter om toen hun boomkorvaartuigje op 13 december 2005 voor de Engelse zuidkust kantelde. Daarna volgde nog de scheepsramp met de Z 36 *Arca* (een schip dat weliswaar niet kapseide, maar zonk zonder slachtoffers te maken) en de rij wordt afgesloten met de onlangs de N 28 die wellicht wel kapseide en drie slachtoffers maakte.



Op 13 december 2005 kapseide de Z 122 *Noordster* in het Engels Kanaal. Van de vier bemanningsleden was scheepsjongen Hendrik Vlietinck (19) de enige overlevende. Schipper Tom Vlietinck (35) en de matrozen Geert Meyers (41) en Patrick Geryl (36) lieten het leven. Op de foto zien we hoe Hendrik Vlietinck zich kon redden door op de kiel van het gekapseide vaartuig te klauteren. (foto MAIB)

## Hoe het kan vermeden worden

Ongetwijfeld hadden een aantal van deze scheepsrampen vermeden kunnen worden indien de kotters een trekkrachtbeveiligingssysteem aan boord geïnstalleerd hadden (en de schippers het uiteraard geactiveerd zouden hebben). Dat systeem dat in de visserij alom bekend is als 'de marelec', zo genoemd naar het bedrijf dat het ontwikkelde en produceert, kan het kapseizen van het schip beletten. Wanneer het net vast slaat zendt het apparaat een sein uit. Tegelijk vermindert het toerental van de motor die meteen stationair gaat draaien. Gelijktijdig en automatisch wordt de visdraad gevierd, waardoor meteen de kracht wegvalt die anders het proces in gang zet waarbij het schip uiteindelijk kantelt.

Veel kleinere boomkorvaartuigen beschikken niet over dat systeem. De veiligheid moet dan gegarandeerd worden door de zgn. sliphaak. De blok waardoor de trekkabel naar het net loopt is met een kabel verbonden met die haak. Wanneer op die sliphaak een te grote spanning komt, springt die open, waardoor de visdraad los komt te liggen en de trekkracht wegvalt. De Onderzoeksraad voor de zeevaart heeft er al meermaals op gewezen dat dit 'sliphaaksysteem' niet altijd werkt. Dat kan zijn doordat het slecht onderhouden werd en bijvoorbeeld nagelaten werd het te smeren waardoor het verroest is. Erger is dat de sliphaak soms moedwillig met een touw wordt vastgebonden waardoor hij niet meer kan openspringen en 'er geen tijd verloren wordt tijdens het vissen in het geval het net maar "een beetje" vast zit'. De gevolgen laten zich raden.

Flor Vandekerckhove



# Vermiste vissers, een drama dat kan vermeden worden

*Er werd hard gezocht naar de drie vissers van de gekapseisde N 28. Tevergeefs. Het verdriet van de familie wordt daarvoor verdubbeld. Hoe lang zal het duren vooraleer de lichamen teruggevonden worden? Zal men ze hoe dan ook nog terugvinden?*

*Hoger in dit blad hebt u al kunnen lezen dat er een toestel bestaat dat het schip kan beveiligen tegen kapseizen. Ongetwijfeld hadden tal van scheepsrampen voorkomen kunnen worden indien de vaartuigen met dit systeem uitgerust waren.*

## Man over boord

Daarnaast bestaat er ook een systeem dat drenkelingen kan lokaliseren zodra ze in het water terecht komen. Het bestaat al zeer lang. In het Nederlandse dagblad De Telegraaf van 30 mei 1992 stond al een artikel onder de titel: 'Zender in zwemvest maakt zoeken naar drenkeling overbodig.'

In een klein zwemvestje zit een zender. Wanneer een visser in het water terecht komt blaast het zwemvest zich op. Automatisch stuurt het zendertje een noodsein uit dat op de brug van het schip gehoord wordt. De ontvanger die zich daar ook bevindt wijst de richting aan waar de drenkeling zich bevindt. Daarenboven wordt het sein ook ontvangen op schepen die in de buurt zijn en via een noodkanaal ook aan de wal bij degenen die de hulpdiensten activeren. Er bestaat geen twijfel over dat het systeem levensreddend is en dat vermisten ermee in de kortste keren gelokaliseerd worden.

In de Vlaamse visserij werd dergelijk Man-Over-Boordtoestel (MOB) in 2009 uitgetest aan boord van de Musselboot I van de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling (SDVO). Daar kwam men tot de conclusie dat het systeem van Radio Holland uit Zeebrugge de voorkeur geniet. In ons meinummer van 2009 deelden we mee dat Previs en SDVO met de distributie van de MOB zouden beginnen. Via die organisaties zou het systeem volledig gratis aan boord geplaatst worden. SDVO rekende daarvoor op steun uit het Europees Visserijfonds (HVB V/2009, p.11). Zodoende bestond er zekerheid dat alle Vlaamse vissersschepen het systeem binnen de kortst mogelijke tijd aan boord zouden hebben.

Ivan Victor



## Machtspel

Vandaag zijn echter nog maar 20 Vlaamse vissersvaartuigen met het MOB-systeem uitgerust. Hoe komt dat? In HVB van september 2010 zei Ivan Victor, voorzitter van SDVO, daar het volgende over: 'Wij waren de promotor van dat MOB-dossier en we waren er klaar mee. Opeens moest er blijkbaar een andere promotor aangeduid worden. Waarom? Intussen blijft het dossier op het schap liggen. Hier worden politieke spelletjes gespeeld, met mensenlevens als inzet. Naast Previs dat zich tot dan toe met het MOB beziggehouden had werd opeens Prevent opgericht, dat gecoördineerd werd uit de Rederscentrale. Daar zou men de zaak verder afhandelen. Er werd dus opeens tweedracht gezaaid.'

Zowel Ivan Victor als Luc Mellaerts (algemeen verantwoordelijke van SDVO) zagen daarin de hand van het kabinet van minister-president Peeters (CD&V), in de Vlaamse regering ook verantwoordelijk voor de visserij. Victor zei toen: 'In de ogen van het kabinet Peeters is Oostende een bastion van de SP.a en men ziet overal de hand in van socialistisch voorman Vande Lanotte. Ik zelf zou dan de man van Vande Lanotte in de visserij zijn. Het is een redenering die kant noch wal raakt. Ik ben niet eens lid van de SP.a. Alle reders die hier langskomen zullen je bevestigen dat ik hier niet als vakbonds-afgevaardigde zit, maar als iemand die hen bijstaat op de weg naar de verduurzaming van de sector.'

Reacties op deze uitlatingen lieten niet op zich wachten. In de Rederscentrale (die sinds enkele jaren onder de vleugels van de Boerenbond geplaatst werd) haastte directeur Brouckaert zich om de kant van het kabinet te kiezen. In de septembereditie van het Informatieblad van de RC werd dat kabinet dan ook uitdrukkelijk omschreven als 'het beste ooit'. Onze berichtgeving ter zake omschreef Brouckaert dan weer neerbuigend als 'voorkeuren van de media'. Hij drukte zijn afkeer uit 'van hoe dit naar voor is gebracht'. Het was volgens hem 'niet nodig om dergelijke discussies via de media aan te pakken.'

Een Oostendse partijgenoot van Peeters (de uiterst zelden in de visserij geïnteresseerde Johan Verstreken) werd vervolgens door de CD&V uitgestuurd om een parlementaire vraag over de SDVO te stellen. Het is een politieke tactiek die wel meer gebruikt wordt. Het is bekend dat parlementaire vragen die door volksvertegenwoordigers aan bevriende ministers gesteld worden alleenlijk de agenda van die minister dienen.

Het antwoord is door de minister steevast bekend vooraleer de vraag gesteld wordt. Dat was hier niet anders en uit het antwoord bleek inderdaad dat het kabinet Peeters de SDVO liever kwijt dan rijk is. In HVB van november 2010 zei Verstreken daarover: 'Het is trouwens zeer de vraag of Vlaanderen, gezien de financiële toestand van SDVO, nog wel projecten van SDVO zal goedkeuren.' Eat yout heart out, Victor!

Vond RC-directeur Brouckaert dat ook het kabinet die discussie niet via het publieke forum had moeten verder zetten? Dat is nog maar de vraag, want zo heftig als hij eerst op de woorden van Victor en Mellaerts gereageerd had, zo stil bleef hij nu. Daarmee de indruk bevestigend dat er inderdaad vanuit een welbepaalde hoek geprobeerd wordt SDVO te elimineren.

Niet alleen op het kabinet Peeters heeft men immers met SDVO problemen. Ook in de RC heeft men het bestaan van de SDVO nooit verteerd. Tot voor het ontstaan van de stichting werden de visserijzaken immers vanuit de patroonsorganisatie georganiseerd. Daar besliste men over de projecten, daar kwam ook de subsidie toe. Met de SDVO veranderde dat





De enige opvarenden die we konden spotten met een MOB-apparaatje waren de visserijleerlingen aan boord van de Broodwinster.

drastisch. De RC werd gemarginaliseerd en de patronen ter zeevisserij moesten sindsdien hun handje open houden bij SDVO-voorzitter Ivan Victor; godbetert een vakbondsman en dan nog een rooie.

### Stand van zaken

Hoe dan ook, de verdere afwikkeling van het MOB-project werd inderdaad uit handen van Previs en SDVO gehaald in het kwam bij het nieuw opgerichte Prevent en de RC terecht. Heel die operatie leidde tot een enorm tijdverlies. De Vlaamse vloot telt vandaag nog 84 actieve schepen. Reders van 52 vaartuigen hebben interesse getoond in de installatie. Op 20 schepen werd de installatie inmiddels geplaatst, maar er worden maar weinig (sommigen zeggen géén) vissers gezien die het zwemvestje ook daadwerkelijk dragen. Een visser zei ons daarover: 'Bij ons blijven de zendertjes gewoon in de kast liggen. Het zwemvestje is vervelend om dragen. Het zendertje verstuurt ongewilde alarmen wegens

vochtigheid enzovoort.' Moet er dan een campagne rond gevoerd worden om te vissers te sensibiliseren? Het antwoord komt meteen: 'Sensibiliseren? Verplichten ja!' Wie interesse toont om de installatie aan boord te plaatsen krijgt via de RC een voorschot in handen om het toeleveringsbedrijf aan het werk te zetten. Ook het leeuwendeel van de installatie (kostprijs ligt tussen de 5.000 en de 6.000 euro) wordt achteraf aan de reder terugbetaald. Dat gebeurt via subsidies van de Europese Unie, de Vlaamse regering en de Provincie.) Concreet komt het erop neer dat 70% van het kostenplaatje uiteindelijk terugbetaald wordt. Dat er in die omstandigheden nog maar 20 vaartuigen zijn die het systeem geplaatst hebben kan maar gedeeltelijk toegeschreven worden aan de vertraging die de uitvoering opgelopen heeft door boven vermeld getouwtrek. Vooral reders van kleinere vaartuigen hebben het moeilijk om de stap te zetten. Zij mogen het geld uiteindelijk wel terugkrijgen, ze moeten het wel eerst ophoesten. Een visser zei ons hierover: 'Er zijn maar twee soorten reders: zij die het niet willen betalen en zij die het niet kunnen.' Een reder uit de kustvisserij zei ons: 'Kustvissersbootjes draaien geen miljoenen omzetten, zoals de bokkers. Na de winter hebben we zeer veel slecht weer gekend. Dat maakt dat er maar weinig ruimte is om een bedrag van meer dan 4.000 euro voor te schieten.' Reders voelen nu de zachte druk die er vanuit de RC gelegd wordt om het MOB-systeem te plaatsen. Voorzitter Wintein schreef hen: 'De overheid stelt vragen bij het niet opnemen van deze kans om steun te krijgen (...)' Een reder antwoordt ons dat het project beter bij SDVO had kunnen blijven: 'Daar had men geopteerd voor een centrale aankoop. De factuur zou van Radio Holland rechtstreeks naar SDVO gegaan zijn. We hadden dan niet op zoek moeten gaan naar eigen middelen om de kosten voor te schieten.' Intussen zijn wel weer drie vissers verdronken.

Flor Vandekerckhove • foto's: Jo Clauwaert

### OOSTENDSE VISMIJN MOET GEEN SUBSIDIES TERUGBETALEN

Toen de Oostendse vismijn een autonoom bedrijf werd, zorgde de stad voor een startkapitaal van 6 miljoen euro, gaf ze garanties voor leningen en stelde ze gratis gronden en gebouwen ter beschikking. Ook zou de stad steun hebben gegeven aan visserijondernemingen die vis in Oostende kwamen aanbieden. De Zeebrugse en Nederlandse visveilingen spraken daarom van concurrentievervalsing en dienden een klacht in bij de Europese Commissie. Omdat het autonoom bedrijf inmiddels niet meer bestaat, de vennootschappen geliquideerd werden en de vismijn door de ZV overgenomen werd besloot de Europese Commissie het terugvorderingdossier te sluiten. Er moet bijgevolg geen geld teruggegeven worden.

### LENTEFEEST VZW MARITIEM INSTITUUT

De vzw Maritiem Instituut Mercator houdt haar Lentefeest op vrijdag 8 april in de FOD Financiën, Lijndraaiersstraat Oostende. De vzw is ontstaan uit de oud-leerlingenbonden van verschillende visserij scholen. Wie er nog bij wil zijn moet zich reppen, want de inschrijvingsperiode is eigenlijk al voorbij. Wie daarover info wil, contacteert ondervoorzitter Eddy Serie op e-mailadres [edmond.serie@telenet.be](mailto:edmond.serie@telenet.be).

