

32
pagina's

De visserij is pure rock 'n' roll
... en soms ook wel de blues



5 414306 101500 0 0408 >

2,99
€

75-ste jaar - verschijnt maandelijks - nr 11- 7 november 2008 - 2,99 euro - afgiftekantoor Oostende

Niet bestelbare exemplaren terugbezorgen aan HVB - Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene. Danke postman / -vrouw

Het glasraam van Frans Van Immerseel behoort tot het gemeentelijk patrimonium van Koksijde en is nu in het Nationaal Visserijmuseum als 'brandglas' geïntegreerd. Van Immerseel was glazenier en stoetenbouwer. Hij schreef ook een boek over de garnaalvissers te paard.



Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, matrozen, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 75 jaar het geval. Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

Indien interesse, neem dan contact op met HUB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene of een mailtje naar het.visserijblad@telenet.be. Wij bezorgen u vrijblijvend onze advertentietarieven.



COLOFON

HVB
75

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine

van de zee

ISSN: 0776-6912

MEDEWERKERS: Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausing (†), Willem Lanszweert, Flor Vandekerckhove, Louis Vande Castele, Guido Walters en gastreporters Roland Desnerck en Jo Clauwaert.

Redactie te bereiken op
0474 53 88 00

E-mail:

het.visserijblad@telenet.be

V.u.: A. Vanhee

Brusselstraat 12, Bredene

UITGEVERIJ:

VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en
alle correspondentie:

HVB,

Brusselstraat 12,

8450 Bredene

Omslagfoto Jo Clauwaert

Losse nummers: 2,99 euro

Abonnementen!

* Jaarabonnement België

(12 opeenvolgende nummers
startend vanaf de betaling) door
overschrijving van 29,75 euro
op rekening
384-0596581-18

van Het Visserijblad,
met vermelding abo HVB.

* Jaarabonnement Nederland

(12 opeenvolgende nummers
startend vanaf de betaling) door
storting van 52,00 euro op num-
mer 64.14.29.592 t.n.v. vzw
Liefkemores [Fortis Bank Ne-
derland, Lange Wolstraat 10-12
te 4524 CA Sluis (NI)]

Vermelding: abo HVB.

'With A Little Help From My Friends'

The Beatles



Bovenstaande foto ligt al enige jaren in de schuif te wachten op een geschikt moment om hem boven te halen. Hij past goed, zo dachten we, in het kader van deze, ahum, softe rock 'n' roll-editie van HVB. Daarop zien we een playbackgroepje (nog voor het woord uitgevonden werd) aan het werk, dat vreemd genoeg banjogewijs The Beatles imiteert. We bevinden ons ontegensprekelijk tussen een bende snotapen uit de sixties. Uiterst links herkennen we HVB-uitgever Flor Vandekerckhove. Uiterst rechts, een beetje geïsoleerd, is de Oostendse reder Willy Versluys driftig met zijn instrument in de weer. Ja, dat moest uiteindelijk wel verkeerd aflopen met die jongens.

Vorige maand verscheen op deze
bladzijde een nauwelijks verholten
mayday die als volgt luidde:

*'Noodgedwongen, zoals dat in heel
de visserij het geval is, slaat HVB
de weg van de vernieuwing in.
Daarom heeft de uitgeverij beslist
een 'uitbraakpoging' te doen. We
werpen vanaf vandaag een lange
lijn uit richting binnenland. Onze
sonar gaat op zoek naar mensen die
de visserij genegen zijn. In onze
ringzegen hopen we nieuwe adver-
teerders, lezers, auteurs, publicisten,
fotografen en zeezotten allerhande
aan te treffen. We proberen ze ver-
volgens naar onze kaaïen te slepen.
We doen dat in een verwoede poging
om de reikwijdte van dit blad uit te
breiden en het zodoende een onmis-
bare, bredere basis te geven.'*

Dat we daarna niet stil gezeten
hebben bewijst dit nummer. In
onze netten sleepten we de afge-
lopen weken inderdaad een Gents
zeezotje naar onze kaaïen. En hij

bracht een vriend mee. (Of was
het omgekeerd?) Dit HVB-num-
mer is door hen geïnspireerd.

Wat bezielt deze mensen om van-
uit het verre binnenland onze vis-
serijkaaïen op te zoeken?

Waarom zijn zij zo geboeid door
het vissersleven? Wat heeft de
vissersgemeenschap deze aange-
spoelden te bieden? En natuurlijk
ook omgekeerd.

Op hun eigen wijze verwoorden
zij wat ook veel ander volk uit het
binnenland instinctmatig aan-
voelt: deze vissersgemeenschap
mag niet teloor gaan. Op deze
kaaïen zijn de laatste Vlaamse
jagers actief in een bezigheid die
het waard is ondersteund te wor-
den. En kijk, zij voegden de daad
bij het woord! En ze zijn vastbe-
raden nòg vrienden mee te bren-
gen. Wat gaan we hier nog mee-
maken?!

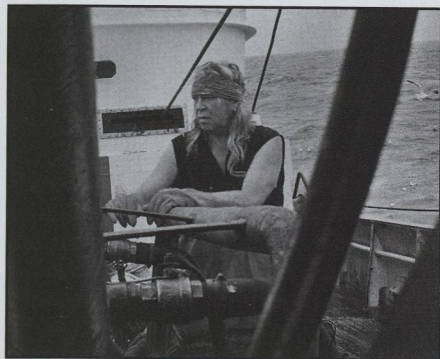
De uitgeverij
vzw Liefkemores

Hoe gaat dat, zo'n dingen? Om den brode spoor je in een vorig leven dagelijks van Gent naar Brussel. Daar valt je iemand op die ook, zoals jij, dagelijks hetzelfde traject naar de hoofdstad aflegt, ook al om zijn boterham te verdienen, maar dan bij de concurrentie. Een kwarteeuw lang zie je deze mens niet meer en dan op een dag ontmoet je hem op onze visserijkaaien. 'Hé, wat doe jij hier', is de standaardvraag die dan gesteld moet worden.

Of hoe de Gentse fotograaf Jo Clauwaert de visserij ontdekt heeft en er nooit meer weer uit weg wil.

Jo Clauwaert:

'De visserij is pure rock 'n' roll... En soms ook wel de blues'



IN DAT VORIG LEVEN was Jo Clauwaert (°Gent, 21 juni 1956) persfotograaf & vormgever op de redactie van het weekblad De Rode Vaan. Uit die periode herinnert hij zich nog goed de reportages die hij ging maken over de grote mijnwerkersstaking in Groot-Brittannië (1984-1985). Daarvoor had hij een opleiding afgerond als graficus, ontwerper & fotograaf. Zelf was ik die tijden drukker van Rood; een, laat ons zeggen, concurrerend weekblad in het klein linkse milieu dat inmiddels tot compost vergaan is. Nadien vervolgden wij elk onze eigen weg. Clauwaert werd art-director (vormgever) bij 'Welcome in Massmedia' van reclamegoeroe Wim Schamp, en daarna, in zijn eigen onderneming, ontwerper & fotograaf van diverse cd-hoezen van o.a. Brendan Croker, Roland, Kris de Bruyne, Johan Verminnen, Bruno Deneckere, Kathleen Vandenhoutt, Luiz Marquez, Wannes Van De Velde, Rory Gallagher, Kommil Foo, Guido Belcanto, De Kreuners en vele anderen. Zo ziet Clauwaert er trouwens ook uit, als een kruising van Belcanto, Roland, de diksten van Kommil Foo en Verminnen.

HET IS DEZE laatste die hem in de visserij binnen heeft gebracht. Clauwaert: 'In die tijd was Johan Verminnen aan het werken aan een boek dat *De Laatste Boot* (*) zou heten. Hij trok me mee naar de kaaien en vooral naar de buurt rond het Oostendse visserijdok, waar Johan al goed geïntroduceerd bleek te zijn. Zo was hij al bevriend geraakt met schipper Pascal Vanbillemont. Het ene bracht het andere mee en zo kwamen wij aan boord van de *O 33 Marbi*. Verminnen kende blijkbaar ook al heel de bemanning en net zoals hij werd ik meteen, als bij toverslag, begeistert door de wereld van de laatste jagers. Ik was van de hand Gods geslagen; er ging een hele nieuwe, onbekende wereld voor me open.'

Die dag is Jo Clauwaert onze wereld binnengewandeld en hij is er sindsdien niet meer uit weg te slaan: 'Ik had de kopij van het boek van Verminnen in één dag uitgelezen en ik zag daar ontel-

bare beelden bij. Ik ben die beelden vervolgens beginnen maken (in de eerste plaats voor dat boek van Verminnen, maar ik ben er sindsdien niet meer mee gestopt).'

Boten! Jongens hebben er iets mee. Clauwaert werkte vervolgens volop mee aan het boek 'De Gentse Barge' (**), dat het verhaal vertelt rond het ontstaan van de replica van dit historisch schip. Walter de Buck speelt er een hoofdrol in.

Is Clauwaert een romantische ziel? Dat zou kunnen, want het herinnert mijzelf aan de eerste stappen die ikzelf in de visserij gezet heb. Ook ik was danig onder de indruk geraakt van deze gemeenschap wier bezigheid zo sterk verweven is met de gang van zaken in de natuur. Clauwaert: 'Ik weet niet of je dat romantisch mag noemen. Je moet weten dat ik uit de wereld van de reclamebureaus kom; een sector van schijn, glitter, opgeblazen ego's en veel tralala. En dan kom je opeens in de visserij waar er voor tralala geen plaats is,



Clauwaert aan boord van de O 33. De fotograaf is duidelijk meer dan een toeschouwer. Hij neemt deel aan de werkzaamheden aan boord.

waar de mensen op een zelden geziene manier recht voor de raap zijn en waar brute eerlijkheid voorop staat. Neem van me aan dat dit echt een verademing is. Ik wist niet eens meer dat dit nog bestond.'

Fotograaf met zeebenen

Clauwaert werd gaandeweg méér dan een toerist, méér dan een 'aangespoelden', méér dan een kaailoper. Met de vissers trok hij het zeegat in; niet een keer, niet twee keer, maar telkens weer (Denemarken, de Ierse Zee...). Hij heeft inmiddels zeebenen gekregen en mag al lang geen buitenstaander meer genoemd worden. Er zijn inmiddels reders, schippers en matrozen waarna hij regelmatig belt. Hoe gaat het met het schip, waar bevindt het zich nu? Wanneer komen de mannen thuis? Valt de vangst mee? Hij is inmiddels een van ons geworden.

Clauwaert: 'Wie de visserij wil fotograferen kan dat niet vanaf de kaai doen. Je moet meegemaakt hebben dat je rond je kijkt en alleen nog maar water ziet. Je moet een storm beleefd hebben. Je moet het gevoel ervaren dat je na die storm de kustlijn ziet liggen in al zijn kalmte. Je moet zelf in het ijs gestaan hebben en je moet het guttermes gehanteerd hebben. Dat is allemaal nodig om goeie, terzake doende foto's te produceren. Mocht de thrillerschrijver Pieter Aspe diezelfde moeite gedaan hebben dan had die nu een veel beter boek (***) over de visserij geschreven. Aspe zegt dat hij een dagje op stap geweest is met enkele vissers. So what? Dat is toch onvoorstelbaar. Stel je voor dat je iemand tegenkomt die zegt dat hij een boek over het Vaticaan schrijft en dat het hem daarvoor voldoende leek om eens op de zwier te gaan met een bende pastoors! Tja. Uiteraard moet je in de visserskroeg Veegeetje gezeten hebben om de Oostendse visserij te kennen, maar wie alleen maar daar gezeten heeft kent er uiteraard nog helemaal niets van.'

Misschien zijn we te kritisch voor deze Aspe, maar Clauwaert is inmiddels goed op dreef geraakt: 'Weet je dat men-

sen veranderen als ze op zee zijn? Weet je dat de scheidingslijn tussen kameradschap en diepe vriendschap, tussen werkgevers en werknemers, tussen matrozen en schippers flinterdun wordt op zee? De zee maakt iedereen ook nederig. Je mag daar zelfs met een motor van 2000 pk onder je gat zitten, je beseft maar al te goed dat de zee desondanks heer en meester blijft. Als je met windkracht zes aan het vissen bent dan werken die mensen samen als waren ze een goed geoliede machine. Ja, wanneer zo'n Pieter Aspe de visserij dan eventjes als een bende zwatelaars benadert dan kom ik daartegen in opstand. Het verschil is: ik heb het aan den lijve meegemaakt. Een anekdote: op de brug van zo'n vaartuig, in volle zee, heeft een visser mij eens op een verstaanbare manier de werking van het sterrenstelsel uitgelegd. Allez, wie kan dat nu?! Wie dat meegemaakt heeft kan alleen

nog met veel respect naar die mensen kijken. Maar dat weet je natuurlijk allemaal niet als je alleen maar in 't Veegeetje gezeten hebt.'

Vissers zijn tedere anarchisten

Clauwaert heeft als fotograaf oog voor het detail. 'De vissers hebben een beetje het imago outlaws te zijn. Maar je moet eens zien hoe een goeie bemanning op zo'n schip voor elkaar zorgt. Dat is haast vertederend. Komt zo'n wild uitzijnde wachtman op de brug en hij stalt daar de foto's uit van zijn kinderen, hij brengt zijn eigen CD's mee op de brug... dat is toch prachtig. Je luistert naar zijn verhaal. Het lief heeft het afge maakt of omgekeerd, een nieuwe liefde wacht op hem als hij terug de haven binnen vaart. Is dat niet mooi?' Mooi is dat wel, maar er moet ook gewerkt worden. 'De beroepseer van



De visserij-ervaringen van Clauwaert resulteerden in een grote tentoonstelling in de Gentse galerij Link.

SKB - Life Saving Equipment nv

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



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

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

- ERKENDE SERVICESTATION -

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



Jo Clauwaert zoekt niet alleen het gezelschap van de vissers op zee. Hij sleept ze op zijn beurt mee naar zijn Gentse thuishaven. op de foto: Het bezoek van de bemanning van Z90 op de Gentse Barge in juli 2008. Van links naar rechts: Keetje Vantorre, Dirk Degrendele, Tino Amandels, Jessie Beernaert, Raymond Rogiers (kapitein van de Gentse Barge) Lotje Vantorre en James Van De Broele. (Foto jc)

die mensen is ook al indrukwekkend. Ik heb het meegemaakt dat het schip omschakelde van de steennetten naar de planken. Iedereen aan boord investeert daarin mee; niet alleen de reder hoor. Elk van de matrozen is even goed druk in de weer met het avontuur van de nieuwe visserij, waarin elk detail uitgetest moet worden, en herhaald en herhaald tot het juist zit. Ze verdienen dan heel die tijd wel minder dan met de boken, maar ze beseffen dat het absoluut nodig is om die moeilijke veranderingen

uit te testen en tot een goed einde te brengen. Onderschat ook het ecologische bewustzijn van de vissers niet. Ze beseffen maar al te goed welke vis je op welk moment moet met rust laten. Die mensen beseffen echt wel dat ze met het milieu bezig zijn, want ja, ze leven ervan.'

