

HVB
70
HET VISSERIJBLAD

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

DE HERVORMING VAN HET
GEMEENSCHAPPELIJK
VISSERIJBELEID
WAT MOGEN WE
VERWACHTEN?



70 ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 10 - 7 november 2003 - 2,50 euro - afgiftekantoor Oostende 1



1910. Vissers en vissersvrouwen poseren voor een van de pakhuizen in de oude Oostendse vismijn.

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 70 jaar het geval.

Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

Uitknippen en terugsturen naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene

HVB

70

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine van de zee

Losse nummers 2,50 euro

Colofon

MEDEWERKERS: Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Philippe Godfroid, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing, Willem Lanszweert, L.K.Merate, Annie Vanhee (tekeningen), Edmond Volk, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters (redactie; te bereiken op tel/fax 059 / 50 51 95 of GSM 0496-266 873.).

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

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en
alle correspondentie:
HVB,

p.a. Brusselstraat 12, 8450 Bredene
Tel. en fax: 059/32 55 59
E-mail:
hetvisserijblad@hotmail.com

De uitgever is niet verantwoordelijk voor standpunten of meningen van auteurs die het artikel met hun naam ondertekenen.
© HVB. Artikels, of delen ervan, mogen alleen maar overgenomen worden na schriftelijke toestemming van de uitgeverij.

ISSN: 0776-6912

Abonnementen!

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

* Jaarabonnement Nederland (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 51,29 euro op nummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Fortis Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (NI)] Vermelding: abo HVB.

Omslagfoto Guido Walters

Alles over iets, niets over alles

DE MAATSCHAPPIJ WAARIN we leven heeft de 'arbeidsdeling' tot het uiterste doorgedreven. Specialisten vind je hier in alle maten en gewichten. De jongste loot aan deze specialistenboom heet de 'ervaringsdeskundige'. Dat is bijvoorbeeld iemand die jarenlang in de goot gelegen heeft, daar door andere experts uit opgevist wordt en vervolgens aan nog andere experts gaat uitleggen hoe het er in die goot aan toegaat.



Misschien zeg ik het hierboven te scherp, maar het toont wel aan dat dit een natie is die op deskundigheid draait. Iedereen die het bij ons voor het zeggen heeft, heet een expert te zijn, een deskundige, een specialist. En de meeste experts vinden ook wel van zichzelf dat ze alles weten.

Dat die experts de neiging hebben laatdunkend op ons neer te kijken is dan ook een beetje te begrijpen. Gewone mensen heten immers niet deskundig te zijn. Gewone mensen doen er dan ook goed aan te zwijgen.

Of niet?

Elkeen die goed naar zo'n experts luistert weet meteen dat er meer achter hun woorden zit dan de deskundigheid waarmee ze ons regelmatig om de oren slaan. Dat geldt zowel voor de kerkelijke experts (de pastoors), als voor de experts die de economie leiden (de sectorbonzen), dat geldt zowel voor de politieke experts (de politici) als voor de culturele (de kunstenaars) en dat geldt voor heel de hofhouding van deskundigen die hoger vernoemde experts nog eens tot hun beschikking hebben.

Moeten we zwijgen voor zoveel deskundigheid? Neen.

Wetenschappelijke experts bijvoorbeeld die afhankelijk zijn van schaarse, moeilijk te verdelen overheidssubsidies hebben er alle belang bij hun eigen specialiteit 'op te blazen' tot een wereldbedreigend probleem. Alhier met die euro's! Andere wetenschappelijke specialisten moeten het dan weer hebben van nauwe contacten met bepaalde economische sectoren. Zij hebben er alle belang bij de problemen die deze sector veroorzaakt te minimaliseren. De budgetten die dergelijke wetenschapslui beheren zijn immers sterk afhankelijk van de goedkeuring van deze sectoren: wie braaf is krijgt lekkers, wie stout is de roe!

We begrijpen het wel, want niets menselijks is ons vreemd. Maar dat mag ons niet beletten om de waarheid onder ogen te zien: hoe nauwer het belang van de specialist verweven is met degenen die de macht hebben, hoe minder we de mens moeten geloven. Hoe nauwer de specialist met een economische sector verbonden is, hoe minder waarde we moeten hechten aan diens deskundigheid.

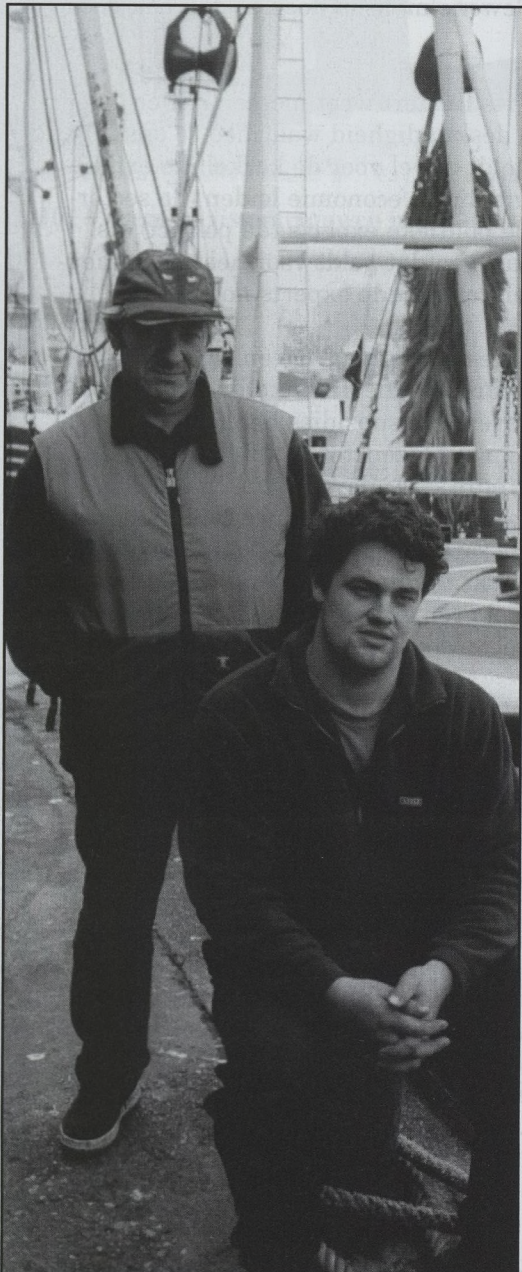
Die experts zullen dat niet toegeven. Niet omdat ze slechte mensen zouden zijn, maar omdat ze nauwelijks iets begrijpen van de vele krachten die op hen inwerken. Ze begrijpen nauwelijks hoe ze gebruikt en misbruikt worden. Dat komt doordat ze experts zijn: ze weten heel veel over iets, maar meestal (of juist daardoor) weten ze nauwelijks iets over al de rest.

Best dat er nog gewone mensen zijn die hen dat kunnen uitleggen. Dat althans is de mening van...

de man op de kaai

N 79 Thorn nieuwkomer in Nieuwpoort

NIEUWPOORTENAAR RONY ZWERTVAEGHER (52) is na een onderbreking van drie jaar opnieuw reder geworden. Eind 1999 deed hij de N.738 Johan van de hand (nu O.536 Zeevalk). Onlangs nam hij de Z.79 Thorn over van de NV Wagram, vennootschap waarin de Rederscentrale (RC) de Z.79 had ondergebracht. De RC had de eurokotter in maart gekocht van de curator die de activa van de failliete Zeebrugse rederij Ravelingen beheerde. Volgens de directeur van de RC was het de bedoeling het vaartuig in te schakelen in het proefproject haakvissen dat twee jaar zou lopen. Inmiddels werd het project door de minister van landbouw goedgekeurd en zou de RC kunnen genieten van de subsidies die de overheid daarvoor ter beschikking stelt.



Of de RC het project ook daadwerkelijk zal uitvoeren is zeer de vraag. Vreemd is bijvoorbeeld dat de initiatiefnemers het schip van 78 BT wilden laten vissen binnen de driemijlszone die sinds enige tijd wettelijk gereserveerd wordt voor vaartuigen tot maximaal 70 BT. Uiteraard was de RC van deze wet op de hoogte toen ze destijds het schip aankocht. Dat wordt ook bevestigd door Ron Hermans, woordvoerder van landbouwminister Sanzen. In De Morgen (24.10.03) verklaarde deze dat de subsidie zolang op zich heeft laten wachten omdat het project dat de RC ingestuurd had

weinig wetenschappelijk onderbouwd was. Daarenboven, zo zei Hermans, had Leefmilieu de boot sowieso niet aanvaard: 'Het was namelijk een vaartuig van 78 brutoregisterton, terwijl in de driemijlszone boten zijn toegestaan van maximaal 70 brutoregisterton.' Onbeantwoord blijft dus de vraag waarom de RC een vaartuig van meer dan 70 BT in

Bij de foto's

Foto links: Rony en Sam Zwertvaegher voor hun nieuw vaartuig.

Foto rechts (volgende bladzijde): de eerste bemanning van de Z.79 in 1986: We herkennen Frans Vandierendonck, motorist Eric Dezutter en de matrozen Jan Vandierendonck en Willy Vanbeveren.

Foto boven: de Z 79 Thorn, thans N 79.

die driemijlszone wilde inschakelen, waarbij verwacht kon worden dat het op wettelijke bezwaren zou stuiten. Sommigen menen dat het RC-project diende om een nieuwe krachtmeting met het kabinet van de minister van Landbouw te organiseren en zodoende het schip te gebruiken om de driemijlszone opnieuw voor eurokotters open te breken. Dat zou dan weer te maken hebben met de voortdurende druk die door Nederlandse reders op de Rederscentrale uitgeoefend wordt. Toen de RC vernam dat Landbouw terzake geen toegevingen zou doen, werd besloten het schip

weer te verkopen. Wat erop zou kunnen wijzen dat de initiatiefnemers niet geïnteresseerd zijn in proefvaarten als die buiten de driemijlszone moeten plaatsgrijpen.

Terug in de vloot

Rony Zwertvaegher die de voorbije jaren in de Nieuwpoortse vismijn en in de transportsector werkte greep de kans. Hij kocht het schip. "Niet voor mezelf, maar voor mijn 24-jarige zoon die als schipper-machinist vaart", zegt de Nieuwpoortenaar. Als derde bemanningslid werd de 25-jarige Frederic Duerinckx aange-

monsterd.

Het herschilderde en tot N.79 Thorn vernummerde vaartuig verkocht al eenmaal in Oostende en in Nieuwpoort, telkens na een gebroken reis. "Geen ernstige defecten, maar mankementen die vermoedelijk te wijten zijn aan de opligperiode van zestien maanden", vermoedt de reder die in zijn vissersloopbaan al erger heeft meegemaakt.

Danny Zwertvaegher, zoon van visser Arthur Zwertvaegher, trok als 14-jarige reeds het zeegat uit. Hij maakt zich dan ook geen al te grote zorgen. Ook omdat de werking van de Mitsubishi-motor uit 1999 het wel goed doet.

De Z.79 Thorn is een vaartuig van 23,85 m. 221 kW en, zoals gezegd, 78 brutoton groot. Het werd gebouwd bij Scap in Oostende voor de rederij Thor van Raymond Vandierendonck. Het vaartuig kwam in november 1986 in bedrijf. De eerste bemanning bestond uit Frans Vandierendonck, motorist Eric Dezutter en de matrozen Jan Vandierendonck en Willy Vanbeveren. In 1995 werd de Z.79 Thorn eigendom van de Rederij Ravelingen met zetel in Oostende en nadien op enkele adressen in



Zeebrugge.

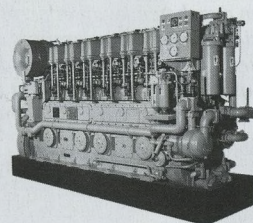
Alle dieselmotoren:
Leveren, plaatsen, revisie en herstelling
Leveren en plaatsen van keerkoppelingen,
waterpompen en compressoren e.a.
Opgieten van motoren met Chockfast
DROOGDOK
Schroeven en schroefassen
Las- en leidingwerk

Bureel - werkplaatsen:
Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge
Tel. 050/ 54 51 78 - Fax 050/ 55 03 67

24 u / 24 u. 0477 / 41 20 93

Scheepsdiesel Service

SDS n.v.





'Waarom droegen kamikaze-piloten eigenlijk helmen?'
(anoniem)

(Over de ICES-bevindingen)
'Weeral niets om van de daken te schreeuwen. Rampzalig is het nu ook weer niet (...) Schol Noordzee zit niet goed en de TAC zou met 2/5 (voorstel) moeten verminderen. Tong blijft plus minus stabiel. Kabeljauw is nog altijd op sterven na (dat zien we straks wel in onze kustwateren).'

Luc Corbisier in de RC (X/2003).

(Ook over de ICES-bevindingen) 'Uit de presentatie (...) blijkt dat de biologen menen (...) het paaibestand voor schol enorm neerwaarts te moeten bijstellen (...) Tot grote schrik van de Nederlandse platvissector.'

(Visserijnieuws, 17 oktober 2003.)

'Ooit was er een tijd dat liberalisme niet alleen gelijk stond met vrije markt en kil beheer. Het ging om waarden van tolerantie en humanisme. Die laatste moeten nu jammer genoeg maar al te vaak voor zelfgenoegzame arrogantie wijken.'

Mia Doornaert in De Standaard 02.08.03

'Als je ouder dan vijftig bent en je zit nog niet goed in je vel, dan ben je niet goed bezig.'

Christian Dumolin, industrieel.

'Ik zie nog steeds een belangrijke rol weggelegd voor de vakbonden, maar ik hoop niet via een klassenoorlog, die eigenlijk achterhaald is door een aantal structurele veranderingen. Vakbonden kunnen een nuttige bijdrage leveren door iedereen rondom hen aan te te sporen om zich op een positieve manier aan te passen aan die veranderingen.'

Anthony Giddens, huisideoloog van de Britse premier Tony Blair
(in www.liberales.be).

'Tussen haakjes: deze generatie van de zogenoemde 35-urenweek werkt al harder dan in de tijd van de 55-urenweek. (...) Je moet de werktijd immers per gezin bekijken. In de tijd van de 55-urenweek werkte één persoon op de twee, de ander deed het huishouden (...) Maar in deze tijd van tweeverdieners, zo hebben we berekend, is de 55-urige werkweek per gezin geëvolueerd naar de 75- tot 80-urige werkweek per gezin. De werkdruk is dus sterk toegenomen, in plaats van gedaald.'

Mark Elchardus in DM, 20 oktober 2003.

'Tegenwoordig is de harmonie tussen maatschappij en media helemaal zoek ... Het ethisch debat wordt op krantenredacties veel te weinig gevoerd. We kunnen ons daarbij de vraag stellen of het verschil tussen zogeheten kwaliteitskranten en de populaire pers wel zo groot is als wordt beweerd. De spanning tussen de forum- en de marktfunctie van een krant is van alle tijden. Maar tegenwoordig domineert de markt alles.'

Herman Balthazar, gouverneur van Oost-Vlaanderen, in De Standaard.

Heistse machinist koopt N.126 Skylight



Karel Ackx (38), tot voor kort machinist op de Z.98 Op Hoop van Zegen, heeft de N.126 Skylight gekocht. Het vaartuig lag sinds begin dit jaar aan de kant door het faillissement van de Oostendse Rederij Westenvind NV. De N.126 heeft een lengte van 30 meter en werd in 1970 gebouwd op een Nederlandse werf en voer destijds als Z.126 Marretje en Orion. Het vaartuig werd enkele jaren geleden volledig gehermotoriseerd (441 kW) en voorzien van een nieuwe machinekamer en een zestrommelige pneumatische visliër. De nieuwe reder, broer van Jan Ackx van de Z.63 Thalassa, hoopt het vaartuig binnen een paar weken bedrijfsklaar te hebben.

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

JULI-SEPTEMBER 2003

Wijziging motorvermogen:

- Z.48 WODAN, eig.: NV Dolfijn, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist. Motorvermogen: 750 kW (voorheen 833 kW)

Zeebrief: 16 juli 2003

- Z.45 STEPHANIE, eig.: BVBA Rederij Stepanie, Oudengemselaan 29, 8370 Blankenberge. Motorvermogen: 957 kW (voorheen 882 kW). Zeebrief: 5 september 2003

Wijziging eigenaar, naam, letter-cijferteken en roepnaam:

- Z.548 FLAMINGO (voorheen Z.97 Jeanne), eig.: BVBA Vaya Con Dios, Admiraal Keyesplein 10, 8380 Zeebrugge. Roepnaam: OPVR.