### PETITIE TEGEN KAPINGEN

Op het internet circuleert een petitie tegen het kapen van schepen door Somalische zeerovers. Momenteel zijn worden meer dan 30 schepen en bijna 800 opvarenden van koopvaardij schepen gegijzeld. Op het websiteadres kan een petitie getekend worden. Ook wordt er een brief getoond die je naar de regering kunt sturen en waarin aangemaand wordt tot optreden. In een filmpje op de website staan getuigenissen van zeelui die gekaapt werden. Meer info: [www.saveourseafarers.com](http://www.saveourseafarers.com)

### ZEEDAG VOOR SOCIO-CULTURELE VERENIGINGEN

Op zaterdag 9 april vindt in het kader van 'Week van de Zee' de 'Zeedag voor sociaal-culturele verenigingen' plaats. Deze infodag gaat door van 9.30 tot 16.30 uur en richt zich tot organisaties en verenigingen die activiteiten voor hun leden aan zee willen organiseren. De dag gaat door in het gemeentehuis van Koksijde, Zeelaan 303. Aan de hand van een veertiental activiteiten ('proevertjes in de duinen', kruien, strandwandelingen, een strandlabo, geleide bezoeken, voordrachten...) krijgen bezoekers informatie over activiteiten en educatieve pakketten. Deelnemers kunnen zich voor een activiteit in de voormiddag en een activiteit in de namiddag inschrijven. De meeste activiteiten duren twee uur. Inschrijven is gratis, maar wel verplicht. Zie daarvoor: [www.weekvandezee.be](http://www.weekvandezee.be)

### ON THE ROAD

\* Schipper Philippe Godroid laat zijn schip N 32 dopen op zaterdag 23 april om 16 uur. De plechtigheid gaat door in Nieuwpoort, aan de steigers tussen de Vismijn en de Langebrug. Na de dienst, verzorgd door aalmoezenier Dirk Demaeght is er nog een receptie voor de genodigden.

\* Traditioneel vindt in Oostende op paasmaandag de Zeeliedenhulde plaats. Ook de vrijzinnige gemeenschap participeert inmiddels al voor de negende keer aan die hulde met een eigen plechtigheid die jaarlijks plaats vindt in 'De Geuzetorre'. Deze keer wordt het gebeuren opgeluisterd door 'The North Sea Coyotes' met een muzikaal ondersteunde bloemlezing uit de dichtbundel 'Het zweeft van de zee' van Jo Clauwaert en Geert Cyriel Tavernier. Afspraak op 25 april om 9 uur 15 in 'De Geuzetorre'.

\* Ook de HVB-medewerkers Nicole Derycker en Katrien Vervaele nodigen u uit. Vervaele doet dat op de presentatie van haar boek Naar Island! Ze verwacht u op 8 april om 14.30 uur in de lokalen van het VLIZ, Wandelaarkaai, pakhuis 61 te Oostende.

\* Nicole Derycker stelt haar jeugdboek Kus uit India voor op zondag 10 april vanaf 15.30 uur in Oxfam Solidariteit, Torhoutsesteenweg 641, Oostende.



December 2010 - Het vriest dat het kraakt. Neetje staat op 'de Trap', een klein vrouwtje, grotendeels verborgen achter die grote 'contoir' van steen, glaswerk en inox. Dikke trui, dikke jas, zwart-witte vissersjaal en de voeten in gevoerde botten. Want koude voeten zijn een koud lijf, zo weet ze. De Trap ligt feeëriek onder een dik pak sneeuw. Een bejaard, armtierig vrouwtje schuifelt langzaam, gebogen over haar stok, naar het kraam. Ze vraagt een kilootje garnalen. Nettee weegt nauwkeurig, aarzelt en neemt het dametje in het oog. Ze kijkt gespeeld argwanend in het rond, rechts en links over haar schouders, alsof ze betrappt zou kunnen

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



Zeemansbond A.B.V.V.



Ivan Victor  
Federaal secretaris  
zeeverij  
les Peurquaetstraat 27  
Oostende  
Tel.: 059 55 60 85  
Fax: 059 70 51 33  
E-mail:  
van.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.

MAANDELAD

N° 9. - 9 SEPTEMBER 1941

# DE VISCHHANDEL

**HANDEL  
DISTRIBUTIE**

MAANDELIJNSCH TIJDSCHRIFT, VERMIDDELT DEN TWEEDE DONDERDAG VAN  
MEDEDEELINGEN, OORZAKEN VAN DEN DEUTSE \* HANDEL EN DISTRIBUTIE \* EN  
DE NATIONALE LANDBOUW- EN VOEDINGS- EN VERVOER- EN VERKEER- EN  
VOEDINGSMIDDELEN EN TOT DE GROESSEN IN VISCH EN VISCHELIJKE  
TEN, LEVEN VAN DE NATIONALE LANDBOUW- EN VOEDINGS- EN VERVOER- EN VERKEER- EN

## MEDEDEELINGEN

IN DE N. L. V. C.

## EEN BALANS

## **Twee visschersloepen vergaan**



Op loop van ogen

Volgende visschers verloren het leven:  
1st. Charles Gernonget, reeder-schipper;  
Jouef Gernonget, matroos; Edouard W.  
terlinck, jongen, allen van de O. 29; An-  
dée Vanbesien, schipper; René Vanbesien,  
matroos; Jari Boelanda, motorist; Wil-  
Fonsteyne, jongen; Oscar Hillewaert, jonge  
allen van de O. 33.

## Met een mosselaak op de Schelde

In de centra Brussel, Antwerpen, Gent, Leik worden in de jongste weken monaaf afkomstig uit Nederland, verdeeld.

Zooals reeds gemeld, werd er een overa komst geloten tusschen Nederland en o land, volgens dewelke Nederland de uitvo van 1 miljoen kg monaaf heeft toegestaan.

tema - Gemeente van 200.000 kg Nederland

**Vischnastei uit Nederland**

Wij vernemen dat door bemiddeling van de  
vriechestrale der Hooftgroepetering wel  
100.000 blikken vichpastei uit Nederland a  
ien ingevotrd worden.

De vichpastei is van heer goede qualiteit  
mal vermoedelijk over een vertiental dag  
in de Brusselache aggioheratie worden v

### Verdeeling der grondstoffen

De Corporate en de Hoofdgroepering hebben in de acht eerste maanden van het jaar vrij belangrijke hoeveelheden grondstoffen o.a. papier, karton, ijerhoudende producten, brandstof, alsmede zout en recipienten, vandeeld.

Tijdens het eerste semester 1943 ontvingen de verwerkers o.a. 877,260 kg zout en 290,000 bakalen. Er blijft nog deze bakalen te vallen tot groote voldoening van de verbruikers.

## Kaarsen uit walvischtraan

Uit Portugal wordt gemeld dat, op het eiland Madeira, de fabricage werd aangevat van kaarsen uit traan van Soetvisschen. Aangezien de electriciteit op Madeira nog veel te wenschen overlaat, moet men zich op het platteland veel van de petroleumlampen bedienen. Ten azen van de oliekaarschen diende de bevolking in de jongste jaren, haar toevlucht te nemen tot petroleumlampen, soodanig de kaarsen hier sterk weeten zullen zijn. In verband hiermede vragen sommige visschers van onze kust zich af of er ook niet uit haring nog kunnen getrokken worden. Natuurlijk wanneer de oorlogsgruwel zo voortgaat zijn.

## Netten uit celwol

Winnen kan al niet in Noorwegen gewonnen worden met het herstellen van vishuizen met zeeloot. Ook in Duitland werden aardappelproeven genomen. Deze proeven hadden plaats noodel in noot- al in seerwien maar it gaven geen voldoende doorede. De vishuizen mit voldoende bestand was tegen het water en ook omdat de netten niet durfden vast te houden.

De proefnemingen werden pooginge voortgezet en in den laatste tijd werden betere resultaten bereikt. Toch ondervindt men nog moeilijkheden betreffende het weerstandvermogen tegen het water noot, praktisch gesproken, de bekende uitslagen nog niet door te voeren.

Men kan zich afvragen of men in Noorwegen betere resultaten zal bekomen.

### Uitreiking der vergunningen

De vergunningen voor de producenten (visschers, roeders) zijn reeds alle uitgelekt, ook deze die ten achter stonden.

De vergunningen der varenden zijn eveneens uitgedeld, buiten een paar telekomers.

De vergunningen voor de vandeeters zullen eerstdaags loekende worden.

Ook words van volgende week af een aanvang genomen met het optuigen der vergunningen der kleinhandelaars.

Geleijk men niet loopt het werk ring van stapel en binnen korten tijd zullen al degenen die er recht op hebben in het bezit zijn van hun vergunning.

## Telling

**der klein- en groothandelaars**

Onze lezers weten dat de Sector « Handel en Distributie » overgegaan is tot de telling van al de klein- en groothandelaars in visch. Tot

•••••



**Een ontvangrijk werk !**

nu toe heeft de Hoofdgroepering « Vlicht en Vismisrijproducten » 75 % van de donaten in handen gekregen, hetgeen haar toegelaten heeft met het uitreiken van de vergoedingen een aanvang te nemen.

worden, en gooit er vervolgens nog een schep bovenop. Het oude vrouwtje glimlacht dankbaar.

Neetje is een vis-serskind, maar ze heeft haar vader nooit gekend. Leon Dasseville stierf op zee terwijl haar moeder zwanger van haar was. De O 99 liep in 1943 op een mijn tijdens het binnenvaren in Oost werd nooit meer gevonden in het kerkh Vanbesien, familie v Aan de Trap verkoo beter gekend als de vaarders aan wal br Neetje is de 65 al vo

De kaaien hebben Neetje altijd bekoord. Lang geleden werkte ze als dienstster in de kantine van de vismijn. Ze had daarvoor een naturel. 't Was niet altijd makkelijk werken voor Adrien de toenmalige uitbater van de kantine. Menig jonkvrouw is het daar afgetrapt, maar met Neetje had hij geen problemen. Ze behoorde niet tot het type dat te laat komt als men spreekwoordelijk niet kan schijten. Tevens was ze goed bestand tegen de platitudes uit de monden van beschonken vissersbonken.

Neetje houdt van overvloedig feesten. 't Mag zelfs een beetje decadent zijn. Je kent dat wel, drank die rijkelijk vloeit, aanhankelijke mannen en een kroeg waar tabak-nevel lust verhult.

Ze heeft dan ook niet altijd geluk gehad met de mannen. Daardoor zijn er wel een aantal 'gepasseerd' in haar leven. Ze was zelf ook niet van het type om een gebonden en saai leven te leiden. Dat leven is er nu eenmaal om zich overdadig aan te laven. Neetje kijkt niet naar de wereld, ze staat er midden in. Ze neemt het leven te grazen, vloekend en tierend, dansend en feestend, dwepend en gevend. Jaarlijks heeft ze één slechte dag. Lang geleden kwam haar dochter, amper 18 jaar, om bij een autoaccident. Het is een wonde die nooit heelt. Bij elke verjaardag ervan gaat ze au fond. Ze is niet het type dat zich aan Temesta's waagt. Ze blust het met veel tranen en veel witte wijn. De daaropvolgende dag raapt ze zichzelf weer op en gaat ze weer aan de slag. Omgaan met verlies zit nu eenmaal in die vissersgenen.

*Jan Lamote*

(\*) Voor een volledige lijst van de verongelukte Oostendse vissers, vermeld op de zuilen van de begraafplaats aan de Oostendse Stuiverstraat, zie in de archiefbank van Oostende op het internet onder de url: [http://archief.oostende.be/product/91/default.aspx? vs=0 &Nid=11844](http://archief.oostende.be/product/91/default.aspx?vs=0&Nid=11844)



## HET GAAT VLOT BIJ VLOOT

# DAB VLOOT IS AAN INHAALBEWEGING BEZIG

De Dienst Afzonderlijk Beheer (DAB) VLOOT is een van de maritieme takken van de Afdeling Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK). Eind februari vervoegde de *Zeetijger* als laatste nieuwe eenheid deze vloot van de Vlaamse overheid. En er staan nog meer drijvend gevaarte op stapel.

Wat was het leven vroeger simpel. Je had het Zeewezen, het Loodswezen, Bruggen en Wegen en de Afdeling Kust... Het was Belgisch en 't was goed. En 't was alleszins overzichtelijk.

Sinds de regionalisering van een aantal overheidsdiensten, eind jaren tachtig, is de structuur van deze instanties allerminst een schoolvoorbeeld van administratieve vereenvoudiging te noemen. We besparen u de diverse naamsveranderingen in de voorbije twee decennia. We schetsen alleen de sinds 2004 geldende structuur. DAB VLOOT valt onder de Afdeling Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK). Net als DAB Loodswezen, Afdeling Kust en Afdeling Scheepvaartbegeleiding. DAB staat dan telkens voor Dienst Afzonderlijk Beheer.

### Taken

Een poging tot verduidelijking. VLOOT valt nog het beste te omschrijven als de reder van de Vlaamse overheid. Daartoe beschikt VLOOT over zo'n 45 vaartuigen die onder Belgische vlag aanwezig zijn voor onze kust en op de Vlaamse vaarwegen. De Dienst stelt ongeveer 560 mensen tewerk, enerzijds opvarenden, anderzijds administratief en technisch personeel aan de wal. VLOOT heeft taken die de veiligheid op het water, de dienstverlening voor het brede publiek ten goede komen en die ervoor zorgen dat andere officiële instanties hun activiteiten op het water kunnen ontplooiën. Die opdrachten zijn omschreven in zes kerntaken: het transport over het water van de loodsen van en naar de schepen, inclusief het voorzien van logies en eten op zee en aan de wal. DAB Loodswezen chartert voor haar activiteiten vaartuigen bij VLOOT. Die staat ook in voor de vaarwegmarkering op zee en op de Schelde. Dat behelst o.a. het aanbrengen en operationeel houden van boeien en bakens. Ook de drie vuurtorens en de lichtenlijnen vallen onder haar beheer. Daarnaast staat deze overheidsreder ook in voor een aantal veerdiensten in onze kusthavens en op de Schelde. De vaartuigen kunnen ook ingezet worden bij hulpverlening: slepen van schepen en redden van mensen in nood. VLOOT stelt ook vaartuigen ter beschikking van andere overheden en derden. Tel al die activiteiten op en je komt uit op een respectabele vloot met diverse vaartuigen als daar zijn: loodsbotten, redebotten, reddings- en veerbotten,



*De doop van de Zeetijger*

hydrografische schepen en politievaartuigen. In het vroegere Loodswezengebouw aan de Oostendse Winston Churchillkaai, langs het Montgomerydok, is de hoofdzetel van DAB VLOOT gehuisvest.