Speelt die ervaring mee als je eenmaal aan de wal bent? 'Je bent nooit meer dezelfde mens als je de visserij meege-maakt hebt. Ten eerste word je een pak rustiger. Wie een tijd lang de wereld

van de visvangst beleefd heeft weet dat er grotere problemen bestaan dan de kleine dagdagelijkse dingen waarmee je aan de wal af te rekenen krijgt. Ten tweede krijg je een "boost" in je creativiteit. De visserij is echt een bron van inspiratie.' Dat geldt in elk geval voor de fotograaf die Jo Clauwaert heet. Hij organiseerde onlangs nog een tentoonstelling in Galerij Link, op de Blekersdijk, hartje Gent waarin de Vlaamse vissers centraal stonden. Het werd een groot succes, want de vissers hebben,



VLOOT REDER VAN DE OVERHEID

www.welkombijvloot.be

— zonder dat dit op onze kaaien goed beseft wordt — ook vandaag nog veel aantrekkingskracht tot ver in het binnenland. Inmiddels is de vriendschap die Jo voor de vissers voelt ook wederkerig geworden, want tal van bemanningsleden zijn de tentoonstelling komen bekijken. Dat het in de periode van de beruchte Gentse Feesten was, was voor de vissers aardig meegenomen.

Het bloed kruipt waar het niet gaan kan

Maar wat doet zo'n zeezot als Jo Clauwaert eigenlijk nog in dat binnenland? Moet hij niet dicht bij het zeege-druis komen wonen? *'Ha ja, mijn geliefde en ik denken er ernstig over na om te verhuizen. Veel kans dat we uiteindelijk verkassen naar Oostende. Misschien wel in de stad, maar ik weet het niet... Het zou dan toch de Opex moeten worden, daar ademt nog altijd het hart van de visserij.'*

Hoe valt dat alles te rijmen met de wereld van de showbusiness, van de rock 'n' roll, waarin Jo onmiskenbaar thuis hoort? Clauwaert: *'Veel rockers zijn watjes als je ze vergelijkt met vissers. Zo'n reis op zee, met alleen maar de einder in zicht en een stampend schip onder je kont, dat is pas rock 'n' roll. De brug van zo'n schip, dat is pas een podium! Een artiest mag op geen steek laten vallen wat de track-listing betreft, maar op de brug mag uiteraard ook niet gefaald worden in het volgen van de track, het spoor dat het schip hoort te volgen. En als je dan naast zo'n wachtman staat en samen met die mens zo'n kolossaal immense nacht mag meemaken, dat is dat toch niets anders dan pure blues. Neen, deze vissersgemeenschap is voor rockers echt wel een zeer geschikte plek om te toeven.'* (fv)

(*) Johan Verminnen, 'De laatste boot' 2006, uitgeverij Van Haelewijk.

(**) Geert Van Doorne, 'De Gentse Barge. Hoe bomen kunnen varen', uitgeverij druk. Sintjoris, 2006, ISBN-90-744-2726-X, 160 blz, 100 euro.

(***) Pieter Aspe, 'Bankroet', 2008, uitgeverij Manteau



Bovenaan; Onze gastreporter van de maand met de bemanning van de O 33. V.l.n.r. Etienne Vanbillemont, Ludo Bouillon, Pascal Vanbillemont, Patrick – Simca – Dooms, Olivier Asseloos & Jo Clauwaert.

Onderaan: de fotograaf Jo Clauwaert legt al enkele jaren lang de visserij vast op de gevoelige plaat. Hij is vastbesloten heel het binnenland warm te maken voor deze sector.



SMEDERIJ

St. Martin Bvba

Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen

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

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende

Zeven en een halve miljoen euro werd het geraamd en het zijn er uiteindelijk meer geworden, vier jaar heeft de renovatie geduurd, maar nu is het klaar, het totaal vernieuwde Nationaal

Visserijmuseum van Oostduinkerke.

Fotograaf Jo Clauwaert, volkskundige Roland Desnerck en ondergetekende gingen er een kijkje nemen. Zij werden er ontvangen door conservator Willem Lanszweert (61) die daar het werk van dertien personeelsleden en vijftig gidsen in goeie banen leidt.

Het Nationaal Visserijmuseum revisited

HET VISSERIJMUSEUM is haast onherkenbaar veranderd. De entree met het bezoekerscentrum en de museumshop oogt bijzonder veelbelovend en het museum bevestigt dat eerste gezicht. Lanszweert: 'Het verhaal van de visser doorheen de geschiedenis loopt nu als een rode draad doorheen het nieuwe

museum. De bezoeker valt van het ene decor in het andere. Museumontwerper Frank Becuwe is erin geslaagd de interesse van de bezoeker gaande te houden. Bezoekers beleven immers telkens iets nieuws.'

Na het bezoek aan het bekende vissershuisje komt je zowaar op het strand terecht. We zien een vissersvrouw met

het steeknet en een garnaalvisser op muil (!) in het water. Daartegenover worden de diverse strandvisserij op schaal voorgesteld. Verder komen we terecht in een visserskapel en in de gale-rij werd een tijdslijn gecreëerd. De geschiedenis van de Vlaamse visserij wordt er weergegeven vanaf de vroege middeleeuwen tot eind 20ste eeuw.

Legein

Lanszweert: 'Omdat geschiedenis voor de mensen saai is, dacht museumontwerper Becuwe er goed aan te doen de tijdslijn te koppelen aan één welbepaalde vissersfamilie. Er werd gekozen voor het geslacht Legein. In 1701 komt Petrus Legein als boerenknecht in Oostduinkerke terecht. Hij huwt er Isabella Depotter. Naast landbouwer is Petrus ook paardenvisser. Hij en Isabella hebben blijkbaar flink hun best gedaan want samen hebben ze negen kinderen en hieruit ontstaat een wijd verbreid nageslacht. Het was de grote verdienste van Joeri Stekelorum, secretaris van de gemeente Koksijde en voorzitter van de VVF Westhoek (Vlaamse Vereniging voor Familiekunde), om alle gegevens over de Legeins samen te brengen. Die familiegeschiedenis loopt als een rode draad door de Vlaamse visserij.'

Er is ook veel aandacht voor de scheepswerven. In 1950 bestond de Vlaamse vissersvloot uit 530 vaartuigen. Op een kaart van de Vlaamse kust worden meer dan 50 werven aangeduid. De nagebouwde scheepstimmerwerf beschouwt conservator Lanszweert als het pareltje van zijn collectie. Een



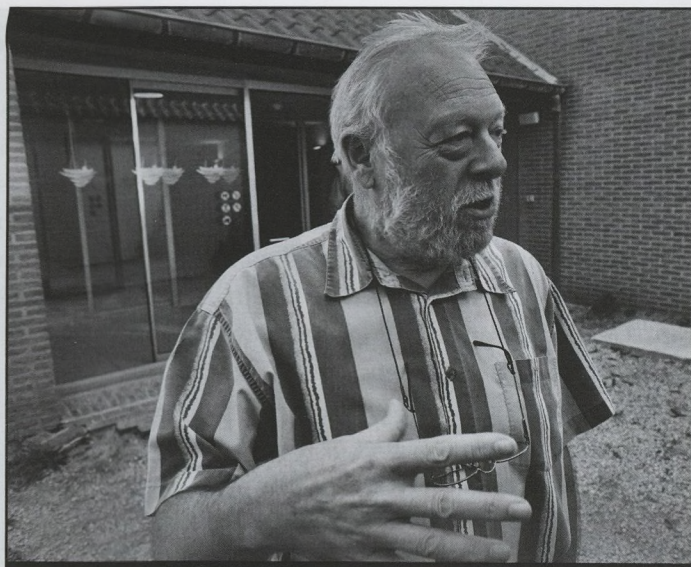
In het bezoekerscentrum van het Visserijmuseum overhandigde Roland Desnerck(links) een filmrol aan de museumconservator Willem Lanszweert. Fotograaf Jo Clauwaert had het stuk gerecupereerd uit de afval van de gebouwen waar eertijds de Heistse visserijschool gevestigd was. Op de achtergrond de vissers-portrettenreeks van Stephan Vanfleteren. (Foto jc)

B.V.B.A. S & S
Jofra Shipping & Trading
Postbus 51
B - 9060 Zelzate

Tel: +32 (0)9 361 00 04
Fax: +32 (0)9 360 60 04
GSM: +32 (0)477 952 450
E-mail: jofra.jan@gmail.com

Uw adres voor:
Aan- en verkoop van alle visserijschepen
Alle toeleveringen / reparaties
Inbouw van alle merken motoren en koppelingen





Links, wijlen Gaston Desnerck, eerste conservator van het Visserijmuseum. Rechts de huidige conservator Willem Lanszweert. Hij leidt een ploeg van dertien mensen in goede banen. (foto jc)

merkwaardig stuk daarin is de originele tekenstoel afkomstig van de Oostendse scheepswerf Panesi. Van dezelfde werf hangen er naambordjes aan de balken van schepen die er ooit gebouwd werden. Mooi stuk is ook de reclameaffiche van de werf. Midden in het decor staat een boot (van sloopstimmerman Jan Vandamme) in opbouw. Op een beeldscherm kan de bezoeker de restauratie van de OD.1 *Martha* volgen. Dit kustvissersvaartuig, dat tot 2004 op het binnenplein te kijk lag, vond nu, na een volwaardige harde restauratie (Lowyck, onder leiding van sloopstimmerman Georges Verleene) een definitieve plaats binnen de muren.

Bijzonder waardevol is de collectie van 20 scheepsmodellen die een overzicht tonen van de Vlaamse vissersvaartuigen door de eeuwen heen. Al deze prachtstukken zijn grotendeels het werk van de leden van de modelbouwclub De Dissel.

We vervolgen onze weg langs de stand van de RMD-Oostende, de inmiddels verdwenen maritieme radio die zoveel vissers bijgestaan heeft, we lopen langs aanraakschermen waarop alle Noordzeevis gespot kan worden, voorbij immense aquaria en leerrijke beelden over de vistechieken, tot we in de visverwerking terecht komen (de beroemde oude Oostendse vismijn De Cierk) en uiteindelijk in een haring- en sprotrockerij.

Dan hebben we nog geen woord gerept over het scheepsjongenteliet, de geurgeneratoren, de diverse beelddocumenten, de doe-elementen, de bibliotheek, het documentatiecentrum, de workshops...

Waar we het wel nog even over willen hebben is over het bekende museumstamminee De Peerdevisser waar we achteraf omelet met garnaal gingen eten: chic et pas cher! (fv)



De novembermaand is wellicht het ideale moment om het ereperk van het Visserijmuseum op te zoeken. Daar worden de namen vermeld van de vissers waarvan de lichamen op zee nooit teruggevonden werden. (foto jc)

Z 63 Thalassa in Frankrijk aangevallen

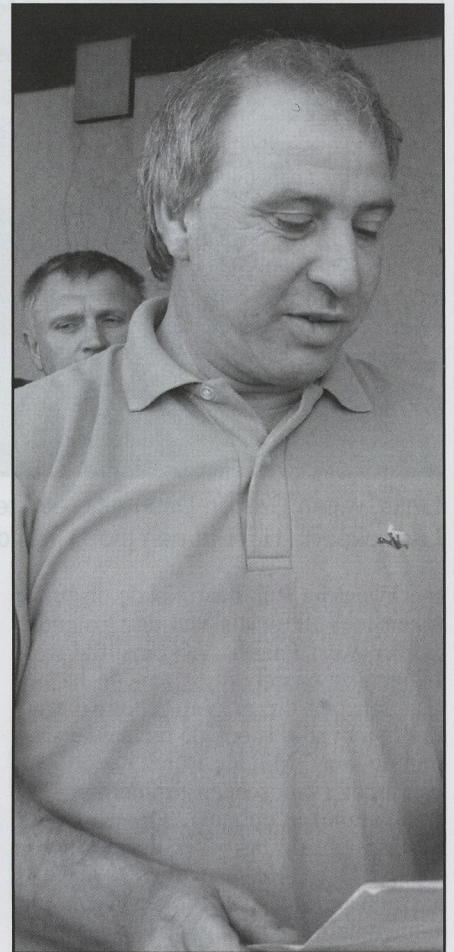
OP DONDERDAG 23 oktober werd de Z 63 Thalassa van de Heistse rederij Moby Dick (De Vriërestraat, Heist) door Franse vissers aangevallen. Terwijl het schip zich op 27 kilometer van de Normandische kust bevond, stormden een vijftiental Franse vaartuigen erop af. Het vaartuig dat er op sint-jacobsschelpen viste werd bekogeld met stenen en ijzeren staven. Daarna werd de Thalassa verschillende keren aangevaren. *'Gelukkig werd ik verwittigd door een Franse visser die ik kende. Hij heeft mij via de scheepstelefoon gewaarschuwd. Dat gaf ons nog net de tijd om onze dure netten op te halen. Maar als de Franse marine ons niet had ontzet, weet ik niet of we deze piraterij hadden overleefd'*, zegt schipper-eigenaar Jan Ackx.

'De Franse vissers eisten dat we meteen ophoepelden en nooit naar hun visgebieden terugkeerden. Maar wij mogen daar vissen.' Jan Ackx (47) die momenteel in Frankrijk verblijft, begrijpt de frustratie van de Franse vissers wel: *'Zij mogen maar op schelpen vissen van begin oktober tot half mei, terwijl de Europese regels veel soepeler zijn. De voorbije weken waren er Ierse en Schotse vissersvaartuigen in Franse wateren actief. Dat zal de gemoederen opgehitst hebben.'*

Dit betekent niet dat Ackx de zaak blauw blauw laat: *'Eerst hadden we schrik, maar nu zijn we kwaad,'* zei hij in het Franse Cherbourg. *'We gaan het er niet bij laten'*. Hij is van plan klacht in te dienen. Van de aanval heeft hij foto's genomen. Daarop zijn verschillende vaartuigen herkend uit de havens Barfleur, Port-en-Bessin en Saint-Vaast-la-Hougue. Jan Ackx laat zich echter niet onder druk zetten. *'Ik blijf hier vissen.'* Schipper en bemanning

van de Z 63 hebben inmiddels de schade opgenomen. Volgens Ackx werden alle ramen van de scheepsbrug stukgeslagen. Ook werd onderzocht of het vaartuig motorschade heeft opgelopen toen men aan de omsingeling probeerde te ontkomen.

