HVB 76
HET VISSERIJBLAD

België - Belgique
P.B.
8400 OOSTENDE 1
3/4637
P 106130

DE EVOLUTIE VAN DE SCHOLPRIJS VOOR DUMMIES

Red. Versluys-Couwyzer
H. Baelskaai 2
8400 Oostende

5 414306 101500 01609 >

76ste jaar • verschijnt maandelijks • nr 11 • 6 november 2009 • **2,99 euro** • afgiftekantoor Oostende 1
Niet bestelbare exemplaren terugbezorgen aan HVB • Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene. • Danke postman / -vrouw

Voor de vissers van Oostende

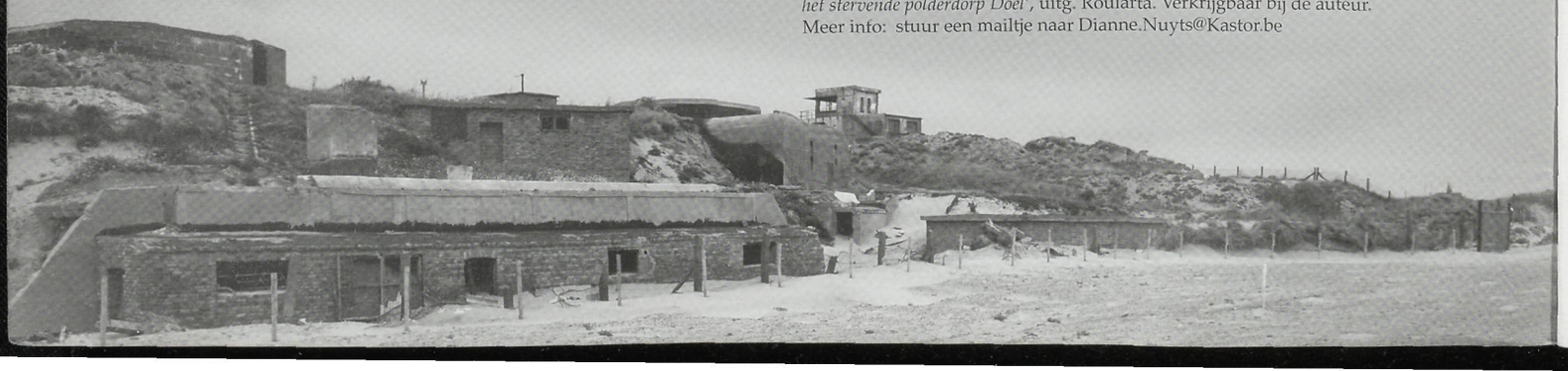
1965. Een warme, zomerse vakantiedag. Stralend vertelt mijn moeder dat we vandaag nog eens naar Doel gaan. Jaren geleden verliet ze haar geboortedorp om mijn vader te volgen naar Zwijndrecht, een woonplaats die dichter bij zijn werkgebied ligt.

De uitstap met het openbaar vervoer is een hele onderneming. De buschauffeur en de kaartjesverkoper begroeten mijn moeder. Ze kennen elkaar van jongsaf. Ze hebben op dezelfde schoolbanken gezeten.
'Hij was een echte deugniet,' fluistert mijn moeder me in het oor, terwijl ze de bestuurder aanwijst. 'Wij deden samen onze Plechtige Communie. Met zijn katapult schoot hij gedroogde erwten naar de meisjes in de kerk. En hij zat ons altijd achterna op zijn klompen.'
De chauffeur heeft gehoord wat ze vertelde. Hij kijkt om, grijnst jongensachtig en knipoogt naar mij.
Ik lach verlegen terug.
De bus kreunt en davert over de smalle baantjes, door de eindeloze, vette polders, over de glooiende dijken.
'Langs dat paadje moesten we op onze *blokken* een uur stappen om naar school te gaan. In de winter propten we stro in onze klompen en sloegen onze *neusdoek* stevig om. Soms had ik geluk, als onze Rik voorbij kwam, dan mocht ik achterop zijn fiets meerijden.'
Ik speur in de aangeduide richting, alsof ik nog een glimp van mijn moeder als kind zou kunnen opvangen.
In de verte, tussen de koeien en het graan, zien we de kerktoren.

Enkele jaren geleden stopte de bus speciaal voor ons voor de deur van mijn grootouders aan de Engelse Steenweg. Ik zie het interieur nog van de eenvoudige arbeiderswoning: de Leuvense stoof met daarrond rieten zetels, de kille voorkamer waar je alleen in mocht als het kermis was. Een steile trap leidde naar de slaapkamers onder het dak. Buiten op het koertje stond een *trasbak* waarin het regenwater wordt opgevangen. De wc had een houten deur met een hartje erin. Naast de plank met het angstaanjagende gat hingen repen krantenpapier aan een haak. Als je de waslijnen volgde, kwam je bij de kippenren. Daarachter stond de duiventil.
Spelend op het gras ademde ik de zuivere lucht.
Ik voelde me blij omdat mijn moeder lachte.
Maar mijn grootouders zijn overleden, het huis werd verkocht. Er kwamen andere, vreemde mensen wonen. We mogen er niet meer zomaar naar binnen. Toch gaan we nog dikwijls naar het dorp waar we ons thuis voelen. Vele bewoners kennen mijn moeder en spreken haar aan. Ze zijn blij elkaar weer te zien en wisselen de laatste nieuwtjes uit. En altijd is er wel een knoestige hand die mij teder over het hoofd strijkt. Vriendelijke mensen buigen zich naar me toe en zeggen dat ik al een flinke grote meid ben.
Mijn moeder vertelt steeds dezelfde verhalen. Levendig beschrijft ze hoe haar broer Rik boter, kaas en eieren verkocht op de markt in Beveren. Zijn ouwe, krakkemikkige kar viel geregeld om, en dan was grootmoeder boos om de bedorven koopwaar. Zijn zakelijke onderneming hield niet lang stand.
Grootvader was als landarbeider in loondienst bij de bieren. Hij kreeg elke dag zijn boterhammen mee, verpakt in bruin papier. Op het veld gebeurde het wel eens dat de mieren de weg vonden naar het zoete beleg. Grootvader plukte dan zoveel mogelijk beestjes eruit en at met smaak alles op.
Tegen het einde van de Tweede Wereldoorlog werd Doel geteisterd door *vliegende bommen*. In de dorp vielen projectielen die wellicht bedoeld waren voor strategisch belangrijke doelwitten in de haven. Mijn moeder vertelt dat het hele gezin onder de tafel moest schuilen, als het bomalarm werd gegeven. Zolang je een fluittoon hoorde, bleef de vliegende bom in de lucht. Als het gefluit stopte, kon je binnen enkele seconden de inslag verwachten. Zo kwam er een terecht op het erf van boer Mon, nauwelijks honderd meter van het huis van mijn grootouders.
Mijn moeder genoot als jong meisje van de aanwezigheid van Engelse en Canadese soldaten, die in Doel gelegerd waren.
De jonge mannen draaiden rond het vrouwelijk schoon en vroegen 'Are you financée?' De meisjes giechelden en konden niet antwoorden omdat ze de taal niet verstonden. Ze zagen wel hoe een soldaat heimelijk zijn trouwring afdeed en in zijn broekzak stopte.
We gaan naar het water, de Schelde. Hoog op de dijk staat de molen. De wieken tekenen haarscherp af tegen de blauwe hemel.
Mijn moeder vertelt over het tragisch ongeval bij het oprichten van het Monument voor de Gesneuvelden. Tijdens het optakelen van de bovenste steen brak het touw. Het blok arduin verpletterde de werkman, die op slag dood was: het laatste burgerslachtoffer van de Tweede Wereldoorlog in Doel.
Ik kijk vol ontzag naar de dorpsjongens die in het haventje op de hoge houten palen klimmen en elkaar overtroeven met hun duikkunst. Andere kinderen proberen tussen de stenen krabben te vangen.
Wij wachten op hoog tij. Dan kunnen we bij het *staketsel* pootjebaden in het grijze Scheldesop.
Ik sta in badpak op veilige afstand van de diepte van de grote stroom. Het water komt al tot kniehoogte. Enkele meters verder spelen uitgelaten kinderen. Ze gaan proestend kopje-onder. Hun plezier lokt me, maar moeder is bang dat ik mij te ver in het water waag. Met de rok zedig opgetrokken rond haar witte dijen komt ze me achterna en roept met overslaande stem dat ik terug moet komen.
Immense zeeschepen varen voorbij en doen schuimende golven ontstaan. Ik voel de kracht van het water. 'Aan de vlag op de achtersteven kan je zien van welk land ze komen,' zegt mijn moeder. Ze spoort mij aan om te zwaaien naar de bemanning. 'Wie weet hoe lang het geleden is dat ze nog eens een vriendelijke groet kregen van mensen aan de wal.'
De meeste zeelui wuiven enthousiast terug.
Nonkel Rik is hier als jonge knaap de Schelde overgezwommen. Een indrukwekkende prestatie, want de stroming is verraderlijk.
De Flandria-overzetboot legt op geregelde tijdstippen aan. Hij brengt mensen naar en van de overkant, het polderdorp Lillo.
Op de dijk staat restaurant 't Paviljoentje. Daar werkt Mie Vis, een familielid van mijn vader. Wij mogen er naar de wc gaan zonder iets te moeten verbruiken. Als we voorbij de keuken lopen, ruiken we heerlijke etensgeuren. In het restaurant, met zicht op de Schelde, komen we niet. Dat is te deftig en te duur. We kopen liever een zakje frieten. Op een bankje bij het douanekantoor eten we die smakelijk op. Oók met zicht op de Schelde.
Mijn moeder herinnert zich: 'De vissersboten legden aan in het haventje. De schipper riep "Mosselen aan de kade. Twee frank voor een emmer!" De dorpsvrouwen haastten zich om te kopen. Verser kon de vis niet zijn.'
's Avonds vertel ik mijn vader, die de hele dag op kantoor heeft gewerkt, over de uitstap naar Doel. Kinderlijk blij en met glanzende ogen overdrijf ik onze belevenissen.