Zeebrief: 30 juni 2003

Wijziging eigenaar, thuishaven, letter-cijferteken:

- N.79 THORN (voorheen Z.79 Thorn), eig.: NV Rederij Ter Zeevisserij Wagram, H. Baelskaai 25, 8400 Oostende. Nieuwe eig.: Rony Zwertvaegher, Witte Brigadelaan 127, 8620 Nieuwpoort.

Zeebrief: 8 oktober 2003.

Adreswijziging:

- O.533 VIRTUS, eig.: BVBA De Vriendenschap, H. Baelskaai 27, Oostende. Zeebrief: 29 juli 2003.

- O.14 DE ZEEMEEUWS, eig.: NV Rederij De Zeemeeuw, Vismijn 71,

8400 Oostende. Zeebrief: 27 augustus 2003

Doorhaling registratie en wijziging eigenaar

- CAROLINE (nieuwbouw), eig.: BVBA Caroline, Zonnebloemstraat 26, 8301 Knokke-Heist.

Nieuwe eig.: Rederij Shannah, Onderwijsstraat 110, 8301 Knokke-Heist en BVBA Zeemansblik, Boomkorstraat 4, 8380 Zeebrugge

Doorhaling registratie: 26.08.03

Doorhaling registratie, schrapping uit Officiële Lijst en wijziging eigenaar:

- CLEANER (ex-O.306), eig.: BVBA RathÈ en Kiekens, Visserstraat 17, 8380 Zeebrugge

Nieuwe eig.: Holtland Albert, Nachtegaal 1, 8271 HS IJsselmuiden (Ned.)

Doorhaling en schrapping: 29 juli 2003

Geschrappt uit Officiële Lijst en doorhaling registratie:

- LINQUENDA (ex-Z.184), eig.: BVBA RathÈ en Kiekens, Visserstraat 17, 8380 Zeebrugge

Doorhaling: 5 augustus 2003

Nieuwe zeebrieven uitgereikt in 3de kwartaal 2003:

- Z.198 KEES KORF, eig.: NV Rederij Noordpas, Visserstraat 17, 8380 Zeebrugge

'Waakzame Hondenwachtprijzen' voor schipper Z.45 en Vera Dua



Schipper Yvan Eyland en gewezen landbouwminister Vera Dua omringd door haar kabinetsmedewerkster Miet Verhamme, burgemeester Vandecasteele, schepen Miroir, eregenodigde Robert Coelus en de organisatoren van het avondfeest. (foto mm)

Het Vissersfeestcomité heeft de "Waakzame Hondenwachtprijs 2002" voor de aanvoer van het duurste zeedier toegewezen aan schipper Yvan Eyland van de Z.45 Stepahnie. De "Hondenwachtprijs van Verdienste" ging naar gewezen landbouwminister

Vera Dua. Zij mocht de prijs in ontvangst nemen voor haar inzet voor een beschermde zone voor de kleinste kustvissers. Sinds de instelling van de prijs in 1996 door het Vissersfeestcomité van Eddy Serie, Ivan

Fonteyne en Lucien Desomer ging de "Waakzame Hondenwachtprijs" bijna steeds naar een Zeebrugs vaartuig (Z.46, Z.16, tweemaal Z.69 en Z.54), met uitzondering van de O.154 Wilmar die de prijs in 1996 in ontvangst mocht nemen.

Voor het achtste "Vissersfeest" waarop voor de zevende keer "Waakzame Hondenwachtprijzen" werden uitgereikt aan verdienstelijke vissers en mensen die de visserij genegen zijn zaten een tweehonderdtal sympathisanten bijeen in de feestzaal Walrave. Het was dan ook de hoogste opkomst sinds de start van het Vissersfeest.

Schipper Yvan Eyland van de Z.45 ontving de "Waakzame Hondenwachtprijs" voor de aanvoer in april vorig jaar van tarbot van 16 kg die in de Zeebrugse visveiling 420 euro (16.975 fr.) opleverde.

De "Waakzame Hondenwachtprijs voor Verdienste 2002", werd uitgereikt aan oudminister Vera Dua uit erkentelijkheid voor haar inzet die leidde tot een beschermde zone voor de kustvissers. Het eerbetoon liet mevrouw Dua duidelijk niet onverschillig. "Het was geen gemakkelijk dossier, daarom doet het deugd dat de kustvissers nog eens aan mij denken", zei ze toen ze het kunstwerk in ontvangst nam.

- * Mazout voor verwarming
- * Gasoil en marine fuels
- * Oliën en vetten
- * Alle petroleumprodukten

Bvba LEKENS H.

BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!

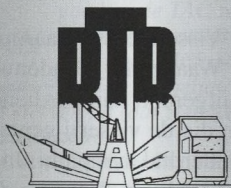
Peraltastraat 7 - 8000 Brugge

Tel.: 050/32 13 31 - Fax: 050/32 12 98

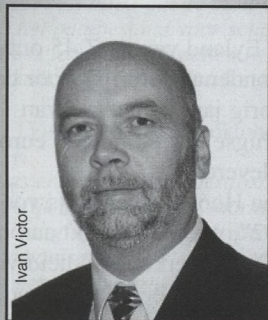
BVBA
LEKENS H.



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



Federaal secretaris zeevisserij



Ivan Victor

ZEEMANSBOND
ABVV

secretaris R. Vermote:
0476 23 40 28

OOSTENDE - VEURNE -
DIKSMUIDE

Jules Peurquaetstraat 27

Oostende

Tel.: 059/55 60 85

Fax: 059/70 51 33

E-mail: btb2oostende@belgacom.net

BRUGGE

HEISTSTRAAT 3

Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

E-mail: btbzee@pi.be

Het kunnen de komende maanden nog woelige ministerraden worden in Brussel, als de onvermijdelijke bespreking van het herstelplan aan de orde is. De Europese Commissie (EC) heeft al duidelijk aangegeven welke richting het hervormde visserijbeleid moet inslaan. Het is nu al duidelijk dat vissersvloten die sterk op rondvis jagen, inzonderheid kabeljauw, het hard te verduren krijgen en het is ook duidelijk dat ze zich niet goedschiks bij de voorstellen zullen neerleggen. Ook het ICES-advies is richtinggevend. *De Internationale Raad voor Onderzoek van de Zee dringt nogmaals aan op een volledige stopzetting van de kabeljauwvisserij in de Noordzee, de Ierse Zee en ten westen van Schotland.* De Belgische vloot vist niet gericht op kabeljauw, maar wanneer de EC strenge beperkingen toepast zullen de Vlamingen dat ook voelen aan de quota en het aantal toegelaten zeedagen. In de bijvangst van de platvisvisserij komt nu eenmaal ook kabeljauw en in mindere mate heek (mooie meid) voor. Of onze rederijen, waarvan minder dan tien procent van de aanvoer uit kabeljauw bestaat, dan ook volop zullen "genieten" van de extra steun voor de lidstaten die het meest door de herstelplannen getroffen worden valt af te wachten.

Herstelplan kabeljauw en heek

DE EUROPESE COMMISSIE presenteert de onlangs de herstelplannen voor de kabeljauw- en heekbestanden. Afhankelijk van de goedkeuring door de ministerraad zouden deze maatregelen in 2004 in werking kunnen treden. Los van de specifieke kenmerken van elke visserij, vormen deze plannen tevens de eerste concrete toepassingen van de hervorming van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB). De herstelplannen zijn gebaseerd op een langetermijnaanpak, bedoeld om de visstand te beschermen en een duurzame exploitatie van de kabeljauw- en heekvisserij mogelijk te maken.

Al verscheidene jaren trekt de Commissie, op basis van de adviezen van wetenschappers, aan de alarmbel over de situatie van bepaalde bestanden. Ondanks verschillende op Europees niveau vastgestelde noodmaatregelen, blijven de door de vissers uit de lidstaten gevangen hoeveelheden nog altijd hoger dan het voortplantingsvermogen van de betrokken bestanden. Zozeer dat een aantal bestanden zich inmiddels al ver onder de kriti-

sche biologische drempels bevinden en zelfs volledig op instorten staan. Gezien het uitblijven van een beslissing van de lidstaten over de herstelplannen, kon tot nu toe slechts de hoogste nood worden gelenigd. Maar de kortetermijnmaatregelen van de afgelopen jaren hebben niet tot de verwachte resultaten geleid. Daarom zullen zij worden vervangen door een globale langetermijnaanpak, gebaseerd op de aannahme van meerjarenplannen.

DEZE MAATREGELEN KWAMEN tot stand na een uitgebreide raadpleging van alle betrokkenen uit de visserijsector en op basis van de meningen van wetenschappelijke experts. De Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee (ICES) en het Wetenschappelijk, Technisch en Economisch Comité voor de Visserij (WTECV) hebben verscheidene adviezen verstrekt. Er is verder regelmatig vergaderd met het Raadgevend Comité voor de Visserij en Aquacultuur (RCVA) en ook de Europese Commissie heeft verscheidene malen vertegen-

NEEM TOCH 'N ABONNEMENT

HVB is nu zeventig jaar jong.
Geef ons de middelen om...
er nog eens 70 bij te doen.



woordigers van de lidstaten en de sector ontmoet.

Doelstellingen in cijfers

Op basis van deze raadplegingen presenteerde de Commissie op 6 mei een eerste herstelplan voor kabeljauw. Bijzonderheid: doelstellingen voor de lange termijn en in de vorm van cijfers. Om een voorbeeld te geven: als het kabeljauwbestand niet langer gevaar wil lopen in de Noordzee, het Skagerrak en het oostelijk deel van het Kanaal, zou het minimumaantal volwassen vissen 70.000 ton moeten bedragen. De meest recente evaluaties, daterend uit juni wijzen evenwel op een paabiomassa van hooguit 35.400 ton. Het doel van het herstelplan is om deze biomassa weer op duurzame wijze op te voeren tot 150.000 ton. Dit cijfer is wat we *de meerjarige doelstelling* noemen, dit is het streefniveau dat men over meerdere jaren, via de toepassing van instandhoudingsmaatregelen, hoopt te bereiken (de wetenschappelijke voorspellingen wijzen op een periode van 5 tot 10 jaar). Wanneer deze meerjarige doelstelling twee jaar achtereen is bereikt, zullen de betrokken kabeljauwbestanden uit de werkingssfeer van het herstelplan worden gehaald en deel gaan uitmaken van een *gewoon meerjarig beheersplan*.

Het streefniveau van 150.000 ton is gebaseerd op het *voorzorgsbeginsel*. Vanaf deze benedengrens kunnen deze kabeljauwbestanden namelijk pas op duurzame wijze worden geëxploiteerd. *Door dit plan geïndiceerde zones zijn het Kattegat, het Skagerrak, de Noordzee, het oostelijk deel van het Kanaal, het*

Visserij-inspanningen uitgedrukt in kilowattdagen

In haar ontwerp-herstelplannen voor risicolopende bestanden drukt de Europese Commissie de visserij-inspanning uit in kilowattdagen. In het kader van deze plannen wordt voorgesteld aan elke lidstaat een totaal aantal kilowattdagen - toegestane visdagen per jaar - toe te kennen, die hij tussen de vaartuigen van de vloot moet verdelen. Wanneer deze dagen zijn besteed, moet de visserij worden stopgezet, ook al is de TAC nog niet bereikt. En omgekeerd zal de visserij ook moeten worden stopgezet als de TAC is bereikt, ook al is het aantal kilowattdagen nog niet helemaal besteed.

Op welk criterium stelt de Commissie het aandeel van elke lidstaat vast?

De Commissie heeft elke lidstaat gevraagd een lijst op te stellen met hierin, voor elk vaartuig dat in de jaren 2000, 2001, 2002 kabeljauw aanvoerde, het aantal dagen dat buiten de haven werd doorgebracht, vermenigvuldigd met het in kilowatt uitgedrukte motorvermogen, teneinde de exacte visserij-inspanning van de betrokken vloot van elk land te kunnen berekenen.

De Commissie berekent vervolgens, volgens een mathematische formule, hoeveel kilowattdagen de Europese vloot nodig heeft om de toegestane vangsten te voltooien. Tot slot wordt dit globale aantal dagen tussen de lidstaten verdeeld naar gelang van hun visserij-inspanning tussen 2000 en 2002. Goed om te weten: de KW-dagen kunnen binnen eenzelfde zone wel van het ene vaartuig op het andere worden overgedragen, maar nooit tussen vangstgebieden worden verschoven.

gebied ten westen van Schotland en de Ierse Zee.

TAC's en visserij-inspanning

Om de door het plan opgelegde doelstellingen te verwezelijken, zijn twee typen maatregelen voorzien: een verlaging van de totale toegestane vangsten (TAC's) en een beperking van de visserij-inspanning.

Ofschoon de TAC's nog altijd jaarlijks op basis van wetenschappelijke advie-

zen worden vastgesteld, passen zij voortaan in het meerjarige herstelplan en wordt hun niveau bepaald op grond van hun nut voor de doelstelling van het plan. Het basisprincipe achter de vaststelling van de TAC's voor kabeljauw is dat de voorraad volwassen vis elk jaar met dertig procent toeneemt. Maar om bruuske jaarlijkse schommelingen te vermijden en de vissers een zekere stabiliteit te bieden, mogen de schommelingen in de TAC's van jaar

Begeleidende maatregelen

De herstelplannen zullen voor bepaalde schepen ongetwijfeld tot een daling van de activiteiten en de inkomsten leiden. Daarom zijn, naast de beschikbare middelen uit hoofde van het FIOV, tevens begeleidende maatregelen voorzien in het kader van de hervorming van het gemeenschappelijk visserijbeleid. Zo is bijvoorbeeld een sloopfonds in het leven geroepen om de lidstaten in de gelegenheid te stellen de vloten te ondersteunen die het meest door de herstelplannen getroffen worden. Dit fonds komt bovenop de in het kader van het FIOV voor de periode 2000-2006 reeds beschikbare middelen voor het uit de vaart nemen van vaartuigen. Dit geld is bestemd voor de sloop van vaartuigen waarvan de visserij-inspanning als gevolg van de tenuitvoerlegging van een herstelplan met 25 procent of meer moet worden verkleind. Resultaat: de premies voor het definitief uit de vaart nemen van deze vaartuigen liggen 20 procent hoger dan degene die reeds beschikbaar zijn in het kader van het FIOV.

Verder heeft de hervorming van het GVB ook het toepassingsgebied van de bestaande FIOV-maatregelen uitgebreid. Meer in het bijzonder komt er meer steun voor eigenaars en bemanningen van schepen waarvan de activiteiten tijdelijk moeten worden stilgelegd. zo kan de steun van één tot twee jaar worden verlengd indien deze tijdelijke stilleggingen het gevolg zijn van de toepassing van een herstel- of beheersplan of van door de Commissie goedgekeurde noodmaatregelen. Bovendien zijn de steunmaatregelen van het FIOV voor vissers, voor omschakeling naar activiteiten buiten de visserijsector, nu uitgebreid naar vissers die hun activiteiten wensen te diversifiëren maar deeltijds willen blijven vissen.

Aan het begin van de periode 2000-2006 hebben de lidstaten slechts 3 procent van de totale 3,7 miljard euro (150 miljard frank!) aan beschikbare FIOV-middelen voor de financiering van de sociaal-economische maatregelen geormerkt. De Commissie moedigt de lidstaten dan ook aan om dit percentage te verhogen, en om ook gebruik te maken van andere beschikbare structuurfondsen.

tot jaar niet meer dan vijftien procent bedragen. Verder dient te worden opgemerkt dat het herstelplan voor kabeljauw, een soort die ook deel uitmaakt van gemengde en bijvangst, eveneens van invloed is op de TAC's voor de overige, tegelijkertijd gevangen soorten (met name wijting, schelvis, platvis).