### Zeetijger

Een aantal eenheden van de Vloot dateren nog uit de jaren zeventig en tachtig. Ze zijn aan vervanging toe. De eerstkomende tijd zullen een respectabel aantal nieuwe vaartuigen het Oostendse havenbeeld komen sieren. Er kwamen al enkele nieuwe schepen voor de scheepvaartpolitie in de vaart en vorig jaar werd ook de redeboot *Ravelingen* gedoopt. Op 28 februari werd dan de nieuwe *Zeetijger* gedoopt door minister Hilde Crevits. Het vaartuig met thuishaven Oostende wordt ingezet als boeienlegger. Het heeft een lengte over alles van 30 meter, een diepgang van 3,2 meter en is 9 meter breed. De kruissnelheid bedraagt 11,5 knopen. Naast haar kerntaak, het transport van de 255 boeien en lichtlijnen, zal het vaartuig, goed voor een investering van 7 miljoen euro, ingezet worden voor het ruimen van olievervuiling op zee en de bevoorrading en bunkering van de radartoren op de Oostdyckbank. In geval van calamiteiten op zee kan het vaartuig ook worden ingezet als sleepboot. De crew bestaat uit 7 bemanningsleden. De *Zeetijger* werd gebouwd bij Daemen Shipyards Group in Gorichem (Ndl).

### Nog meer

Er staan nog meer nieuwe eenheden op stapel. Normaal zou tegen de zomer in Oostende een nieuwe veerboot ingezet worden tussen het Maritiem Plein (Oosteroever) en het Montgomerydok (Noordzeeaquarium). Van dit veer zijn er drie exemplaren gebouwd, waaronder een voor Nieuwpoort en nog eentje als reservevaartuig dat ingezet wordt bij pech of onderhoud van de twee zusterschepen. Ook nog in 2011 mogen we de komst verwachten van de twee swath's (Small Waterplane Area Twin Hull) die als loodstenders vanaf een moederschip zullen opereren. Volgend jaar vervoegt het 60 meter lange moederschip zelf, eveneens in swath-uitvoering, de twee tenders. En het is ook uitkijken naar de *Simon Stevin*, een modern onderzoeksschip dat in de toekomst de *Zeeleeuw* moet vervangen. Al die vaartuigen hebben Oostende als thuishaven.

*Marc Loy*





# De Belgische visserijvloot (76)

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 onderzoekwerk, 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. (Louis Vande Castele)

## N 719 ATLANTIC

Lengte: 25,00 m

Breedte: 6,27 m

Tonnage: 86,59 Bruto

Bouwjaar: 1968

Werk: Seghers, Oostende

Motor: Bolnes 1967

Vermogen: 300

Eigenaars.

N.719 MARLU.

Marcel Vercoutter – Bogaert (1968)

N.719 ATLANTIC

PVBA Decrecal, Bredene (1979)

31.08.1990 geschrapt-

beëindigingspremie

Foto: lvc ©



Copyright LVC

## Z 300 VEERMAN

Lengte: 21,08 m

Breedte: 6,08 m

Tonnage: 69,71 Bruto

Bouwjaar: 1981

Werk: NV Westvlaamse  
scheepswerven Oostkamp

Afwerking: firma Van Assche,  
Oostende.

Motor: Mitsubishi 1981

Vermogen: 270 pk

Eigenaars.

PVBA Veerman (1981)

BVBA Veerman (1986)

26.08.1990 geschrapt.

Vergaan na aanvaring, bemanning  
gered.

Foto: collectie lvc.



COPYRIGHT LVdC

## Z 321 AURORA

Lengte: 27,20 m

Breedte: 6,35 m

Tonnage: 80,32 m

Bouwjaar: 1961

Werk: Laan en kooi

Motor: Caterpillar 1974

Vermogen: 565 pk

Eigenaars.

1961-1975: Nederlandse eigenaar.

NV Noordvisserij (1975)

BVBA Aurora (1987)

23.03.1990: geschrapt

Vervangen door nieuwbouw.

Foto:LVC ©



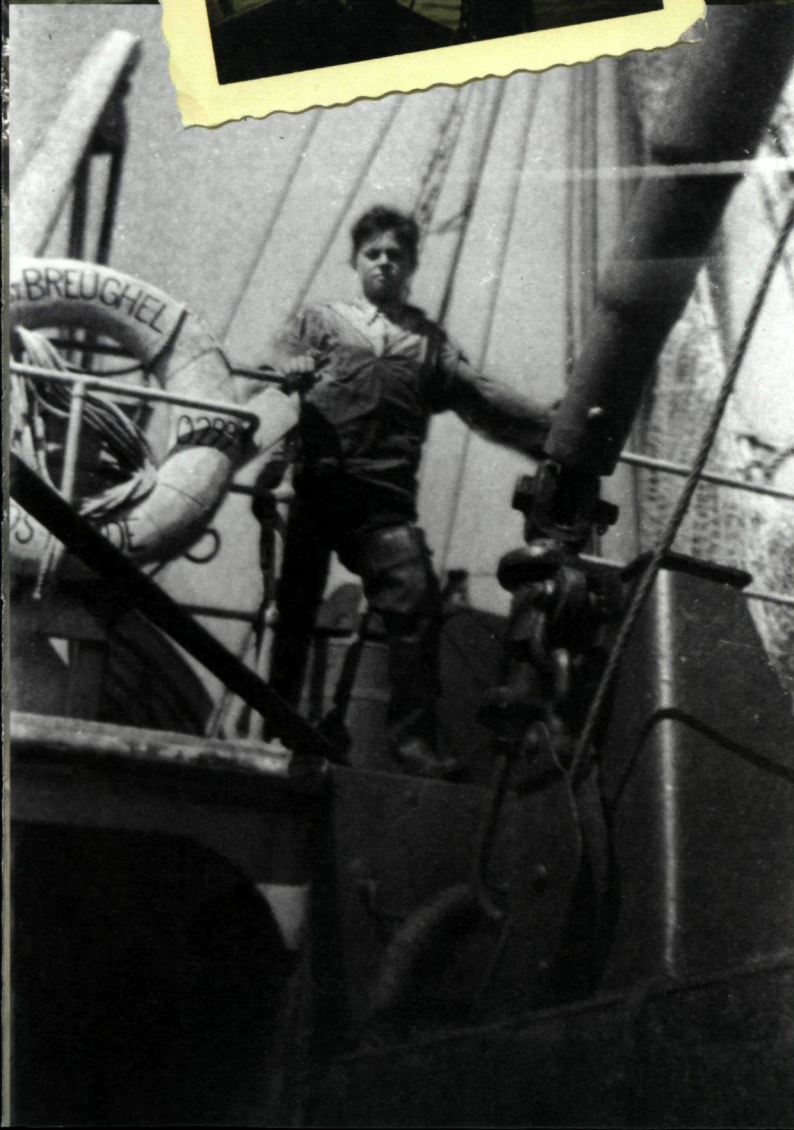
COPYRIGHT LVdC



Het leven zoals het was:

# IJslandvaart

uit het archief van Constant Iserbiet







Lizards point



Constant Iserbiet



0.297 Brueghel

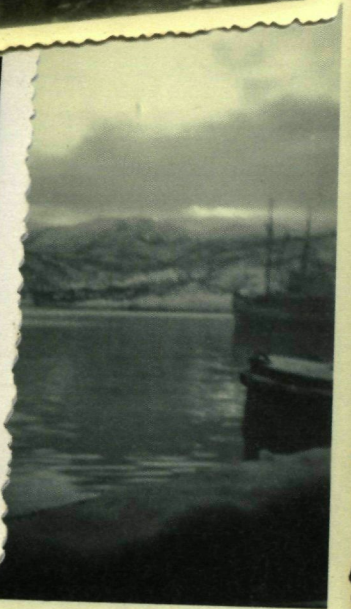




Ijsland - Ingolfs hofde - Engels hoofd









# De O 305 François Musin in Antwerpen



Een spijtige zaak dat niet alleen de brug weg is, maar ook de visinstallatie. Wellicht werden de lier en de galgen gewoon verkocht als oud ijzer. (© Chris Bryssinckx)

**'Het is waanzin om zo'n roestbak te restaureren', zeggen vissers over plannen om de O 305 François Musin een nieuw leven te geven. Maar de sceptici zullen ongelijk krijgen, want de vzw Werkvormm pakt het schip niet alleen met heel veel enthousiasme aan, maar ook met veel kennis van zaken.**

Om er meer over te vernemen, kloppen we aan bij Chris Bryssinckx. Hij is algemeen coördinator van vzw Werkvormm, een Antwerpse organisatie die langdurig werklozen begeleidt, en roerganger van het project rond de O 305, een oude IJslander. Hij is samen met twee kompanen naar de kust afgezakt om meer over het schip te vernemen.

Voor we hem de pieren uit de neus vragen over de restauratie, willen we horen waar die vzw voor staat en waarom er twee keer de letter 'm' in Werkvormm staat.

'Werkvormm is eigenlijk een letterwoord', zegt Chris. 'Het staat voor WERK door Vorming, Opleiding en Reïntegratie en de twee m's staan voor op Maat van de Mensen. We hebben projecten voor mensen die op eigen kracht niet of moeilijk op de arbeidsmarkt geraken. We werken met langdurig werkloze Belgen, maar vooral met nieuwkomers of allochtonen. We trachten onze projecten open te stellen voor iedereen, ongeacht afkomst, leeftijd, vooropleiding, werkervaring, strafblad, kennis van het Nederlands of wat dan ook.' Is dat dan vergelijkbaar met de Oostendse vzw Maritieme Site die de Amandine restaureerde, de Crangon opknapte en de Nele bouwde? 'Jawel, maar met het grote verschil dat wij in Antwerpen vooral werken met allochtonen, Nieuwe Belgen zoals wij ze liever benoemen. En wij hebben niet alleen projecten in de maritieme sector, maar ook in de horeca, schoonmaak, toerisme en metaal. Maar we zijn dus ook bezig met projecten in de maritieme erfgoedsfeer. Zo hebben we een aantal oude havenkranen gerestaureerd.

Een ervan, de kleinste, is niet minder dan 126 jaar oud. Volledig handbediend, met grote zwenfels, kettingen, tandwielen en hij kan 360° rond zijn as draaien, alle bewegingen uitvoeren en tien ton pakken! Een lichtschip, een van de drie 'Westhinders', hebben we ook gerestaureerd. Net als de kranen is de Westhinder eigendom van het MAS, het Museum aan de Stroom, vroeger het Scheepvaartmuseum. Dat schip ligt nu op 't Eilandje, aan de voet van het prachtige museum dat op 17 mei zijn deuren opent.'

'Zo'n twintig jaar geleden waren het vooral molens die met zo'n projecten gerestaureerd werden, maar zijn het overwegend projecten in de maritieme wereld. Gelijkaardige zaken vind je in tal van havensteden, zoals in Rotterdam en Hamburg. Daar worden oude collecties van maritiem erfgoed bewaard en is men ook bezig om met kansengroepen dat erfgoed te restaureren.'

## De kenners van het watererfgoed

Hoe zijn ze op het spoor gekomen van de François Musin?

'Toen we de Westhinder bezig waren, zijn we in contact gekomen met een heleboel mensen die een passie hebben voor maritiem erfgoed. Peter Braem, tandarts, maar ook gepassioneerd watererfgoedkenner, zei dat hij in Oostende nog een vissersschip wist liggen. En dat dat misschien wel iets voor ons was. Het was eigendom van Alex Quienen. (\*) Die man had dat een paar jaar tevoren met veel enthousiasme gekocht, en was er als een gek beginnen aan werken, samen met enkele jongeren en een gepensioneerde. Hij heeft ook geprobeerd om het schip beschermd te krijgen, maar dat was allemaal nog voor het decreet op het varende en drijvende erfgoed in voege trad, waardoor het niet gelukt is. En veel keuze had hij vervolgens niet: verkopen of laten verschromen. Wij hebben het kunnen kopen voor de prijs van oud ijzer. Maar dat was nog altijd 18.000 euro. Veel geld, maar gelukkig kregen we financiële steun van Plus Uitzendkrachten NV, een uitzendbedrijf met een sterk maatschappelijk gerichte missie.' Vervolgens werd het schip naar Antwerpen gebracht. 'Dat was in 't najaar, van 2005. Alex Quienen was ervan overtuigd dat het zou lukken om te varen, maar we wilden toch graag assistentie van een sleepboot, omdat de Schelde een gevaarlijke rivier is. Die sleepboot heeft hem niet getrokken, maar geduwd. Ze hebben de schroef vastgezet. Die heeft zo'n twee meter diameter en dan gaat zo'n schip een heel stuk trager door het water. Maar de kapitein zei dat hij heel verrast was dat hij toch nog zo'n snelheid had kunnen maken. Dat heeft veel te maken met de zee, de lijn van het schip. Ze hebben er een uur of tien, twaalf over gedaan om hem van Oostende naar Antwerpen te brengen. 't Was al avond en donker toen ze aankwamen.'

## Wat te doen?

Zijn er al een aantal werken gebeurd aan 't schip? 'We zijn dan stilaan begonnen met het schip schoon te maken; alles wat eruit moest is eruit gehaald. Alle losse onderdelen zijn geïnventariseerd en kregen een label. Zo zijn we ook al begonnen met een aantal kleine werken in de voorpiek en in de kettingbak.'

'Ik ben van alles gaan opzoeken over de geschiedenis van 't schip, we zijn op zoek gegaan naar vissers die nog op de O 305 gevaren hebben en die er nog wat over kunnen vertellen. En natuurlijk hebben we ook geprobeerd om het schip beschermd te krijgen. De voorlopige bescherming kregen we een jaar geleden en minister Bourgeois zette een maand geleden zijn handtekening onder de definitieve bescherming. Op de valreep, want zo'n definitieve bescherming moet binnen het jaar rond zijn. En nu voelen we de mogelijkheden. Nu het schip



beschermde is, kunnen we het beheersprogramma opstellen en een keer dat de Vlaamse overheid dat goedkeurt, weten we dat we subsidies krijgen en kunnen we aan de restauratie beginnen. Dat zal wel in de richting van een miljoen euro gaan!’