De Belgische vissers voelen zich inmiddels gesterkt door Béatrice Harmel, secretaris-generaal van het Regionaal Visserijcomité in Basse-Normandie. *'De Belgische vaartuigen hebben hier historische rechten'*, zo verklaarde deze. *'Ze mogen het hele jaar door schelpen vissen, dag en nacht en zonder quotabeperking, vanaf 6 mijlen buiten de kust. Probleem is dat er binnen de 6 mijl voor de Franse vissers wel allerlei beperkingen zijn.'* Het incident werd ook meteen veroordeeld door de Normandische beroepsvereniging. *'Dit incident is onaanvaardbaar, maar is wel te begrijpen'*, zegt Jean Lorillu, reder in de haven van Port-en-Bessin en oud-voorzitter van de Organisatie van de



Schipper Jan Ackx: "De Franse vissers eisten dat we meteen ophoepelden en nooit naar hun visgebieden terugkeerden. Maar wij blijven daar vissen. (foto gw)

vissers van Basse-Normandie: *'De brandstofprijis blijft hoog en ook de kosten van de netten waarmee we op sint-jakobsschelpen vissen, is niet te verwaarlozen. Het inci-*

Alle industriële en scheepsherstellingen

— mechaniek en plaatwerk

H. Baelskaai 22, 8400 Oostende

Tel. 059 33 22 15

Fax: 059 33 01 55

GSM Johan (0477) 31 54 15

GSM Ludo (0477) 33 54 35





De Z 63 Thalassa (bouwjaar 1987, 20,04 meter L.O.A., nieuwe motor Cummins [2000] 219 kW, is eigendom van de rederij Moby Dick uit Heist. (foto gw)

dent illustreert de crisis die de visserijwereld momenteel doormaakt.' Directeur Brouckaert van de Rederscentrale reageerde in dezelfde zin: 'Wat op de achtergrond speelt is de algemene economische situatie in de visserij. Sommigen wijten dit verkeerdelijk aan buitenlandse schepen. Dit is onze Franse kust, daar moeten geen schepen onder een andere vlag vissen, zo is de redenering. Daar komt nog bij dat de schelpenvisserij in die streek erg belangrijk is en dat er niet veel vraag naar schelpen is, waardoor ook nog eens de prijs laag blijft.'

Nationaal Strategisch Programma goedgekeurd

Op 3 oktober heeft de Vlaamse regering het Nationaal Operationeel Programma voor de visserij definitief goedgekeurd. De Europese Unie eist van elk van de Lidstaten voor de periode 2007-2013 dergelijk plan. Daarin moeten de prioriteiten aangeduid worden, een sterkte-zwakke analyse, doelstellingen en de manier waarop dat strategische en financieel aangepakt zal worden. Na advies van het Vlaams Visserijcomité, de SERV en de MiNa-raad heeft de Vlaamse Regering haar definitieve goedkeuring gegeven aan het ontwerp van Nationaal Strategisch Plan en het ontwerp van Operationeel Programma voor de Belgische Visserijsector.

De directeur van de Rederscentrale telde de afgelopen maanden vijf faillissementen in de vloot. Hij hoopt dan ook dat het Operationeel Programma voor de besteding van de steun uit het Europees Visserijfonds nu vlug uitgevoerd kan worden. Hij verwacht dat er in de periode 2007-2013 veertig miljoen euro naar de visserij zal gaan.

MSC-label in opmars

Het MSC-label, dat de consument moet garanderen dat de vis op zijn bord op duurzame wijze gevangen werd, is wereldwijd fors in opmars. In totaal zijn al meer dan 120 visserijen (goed voor een aanvoer van meer dan 5 miljoen ton) op een of andere manier betrokken bij het MSC-label. In de sector van de wilde zalm bijvoorbeeld gaat het om 42% van de productie. Het label organiseert zo ook al 18% van de kreeftenvangsten, bestemd voor menselijke consumptie. Negen procent van de menselijke visconsumptie gebeurt inmiddels onder het logo. 1.700 zeeproducten dragen het label en 32 visserijen voldoen reeds aan de hoge standaarden van MSC. 84 andere visserijen zitten volop in de procedure en enkele tientallen

staan op de wachtlijst. Kweekvis is uitgesloten van certificering. Ook in onze lage landen vindt het label stilaan maar zeker zijn weg. In Nederland is de Noordzeeharingvisserij van de trawlers van PFA gecertificeerd en de makreelvisserij van deze rederij zit inmiddels ook in het certificeringproces. Dat laatste geldt ook voor de Nederlandse garnalenvisserij en voor twee vlagkotters uit Urk die over afzienbare tijd het label hopen te dragen voor hun scholvisserij. De Nederlandse visserijvoorman Johan Nooitgedagt zegt het zo: 'Onlangs hebben de Nederlandse visserijorganisaties, het ministerie van LNV [Landbouw, Natuur en Visserij, N.v.d.R.] en de natuur- en milieuorganisaties (zoals WNF maar

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf

Oude metalen en containerdienst

Kalsijdeweg 3, 8470 Gistel (Snaaskerke)

Tel (059) 51 44 66

Container nodig?
Bel 059 / 51 44 66



exclusief Greenpeace) samen een convenant gemaakt. *Onderdeel daarvan is de introductie van een duurzaamheidslabel zoals MSC. Ook in Nederland heeft het Centraal Bureau Levensmiddelen al aangegeven vanaf 2011 géén producten meer te kopen zonder dat label. Producentorganisaties worden dus gedwongen door de markt om samen te werken volgens de principes en criteria van MSC en de overheid steunt dat.'*

In Nederland gaat het zo hard dat er capaciteitsproblemen ontstaan waardoor visdetaillisten (dat zijn er in Nederland 1500) moeite hebben om voldoende MSC-vis te vinden en ook visserijen te lang moeten wachten om gecertificeerd te worden.

In het Duitse Cuxhaven hebben diepzeevissers het MSC-label voor hun koolvisvisserij binnengehaald. Het MSC-team oordeelde dat de beviste koolvisbestanden duurzaam geëxploiteerd werden. Ze moesten maar weinig bijvangsten noteren en zagen dat de bodemberoering bij die visserij minimaal was. Deze vissers zijn de eersten in Duitsland die het label mogen voeren. Volgens de MSC-website heeft de toekenning van het label er al voor gezorgd

dat de vissers hun vangst opgewaarderd zien bij de consument. De betreffende rederij (Erzeugergemeinschaft der Hochsee - und Kutterfischer GmbH) zoekt de visgronden op ten zuiden van Noorwegen, de Faroe eilanden en IJsland. De acht vaartuigen vangen ongeveer 12.000 ton koolvis per jaar.

De directeur van de rederij zei over deze beslissing het volgende: *'De visindustrie moet grondig veranderen. Overmatige vangsten van iscards en beheer van de visbestanden moeten onze volle aandacht hebben. Het MSC-logo demonstreert onze klanten dat wij deze onderwerpen mee in rekening brengen en het helpt ons ons te onderscheiden van andere visserijen.'*

De Marine Stewardship Council (MSC) is een internationale non-profitorganisatie die in 1997 opgericht werd om de problemen van de overbevissing tegen te gaan. Het is het enige logo in de sector van de visproducten dat beantwoordt aan de normen van de Wereld Voedselorganisatie (FAO). Informatie over alle visserijen die gecertificeerd werden vindt u op de website www.msc.org.

Garnalenvissers aan de kant

De eerste week van oktober lieten veel Nederlandse garnalenvissers hun vaartuigen aan de kant liggen. De Nederlandse Bond van Garnalen Kustvissers en de vissersvereniging Hulp in Nood besloten daartoe omdat de lange garnalenprijzen geen rendabele visserij meer toelaten. De actie werd goed opgevolgd in Wieringen (waar ze twee weken duurde) en Harlingen. Een vijftiental kotters uit Breskens, Goeree en Colijnsplaat bleven doorvissen.

Zondag 12 oktober werd de actie afgeblazen. Het was hun niet gelukt de garnalenprijs omhoog te krijgen. De teleurstelling onder de garnalenvissers is naar verluidt groot.

Milieuverenigingen groeien, Greenpeace niet

De Vlaamse milieuverenigingen groeien. Natuurpunt zag zijn ledenaantal in Vlaanderen stijgen van 49.000 tot 75.000, het WWF steeg in België met 20% tot 87.000. Greenpeace daarentegen had op het einde van vorig jaar 5.000 minder aangesloten dan in 2003, maar blijft de grootste natuurvereniging met 106.642 leden.

Op 8 november komt de Rainbow Warrior naar Oostende. Geïnteresseerden kunnen van 11 tot 17 uur aan boord gaan om er de tentoonstelling te bezoeken die de impact van steenkool op het milieu illustreert.



Zeevissersfonds
Wandelaarkaai 4
8400 Oostende
Tel: 059 509555
Fax: 059 509525
info@zeevissersfonds.be

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



SDVO vzw
Wandelaarkaai 4
8400 Oostende
Tel: 059 509 526
Fax: 059 509 664
info@sdvo.be

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

aqua cultuur

Tongkweek nog niet rendabel

Dat er binnen afzienbare tijd gekweekte tong op de markt komt is wel haast zeker. Onzeker is dan weer in welk land dat zal gebeuren en om welke tongsoort het zal gaan. De Nederlandse tongkweker Solea, waarover we in HVB 2005/XII al berichtten, zette onlangs de moeilijkheden op een rijtje. Zo heeft tong op de fish-farm twee jaar nodig om tot een marktwaardig gewicht van 200 à 300 gram te komen. Als men er niet in slaagt dat groeitempo omhoog te brengen is de toekomst van het experimentele bedrijf erg onzeker. Om te onderzoeken hoe dat kan is nog veel geld nodig.

Happy Shrimp Farm leidt grote verliezen

De Nederlandse aquacultuurproducent van tropische garnalen (zie HVB 2007/X) heeft grote rendabiliteitsproblemen. De verliezen van de Happy Shrimp Farm ziun intussen opgelopen tot 600.000 euro. Op dit ogenblik worden er gemiddeld 350 kilo verse garnalen gekweekt, terwijl het er 600 zouden moeten zijn. Voor 2009 wordt beterschap verwacht.

Akkoord over mosselzaadvisserij in Waddenzee

Nadat de mosselsector, natuurverenigingen en de Nederlandse Minister van Landbouw Verburg een convenant ekenen over de toekomst van de mosselzaadvisserij heeft de minister een nieuwe vergunning verleend voor het vissen van mosselzaad in de Waddenzee. Een eerdere vergunning werd door de Raad van State ingetrokken omdat niet duidelijk was hoeveel schade de mosselzaadvisserij toebrengt aan de natuur.

De mosselsector en de natuurorganisaties hebben samen op de Waddenzee gekeken naar de stand van het mosselzaadbanken. De vissers mogen dit najaar een aantal mosselzaadbanken bevissen. Dit zaad zou door natuurlijke omstandigheden toch verloren gaan, bijvoorbeeld door storm of stroming of doordat de zeesterren daar veel van eten.

Brieven

Brieven bestemd voor deze rubriek worden opgestuurd naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene. E-mail gaat naar het.visserijblad@telenet.be. Anonieme brieven gaan de prullenmand in. De redactie behoudt zich het recht voor de brieven in te korten en te redigeren. Publicatie houdt niet in dat de redactie met de inhoud van de brief akkoord gaat.

Zelfkritiek

Mijn vader is heel zijn leven een bootsjower geweest. Hij begon te varen toen hij veertien werd en hield er mee op toen hij vijftijf geworden was. Later, toen hij aan het einde van zijn leven gekomen was, sprak hij nog veel over de visserij. Hij had in de sector een goed leven gehad, zo zei hij. In zijn tijd kon je zelf je scheepje kopen en samen met de echtgenote, die een standje had aan de Oostendse Vistrap, kon je daarmee een fatsoenlijk leven uitbouwen. Het werk liet ook tijd en ruimte voor andere bezigheden, want bij storm en ander slecht weer was je thuis. Uiteraard waren er ups en downs, maar dat gold niet alleen voor de visserij; dat geldt voor iedereen.

Toen ik opmerkte dat dit dan wel de goeie ouwe tijd was, antwoordde hij tot mijn verwondering negatief. Neen, zei hij, dat is vandaag nog altijd mogelijk. Kijk maar naar de kusten van Engeland, Frankrijk, Portugal, Denemarken... Daar bestaat ook vandaag nog een bloeiende kustvisserij. Het is alleen maar de wil die ontbreekt om het hier ook te doen en een mentaliteitsverandering: afstappen van alles wat (te) groot en (te) duur is!

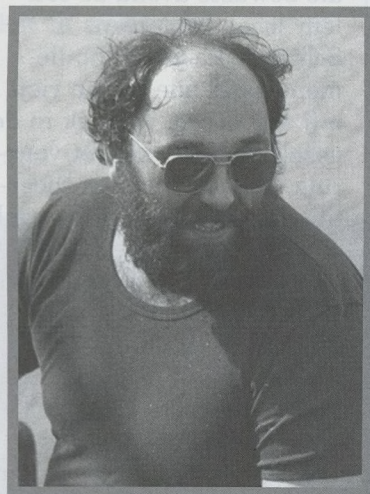
Maar, zo zei hij nog, ik heb veel nagedacht over het vissersleven dat we geleid hebben en ik moet zeggen dat we zelf ook schuld hebben aan de verloederding die we nu in de kustvisserij zien. Hoeveel miljarden ondermaatse garnaal en vis hebben we niet gedood gedurende al die jaren?

Hoeveel duizenden liters afgedraaide olie, teer, kabels, verfpoten... hebben we niet over boord

gekieperd? Hoeveel jaren hebben we onze netten niet getaand met giftige producten? Feitelijk, zo zei mijn vader, waren wij een beetje te vergelijken met degenen die nu in Brazilië de bossen vernietigen. Hebben we het intussen geleerd? Dat is nog altijd de vraag. We zijn tegen de maatregelen die de regering neemt om de zee te reglementeren, we zijn tegen Gaia, we zijn tegen Greenpeace. Wij zijn tegen alles dat 'onze vrijheid' aantast. We zijn tegen de vernieuwingen die zich opdringen. We zijn bijvoorbeeld ook tegen de lijnvisserij, alhoewel die bewijzen dat dit een verstandige visserij is. Honderden mensen komen naar de kust afgezakt om met de lijnvisserij in zee te gaan. Elk gaan ze naar huis met een grote zak vis die ze op een enkele zondag met één lijn gevangen hebben. Mijn vader hield voet bij stek: een moderne, hedendaagse kustvisserij blijft mogelijk, maar dan niet meer op de manier waarop wij het in onze tijd deden, en dat is maar goed ook, zo stelde hij.