De vangstbeperkingen (TAC's) en technische maatregelen - tot nu toe de belangrijkste vangstbeheerinstrumenten - volstonden helaas niet om de visserijsterfte van de kabeljauwbestanden te regelen. Daar de kabeljauw samen met andere soorten wordt gevangen, wijst de praktijk uit dat, zelfs wanneer de TAC's voor kabeljauw bereikt zijn, de vangsten voortduren in de vorm van bijvangsten bij andere visserijactiviteiten wier TAC's nog niet zijn bereikt. Er wordt dus nog altijd kabeljauw gevangen (en hetzij illegaal aan land gebracht, hetzij op zee gedumpt als zogenaamde discards), waardoor het bestand nog verder uitdunt. Daarom moet ook de visserij-inspanning worden beheerst. Met andere woorden, de tijd dat de schepen vissend op zee doorbrengen, moet worden beperkt. Het herstelplan stelt hiertoe een nieuw systeem voor om de visserij-inspanning te beheersen, gebaseerd op een nieuwe meeteenheid: kilowattdagen. *Voor elke betrokken lidstaat wordt jaarlijks een hoeveelheid kilowattdagen vastgesteld op*

basis van de tijd dat de vaartuigen uit zijn vloot op zee doorbrengen.

Versterkte controles

Maar waartoe dient de invoering van zulke maatregelen als er tegelijkertijd niet ook een beter toezicht, efficiëntere inspecties en versterkte controles komen? De hervorming van het (GVB) voorziet al in nieuwe controlemiddelen, zoals de uitbreiding van de satellietbewaking op de vaartuigen, betere samenwerking tussen de verschillende controleautoriteiten en uniforme sancties in de hele Europese Unie. Het nieuwe GVB vergroot tevens de bevoegdheden van de communautaire inspecteurs. Maar de Commissie stelt naast dit alles ook specifieke maatregelen voor in het kader van de herstelplannen voor kabeljauw en heek. Deze hebben hoofdzakelijk betrekking op de aanlanding op communautair grondgebied. Zodra er meer dan één ton kabeljauw of heek wordt gevangen, moeten de kapiteins vooraf het volgende melden aan de autoriteiten van de lidstaat waar ze aan land willen gaan: plaats van aanlanding, tijdstip van aankomst, hoeveelheden kabeljauw aan boord en hoeveelheden die worden aangevoerd of overgeladen. Boven de twee ton moeten zij bovendien, naast de voorafgaande kennisgevingen, tevens verplicht naar een voor de betrokken aanlanding aangewezen haven varen. En tot slot stelt de Commissie specifieke voorwaarden voor het wegen en vervoeren van de aangelande hoeveelheden voor, evenals de uitwerking en invoering van specifieke inspectieplannen die de samenwerking en coördinatie tussen de lidstaten moeten bevorderen.

Begeleidende maatregelen

Al deze maatregelen zullen, in combinatie met de uitputting van de kabeljauw- en andere bestanden, voor sommige vaartuigen vast en zeker leiden tot een inkomstendaling. Daarom is bij de hervorming van het GVB voorzien in extra steun voor de betrokkenen. Er is een fonds in het leven geroepen om de lidstaten in de gelegenheid te stellen de sloop van bepaalde vaartuigen te begeleiden. Dit fonds komt bovenop de in het kader van

het FIOV (Financieringsinstrument voor de Oriëntatie van de Visserij) voor de periode 2000-2006 reeds voorziene middelen voor het uit de vaart nemen van vaartuigen (zie afzonderlijk kaderstukje).

Idem voor de heek

Wat de heek betreft, lijkt de bedreiging voor de bestanden minder dringend. Maar alles wijst erop, met name gezien de omvang van de huidige vangsten, dat we op een even problematische situatie als die van de kabeljauw afstevenden als er niet snel iets wordt gedaan. Daarom stelde de Europese Commissie ook een herstelplan voor noordelijke heek voor, volgens dezelfde principes en dezelfde algemene filosofie als het herstelplan voor kabeljauw. *Op geografisch vlak gaat het om dezelfde zone als bij de kabeljauw, uitgebreid naar het westelijk deel van het Kanaal, de Keltische Zee, het westen van Ierland en de Golf van Biscaje.* Voor al deze zones is het doel een volwassen visbestand van 143.000 ton of meer te bereiken, overwegende dat de drempelwaarde op 103.000 ton ligt. Net als bij kabeljauw ligt de nadruk in alle fasen van de besluitvorming op het voorzorgsbeginsel en een duurzaam beheer.

De TAC's worden vastgesteld op basis van wetenschappelijke evaluaties, ten einde een toename van de bestanden met tien procent per jaar mogelijk te maken. Maar net als bij de kabeljauw mogen de TAC's van het ene op het andere jaar slechts met maximaal vijftien procent schommelen. Indien de ramingen daarentegen onder de drempelwaarden uitvallen, zullen net als bij de kabeljauw strengere maatregelen worden voorgesteld.

BRON: Visserij in Europa. Dossier "De kabeljauw- en heekbestanden herstellen", augustus 2003

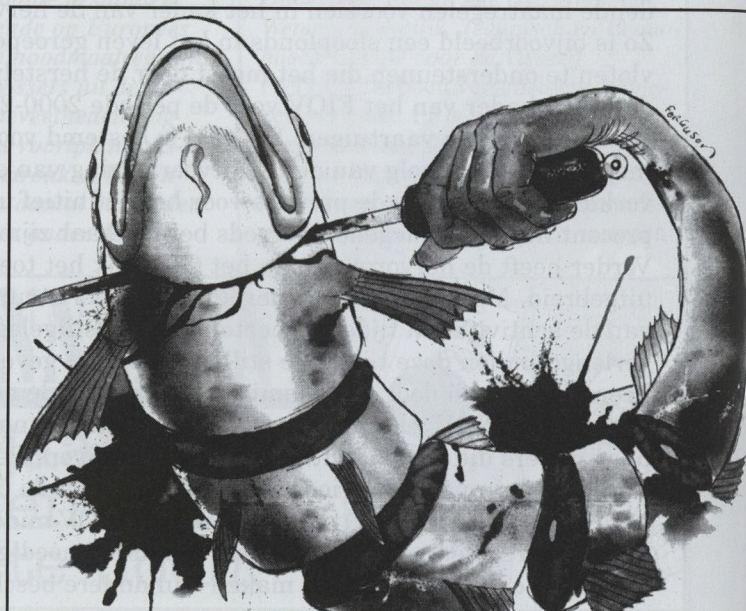
TE KOOP

Sportvissersvaartuig.
Lengte 9,5 m; breedte
2,90 m; diepte: 0,6 meter.
Motor Mercedes 85 pk.
(Pas vernieuwd)
Tel.: 0494 80 12 49.



TE KOOP

Sportvissersboot. Lengte: 950
m; br.: 3 m. Motor DAF 175 pk.
Perfecte staat met radar, diep-
temeter, radio, 2 netten van
4,60 meter. Visklaar.
Prijs: 14.850 euro.
tel.: 059 / 23 45 51.



Waarom is kabeljauw schaars en toch niet peperduur?

VOOR EEN UITSTERVENDE SOORT valt de marktprijs voor kabeljauw nog wel mee, ook al lazten we twee jaar geleden in een krant de dwaze voorspelling dat kabeljauw duurder zou worden dan tarbot.

VERSE KABELJAUW IS mooie spijs met veel kwaliteiten, maar duurder dan tarbot, de culinaire topsoort, zal hij nooit zijn. Stel je voor dat het wel zo is, dan kiest iedereen toch voor tarbot waardoor de prijs ervan pijlsnel zou stijgen en de consument weer overschakelt op de goedkopere kabeljauw.

Er bestaat geen twijfel over dat tarbot de hoogst geprijste vis is. De tongprijs piekte er even bovenuit in '97 en '98, maar die uitschieters bleven de laatste twee jaren achterwege. De jongste maanden is de tarbotprijs (in de vismijn) wat teruggevallen. De kabeljauw daarentegen mag de voorbije vier jaar verdubbeld zijn, de prijs blijft uiteindelijk nog ver verwijderd van het tarbot- en tongniveau. In de hierbij gevoegde grafiek gaat het om de gemiddelde prijs per maand. En gemiddelden zijn nu eenmaal wat ze zijn. De hoogste en de laagste prijzen zijn er niet uit af te lezen. Voor de drie tarbortsorteringen kan die variëren van minder dan 300 frank tot meer dan 900 frank, voor tong (5 sorteringen) schommelt de prijs tussen 250 en 600 frank. De meeste kabeljauw (eveneens 5 sortering) brengt tegenwoordig nog altijd minder dan 100 frank op, terwijl de prijs voor de beste categorie (slechts een klein gedeelte van de totale kabeljauwaanvoer komt hiervoor in aanmerking) boven de 200 frank uitstijgt. Door tal van aanvoerbepalingen is

de populaire kabeljauw wel prijzig geworden, maar niet echt duurder dan de voorbije jaren.

"Dat bewijst dat de vangstquotering niet werkt", luidt de verklaring van landbouwingenieur Rudy De Clerck, hoofd van het Departement Visserij van het Centrum voor Landbouwkundig Onderzoek en al jarenlang rechtstreeks betrokken bij de monitoring van de visstocks. Hij beaamt dat er veel kabeljauw op de markt komt die niet in de officiële cijfers zit. "De Belgische kabeljauwaanvoer zal het verschil niet maken. Het marktmechanisme van vraag en aanbod wordt ontwricht door aanvoer van landen met een vloot die gericht op kabeljauw vist."

- Is er dan geen probleem met overbevissing van kabeljauw?

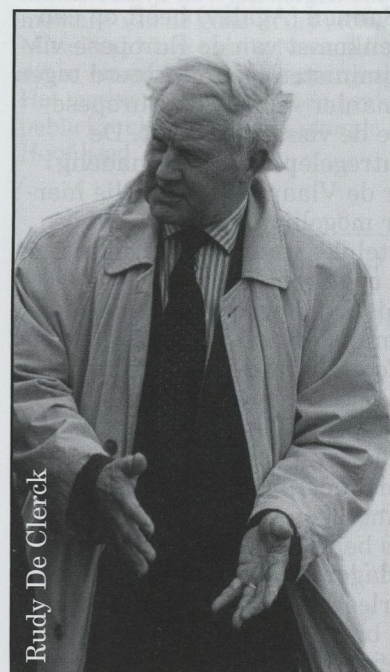
"De oorzaak is wellicht niet alleen bij de overbevissing te zoeken, al is dit wellicht de hoofdoorzaak dat het met het kabeljauwbestand al tien jaar bergaf gaat. Ook de opwarming van de zee door het broeikaseffect, natuurlijke vijanden en ziekten eisen hun tol. Het is een ingewikkeld natuurlijk proces dat wij nog niet ontrafeld hebben."

- Wanneer het kabeljauwbestand blijft afnemen moet de soort toch wel eens uitsterven?

"Zover zal het nooit komen. Dat belet niet dat we intussen beschermende maatregelen moeten nemen. Het herstelplan voor kabeljauw en heek is er een van, maar wellicht komen daar nog andere soorten voor in aanmerking."

- Is een volledig vangstverbod dan de oplossing?

"Een totaal vangstverbod is in de praktijk bijna onmogelijk. Bovendien geeft het geen zekerheid dat er binnen enkele jaren meer kabeljauw zal zijn. De klimatologische omstandigheden na het paaien bepalen hoeveel broed er overleeft. De visserij heeft daar geen



Rudy De Clerck

invloed op."

- Heeft het sluiten van grote gebieden dan wel zin?

"Het is in elk geval efficiënter dan het opleggen van grotere maaswijdten, want dan wordt de visserij onrendabel. Je moet de gebieden en de periodes dan wel juist kiezen, het is te zeggen gedurende de paaiperiode de kraamkamers beschermen, van december tot januari. Een paar jaar geleden heeft met gebieden gesloten als de paaiperiode al voorbij was."

- Door de aanvoer van veel kleine exemplaren krijgt de kabeljauw nauwelijks de kans om volwassen te worden?

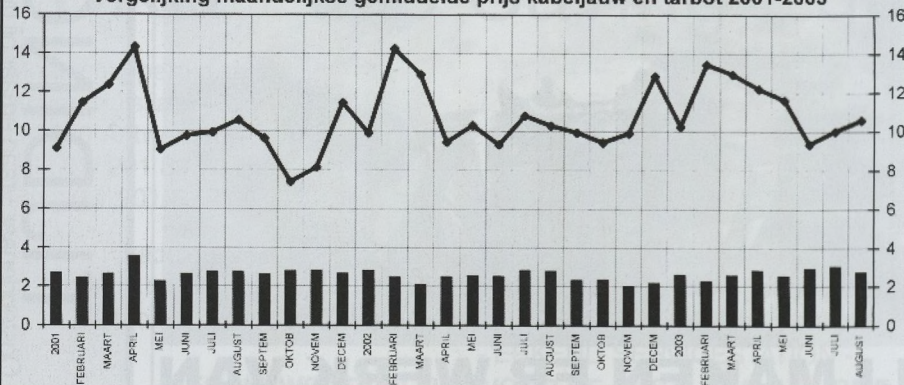
"De kabeljauw die vandaag wordt aangevoerd bestaat hoofdzakelijk uit 'papgullen'. Het zou uiteraard veel beter zijn deze vissen een paar jaar gerust te laten. Kabeljauw is een van de snelgroeiendste vissoorten. In de eerste zes jaren verdubbelt zijn gewicht jaarlijks. Door de snelheid waarmee kabeljauw groeit kunnen de vangsten nadien weer toenemen."

- Zijn er ook vissoorten die het nog goed doen?

"Vast en zeker. De Noordzee barst van de haring. Met het tong- en scholbestand gaat het ook wat beter. We hebben goede broedjaren gekend. De komende vijf jaren moeten we ons over de tong geen grote zorgen maken."

(gw)

Vergelijking maandelijkse gemiddelde prijs kabeljauw en tarbot 2001-2003



Minister Ludo Sannen protesteert tegen vangstbeperkingen in westelijke wateren

Vlaams minister voor Visserij Ludo Sannen (Agalev) heeft op een bijeenkomst van de Europese visserijministers geprotesteerd tegen de manier waarop de Europese Unie de visserij beperkt. De maatregelen noemt hij nadelig voor de Vlaamse vissers die hierdoor mogelijk hun quota in de westelijke wateren niet meer kunnen opvissen.

Minister Sannen reageerde toen de ministerraad op 13 oktober een akkoord bereikte over de toegelaten visserij in de westelijke wateren in de Atlantische Oceaan, tussen Ierland en Portugal, waarover al maanden werd gediscussieerd. Sannen kon zich niet met de verdere beperking van het aantal zeedagen voor deze visgronden neerleggen en heeft zich onthouden bij de stemming over het bereikte compromis. Er waren

echter te weinig tegenstanders om het akkoord te blokkeren. Met zijn onthouding wilde Sannen protesteren tegen de techniek van de Europese Commissie om de visserij te beperken door een vermindering van de visserij-inspanning en niet door de aanpassing van de quota. De beperking van de visserij-inspanning houdt onder meer een vermindering van het aantal vaartdagen in. Volgens Sannen zijn de normen die de maximale Belgische visserij-inspanning bepalen te streng. De minister vraagt, zoals zijn voorganger Vera Dua eerder al deed, dat de Commissie enige soepelheid aan de dag zou leggen. Die moet er in bestaan dat de Commissie uitzonderingen toestaat op de maximale visserij-inspanning wanneer de vangstquota niet gehaald kunnen worden.

visserijmogelijkheden voor 2003 vast te leggen.

Blijkbaar brachten die acties weinig zoden aan de dijk, want: *'Het akkoord, dat tegen heug en meug werd aanvaard door de vissers, moest leiden tot herstel van de visbestanden. Iedereen wist dat het een lapsus was. De vissers werden andermaal met een reeks zinloze maatregelen geconfronteerd waarvan bij voorbaat is geweten dat ze de doelstelling volledig voorbij schieten.'* Ook de huidige wetenschappelijke adviezen worden door de EFAG niet aanvaard. Ook het zgn. voorzorgsprincipe wordt door de actiegroep verworpen: en tenslotte was er nog dit: *'Minder goed nieuws was de rotsvaste overtuiging dat de visserijsterfte nog veel verminderd moet worden. Dit betekent dat de visserij-inspanning naar beneden moet. De aanwezige vissers twijfelen hieraan (...).'* Het verslag vermeldde niet of er ook uit Vlaanderen vissers op de conferentie aanwezig waren.