## Geklonken

Een beheersprogramma, wat moeten we ons daarbij voorstellen? ‘Er moet een historische context beschreven worden. Het belang van het schip moet aangetoond, in de zin dat het een getuige is van zijn tijd, als enige overblijvende van die periode voor dat type van visvangst. Ja, je kunt zeggen, de Amandine is toch ook een schip dat op IJsland gevaren heeft, maar die is zo’n vijftien jaar jonger. De Amandine is een volledig gelast schip, de Musin is nog “geklonken”.’ ‘Belangrijk is ook het stappenplan. In welke staat is het schip vandaag? Welke werken moeten er gebeuren? Is het schip nog volledig? Het is in ‘t geval van de Musin een spijtige zaak dat niet alleen de brug weg is, maar ook de visinstallatie. Wellicht werden de lier en de galgen gewoon verkocht als oud ijzer.’

‘Vervolgens moeten we bepalen in hoeverre we het gaan restaureren. In welke tijdspanne we dat gaan doen? Dan moet de begroting opgemaakt worden. Hoeveel zal het kosten? En een laatste, maar zeker niet onbelangrijk, punt is hoe we het gaan openstellen voor het publiek. Het ontsluiten dus. Want dat is wel het doel. Het geld dat erin gestopt wordt, moet toch een maatschappelijk doel hebben. Het schip zal kunnen bezocht worden en het zal zelfs weer ‘vaarklaar’ worden gemaakt. Niet om naar IJsland te gaan varen of te vissen, maar voor kleinere afstanden. Het zou heel mooi zijn dat de François Musin, eens gerestaureerd, zich weer eens in Oostende of Zeebrugge kan gaan tonen. Met Oostende voor Anker bijvoorbeeld. Of de havenfeesten in Zeebrugge.’

Is er nog heel veel werk aan? ‘We spreken van vijf, zes, zeven, misschien zelfs acht jaar! Maar we beginnen ermee zo snel we kunnen. Dit najaar gaat het schip in het droogdok. Want eerst moet de huid, het casco, hersteld worden. De plaatdikte zou best overal 6 mm zijn. Op sommige plekken is dat nu geen twee millimeter meer. Daar moeten dan nieuwe platen in. Daarna moet het gezandstraald worden en geschilderd. Het dek moet aangepakt worden, het houtwerk in ‘t logies hersteld en de masten gerestaureerd.’

‘Op dagbasis zullen er één instructeur en een zes- tot achttal mensen aan werken. Het zullen niet altijd dezelfde zijn, want er moeten verschillende technieken uitgevoerd worden, maar voor 80% zal dat met kansengroepen gebeuren. Met sociale economie moet dat tot een goed einde gebracht worden.’

In welke kleur wordt de romp geschilderd? ‘In de mate van het mogelijke gaan we een kleurenstudie laten doen om de juiste kleur terug te vinden. Maar de kleur die we op bepaalde foto’s terugzien is een heel eigenaardig soort groen. We twijfelen nog wat, want het voelt een beetje ‘disney’ aan. Als je er goed op let, vertaalt naar vroeger, krijg je soms een ‘plopsaland’-effect. Je bent zo gewoond om dat schip er zo roestig bij te zien liggen, dat dat groen een beetje vreemd kan overkomen. Maar ik denk dat we ‘t gaan riskeren.’

## Respect

Het is een beetje vreemd te merken dat een Antwerpenaar zich zo verbonden voelt met een schip. ‘Wat mezelf betreft, is dat niet zo vreemd. De ene helft van mijn voorouders komt uit de

links Filip Reyniers (historicus), midden cameravrouw Jolien Degraeve, rechts algemeen coördinator Chris Bryssinckx. Zij leggen getuigenissen vast van oud-opvarenden van de O 305. (foto kv)



‘Het is waanzin om zo’n roestbak te restaureren’, zeggen vissers over plannen om de O 305 François Musin een nieuw leven te geven. (© Chris Bryssinckx)

Kempen en waren boeren, maar de andere helft heeft altijd gevaren, of was op een of andere manier met de haven verbonden. Zo hadden mijn grootouders twee gaarkuikens waar de dokwerkers en zeelieden soep kwamen drinken en als kind nam mijn vader me elke zondag mee om naar de schepen in de haven te kijken. Van kindsbeen heb ik aan de ene kant die verbondenheid met de grond en aan de andere kant met alles wat met het water te maken heeft. Ik heb ook wel wat vrienden die gevaren hebben en die zijn allemaal geïnteresseerd wat met het schip, de Musin, gebeurt.’

‘Maar ook in onze organisatie heeft dat schip een bepaalde plaats gekregen. Iedereen lacht daar een beetje mee, met die oude roestbak. Maar voor iedereen die bij Werkvormm werkt, is dat “ons” schip, en is het op een of andere manier zeer nauw verbonden met onze organisatie. En niet te vergeten is er ook de link tussen onze vzw die tot doel heeft om mensen aan het werk te helpen en de visserij als nog steeds het meest gevaarlijke beroep ter wereld. Ze weten dat ze met respect over dat schip moeten spreken. Het is meer dan een hoop staal dat daar ligt te roesten. Het is ook wat dat schip heeft meege maakt. Er is vis mee gevangen, mensen hebben er hun brood mee verdiend. Er is ook iemand overboord geslagen en verdronken. De vis wordt nooit te duur betaald, het is hard labuur vooraleer dat stuk vis op je bord ligt. Het feit dat onze organisatie draait rond het thema “werk”, de mensen voorbereiden op de arbeidsmarkt, is er een nauw verband met zo’n vissersschip. Met een jacht zou het nooit hetzelfde zijn.’ Kadert ook het project rond ‘orale geschiedenis’ in dat idee? ‘Een onderdeel van het project is de zoektocht naar mannen die nog op de François Musin gevaren hebben. Die willen we interviewen om niet alleen de verhalen over het schip zelf, maar ook over de oude visserij te bewaren. Een keer het schip klaar is en wordt opengesteld voor het publiek, zal het ruim van het schip worden gevuld met foto’s, filmpjes, getuigenissen van de mannen die er nog op gevaren hebben, al is het maar voor één enkele reis. Noël Coopman, Charles Nassel, Robert Eerebout, Erik Arents hebben al hun toezegging gedaan.’

Op dat ogenblik krijgt Chris telefoon van Filip Reyniers met het bericht dat ze ‘klaar zijn’; klaar met het interview met oud-visser Erik Arents, dat ze bij hem thuis afnamen. Deze morgen was Noël Coopman nog aan de beurt. We trekken de deur achter ons dicht en lopen tot bij oud-visser Erik Arents die twee uur lang zijn verhaal heeft gedaan aan Filip, een jonge historicus die ook zeevaartschool volgt en die de interviews op zich neemt. De jonge cineaste Jolien Degraeve is haar camera aan het opbergen. ‘En’, vraag ik aan Erik. ‘Hoe was het?’ Aan zijn ogen zie ik dat hij er weer deugd aan heeft gehad. Dat hij weer veel heeft kunnen oprakelen over de tijd dat hij op ‘Ysland’ viste: ‘Maar ik heb ook nog een tijd kustvisserij gedaan en of ge je daar niet nog een keer een boek over gaat schrijven?’ Ik lach, zeg niet ja en zeg niet neen, maar denk bij mezelf wel dat ze me echt niet nog een keer zover gaan krijgen! Ik schud Erik en zijn vrouw de hand en help camera en statief, zeekaarten, stapels boeken en ander gerief naar de auto sleuren. Want Chris, Filip en Jolien moeten nog naar Antwerpen. Terug naar hun O 305 François Musin.

Katrien Vervaele

(\*) Over Alex Quienen en zijn restauratiepoging schreven we eerder ‘Verkommerde Ijslander O 305 François Musin uit vergetelheid geraakt’ in HVB 2000/VIII/p.15. Over de overbrenging van het schip verscheen ‘Restauratie O 305 François Musin in Antwerpen’ in HVB 2006/II/p.17



## Getuigenissen over de O 305 François Musin 'k Gon e ki zeggen hé...

\* **Erik Arents:** 'Ik heb nog gevaren met de François Musin, hier op de Noordzee, dat was een schip dat veel water schepte, "rieen" da me zeggen.'

\* **Noël Coopman:** 'Dat schip had lage zijden en daardoor kon er wel een keer een *patatte* aan boord vliegen. Ja 't schepte water, maar welk schip *maakt* er geen water? Ik heb met dat schip wel een keer een *kopstekker* had terwijl ik de wacht deed en er was een rúte kapotgeslagen.'

\* **André 'Wolle' Vandewalle:** 'Da *maakte* nogal wat water, dat schip... 't kwam daar nogal wat aan boord – een slecht schip was *da*! Ik heb daar nooit op gevaren, maar Marcel Pots heeft dat een hele tijd gevoerd...'



André 'Wolle' Vandewalle: 'Een slecht schip was *da*! Ik heb daar nooit op gevaren.'

\* **Marietje Rau**, de vrouw van Marel Pots: 'In 't begin dat we getrouwd waren heeft hij met dat schip gevaren, als schipper, *kiek mor* in zijn monsterboek! Veel geld mee verdiend! *Ewel*, 'k gon e ki zeggen *hé*, hij heeft daar zo'n goeie vangsten mee gedaan dat wij een bouwgrond hebben kunnen kopen van de opbrengst van een paar reisesjes!'

\* Dat kon **Charel Nassel** niet zeggen van die keer dat hij een reisje had meegedaan met de O.305, dat was maar een flauwe opbrengst. 'Ik heb nog niet genoeg voor je *zèwaste* te doen, zei Gaby, mijn *vrouwe*. Als dat azo is, *blúf ton mo thús wè!*

*Mor thúsblúven* als je graag in zee gaat, da's *vo* zot te komen!'

\* **Jef Delbol** en zijn zoon **Willy** kunnen er ook over meepraten. Willy: 'Z'en do nog een beetje werk aan zeker? 't Schiet *do nie* veel meer van over!' Jef: 'Da's afval. 't Is *do nie* veel mee te beginnen!' Willy: 'Of ze gaan er veel geld *meugen* tegenaan *smieten*!' Jef knikt en zegt dan dat hij er in '69 nog mee gevaren heeft. 'Da was een schip dat *rieede*, dat lag niet goed in evenwicht, hij ging op zijn *ziede* en *maakte* water. Laplasse heeft dat beter aangepakt met zijn schip, met de O 236 *Henriëtte*... dat was een zelfde schip, maar zij hebben dat laten verzwaren, zodat het stabielier lag.'

\* Op dus naar **Henri Laplasse**: 'Beliard had rond 1948 vijf dezelfde schepen gebouwd. Dat waren slechte schepen qua stabiliteit. De boog stond altijd gespannen als 't slecht weer was. Dat waren deugdelijke, kloekgebouwde schepen, maar qua stabiliteit was dat wat anders! We moesten wat extra ballast inbouwen voor meer stabiliteit.' 'Er waren er twee voor een Franse reder gebouwd. Dan had je het onze, de O 236 *Henriëtte* en twee schepen gebouwd voor *Crops*: de O 305 *François Musin* en de O 304 *Laermans*. Met de *Laermans* is het triestig afgelopen, de hele *koppage*, tien man, verloor het leven. Vermoedelijk is dat op 27 oktober 1949 gebeurd en vermoedelijk aan de Doggersbank. Nog geen jaar nadat het in de vaart was genomen.'

\* 'Niemand weet hoe dat gegaan is, wat er precies gebeurd is', zegt **Louis Roman**. 'Dat schip was ineens weg. En er is niets, maar dan ook niets ergens aangespoeld. Dat *deed* wel raar



Erik Arents: 'Da was een schip dat veel water schepte, "rieen" da me zeggen.'

voor mij, want het waren allemaal gasten met wie ik nog op de O 298 *Van Dijck* gevaren had. En voor hetzelfde geld had ik er ook op gezeten, want toen dat de O 298 een jaar eerder werd verkocht, hadden ze ons gevraagd om over te stappen naar de O 304 *Laermans*. Het grootste deel van de bemanning heeft dat ook gedaan. Ik niet, ik ben op dat moment gestopt en met de maaltboten gaan varen. Dat was precies een ingaving. Ik durfde niet meer mee en een jaar later hoorde ik dat dat schip was vergaan. Met *allegoare* die mannen met wie ik nog op de *Van Dijck* gevaren had: Georges Verburgh, Robert Burggraave... alleen het jongetje kende ik niet. Hij was vijftien jaar en het was zijn eerste reize geweest.'

\* **Staf Brys (†):** 'Ik ben een keer gepakt geweest met de Musin. Dat was in Schotland. Ik en mijn *broere*. Ik met de O 305 *François Musin* en mijn broer met de O 202 *Pelagus*. We waren daar aan 't vissen, maar te dicht bij de wal. En eigenlijk was 't



Charel Nassel: 'Ik heb nog niet genoeg voor je *zèwaste* te doen, zei Gaby, mijn *vrouwe*.'

een misverstand. De territoriale wateren van Engeland waren gebracht op twaalf mijl, maar de rederij had gezegd dat we mochten vissen waar we vroeger visten. Dus binnen de twaalf mijl. *Wieder* daar naar toe. Volop vis vangen en we zien de *mannewoare*, de kustwacht afkomen, *vulle sjette*. "Ze *komm'n* ús een *bezoeksje* brengen", zeg ik tegen mijn broer. "Give up your *trawl* and follow us!" roepen ze. En *wieder* alletwee de Belgische vlag gehesen en mee! Dat was daar een proces. Enfin, we kregen elk een boete. Iets van 8000 Belgische frank of zo iets. En mijn broer kreeg er nog één bij. Ikke niet, omdat ik geboren ben in Engeland en voor hen was ik dus een Engelsman. Maar mijn schip niet, want dat is Belgisch grondgebied! 't Schip kon dus gestraft worden, en 't schip van mijn *broere* en *hemzelve* ook, maar ik niet omdat ik Engelsman was. En een Engelsman mocht binnen de *limieten* vissen. Die kapitein van de *mannewoare* was niet content dat we maar zo weinig boete kregen en hij is *dul* weggegaan.'