Pascal Deckmyn, Oostende

Wilfried Lebluy overleden

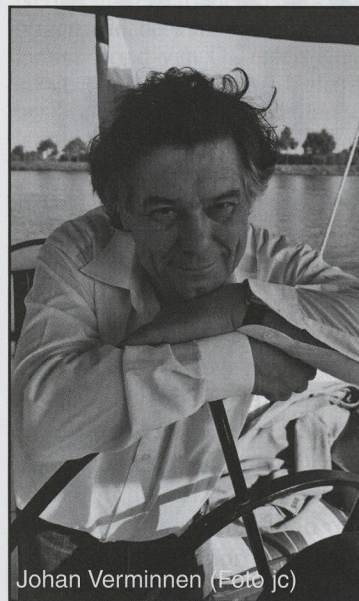


Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van schipper Wilfried Lebluy (*16 januari 1953 - †16 oktober 2008). Lebluy was de zoon van reder Gilbert Lebluy (O 114 en O 274) en reedde zelf vele jaren de O 274 uit. De uitvaartplechtigheid greep plaats op 24 oktober.

Een zoetwatermatroos in Oostende

VIER JAAR GELEDEN liep ik op een mistige en druilerige oktoberavond langs de Oostendse Hendrik Baelskaai langs een rij vissersvaartuigen die met draaiende motoren wachtten op de afvaart naar de golf van Bristol. Mijn gedachten waren bij een boek dat ik aan het schrijven was over een jongen, die van kinds af droomde van de zeevaart en in zijn gedachten de zeven wereldzeeën wou bevaren. De werktitel was en werd 'De laatste boot'. (*) Het verhaal speelde zich gedeeltelijk in Oostende af, waar het hoofdpersonage na een leven vol ontgoochelingen was aanbeland in een pension van een oude vissersvrouw, die haar man in een storm in de Deense wateren was verloren. Ik situeerde dit pension in de buurt van de Baelskaai en kwam op die bewuste avond de couleur local opsnuiven. Schipper Pascal Vanbillemont herkende mij en riep mij aan boord, waar ik in de gezellige buik van het vaartuig, de O 33, een overheerlijke, dampende koffie dronk en mijn verhaal vertelde. Dat werd het begin van een grote vriendschap en mondde uiteindelijk uit in een zeereis met de O 33 en haar bemanning tijdens de daaropvolgende zomer, in de Deense wateren met als vertrekpunt Tiborgun. Het gaf mijn boek wat meer 'body' en zorgde voor een grotere geloofwaardigheid van mijn roman. Ook mijn latere ontmoeting met Roland Desnerck zorgde voor veel insi-

de-informatie. Mijn vriend Jo Clauwaert, fotograaf, die al jaren mijn projecten verlucht met mooie foto's, maakte de trip mee en zijn indringend beeldmateriaal maakte van het boek, dat een jaar later verscheen, een echt hebbeding. Natuurlijk stond ook een kennis-making met de legendarische visserskroeg *VGeetje* op mijn programma en sindsdien prijkt ik daar aan de muur tussen de tientallen foto's van vissersvaartuigen die behoren tot de geschiedenis van de Oostendse visserij. Er overviel mij onmiddellijk een deugdoende warmte en sindsdien ben ik daar naar mijn bescheiden mening een graag geziene gast en werd ik met open armen aanvaard. Dit alles had tot resultaat dat ik met meer belangstelling het wel en wee van de visserij in ons land begon te volgen. Het is en blijft een keihard bestaan vol onzekerheden. Met mijn eigen ogen zag ik hoe het leven aan boord verloopt en hoe, in een hels tempo van één uur op, één uur af, het beulenwerk met de glimlach wordt uitgevoerd. Hoe men bij een ontketende zee onvervaard herstellingen uitvoert aan kettingen en netten en hoe groot de kameraadschap is van de bemanning, die in voorspoed en tegenspoed altijd van elkaar afhankelijk is. Urenlang stond ik op de brug, luisterend naar de boordradio die in onvervalst Oostends de vangsten doorgaf; terwijl de nacht van de omringende schepen dansende, op- en neergaande, lichtjes maakte. Nooit at ik lekkerder vis dan die aan boord, die kraakvers in de pan belandde. Nooit eerder rookte ik zoveel sigaretten en dronk ik zoveel koffie! Ik zag hoe Pascal, na veel gepieker en experimenten, van de bok-



Johan Verminnen (Foto jc)

ken overschakelde naar de plankenvisserij. Ik merkte hoe Europese quota de visserij bemoeilijken en hoe veel vaartuigen uit de vaart werden genomen, hoe visbestanden slonken en hoe moeilijk het is ecologie en economie te verzoenen. Met andere woorden, ik constateerde hoe de visserij een beroep in problemen werd. Op het droogdok maakte ik kennis met schilderachtige figuren als *Boete*, die nieuwe verflagen aanbrengt op verweerde rompen van legendarische vissersvaartuigen die onvervaard de zee trotseren. Ach *we zijn in het zoutbed geboren en zullen in de pekel vergaan*, dat is een spreekwoord, dat een oude schipper mij leerde! Oostende is voor mij een beetje Brussel aan zee en soms denk ik: hier kom ik ooit nog thuis. Al ben ik dan maar een zoetwatermatroos, toch is mijn liefde voor *Le grand Bleu* onmetelijk en mijn respect voor degenen die met en van haar moeten leven oneindig groot!

Johan Verminnen

(*) Johan Verminnen, 'De laatste boot' 2006, uitgeverij Van Haelewijck.

Het leven zoals het is...



Vanaf deze maand presenteert HVB een nieuwe rubriek.

Vier middenbladzijden worden voortaan in kleur afgedrukt. Deze middenbladzijden worden telkens voorbehouden aan een fotoreportage die de lezers de visserij toont zoals ze is.

Tekst is overbodig.

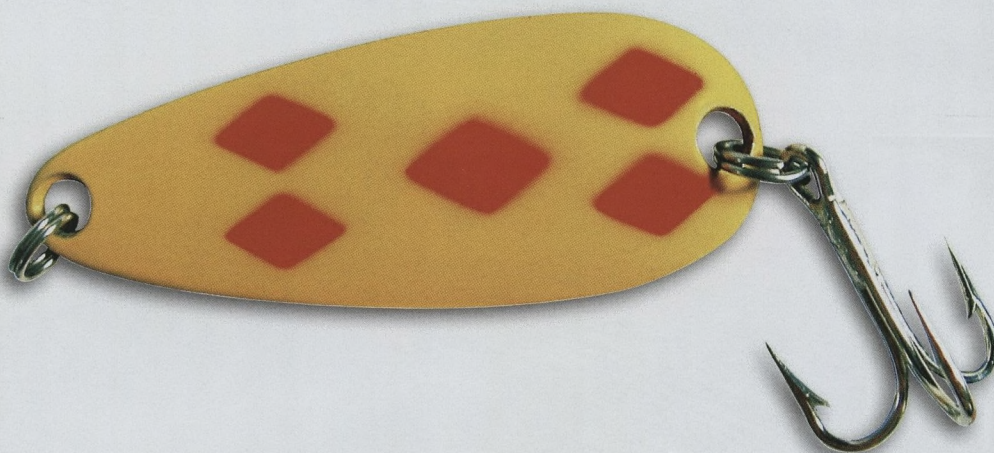
De foto's zijn van Jo Clauwaert.



Johan Verminnen aan boord van de O 33 Marbi



Iets niet in de haak?



Bel ons voor onderhoud en reparatie van alle ABB Turbochargers



U kunt ons 24 uur per dag, 365 dagen per jaar bereiken voor onderhoud, reparatie en verkoop van originele ABB-onderdelen. Daarbij heeft u de keuze uit nieuwe of gereviseerde onderdelen. ABB Turbocharging, uw adres

voor onderhoud en reparatie van alle ABB Turbochargers!

Neem contact met ons op:

Service:	+32 (0)3 - 5443033
Onderdelen:	+32 (0)3 - 5443025
24-uurs dienst:	+32 (0)3 - 5443030
Fax:	+32 (0)3 - 5443020
E-mail:	turbo@be.abb.com

ABB Turbocharging
Luithagen Haven 2 / Unit H, 2030
Antwerpen
www.abb.be

Power and productivity
for a better world™



IdP renoveert Mercator

De winter van de Belgica Journalist en jeugdauteur Willy Schuyesmans is reeds van kindsbeen gefascineerd door de Belgische zuidpoolexpedities. Hij verenigt een wetenschappelijk standpunt met een menselijk verhaal en brengt u het bloedstollende relaas van de baanbrekende expeditie.

16 augustus 1897. In de haven van Antwerpen vaart het stoomschip Belgica onder mas-sale belangstelling uit. Kapitein Adrien de Gerlache onderneemt immers de eerste wetenschappelijke expeditie ooit naar het Zuidpoolgebied, een gewaagd project. Samen met zijn team brengt hij onbekende delen van de Zuidpool in kaart, verzamelt hij klimatologische gegevens en onderzoekt hij het leven op Antarctica. Aan het einde van de zomer vriest het schip echter vast in het pakij. De barre weersomstandigheden brengen dood en waanzin, tot de bemanning zich na dertien maanden kan bevrijden uit het ijs. De Steenschuit vzw is inmiddels gestart met het nabouwen van de Belgica. Eddy Stuer vertelt hoever het daarmee staat. Dat alles gebeurt op donderdag 20 november 2008 te 20 uur in 't Baksteentje, (EMABB-museum), Noeveren 67 te Boom.

Op 14 oktober verliet het voormaige opleidingssvaartuig Marcator zijn vaste stek in het gelijknamige dok voor het Oostendse Stadhuis. Twee sleepboten brachten het zeilschip via de havengeul en de Visserijluis naar het Visserijdok.

Daar meerde de prachtige driemaster af aan de kaai van de scheepswerf IdP om er de nodige renovatiewerken te laten uitvoeren.

De renovatie gebeurt door het Vlaams Gewest en zal een miljoen euro kosten. In eerste instantie worden de masten gerenoveerd door IdP en de boegspriet. Er

wordt ook in totaal vernieuwd touwwerk voorzien.

Scheepstimmerbedrijf Lowyck zorgt vervolgens voor een vernieuwd achterdek.

Bedoeling is dat de gerenoveerde Mercator op 1 april 2009 terug naar zijn vaste stek in het Mercatordok gesleept wordt. daar zou het in een droogdok gelegd worden. Matthieu De Vestele van IdP heeft zijn twijfels bij dat droogdok: *'Een schip hoort in het water thuis. Eens je de Mercator droog legt zal het verval veel vlugger gaan. Ik denk echt niet dat het een goed idee is. Iemand zou de overheid daarvan moeten overtuigen.'*

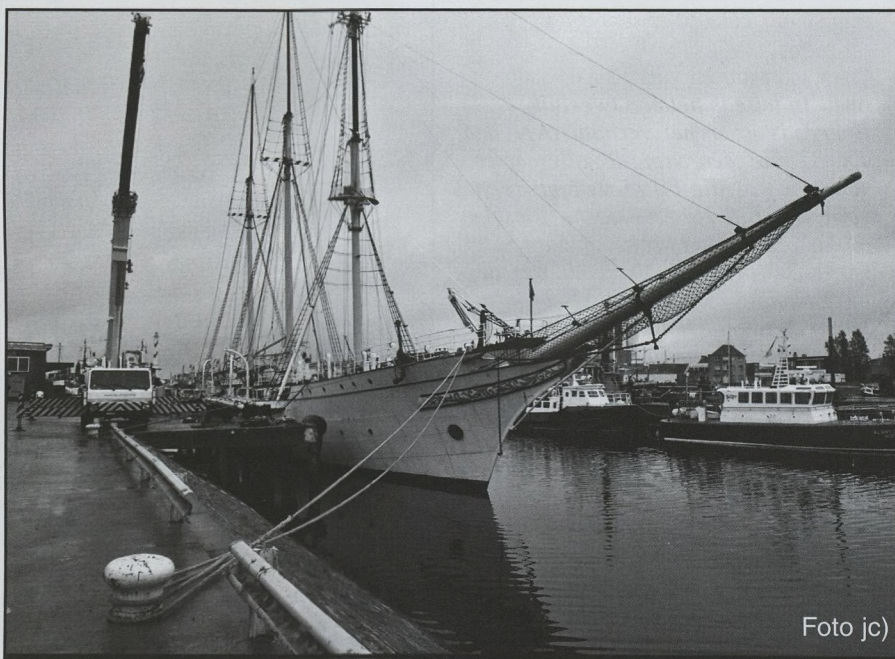


Foto jc)

GARDEC

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

Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouwschepen
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaafwerk
Inox- en aluminiumconstructie
Verhuur telescopische kranen

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

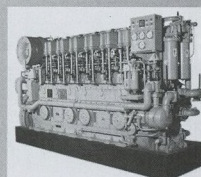
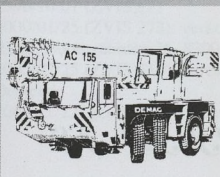
Leveren, plaatsen en herstelling van:
alle dieselmotoren
keerkoppelingen, pompen, compressoren e.a.
DROOGDOK
Schroeven en schroefassen
Las- en leidingwerk

Bureel - Werkplaatsen:

Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge

GSM 0477 / 41 20 93

24 u / 24 u.



Geschiedenis van een scheepsmotor

OP DINSDAG 26 augustus vond in het Amsterdamse Museum 'Werk 't Kromhout' de presentatie plaats van 'Kuilen in de golven', een boek over de visserij op de voormalige Zuiderzee en over de overgang van zeil naar motor. Tevens kan het boek gelezen worden als de 'Kromhout story'

De auteur vertelt over opkomst, bloei en teloorgang van Kromhout, een bedrijf dat in de begin van de twintigste eeuw overschakelde van het bouwen van schepen en stoommachines naar de productie van dieselmotoren. Hoe moeizaam dat aanvankelijk ging, hoe succesvol de markt veroverd werd en hoe snel ook de teloorgang ging leest u in het nog nooit eerder vertelde verhaal van de Kromhout Motoren Fabriek, een naam die ook in de Vlaamse visserij nog steeds bekend in de oren klinkt.

Over zijn boek vertelde de auteur ons: *'In feite is het een tweeluik.*

Enerzijds is er het verhaal over de TX 33 die één van de allereerste schepen was die bij nieuwbouw een voor die tijd supermoderne dieselmotor ingebouwd kreeg. Daarnaast wordt ook het verhaal verteld van de ontwikkeling van de dieselmotoren. Vanaf de tweede helft van 1800 komt de werf 't Kromhout uitvoerig in beeld.