(*) 'Cod is God' in Rederscentrale X/2003, p. 21.

Internationale actiegroep buigt zich over visserijcrisis

Onder de merkwaardige titel *'Cod is God'* bracht vakbondssecretaris Michel Claes (ACV) zijn Vlaamse reders verslag uit over de resultaten van de conferentie *'The crisis in fishing and the way forward'*. (*) Deze ging door op 2 en 3 oktober en werd georganiseerd door de *European Fishing Action Group* (verder EFAG) waarin we vertegenwoordigers uit verschillende Europese landen aantreffen.

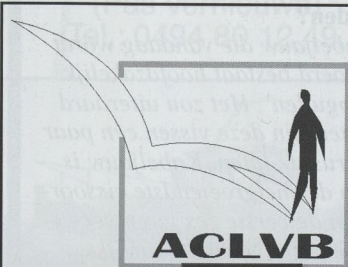
Deze EFAG speelt een grote rol in het verzet van de sector tegen de visserij-

politiek van de Europese Commissie. Het is met name deze organisatie die verleden jaar, ook in België, opriep tot het voeren van acties tegen het gevoerde beleid. Claes: *'De Europese vissers gingen onder aanvoering van de Europese Fishing Action Group over tot mobilisatie. De actie werd ondersteund door de Ieren, Schotten, Engelsen, Welchmen, Nederlanders, Denen, Belgen en niet in het minst door de Fransen.'* Bedoeling was druk uit te oefenen op de Europese visserijministers die rond die tijd bijeen waren om de

Europort 2003 van 18 tot 22 november

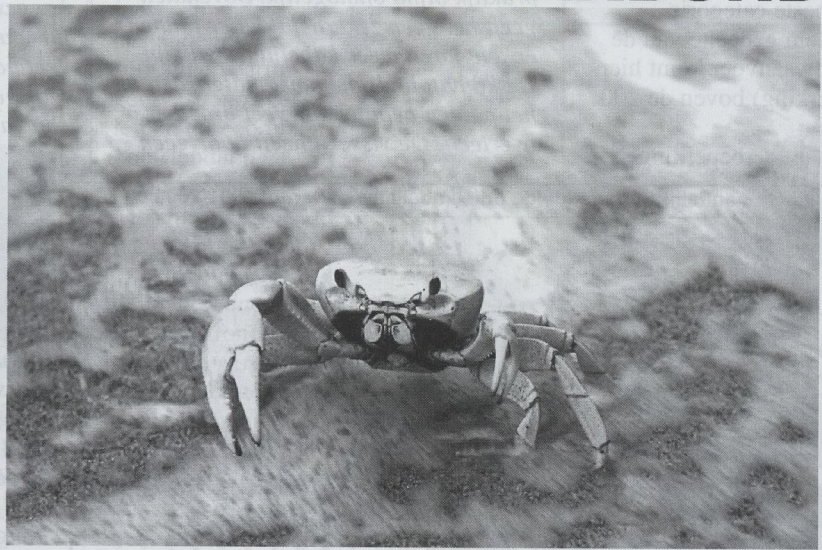
"Europort 2003", de internationale vakbeurs voor de scheepvaart loopt dit jaar van dinsdag 18 november tot zaterdag 22 november in het Amsterdamse RAI-expocomplex. Aan de 31ste editie nemen 530 exposanten deel. Zij vertegenwoordigen 750 toeleveringsbedrijven van producten en diensten voor de zeevaart, offshore, baggerindustrie, visserij, binnenvaart en haveninfrastructuur. Gedurende dezelfde periode vindt in de RAI de beurs METS (Marine Equipment Trade Show) plaats.

Europort is toegankelijk van 11 tot 18 uur (donderdag tot 21 uur) en van 10 tot 16 uur op zaterdag.
Info: www.europort2003.com



Knokke
Gemeenteplein 35-37
Tel: 050 632602
Heist
H. Lybaertstraat 1
Tel: 050 511966

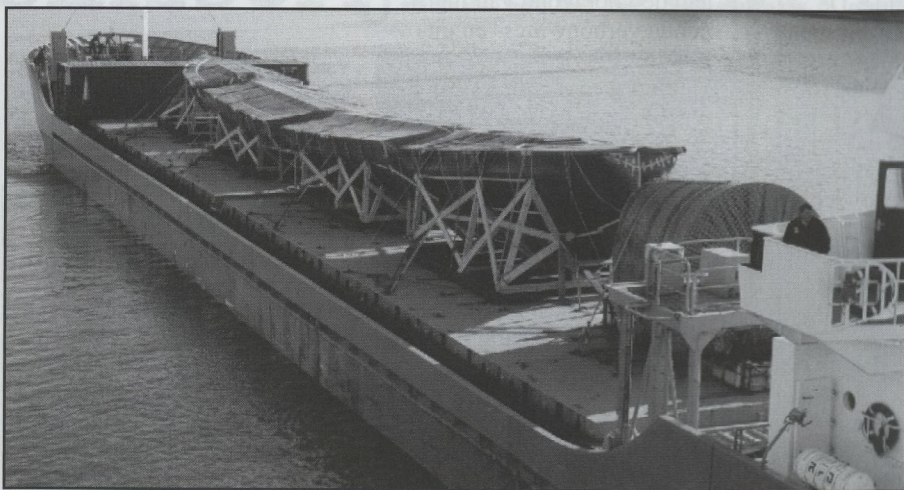
DE LIBERALE VAKBOND



WIJ MAKEN ER WERK VAN

TIJDINGEN
Oostendenaar, vraag ernaar bij uw dagblachandelaar

'Oostendse' galei naar Genua



De galei is opgedeeld in vier delen en het achterkasteel werd afzonderlijk verpakt. Er is ook een container met onderdelen mee.

Twee weken geleden werd de replica van de 17de eeuwse galei in aparte stukken en een container onderdelen op transport gezet naar Genua. De

Oostendse scheepsagent Ferryways kon de segmenten als deklading meegeven aan het vrachtschip Salina uit Rotterdam, een vaartuig van 90 meter dat een

lading staalplaten uit Antwerpen in Haïfa (Israël) moest afleveren. De reis naar Genua duurde acht dagen. Personeelsleden van het Oostendse scheepstimmerbedrijf Lowyck zorgen voor de montage van de galei in het nieuwe Musei del Mare e della Navigazione dat in maart volgend jaar opengaat. Het maritiem museum is een van de publiekstrekkers van de Culturele Hoofdstad 2004. (gw)

Het eerstvolgende HVB ligt in uw brievenbus op vrijdag 5 december



Vismijn Oostende verkoopt Ierse mosselen

Omdat er tijdens de warme zomermaanden geen aanvoer was heeft Exploitatie Vismijn Oostende (EVO), de werkmatschappij van AG Vismijn Oostende, de verkoop van Ierse bodemmosselen noodgedwongen opgeschort. Nu de Ierse leverancier opnieuw kan leveren werd vorige maand een nieuwe promotiecampagne naar de groothandel gelanceerd. De geleverde mosselen hebben een stukstaal van 45 per kilogram en ze worden geleverd in jutezakken van 15 kg.

Vijf "latours" in Oostendse vismijn



Op maandag 13 oktober was er opnieuw een aanvoer van zowat 60 ton vis in de Oostendse visafslag. Er werd ook een lading Ierse vis geveild. In deze aanvoer zaten niet minder dan vijf haringhaaien of Latours van 50 tot 60 kg. De haringhaai met zijn vast tonijnachtig vlees is best geschikt als consumptievis. (foto gw)

SKB - Life Saving Equipment nv

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



E-mail naar
skb.lse.ost.@village.uunet.be

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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

Ierse mosselen in Oosterschelde

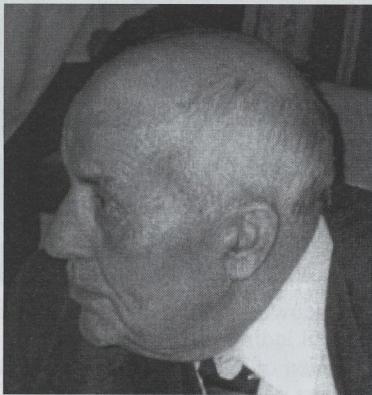
Sinds 26 september mogen halfwasmosselen uit Ierse wateren uitgezaaid worden in de Oosterschelde. De toelating heeft vier jaar op zich laten wachten. Al die tijd liep er een discussie tussen de Zeeuwse kwekers en het Ministerie van Landbouw. Enkele grote mosselkwekers wilden op die manier hun tekort aan grondstoffen aanvullen. Het ministerie, gesteund door een gedeelte van de sector, hield al die tijd het been stijf met veterinaire en sanitaire bezwaren tegen de invoer van exotische weekdieren in de Nederlandse productiegebieden. De cruciale vraag was of het oogstgebied in de baaien van Wexford tot het zogeheten boreale gebied behoort. Om bij het boreale gebied te horen moeten voor de locatie dezelfde EEG-normen gelden als voor de Nederlandse kustwateren.

De firma Delisea van mossel- en oesterhandelaar Jacco & Simon Dingemanse uit Yerseke heeft als eerste een uitzaaivergunning ontvangen. Bij het ministerie zijn ondertussen nog 26 aanvragen binnengekomen om weekdieren uit Ierse en Britse kustwateren in de Oosterschelde uit te zaaien.

Louis Vantorre overleden

In Heist overleed Louis - van de grauwen - Vantorre (°11.08.14 - † 13.10.03), weduwnaar van Maria Mallefeydt.

Enige jaren geleden interviewden we de oud-visser in ons blad (HVB I/1997). Louis vertelde er toen over zijn oorlogservaringen en de wonderbare visvangsten uit die periode. Hij herinnerde zich levendig hoe hij voor het eerst als schipper mocht varen op de Z 495 'Alfred' en ook de allereerste proefvaarten met de bokken aan boord van het schip van Pol Neyts waren mijlpalen in 's mans leven. Hij voelde zich beloond toen hij op het einde van zijn carrière tot eredecken van de arbeid beloond werd en daarvoor ontvangen werd op het koninklijk paleis. (jd)



Het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke staat aan de vooravond van ingrijpende verbouwings- en uitbreidingswerken. De plannen zijn klaar en de bouwvergunning is binnen. Het is nog wachten op de goedkeuring

Vernieuw

van de subsidiedossiers. De totale kostprijs van de werken wordt geraamd op 6,35 miljoen euro (256 miljoen frank).

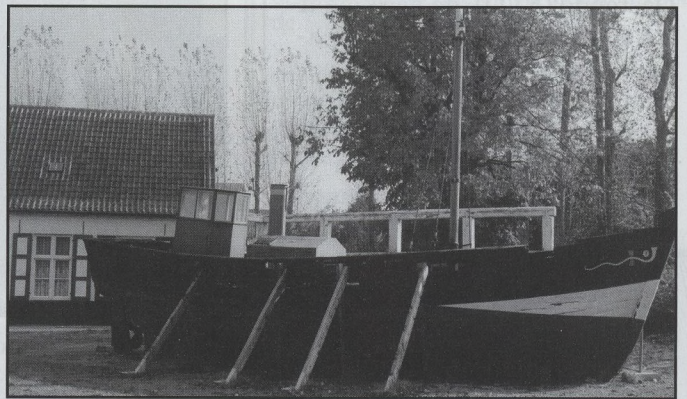
OD.1 Martha valt uiteen

Het beschermde vissersvaartuig OD.1 Martha op het binnenplein van het Visserijmuseum in Oostduinkerke is er erg aan toe. Het museum kreeg het houten kustvissersvaartuig van de laatste eigenaar, aannemersbedrijf Soetaert uit Westende, in 1974. Bijna dertig jaar geleden werd het in zijn oorspronkelijke staat hersteld en kreeg het een vaste plaats op het gazon voor estaminet De Peerdevisscher.

De hoognodige restauratie van de OD.1 Martha valt buiten het nieuwbouwprogramma van het museum. Het gewezen garnaalvaartuig is zo vervallen en verweerd dat het zonder stutten wellicht ineenklapt. "De toestand van de Martha bewijst nog maar eens hoe moeilijk het is om een houten vaartuig in openlucht te conserveren", zegt conservator Willem Lanzsweert. Voor de restauratie is nog geen aanbesteding uitgeschreven. Als het zover komt is het de bedoeling om het gerestaureerde vaartuig op te stellen in de nieuwe polyvalente ruimte van het museum.

Oorspronkelijk Z.53

Het sinds 1998 beschermde vaartuig werd in 1941 gebouwd op de scheepswerf Crabeels in Oostende als Z.53 Gilbert-Robert voor Georges De Groot uit Heist. In 1946 maakt de nieuwe eigenaar Julien Puystiens uit Nieuwpoort er de N.451 van en vier jaar later komt het garnaalvaartuig in handen van Nieuwpoortenaar Gerard Vanthuyn. Nog een paar jaar later nemen Engel en Lodewijk (Louis) Seps uit Oostduinkerke het vaartuig onder hun hoede. Begin 1962 wordt de N.451 geschrapt als vissersvaartuig. Bouwonderneming Soetaert bouwt de sloep om tot sleepboot Marie-Hélène en schenkt het twaalf jaar later aan het visserijmuseum. Het vaartuig krijgt als thuishaven Oostduinkerke (OD), een verwijzing naar de laatste eigenaars en naar de haven van Oostduinkerke die voor de grenscorrectie aan de Nieuwpoortse havengeul lag. (gw)



SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK N.V.

VICTORIALAAN 30 OOSTENDE
TEL. 059/ 32 08 21 — FAX: 059 / 80 29 73

E-mail: info@shipyard-lowyck.com
Website: <http://www.shipyard-lowyck.com>

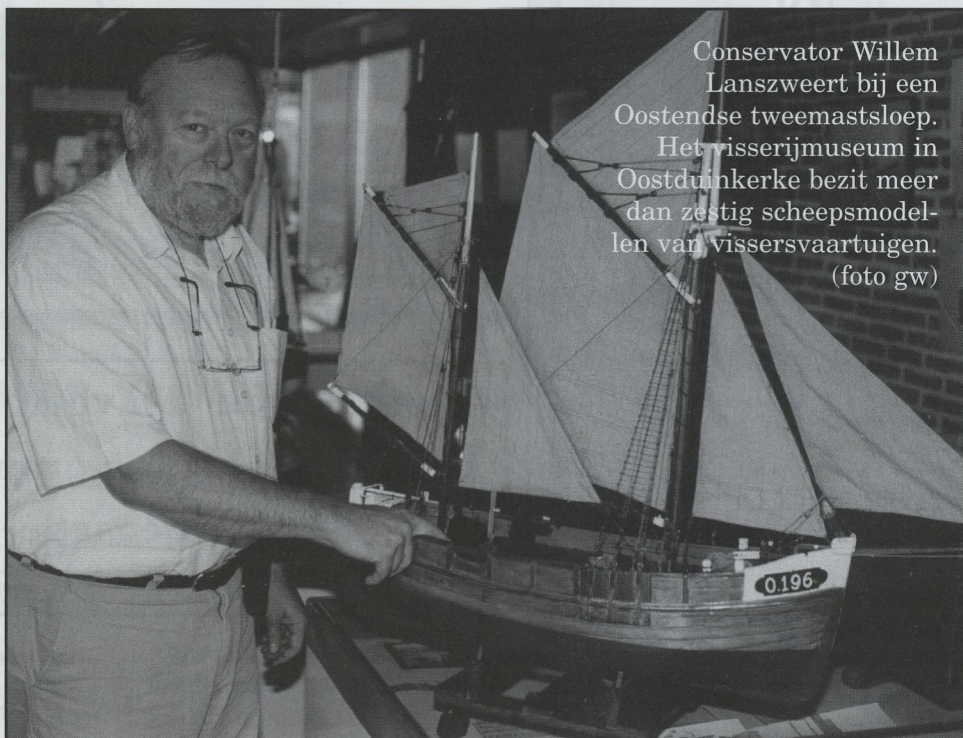
HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

rd visserijmuseum in 2006

De officiële opening van het Visserijmuseum dateert van 18 september 1976. De Oostendse visserijspecialist en auteur van de standaardwerken "De Vlaamse Visserij" en "Vlaamse Vissersvaartuigen" Gaston Desnerck (1914-1988) was de basislegger en eerste conservator van het museum dat niet zonder problemen tot stand kwam. Tussen de eerstestelling op 23 juni 1963 en de openstelling zat niet minder dan dertien jaar. Willem Lanszweert werd zijn opvolger en volgt nu al meer dan vijftien jaar het wel en het wee van het museum op de voet. "Het museum heeft nieuwe impulsen nodig. Het aantal bezoekers gaat achteruit door de toemend aanbod van al dan niet visserij-gelinkte toeristische attracties", ervaart de conservator die in de topjaren tot 55.000 bezoekers zag toestromen.