Katrien Vervaele



NIET ÉÉN LICHAAM  
IS GEBOREN OM  
ENKEL EN ALLEEN TE STERVEN.

NIET ÉÉN LICHAAM  
IS TOT ZIJN DOOD  
GAAF EN GOOR GEBLEVEN.

ONDER JE HUID  
BEN IK GESTORVEN  
ZACHT EN ZONDER NIJD  
EEN PASGEBOREN OGENBLIK  
IN JOUW VOLLEDIGHEID.

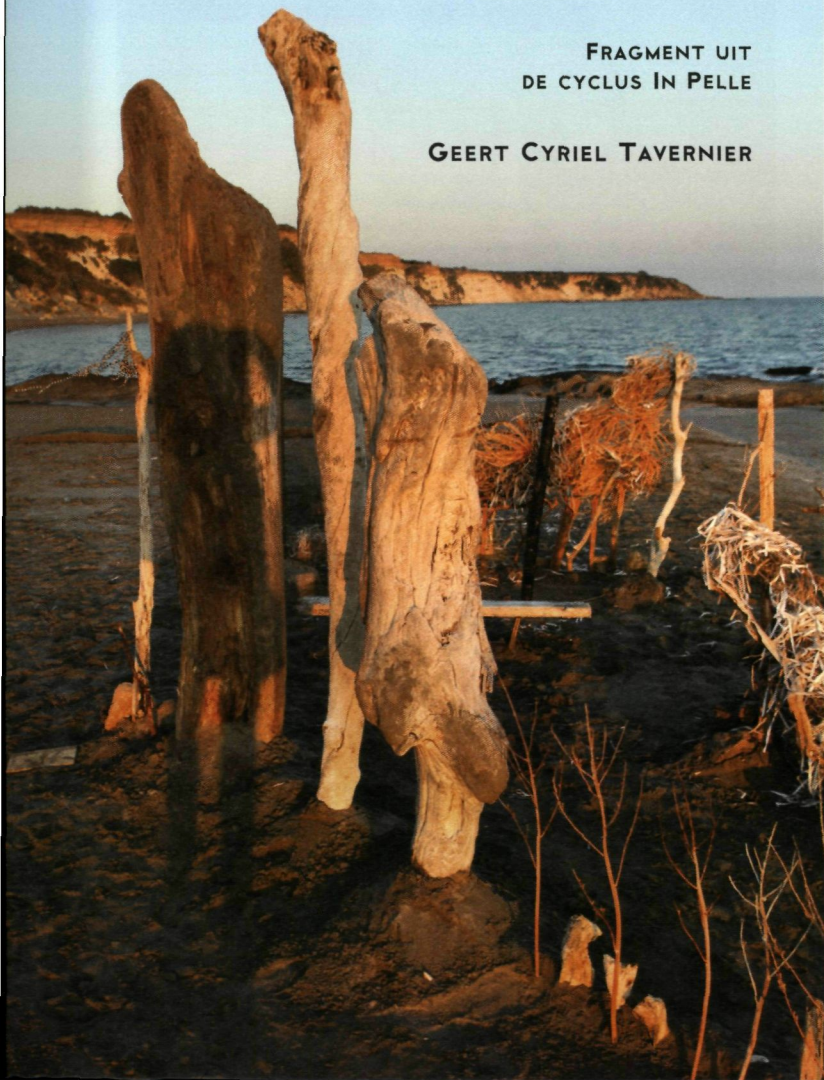
IK WIL DIT KLEINE STERVEN  
ALTIJD DOOR BEVRIEZEN  
SMELT ONDER DE HITTE  
VAN EEN GEWELDIGE GLOED,  
DE VLOED VAN ZWEET  
ZWERFT OVER LICHAMEN  
HOGE DUINEN NAAR ZEE,  
HET WATER SLEEPT JE MEE.

OP HAAR ZIJ IS ZIJ GELEGEN,  
EEN LIJN DOOR GOLVEN GEDREVEN.  
OP HAAR HUID STAAT GESCHREVEN  
HOE IK DE DAGEN KAN LEZEN  
DE DAUW UIT HAAR OGEN DRIJF  
WELLUST EN WANHOOP SCHRIJF.

HAAR LICHAAM DAAL IK AF TOT  
DE PLOOIEN IN HAAR ONDERBUIK.  
IK KOKKEL ALS EEN MEESMUIL  
NAAR HAAR HONDERD MONDEN.  
HOE ZIET DE WEERLOZE HUID  
VAN HAAR EDELE ZIEL ERUIT?

FRAGMENT UIT  
DE CYCLUS IN PELLE

GEERT CYRIEL TAVERNIER



## Big Bang Theory

Imagine we all live in the shining heart  
Of some huge giant  
Just imagine, as we gaze up at the night sky  
And see light and know there is light  
Further than we know  
Or walk in sunshine as we sail on and out  
Into our tomorrows,  
That all of this happened in a single instant  
Billions and billions of years ago  
In the darkness of his blood,  
That all of our lives come and go  
In the space and time of one giant heartbeat  
And that that heartbeat was fired  
By the sight of her  
For the giant had fallen in love.

**Peter Flynn**

25/02/2011

## Big Bang Theorie

Veronderstel dat we allen leven in het schitterend hart  
Van een enorme reus.  
En veronderstel, terwijl we staren naar de nachthorizon  
En licht zien en weten dat er licht is  
Verder dan weten  
Of op stap in het zonlicht,  
Zeilend verder op weg naar morgen,  
Dat dit alles gebeurde in een enkel ogenblik  
Biljoenen en biljoenen jaren geleden  
In de donkerte van zijn bloed,  
Dat al onze levens komen en gaan  
In ruimte en tijd van één reuze hartenklop  
Dat deze hartenklop ontbrandde  
Door haar te zien  
En dat de reus zijn hart verloor.

**Peter Flynn**

25/02/2011

VERTALING GEERT TAVERNIER







## Een babbel op het binnenschip Ergon

Enige tijd geleden bracht Katrien Devos een dag door aan boord van het binnenschip Ergon. In ons vorig nummer bracht ze daarover verslag uit. Uur na uur volgden we toen de merkwaardige gang van zaken op een Rijnschip van 100 meter lang. Tegelijk interviewde ze het schipperskoppel. Vandaag laat ze schipper Kurt Rogiers en 'schipperin' Karina Vuybert aan het woord. Over de stiel, over de toekomst, over de kosten, over de moeilijkheden en over het verschil tussen vissen op zee en vervoer over de binnenwateren.

Schipper Kurt Rogiers heeft geen diploma's waarmee hij aan de wal iets kan doen. Zijn leven speelt zich af op het water, maar het land geraakt nooit ver uit het zicht: *'Het enige wat ik goed kan is schipperen. Ik ben daarin geboren. Mijn hart zit op het water ondanks dat we in het beroep ook slechte periodes moeten meemaken. Zee kiezen? Ik heb nooit op zee willen werken. Alle respect voor de visserij, maar binnenscheepvaart en visserij zijn totaal verschillende disciplines. Vissers zoeken een vracht, weten vooraf niet wat of hoeveel. Wij vertrekken met een vracht en kennen op voorhand al de prijs.'*

### Van vader op zoon

Scheepseigenaar wordt een mens van vader op zoon: *'In onze branche worden de schepen meestal aan de zonen doorgegeven. Het gebeurt zelden dat een dochter een schip meekrijgt. Mijn eerste schip was een Kempenaar: de Sint Rita, 50 meter lang, 6,60 breed. Dat was het tweede schip van mijn vader Raymond. De aanschaf ervan betekende een financiële verbetering voor de familie. Ik was*

*amper zeventien. Ik moest achttien zijn om te mogen varen, dus stond moeder Liliane nog een jaar aan het stuur. Intussen voer mijn vader met mijn jongere broer Karl op de Nue, ook een Kempenaar. Toen ik uit het leger kwam en tot ik in '84 met Karina trouwde, heb ik samen met mijn broer gevaren. Enkele maanden na ons huwelijk hebben Karina en ik zelf een spits gekocht, 38 m lang. Karl heeft bij zijn huwelijk in '86 de Kempenaar van mijn vader overgenomen. Hij vaart vooral tussen Antwerpen en Luik.*

De Sint Rita werd vervangen door het tweede schip: de Ergon, een spits, 38 m lang, 5m breed en dat werd nu mijn schip. De naam 'Ergon' heb ik altijd meegenomen op de volgende schepen. Later hebben wij ons derde schip aangekocht, de Ergondi, ook een spits met dezelfde afmetingen. Daar hebben Karina en ik een duwbakformatie van gemaakt, waarbij enkel de motor van het tweede schip - het duw-schip - het werk doet. Na vijf jaar werd de Ergondi verkocht. Mijn vierde schip was een Dortmunder: 67m lang en 8m20 breed. We hebben daar tweeënhalve jaar mee gevaren en dan met een sloopregeling verkocht. Mijn vijfde, een Rijnschip: 80m lang, 9m50 breed, werd na 9,5 jaar weer verkocht. Nu heb ik weer een Rijnschip: 100 m lang op 9,50 breed, met een laadvermogen van 1826 ton. De spitsboeg werd door de vorige eigenaar verlengd en van kopschroeven voorzien, waardoor het beter te besturen is. Achter de voorboeg is er een comfortabel verblijf voor de matroos. Zelf hebben we de generatoren vernieuwd en het woongedeelte omgebouwd. We leven tenslotte vijf dagen op zeven aan boord. De brug bevat technologie die tegenwoordig onmisbaar is: een radar die varen in het donker en bij mist toelaat, een gps, en een buitencamera die mij toelaat altijd en overal de matroos te zien. Een misstap is niet ondenkbaar en het geraas van de motor smooit iedere kreet. Ondanks de gps moeten we ook alle kaarten van Zeeland, de Ooster- en Westerschelde steeds binnen handbereik hebben. Ze moeten tweejaarlijks vernieuwd worden en zijn verplicht, voor het geval de gps uitvalt. De onderhoudskosten van de gps alleen al bedragen jaarlijks 380 euro. Vroeger ging het zo: de kaart op tafel, een potlood en een gometje en de radar. Bij mist zou ik de gps niet meer kunnen missen. Vroeger lag Karina soms op het dek en schreeuwde mij aanwijzingen door. Voer je richting Nederland, dan kreeg je vaarinstructies via de marifoon vanuit de radarpost in Rotterdam. Of je voer in het kielzog van een sleepboot en dan hield je het kleine lichtje op die boot in de gaten.'

### Van moeder op dochter

Karina Vuybert vult aan: *'Ik kom ook uit een schippersfamilie, al generaties ver. Mijn vader vervoerde aardappelen vanuit Frankrijk naar Hoorn. Ik heb altijd op het schip geleefd en heb, net zoals Kurt, op mijn veertiende leren varen. Sinds we in 1984 getrouwd zijn varen Kurt en ik samen. Ik was toen twintig. Ik ben tot mijn negentiende naar school geweest en heb een diploma in de sociale sector. Net zoals dat vroeger bij de boeren was, hebben Kurt en ik de stiel vanuit de praktijk van onze ouders geleerd. Ons lijkt dat de beste leerschool te zijn. Ik was negentien jaar toen ik zonder examen mijn*







Belgisch vaarbewijs verwierf. Nu kan dat niet meer. Het Hollandse vaarbewijs heb ik niet omdat ik toen nog te weinig ervaring had. Later is het er niet meer van gekomen. Bijgevolg mag ik geen passagiersvervoer doen. Voor Duitsland heb je een Rijnpatent nodig, waarvoor je een examen moet afleggen. Mijn schoonvader Raymond mag op alle binnenwateren varen én ook met passagiers. Kurt heeft bijscholing gevolgd om het radarpatent en ADN (voor gevaarlijke stoffen) te halen.

'Toen wij nog met onze ouders voeren, kregen we geen wedde. We werkten samen om de familie financieel te verbeteren. Daardoor was het voor hen betaalbaar om een schip te kopen. Nu staan we er alleen voor. Ik vraag mij af hoe de jongeren nu nog kunnen beginnen. Ze betalen zich blauw aan de banken. Ze zitten voor jaren in de tang.'

### Zoetwatermatroos

Karina: 'De leerplicht is momenteel verlengd tot achttien jaar. Johan - onze matroos - heeft nog in Oostende vissersschool gelopen, maar niet afgemaakt. Hij was schoolmoe en verkoos de lange weg vanuit de praktijk, met een dienstboekje. Van matroos kan hij - mits de vereiste uren gepresteerd te hebben - naar volmatroos evolueren en van volmatroos naar stuurman. Een matroos kan door een schipper opgeleid worden tot stuurman. Dat duurt vier jaar. De stuurman-in-opleiding mag niet alleen aan het stuur staan, want enkel de schipper is verantwoordelijk. Daarna moet hij een examen afleggen om schipper te worden. Hij heeft dan wel nog geen boot, maar hij kan al in loondienst gaan. Onze Johan zal het wel maken in de stiel. De wil is er en de goesting. Het liefste blijft hij altijd op het schip.'



Ik doe ook het papierwerk. Naast de normale paperassen is er het strenge afvalstoffenbeleid waarvoor we lijsten moeten invullen. Daarop staan de dagen dat we geladen zijn, leeg liggen of leeg varen, het soort vracht. Er is ook een lijst in te vullen als we granen laden. Daarop moet worden vermeld met welke producten we het ruim onderhouden - in ons geval water - en wat onze laatste lading was. Wij leveren vooral stortgoederen voor de bouw: zand, stenen, kolen, houtsnippers en lijnzout. Wij vervoeren in principe alles, uitgezonderd vloeibare stoffen.'