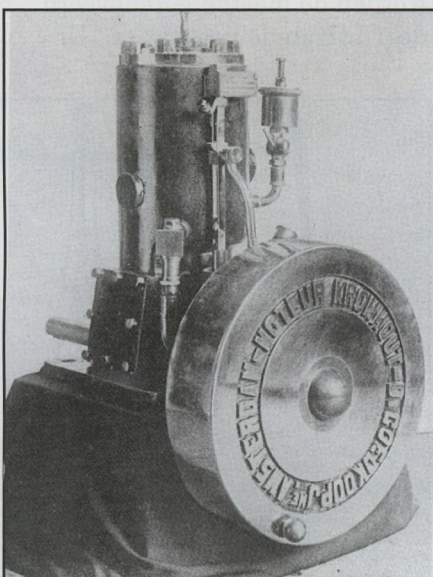
De lezer maakt bijna vanuit de directiekamer de overgang mee van scheepsbouw naar het bouwen van stoommachines; de overgang van stoom naar petroleum motoren en tenslotte diesel. Het is het verhaal van opkomst, groei en teloorgang van de Kromhout Motoren Fabriek die alles in zich had om een multinational te worden.'

In het boek stuiten we daarbij op een passage die ons terug voert naar het ontstaan van de scheepsmotoren.

Hoe een scheepsmotor geboren werd

De Amsterdamse redersfamilie Goedkoop was altijd al bijzonder ondernemend geweest. De werf 't Kromhout was door die ondernemingdrift eerder al in handen van de familie gevallen. Daar werden niet alleen eigen schepen gebouwd, maar ook derden plaatsten er hun opdrachten. 't Kromhout was zelfs een van de grootste werven van Amsterdam geworden en de specialisatie van 'bouwen en repareren in ijzer' was alom bekend.

Toen de negentiende in de twintigste eeuw kantelde deden de telgen Daniël en Jan er nog een schep bovenop. Die laatste had in een zeilsporttijdschrift



een artikel gelezen over een hoogtoerige tweetaktbenzine scheepsmotor die in Amerika op de markt gebracht werd.

Die moderniteit wilden de Goekoops wel eens nader bekijken en er werd een bestelling geplaatst. In het boek vertelt de auteur welke consternatie de nieuwigheid op de werf teweeg bracht: *'Plank na plank werd krakend van de kist verwijderd. Vet papier werd met nerveuze*

handen weggetrokken en daar lag een kleine, maar echte machine. Met glanzende ogen streelde Jan met zijn handen de afzonderlijke onderdelen van de in zijn ogen perfect uitziende motor.'

'Prominent was het grote vliegwiel dat beide kanten op kon draaien zodat de motor een aandrijvende schroef zowel links- als rechtsom kon laten draaien. Hier lag een stuk techniek dat haar weerga niet kende.'

De Amerikaanse motor fungeerde meteen als basisidee voor het ontwerpen van een eigen kleine motor. Omdat de patentregeling in die tijd nog niet bestond deden de Goekoops wat de Japanners tot diep in de vorige eeuw ook nog deden: zij maakten gewoon een kloon van de Amerikaanse motor en ze zetten er hun eigen naam op. Zodoende zag, in 1901, de Kromhout Motorenfabriek het levenslicht.

't Kromhout keek het dus gewoon af van de Amerikanen. Wie echter denkt dat het op die manier wel erg gemakkelijk is heeft het verkeerd voor. De uitgebrachte serie motoren (2, 4 en 6 pk!) bleek lastig te bedienen en er kwamen ook veel klachten over mankementen.

Het duurde tot 1905 vooraleer er uiteindelijk een betrouwbaar functionerende motor in het uitstalraam kwam te staan. Maar Nederland had sinds dat jaar wel een eigen, succesrijke scheepsmotorenfabriek.

Hoe het deze boeiende en bloeiende onderneming verder vergaan is leest u in het mooi uitgeven boek 'Kuilen in de golven'. (fv)

Kuilen in de golven van J.H. van Harten telt 176 pagina's met 155 foto's in zwart/wit. Uitgeverij Aprilis
Gebonden uitgave Formaat 22 x 22 cm. ISBN 978 90 5994 186 1
Prijs 24,50 euro
Verkrijgbaar bij de erkende boekhandel in Nederland en België.
Meer info bij auteur J.H. van Harten
Te bereiken op e-mail: boulhart@multiweb.nl

N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27, Costende -

Tel.: 059 33 99 37 - 0475 32 16 20 - Fax: 059 33 99 38

www.hostyn.be — contact@hostyn.be

De Belgische visserijvloot (47)

In januari 2005 zijn we gestart met de rubriek 'De Belgische visserijvloot' waarbij we maandelijks drie foto's en een beknopte historiek van de vaartuigen publiceren. Met 111 steekkaarten van vissersvaartuigen hadden we zowat de hele varende vloot gehad. Door de goede respons op deze rubriek gingen we er nadien mee door. Sinds februari 2008 gaan we stapvoets terug in de tijd en brengen we de vaartuigen die sinds 2000 uit de vloot verdwenen zijn. Deze aanpak die gepaard gaat met het nodige opzoekwerk levert ruim voldoende vaartuigen op om in de volgende nummers van de 75ste jaargang van HVB telkens een bladzijde te stofferen.

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

Z.533 VIRTUS

Zeebrief: 1965.08.14. Materiaal: staal. Reder: Joseph, Paula en Georgette Rappe. Werf: De Graeve, Zeebrugge. BT: 57,18. NT: 17,30
 Afmetingen: 21,00 x 5,66 x 2,75
 Motor: ABC 185 pk bouwjaar 1963
 Opmerkingen:
 1964.05.12: bouwcontract
 1972 05 03: ZVA10/368: alleen-eigendom van Joseph Rappe Debuck, Graaf Jansdijk 93, Knokke-Heist
 1973/09 adres Joseph: Pannestraat 227, Knokke-Heist
 1974/01 adres Joseph: Duinbergenlaan 73, Knokke-Heist
 1981.10.07: ZVA10/529: motor naar 200 pk gebracht
 1983.12.21: ZVA10/569: verkocht aan Adolf Acken, St. Franciscusstraat 60, Oostende en omgedoopt tot O.533 VIRTUS
 1998.01.13 ZVIS 179: eigendom van BVBA De Vriendschap, H. Baelskaai 27, Oostende - conventietonnenmaat: 58 BT, 17 NT.
 1999.08.25: ZVIS 254: adres: Vismijn 71, Oostende
 2004.12.03: geschrapt uit de vloot.



COPYRIGHT LVdC

N.723 PALLIETER

Zeebrief: 1969.09.04 ZV 182
 Materiaal: staal. Reder: PVBA Gerard en Puystiens. Werf: Deweert, Oostende
 BT: 75,18. NT: 26,83
 Afmetingen: 23,00 x 6,07 x
 Motor: ABC 300pk bouwjaar 1969
 Opmerkingen:
 1968/04/16: bouwcontract
 1974/10/23: zv293: adresverandering PVBA Gerard & Puystiens, Boudrystraat 21, Oostduinkerke.
 1987/12: rederij omgevormd tot BVBA Gerard & Puystiens, Boudrystraat 21, 8670 Oostduinkerke
 1992/05: adres: Ter Weyde 9, 8670 Oostduinkerke
 1993/01/14: verkocht aan NV Pallieter, Handelskaai, 8620 Nieuwpoort/ conventietonnenmaat: 73 BT 21 NT
 1996/10/28: ZVIS 85. Adres: Houtboestraat 13, 8620 Nieuwpoort
 1998/12/22: ZVIS 218: 82 BT, 24 NT
 2000/07/13: aangifte Hypotheekbewaarder: adres: Vismijn 71, 8400 Oostende
 2000/10/17: ZVIS 319: BVBA Eltin, Vismijn 71, 8400 Oostende
 geschrapt uit de vloot.



COPYRIGHT LVdC

N.706 STER DER ZEE

Zeebrief: 1968.12.11 (ZV 169)
 Materiaal: staal. Reder: PVBA Gérard en Rathé.
 Werf: PVBA J. Deweert, Oostende. BT: 89,93. NT: 15,39
 Afmetingen: 27,20 x 6,47 x
 Motor: ABC 375 pk bouwjaar 1968
 Opmerkingen:
 1972/07/19: aanvaring met Engelse SIR WILLIAM WALKER
 1979/04/10: (zv357): eigendom van PVBA Gerard & Everaert
 1987 05 26: (zv592): rederij verkocht en omgevormd tot BVBA Everaert
 1988/04/29: (zv627) verkocht aan Edmond Everaert - Cottry, Pareloesterlaan 10, Oostende
 1993/12/02: conventietonnenmaat: 109 BT 32 NT
 300 pk boomkorvisserij
 1996/10/07 (ZVIS 51)
 2000/01/25 (ZVIS 272): verkocht aan BVBA Rudo, Boomgaarden 25, 8300 Knokke-Heist
 2003/02/25 (ZVIS 410): adres: Afrikalaan 13, Oostende
 2004/11/22: geschrapt uit de vloot.



COPYRIGHT LVdC

Komt de overbevissingskonventie te laat?

Van dinsdag 25 november af komen de landen die deel uitmaken van de overbevissingskonventie voor de Noordzee, voor de zevende maal bijeen. Deze keer is het te Dublin, in Ierland. De dagorde vermeldt alleen reeds 17 verschillende punten, waarvan er negen zijn die enkel van administratief belang zijn en de acht overige die met de overbevissing iets te maken hebben.

Ge moet nu niet denken dat deze punten zo maar kras op de agenda zijn geplaatst en dat ze vluchtig zullen behandeld worden. Integendeel. Het kan goed gebeuren dat deze bespreking langer dan een week duurt, alle punten worden zeer uitvoerig besproken en in de afgelopen maanden werd ernstig gewerkt, in de zeventien landen van de konventie, aan de voorbereiding er van. Overlopen we een vlug de verschillende zaken die van algemeen belang zijn. Er bestaat te Kopenhagen een internationale raad die zich bezighoudt met allerlei opzoekingen in verband met de visserij en de zee. Deze raad is uitsluitend samengesteld uit geleerden en technici die verschillende

punten te onderzoeken krijgen. Ook vanwege de overbevissingskonventie krijgt ze punten te onderzoeken. De eerste kwestie van belang op de agenda is de bespreking van het verslag van die raad.

Er werden klachten geuit omtrent de toepassing van de opgelegde netmazen in verschillende landen, onder meer ook bij ons. Hiervoor werd eveneens op een vorige vergadering een speciaal comité aangeduid. Het verslag van dit comité vormt het volgende punt dat zal besproken worden en ieder land afzonderlijk zal ter ver-

antwoording geroepen worden over het al of niet toepassen van de maatregelen die voor iedereen voorzien zijn.

De industriële visserij zal er ook besproken worden. En op dit punt willen we bijzonder de nadruk leggen. De agenda vermeldt enkel dat de invloed van deze visserij op de beschermende vissoorten zal besproken worden.

Dit wil zeggen dat men zal nagaan in hoeverre sommige vissoorten overbevist worden tengevolge van de zeer drukke haringvisserij, voor vismeeldoelinden. Dat de haringvisserij sinds een paar jaar geweldig te lijden heeft onder de drukke visserij op jonge haring voor vismeeldoelinden en dat de garnaalvangst ooit moet lijden onder de intense pufvisserij van Nederland en Duitsland, dat schijnt de overbevissingskonventie voor het ogenblik onverschillig te

Nochtans interesseert de haringvisserij bijna alle landen van de konventie en zijn er eveneens verschillende landen: Frankrijk, België, Nederland, Duitsland en Denemarken, waar de garnaalvisserij een zeker belang heeft. Het is deze kwestie die ons de vraag doet stellen of de overbevis-

N 721 defekt

Toen schipper Marcel Jongbloeth van de N.721 Irma-Mareel op sprotvangst was, werd vastgesteld dat keerkoppeling van de motor abnormaal werkte. Alles werd in het werk gesteld om het defekt te herstellen doch alle moeite bleek vruchteloos, de motor wilde slechts vooruit draaien. De thuishaven moest worden aangedaan waar kon vastgesteld worden dat de keerkoppeling gebroken tandwielen had opgelopen.

Motorbreuk N 741

De N.741 van schipper Jan Calcoen die in de omgeving van het lichtschip De Westhinder de visserij uitoefende kreeg plots last met zijn motor daar de keerkoppeling van de motor warm liep. Er werd vruchteloos gezocht naar de oorzaak zodat de visserij diende stop gezet te worden. Inmiddels werd de N.814 opgeroepen die de N.741 op sleeptouw nam tot voor de haven. De N.741 stevende vervolgens op eigen krachten naar zijn meerplaats.

AUTOMATISCH ROERGANGTOESTEL

„ MARTINET „

voor schepen van
kleine tonnemaat



Maakt het mogelijk een juistere koers te sturen met zekere besparing van brandstof en tijd. De roerganger kan gerust het stuur overlaten aan de ijzeren man.

even goede werking gedurende de treiling als tijdens de normale vaart

S.A.I.T.

ZEEBRUGGE : 4, Wandelaarstraat
OOSTENDE : 21, H. Baelskaai
NIEUWPOORT : 18, Hoogstraat

Aan de grond twee vaartuigen.

Ten gevolge van de zware mist, die woensdagavond over de kust hing, zijn de Nieuwpoortse vaartuigen N.312 Itesbergue van Arthur Devey en de N.721 Irma Mareel van Marcel Jungbluth in de havengeul aan de grond gelopen.

De vaartuigen hadden een lading sprut aan boord en waren op weg naar hun aanlegplaats. De vissers dienden te wachten tot de hoogwaterstand om terug vlot te komen. De N.721 had echter lichte averij opgelopen.

singskonventie niet te laat komt. Inderdaad, de visserij op industriële vis, haring, heeft sinds korte tijd een geweldige vlucht genomen. De gevolgen op de handels-haring, die voor menselijk verbruik bestemd is, zijn katastrofaal. En, het doel van de konventie: toe te laten dat de vis in leven blijft door ze voortplantingsmogelijkheid te geven, wordt eenvoudig over het hoofd gezien omdat de haring niet beschermd is en de landen die er van profiteren natuurlijk geen klacht zullen indienen.

Intussen bouwt men een nijverheid op (de haringmeelverwerking) die enkel schadelijk kan zijn op de toekomst van de gehele visserij op de Noordzee.

Van de garnaal kan men ongeveer hetzelfde zeggen, behalve dat men toegelaten heeft dat twintig jaar en meer terug in Nederland en Duitsland een garnaalmeelnijverheid opgebouwd werd, die ondersteund wordt door de regeringen van die landen, die weinig nut heeft en er enkel toe bijdraagt de voorraad vis voor menselijk gebruik geschikt volledig te laten uitputten.