Met de inkomgelden van de ongeveer 40.000 bezoekers per jaar is de vernieuwing uiteraard niet te betalen. De gemeente Koksijde, eigenaar van het museum, zal als bouwheer de helft van de kosten dragen. Voor de andere helft wordt gerekend op subsidiëring door Monumenten en Landschappen, Toerisme Vlaanderen, de provincie West-Vlaanderen en het Europese Doelstelling 2-programma.

Voor de uitbreiding is de afbraak van de aanpalende parochiale feestzaal noodzakelijk. De vroegere onderpastorie, nu in gebruik als bibliotheek en documentatiecentrum van het museum, zal benut worden voor de uitbreiding van het museum en als stockageruimte



Conservator Willem Lanszweert bij een Oostendse tweemastsloep. Het visserijmuseum in Oostduinkerke bezit meer dan zestig scheepsmodellen van vissersvaartuigen. (foto gw)

en lokaal voor de modelbouwclub *De Dissel*. De werken omvatten ook de uitbreiding van het bestaande museum met enkele meters voor de uitbouw van een polyvalente zaal met uitzicht op het binnenplein.

Museumverhaal

Het Nieuwpoortse bureau voor projectontwikkeling in de erfgoedzorg dat ook betrokken was bij de vernieuwing van het abdijmuseum Ter Duinen in Koksijde, "Monument in Ontwikkeling" van architect Rudy Vereecke, heeft in samenwerking met Frank Becuwe en de museumdirectie de conceptie, het verhaal en de presentatie uitgeschreven. In het nieuwe museumverhaal staan niet de technieken, maar de mens, de visser

en zijn familie centraal. Uiteraard met behoud van de bestaande museumcollectie. De ontwerpers maken ook gebruik van interactieve en digitale middelen om een museumbezoek aantrekkelijk te maken.

Het gemeentebestuur hoopt dat de aanbesteding van de ruwbouwwerken nog dit jaar kan gebeuren, anders komt de realisatie van het volledige project tegen de start van het toeristisch seizoen 2006 en de viering van het dertigjarig bestaan van het museum in het gedrang. (gw)

N.V. HOSTYIN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene

Tel.: 059 / 32 31 80 - Fax: 059 / 32 47 28

HET GEBEURDE



JAAR GELEDEN

JAAR GELEDEN

Redactie: Guido Walters

Deze maandelijkse rubriek is gebaseerd op HVB van 1953 plaatsen we ook telkens advertenties uit dat jaar.

De tekst-, taal en zetsfouten die u in de tekst aanteft zijn helemaal voor rekening van het journalle van die tijd.

SITUERING

Seizoenvisserij

De visserij op volle haring werd het sterkst beoefend van augustus tot november. Deze vier maanden zijn goed voor het binnenhalen van bijna 90 procent van de jaaraanvoer. Na het volle haringseizoen start de visserij op ijle haring die tegen maart afgelopen is. Zowel de volle als de ijle haringcampagne zat in 1951 op een dieptepunt, maar verbeterde geleidelijk in de volgende jaren. Door de vermindering van de haringvangsten lag de invoer van buitenlandse vangsten dan ook zeer gevoelig. De vraag naar haring ging uit van de talrijke inleggerijen en rokerijen die toen nog aan de kust bestonden.

JAAR	AANVOER HARING (ton)	% HARING tov TOT.	TOTALE AANVOER
1946	37.132	53,3	69.694
1947	32.433	43,0	75.370
1948	22.381	34,7	64.440
1949	16.822	27,4	61.312
1950	10.427	19,6	53.180
1951	8.057	15,6	51.483
1952	14.016	22,5	62.213
1953	16.440	25,3	65.078
1954	16.799	27,3	61.419
1955	19.801	28,5	69.504
1956	8.597	14,7	58.494
1957	3.051	6,2	49.558

REDACTIE en BEHEER
Vindictivelaan, 22, Oostende
Tel. 72.523 — P.C.R. : 41.89.87

PRIJS : 3 Frank

Verantw. Drukker-Uitgeefster
Simonne BOLLINNE
Vindictivelaan, 22, Oostende

ABONNEMENT : 1 JAAR
BINNENLAND : 150 Fr.
Zes maanden : 75 Fr.
Drie maanden : 40 Fr.
Holland (1 jaar) : 12 Gulden
BUITENLAND (1 jaar) : 200 Fr.

VISSE

Hernieuwde aanvoer van Duitse haring leidt tot grootscheepse tegenactie

Alle ha
150
Lak

(Uit Het Visserijblad van vrijdag 20 november 1953)

Een bom is gebarsten! Vorige week kwam een Duitse treiler op onze markt met haring. Het vaartuig had zagezegd een kabel in de schroef en moest op de slip. Het was logisch dat in dergelijke omstandigheden het schip zijn vangst mocht verkopen in onze haven.

Het bleek echter dat er geen kabel in de schroef zat en dat het een proefballon was om te zien welke de Belgische reactie zou zijn op de rechtstreekse landingen van haring door Duitse schepen op onze markt.

Vrijdag was een tweede vaartuig in het visserijdok - het was een oude bekende: de ex loodsboot 5, die nu onder de naam Speyer uit Bremerhaven op de visserij vaart. Er werden 2.200 bennen haring aan wal gezet en het schip maakte een besomming van 308.000 fr. De haring van de eerste beurt werd verkocht aan 140 tot 153 fr. per ben, bij de tweede verkoopbeurt bekam het vaartuig O.193 (1) pas 139 tot 148 fr. per ben voor zijn haring. De haring van de Duitse treiler zakte tot 135 frank.

De middenslagreders, eensgezind, richtten zich tot het Verbond, ten einde een actie in te zetten. Een sterke afvaardiging van de

middenslagvisserij werd Vrijdag jl. op de Beheerraadszitting van het Verbond ontvangen, waarop de kwestie der rechtstreekse landingen besproken werd. Het gaat hier om de belangen van de middenslag- en kustvisserij die door deze rechtstreekse landingen haar seizoen en haar enige kans om de twee eindjes van het jaar aaneen te knopen, bedreigd zien. Ze waren dan ook besloten de strijd tot het uiterste te voeren. Het onderhoud met de betrokken firma leverde praktisch geen resultaat op: de landingen zouden doorgaan. Daarom werd besloten deze schadelijke invloeden met man en macht van onze markt te weren.

Een tussenvoorstel om de haring van Duitse treilers in onze havens te laten lossen en in transit, onmiddellijk naar Duitsland te sturen, werd door de tegenpartij niet aanvaard.

Het V.B.Z. op het oorlogspad En opnieuw ging het Verbond thans op het oorlogspad. Onderhandelingen werden gevoerd met de verschillende lossersgroepen, de ijsfabrieken, de bennenverhuurders, de visafslagers en de verhuurders van losmachines en éénsgezind werden als eerste maatregelen genomen:

1. geen enkel der bestaande lossersgroepen zal een vreemd vaartuig lossen dat onze haven zou

RIJBLAD

Langsvissers deden haven van Oostende aan reders en vissers naar Brussel de houding van het Oostends Stadsbestuur Boycotmaatregelen treden in voege

aandoen met het inzicht rechtstreekse landingen uit te voeren;
2. aan deze vaartuigen zullen geen losmachines gegeven worden;
3. de twee visafslagers zullen de visafslag niet verzekeren;
4. de ijsfabrieken zullen geen ijs leveren;
5. geen bennen zullen, indien mogelijk, ter beschikking worden gesteld.

Het offensief komt op tijd

Er werden nog pogingen aangewend van de tegenpartij om toen tot een vergelijk te komen. Zo werd onder andere de belofte gedaan "slechts" drie vaartuigen per week te laten binnenkomen met elk maximum (?) 1000 bennen aan boord. Er werd bedreigd met stopzetting van uitvoer naar Duitsland, er werd gesmeekt om toch onze verwerkers niet zonder haring te laten. Niets mocht baten. Het Verbond bleef onverbiddeijk bij zijn eerste besluit: ofwel alle haring in transit naar Duitsland, ofwel geen haring in onze haven. Intussen werd vernomen dat de genomen maatregelen niet voor hun tijd genomen waren, want Maandagavond werd de volgende boot verwacht en naar alle waarschijnlijkheid zouden nog drie Duitse vaartuigen de Oostendse

Aan de Ministers van Landbouw en Economische Zaken (2) werden telegrammen gestuurd waarin gewezen wordt op de gevaren die door deze rechtstreekse landingen geschapen wordt: het haringseizoen van de middenslag- en de kustvisser zal op een catastrophe uitdraaien moest deze aanvoer voortduren. Daarom wordt aangevraagd op een schorsing van deze invoervergunningen en op een onmiddellijke herziening van de

toestand.

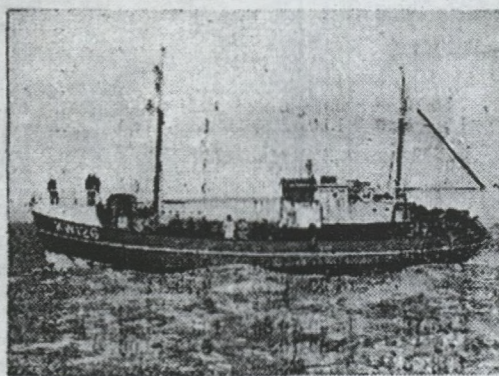
Ook het stadsbestuur van Oostende(3) werd gealarmeerd en beloofde de actie van het Verbond te steunen met alle middelen welke ter beschikking staan. Met vergat dit echter.

Verenigd zijn we sterk

Dit zijn de berichten en de toestand die we op Maandagavond kennen. We hebben er al één les uit te halen: Verenigd zijn we sterk. Verenigd en krachtdadig om onze rechten te verdedigen, kunnen we tot iets geraken. Het Verbond met de steun van alle reders, eensgezind achter zich, zal de slag thuishalen. We brengen daarom hier gaarne hulde aan de middenslagreders die zich als één man om het Verbond vaandel hebben geschaard en zich bereid hebben verklaard tot het uiterste de strijd door te zetten.

N.V.D.R.:

- (1) O.193 Maris Stella (180 pk) van Henri Goutsmit, E. Hammanstraat 28, Oostende
- (2) In de CVP-PSC-regering van premier Jean van Houtte (15.01.52-12.04.54)
- (3) Onder liberale burgemeester Adolphe Van Glabbeke (10.01.53-06.02.59)



N.V. Scheepsbouwwerf

"De Dageraad"

v/h Wed. J. BOOT

Tel. K. 1729
Nr 101

WOUBRUGGE

Sedert 1898 voor reparatie onder en boven water, verlen-
ging, inbouw motoren en nieuwbouw van kotters, loggers
en trawlers nog steeds DE WERF !

Onderzoeksraad klaagt over scheepvaartpolitie

* Bij de aanvang van het nieuwe werkjaar van de Onderzoeksraad van de scheepvaart uitte rijkscommissaris Carly zijn beklag over de samenwerking met de scheepvaartpolitie. Sinds de zeevaartpolitie deel ging uitmaken van de nationale politiediensten worden de verhoren van betrokkenen en getuigen van voorvallen op zee

bijna niet meer doorgespeeld naar de Onderzoeksraad. Daardoor dreigen een aantal zaken te verjaren. De Raad bracht de procureur-generaal op de hoogte van deze gang van zaken.

* Kapitein Stas zetelde op 17 september een laatste keer voor de Raad. Hij wordt vervangen door havenkapitein Vermandel.

(rc)

CREVITS

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

Zeebruggelaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050/ 54 48 33

Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050/ 54 45 85

H. Baelskaai 18, 8400 Oostende. Tel.: 059/ 32 50 13

Telefoneren vanuit Nederland:

09/ 32 50 54 48 33

Fax 050/ 54 79 11

**TE KOOP
BELGISCHE
VISLICENTIE
1300 pk
384 GT**

Tel.:

050 51 43 43

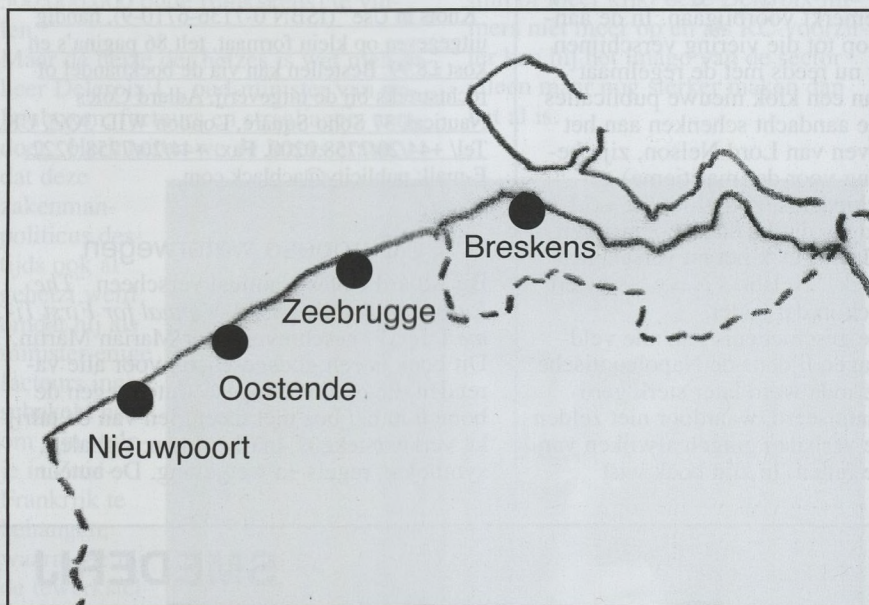
Fax

050 37 65 00

EEN ALTERNATIEF

Breskens als Uw aanvoerplaats geeft U de volgende voordelen:

- * Lage vaste mijnkosten;
- * Hoge opbrengst voor Uw GEHELE vangst door kopers voor zowel de Belgische versmarkt als de Nederlandse vers- en fileermarkt;
- * Zeer hoge servicegraad
- * Vervoer vanuit elke aanvoerhaven;
- * Dagelijkse visverkoop;
- * Groot lokaal handelarenbestand, zowel groot- als kleinhandel.



Probeert u het eens en u zult versteld staan
van Uw meeropbrengst

ZEEUWSE VISVEILING BRESKENS NV

KAAI 1, 4511 RC BRESKENS tel: (+31) 117 3 81 634, fax: (+31) 117 382 303

E-mail: zeeuwse-vis@zeelandnet.nl

F. Lokerse privé tel (+31) 117 38 0685 of (+31) 651 314 190



Frank Neyts

De bende van Nelson

Bij Conway Maritime Press verscheen kortgeleden het prachtige *"Nelson's Navy, The Ships, Men and Organisation 1793-1815"*. Het boek werd geschreven door Brian Lavery, Patrick O'Brian tekende voor het voorwoord. Over enkele jaren viert men de tweehonderdste verjaardag van de slag bij Trafalgar, waar Lord Nelson, de belangrijkste Britse zeeheld aller tijden, het leven liet. De verjaardag zal niet onopgemerkt voorbijgaan. In de aanloop tot die viering verschijnen er nu reeds met de regelmaat van een klok nieuwe publicaties die aandacht schenken aan het leven van Lord Nelson, zijn belang voor de (maritieme) geschiedenis, zijn vloot, de veldslagen dat hij streed, zijn eigen tactiek. Ook het nu verschenen boek, *"Nelson's Navy"*, situeert zich in dat kader. De geschiedenis van alle veldslagen tijdens de Napoleontische periode werd later sterk gero-mantiseerd, waardoor niet zelden de verhalen gingen afwijken van de feiten. In zijn boek wist

auteur Brian Lavery op een minutieuze wijze het leven aan boord, de samenstelling van de vloot en de organisatie van Nelsons marine op een wetenschappelijke manier te benaderen, zonder daarbij afbreuk te doen aan de leesbaarheid van zijn werk. Het werd dan ook een boeiend boek, dat op menig punt verhelderend werkt.