### De controleurs

Worden de ladingen gecontroleerd? Karina: 'Ja, dat gebeurt zeer veel. De ruimen worden dan op het fanatieke af en tot in het kleinste hoekje gecontroleerd. Wanneer het ruim niet goed bevonden wordt, ben je wel enkel voor die vaart afgekeurd. Granen doen we de laatste

tien jaar niet meer, maar vorige winter hebben we uitzonderlijk nog eens lijnzaad vervoerd. De inspecteurs bededen ons met een extra poetsbeurt. Ge kunt daar niet onderuit. Na de tweede inspectie waren ze tevreden. Ooit hebben wij eens bloem moeten laden na een lading kolen. Ja, dan gaan ze letterlijk met het handschoentje over de wanden van het ruim. Ze waren niet tevreden. Het absurde is dat die bloem in zakken wordt geleverd en dat het ruim onder en opzij met papier wordt bedekt vooraleer de zakken worden geladen. Kurt heeft toen besloten die vracht niet te aanvaarden omdat de extra en tijd-rovende poetsbeurt niet garant stond voor een toelating tot laden.'

### Bevrachters, verladers en vervoerders

Hoe haal je een vrachtoorder binnen? Kurt: 'Wij bellen daarvoor met de bevrachter, ook aannemer genoemd, die ons een bevrachting voorstelt. Per opdracht kan dat iemand anders zijn. Verder dan een week vooruit kunnen wij niet plannen. Zonder de bevrachter kun je het niet. In België moeten bevrachters over een licentie beschikken. Hij betaalt bovendien een borgsom als bewijs dat hij solvabel is. Bijvoorbeeld: Vlissingen koopt hier in Vaulx 1600 ton stenen en geeft de opdracht aan 'De Hoop', een bevrachterskantoor in



Terneuzen. Dat kantoor werkt samen met de bevrachter in Doornik die een schip zoekt. De schipper vervoert de vracht. De verlader, in dit geval de steengroeve Lemay in Vaulx, verneemt van de bevrachter in Doornik welk schip de lading zal vervoeren. De steengroeve levert en huurt in onderaanneming de laadtruck om de vracht in het laadruim te laden. De laad- en loskosten zijn voor de leverancier. Samengevat: de lader laadt, wij vervoeren de vracht, lossen en halen onze centen op. Wel moeten wij in de havens de aanlegkosten betalen. En om te mogen varen betalen wij 34 euro. Dat bedrag is afhankelijk van het aantal kilometer en de tonnenmaat. In vaders tijd was dat 340 euro. In Wallonië is het sedert 2006 vrij.' Gaan binnenschippers nooit zelf op zoek naar een bevrachting? Kurt: 'Dat gebeurt zelden. Financieel is dat wel interessanter maar het sluit regelmatig werk zo goed als zeker uit. De vrachtprijzen zijn in mekaar gestort en het zal enkele jaren duren vooraleer we weer op onze plooi zijn. Gelukkig is er het laatste halfjaar merkbare groei in de vrachtaanbiedingen. De afgesproken prijzen stijgen een beetje, zij het zeer weinig.'

Is er solidariteit onder de collega's? Kurt: 'Er wordt vlot gecommuniceerd over vrachtprijzen, zodat we mekaar niet dood concurreren. De prijs wordt steeds vooraf afgesproken. Gemiddeld krijgen we 3,5 euro per ton. Maar die prijs is wel afhankelijk van de soort vracht, de afstand, de bestemming, de actuele prijs van de gasolie. Ook probeer ik vanuit Terneuzen naar Antwerpen het tij mee te hebben. Dat maakt toch een klein verschil in verbruik. Die vaart duurt drie uur, met tegentij is dat anderhalf uur langer. Op jaarbasis kan dat een paar honderd liter brandstof schelen.' Slaag je er altijd in om de leveringstermijn na te komen? 'Ja. Enkel een geval van heikracht beslist daar anders over: een storm ZW7 op het Kanaal van Terneuzen bijvoorbeeld, of een sluis die uitvalt, een staking, wijzelf die stilvallen door ziekte of motorpech. Onlangs hebben wij stilgelegen doordat een minuscule klein kabeltje dat de bediening van de motor regelt, geknapt was, waardoor de boot stuurloos werd. Dan heb ik mijn anker laten vallen omdat ik afdreef naar het sas dat steeds dichterbij kwam. Normaal gezien zou ik dan de motor in achteruit zetten om vaart te minderen maar



# SKB Life Saving Equipment

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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



SKB Life Saving Equipment  
Vosseschijnstraat 44  
2030 Antwerpen  
Tel + 32 (0) 3 2138670  
Fax + 32 (0) 3 2138671

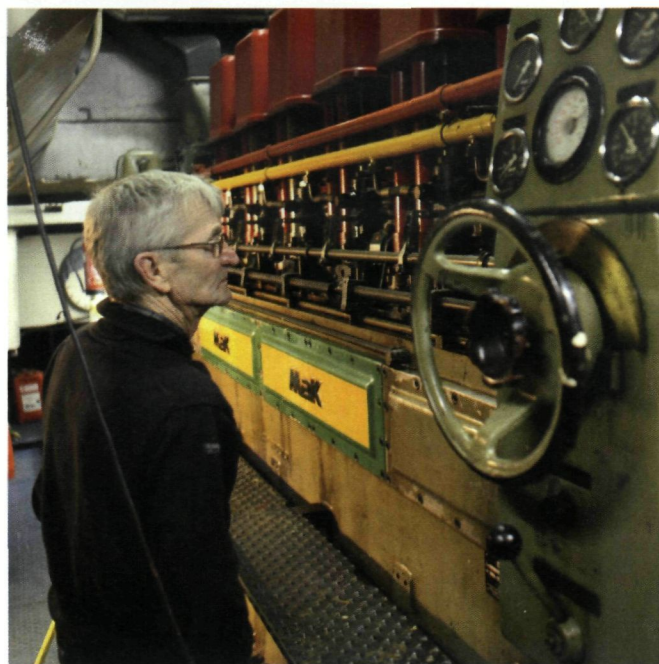
Afdeling kust  
H. Baelskaai 8A  
B-8400 Oostende  
Tel.: 059/33 96 00  
Fax: 059/33 96 01

*dat ging dus niet meer. Was dit in een sluis gebeurd, zat ik er dwars door. Gelukkig lagen we toen tweede om te schutten en hadden we al minder gang. En het gebeurde om 9u 's avonds, een tijdstip met minder verkeer. Om 1u 's morgens was het euvel gerepareerd maar ik was te laat om nog door het sas te passeren. En ook lossen kon ik vergeten, want het was ook nog eens weekend. Dus zat er niets anders op dan iedereen te verwittigen: de bevrachter, de sluismeesters, lossers en laders. Alle schakels van de werkgeregeling waren verstoord.'*

## De toekomst

Kurt: 'Wij mogen niet klagen, ook omdat we ons niet te ver gewaagd hebben. Wij kunnen momenteel goed leven van ons werk. We zullen waarschijnlijk met de Ergon blijven varen, zoals die er nu uit ziet. Aan dit schip kan ik niets meer verbeteren. Weer een ander schip kopen? We hebben geen opvolging en de algemene situatie doet vragen rijzen. We hebben wel nog een tijd te gaan. Misschien moeten we ooit nog de motor vervangen. Die is al veertig jaar oud. Stel dat de motor eruit moet, dan spreken we van een investering van 250.000 euro en 100.000 euro plaatsingskosten, en er is ook nog de lopende lening op ons huis aan de wal. Om een nieuwbouwschip te kopen in dezelfde staat als de Ergon vandaag, zou ik nog zestien jaar moeten afbetalen: kostprijs rond de 2.500.000 euro. Zo'n groot bedrag ophoesten, zou niet simpel zijn.'

'Vroeger voeren er ongeveer 5.000 binnenschepen op onze wateren. Dat is nu maar de helft meer, maar die zijn wel groter dan hun voorgangers. Vandaag voer ik in gemiddeld zestien uur, en met een motor van 900 pk, in één keer 1600 ton stenen van Vaulx naar Vlissingen. Over de weg heb je daar ongeveer vierenvijftig vrachtwagens van 500 pk voor nodig. Die vrachtwagens kunnen dat bovendien niet in die tijd doen. En hij besluit: 'Dank zij de binnen-



*vaart reden er in 2008 zo'n 700.000 vrachtwagens minder over de weg.' Laat ons dus vooral hopen dat Kurt en Karina het nog lang volhouden op hun Ergon.*

*Katrien Devos  
Foto's Jo Clauwaert*

# N.V. HOSTYN

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

*Voor een vlugge bediening!*

**Fortstraat 27 • Oostende**  
**TEL: 059 33 99 37 • 0475 32 16 20 • FAX: 059 33 99 38**  
**www.hostyn.be • contact@hostyn.be**





## BOEKEN



### MARINER'S LAUNCH

"Mariner's Launch", een uitgave van Whittles Publishing, brengt een jeugdkroniek, het verhaal van de groei van een naïve 16-jarige tot een volwassen man die uiteindelijk in staat is om verantwoordelijkheid te nemen tijdens het wachtlopen aan boord van een zeeschip. De lezer volgt de reizen en escapades van de jonge man en ziet hem valkuilen induiken die hij grotere deels uit onervarenheid tegenkomt. Alles samen biedt het verhaal een realistisch beeld van de atmosfeer waarin een kadet aan boord van een schip opklimt tot een dekokofficier ter koopvaardij. Doorspekt van humor brengt auteur Ray Solly het leven aan boord van een handelsschip in de jaren vijftig op een realistische wijze naar voor. Het waren de jaren van de Britse overheersing in de internationale handelsvaart.

Dit sociaal-historisch verhaal (het eerste in een reeks van drie) schetst het leven in de Britse Koopvaardij. Elke lezer die van maritieme en moderne geschiedenis houdt, zal aan dit boek erg veel plezier beleven.

"Mariner's Launch" (ISBN 978-1-904445-03-9) telt 181 pagina's en werd als softback uitgegeven. Het boek kost £16.95. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij Whittles Publishing, Dunbeath Mains Cottages, Dunbeath, Caithness KW6 6EY, Scotland (UK). Tel. +44(0)1593.731333, Fax +44(0)1593.731400, e-mail: info@whittlespublishing.com.

### TUGS AND OFFSHORE SUPPLY VESSELS 2009/10 (UK AND IRELAND)

Bij Coastal Shipping verscheen het interessante boekje "Tugs and Offshore Supply Vessels 2009/10 (UK and Ireland)" geschreven door James Dodds en Bernard McCall.

Het boekje geeft in alfabetische volgorde een overzicht van alle bevoorradingschepen voor de offshore industry die actief zijn vanuit Britse en Ierse havens, die gerangschikt volgens uitbater. Men vindt er naast de technische gegevens ook contactgegevens van de uitbaters. Ook voorgaande scheepsnamen staan vermeld. Het is opgedeeld in twee delen, eerst komen de supply vessels aan bod, daarna de sleepboten. Achteraan een uitgebreide index, wat opzoekwerk vergemakkelijkt. Het boekje is met tal van kleurenfoto's geïllustreerd.

"Tugs and Offshore Supply Vessels 2009/10" (ISBN 978-1-902953-41-0) telt 112 pagina's en verscheen in maart 2009 als softback. Het boekje kost £12.50 of 16 euro, exclusief P&P. Bestellen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij Coastal Shipping, 400 Nore Road, Portishead, Bristol BS20 8EZ, UK. Tel/Fax: +44(0)1275.846178, www.coastalshipping.co.uk. Wie bij de uitgeverij bestelt moet er ook nog 2 euro verzendingskosten bij rekenen.

### DE LAATSTE GENERATIE

Bij Coastal Shipping verscheen het prachtige boekje "Ocean Freighter Finale" van de hand van Nigel Jones. Het eerste decennium van de huidige eeuw wordt gekenmerkt door een zeer sterke terugloop van schepen met eigen conventioneel behandelingsgerei. In het 80 bladzijden tellende "Ocean Freighter Finale" werden zo'n 100 kleurenfoto's opgenomen van types schepen die tot de laatste van hun generatie behoren. De vaak unieke en prachtige foto's werden genomen in havenplaatsen als het Suez Kanaal, Manila, Shanghai, Alang, Alexandria en Havana. Het boekje werd uitgegeven in het steeds populairder formaat gekend als "Jones", landscape 195mm x 245mm. Een echte aanrader voor elke shiplover!

"Ocean Freighter Finale" (ISBN 978-1-902953-44-1) telt 80 pagina's en verscheen in september 2009 als hardback. Het boekje kost £16.00. Bestellen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij Coastal Shipping, 400 Nore Road, Portishead, Bristol BS20 8EZ, UK. Tel/Fax: +44(0)1275.846178, www.coastalshipping.co.uk. Wie bij de uitgeverij bestelt moet er ook nog £1.60 verzendingskosten (P&P) bij rekenen.

### GMDSS, EEN HANDBOEK

Bij Adlard Coles Nautical verscheen het interessante en nuttige boek "GMDSS. A user's handbook" geschreven door Denise Bréhaut. De 'Global Maritime Distress and Safety System' (GMDSS) biedt een snelle en efficiënte manier om hulp in te roepen op zee, wat ook de grootte van het schip of de geografische positie van het incident is. Sinds dit boek voor het eerst werd gepubliceerd, heeft het in belangrijke mate bijgedragen tot het begrijpen van het systeem door gebruikers van GMDSS, en vormt het een nuttige voorbereidingsbasis voor studenten die er nog geen lessen over hebben gevolgd. De heldere tekst wordt aangevuld met talrijke illustraties, een handige vraag & antwoord sectie en snelle referentiegegevens voor GOC (General Operator's Certificate) - en LRC (Long Range Certificate)-studenten.

Op de World Radio Conference in 2007 werden talrijke wijzigingen aan het GMDSS aangebracht, wijzigingen die in 2009 in voege traden. Alle wijzigingen werden in de vierde editie van het boekje opgenomen.

"GMDSS, A user's handbook" (ISBN 9781408114933) telt 117 pagina's. Het boek kost £17.99. Bestellen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij Adlard Coles Nautical, 38 Soho Square, London W1D 3HB, UK. www.adlardcoles.com.

### BRANDSTOFANALYSE, EEN INLEIDING

An Introduction to Fuel Analysis", geschreven door Nigel Driffin en uitgegeven door Petrosport Bunker Publications, biedt een gids en referentiekader aan diegenen die, hoewel geen specialisten in de technische aspecten van 'marine fuels', voor hun job toch de terminologie en de rapportering van brandstofanalyse (fuel analysis) moeten kennen.