Dianne Nuyts www.kunstdoel.net

Dianne Nuyts (°Beveren-Waas 1956) is al jarenlang actief als verdediger van (Kunst)Doel. Ze draagt al wie strijdt voor het in ere houden van wat waarde heeft, een warm hart toe. In 2000 debuteerde ze met *'Nog enkele weken of maanden, een authentiek verhaal over palliatieve zorg met op de achtergrond het stervende polderdorp Doel'*, uitg. Roularta. Verkrijgbaar bij de auteur.
Meer info: stuur een mailtje naar Dianne.Nuyts@Kastor.be



HVB 76

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine
van de zee
ISSN: 0776-6912

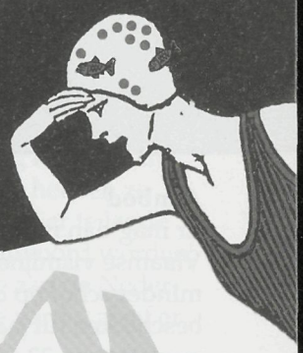
MEDEWERKERS:
Jo Clauwaert, Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, Peter Holvoet-Hanssen, L.A. Inghelbrecht, Don Fabulist, Peter Flynn, Jef Klausing(†), Willem Lanszweert, Frank Neyts, Geert Cyriel Tavernier, Flor Vandekerckhove, Louis Vande Casteele, Jacques van Harten, Guido Walters.
Gasten: Kenny Callens, Erik Grietens, Dianne Nuyten & Johan Vanhoutte

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 nummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Fortis Bank Nederland, te 4524 CA Sluis (Nl)] Vermelding: abo HVB.

De scholprijs baart ons zorgen, want schol is voor de vissers een belangrijke commerciële soort. Wij wilden dus weten of de kwakkelende scholprijs een tijdelijk fenomeen is of dat er integendeel iets blijvends zit aan te komen. Met andere woorden: hoe ziet die scholprijs er op langere termijn uit? We zochten het land af naar een econoom die zich over zo'n termijnontwikkeling pleegt te buigen. Wij hebben er geen gevonden. Economische leken als we zijn probeerden we er zelf uit te geraken en dat resulteerde in onderstaand stuk. In navolging van een populaire boekenreeks die leken wil inwijden in deze of gene materie noemden we het…

DE EVOLUTIE VAN DE SCHOLPRIJS VOOR DUMMIES



Vorige maand berichtte HVB dat de gemiddelde scholprijs in de Vlaamse veilingen met maar liefst 29% gedaald is. Dat is eigenaardig, want er werd bij ons opmerkelijk minder schol aangevoerd. In 2008 kregen onze vismijnen (van januari tot augustus) nog 2.563 ton schol te verwerken, terwijl het in 2009 maar 1.965 meer was; dat is bijna een kwart minder.
Op het eerste gezicht zou je denken dat een kleinere aanvoer de prijzen omhoog jaagt, want volgens de theorie worden kopers verondersteld meer te betalen voor een schaarser wordend product.
Maar de wet van vraag & aanbod is in een grenzeloze economie natuurlijk bijzonder ingewikkeld geworden. Het is niet omdat er in onze Vlaamse vismijnen minder schol afgezet wordt dat het totale aanbod vermindert. Een beetje aankoper die schol koopt in de Zeebrugse Visveiling kijkt ook wat er in Urk op de markt komt (en omgekeerd). Een kleiner aanbod van schol in onze vismijnen wordt gemakkelijk gecompenseerd door aankopen in het buitenland. Het internet maakt daar trouwens kinderspel van. Bovendien is het zo dat er aan de vraagkant ook een en ander aan het verschuiven is.
Maar laat ons eerst de aanvoerkant bekijken.

Aanbod

Er mag dan minder schol aangevoerd worden in de Vlaamse vismijnen, dat betekent geenszins dat er minder schol op de markt komt. Onze noorderburen beschikken dit jaar in de Noordzee alleen al over een quotum van 22.646 ton (het totale scholquotum van België in de Noordzee bedraagt amper 3.608 ton).
In Nederland werd de jongste tijd wèl massaal veel schol aangevoerd. En dat heeft de prijs ook in Zeebrugge en Oostende danig gedrukt.
Hoe ziet die aanvoer er in de toekomst uit? Het scholbestand in de Noordzee staat er in elk geval veel beter voor dan het de jongste jaren het geval was. Dat melden al enige tijd de vissers die zien wat er in hun netten terecht komt. Maar ook de wetenschappers van het ICES (International Counsel for the Exploration of the Seas) noteren een belangrijke toename. Begin 2007 dacht het ICES nog dat er in 2008 niet meer dan 181.000 ton volwassen schol in de Noordzee zou rondzwemmen.

'De sector mag dan in het verleden veel geklaagd hebben over te krappe quota, het ziet ernaar uit dat (alvast voor wat de schol betreft) ruimere vangstmogelijkheden niet noodzakelijk tot grotere opbrengsten zullen leiden.'

Enkele maanden later werd de stand al op 210.000 ton geschat en een jaar geleden had men het al over 254.000 ton. Voor 2009 schat men dat er 388.000 ton schol in de Noordzee zit, wat ver boven het veilig geachte niveau van 230.000 ton ligt.

Twee jaar geleden stelde ICES nog voor de schol-TAC (TAC staat voor Total Allowable Catch, of het totaal aan schol dat in Europa gevangen mag worden) te halveren tot 26.000 ton om zo het bestand boven het veilig biologisch minimum te krijgen. In 2009 was dat alweer 55.000 ton. Volgend jaar gaat de TAC voor Noordzeeschol zeker nog eens met 15% omhoog: 63.825 ton.
Dat zal natuurlijk positieve gevolgen hebben voor de verdeling van de quota in 2010. Hogere quota betekenen meer vangsten en dus ook meer aanbod in de vismijnen. Vooral Nederland, de aanvoerspecialist bij uitstek van deze vissoort, zal massaal veel schol op de markt zetten. Dalende prijzen, ook in de Vlaamse vismijnen, zullen er wellicht het gevolg van zijn.
De sector mag dan in het verleden veel geklaagd hebben over te krappe quota, het ziet ernaar uit dat (alvast voor wat de schol betreft) ruimere vangstmogelijkheden niet noodzakelijk tot grotere opbrengsten zullen leiden. Temeer omdat er nog iets anders aan de hand is.

De vraag

We zegden het al, Nederland domineert de scholproductie. De specialisatie neemt er nog toe sinds de dure olie reders verplicht heeft van de boomkor over te schakelen naar de twinrigvisserij. Het land levert dan ook massaal grote hoeveelheden schol aan afnemers over heel Europa. In Nederland zijn daardoor wèl economen te vinden die zich over de kwakkelende markt buigen.
Begin juli presenteerde het Nederlandse North Sea Fish Center de resultaten van een marktonderzoek dat het Landbouw Economisch Instituut in Zweden, Duitsland en Engeland had laten uitvoeren.

Daaruit blijkt dat verse schol van ondergeschikt belang is in de viswinkel en dat de consumenten ervan vooral in de leeftijdscategorie van 55 plussers gezocht moeten worden. Voor de toekomst ziet dat er dus niet goed uit. Maar als schol in de viswinkel niet zo'n grote plaats inneemt, waar gaat de productie dan wèl naartoe? Schol is, zo vogelden de onderzoekers het uit, vooral een bulkproduct voor de diepvriesmarkt. En da's niet zo goed, want daar is schol (2%) vandaag al een klein broertje tegenover de oprukkende pangasius (al 21%). In almaar toenemende mate zal schol daar bedreigd worden door de goedkope alternatieven (aziatische

platvis, pangasius) die onstuitbaar in opmars zijn. Waardoor de vraag naar schol verder zal afnemen en dus ook de prijs die de vissers ervoor betaald krijgen. Het einde van deze afgang is niet in zicht want een diepgevroren pangasiusfilet kost veel - véél! - minder dan een diepgevroren scholfilet.