"Nelson's Navy" (ISBN 0-85177-521-7) werd op groot formaat als hardback uitgegeven. Het 352 pagina's tellende boek werd bovendien prachtig geïllustreerd. Bestellen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Conway Maritime Press, Bramley Road, London W10 6SP, UK. Tel +44/20/7221.2213, web: www.chrysalisbooks.co.uk.

Knopenbestseller

Bij Adlard Coles Nautical verscheen zopas de derde editie van het nuttige boekje *"Knots in Use. Knots, Bends, Hitches, Whippings & Splices"*. Het boekje werd samengesteld door Colin Jarman.

Onder de boeken over knopen en splitsen kan men *"Knots in Use"* als een bestseller beschouwen. Vandaar ook de derde editie. Deze laatste versie werd bovendien volledig in kleur geïllustreerd. Het boek toont niet alleen hoe alle knopen moeten worden gelegd, ze biedt de lezer ook het optimaal gebruik van iedere knoop aan. Het zal dan ook niemand verwonderen dat dit op de praktijk gericht werkje door de Britse RYA aanbevolen wordt als handboek voor studenten die een zeilopleiding volgen.

"Knots in Use" (ISBN 0-7136-6710-9), handig uitgegeven op klein formaat, telt 86 pagina's en kost £8.99. Bestellen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij, Adlard Coles Nautical, 37 Soho Square, London W1D 3QZ, UK. Tel/ +44/20/7758.0200. Fax. +44/20/7758.0222. E-mail: publicity@acblack.com.

Europese waterwegen

Bij Adlard Coles Nautical verscheen *"The European Waterways. A Manual for First Time Users"*, geschreven door Marian Martin. Dit boek is een godsgeschenk voor alle varenden die op de Europese waterwegen de bomen in het bos niet meer zien van de talrijke verkeerstekens, markeringen, signalen, symbolen, regels en wetgeving. De auteur

beantwoordt alle vragen gesteld door de nieuwkomer op de waterwegen op het Europese continent. Op die manier kunnen heel wat moeilijkheden worden voorkomen. Het werk is het meest actuele handboek ter zake, met een schat aan nuttige informatie en toegelicht met verhelderende diagrammen. Het is een onmisbaar boek voor al wie zich voor het eerst aan een cruise op de Europese binnenwateren waagt.

"The European Waterways. A Manual for First Users" (ISBN 0-7136-6217-4) telt 180 pagina's en kost £14.99. Bestellen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij, Adlard Coles Nautical, 37 Soho Square, London W1D 3QZ, UK. Tel/ +44/20/7758.0200. Fax. +44/20/7758.0222. E-mail: publicity@acblack.com.

12 voltbijbel voor schepen

Bij Adlard Coles Nautical verscheen in september *"The 12 Volt Bible for Boats"*, samengesteld door Miner Brotherton en geactualiseerd door Ed Sherman.

Het boek biedt een complete introductie tot het 12-volt elektrisch systeem gebruikt aan boord van kleine boten. Hiermee wordt alles aan boord van stroom voorzien, van de leeslamp tot de bilge-pomp. Geschreven voor varenden die geen opleiding als elektricien genoten, legt het boek het 12-volt systeem uit, hoe het werkt, hoe het operationeel moet worden onderhouden, hoe een elektrisch probleem kan worden herkend en welke de juiste reactie hierop moet zijn. Ingewijden noemen dit boek het allerbeste dat momenteel op dit vakgebied beschikbaar is. De inhoud van het boek werd bovendien geactualiseerd, zodat ook de allernieuwste technieken nu aan bod komen.

"The 12 Volt Bible for Boats" (ISBN 0-7136-6703-6) telt 194 pagina's en kost £14.99. Bestellen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij, Adlard Coles Nautical, 37 Soho Square, London W1D 3QZ, UK. Tel/ +44/20/7758.0200. Fax. +44/20/7758.0222. E-mail: publicity@acblack.com.

SMEDERIJ

St. Martin Bvba

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

Werkplaats: H. Baelskaai 4 te Oostende - Tel.: 059/ 32 25 23

Jules: 0477 59 09 17

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende



DE LAATSTE DE VUURTOREN WACHTER

Voor mensen met een kwak hart en een wak karakter

HETZES HIER, HETZES DAAR, HETZES OVERAL

AANDACHTIG ALS GIJ ZIJT hebt gij wellicht wel vernomen dat de Rederscentrale zich heden in 1 machtsvacuüm bevindt. De oude voorzitter, naar verluidt een would-be bijna-kortlijnhaakvisser, wijdt zich heden uitsluitend aan de duiksport en heeft derhalve geen adem meer over om stoorzenders de les te spellen. De huidige invaller, de heer Cor, heeft wel nog voldoende asem om iedereen uit de sector weg te schelden, maar hij is en blijft personeel en dat staat niet goed als president van de klassenbewuste reders ter zeevisserij. Om soortgelijke redenen komt de specialist van het duurzame ondernemen, de heer Claes M., voor deze post niet in aanmerking. De kandidatuur die rederszoon Deman G. destijds ingediend had is dan al weer enige tijd verval- len. Kwade tongen beweren verder dat mevrouw Spegelaere L., de vurige echtgenote van schipper Barbaix R. (voorzitter van de Vlaamse Vissersbond [VVB]), haar kandidatuur ingediend heeft, maar dat zou dan weer onverenigbaar zijn met haar huidige functie als secretaris – ondervoorzitter – penningmeester – commissaris van die VVB.

Wie eerst wel voor deze schone positie in aanmerking kwam is de gesjeesde minister Gabriëls J. Helaas kon er met de Limburger geen overeenkomst bereikt worden voor wat betreft 's mans kilometervergoeding omdat deze erop stond elke middag naar huis te rijden om aldaar zijn stuten op te eten.

Voor de rest zit het RC-bestuur wel vol reders, maar niet één is gek genoeg om zichzelf in de toekomst voorzitter van de RC te noemen. Dat komt, zo liet onze Cor weten, doordat ze 1 heilige schrik hebben van de 'hetzes' die zo'n voorzitter te wachten staan.

Inderdaad. Herinneren we de lezers eraan dat het schip van 1 vorige voorzitter gevisieerd werd bij 1 hetze in de Z.V. Puur omdat hij voorzitter was werd 's mans schip gehetzt bij het lossen. Het is wellicht voor zo'n hetze dat de bestuursleden nu feeste-

lijk bedanken. Hoe zoudt gij zelf zijn?!

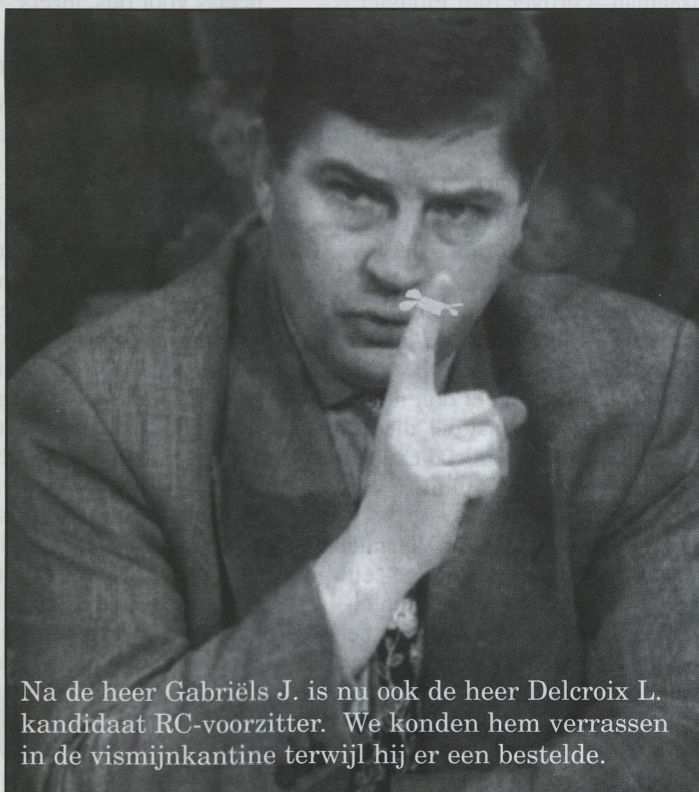
Het is nogal iets met al die hetzes tegenwoordig. Niet alleen in de visserij trouwens. Ook in de sector van de notariaten wordt vandaag 1 en ander afgehetzt. Zo kwam onlangs 1 enorm grote hetze aan het licht waarvan 1 sympathieke Oostendse notaris-zakenman het slachtoffer werd. Ook deze bijzonder positief ingestelde mens wordt thans straf gehetzt. Eerst door tientallen personeelsleden die het beu waren om onderbetaald in het zwart te moeten werken (maar dat komt doordat de loonlast anders zo hoog werd voor de sympathieke notaris, en dus luisterde niemand naar die mensen), maar later ook door andere notarissen (en dan moet er natuurlijk wèl geluisterd worden). Ook in diens notariaat staat nu 1 plaats open en ook daar staat niemand te springen om het gat (van 500.000.000 oude frankskens) te vullen.

Maar de hetze der hetzes is wat men de heer Delcroix L., oud-minister van milieuboxen, facteurs en straaljagers aandoet. Herinneren we de lezers eraan dat deze

zakenman-politicus destijds ook al gehetzt werd omdat hij als minister enige facteurs ingeschakeld had om zijn stulpje in Zuid-Frankrijk te behangen, waarmede hij de tewerkstelling danig dacht aan te zwengelen. Deze edelmoedige (dat zie je aan zijn gezichtje) christenmens is nadien nog het slachtoffer geworden van verschil-

lende andere hetzes. Zijn advocaat mocht dan wel op de radio komen zeggen dat de heer Delcroix niet handelde als politiker, maar simpelweg als penningmeester van de CVP (een soort serviceclub wellicht), het mocht niet baten. De rechtbank hetzte hem *for ever* van het politiek toneel. Nog 1 geluk dat CD&V-voorzitter Leterme nu vlug zegt dat zijn partij met die affaire niets te maken heeft of de hetze dreigde op hem over te hetzen.

Hoe dan ook. Nu zit die Delcroix daar in zijn villa in Zuid-Frankrijk, naast zijn eigen milieubox, in het niets te staren. Omdat het huis inmiddels al helemaal behangen werd, verveelt hij zich te pletter. Volgens mij is 1 telefoontje van onze Cor (of van reder Bekaert M.) voldoende om deze ondernemende foefelaar naar onze kaaien te lokken. Van 1 hetze min of meer kijkt deze Delcroix immers niet meer op en als RC-voorzitter kan hij het imago van de sector alleen maar nog sterker maken dan het al is.



Na de heer Gabriëls J. is nu ook de heer Delcroix L. kandidaat RC-voorzitter. We konden hem verrassen in de vismijnkantine terwijl hij er een bestelde.

Wachten op een zeeroman uit de XXIste eeuw

SOMMIGE SPECIALISTEN BEWEREN dat de tijd van de zeeroman definitief achter ons ligt. Maar dat is baarljke onzin. Niet zolang geleden mochten we nog genieten van 'The perfect storm', een film die hier in 2000 te zien was. De prent was gebaseerd op het gelijknamige boek van Sebastian Junger, dat in 1997 verscheen en dat lange tijd aan de top van de bestsellerslijsten gestaan had. Boek en film zijn op echt gebeurde feiten gebaseerd en verbeelden de ervaringen die zes Amerikaanse vissers in 1991 meemaken vooraleer ze allen ten onder gaan in een verschrikkelijke storm.

ER ZIJN ANDERE VOORBEELDEN van recente meesterwerkjes waarin de zee of haar mannen een centrale rol spelen. 'Zout op mijn huid' (Nederlandse vertaling 1990), het meesterwerk van Benoîte Grault vertelt ons over een passionele affaire tussen een Bretoense visser en een Parijse intellectuele. In 'Lila' (vertaald in 1994) isoleert de Amerikaanse succes-schrijver Robert M. Pirsig zijn held op een jacht om er hem te laten mijmeren over de menselijke zeden. Bijzonder succesvol was ook 'Scheepsberichten' van E. Annie Proulx (Nederlandse vertaling 1995) dat zich afspeelt in New Foundland, nadat het moratorium op de kabeljauwvangst er afgekondigd werd. Het boek werd succesvol verfilmd en de video ervan kan nog steeds gehuurd worden.

Ook in Vlaanderen worden er nog zeeverhalen geschreven. En niet alleen in de marge (1). De (ex-)zeeman-schrijver Bart Plouvier is in letterenland een vaste waarde geworden zonder dat hij daarom eerst zijn literaire verbondenheid met de zee vaarwel hoefde te zeggen.

Een verdwenen genre

ZO NU EN DAN treffen we dus nog wel een flink stuk romankunst ter zee aan. Wat wel verdwenen is, is het soort auteur dat zich *uitsluitend* met het 'genre' van de zeeroman bezighoudt. De kans dat er ooit nog een fictieschrijver opstaat die alléén maar boeken publiceert die zich op het water afspelen is nihil geworden.

Het was ooit anders. In Vlaanderen was er halverwege de vorige eeuw bijvoorbeeld de Oostendse hotelhouder Gaston Duribreux die een resem vissersverhalen geschreven heeft (2). Indrukwekkender is het oeuvre van Jan de Hartog, de Nederlandse meester in het genre. Diens 'Hollands glorie' werd in 23

talen vertaald. In het Nederlands alleen al haalde dat boek een oplage van 500.000 exemplaren. Het boek 'Stella' werd verfilmd met Sofia Loren in de hoofdrol. Zijn toneelstuk 'Schipper naast God' liep negen maanden op Broadway. De man breide een leven lang schijnbaar moeiteloos de ene storm na de andere aan elkaar. Maar een nieuwe Jan de Hartog zullen we wellicht nooit mogen meemaken. De zee is inmiddels immers al te bekend terrein geworden om nog langer de lezende walbewoners rode oortjes te bezorgen: matrozen zijn geen jaren meer onderweg; misdaden aan boord worden doorgeseind; zieken worden door helikopters opgepikt, kapingen gebeuren vandaag bij voorkeur met vliegtuigen; stormen en orkanen kunnen hoe langer hoe meer voorspeld worden; kapiteins zijn, als waren ze buschouffeurs, aan hun route gebonden; de moderne kapitein gaat naar de psychiater om zijn castratiecomplex te laten verzorgen en daardoor zal hij — helaas voor ons, lezers — niet meer dwangmatig op de witte walvis jagen.

Buiten de perceptie

VOORGAANDE ZIN VERWIJST naar een absoluut meesterwerk in het genre: 'Moby Dick, or the White Whale' (1851). Dat verhaal, waarover we het verder nog zullen hebben, is trouwens de eerste volwaardige zeeroman die ooit gepubliceerd werd. Want ja, net zoals het genre thans met Jan de Hartog eervol begraven werd, net zo goed werd het ooit geboren. En het werd een moeilijke geboorte. Daar zijn twee soorten redenen voor. De eerste is van technische aard. De zee is voor de zich ontwikkelende romankunst een moeilijke plek. Er is geen dorp, geen bosrand, geen weg... die enige structuur aan het verhaal kan geven. De zee is 'unheimlich' als een woestijn, als een kale berg: daar valt geen (verhaal)lijn in te trekken, zo meenden de eerste romanciers. Een beschrijving van een dorp met zijn typische karakters, een stadsleven, een volksverhuizing, een conflict tussen

adel en burgerij of tussen man en vrouw, tussen opeenvolgende generaties, tussen stad en platteland... dat alles kon men perfect beschrijven. Op zee daarentegen leek men alleen maar wind & water te vinden. (3) Voor de romancier was het helemaal onduidelijk hoe er in die 'unheimliche' woestijn een verhaal-lijn geplaatst zou kunnen worden. Vandaag zouden we zeggen: de zee viel buiten de perceptie van de schrijver.