Wanneer buigt de overbevissingskonventie zich eens over deze twee vraagstukken?

En in het licht van voorgaande beschouwingen menen we dan dat de volgende punten van de agenda voor Dublin van veel minder belang zijn.

Verhoging van de netmaaswijdte in het noord-oostelijk gedeelte van de Noordzee, toelaten van een beschermingsnet om de kuil

te leggen, onderzoek omtrent de naleving van de konventie, bepaling van lichte treil.

Deze punten zijn er allemaal om uitzonderingen te vragen, uitzonderingen die het moeten mogelijk maken misbruiken wetelijk te maken of visserijen te verdedigen op die manier dat enkel de landen van de onmiddellijke nabijheid ze kunnen uitoefenen.

De deelnemers aan de konferentie zullen met al dat hooi op hun vork al meer dan genoeg hebben om over te praten en te diskussiëren tot in het oneindige zonder uitslag.

Maar belangrijke punten die een uitmoording betekenen van de visgrond en belangrijke visserijen, zullen waarschijnlijk voor de zoveelste maal over het hoofd gezien worden.

HET GEBEURDE

50

Redactie: Guido Walters

JAAR GELEDEN

*Deze maandelijkse
rubriek is gebaseerd op
HVB van 1958.*

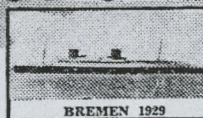
1920 - 1952

Zoals zijn voorgangers, heeft de « UNITED STATES » — nieuwe houder van de Blauwe Wimpel — de volledige bescherming van zijn machtige machines toevertrouwd aan de Gargoyle Marine oliën, geraffineerd door de producenten van

Mobiloil



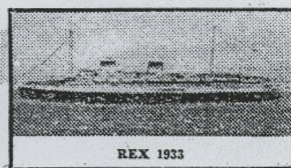
MAURETANIA 1920



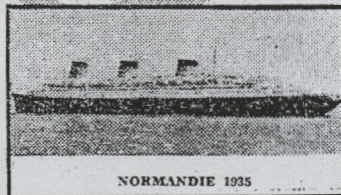
BREMEN 1929



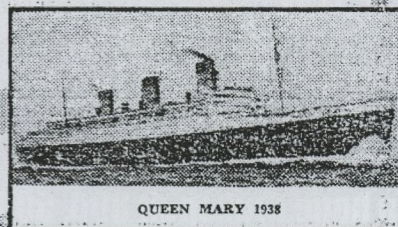
EUROPA 1930



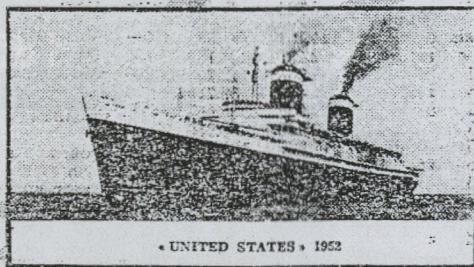
REX 1933



NORMANDIE 1935



QUEEN MARY 1938



« UNITED STATES » 1952



Gargoyle
Marine Oils

WAAROM EEN OLIE VAN GERINGERE KWALITEIT AANVAARDEN

DE WINKEL!

VISSERIJ BENODIGDHEDEN

BREVISCO bvba
H. Baelskaai 12 • Oostende
T/F: 0032 (0)59/43 72 93



MARITIEME CURIOSA / BOEKEN EN TIJDSCHRIFTEN



**VISSERIJ BENODIGDHEDEN
AANMAKEN VAN NETTEN VOOR ZEEVISSERIJ,
KUSTVISSERIJ, SPORTVISSERIJ**

**In samenwerking met Edwin Lauwereins
Scheeps- en algemene schilderwerken
Verhuur hoogtewerker 32m
Verhuur van hoge drukspuit 300, 500 en 700 bar**

Privé: Havenstraat 3 • 8400 Oostende • T 0475/61 65 89

TEMPEL SCHEEPSVERVEN EN SCHILDERBENODIGDHEDEN





De lang gevreesde terugkeer van De Laatste Vuurtorenwachter

Sinds verleden maand wordt er opnieuw regelmatig een column in dit blad gepubliceerd. Voor de start haalden we de hatelijke Laatste Vuurtorenwachter nog even uit de kast. Maar gelukkig niet voor lang. Vanaf volgende maand wordt deze bladzijde gevuld door columnisten met nationale bekendheid; grote namen, bekend van radio & TV, zoals ze zeggen. Wacht maar!

HOEZO ROCK 'N' ROLL?

Wat is dat nu weer voor gezever? De uitgever van dit blad kondigt 1 rock 'n' roll-nummer aan & wat zien we? HVB blijkt ook deze maand, zoals immer, weer helen-gans gevuld te zijn door ouwe mensen. Zelf mogen die knarren dan denken dat ze nog steeds alive & kicking zijn, de waarheid is evenwel compleet elders te zoeken (zoals dat steeds het geval is in onze veel-belaagde sector).

Enige onderzoeksjournalistiek onzentwege bracht daarbij aan het licht dat de gemiddelde leeftijd van het HVB-zootje de pensioengerechtigde leeftijd bereikt heeft & dat de rock 'n' rolltoestand waarin deze oldtimers zich nog wanen dateert van midden de sixties. Gepensioneerde schippers zullen zich herinneren dat het bijgevolg gaat om de zogenaamde goeie, ouwe tijd waarin onze schepen bemand werden door werkschuw tuig dat niet skinhead of punker heette, maar luisterde naar de termen mods & rockers.

Voor de drie jongere lezers van dit blad volgt nu enige uitleg. We schrijven 1964. **Rockers** plegen zich machogewijs met zware motoren te verplaatsen, van het type waarmee schipper Marnix Verleene en zijn lichtmatroos Carine Ulin naar down under willen crossen. Zij waren fan van Elvis, Gene Vincent & Eddie Cochran (die zijn allemaal dood, behalve als ze nog leven). Op de kaaïen nemen zij het op tegen de **mods** die zich in hun maatpakken verplaatsen op scooters. Zij luisteren naar The Who, The Small Faces, rithm & blues en sisimuziek. Talrijke vechtpartijen zijn het gevolg van deze verkeerde muziekkeuzes. Those were the days! Hoe dan ook, de meeste van die mods werken nu voor de baggeraars & de meeste van die rockers uiteraard ook.

(N.v.d.R.: Deze bladzijde was weer rap gemaakt, zie.)

Overjaarse mod
haast zich naar de
redactievergadering
van HVB

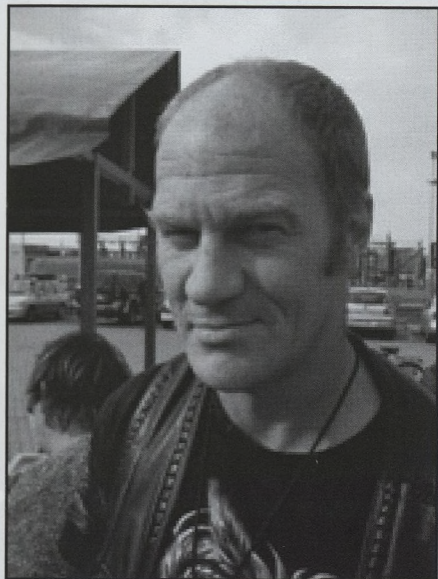


Deze ouwe rocker (want
dat zijn duidelijk geen wie-
len van een scooter die
we daar zien) komt zijn
kopij afgeven aan de nieu-
we redactiesecretaresse
(onze Ruffe genaamd)
van HVB

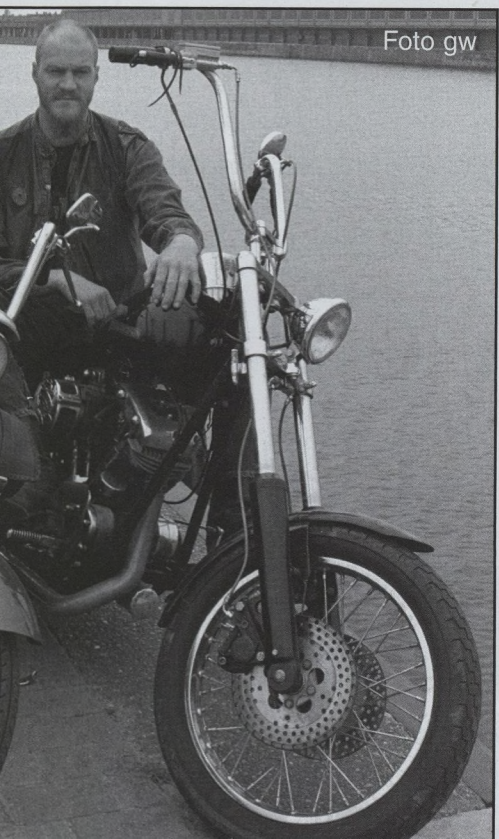


*'I have a dream today! (...) Free at last!
Free at last!
Thank God Almighty, we are free at last!'
Dr. Martin Luther King*

Schipper Marnix Verleene heeft een droom



VORIGE MAAND PUBLICEERDEN we een interview met de vissers Benny Viaene en Davy Torck. Het werd afgenomen door Roland Desnerck die in oktober als gastreporter voor HVB fungeerde. Zijn plaats wordt deze maand ingenomen door fotograaf Jo Clauwaert. Hij ging het visserskoppel Marnix Verleene en Carine Ulin in de Oostendse vismijnkantine opzoeken en overstelpde hen met vragen over de even boeiende als wilde plannen die het koppel koestert.



Schipper Marnix Verleene (°1963) is al van zijn tiende regelmatig op zee te vinden. Op de O 369 Koningin der Engelen, de 'kreeftenputter' van zijn vader, heeft hij geleerd te werken. In de goeie ouwe tijd betekende dat 280 zeedagen per jaar, veertien uur werken per dag. Dat veranderde niet toen hij, samen met zijn broer Alain, de bordenvisser van zijn vader overnam.

Het leven van de Verleenes zou echter wel een andere wending nemen toen de O 369 in februari 1998 voor de Engelse kust schipbreuk leed.

Marnix Verleene: *'Vanaf dat moment besloot ik dat het gedaan zou zijn met de lange reizen. Een mens leeft niet van vis alleen. De nieuwe O 369 werd een warrelnetvisser waarmee we dagelijks zouden uitvaren. Vanaf dat moment mikten we niet meer op de massa, maar op de kwaliteit.'*

Echtgenote Carine Ulin (°1966) werd in 1999 van thuiswerkende echtgenote tot matroos bevorderd en werd daardoor een unicum in de Vlaamse visserij: zij werd onze enige visserin. Inmiddels mag ze zich al motorist ter kustvisserij noemen en is ze nog steeds aan boord van de O 369 Attila te vinden.

Die 'nieuwe' O 369 is inmiddels ook alweer aan vervanging toe en weer wil het duo Verleene-Ulin andere wegen bewandelen. Jo Clauwaert vraagt zich af waar die wegen heen leiden. Het werd de openingsvraag van een lang verhaal. Marnix Verleene: *'Zelf heb ik er momenteel meer dan genoeg van. Om bemanning en schip te kunnen betalen moet ik, laat ons zeggen, dagelijks 200 kilo op de markt kunnen zetten. Maar nu moeten we ons van de Dienst voor de Zeevisserij beperken tot 50 kilogram. Dat wil gewoon zeggen dat je je werk niet meer kunt doen. Hoe kunnen wij op die manier overleven? Dat is gewoon onmogelijk. Ze hebben ons dat verleden jaar gelapt en ze lappen het ons nu weer. Op die manier jaag je toch iedereen weg uit de sector. Ja, ik verzet me daartegen, want het is toch godgeklaagd dat je al die goeie stielmannen uit de sector ziet verdwijnen. Ik denk bovendien dat er manieren zijn om dat tegen te gaan. Ik heb daarover al verschillende voorstellen geopperd, zowel in de Rederscentrale, op de Dienst voor de Zeevisserij, als in de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling en die mensen schrijven dat allemaal op en nadien... hoor je daar niets meer over.'*

'De situatie ergert me mateloos. Jarenlang hebben overmaatse schepen die

officieel 1200 pk sterk waren, maar in werkelijkheid 2000 pk en meer, de zee bij wijze van spreken leeg gevist. Idem voor de kust: daar waren zogezegde eurokotters van 300 pk actief die in feite 600 pk sterke motoren hadden. Hoe kon dat vele jaren doorgaan zonder dat de officiële instanties dat weten? Dat kan toch niet? Intussen zijn die heren bijna allemaal uit de sector vertrokken, maar door die regelrechte zeeroof kunnen wij vandaag ons brood niet meer verdienen. Je kunt toch niet anders dan daartegen in opstand komen.'

'Graag zou ik het zien gebeuren dat de nieuwe O 369 uitgereed wordt door een nieuw te vormen coöperatie van varen-de vissers. Dat heeft verschillende voordelen. Iedereen die vaart deelt gelijk in de verantwoordelijkheid, maar evengoed in de opbrengst. Een aantal goeie vissers die de sector richting baggerboten ontvlucht zijn kunnen met zo'n project teruggehaald worden. Je geeft die mensen immers een voordien ongezien perspectief. Ik weet dat heel zeker, want ze zeggen het me met evenveel woorden. De laatste degelijke stielmannen die hier nu nog actief zijn en die inmiddels ook aan het uitkijken zijn om weg te trekken krijgen eveneens een nieuw perspectief en gaan zich misschien bedenken. Ik stel mijn licentie ter beschikking van zo'n project.'

'Vandaag kan zo'n project niet overleven van vis alleen. Dat moet je ons niet zeggen, dat ervaren wij alle dagen. Zo'n visserscoöperatie moet tussendoor in andere projecten ingeschakeld worden. Het schip moet mee kunnen werken aan het binnenhalen van de oogst van onze mosselboeren; het moet met de elektriciteitsproducenten van de windmolens kunnen samenwerken. Dat is allemaal niet onmogelijk, gesteld dat de wil er is om onze visserij niet verder te laten verkommeren. De grote vraag is

Schipper schrijft boek

Schipper Marnix Verleene heeft een boek geschreven, een mengeling van herinneringen aan het vissersleven en mijmeringen over de toekomst. Terwijl de kopij de weg naar een uitgever zoekt krijgt HVB een primeur: de voorpublicatie!

Volgende maand in dit blad!



Fotograaf Jo Clauwaert en schipper Marnix Verleene in gesprek over de toekomstplannen van deze laatste.