Voedsel van dichtbij

Gepaneerde en geglaceerde scholfilets kunnen in de visindustrie gemakkelijk vervangen worden door goedkope alternatieven. Wat kunnen we daaraan doen? Willen scholvissers in de toekomst nog een rol spelen dan zullen ze de consument moeten bewijzen dat ze de weg van de 'duurzaamheid' ingeslagen zijn en ze zullen dat moeten aantonen door over een erkend label, zoals MSC, te beschikken. In Nederland staat die MSC-certificering trouwens al op de agenda.

De onderzoekers wijzen de sector er verder op dat 'voedsel van dichtbij' een opkomende markt is. Dat is een troef voor de Nederlandse (en de Vlaamse) vissers. Willen ze de prijsval ombuigen dan moeten ze schol dichter bij de zeetong weten te positioneren (en dus verder van pangasius verwijderen). In plaats van bulkproduct als pangasius moet schol dan een kwaliteitsproduct als tong worden. De marketing heeft daar zijn methodes voor: schol moet het imago van puur product krijgen; in een maatschappij waar het imago een (al te) grote rol speelt moet dat ook uit de verpakking blijken; vissers moeten leren waken over de kwaliteit van de aanvoer (liever flyshooten dan boomkorren, liever staande netten dan slepen); er kan een merkenpolitiek gevoerd worden; er moet iets gebeuren aan de logistieke service; iemand moet zich buigen over nieuwe, verse producten die met schol bereid kunnen worden... Schol moet als het ware heruitgevonden worden: de VLAM, die de promotie van zeevis voor zijn rekening neemt, moet een versnelling hoger gaan. Er is werk aan de winkel en in Nederland hebben ze intussen de hand aan de ploeg geslagen. Hier te lande moeten volgende vragen dringend beantwoord worden: doen we het zelf of gaan we ons karretje aan de Nederlandse locomotief hangen? Of vissen we verder alsof er niets aan de hand is?

'In plaats van bulkproduct als pangasius moet schol een kwaliteitsproduct als tong worden.'

Flor Vandekerckhove
foto's: Jo Clauwaert

Charles Devinck, voorzitter Nationaal Verbond van Visventers:

'Kabeljauw blijft nummer één'

Ja, ze bestaan nog, de visleurders. Beter dan wie ook kunnen ze ons tonen welke vissoorten stand houden op de versmarkt. En hoe de diepgevroren pangasius zich daar tussen weet te wringen. We vroegen het aan Charles Devinck in een interview waarin het woord schol geen enkele keer voorkomt.

Het Nationaal Verbond van Visventers verenigt de visleurders en marktkramers die verse vis verkopen. De beroepsvereniging staat los van de viskleinhandel. Devinck (54) is er de voorzitter van. "We zijn een kleine organisatie van veertig leden, aangesloten bij Unizo. Zes bestuursleden lichten de leden in over het rechten en plichten, commerciële mogelijkheden en valkuilen", verduidelijkt Charles Devinck die al 33 jaar in de vishandel staat en bijna even lang in het bestuur.

De Bredense marktkramer, met atelier in de Oostendse Victorialaan, schat het totaal aan visventers en -marktkramers in ons land op hoogstens 65. Een uitstervend ras want veel interesse voor de overname van een leur- of markthandel in vis is er niet.

"Onze rangen zijn in een kwarteeuw fel uitgedund. Destijds konden we rekenen op een honderdtal leden, waarvan een tachtigtal uit Vlaanderen en de rest uit Brussel en Wallonië. Het is begrijpelijk dat het beroep geen jongeren aantrekt. Het is hard werken, maar daartegenover staat een behoorlijk inkomen", zegt Charles Devinck die de vereniging vertegenwoordigt in het bestuur van Unizo en tevens ondervoorzitter is van de sector vis bij de VLAM (Vlaams Centrum voor Agro- en Visserijmarketing). De vereniging heeft ook een vertegenwoordiger in de Hoge Raad voor de Middenstand.

Lange dagen

Met een koksopleiding begon de Bredenaar in 1975 in de leurhandel. Dat betekende met een volle vrachtwagen naar Wallonië vertrekken en rondrijden tot de lading uitverkocht was. Met een bevoorrading ergens onderweg moest je het uithouden tot vrijdag. Vijf jaar lang heeft de jonge Charles Devincj die leurhandel gedaan.

"Ik kreeg toen de kans om het bedrijfje van een marktkramer over te nemen. Daarbij hoorden een aantal standplaatsen op wekelijkse markten in de provincie

Brabant. Ik verkocht mijn vrachtwagen met toonbank en investeerde in een trekker met oplegger-winkelwagen. Het was een grote stap. Maar omdat ik al enige jaren ondervinding had met vis heb ik hem gezet."
De consequentie was een goedgevuld weekprogramma. Samen met zijn echtgenote en een drietal deeltijdse medewerkers houdt hij zijn zaak draaiend.
"Ik heb dertig jaar zeven dagen op zeven gewerkt, maar nu houden we het op zes. Op zaterdagvoormiddag maken we de vis en de bereidingen klaar voor de markt in Leuven. Zondagmorgen om 3 uur gaat de vis in de rijdende koeltoog waarin de temperatuur minder dan vier graden bedraagt. Om 4u.15 vertrekken we naar de zondagmarkt in Leuven, de enige markt waar we met vier personen voor de bediening instaan. Terug in Oostende volgt het reinigen van het materiaal en de voorbereiding voor de maandagmarkt in Zaventem. Einde van de werkzaamheden om 20 u.30. Dinsdagmorgen om 3 uur opnieuw paraat, richting Sterrebeek. Om 19u.30 houden we er mee op. Woensdag is onze rustdag. Donderdag werken we in het atelier. Vrijdag is de langste dag van de week. De rit gaat naar Hoeilaart. Het werk is af om 21u.30. Zaterdagvoormiddag herbegint hetzelfde programma", legt Charles Devinck uit. Vier jaar geleden was er nog een donderdagmarkt bij, maar die heeft hij laten vallen.

'Ingevoerde diepvriesvis heb ik vroeger nooit willen verkopen. Toch ben ik nu bezweken onder druk van de vraag en heb een diepvriezer met pangasius in mijn winkelwagen geplaatst.'

Duidelijkheid
Voorzitter Devinck wijst er op dat heel wat ambulante vishandelaars in de jaren 1998-'99 uit de boot vielen toen ze al hun werkplaatsen, materiaal en voertuigen moesten aanpassen aan de strenge eisen van het voedselagentschap: "Sommige handelaars hadden daar de middelen niet voor of slaagden er niet in hun omzet te verhogen om de vernieuwing te bekostigen."
Wat de wettelijke voorschriften over de doorgedreven hygiëne betreft vallen de leurhandels en marktkramers met vis onder dezelfde regels als de klein- en groothandel.
"Toen de regelgeving vorm kreeg werd veel gefoeterd over de kosten voor de aanpassing van de winkelwagens, ateliers, koelkamers. Anderzijds is in de wet duidelijk gedefinieerd hoe we onze ambulante handel moeten uitoefenen en hoe de inrichting van onze voertuigen moet gebeuren. Dat was voordien niet het geval. Bij controles hebben beide partijen nu een houvast."
Devinck verdedigde destijds de professionele toepassing van de voorschriften, volgens hem de enige manier om de toekomst van de sector te verzekeren.
"Ik denk dat we toen de juiste weg hebben gekozen. Nu blijkt dat de vishandel baat heeft gehaald uit de toepassing van de wettelijke voorschriften. Alleen al omdat er duidelijkheid kwam in een wirwar van wetten en voorschriften waarin niemand zijn weg vond. Aanvankelijk moesten we voldoen aan Belgische normen en konden we langs politiek weg enkele specifieke bepalingen voor onze sector laten opnemen. In de wetteksten is bijvoorbeeld een duidelijk onderscheid opgenomen tussen viswinkels en ambulante handelaars.

VLOOT
REDER VAN DE OVERHEID
www.welkombijvloot.be

Nu alles op Europees niveau wordt beslist is de afstand veel groter geworden. Als kleine groepering kunnen we daar onze stem niet meer laten horen."