Dit boek zal iedereen die enige twijfels heeft wat bij analyse van scheepsbrandstoffen kan worden gevonden helpen, en eens iets gevonden zal men er ook in vinden wat er mee te doen. Het boek omvat ook een aantal zeer nuttige bijlagen, zoals waar men verdere hulp kan vinden, lijsten met afkortingen en met woorden en termen dat men in analyserapporten terug zal vinden. Hoewel het boek niet de kennis biedt van een professionele analist die over een volledig uitgerust laboratorium kan beschikken, toch zal de lezer er een belangrijke bron van informatie in vinden dat iedereen die met 'marine fuels' te maken heeft zich eigen zal maken.

"An Introduction to Fuel Analysis" (ISBN 978-0-9548097-3-7) werd op handig format uitgegeven en telt 96 pagina's. Het kost 50 euro exclusief verzendingskosten. Aankopen gebeurt best via de uitgever, Petrosport Bunker Publications, Petrosport House, Somerville Court, Trinity Way, Abberbury, Oxfordshire OX17 3SN, England. Tel. +44.1295.814455, Fax +44.1295.814466, e-mail: books@petrosport.com, website www.petrosport.com.

### STORMEN

Bij Adlard Coles Nautical verscheen "Storm and Wild Water".

Dag Pike tekende als auteur.

Stormen laten een angstaanjagende herinnering na bij hen die ze tegenkomen en overleven. Ondanks eeuwen van technische vooruitgang in boot- en scheepsonwerpen, spreken zeelui nog steeds met ontzag als het om stormen gaat die ze hebben tegengekomen. Aan land wordt de sterkte van de storm doorgaans gemeten in windsnelheden. Op zee is de situatie dubbel zo erg, want de wind met stormkracht laat zich op zee gelden in het vernietigende effect van golven, die dodelijke situaties met zich brengen voor schepen die door de storm 'gepakt' worden.

Dag Pike ging voor zijn boek op zoek naar de ergste invloed van de natuur op de zee. Hij beschrijft de ervaringen van schepen, grote én kleine, tijdens stormen op alle oceanen met spectaculaire reddingen of dramatische verliezen als gevolg. Zijn 'verhaal' wordt sterk ondersteund door spectaculaire fotografie.

"Storms and Wild Water" (ISBN 9781408112311) telt 159 pagina's. Het boek kost £16.99. Bestellen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij Adlard Coles Nautical, 38 Soho Square, London W1D 3HB, UK. www.adlardcoles.com.

### IJSLANDVISSERS UITGENODIGD

Katrien Vervaele schreef Het boek 'Naar Island'. Daarin interviewt ze in 272 (!) bladzijden 28 mannen die op IJsland gevaren hebben. Het boek wordt aan het publiek voorgesteld op 8 april om 14,30 uur in de lokalen van het VLIZ, Wandelaarkaai, pakhuis 61 te Oostende. Omdat het boek een erbetoon is aan de IJsland vissers worden allen die nog op IJsland gevaren hebben op de receptie uitgenodigd. Allen daarheen!



*Jacques van Harten is bezig voor HVB de geschiedenis van het hospitaal-kerkschip De Hoop aan het schrijven. Vorige maand had hij het over het eerste kerkschip dat onder die naam voer. Vandaag zet hij zijn onderzoeken verder.*

## Over het Hospitaal Kerkschip De Hoop (II)

In twaalf jaar tijd (van 1899 – 1911) was De Hoop een waar toevluchtsoord voor zieke, gewonde en gelovige vissers geworden. De veranderingen in de visserij gingen in die eerste jaren van negentienhonderd razend snel. Niet alleen deed stoom zijn intrede, ook de eerste dieselmotoren stonden al spoedig aan boord te grommen. Scheepsvormen (staalbouw) en vistechnieken werden steeds weer aangepast aan de voortschrijdende techniek. De eertijds eerder conservatieve visserijondernemingen werden nu een innoverend bedrijf. Met de komst van de stoom en de bijna gelijktijdige invoering van motorisering (diesel) nam de actieradius van de schepen toe. Daarmee kwamen ook eerder zelden beviste, verder weggelegde,



*Arts en dominee in de sloep op weg naar wachtende patienten. Tekening W.J. Dijk*

### Lerwick

Het in de 17de eeuw gestichte Lerwick op de Shetlands is eeuwenlang de verzamelpaats geweest voor de Nederlandse visserijvloot. Een troosteloos oord is het, liggend op 60 graden NB, beheerst door mist, regen, kou en stormen. Zelfs in juni branden de openhaarden er nog. Dat de één mijl brede en drie mijl lange baai nooit dichtvroor is te danken is aan de warme golfstroom.

Mogelijk heeft Lerwick zijn bestaan (maar zeker zijn groei) te danken aan de Nederlandse vissers. Zelfs in de tijd van de Nederlandse haringbuizen lagen hier soms meer dan tweeduizend vissersschepen zij aan zij en je kon zo (klauterend over de dekken) naar de andere kant van de baai lopen. Behalve de Nederlandse schepen lagen er natuurlijk ook schepen uit bijvoorbeeld Schotse havens, zoals Aberdeen, Wick, Lossiemouth, Buckie en Fraserburgh en Banf.

Door de eeuwen heen meerde men hier af om te fourageren, om averij te herstellen, voor medische hulp, voor vers water, om haring over te laden en natuurlijk om te schuilen bij slecht weer en slechte vangst. Bij ruw weer (zo beweerden de vissers) zwom de haring diep, maar zodra de zee tot rust gekomen was, zou de haring naar boven komen. Daar was dan het wachten op.

Toen er via radio berichten verzonden konden worden, ging Lerwick dienst doen als berichtencentrum. Zo werden daar ook de locaties doorgegeven waar het op dat moment goed vissen was. Ook het Schotse Peterhead was zo'n pleisterplaats voor de visserij, waar het PHSK De Hoop

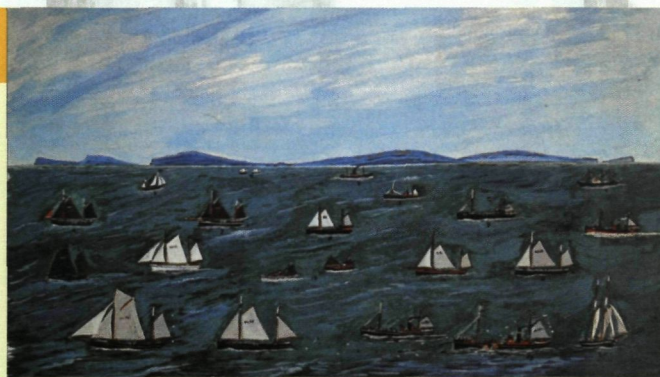
visgronden binnen bereik.

Wilde men onder deze snel omstandigheden de medische- en geestelijke zorg voor de vissers met het hospitaalkerkschip De Hoop continueren, dan moest er opnieuw geïnvesteerd worden. Vanaf 1903 werd al geld opzij gelegd voor een nieuw, moderner schip. Toch was het pas in 1911 dat de Haarlemse scheepswerf Conrad de opdracht kreeg voor de bouw van De Hoop II.

Het zou een moderne stalen tweemast gaffelschoener worden, een gemotoriseerd schip, een motor-zeilschip dat met gemak onder alle weersomstandigheden bij de ver uitwaaiende vloot zou functioneren. Voor bijna een halve ton (44.990 gulden) werd een voor die tijd peper duur schip gebouwd. Met 33,96 meter lengte en een breedte van 6,51 meter breedte, en met een fraaie gaffel tuigage, toonde het schip als een immens mooie zwaan. Binnenin gromde een moderne Kromhoutmotor van 76 pk.

De oude De Hoop was echter nog niet afgeschreven. Het schip werd voor onbepaalde tijd afgestaan aan de Koninklijke Marine. In 1918 werd het uiteindelijk voor 7000 gulden verkocht aan de Marine en kreeg het als thuishaven Amsterdam.

De PHKS De Hoop II was intussen aan een lang leven begonnen: ruim twee en veertig jaar had het schip te gaan. De eerste jaren werd er echter niet veel uitgevaren. Door de Eerste Wereldoorlog was het noordelijk deel van de Noordzee afgesloten wegens mijnevelden. De Hoop voer daardoor meestal vlak onder de Hollandse kust. De noordelijk gelegen Shetlands eilanden waren onbereikbaar en veel vissers durfden zich in die tijd trouwens niet op volle zee te wagen. In 1917 en 1918



*Zeilloggers en stoomfietsen in de bressay Sound Lerwick... de wachtkamer van de PHKS De Hoop*

met regelmaat afmeerde en er medisch spreekuur hield en kerkdiensten organiseerde.

Duizenden jonge vrouwen van het Schotse en Engelse vasteland trokken naar deze pleisterplaatsen. Het kaken van de aangevoerde haring vroeg immers vele handen. Lerwick kent nog veel Nederlandse 'trekjes'. Op veel grafzerken treft men oud Hollandse namen aan en ook straatnamen verwijzen nog steeds naar dat verleden. Toen de vissersschepen zwaardere motoren kregen en verder gelegen visgronden konden bevissen en toen de radiocommunicatie tussen schip en wal betrouwbaar werd, raakte Lerwick zijn status als pleisterplaats kwijt en raakte het enigszins in verval. Rond 1970 kwam de havenplaats weer tot bloei door de exploitatie van oliebronnen in de Noordzee (JvH)





PHKS De Hoop IV

kon zelfs helemaal niet uitgevaren worden en bleef De Hoop in IJmuiden liggen met alleen een kapitein en enkele matrozen aan boord. Daarna ging het hard. Tot 1954 zijn duizenden patiënten aan boord verzorgd en behandeld.

### Renovaties

Natuurlijk werd er ook tussentijds gerenoveerd. In 1917 werd er door Radio Holland een extra dekhut ingericht als radiohut, compleet met een grote en kleine zender (met bijgeleverde marconist!). Vanaf nu kon de verbinding tussen reders en vissers via radiogolven en een seinsleutel worden onderhouden. Hierdoor werd PHKS De Hoop met zijn 'berichtendienst ter plekke' meer dan ooit het middelpunt van de vissersvloot. In 1938 werd niet alleen een nieuwe vier cilinder Kromhout dieselmotor van 195 pk ingebouwd... het silhouet van het schip veranderde ook drastisch in een motorschip met hulp steunzeil. De snelheid kwam op negen knopen. Ook de accommodatie werd zowel voor de bemanning als voor de patiënten aangepast. In plaats van dertien, was er nu plaats voor zestien



PHKS De Hoop III

bemanningsleden en de accommodatie voor patiënten ging van acht naar tweeëntwintig bedden. Ook werd de radiohut volledig up to date gemaakt en was het vanaf nu mogelijk in gesproken woord over radio te communiceren. Via de radio werden vanaf nu te midden de vloot ook kerkdiensten gehouden.

### Een leven

Bij het begin van de Tweede Wereldoorlog namen de Duitsers het schip in beslag en ze namen het bevel ervan over. Maar tegen het einde van de oorlog maakt de Duitse bemanning een erbarmelijke vergissing. Op 31 oktober 1944 vaart De Hoop II de haven van Wolphaartsdijk binnen. Duidelijk een misrekening van de Duitse kapitein, want de geallieerden hadden zich al in het dorp en langs de haven gevestigd. Met enthousiasme enterde de bevolking het schip. De bemanning werd gevangen genomen en overgedragen aan de geallieerden. Deze 'bevrijding'



PHKS De Hoop II de laatste werkzaamheden met de kwast

werd het hoogtepunt van het bevrijdingsfeest in het dorp ! Onmiddellijk na de oorlog vertrok De Hoop II weer naar de visgronden en zou dat blijven doen tot 23 december 1954. Een nieuwe, in deze tijd passend hospitaalkerkschip stond op stapel... de De Hoop III. Gedurende twee en veertig jaar trouwe dienst werden 12.023 patiënten aan boord van de PHKS De Hoop II behandeld. In september 1955 werd het schip verkocht voor 40.000 gulden aan Rasmus Rasmussen in Vedavaagen in Noorwegen. Kapitein W. de Vreugd, die 22 jaar op De Hoop II voer, bracht zijn oude schip naar Haugesund, waar de nieuwe eigenaar het liet ombouwen tot haringvisser.

Jacques van Harten  
(Vervolgt)



**VLOOT, reder van de overheid,  
stelt in Oostende een driehonderdtal collega's te werk**

via **[www.welkombijvloot.be](http://www.welkombijvloot.be)**

**kun je solliciteren:  
(jobs - vacatures)**

**en op de hoogte blijven van onze nieuwbouw:  
(projecten - nieuwbouw)**





## De memories van Leon Inghelbrecht

Leon Inghelbrecht (86) heeft lange tijd in Congo doorgebracht. In Kilwa, stampte hij een visserijschool uit de grond. Hij schreef zijn herinneringen aan deze periode neer en HVB mocht ze publiceren. Dit is het slot.

# Congo, de grote uitdaging (IV) - De terugkeer naar België



Leon Inghelbrecht als loods in 1970, samen met zijn collega Pierre Ickx.

In de tijd dat we in Kilwa verbleven werden daar belangrijke werken uitgevoerd. Er werd een hospitaal gebouwd en er werd een arts aangesteld. Op de hoogvlakte van de Kundelungu werd een landingsbaan aangelegd. Met een Cessna konden we daardoor in een veertigtal minuten de afstand Lubumbashi/Kasenga overbruggen.

Het gewest Pweto, waartoe Kilwa behoorde, telde toen 52.244 bewoners, waarvan 140 blanken. In 1960 was in Kilwa het medische centrum operationeel en hadden de Broeders van Liefde er een school geopend.

Intussen werd in Pweto de koffiecultuur aangepakt en al gauw waren honderdduizend stekken aangeplant. 400.000 exemplaren wachtten hun beurt af in de kwekerijen. Men verwachtte een aanplant van één miljoen struiken. Gezien het winstgevend karakter viel het project in de smaak van de bewoners.