Buiten de consensus

DE TWEEDE REDEN is een ideologische. Want het is niet alleen in de romankunst dat men tot diep in de achttiende eeuw blind blijft zijn voor de zee. Het strand, de kust, de duinen, de branding, de zee... het waren destijds zaken waar landmensen zich verre van moesten houden. De historicus Alain Corbin schrijft erover in 'Het verlangen naar de kust' (Nederlandse vertaling 1989).

Tot diep in de achttiende eeuw werd het wereldbeeld van de mensen volledig bepaald door de bijbel en de



Ook het bijbelse verhaal van Jona draagt ertoe bij dat de schrijver zich, tot in de XXVIIde eeuw verre van het water houdt.

interpreterende kerkvaders. De zee wordt negatief beschreven in de bijbelboeken Genesis, Psalmen en Job. De kerkvaders die uitgesproken meningen over de zee ventileerden heten Augustinus, Ambrosius en Basilius. Al deze geleerde pastoors hebben teksten geschreven die de mensen erop wijzen dat ze de zee moeten laten voor wat ze is. Ze wijzen er met gezag op dat de zeedieren in de mozaïsche tekst niet benoemd worden. Daar is slechts sprake van de dieren op het veld en in de lucht. De zeebewoners worden niet vermeld en de mens (dus ook de romanschrijver) doet er goed aan zich daar aan te houden, aldus Basilius en de zijnen. Het gebulder van de golven geeft de mens trouwens eenzelfde boodschap mee. Dat gegrom is voldoende opdat de mens zou beseffen dat met het scheppingsverhaal niet gespot moet worden, want de zondvloed kan... herhaald worden. Diezelfde zee is trouwens niets anders dan het overblijfsel van de oorspronkelijke zondvloed. Kon de zondvloed inderdaad herhaald worden? Jawel, want de kerk-

vaders leerden de gelovige dat zware stormen één van de vijftien tekenen zijn die erop wijzen dat Het Laatste Oordeel in aantocht is: *de zee zal bergen overspoelen vooraleer ze zich in de afgronden stort, het water zal bulderen naar het vuur dat uit de hemel daalt*. Het lijkt wel of het gat in de ozonlaag voorspeld werd! De zee valt bijgevolg niet alleen buiten de *perceptie* van de schrijver, hij valt ook buiten de *consensus*. Over de zee schrijven is 'not done'! Als symbool van 'dood', 'wankelbaarheid' en 'bitterheid' gaat het nog, maar het ontwikkelen van een creatief proces in een verhaal dat zich op zee afspeelt is onmogelijk. Nochtans wordt de zee voor die tijd al beschreven, bijvoorbeeld door de kroniekschrijvers of in de reisverslagen van de bedevaarders naar Palestina. Maar het zijn steeds stereotype beschrijvingen die later ook uit de werken van voorchristelijke denkers (zoals Vergilius, Ennius, Pacuvius, Ovidius, Seneca, Lucanus...) gehaald worden. De bedevaarders en de chroniqueurs konden de zee alleen maar beschrijven

op de bekende stereotiepe manier die overigens door al hun ervaringen bevestigd werd. Veroorzaakte de overtocht geen scheurbuik? Waren de dampen die uit de zee opstegen niet ongezond? Verspreidden de schepen in de haven geen epidemieën? Stinkt de kustlijn niet (bijvoorbeeld naar zeewier en aangespoeld afval)? Is het niet op de vloedlijn dat we halfvergane drenkelingen aantreffen? En is er niet de verschrikkelijke zeeziekte die aantoonde dat de mens op zee niets te zoeken heeft? Dat beeld wordt nog versterkt door de herinneringen aan verschrikkelijke plagen die sinds de vroege middeleeuwen uit zee aangevaaid kwamen: Noormannen, Sarrazenen, piraten, zwarte pest, schipbreukelingen, smokkelaars, zee-oorlogen en landrovers.

Terug naar de natuur

WE HEBBEN MOETEN wachten op een nieuwe doctrine vooraleer het genre van de zeeroman zich zou kunnen ontwikkelen. Deze ideologie wordt ons geleverd door Rousseau (1712-

The Proof of the Pudding

Lezer! Wellicht kent u iemand die blij zou zijn mocht hij een gratis exemplaar van HVB in handen krijgen. Voor ons is dat dan weer een enige gelegenheid om HVB nog ruimer te verspreiden. Misschien levert dat proefnummer ons vervolgens wel een nieuwe abonnee op, want *the proof of the pudding...*

Zend een gratis proefnummer naar:

Naam:

Straat en nr:

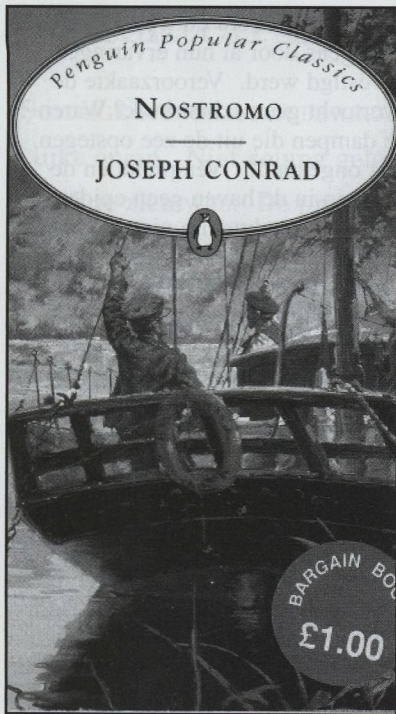
postnr en gemeente:

En dan krijgt de persoon een HVB-proefnummer opgestuurd al dan niet met de groeten van

Naam en voornaam:

Uitknippen en opsturen naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene

... is in the Eating



Conrad wordt erkend als zijnde de absolute meester van het genre. Hij haalde de inspiratie uit zijn eigen zeemanspraktijk. Nostromo is zijn beste boek en zoals u ziet kost het helemaal niet duur.

1778): terug naar de natuur! In de literatuur is het Daniël Defoe (1660-1731) die het taboe van de zee doorbreekt. Hij maakt met 'Robinson Crusoe' (1719) niet alleen een van de eerste romans, hij schrijft daarmee ook de eerste zeeroman. Over dat boek en over diens schrijver valt heel wat te vertellen, maar de plaats ervoor ontbreekt ons. Belangrijk evenwel is dat we weten dat Defoe op veel gebieden een vernieuwer was. Hij wordt de vader van de moderne journalistiek genoemd, hij was een vervaarlijk polemist en heeft een oeuvre nagelaten dat immens is: 545 titels, waaronder 250 boeken. Belangrijk is ook dat we de tijdsgeschiedenis begrijpen: de opkomende burgerij verplaatst de aandacht van *Het Voorgescreven Boek* naar de verantwoordelijkheid van het *Individu*. Dat de zee buiten de consensus ligt zal de ondernemende Defoe bijgevolg worst wezen en van de polemist weten we per definitie dat zijn perceptie breder reikt dan wat men bij de gemiddelde burger gewoon is. Hoe lost Defoe het technische ('unheimliche') probleem op waarover we het hoger hadden? Hoe maak je een samenhangend verhaal dat zich afspeelt in het onafhankelijke gebied dat de zee is? Wel, hij plaatste zijn held op een stabiel

eiland en maakte er zich zodoende vanaf met een truc.

Terug naar de bibliotheek

DEFOE SCHENKT MET zijn roman de opkomende 'derde stand' niet alleen een boek, maar ook een spiegel. Hij toont de burgers de ideale 'self-made' man die zij zelf wensen te worden. Aangespoeld op een onbewoond eiland slaagt Robinson erin de wildernis te temmen. Hij ontmoet er de inboorling Vrijdag en ook dat is mooi meegenomen in de tijd dat de slavernij zich in de kolonies van het Britse rijk breed kan ontwikkelen.

Vandaag is het boek onleesbaar geworden. Maar andere, postmoderne, schrijvers zijn met het verhaal aan de loop gegaan en hebben ervoor gezorgd dat Robinson Crusoe meerdere levens gekregen heeft: Michel Tournier publiceerde in 1972 'Vendredi ou les limbes du Pacifique'. In diens versie is Robinson niet de leider van het eiland, maar is het Vrijdag die uiteindelijk de boel in goede banen leidt. Van John Coetzee verscheen in 1986 'Foe'. Nadat Robinson en Vrijdag op het eiland hun thuis gevestigd hebben, laat hij daar een vrouw schip-

Scheepsdiesel

RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

**ALLE SCHEEPSHERSTELLINGEN
PLAATSEN, HERSTELLEN & ONDERHOUD VAN DIESELMOTOREN
(ZOWEL MARINE- ALS INDUSTRIEMOTOREN)
KRAANVERHUUR
MAGAZIJN MET RUIM ASSORTIMENT WISSELSTUKKEN**

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

Tel.: 059/32 28 75 - - Fax 059/ 32 56 59 - MOBIL: 0477 / 362 562.

breuk leiden, met alle gevolgen van dien.

In 1986 publiceerde Gaston Compère 'Robinson 86' waarin Vrijdag een negerin blijkt te zijn.

De zee is de waarheid

TOEGEGEVEN: EEN ZEEROMAN die zich uitsluitend op een eiland afspeelt is niet echt een zeeroman. Om die te mogen lezen moeten we nog meer dan honderd jaar wachten, tot in 1851 'Moby Dick' verschijnt, de eerste en m.i. ook de beste zeeroman die ooit geschreven werd. En met diens auteur, Herman Melville (1819-1891), treffen we de eerste romanancier aan die van het genre zijn specialiteit maakt.

Moby Dick vertelt ons het verhaal van kapitein Ahab die bezeten wordt door de wil de walvis te doden die hem in een vorige confrontatie een been gekost heeft.

Waarom is dat zo'n groot boek?

Melville begrenst de zee niet door een eiland, zelfs niet door een schip. Hij begrenst de zee door een vrijwillig aanvaarde opdracht van een mens. Daarnaast is dat niet alleen het verhaal van een jacht, van een visvangst. Het is ook de zoektocht naar de uiteindelijke waarheid. En die waarheid is dat een mens aan zijn eigen obsessies ten onder gaat, zoals ook de witte walvis kapitein Ahab uiteindelijk mee de diepte in sleurt: beiden overleven het niet. Er is echter nog een andere hoofdrolspeler. Ook Ismaël, de verteller, is lid van de bemanning. Ook hij gaat op zoek naar de witte walvis (en dus naar de uiteindelijke waarheid), maar in tegenstelling tot Ahab overleeft hij het avontuur. Ahab gaat ten onder omdat hij de walvis (waarheid) tot zich wil nemen, bezitten, overwinnen, vernietigen. Ismaël wil de walvis (waarheid) zien om er later over te kunnen vertellen. In tegenstelling tot zijn kapitein stelt hij een creatieve daad en herschept zodoende de witte walvis in het boek van Melville. Wie in staat is door het verhaal heen te kijken ziet dus het gevecht tussen toeëigenen = vernietigen versus creëren is scheppen.

En er is nog iets. Ismaël weet eigenlijk op voorhand al dat hij van een kale reis zal terugkeren. Vraag is vervolgens waarom hij de reis dan onderneemt? Het antwoord is simpel: alleen wie de reis gemaakt heeft, kan er nadien over vertellen. Het is een levensvisie die ik tot de mijne gemaakt heb.



Gaston Duribreux, de hotelier uit Mariakerke (Oostende) liet zich niet onbetuigd. Hij publiceerde een hele reeks zeeromans, waarvan Bruun (1939) de eerste was.

De zee is verschrikkelijk

VANAF DAT OGENBLIK was de kogel door de kerk. Een verhaal als Robinson Crusoe kan slechts één keer geschreven worden, maar het thema van een bemanning, overgeleverd aan de passies van een kapitein, dat is haast onuitputtelijk. En zolang de bemanning niet van het schip kan wegwandelen is er de garantie dat de conflicten naar dramatische hoogtepunten toegroeien.

Er viel dus nog heel wat te schrijven. Het type van de 'roman van een bemanning' werd tot volmaaktheid gebracht door Stevenson ('Treasure Island'); door Joseph Conrad in 'The Nigger of the Narcissus' en door Masefield 'The Bird of Dawning' (waarin de schrijver de figuren twee keer isoleert, door ze eerst op het schip en later in een roeiboot af te zonderen). De meest vreemde zeeroman werd dan weer geschreven door Edgar Allan Poe (1809-1849), de meester van het griezelverhaal.

Minder bekend zijn de 'zeeverhalen' van Poe. Twee daarvan zijn korte verhalen 'A descent into the Maelström' (1841) en 'MS found in a bottle' (1833). Een derde is een roman (1838) die in de Nederlandse vertaling werd uitgegeven als 'Het reisverhaal van Arthur Gordon Pym'.

Dit is één van Poes meest ongeloofwaardige vertellingen. Zelfs de sympathiserende lezer wordt het bijwijlen teveel wanneer hij 262 bladzijden lang

overvallen wordt door terreur, mitterij, slachtpartijen, hongersnood, alle andere vormen van leed, kommer en ellende; van verraad tot massamoord! En dat alles in de meest ondenkbare vormen en gedaanten.

Bij zoveel onzin vragen we ons natuurlijk weer af of Poe dat nu serieus meende. Een deel van het antwoord geeft het stervensverhaal van de schrijver.

Begin juli 1849 komt Poe binnenvallen in het huis van een vriend. Deze vertelt later hoe de schrijver hem toesprak: "Ik was op weg met de trein.. toen ik achter me hoorde fluisteren... Dank zij mijn gehoor was ik in staat te begrijpen wat de samenzweerders zegden... Zij beraamden plannen om me te vermoorden... Ik moet zo vlug mogelijk mijn snor afscheren. Mag ik je scheergerief gebruiken'.

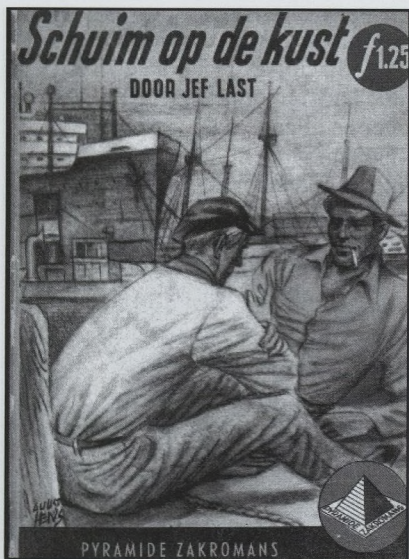
's Mans heldere momenten worden steeds schaarser. In oktober komt hij in het ziekenhuis terecht waar hij zal sterven. Hij is... veertig jaar. Zijn laatste woorden laten ons geloven dat de afstand tussen zijn verhalen en het werkelijke leven toch wel heel erg klein geworden is. Om drie uur 's morgens schreeuwt hij het uit: "Heer, red mijn arme ziel".

De zee is van de outcasts

UHEBT HET INMIDDELS wel begrepen. Niet iedereen komt in aanmerking om een hoofdrol te spelen in het zeeverhaal. De personages zijn hartstochtelijk trouw aan hun taak en ze dragen hun last met een haast bovenmenselijke inspanning. Het zijn ook onverbeterlijke individualisten. Deze mentaliteit bindt hen aan de zee, aan het schip, aan de levenstaak die ze zich gesteld hebben. De typische hoofdfiguren van de zeeromans zijn dan ook outcasts. Robinson Crusoe is een outcast (banneling) in de meest letterlijke betekenis;

Ahab is een kapitein, beroofd van zijn been en dus een verschoppeling;

Jacob Brouwer, waarover we het verder nog zullen hebben, is een arme sloopstimmerman en niet in staat een prachtschip als deze Johanna Maria te verwerven; de schipper van 'Het Lichtschip' van Siegfried Lenz is een lafaard die niet aan de wal durft te leven. Querelle uit de gelijknamige roman van Jean Genet is een homoseksueel en een perverse moordenaar, de commodore uit de ook al gelijk-



De Nederlandse zeenatie produceerde ook heel wat schrijvers die zich specialiseerden in het schrijven van zeeromans. De linkse auteur Jef Last (1898-1972) was er een van.

namige roman van Jan de Hartog, is een gepensioneerde (en dus uitgerangeerde) kapitein die tegen beter weten in een slecht schip wil voeren...