Kabeljauw boven

"Je mag de hoeveelheid vis die de visleurders en marktkramers aankopen in de vismijnen van Oostende en Zeebrugge niet onderschatten. Ik koop mijn vis niet zelf. Ik laat dat doen door een paar groothandelaars waarmee ik duidelijke afspraken heb over soorten en kwaliteit. Naast gefileerde verse vis verkoop ik ook gerookte vis, schaal- en schelpdieren als die beschikbaar zijn en seizoenproducten zoals maatjes en mosselen. Ook bereide traiteurproducten *met vis mogen in onze koeltoog staan.*"

Welke vis prefereert de consument? "Wat verkoop betreft steekt kabeljauw er ver bovenuit. Daarna volgt tong en zalm. Ik bied altijd kwaliteitsproducten aan. Zelfs de duurdere en per vliegtuig ingevoerde kabeljauw uit IJsland en Denemarken doet het goed. Ook de topkwaliteit skrei uit Noorwegen verkoopt goed op de markt. Als je skrei verkoopt moet het echte skrei zijn met een label aan iedere vis. Mijn motto is: vraag je prijs, maar ga voor kwaliteit. Mindere kwaliteit is overal te krijgen. Ingevoerde diepvriesvis heb ik vroeger nooit willen verkopen. Toch ben ik nu bezweken onder druk van de vraag en heb een diepvriezer met pangasius in mijn winkelwagen geplaatst."

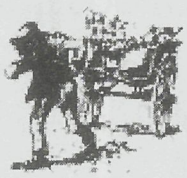
'De kwaliteit van de vis die onze vissers op de markt brengen is de voorbije tien jaar overigens flink verbeterd. Enerzijds omdat aan boord als in de vismijnen meer zorg besteed wordt aan de behandeling van vis. De vissers hebben hieruit geleerd dat kwaliteit geld opbrengt. Anderzijds zie ik dat de kwaliteit van de vis voordeel haalt uit de nieuwe vistechnieken. Daarom vind ik de omschakeling van de vloot een goede zaak.'

"Voor de prijszetting zijn we sterk afhankelijk van de visveilingen. Geen commerce moet zijn prijzen zo goed in het oog houden als de vishandel. Ik volg de markt op de voet, want ook onze concurrenten spelen daarop in. De grootste concurrenten zijn natuurlijk de warenhuizen. Zij bieden soms producten aan tegen onze inkoopprijs. Zelf hanteer ik een correcte prijs en sjoemel niet met categorieën. Dat wij het zo lang kunnen volhouden bewijst dat de ambulante vishandel weliswaar een arbeidsintensieve, maar leefbare sector is. Mits hard en professioneel werken kunnen we aan de eisen van de klant voldoen. Onderschat trouwens de klant niet. Hij weet wat hij wil en wil daar ook de prijs voor betalen. Dat is een groot verschil met vroeger. Voelt die klant zich bedrogen dan ben je hem kwijt."

"Momenteel kunnen we voor een groot deel van onze bevoorrading van verse vis nog steeds terugvallen op onze vismijnen. Inzake kwaliteit moeten onze vissers voor niemand onderdoen. De kwaliteit van de vis is de voorbije tien jaar overigens flink verbeterd. Enerzijds omdat aan boord als in de vismijnen meer zorg wordt besteed aan de behandeling van vis. De vissers hebben hieruit geleerd dat kwaliteit geld opbrengt. Anderzijds zie ik dat de kwaliteit van de vis voordeel haalt uit de nieuwe vistechnieken. Daarom vind ik de omschakeling van de vloot een goede zaak. Vis zal hier niet verdwijnen. Als het bij ons vermindert is er nog altijd genoeg aanvoer uit het buitenland. De handel is zo goed georganiseerd dat ze nooit zonder vis zal vallen.

(interview & foto's gw)

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

N.V. HOSTYN

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

Voor een vlugge bediening!

Fortstraat 27 • Oostende

TEL: 059 33 99 37 • 0475 32 16 20 • FAX: 059 33 99 38

www.hostyn.be • contact@hostyn.be

Groot scholquotum verwacht in 2010

De wetenschappelijke adviezen wijzen op een verbetering van de scholbestanden in de Noordzee, de Keltische Zee en de Ierse Zee. Voor schol in het Engels Kanaal wordt dan weer een vermindering verwacht voor de quota 2010. De adviezen voor tong liggen in de lijn van vorig jaar, met slechte vooruitzichten voor de Ierse Zee, maar gunstige voor toekomstige vangstmogelijkheden van tong in de Keltische Zee. De kabeljauwestanden die de Belgische vloot bevist vertonen nog steeds een ondermaatse biomassa en een zwakke rekrutering. Het bestand in de Noordzee vertoont het meeste herstelpotentieel. In deze bijdrage aangeleverd door de ILVO-medewerkers Willy Vanhee en Kelle Moreau worden de vangstopties en beheersadviezen voor 2010 toegelicht. De adviezen houden geen rekening met de problematiek van gemengde visserijen. Dat betekent dat (wanneer verschillende soorten courant samen worden gevangen) sommige TACs uiteindelijk lager kunnen uitvallen dan hier voorgesteld.

Noordzee

De kabeljauwbiomassa in de Noordzee blijft op een zeer laag peil. De opeenvolging van zwakke broedklassen draagt niet bij tot verdere herstel. Voor 2010 wordt een sterke vermindering in de visserijsterfte (met 65% t.o.v. 2008) verwacht. In combinatie met de in 2008 geobserveerde teruggooipercentages geeft dit aanleiding tot een maximale vangst van 40.300 ton in 2010.

Naast de schol werd in 2009 ook het tongbestand in de Noordzee positief geëvalueerd. Beide soorten bevinden zich binnen veilige biologische grenzen, met een sterk afnemende visserijsterfte en toenemende (schol) of zeer miniem dalende (tong) paaistanden. Als de regels van het beheersplan worden toegepast zou er in volgend 63.800 ton mogen worden aangevoerd. Het tongbestand in de Noordzee valt onder hetzelfde beheersplan en de TAC in 2010 zou volgens dit plan op 14.100 ton worden vastgelegd. Voor Noordzeetong is het de eerste keer sinds 1966 dat zowel de paaistand als de visserijsterfte veilige waarden bereiken.

Oostelijk Engels Kanaal

Het scholbestand in het Oostelijk Engels Kanaal (VIId) vertoont in de laatste jaren een stabiele visserijsterfte en een lichte toename van de paaistand. Het advies is dan ook een status quo. Voor dit gedeelte van het Engels kanaal zou in 2010, 3.500 ton mogen worden aangevoerd. Maar voor schol wordt er een TAC gebruikt voor gans het Engels Kanaal, dus voor een combinatie van het Oostelijk- én het Westelijk Engels Kanaal. De toestand van het scholbestand in het Westelijk Engels Kanaal is minder rooskleurig, waardoor er een aanzienlijke reductie van de aanvoer wordt geadviseerd. De TAC van 2009 (4.640 ton) zal in 2010 naar beneden gaan.

Het tongbestand in het Oostelijk Engels Kanaal behoudt zijn veilige paaistand, maar de visserijsterfte is nog steeds net iets te hoog. Om het tongbestand binnen de veilige referentiewaarden te houden zou de aanvoer in 2010 beperkt moeten worden tot 3.190 ton.

Ierse Zee

Het kabeljauwbestand in de Ierse Zee vertoont geen tekenen van herstel. Wegens te hoge vissterfte en het uitblijven van goede broedklassen wordt geadviseerd om niet te vissen op kabeljauw. De Commissie zal waarschijnlijk toch een TAC voorstellen. Een reductie met 25% t.o.v. 2009 ligt voor de hand. Een aanvoer van 674 ton mag wellicht verwacht worden.

Het scholbestand in de Ierse Zee blijft binnen de veilige referentiewaarden. In 2010 zouden de vangsten 1.627 ton mogen bedragen. Het tongbestand kan zich daarentegen moeilijk herstellen en lijdt onder een opeenvolging van zwakke broedklassen. Om de biomassa op korte termijn terug op peil te brengen zou in 2010 niet op tong mogen worden gevist. Naar alle waarschijnlijkheid zal de Commissie ook hier een TAC voorstellen van die zo'n 25% lager ligt dan vorig jaar.

Keltische Zee

In de Keltische Zee bestaat het kabeljauwbestand vooral uit jongere vissen waardoor de buffercapaciteit niet wordt heropgebouwd. De visserij blijft hierdoor te afhankelijk van de sterkte van de inkomende broedklassen. De uitdaging bestaat erin om de jonge kabeljauw verder te laten doorgroeien. Daarom wordt een nulvangst geadviseerd. Ook hier zal wellicht een 25% reductie van de TAC in 2009 worden voorgesteld wat overeen komt met een aanvoer van 3.000 ton.

De paaistand van Keltische Zee schol is door het uitblijven van sterke broedklassen sterk afgenomen. De visserijsterfte vertoont echter een dalende trend, terwijl de paaistand weer lichtjes toeneemt. Volgens het voorzorgsprincipe is een aanvoer van maximum 330 ton aanvaardbaar. Voor tong in de Keltische Zee ligt het advies in dezelfde lijn van vorig jaar. De sterke broedklasse 1998 is stilaan opgevist, maar omdat de visserijsterfte intussen ook sterk is afgenomen blijft de biomassa stabiel. In 2010 zou er 920 ton tong mogen worden opgevist. Er zijn evenwel indicaties dat het broedjaar 2007 heel sterk zou zijn. Hierdoor zou de paaistand aanzienlijk kunnen aangroeien met toenemende vangstmogelijkheden voor de volgende jaren.