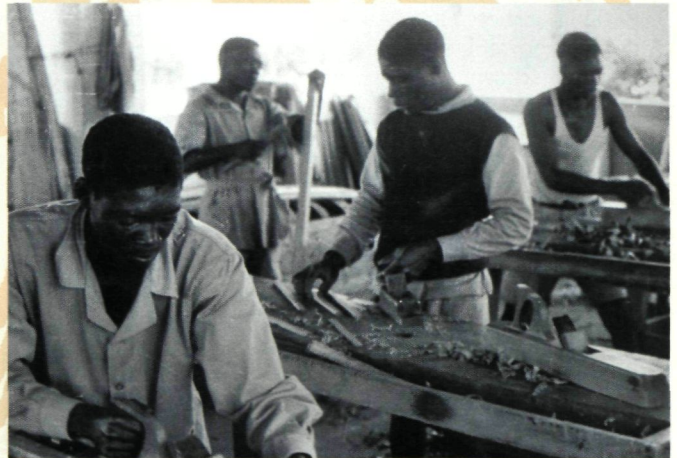
Wij voerden per vliegtuig enkele inspectieopdrachten uit o.a. naar het enorme visrijke Tanganikameer, meer dan 2.500 m diep. Ook in Kigoma en Bukavu hadden we contacten met missionarissen, autoriteiten en koloniale. Zij waren de



Schooldirecteur Leon Inghelbrecht tussen zijn Congolese leerlingen

eersten die ons spraken over spanningen onder de bevolking. We zagen volle treinen met koloniale die vertrokken: 10.000 overzeese ambtenaren verlieten in die tijd de kolonie! Gezien de toestand van mijn echtgenote was er ook voor ons reden genoeg om het land te verlaten. Ze was er erg genoeg aan toe en we verwachtten niet onmiddellijk beterschap. Na rijp beraad besloten we naar België terug te keren. Op 2 januari 1959 werden wij op ons verzoek door de koloniale administratie 'in beschikbaarheid' gesteld, zonder onderbreking, wegens persoonlijke aangelegenheden. Daarna ging het rap.

Op 14 januari 1959 ontstonden in Leopoldville anti-Belgische rellen. Er brak een opstand uit die vier dagen duurde en waarbij tientallen inlanders de dood vonden. Alles wees erop dat het tijd werd om te vluchten. In de steden zwierven dronken militairen rond. We hadden weet van vrienden en collega's die beestachtig mishandeld waren en zelfs vermoord. De Belgische overheid raadde haar personeel aan om Congo te verlaten.



Houtbewerking, onmisbare stielkennis voor de inheemse visser.

In Kilwa heerste er echter nog rust en wij cultiveerden er nog een sociaal leven. Voor wat de school betreft wachtten we nog op de installatie van sanitaire installaties. Uiteindelijk werden de gezondheidsinstallaties toch afgewerkt.

Omdat er in Congo steeds meer koloniale werden gedood of mishandeld, besloten wij dat het wijs zou om, zoals zoveel anderen, naar het moederland af te reizen. Ook zou ik er deelnemen aan een examen voor een betrekking van directeur van Ibis.

We zouden de niet ongevaarlijke reis via de overwoekerde wegen naar Lobito, in Portugees Afrika (Angola) moeten riskeren. Mijn vervanging werd geregeld. De leerlingen hadden al begrepen wat er aan 't gebeuren was. Zelf voelde ik me te beroerd om afscheid te nemen, want ik verkeerde in onzekerheid. Zou ik ooit nog terugkeren naar de school, een levenswerk dat me nauw aan het hart lag? Medewerkers en laatstejaarsleerlingen waren er zeker van: ik zou nooit meer terugkomen! Ze wilden een groepsfoto. Van een pygmeë, die vrijblijvend het bruisende leven in de school meebeleefde, kreeg ik ter afscheid een door hem gesneden houten beeldje dat 'de chef' voorstelde, het hoofd van de gemeenschap.

Ik kon van ontroering maar moeilijk een woord uitbrengen.





*De theorie van de scheepsconstructie wordt onmiddellijk gekoppeld aan de praktijk.*

Hij schonk mij ook een dwa ya mungu (amulet van God) en zei: 'kwa heri bwana' (het ga je goed mijnheer). Jozef, een wees die mijn persoonlijke boy was, had er geen goed oog in. Hij wilde mij niet meer kwijt. Er deden geruchten de ronde over toenemende spanningen en wij besloten maatregelen te nemen om tijdig het land te verlaten. Toen kwam de roep voor onafhankelijkheid.

### **Naar het moederland**

In februari 1959 zijn we vertrokken naar Lobito, dwars door de Portugese kolonie (waar eveneens onrust heerste), een afstand van duizend kilometer. In de haven van Lobito bemerkten wij het Belgische koopvaardijship 'Kapitein Brognion', toevallig aan het laden voor Antwerpen. We zijn ingescheept en onze auto werd veilig aan dek gesjord.



*Uiteraard stond het breien van netten op het programma.*

Koosje kon aan boord vele avonden lang kaartspelen met de oude kapitein en de secretaris van de Gouverneur van de Provincie Katanga die eveneens om veiligheidsredenen vertrokken was.

Drie weken later meerden wij af, samen met een lading tomaten uit Tenerife, bestemd voor Antwerpen. [Het kan nooit helemaal goed gaan. We moesten ongeveer vijf dagen ten anker gaan, vlak voor Oostende, tengevolge van mist.]

Bij aankomst in Antwerpen stonden enkele familieleden ons op te wachten. De wagen was snel aan de wal geplaatst en we reden meteen naar Brussel. Zoals verwacht was ik niet geslaagd in het examen voor de Ibis, maar doordat ik overgekomen was om aan dat examen deel te nemen, werden de kosten van de overtocht terugbetaald.

Op 16 september 1959, na tien jaar Congo, ontvingen wij bevestiging dat onze aanvraag voor de graad van 'leerling-zeeloods' door het Bestuur van het Zeewezen was aanvaard. We zijn in dienst getreden van het Belgische Zeewezen, kregen een opleiding van negen maanden en werden vervolgens tot rijkszeeloods benoemd te Oostende.

In Vlissingen zag ik kapitein Missuwe terug. Ik had destijds als zijn ondergeschikte ter koopvaardij gevaren. Ooit had ik hem verlaten om naar Congo te trekken en nu kwam ik onverwachts bij hem terug.

Vanaf 1975 ben ik aan laatstejaarsstudenten voordrachten gaan geven voor het Nationaal Centrum voor Maritieme Informatie (Bestuur van het Verkeerswezen). Ik zetelde jarenlang in het hoofdbestuur namens de Christelijke Centrale (ACV) voor Communicatie en Cultuur. In die hoedanigheid heb ik voor de rechtbank collega's verdedigd die betrokken



*2008. Leon Inghelbrecht en zijn familie, in rustiger tijden.*

waren bij fouten al dan niet als gevolg van aanvaringen op zee. Bij de coöperatieve verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood heb ik diverse expertises afgeleverd, ter voorbereiding van uitspraken bij de Hoge Raad van Verkeerswezen te Brussel.

Van 1986 werd ik betrokken bij de ontwikkeling van de Walradarketen Westerschelde. Jarenlang was ik bestuurslid van het zeemanstehuis Godtschalck en gedurende vele jaren was ik medewerker van HVB waarvoor ik veel literaire stukken schreef over maritieme onderwerpen. Ik ging ermee door, ook nog na mijn pensionering die aanving op 1 december 1988. Ah, wat kan ik er nu nog aan toevoegen? Het koloniale verleden is een wonde die gauw weer open ligt. Maar schrijven geeft een sterke troost. Het is een manier om met jezelf weer voort te gaan, het is een manier om de dood te verslaan.

*Leon Inghelbrecht*

## **CREVITS**

**IMPORT - EXPORT - ALLERLEI KETTINGEN EN KETTINGMATTEN  
ANKERS - HERBRUIKBARE MATERIALEN - VISSERIJBENODIGDHEDEN  
RUBBER BOLLEN EN RUBBER RINGEN**

Marcus Gerardsstraat 12, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 54 48 33  
Kotterstraat 42, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 54 45 85  
Ankerstraat 20, 8400 Oostende. Gsm: 0475 30 39 87  
Fax: 050 54 79 11  
Telefoneren vanuit Nederland: +32 50 54 48 33



## VEEL PAPIER, WEINIG CHOCOLA

Chris (Prut) Meyers is visser aan boord van de Z 90. Visserijschool liep hij in Heist. Hij is gehuwd met Elke waarmee hij dochtertje Elise grootbrengt. Momenteel luistert hij veel naar Kapitan Korsakov, Mogwai en The Flaming Lips. Hij heeft deze maand "Prooi" van Deflo in 2slepen uitgelezen, wat een pageturner! De nieuwe CD van Mogwai is subliem.

## Vrije tijd

Over het werk heb ik het vroeger al gehad. Maar we hebben ook vrije tijd aan boord. Het grootste deel ervan slapen we in onze kooi. Die kooi is nog altijd 't beste plekje van t schip. De vrije tijd hangt verder af van het soort visserij en van andere factoren. Heb je de wacht? Is het een sleep werken? Zit je in de grote zakken en de korte slepen? (Wij zeggen: Hocus pocus / beter in 't logies dan in 't kookhus!) Is het van 3-6-9 en kleine zakjes (= grote gemakjes) dan heb je 2 uur om je tijd te verdrijven. Wie 's avonds een lekker gerechtje wil eten zal dat zelf moeten bereiden, want het is enkel 's middags dat we maar de voetjes onder tafel te schuiven hebben. (Wist je trouwens dat er vissers zijn die geen vis lusten? Bizar, net als vegetarische slagers trouwens.)

Bijna iedereen heeft tegenwoordig een eigen TV in z'n kooi. Je kunt daardoor een film naar eigen keuze bekijken (het aanbod is groot: het gaat van westerns tot cowboyfilms). Er is zelfs al satelliet-TV tot in je kooi. Onze rederij was daar trouwens de voortrekker van. En intussen is hat al onmisbaar geworden.

Soms gaat het er socialer aan toe en wordt er met z'n allen naar een voetbalmatch gekeken. Da's natuurlijk voor de liefhebbers. Zelf zou ik niet eens dood gevonden willen worden in een voetbalstadion, dus laat ik die kelk aan me voorbijgaan. Of we leggen met z'n allen een kaartje in de kombuis, en in de Golf van Biskaje doen we 't op 't bootdek, terwijl we zonnen. Zonnebaden is weliswaar een luxe-tijdverdrijf dat enkel in de Golf kan, dat geldt ook voor BBQ'en.

Sommigen zijn GSM-verslaafd en blijven hele slepen op de brug achter om, veelal zonder resultaat wegens slecht bereik, te SMS'en of te bellen met het thuisfront. De sportievelingen houden ook aan boord hun conditie op peil. Dat gaat van zeulen met halters, tot fietsen op rollen. Voor dat laatste is mooi weer een must. Gelezen wordt er ook, maar verder dan de traditionele week- en maandbladen gaat dit meestal niet. Er zijn uitzonderingen die de mening toegedaan zijn dat een goede roman of een spannende thriller je even kan laten vergeten dat je aan boord bent. HVB is hier ook iedere maand mee aan boord. Uiteraard. En zo hoort het ook! (Hint hint.)

En last but not least bestaat ons tijdverdrijf erin te denken aan degenen die we thuis achterlaten: vrouw, kindje(s), liefje of andere geliefde personen. En plannen maken voor de dag dat je weer thuiskomt, dat is ook iets waar we sterk mee bezig zijn. Wat we allemaal gaan uitrichten gedurende die enkele dagen dat we thuis zijn. De zeereis vlak voor je met vakantie gaat is altijd een lange reis, ongeacht de dagen die hij telt. Want, laten we eerlijk zijn, hoe graag je ook visser bent, het thuiskomen is altijd véél plezieriger dan het vertrekken.

Chris Prut



Ontdek Bed en Breakfast 't Mirakel te Meetkerke. Je kan er genieten van een overnachting in een klassevol ingerichte gastenkamer, met uitgebreid ontbijt. Indien gewenst kan je er als gast ook terecht voor een culinair avondmaal. Gelegen in het hartje van Meetkerke, op de fiets- en wandelroute, 'de Meetkerkse Moeren' is deze B&B een schitterende uitvalsbasis voor tal van activiteiten.

Meer info op [www.tmirakel.be](http://www.tmirakel.be)



't Mirakel  
bed & breakfast

Oude Molenweg 18 • 8377 Meetkerke  
050 68 79 69 • 0478 49 22 65  
[info@tmirakel.be](mailto:info@tmirakel.be)



Bon voor gratis fles Cava,  
bij overnachting in 't Mirakel.  
Bon geldig tot 31/07/11





# GIJ DIE DIT BLAD IN DE KRANTENWINKEL KOOPT

De distributie van HVB via de winkels is voor ons van in den beginne al een peperdure zaak geweest. De distributiekosten bedroegen in 1988 immers al 40% van de verkoopprijs van het blad.

Dat is intussen nog toegenomen, bvb. doordat we verplicht werden een barcode aan te brengen, een streepjescode die we maand na maand voor veel geld bij de distributeur moeten aankopen.

Ook is de distributiedienst verhuisd, waardoor we sinds enkele maanden 60 km moeten omrijden.

Het is niet dat we aan die winkelverkoop iets moeten overhouden

(want dat was voorheen ook niet het geval), maar de lezers zullen begrijpen dat we er evenmin aan moeten 'toesteken'. Vandaar dat HVB vanaf maart 2010 in de winkel 3,99 euro kost.

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

## NEEM TOCH 'N ABONNEMENT

Neem vandaag nog een abonnement en schrijf 29,75 euro over op rekening

384-0596581-18 van Het Visserijblad. U krijgt dan een jaar lang HVB bij u thuis in

de bus bezorgd aan minder dan 2,50 euro per keer! Schrijf op uw betaalformulier 'Jaarabonnement HVB' en u ontvangt HVB een jaar lang bij u thuis in de bus.

HVB kost u dan 38% minder dan wat u betaalt in de winkel.



## LEES HVB 38% GOEDKOPER!!!

Clauwaert

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](mailto:info@idp-shipyard.be) - Website [www.idp-shipyard.be](http://www.idp-shipyard.be)