Gale uit 'Het Dodenschip' van Ben Traven is een statenloze. De kapitein in 'Falk' van Conrad is iemand die mensenvlees gegeten heeft en zich zodoende geïsoleerd heeft van de rest der mensheid.

De zee is van de besten

CONRAD IS - EN DAAR IS iedereen het over eens - zowat de beste schrijver van zeeromans die er ooit geweest is. Zoals zoveel andere romanciers van de zee had ook Conrad een zeemanspraktijk.

Maar uiteindelijk zegde ook hij het zeemansleven vaarwel en vestigde zich in 1893 op zesendertigjarige leeftijd aan de wal. Het enige wat hij terzake zei was dat het schrijven zijn volledige aandacht nodig had. Dat schrijven kwam bij Conrad niet vanzelf. Toen hij 'Nostromo' - het boek dat vandaag als zijn meesterwerk beschouwd wordt en dat in zeer goedkope pocketuitgave te koop is - beëindigd had schreef hij in een brief: 'Nostromo is af; een feit waarover mijn vrienden me mogen feliciteren als ware ik van een gevaarlijke ziekte genezen.'

De zee is van de Nederlanders

WEL NOG GOED te lezen is 'White Fang' (1906), 'Wittand' in de Nederlandse vertaling en zeker 'De Zeewolf' van Jack London, de Amerikaanse linkse activist die vereeuwigd wordt in 'Reds', de Amerikaanse film over de Russische revolutie die een kleine twintig jaar geleden een enorm succes kende. Van London werd 'De zeewolf' verschillende keren verfilmd en een recente opname is ook vandaag nog beschikbaar in de videotheken. Zelf leerde ik het boek indertijd kennen doordat een visser er mij op gewezen had en het dient gezegd: het is nog altijd lezenswaard.

Maar ook in het Nederlandse taalgebied werd er zeer veel materiaal gepubliceerd dat ook vandaag nog gemakkelijk te verteren is. Omdat het nastreven van volledigheid hier geen optie is, beperken ons dan ook tot het absolute hoogtepunt.

Over Jan de Hartog hebben we het al gehad. Maar deze is al zo'n beetje een post-zeeromancier. Een boek dat wèl midden in het genre staat is 'Het fregatschip Johanna - Maria' van Arthur van Schendel (1874-1946).

Veel van 's mans werken zijn vandaag niet meer te pruimen. De klassiekers 'Een zwerver verliefd' en 'Een zwerver verdwaald' bijvoorbeeld kun je vandaag alleen nog maar waarderen als je ze leest op een regenachtige dag van een regenachtig seizoen, terwijl je weet dat je lief eraan denkt je de bons te geven, je hond ook al op zijn laatste beentjes loopt en jezelf zo'n beetje door je laatste geld heen geraakt bent. Ik kan het weten, want het is op zo'n dag dat ik zo'n zwerversverhaal van van Schendel gelezen heb.

Maar 'Het fregatschip...' staat vandaag nog altijd overeind. En toch toont het ons alle kenmerken van het werk van Van Schendel. Het verlangen van de scheepstimmerman Jacob Brouwer om

eigenaar te worden van het schip waarop hij heel zijn leven gediend heeft is dwaas. Hij slooft zich af voor een ouder wordend schip dat voor niets meer kan worden gebruikt. Brouwer is ook een zwerver. Hij 'volgt' als het ware zijn schip en volgt daarbij terzelfder tijd zijn irrationele gevoelens.

Van Schendel verwerkt dat onwezenlijke gegeven op een meesterlijke manier. Naarmate het boek vordert is het niet meer duidelijk wie de hoofdpersoon is: is het de timmerman of is het het schip? Het is immers het schip dat Brouwer domineert en niet andersom. De Johanna Maria blijft voor hem waardevol, ook al is ze tegen het einde van generlei economisch belang meer. Door die bijzondere waarde krijgt het iets menselijks. Brouwer heeft er nooit aan gedacht te huwen. Het schip is voor hem zijn thuis, zijn gezin. Er valt ook iets voor te zeggen dat het zijn vrouw is, want de enige vrouw die Brouwer aan de wal had kunnen houden was zijn lievelingszuster (die wellicht niet toevallig Johanna heet) en die komt te sterven. Vanaf dat moment is er niets meer dat hem aan het land bindt. Uiteindelijk slaagt Brouwer erin het schip te kopen. Het ligt versleten, zinloos aan de kaai. Op een dag valt hij uit de mast en overlijdt. Brouwer is, zoals Ahab uit de Moby Dick ten onder gegaan aan zijn passie.

De zee is van de Belgen

OOK DE BELGEN hebben terzake een en ander gepresteerd. Ik vermeldde al de hedendaagse auteur Bart Plouvier. De meeste lezers zullen ongetwijfeld ook Libera Carlier kennen, de schrijvende loods. Carlier slaagde erin om naast zijn literaire productie ook scenario's (Tussen wal en schip, 1977) af te leveren die de televisie haalden.



Om zijn prachtig boek 'De Kavijaks' te promoten mat Vantorre zich een vissersimago aan. Met succes.



De Vlaamse schrijvende loods Libera Carlier kreeg zijn verhalen tot op de televisie.

Maar ook onder de taalgrens vinden we een bekend auteur die zee-romans gepubliceerd heeft. Niemand minder dan Georges Simenon (°1903-†1989: 420 boeken!) heeft terzake een en ander gerealiseerd dat onder de loupe gelegd mag worden. De zee en het vissersleven komen in heel wat van zijn werken voor. In de reeks Maigrets is er bijvoorbeeld 'Au rendez-vous des Terre Nuevas' (In het Nederlands vertaald als 'Het ren-

dez-vous van de kabeljauwvisser'). Daarin gaat het om een drama op een vissersvaartuig. Drie maanden op zee, een vangst die met vele ongelukken gepaard gaat en al die ongelukken staan in verband met een vrouw aan boord. Alsof dat allemaal nog niet genoeg is blijkt de vis slecht gepekeld te zijn en komt men met een totaal waardeloze vangst de haven binnen. En dan gaat de commissaris aan het werk, maar deze keer in "Een ranzige geur, verstikkend, die niet verminderde als men wegging en die nog drukken-der werd in het kleine café..."

Geestig voor ons is dat mevrouw Maigret verrukkelijke visrecepten kon klaarmaken. Aan die recepten heeft ene Courtine een apart boekje gewijd. (4) De man ging alle vierentachtig Maigrets uitpluizen om te zien wat de commissaris zo allemaal voorgeschoteld kreeg en maakte daar een heus kookboek over. Daarin staat ook een aantal visrecepten. In 'Maigret aarzelt' werd verwezen naar 'rog met bruine boter' in 'Maigret en de killer' kreeg de commissaris 'makreel in de oven' voorgeschoteld, een stokvisrecepten werd uit het boekje 'Het pistool van Maigret' gehaald en dan was er nog een garnalensoufflé in 'Maigret in de verdediging' haringfilets in 'Maigret komt te laat' en tenslotte de 'soufflé van de Terras Nuevas' in 'Het rendez-

vous van de kabeljauwvisser'. Simenon schreef ook 117 psychologische romans waarvan we er hier een speciaal vermelden: 'Le clan des Ostendais' (1947). Het boek werd in 1976 vertaald als 'Vlucht uit Oostende'. Het is een verhaal dat wellicht in wel honderd interviews in HVB gestaan heeft. Het is het epos van de Vlaamse vissers die vluchtend voor het oorlogsgevaar have en goed aan boord van het schip hijsen en ermee naar de vreemde trekken; epos dat de grote Simenon ons geschonken heeft.

Flor Vandekerckhove

(1) Aan de kust alleen al vinden we vandaag een trits marginale auteurs die zich ooit aan het genre gewijd hebben. Sommige ervan (Eddy Serie, Leon Inghelbrecht) hebben echt vissersbloed in de aderen, anderen zoals wijlen Jozef Vantorre, Antoon Vandamme en uw dienaar hebben alleen maar dicht bij de zeelui geleefd of ze hebben het in de 'sportvisserij' geleerd. Over deze schrijvers publiceerden we een stuk in HVB 1996, V, p.15.

(2) Bruun (1939), De laatste visschers (1940), De Roeschaard (1943), Het gouden zeil (1950), Tussen duivel en diepzee (1953), Schipper Jarvis (1954).

(3) Dat hebben trouwens ook moderne schrijvers nog mogen ondervinden. Karel Jonckheere, de Oostendse auteur die in 1947 inscheeptte op de 0 318 om met de vissers naar IJsland te trekken, eiste, zo wist de schipper ons te vertellen, kort na de afvaart al dat men hem zou terugbrengen. De man ging dood aan verveling. Zijn 'visserservaringen' werden als feuilleton gepubliceerd in De Groene Amsterdammer. HVB publiceerde 's mans 17-delig reisverhaal opnieuw in de jaargangen 1992/1993.

(4) Robert Courtine, Het kookboek van Mevrouw Maigret, Bruna & Zoon, 1980.

De meest krasse teksten van Flor Vandekerckhove verzameld in één boek

* *'Het boek is meer dan de moeite waard. In 30 essays spaart de auteur werkelijk niemand. Zonder onderscheid des persoons worden hypocriete politici, inhalige reders, veilingbestuurders met een gespleten tong en de Europese instellingen netjes op hun plaats gezet.'*

De Nar

* *'Hierbij is ondermeer gebleken dat de heer Vandekerckhove hoofdredacteur is van "Het Visserijblad", een maandblad dat de laatste maanden niet getuigt van fijnzinnigheid en menselijke diplomatie.'*

Ex-minister Jaak Gabriëls in een brief aan de CVR

* *'Een zeer goede informatiebron is Het Visserijblad. De hoofdredacteur is een zeer controversieel figuur. Hij is echter zeer goed gedocumenteerd.'*

Senator Jan Loones in een Commissievergadering van het Vlaams parlement.

* *'Hij is tegen alles!'*

Aalmoezenier Demaeght in een gesprek met de lekenconsulente van Oostende

* *'Polemist ter zeevisserij is een bloemlezing waarin de journalist geen blad voor de mond neemt en zich nog minder de mond laat snoeren.'*

Het Laatste Nieuws.

* *'Ware het niet dat bepaalde volksvertegenwoordigers zich laten informeren via HVB, onze reactie zou verspilde tijd zijn.'*

Bart Schiltz in de RC.

* *'Het is een boek dat ook breed de maatschappelijke problemen benadert. Goddank zijn er toch nog een paar bewust kritische intellectuelen zoals Flor Vandekerckhove.'*

Tijdingen.

14,85 €

(Verzendingskosten inbegrepen)

Polemist ter zeevisserij

Essays, commentaren, pamfletten en polemieken

Flor Vandekerckhove

Polemist ter zeevisserij wordt u thuisbezorgd van zodra u 14,85 overschrijft op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad (vermeld: boek).



slechts 29,75
voor één jaar.

Nu overschrijven
op rekening
384-0596581-18

(Voor Nederland zie tarieven
onder colofon op pagina 3)

emieken

GIFERS

VAARTUIGEN

pectieven

VISTECHNIEKEN

DUIDING

TEGEN

interviews

MENSEN

HET
VISSERIJBLAD

FEITEN

analyse

AT U NIET

OKISTEN

NEEM 'N

ONNEMENT

ARGUM

VERHALEN

AG

Horizon wil visserij bij jongeren bekend te maken

Minister van landbouw Ludo Sannen heeft Vlaamse en Europese subsidies toegezegd aan een project van de Oostendse vzw Horizon Educatief. Deze vereniging, die vooral bekend staat voor de organisatie van zee- klassen, zal het geld gebruiken om de visserij bij de scholieren in heel Vlaanderen bekend te maken.

De voortdurende afkalving van de Vlaamse vissers- vloot heeft de vissersgemeenschappen in ons land im- mers danig aangetast, zodat daaruit nog onvoldoende nieuwe vissers gerecrueteerd worden. Mede daardoor kempt de sector met een bemanningstekort.

Het project komt na het provinciaal initiatief 'Zee kie- zen' waarbij een reclamefilm en een CD-rom gereali- seerd werden die aan verschillende onderwijsinstel- lingen zou bezorgd worden. Of dat project ook resuta- ten opgeleverd heeft is ons niet bekend. Een steek- proef maakte ons evenwel duidelijk dat veel scholen nauwelijks aandacht aan 'zee kiezen' besteed hebben. Geen enkele der ons ondervraagde onderwijzers kon zich het bestaan van bewuste film of DVD herinneren. Het lijkt er dan ook op dat het project van Horizon op tijd komt.

Het project van Horizon Educatief pakt het probleem op een dynamische manier aan. Om daarin te slagen wil de vereniging een aantal oudere vissers recruter en die zelf het land rondtrekken om de sector bij de lagere scholieren bekend te maken. De subsidies laten toe dat de vissers die aan het project deelnemen daarin ook tewerkgesteld en betaald worden.

Met de subsidieregeling komt de werking van Horizon in het hart van de visserij te staan. Ook voor matroos Franky Devriendt is de regeringsbeslissing een belo- ning voor zijn jarenlange inspanning om overheids- subsidies aan te wenden om ouder wordende vissers een betrekking te bezorgen die hen in en rond de sector actief houdt.

Meer info: Horizon 059 32 21 83

FAISSISEMENTEN

Rederij Volharding (Z.319) failliet

Het gerechtelijk akkoord en de voorlopige opschorting van betaling voor een termijn van zes maanden die eind oktober afliep heeft de Rederij Volharding BVB met zetel aan de Graaf Jansdijk 10 in Zeebrugge geen baat bijgebracht. De rederij werd op 1 oktober op bekenenis failliet verklaard in Brugge.

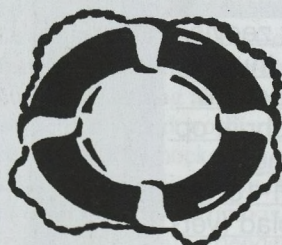
De rederij met Nederlandse aandeelhouders is eigenaar van de grote boomkortrawler Z.319 Avontuur. Het vaartuig ligt al enkele maanden aan de ketting aan het kanaal Gent-Terneuzen nabij Scheepswerf De Schroef in Sluiskil die voor miljoen franken werken uitvoerde aan het schip. De Schroef plaatste vorig jaar een nieuwe Wärtisilä-motor, verving de generatorset en bouwde de fundatie voor een twinriginstallatie. De Nederlandse vennoten werden al eerder door de gerechtelijke autoriteiten opgepakt voor verhoor over het niet nakomen van hun financiële verplichtingen. De bemanning heeft begin dit jaar nog een poging ondernomen om het schip te kapen, maar geraakte niet voorbij de sluisen in Terneuzen. Sindsdien ligt de Z.319 onder bewarend beslag aan de kant in Sluiskil.

Faillissementen

* VAN WAES CHRIS BVBA, Vismijn 140, 8400 Oostende, groothandel in visserijproduc- ten, opgericht op 5 juli 1990. Failliet ver- klaard op 2 oktober 2003.

* DANFISK CVBA, Joostraat 18, 8750 Zwevezele en exploitatie Rederskaai 18, 8380 Zeebrugge, groothandel in vis en schaaldieren. Failliet verklaard op dagvaarding op 8 okto- ber 2003.

* LOBSTER FARM NV, Ropsy- Chaudronstraat 24, 1070 Anderlecht, groot- handel in schaal- en weekdieren en visserij- producten. Failliet verklaard op 3 oktober 2003.



COOPERATIEVE PRODUCENTENORGANISATIE

VLAAMSE VISSERSBOND

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

Een jonge en dynamische ploeg staat voor U klaar om de belan- gen te verdedigen van de kleinste kotter tot de grootste bokker.

Wij verdedigen zowel uw quota als uw belangen aan de vistrap.

Ook de lonen van de vissers en de boekhouding van de reders nemen wij ter harte

Wenst u een woordje uitleg of wilt u weten wat u het zal kosten, neem dan gerust contact met ons op en vraag naar Liliane

Tel: 059 / 33 04 35 of fax naar 059 / 33 24 04