Zuidwestelijke wateren

Het tongbestand in de Golf van Biskaje handhaaft de status die het vorig jaar bereikte en wordt dus nog steeds binnen veilige biologische grenzen ingeschat. Gezien het beheersplan dat voor dit bestand in voege was is verstreken en er nog geen nieuw plan is, valt het ICES advies terug op de principes van de voorzorgsbenadering. Voor 2010 betekent dit dat de aanvoer maximaal 4. 900 ton mag bedragen.

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

BTB

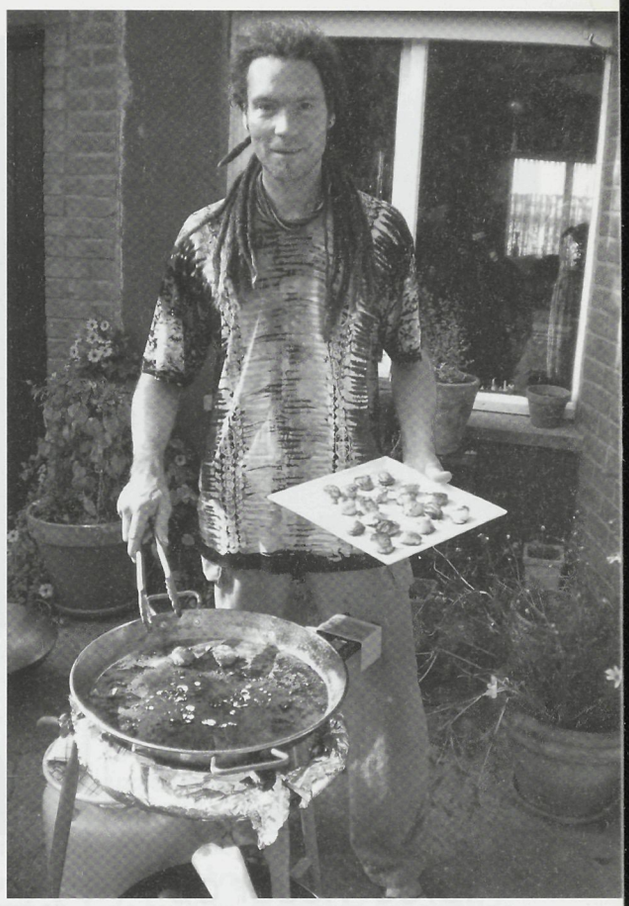
Zeemansbond A.B.V.V.

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

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

Verse schol, een delicatesse

Schol met prei en chorizo (voor 2 personen)



Om het scholhoofdstuk in HVB af te ronden leverde kok Johan Vanhoutte ons onderstaand recept. Dit lekkere gerecht is vrij eenvoudig te bereiden. Bovendien zijn er verscheidene variaties op mogelijk. Zo kunnen de schollen ook gegrild of in de oven gebakken worden. Gebruik bij voorkeur een chorizo van goede kwaliteit, want deze geeft een leuk accent aan het gerecht en zorgt voor een mooie kleur van de saus. Serveer met aardappelpuree met veel peterselie of "pommes duchesses".

Benodigdheden :
- 4 schollen - 4 preistaven - 100 g chorizo - 1dl room - peterselie
- viskruiden - peper en zout

Bereiding :
Snij het wit van de preistaven in julienne (fijne reepjes) en was grondig.
Ook de chorizo moet heel fijn gesneden worden.
Stoof de prei tot die bijna gaar is en voeg dan de chorizo toe.
Kruid dit met peper en zout.
Werk dit af met de room en laat nog eventjes inkoken.
Bak de schollen goudbruin in boter en kruid ze met viskruiden.
Verdeel de prei-chorizo op de borden en schik er de schollen op.
Samen met de aardappelpuree vormt dit een heerlijke combinatie!
Smakelijk!

Culinaire wandeltocht

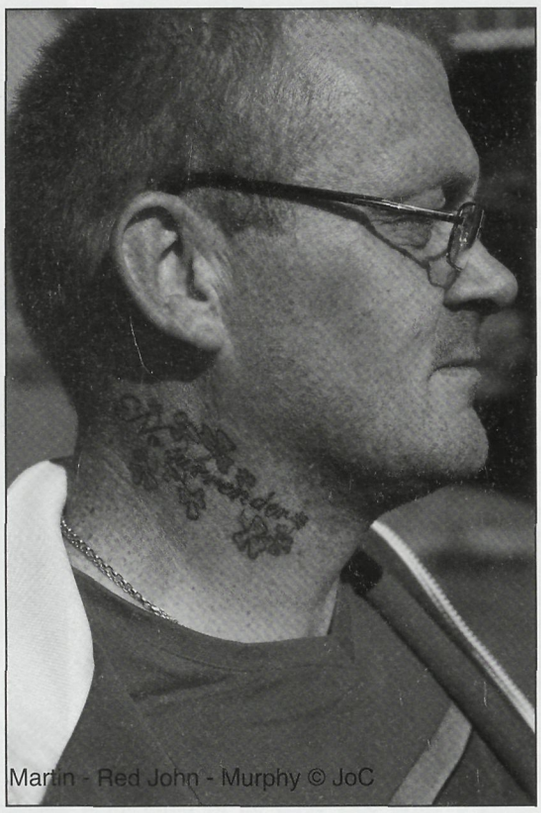
Keukenpiet Johan Vanhoutte woont samen met zijn levensgezellin Katia Vancauwenberghe in Oostende. Als kok deed hij ervaring op in verschillende gerenommeerde restaurants. Momenteel werkt hij in het bekende Oostendse etablissement Den Artiest.
Johan draagt de visserij een warm hart toe. Samen met Katia lanceert hij nu een reeks culinaire natuurwandelingen. Johan bereidt aan boord van de houten tweemaster van schipper Marnix Veleene en motoriste Carine Ulin een vismaaltijd waarna Katia de groep voor een boeiende wandeling op sleeptouw neemt langs de Oosteroever, waar het hart van de Oostendse visserij nog klopt. Wie meer wil weten over het project of wie eraan wil deelnemen neemt contact op met **katiavancauwenberghe@yahoo.com.**

Jaarlijkse ledenfeest Koninklijke Federatie der Zeelieden

De leden van de van de Koninklijke Federatie der Belgische Zeelieden opnieuw voor het jaarlijkse gezellig samenzijn in Oostende. Naar jaarlijkse gewoonten werden de jubilerende echtparen op het ledenfeest door het bestuur in de bloemen gezet. Dit jaar waren dat de gouden jubilarissen Marcel Lambregt en Simonne Vincent, Leopold Vantyghem en Ginette Germonprez, Etienne Reunbrouck en Gilberte Blondé, Marcel Lycke en Irène Beyen, Kamiel Christiaen en Lea Van Simaey en Mercek Devriendt en Denise Bonheure.
De diamanten jubilarissen waren Fernand Weerbrouck en Anna Tournoy, Roger Jonckheere en Georgette Jonchheere, Medard De Groote en Raymonda Dewaele. Als gevierden staan samen met de bestuursleden en de Nieuwpoortse visserijschepen Kris Vandecasteele op de groepsfoto. Erevoorzitster van de KFBZ en van de Vismijnvrienden 'Meetje van de Kaaie' werd afzonderlijk in de bloemen gezet door voorzitter Ferdinand Guilbert.

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.


Martin - Red John - Murphy © JoC

Ierse visser op Belgisch vaartuig

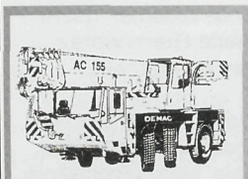
Sinds enige tijd ben ik als visser actief op Belgische vaartuigen. Ik ben nochtans een Ier. Vraag is: wat zoekt een Ier in de Vlaamse visserij? Het is, zo moet ik zeggen, met een bezwaard hart dat ik deze brief schrijf. Als Ier doet het me pijn als ik de toestand van de Ierse sector bekijk.
Onder druk van de moeilijke situatie in de visserij opteren reders daar volop voor goedkope arbeidskrachten van buiten de EU. Ik was er verleden jaar bij tijdens de protestactie en de blokkade van de haven van Cork. Net toen het ernaar uit zag dat de Ierse vissers erkenning zouden krijgen werd de actie afgeblazen. Nadien werd er vergaderd. Zij die nog rendabel kunnen vissen wilden terug naar zee. Alleen wie dat niet kon wilde verder staken.
Om het protest te breken kregen we jobs aangeboden die we met graagte aannamen. Maar zodra het stof was gaan liggen werden we afgedankt als waren we oud vuil of we werden respectloos weggepest. Allemaal omdat de reders en schippers goedkope arbeidskrachten wilden hebben.
Daardoor ben ik nu gedwongen op een Belgisch vaartuig te werken. En kijk, met dat Belgisch vaartuig vissen we in Ierse wateren op Ierse vis die de Ierse vissers niet mogen vangen. U zult begrijpen dat zo'n quotasysteem voor ons, Ierse vissers, op niets anders lijkt dan op een misselijke grap. Het is te vergelijken met een buur die kool zou zaaien. Als het gewas klaar is zou hij hij het niet mogen oogsten, maar ik, zijn buurman, zou dat wel mogen doen.
Toen Ierlands eerste president, Pádraig Pearse, op Paasmaandag 1916, op de trappen van het grote postkantoor van Dublin de proclamatie voorlas waarbij de republiek werd uitgeroepen, eiste hij het territorium op voor de Ieren. Naar mijn mening hoorde daar toch ook het water bij. Hij en de zijnen hebben gevochten en zijn gestorven voor onze vrijheid. Ze draaien zich nu wellicht om in hun graf. Ierland is immers niet vrij, het land is slechts een vazal van Brussel. Onze ministers zijn in Brussel alleen maar ja-knikkers. Tegen de tijd dat ze zich zullen realiseren wat ze verloren hebben zal het te laat zijn.
Waar moeten de Ierse vissers inmiddels naartoe? Algauw zullen alleen nog maar buitenlandse vaartuigen aanlanden in de Ierse havens... vaartuigen bemand met Ierse vissers.