... dus of die wil daadwerkelijk nog aanwezig is. Een mens begint daaraan te twijfelen. Ja, ik kan zo'n plan wel uitleggen, maar ik heb niet de indruk dat er bovenaan de ladder veel geluisterd wordt naar wat wij hier onderaan te vertellen hebben. De Rederscentrale is de club van de grote boomkorvaartuigen, de bank is de club van het grote geld, de Dienst Zeevisserij is de club van de overheid en de SDVO is de club van de syndicaten. Al die clubs zijn al blij als je daar niet teveel langsloopt met je plannen die daar als zijnde "wild" bekeken worden. Al die mensen hebben blijkbaar genoeg eigen ideeën en er is in die bureaus dan ook geen plaats meer voor de mijne. Met andere woorden: je loopt met je kop tegen de muur.'

'Het is dus niet aan ideeën dat het me ontbreekt en evenmin aan varende vissers die in dit project willen stappen. Het ontbreekt me aan mensen uit de sectortop die zich achter die ideeën willen scharen en samen met mij op zoek willen gaan naar de middelen om ze te realiseren. Wel, ik heb die medestanders daar niet gevonden. Wat rest ons dan te doen? Je kunt maanden, zelfs jaren oplossingen en uitwegen bedenken, maar op een bepaald ogenblik moet een mens ook een beslissing nemen. Wij kunnen toch niet blijven leven van niemandal. En dat is nu wel het geval.'

Down under

Hoe het met de O 369 zal uitdraaien in momenteel onzeker. Wel zeker is dat Marnix Verleene en Carine Ulin zich binnenkort de reders mogen noemen

van een houtgebouwde replica van een Oostendse tweemastsloep. Het is met dat historisch vissersvaartuig dat ze de sector liefelijk willen verlaten, richting Australië. Verleene: 'Wanneer? Zodra het schip klaar is. Uiteraard moet er eerst nog van alles gebeuren en de afwerking van de tweemastsloep gebeurt inderdaad met mondjesmaat, dat wil zeggen, telkens er geld is. Maar kijk, ik zet mijn huis te koop en ook mijn Harley en ik wil volgend jaar al zee kiezen en naar Australië emigreren om daar een nieuw leven op te bouwen. Mislukken? Dat kan, maar dan hebben we intussen ook wel een wereldreis over zee gemaakt. Is dit idee te gek om los te lopen? Wel, je moet het vanuit mijn gezichtspunt bekijken. Ik ben nu vijfenveertig. Het wordt mij niet meer mogelijk gemaakt om mijn beroep hier uit te oefenen. Daarenboven doen al mijn gewrichten pijn, want een leven op zee laat je niet onbeschadigd achter. Ik heb een leven lang gevaren. Wat kan ik voor de rest nog doen? Zie je mij al een leven aan de wal doorbrengen? Ik kan dat niet. Ik zou hier zot worden.'

'Met mijn tweemastsloep wil ik naar de andere kant van de wereld trekken en daar excursies organiseren. We zijn daar eens op bezoek bij een vriend geweest en het leven staat me daar ferm aan. Ik heb hem gezegd: vliegen doe ik niet meer. Maar ik kom terug en het zal met mijn eigen schip zijn. Tja, als ik dat zeg, dan doe ik dat ook.'

Zo kennen we onze vissers: individualist tot in de kist! Maar er is blijkbaar meer aan de hand dan een vlucht uit de sector. De tweemastsloep van Verleene blijkt ook een jongensdroom te zijn.

'Weet je wat ik wil doen? Ik wil schrijven. Ik wil de getuigenissen van de laatste stielmannen ter zeevisserij te boek zetten, want die wereld is aan het verdwijnen en de innerlijke keuken ervan is door niemand bekend. Ik weet wel dat er inmiddels ook al door Eddie Serie dergelijke getuigenissen gepubliceerd werden, maar dat betreft de bootsjowers. Dat is allemaal niets als je het vergelijkt met wat diep in zee gebeurt is. Ik wil schrijven over de kameraadschap; over leven en dood, fundamentele zaken die aan boord van je makkers afhangen, over sterke persoonlijkheden zoals je die vandaag niet meer op onze kaaïen ziet en elders nog veel minder. Ik kan dat boek niet schrijven aan de wal, want hier word ik gek. Ik zal dat wel aan boord van mijn tweemastsloep kunnen doen, op het water waar ik me thuis voel. In die zin is het nieuwe schip niets anders dan een plek om te kunnen schrijven.'

Ode aan de vriendschap

Naast een visserskoppel zijn Carine en Marnix ook nog eens overtuigde motards. Zij op de lowrider en hij op een macho-exemplaar. Samen hebben ze daarmee ook een wereld buiten de visserij leren kennen. Verleene: 'De wereld van de motards! Er zijn overeenkomsten met de visserij. Het is veelal hetzelfde type mensen dat je op de moto aantreft als op een schip. Geen gezeur: een woord is een woord. De vriendschap staat voorop. De kameraadschap die er in een goeie ploeg aan boord heerst en deze die je in de wereld van de motoren aantreft zijn best vergelijkbaar, maar er zijn ook grote verschillen. Bij die motards heb ik, tot mijn eigen verwondering, ook ondervonden dat de visserij over een grote aantrekkingskracht beschikt. Voor die motards zijn wij geen "zwatelaars", zoals zoveel andere landmensen over ons blijken te denken. Meer zelfs, al m'n projecten die elders op grote weerstand stuiten, worden daar enthousiast ontvangen. Daardoor heb ik ook echt van die wereld leren genieten en van de waarden die er heersen; waarden die ook de mijne zijn. Ik wil die mensen bij mijn toekomstproject betrekken. Het wereldwijde web maakt dat ook mogelijk. Je kunt vandaag aan de andere kant van de wereld leven en toch met je vrienden verbonden blijven. Samen met een vriendin ben ik bezig een soort internet-spel te ontwikkelen dat al mijn makkers bijeenhoudt in een project dat op waarden als vriendschap, rechtschapenheid en een alternatieve levensstijl gebouwd wordt. Hoe dat allemaal in elkaar zal steken staat nog niet vast, maar het krijgt wel stilaan maar zeker vorm.'

Een andere wereld die Ulin en Verleene inmiddels ontdekt hebben is deze van de kunst & cultuur. Marnix: 'Ook daar zie ik aanknopingspunten met de visse-

rij. De kunstenares Karine Celis werkt momenteel aan een tekening die door beeldhouwer Hubert Boeraeve tot een boegbeeld uitgewerkt zal worden: een draak. Die mensen zijn daar enthousiast over op een manier die ik op onze kaai nog zelden zie, want wij lijken hier wel murw geslagen. Ook zangers en muzikanten wil ik bij het project betrekken. Telkens onze tweemastsloep tijdens de wereldreis een haven aandoet wil ik ter plekke een optreden organiseren dat een ode aan de vriendschap en het leven moet zijn. Moeilijk? Dat is zeker moeilijk, maar niet moeilijker dan het leven zelve. Uiteraard ga ik dat niet zelf doen, wat ken ik nu van muzikanten

**ZEEVISSERS - VISBEWERKERS -
HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN**

**EN BINNENSCHIPPERS
VOOR AL UW PROBLEMEN**

WENDT U TOT DE



Zeemansbond A.B.V.V.



Ivan Victor
Federaal secretaris
zeeverij

Jules Pourquaetstraat 27

Oostende

Tel.: 059 55 60 85

Fax: 059 70 51 33

E-mail:

Ivan.Victor@btb-abvv.be

R. Vermote:
gewestelijk secretaris

0476 23 40 28

Heiststraat 3

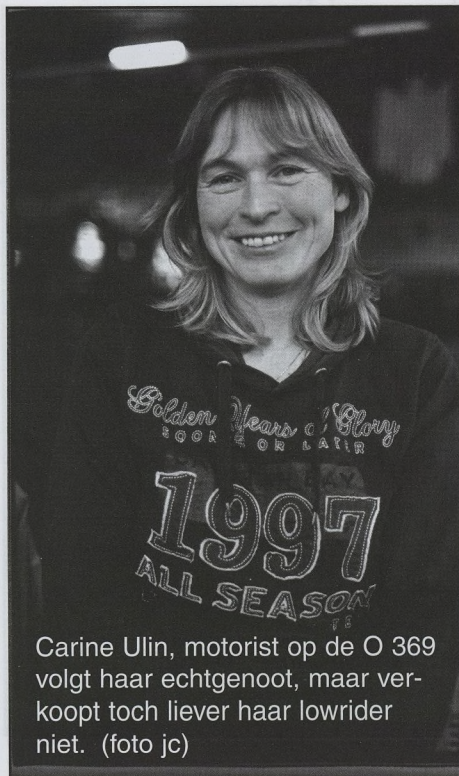
Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

E-mail:

renaud.vermote@btb-abvv.be



Carine Ulin, motorist op de O 369
volgt haar echtgenoot, maar verkoopt toch liever haar lowrider niet. (foto jc)

en optredens? De hele bedoeling van al die projecten is vrienden te zoeken en te vinden die een andere manier van leven nastreven; mensen die beseffen dat er nog iets anders bestaat dan poen scheppen en die zich in dit project willen inschakelen. Die mensen bestaan: ze bestaan binnen de visserij en ze bestaan erbuiten. Zal ik ze vinden? We zullen zien.'

Dat had Marnix niet mogen zeggen. Fotograaf Jo Clauwaert, thuis in de showbizzsector, is niet meer te houden. Hij wil deel uitmaken van het project. In zijn enthousiasme sleurt hij HVB mee. En daar, aan de tafel in de vismijnkantine, wordt dezelfde dag nog beslist volgend jaar in de gebouwen van de Maritieme Site een benefietconcert te organiseren ten voordele van het wilde project van schipper Marnix Verleene. Clauwaert is ongetwijfeld al bezig de nodige contacten te leggen. Ambiance gegarandeerd. U hoort er later ongetwijfeld meer over in dit blad. Let 's rock 'n' roll. (fv)

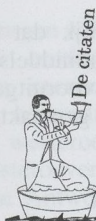


Langzaam maar zeker wordt de historische tweemastsloep van Verleene en Ulin klaargemaakt voor de grote oversteek. Schipper Verleene hoopt er alvast volgend jaar mee te kunnen vertrekken. (foto jc)

CREVITS

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

Marcus Gerardstraat 12, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050/ 54 48 33
Kotterstraat 42, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050/ 54 45 85
H. Baelskaai 18, 8400 Oostende. Tel.: 059/ 32 50 13
Telefoneren vanuit Nederland:
09/ 32 50 54 48 33
Fax 050/ 54 79 11



'Als de klagers met hun klacht [tegen de Oostendse vismijn] gelijk krijgen, is het enige resultaat de sluiting van de vismijn, waarbij alle activa terug naar het stadsbestuur gaan. Voor het stadsbestuur zou dat financieel niet eens een slechte zaak zijn, en voor de belastingbetaler zou dat geen negatief effect hebben. Het zou wel een slechte zaak zijn voor de visserij.'

Uit de persmededeling Stad Oostende
in De Zeewacht, 3 oktober

'Blij dat we van die domme Belgen af zijn.'

Het Nederlandse gratis dagblad De Pers nadat de verkoop van ABN Amro aan Fortis werd afgeblazen

'De consument kan bezwaar aantekenen tegen het leegvissen van de zee. De visserij moet dat voor zijn.'

Anthony Burgmans in
Visserijnieuws, 3 oktober

'Het gaat weer beter met de vismijn van Nieuwpoort. Volgens de cijfers (...) is Nieuwpoort de enige van de drie vismijnen aan de kust die kan rekenen op een forse stijging.'

Het Laatste Nieuws, 3 oktober

'Al jaren proberen twee Vlaamse mosselkwekers elkaar de loef af te steken om de eerste Vlaamse mosselen op de markt te brengen.'

De Standaard, 4 augustus

'Fortis en Dexia zijn voorlopig de enige banken in de wereld die na een nationalisatieoperatie liquiditeit zijn blijven verliezen. (...) De Belgische regering heeft een probleem met haar geloofwaardigheid (...)'

Koen Schoors in DM, 8 oktober

'Versluys schat dat met het opdoeken van de slipway zo'n 50 arbeidsplaatsen in het gedrang komen. In de eerste plaats zijn dat de vier personeelsleden die de slipway bedienen, maar daarnaast nog eens een veertigtal mensen die onrechtstreeks opdrachten uitvoeren voor droog gezette vaartuigen zoals smeden, reinigers, schilders of mecaniciens.'

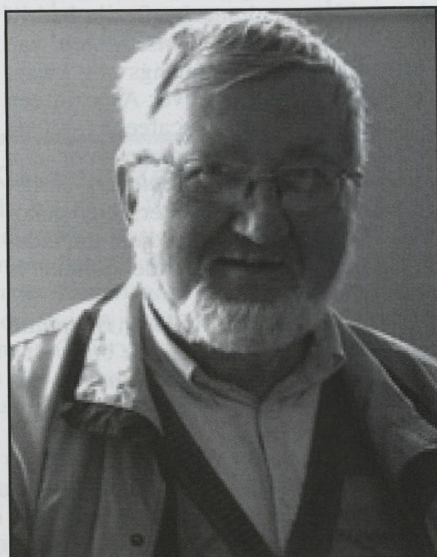
Marc Loy in De Zeewacht, 20 juni

'Ik ben een verwoed liefhebber van mosselen. En ik moet stellen dat de Vlaamse mosselen van uitstekende kwaliteit zijn.'

Herr Seele in De Zeewacht,
3 oktober

Maritieme cultuur: Robert Coelus maakt de balans op

Van Zeesymfonie tot Museumhaven



HET WAS IN augustus 1992 dat de vriendenkring Noordzeeaquarium Oostende in de zaal EL MAR van de vroegere visserijschool Paster Pype een druk bezochte tentoonstelling organiseerde onder de titel 'Zeesymfonie' waarbij de meeste 'soft'-maritieme organisaties zich aan het publiek konden voorstellen: het Rijksstation voor de Zeevisserij, het Unesco-vormingscentrum over de Noordzee, het Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek (IZWO thans VLIZ), het Marien Ecologisch Centrum, de Belgische vereniging voor Conchylologie, de Société Belge de Malacologie, scheepsmodellenbouw, het Visserijmuseum van Oostduinkerke, boekhandel Bioserv met maritieme werken, folkloregroep 'De Zeepaardjes'... Het jaar daarop, in 1993, eind juli-begin augustus was er een tweede en grotere uitgave van *Zeesymfonie* in het Feest- en Cultuurpaleis te Oostende: de Zeemacht palmde de volledige tussenverdieping in, het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI) verzekerde een rechtstreekse weerberichtenverbinding, de Beheers-

eenheid Mathematisch Model van de Noordzee, een stand van het Cruiseship Seastar, de E.G.-Comissie Zeevisserij, de N.D.A.L.T.P., het K.W. IBIS...