Martin Murphy,
Wexford, Ireland

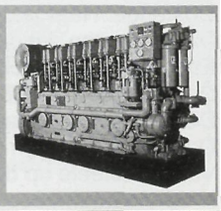
GARDEC

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.



De 12 punten van Versluys

In een reactie op de plannen van het Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf Oostende (het zgn. 12-puntenprogramma van AGHO) stelde de Oostendse reder Willy Versluys zijn alternatief voor. Hij overhandigde zijn tegenvoorstellen op 13 oktober aan de Lokale Raad Oostende. Wij lichtten er zijn voorstellen uit voor het Visserijdok dat AGHO voor een derde gedempt wil zien. Versluys vond het altijd al een verwerpelijk plan en stelt nu iets anders voor. Ook hij heeft een 12-puntenprogramma klaar. We laten hem hieronder aan het woord:

'Wat stel ik dan voor m.b.t. het Visserijdok? (1.) Hou het volledig open, zoals het nu is; (2.) Wanneer de samenwerking van met de Zeebrugse Veiling (nu een zaak van de Vlaamse regering) een feit geworden is, kan best geopteerd worden voor een nieuwe, aangepaste vismijn op dezelfde plaats als de huidige, met de uitbouw van visserijgebonden pakhuizen , groot – en kleinhandel; (3.) Maak rond het Visserijdok een maritieme promenade waarbij de haringhal kan vervangen worden door een structuur van hoogstens twee bouwlagen die zowel winkelruimtes als kantoren kan omvatten; (4.) Laat de scheepswerven hun plaats behouden en geef ze de mogelijkheid te moderniseren; (5.) Gebruik de cobelfretkaaien voor de uitgebreide DAB Vloot; (6.)

Willy Versluys (midden) tijdens de Oostendse Visserijfeesten (foto JoC)

Aanleggen zware werkplatforms en doortrekking spoorweg zijn overbodige en extreem dure investeringen; (7.) Laat de bedrijven langs de H.Baelskaai hun gebouwen moderniseren, verbouwen, uitbreiden tot een max. hoogte van bv 3 à 4 bouwlagen, waar naast handel en nijverheid plaats is voor kantoren, wonen , gastronomie en diverse winkels. Dit mengsel van activiteiten creëert die aparte sfeer die uniek is voor de Oostendse Oosteroever en die je nergens langs onze Belgische kust nog vindt. Maak tegelijk van de ruimte rond het Visserijdok een maritieme aantrekkelijke zone waar het goed is te vertoeven, te werken èn te wonen . Hou er de zuiver industriële havenactiviteit weg; (8.) Laat de unieke bestaande visserijsfeer op de Oosteroever niet teloorgaan. Dit behoort tot het 'levend' maritiem erfgoed van de ganse Oostendse bevolking. Na het debacle van de RMT met het verlies van de maritieme verbinding van Oostende met Engeland kan Oostende zich geen tweede maritieme catastrofe veroorloven; (9.) Hoe te werk gaan om bovenvermelde te realiseren? Voorbeelden zijn er genoeg van steden die dergelijke sites nieuw leven gegeven hebben zoals de oude haven van Marseille , het Eilandje in Antwerpen... We moeten de stad opbouwen tot een echte Stad aan Zee en niet tot een Industriële haven aan Zee; (10.) In de huidige tijden hebben wij nood aan een grote diversificatie van tewerkstelling ipv enkele zgn. grote spelers die enerzijds onvoorspelbaar zijn en anderzijds een te grote impact kunnen krijgen. De combinatie van de huidige, hierboven behandelde mogelijkheden is een unieke opportuniteit die de helft van de wereld ons zal benijden en die de toeristische en de kleinschalige maar zeer belangrijke tewerkstelling in Oostende alleen maar te goede kan komen; (11.) over de plannen durven en willen van gedachten wisselen met de rechtstreeks betrokkenen is uiteraard een eerste noodzaak . En niet, zoals nu het geval is, iedereen voor een voldongen feit stellen. Duidelijke en eerlijke informatie naar de Oostendse bevolking en bedrijven zijn vereist. Overleggen en beslissingen nemen is een zaak van een volledig geïnformeerd en bewust stadsbestuur en niet van een kleine door één objectief gestuurde groep waarbij het dan nog de vraag is of het objectief wel goed is voor de gemeenschap. Geen Divide et Impera gedoe; (12.) Een dosis gezond verstand en vijf minuten politieke moed zijn nodig. De bevolking van Oostende behoeft een tegengewicht tegen manipulatie in functie van doelen die niet altijd deze van de gemeenschap zijn. De huidige en toekomstige bewoners en bedrijven van de Oostendse Wester- en Oosteroever zullen het zeker appreciëren.'

Ing Willy Versluys, Oostende

slechtste maand september in jaren

Aanvoer en besomming van de maand september staan op het laagste niveau in vele jaren.
Het aanvoergewicht in de drie vismijnen bedraagt 1.538 ton, goed voor een besomming van 4,98 miljoen euro. Vergeleken met de beste septembermaand van de jongste jaren (2006) ligt de aanvoer 24 procent en de besomming zelfs 33 procent lager.
Over het hele jaar genomen (januari-september) zien de cijfers er ook minder goed uit. De totale aanvoer onder Belgische vlag bedraagt 11.315 ton (-11,3 %) en de besomming 42,5 miljoen euro (-14,4 %).
De marktaandelen per thuishaven zien er als volgt uit:

Aanvoer in ton
Zeebrugge: 5.981 (52,9 %)
Oostende: 5.072 (44,8 %)
Nieuwpoort: 263 (2,3 %)

Besomming in milj. euro
Zeebrugge: 22,9 (54 %)
Oostende: 18,5 (43,6 %)
Nieuwpoort: 1,1 (2,5 %)

Meer tong dan schol

In de periode januari-september werd meer tong dan schol aangevoerd. De totale hoeveelheid tong bedraagt 2.721 ton tegenover 2.580 ton schol. Beide soorten vertegenwoordigen bijna de helft (47 %) van de totale aanvoer van visserijproducten in onze vismijnen.
De opbrengst van de tongverkoop is goed voor 23,9 miljoen euro (gemiddelde prijs 8,79 euro) of niet minder dan 56 procent van de totale besomming.
De scholopbrengst beloopt 3,4 miljoen euro (gemiddelde prijs 1,32 euro). Tong en schol samen vertegenwoordigen 64 procent van de opbrengst van de voorbije negen maanden in de vismijnen.

Geen Oostendse Visserijfeesten meer

Het bestuur van de vzw Oostendse Visserijfeesten heeft vorige week eensgezind maar met pijn in het hart beslist om het tweejaarlijkse evenement in en rond de vismijn niet meer te organiseren.
Voor het beëindigen van hun werking roepen de bestuursleden meerdere redenen op. Vooreerst is er de algemene toestand van de visserijsector en de onduidelijkheid over het Oostendse visserij- en vismijnbeleid in de toekomst. Daarnaast konden de organisatoren niet altijd op de steun rekenen die ze mochten verwachten. Deze factoren maken het steeds moeilijker om de nodige materiële en financiële middelen bijeen te krijgen om een visserijdag te organiseren.
De economische toestand maakt het ook steeds moeilijker om aan sponsoring te geraken.
Anderzijds heeft de vijfkoppige kern moeite om al het voorbereidende werk te blijven dragen. Dankzij een groep vrijwilligers, die ook steeds moeilijker te vinden zijn, kon het evenement wel steeds zonder problemen doorgaan.
De Oostendse Visserijfeesten werden zes maal georganiseerd en lokten telkens duizenden belangstellenden naar de Oosteroever. Ondanks de oplopende kosten maakten de organisatoren er een erezaak van de toegang en het vervoer van en naar de vismijn gratis te houden.
De vzw organiseerde de eerste Oostendse Visserijfeesten in september 2001 met de bedoeling er een jaarlijks gebeuren van te maken. Dat lukte ook de twee volgende jaren. In 2004 werden de Oostendse Visserijfeesten in samenwerking met AG Haven Oostende uitgebreid tot "Oostendse Havendag & Visserijfeesten".
De jaarlijkse organisatie werd echter te belastend en daarom werd er overgeschakeld op een tweejaarlijkse formule. De edities 2006 en 2008 mochten telkens op een zéér grote publieke opkomst rekenen.
De vzw Oostendse Visserijfeesten blijft bestaan. Het bestuur houdt eraan om alle medewerkers en sympathisanten van harte te danken voor hun steun.

Faillissement

TAURUS EUROPE NV, Vismijn 9, 8400 Oostende (voorheen Slijkensesteenweg 2), opgericht op 7 juni 2005 als bedrijf voor import en export van verse vis uit IJsland en Afrika via de luchthavens van Brussel, Luik en Oostende. Failliet verklaard op bekentenis op 6 oktober 2009.

Alle industriële en scheepsherstellingen —
mekaniek 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
BEMA DOET HET
BE MA

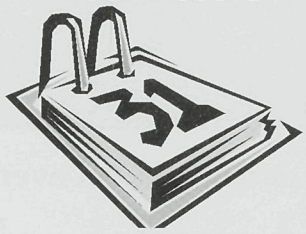
Katrien Vanthuyne aangesteld voor laatste fase

Vismijn Oostende heeft nieuwe afgevaardigde bestuurder

Katrien Vanthuyne

De samenstelling van raad van bestuur en het directiecomité van AG Vismijn Oostende heeft enkele wijzigingen ondergaan. De opmerkelijkste verandering is dat Katrien Vanthuyne, werkzaam bij de Verkoopdienst van Agence Dermul, opschuift naar de functie van afgevaardigde bestuurder. Zij zetelde reeds in het bestuur, in het directiecomité en was al afgevaardigde bestuurder van de NV Pakhuizen. Die laatste functie verdwijnt omdat de stad de erfpachtovereenkomst met de NV Pakhuizen vroegtijdig beëindigt. Aan het mandaat van afgevaardigde bestuurder werd geen termijn gekoppeld. Het is wel de bedoeling dat Vanthuyne aanblijft tot er een nieuwe uitbater voor de vismijn gevonden is.
Zoals bekend liep de overeenkomst met Vincent Dewaele eind oktober af. Zijn taak wordt nu deeltijds overgenomen door Vanthuyne. Marc Vieren en Jan Trottey blijven instaan voor de dagelijkse werking van de vismijn.
Vorig week vrijdag keurde de Oostendse gemeenteraad de gewijzigde samenstelling van de raad van bestuur goed. Andere wijzigingen waren de vervanging van Jacky Maes (SP.a-schepen in Bredene) door Claudine Van Acker (Wwe van wijlen de Oostendse SP.a-schepen Daniël Verleye) en Roland Vandenberghe door Fabienne Hoste (uitbaatster van café 't Centrum in Oostende). Aangezien Katrien Vanthuyne reeds in het bestuur zetelde moest voor haar geen opvolger aangeduid worden. Wel voor Vincent Dewaele die vervangen wordt door Raoul Demey (gepensioneerd directeur Moreauxschool).
Intussen loopt de procedure voor de overdracht van de vismijngebouwen aan het Vlaams Gewest. Naar aanleiding van die overdracht wordt de erfpachtovereenkomst die de stad toekende aan de NV Pakhuizen vroegtijdig beëindigd. Verwacht wordt dat de verkoop van het gebouw half december rond is.
De Vlaamse Overheid moet nog steeds een oproep uitschrijven voor kandidaten die de Oostendse vismijn willen overnemen. Aangezien Vlaams minister-president Kris Peeters duidelijk gezegd heeft dat het vermarkten van de vis in Vlaamse handen moet blijven zal het aantal kandidaten niet groot zijn. (gw)

Activiteitenkalender voor vissers



NOVEMBER

3-6 Europort Rotterdam

7 Vissersmis Blankenberge (17 u)

16 Studiedag: militairen aan zee (meer info elders in dit blad)

26 Vier lezingen over onze zee en kust, n.a.v. 10 jaar VLIZ (19 uur) Oostende. Meer info, zie elders in dit blad

DECEMBER

9-12 International Fisheries & Seafood, Shanghai (China)

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

Een serie artikelen over onze vissende noorderburen (8) Marken

Eiland in Zuiderzee wordt schiereiland in IJsselmeer (*)

In de voormalige Zuiderzee was Marken een eiland. Dat de woningen er op palen gebouwd werden zegt uiteraard veel over het gebied. Aan het begin van de dertiende eeuw lag het in het uiterst Oostelijke deel van Waterland. Het eiland dat dit 'waterland' begrensde was dan ook een moerassig veengebied waar het water van het toenmalige Flevomeer moeizaam overging in land. De naam Marken staat dus voor grensland.
Dat dit stuk grond niet overspoeld werd was vooral aan de monniken van het Friese Klooster Mariëngaarde te danken. De norbertijner monniken kregen Marken in 1235 in hun bezit. Om er veilig te wonen en werken zorgden zij voor de bouw van dijken en legden ze een afwateringssysteem aan. Landbouw en veeteelt werden daardoor in dit voormalige moerasgebied mogelijk.
Een eeuw later werden de monniken door Graaf Willem de Vierde verdreven en ging het bergaf met het eiland. De dijken werden verwaarloosd. Regelmatig werd het eiland overstroomd en in de vijftiende eeuw was landbouw en veeteelt er niet eens meer mogelijk.
De bewoners werden door het oprukkende water gedwongen op terpen te gaan wonen. Deze worden tot op de dag van vandaag nog 'werven' genoemd. Van de aanvankelijke zevenentwintig werven zijn er op het eiland nog twaalf over, waarvan acht bebouwd.

Visserij

Wanneer veeteelt en landbouw door de overstromingen niet meer mogelijk zijn, schakelen de eilandbewoners over op de visserij. Men beviste de Zuiderzee en in slechte tijden (in de 17de en 18de eeuw) trokken vele vissers naar de walvisvangst (Noordpoolgebied). Later gingen velen ook varen op de Noordzee haringbuizen. Nog later (in de 19de en 20e eeuw) voer men op loggers vanuit Emden, Katwijk en Vlaardingen.
In de negentiende eeuw was het eiland weer volop bewoond en jonge vissers moesten hun nieuwe huis op de lager gelegen (natte) delen van het eiland bouwen. Dat werden de huizen op palen, want het eiland liep nog steeds een paar keer per jaar onder water.
De visserijvloot groeide gestaag en in de haven lagen er rond 1890 ruim tweehonderd schepen. De vloot was toen zelfs groter dan die van Volendam of Urk.

Tijdens de grote watersnoodramp in 1916 werden grote delen van Waterland getroffen en dat gold ook voor Marken.
In 1932 vormt de Afsluitdijk de Zuiderzee om tot IJsselmeer en is er voor Marken geen overstromingsgevaar meer. Dat mocht een zegen zijn, maar de visserij behoorde daardoor voor de Marker vissers tot het verleden. Er waren er nauwelijks nog die brood zagen in het werek op het snel verzoetende water.
De palen waarop de woningen stonden hadden nu geen functie meer en de ruimte tussen de palen werd bij de woonruimte getrokken. Zo ontstonden de zogenaamde 'onderhuizen'.

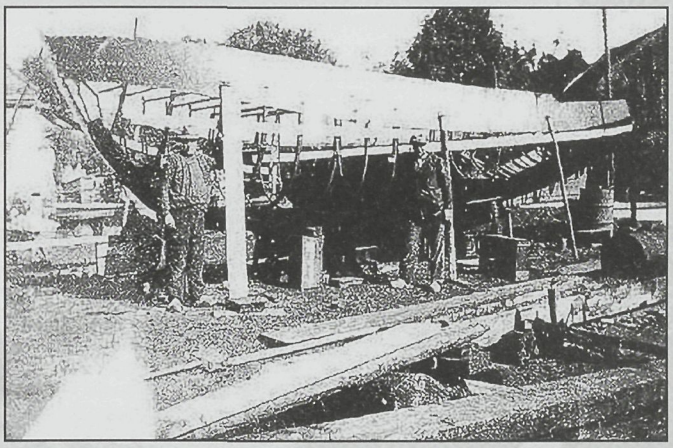
Marken...sinds 1957 door een dijk met land verbonden...een schiereiland

Van zout naar zoet

Het ontmoedigingsbeleid van de Nederlandse overheid was er vooral op gericht om de visserij op Marken al tijdens de bouw van de Afsluitdijk een halt toe te roepen. Aanvankelijk dachten de Marker vissers nog een gouden greep te kunnen doen naar een mooie afkoopregeling. Vaak waren de verdiensten in de Zuiderzeevisserij laag geweest, maar door die aanleg van die dijk - en de lonkende afkoopregeling - daagde er plotseling