Met deze twee tentoonstellingen heeft de *Vriendenkring Noordzeeaquarium Oostende* aangetoond dat het mogelijk was de soft-maritieme verenigingen bij elkaar te brengen om zich aan het publiek kenbaar te maken. De handschoen was geworpen, maar niemand raapte ze op tot... *Oostende voor Anker* en ook de *Visserijfeesten* het voorbeeld gevolgd hebben.

Een aquarium als gangmaker

Uit het driemaandelijks tijdschrift en de activiteiten van de vriendenkring Noordzeeaquarium Oostende (VNAO) blijkt dat deze vereniging zich niet alleen bezig houdt met visjes in bakjes, maar ook met alles wat met de zee en de menselijke impact op de zee te maken heeft, m.a.w. de *maritieme cultuur in de breedste zin van het woord*. Er is aan het maritieme immers niet alleen economische dimensie, maar ook sociale, wetenschappelijke, historische, toeristische, kunstgerichte, folkloristische, gastronomische en recreatieve aspecten.

In het begin van de jaren negentig was er te Oostende zeer weinig te bespeuren van maritieme cultuur. Van het historisch maritiem erfgoed bleef in de jaren negentig schier niets over en er was ook nooit een echt beleid gevoerd om dat erfgoed voor de komende generaties te bewaren.

Maar onze aandacht moest toen vooral nog gaan naar de belabberde toestand waarin het Noordzeeaquarium verkeerde. In een open brief van VNAO, aan de kandidaten voor de gemeenteraadsverkiezingen 1994, werd gevraagd dat ze een strategie zouden uitwerken om de mogelijkheden van het stedelijk Noordzeeaquarium op de Visserskaai te

TE KOOP GEVRAAGD EUROKOTTER

- Afmetingen: 24,99 binnen de loodlijnen
- 300 PK
- Inclusief certificaten
- Exclusief visrechten

Tel: +32 (0)9 361 00 04

Fax: +32 (0)9 360 60 04

Gsm: +32 (0) 477 952 450

E-mail: jofra.jan@gmail.com

verruimen door verbeteringen aan de infrastructuur, moderniseren en nieuwbouw. Een studie '1894-1994 Honderd jaar Zeeaquaria te Oostende' door Emile Smislaert gaf er de aanleiding toe. Immers in 1894 had Eduard Lansweert, apotheker op rust, een aquarium gestart op de hoek van de Van Iseghemlaan en de Louisastraat dat toegankelijk was voor het publiek en verder uitgebaat werd door de fotograaf Le Bon.

We zijn nu in 2008, veertien jaar verder, en vele plannen en beloftes zijn de revue gepasseerd voor een nieuw modern aquarium, maar tot nu toe werd er niets concreet verwezenlijkt en wordt er verwezen naar het jaar 2012, jaar waarin de ondergrondse parkings op de Zeedijk tussen het Kursaal en het Klein Strand zouden verwezenlijkt. Dan pas zou men een nieuw aquarium voorzien op de dijk aan het Klein Strand. Intussen horen we er alweer andere geluiden over. Straks iets meer over die snode plannen.

Een pleidooi

Begin 1996 had ik in de Algemene Vergadering van de Cultuurraad Oostende en voor de Commissie voor Cultuur een uitvoerig pleidooi gehouden voor meer maritieme cultuur in Oostende. Het kreeg veel pers aandacht en schudde de instanties wakker. Zo ook het Provinciebestuur dat in 1997 voor het eerst 'De Week van de Zee' organiseerde.

Gaandeweg was er een reveil te bespeuren. Tal van elkaar losstaande, projecten zagen het daglicht. Naast het boegbeeld dat het schoolschip Mercator is kreeg Oostende er het gerestaureerde bij, de O.129 *Amandine* werd gerestaureerd door de *Maritime Site* en op de Visserskaai geplaatst. De O.129 werd er het museumschip van de roemrijke Oostendse IJslandvisserij. Te Raversijde kwam het *Vissersdorp*, Toerisme Oostende pakte uit met *Oostende voor Anker*, een jaarlijks maritieme evenement dat meer dan honderdduizend bezoekers trekt, ook gastronomie met *Vistival*, maritieme *tentoonstellingen* in de Venetiaanse gaanderijen, de bouw van de *zeilvissloop* Nele...

Bij het opdoeken van de R.M.T. kon een klein Comité toch verkrijgen dat de *scheepsmodellen* uit de handen van de curatoren werden gehouden en toevertrouwd aan het heemkundig museum De Plate. De *Visserijfeesten* kwamen er en de open *Havendagen*.

Oosteroever

In mijn pleidooi van 1996 had ik al gesteld dat, hoewel de havenbedrijvigheid en ook veel mensen die erin actief zijn zich hoofdzakelijk aan de oosteroever situeren, er in dit stadsdeel zeer weinig maritieme culturele infrastructuur te vinden is. De bewoners van die kant zijn omzeggens volledig op het

centrum aangewezen. VNAO begon dus daadwerkelijk in het bestuursgebouw van de Vismijn maritieme *kunsttentoonstellingen* te organiseren.

Willy Versluys, groot voorvechter van de maritieme cultuur, heeft zijn bedrijf laten versieren met *kunstwerken* van Willy Bosschem en onlangs nog kwam de Brugse romanschrijver Aspe in een van de volkse visserscafeetjes op de Baelskaai inspiratie opdoen voor zijn nieuwe boek. *Earth Explorer*, of het zogenaamde Frimoutcenter, is er gekomen, weze het dat het project uiteindelijk weinig met maritieme cultuur te maken heeft.

De ombouw van het *Militair Hospitaal* tot appartementsblokken, de bouw van de sokkels voor de *windmolens* door C-Power (zaak die nog jaren verder gaat want na de eerste zes sokkels worden er nog 54 gebouwd.) de afbraak van het oosterstaketsel en de bouw van een *nieuwe havenpier*, de uitbreiding van het roro-scheepvaartverkeer en de dagelijkse sliert vrachtwagens hebben veel wat veranderd op de oosteroever. C-Power heeft er plannen voor een bezoekerscentrum en de bouwpromotoren hebben hun ogen op de oosteroever gericht om er veel appartementen te bouwen. De *geklasseerde slipway* (maritiem erfgoed) is overgenomen door privé-initiatiefnemers.

Deze balans maakt duidelijk dat het begrip maritieme cultuur inmiddels in de stad ingeburgerd is. De vooruitgang die sinds de jaren negentig gemaakt is, is enorm.

De toekomst

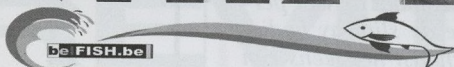
Al deze ontwikkelingen moeten ook verzoend worden met de ecologische aspecten van de oosteroeversite. De verenigingen *Natuurpunt* en *Buitengoed* komen een handje toesteken. Op 17 september 2008 werden de plannen ontvouwd om van de oosteroever het maritiem visitekaartje van de Vlaamse Kust te maken, kortweg *Museumhaven* genoemd. De ambities zijn groot: Private (C-Power), publieke (haven- en stadsbestuur, Vlaamse Overheid) niet-gouvernementele organisaties (Natuurpunt, Buitengoed en Technopolis) engageren zich voor het toekomstplan. In de oude pakhuizen bij het Maritiem Plein zou een *bezoekerscentrum* komen waar het rijke verhaal van de Noordzee uiteen gezet wordt; de *Halve maan* wordt als natuurgebied in ere hersteld; de slipway als diagnosecentrum –restaurantie en onderhoud van schepen; de oostelijke loodsen (site MSO) museale invulling; de westelijke loodsen voor maritiem en mariene onderzoek (walfaciliteiten voor VLIZ en BMM); met de batterij Hundius wil men het verhaal



**VISMIJN
OOSTENDE**

**NOORD ZUID
OOSTENDE GAAT
MET VERSE VIS
VOORUIT**





Kwaliteitsmarkt,
gekoelde opslag- en sorteerruimtes,
volautomatisch sorteren,
Europees netwerk,
24/24 service

Inlichtingen algemeen:
059/33.90.90 of 059/32.34.12
fax: 059/32.05.82

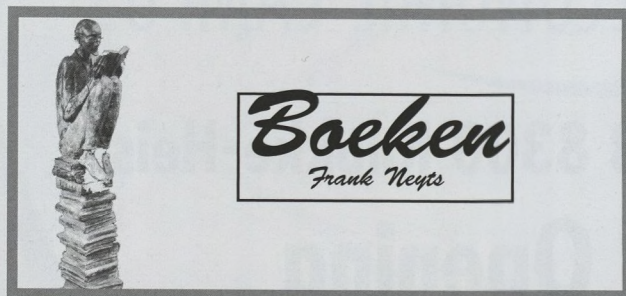
Inlichtingen aanvoer: 059/51.86.34

Web: www.vismijnoostende.be
@: info@vismijnoostende.be

brengen van *maritieme oorlogsvoering*; een *veerboot* maakt de verbinding tussen de westeroever en de oosteroever. De Zoo van Antwerpen heeft er ook interesse in en er zijn geruchten over de planning van een publiek aquarium.

Al deze ambities zijn nog in een vroeg ontwikkelingsstadium en er zal nog wel veel water naar de zee vloeien vooraleer de eerste spadensteek komt, maar volgens Bart Slabbinck zou dat al in 2011 zijn. Wat volgens mij zeer positief is dat met de partners overleg gepleegd wordt en dat ook de bewoners van de oosteroever erbij zullen betrokken worden want ik heb al lang gepleit voor een *overlegplatform* voor maritieme cultuur.

Robert Coelus



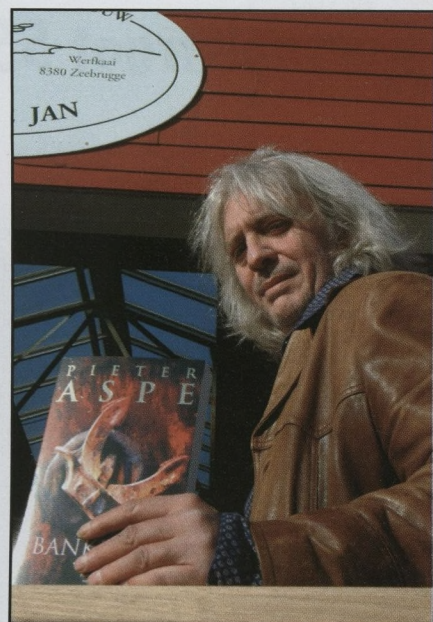
Klassieke Zeiljachten

Uitgeverij De Alk & Heijnen Watersport gaf een prachtig boek uit onder de titel *Klassieke Zeiljachten*. Het geeft een rijk geïllustreerd beeld van klassieke zeilboten die in Nederland en onder Nederlandse vlag in het buitenland varen. Stuk voor stuk zijn ze een voorbeeld van de geschiedenis van de pleziervaart in Nederland. Aanleiding tot dit boek is het vijftienvigjarige bestaan van de Vereniging Klassieke Scherpe Jachten (VKSJ) in juli 2007.

De VKSJ heeft tot doel de instandhouding van het klassieke scherpe zeiljacht in de ruimste zin van het woord, ook in de vorm van het verzamelen en verspreiden van kennis over klassieke schepen. Door de verhalen van eigenaren maakt de lezer kennis met de wereld van het klassieke scherpe jacht. Naast een beeld van het verleden, wordt ook getoond hoe de booteigenaren anno 2007 omgaan met hun klassieke bezit. Een dynamisch beeld, want de jachten worden vooral actief gebruikt, afgezien van diverse restauratieprojecten.

'Klassieke Zeiljachten' (ISBN 978-90-5961-058-3) werd als hardback uitgegeven en telt 256 pagina's. Het boek kost 39,90 euro. Aankopen kan via de boekhandel. In België wordt het verdeeld door Agora Uitgeverscentrum. Aalst/Frembodegem. Tel. 053/76.72.26, Fax 053/78.26.91. E-mail: info@agorabooks.com.

Pieter Aspe met thriller uit Oostends vissersmilieu



Hoofdcommissaris Van In geraakt, tijdens een romantisch weekend met Hannelore in Venetië, betrokken bij de moord op een Oostendse reder. Het spoor leidt naar Oostende waar meerdere personen een motief hebben om de zakenman te vermoorden.

Het 23ste boek van Vlaanderens meest gelezen misdaadauteur werd voorgesteld op de scheepswerf van Jan Vandamme in Zeebrugge waar Aspe ook het fraaie motorjacht in teak en kersenhout *Op Drift* liet bouwen. De succesauteur kan zich die luxe veroorloven nadat hij sinds zijn debuut in 1995 1,5 miljoen exemplaren kon verkopen aan de liefhebbers van politieromans. Zoals in alle Aspe-thrillers buigen Van In en Versavel zich over de moordzaak. Hun onderzoek brengt hen binnen de kortste keren in het Oostendse vissersmilieu. Om de zaak te ontrafelen – het blijft niet bij één moord – steken ze ondermeer hun licht op in het populaire visserscafé *Végeetje* op de Hendrik. Baelskaai. De hele intrige draait om geld, vrouwen en de geheime plannen van een garnaalpelmachine. (gw)

'Bankroet' door Pieter Aspe, paperback van 296 blz uitgegeven door Manteau, kost 21,50 euro in de boekhandel.



Uw betrouwbare partner voor het onderhoud, reinigen en herstellen van alle merken turbochargers zoals ABB, MAN, Napier, KKK, Garret, IHI, Holset...

- Grote voorraad wisselstukken (nieuw en gereviseerd)
- 24-uren service
- 25 service stations wereldwijd (partners)

Contacteer ons voor een vrijblijvende offerte

Turbo Belgium t.a.v. Paul Hagens
Industriepark Brechtsebaan 16
2900 Schoten (Antwerpen)
paul.hagens@turbobelgium.com

Tel.: 03 685 20 24
Fax: 03 685 61 11
Mob.: 0496 217 304



SOCIALE ECONOMIE CAMPUS

Kursaalstraat 55B 8300 Knokke-Heist

Opening
8 november
van 14u tot 16u

Partytent

Animatie met de folkloristische vereniging 'De Sloepe'.

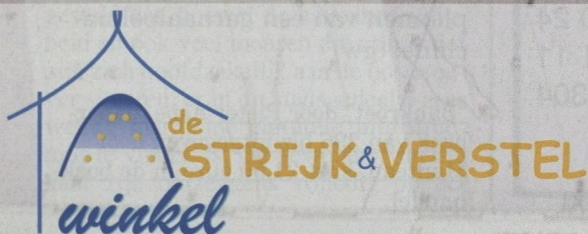
Tekenwedstrijd voor kinderen,

Quiz voor volwassenen.

Gratis fruitsap, koffie en een welkomstgeschenkje,

Lefte Blond of Rodenbach met 200gr garnalen voor 5€

Talrijke prijzen!



de kringwinkel