Huizen...gebouwd op palen

een goed verzorgde oude dag. Door gewoon te stoppen met vissen, zou men rustig kunnen gaan rentenieren op kosten van vadertje staat.
Helaas, de Zuiderzee steunwet van 1925 liet geen ruimte voor zo'n gedroomde oude dag.
Veel vissers waren dan ook diep teleurgesteld.
Velen gaven er snel de brui aan en gingen op zoek naar een baan op de wal. En tja...schepen zonder goede manschappen vangen minder vis en daardoor werd er nòg minder verdiend. Schepen werden steeds vaker



Een MarkerRondbouw in aanbouw

verkocht of gesloopt en steeds meer vissers zochten ander werk. Er werd zelfs een fabriek gebouwd om werkloze vissers weer aan een baan te helpen. Anderen werden eendenfokker of landarbeider en wie geluk had vond een baantje bij de overheid. De Zuiderzeevisserij was voorbij. Het IJsselmeer zou nauwelijks toekomst bieden voor de laatst overgebleven vissers.
De enkele vissers die het toch volhielden gingen magere jaren tegemoet. Maar ze overleefden en bleken ten lange leste zelfs weer in staat op een redelijke manier in hun inkomen te voorzien. De visserij was wel drastisch veranderd. Zoutwatersoorten zoals garnaal en haring waren definitief verdwenen en zoetwatervis nam er de plaats van in. De overgebleven vissers speelden in op deze wijzigingen en schakelden over op de vissoorten die zich het snelst hersteld hadden: de paling en de spiering. Er werd ook snoekbaars uitgezet die blijkbaar in dit water goed gedijde.

Herintredende vissers
Zo goed ging het uiteindelijk dat zij die hun schip verkocht hadden spijt toonden. Zij wilden eigenlijk wel weer aan de slag. De Rijksdienst stond niet te juichen over deze plannen. Iedere nieuw herintredende visser betekende immers een even zo groot gevaar op misluk-king. Toch ging men midden de jaren dertig inzien dat de visserij een nieuwe kans moest krijgen en spaarzaam werden kredieten verstrekt waarmee nieuwe schepen werden gebouwd. De voorwaarden voor een lening waren streng. Geschiktheid en goede karaktereigenschappen speelden een rol. De eigen financiën en de ingeschatte toekomstmogelijkheden werden nauwkeurig gewikt en gewogen. Minstens twee borgen waren noodzakelijk en een goed woordje van een hoge functionaris kon ook wonderen verrichten. Geld in handen kregen de nieuwe schippers trouwens niet. De overheid betaalde zelf de scheepsbouwer en de andere toeleveranciers. De looptijd van de lening bedroeg vijftien jaar en er moest wekelijks (gedurende zesentwintig weken tijdens de zomer) drie a vier gulden per week worden terugbetaald. Bij het afslaan van de vis werd direct de benodigde aflossing ingehouden en overgemaakt aan de overheid.

De Marker Rondbouw
Houten schepen werden ingewisseld voor ijzeren schuiten en de motor nam steeds vaker de rol van de zeilen over. Maar eerst was het nog de beurt aan een nieuw scheepstype. De leenbedragen die de overheid aan de vissers verstrekte kwamen precies overeen met de aanschafprijs van een Marker Rondbouw. Het heeft nog even geduurd voor dat de naam Marker Rondbouw definitief post vatte. Eerder had men het over 'IJzeren Schouw', 'Stalen Schouw', 'Ronde Schouw' en later werd dat zelfs 'Spekbak' (benaming uit Volendam).
Precies twee jaar na de afsluiting van de Zuiderzee (1934) liep de eerste Marker Rondbouw bij scheepsbouwer Van Goor (Monnickendam) van stapel. In broederlijke samenwerking tussen vissers en scheepsbouwer was een schip ontworpen dat geheel nieuw was. Een schip ook met een dusdanig lage kostprijs dat aanschaf met zo'n karige overheidsfinanciering volledig mogelijk was.
Tien meter lang, drie meter veertig breed, in 'geklonken ijzer' gebouwd, een volle kop en een platte spiegel.

Eigenlijk meer een aak en getuigd als een botter (steekmast en kluiverboom).
Een ruime bun maakte het geheel compleet.
Niet alleen bleek de Marker Rondbouw een goed schip voor de herintredende vissers, ook de volhouders schakelden al gauw over op dit goedkoper te onderhouden nieuwe schip. Tot aan het uitbreken van de oorlog is het op meerdere werven gebouwd. Na de oorlog is nog slechts een tweetal van deze schepen afgeleverd en daarmee was de overgang van zeilende visserij naar motorboten een feit. De Marker Rondbouw was het laatste type dat zeilend zijn werk deed in de Nederlandse visserij. Met een totaal van 34 gebouwde schepen (allen uitgerust met volledig zeiltuig) mag dit een waardige afsluiting heten van een belangwekkende tijd.

Jacques van Harten

(*) Het eiland Marken is sinds 1957 door aanleg van een dijk schiereiland geworden.

Klederdracht Eiland Marken rond 1900

Marken en België... ze hebben wat gemeen

1815. Het kanongebulder van de slag bij Waterloo is nog maar net verstomd. Napoleon werd ten val gebracht en de Fransen verlaten met gebogen hoofd de Nederlanden. De Prins van Oranje (Koning Willem I) neemt het roer over. Het land is door oorlog verloederd en de infrastructuur (wegen en waterwegen) zijn ontoereikend om het land economisch weer op gang te brengen.
Koning Willem I was er de man niet naar om dat zo maar op zijn beloop te laten en niet voor niets kreeg hij al spoedig de bijnaam van 'kanalenkoning'! Overal werden wegen en kanalen aangelegd om handel, werk en welvaart te stimuleren. In de Zuidelijke Nederlanden lukte het hem als spoedig de industrie weer op gang te brengen. De export van laken en de handel in textiel en wapens kwamen daardoor al gauw op gang.
In de Noordelijke Nederlanden liep het allemaal wat minder soepel. De plaatselijke overheden zij ervoeren de Koninklijke plannen als lastige bemoeizucht. Toch zette Willem I door.
Zo kampte Amsterdam met het probleem van het steeds verder dichtslibben van het IJ, de haven van Amsterdam. Handel en nijverheid hadden echter een goed bereikbare haven nodig. Miljoenen werden daarom door Willem I geïnvesteerd in het graven van een 13 kilometer lang kanaal, het bouwen van sluizen en het aanleggen van een lange strekdam. Het eiland Marken werd door het brede kanaal finaal in tweeën gesneden.
In 1830 had het allemaal klaar moeten zijn, maar de Amsterdammers hadden geen heil gezien in de koninklijke plannen en ze hadden de werkzaamheden tot het uiterste getraineerd zodat dat doorzetten van project alleen maar geleid zou hebben tot het vergooien van nog meer miljoenen in die diepe (water)put. Resultaat: een kanaal dat van niets naar nergens gaat.

Uniek was dat niet. Ook in het zuiden (wat nu België heet) is zoiets gebeurd. Dezelfde 'kanalenkoning' had daar een even vorstelijk plan. Ook daar werden vele miljoenen gespendeerd aan het graven van een kanaal dat de Maas met de Rijn zou verbinden. In dezelfde jaren dat er dwars door Marken werd gegraven, zwoegden ook honderden arbeiders met schoppen in de grond van de Belgische Ardennen. Niet alleen kanalen werden daar gegraven, maar er werden ook immense ondergrondse gewelven (doorgravingen van heuvels en rotsen) tot stand gebracht. Zo werd een tunnel van ruim twee en een halve kilometer lang voor schepen gerealiseerd.
De Belgische revolutie gooide echter roet in het eten. De Zuidelijke Nederlanden scheidden zich af en België werd een feit.
Net als op het eiland Marken zijn de resten van het kanaal van Bernistap (*) nog terug te vinden; een dure verwijzing naar onze gemeenschappelijke kanalankoning. (JvH)

(*)Het Kanaal van Bernistap is een deel van het Ourthekanaal, een nooit afgewerkt stuk op het grondgebied van de gemeente Houffalize in de provincie Luxemburg
De regering van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden begon in januari 1829 met de bouw van een Maas-Moezelkanaal, dwars door de Ardennen. Het zou een smal en ondiep kanaal voor platbodemschuitjes worden. Het kanaal moest over de waterscheiding tussen de Oostelijke Ourthe en de Sûre lopen. Ten oosten van het dorpje Bernistap werd die scheiding gevormd door een 490 meter hoge heuvel van graniet en leisteen, nu op de grens tussen Belgisch Luxemburg en het Groothertogdom Luxemburg. In deze heuvel werd een diepe kunstmatige vallei gegraven, maar het hoogste deel zou overwonnen worden met een kanaaltunnel met een lengte van 2528 meter. De Belgische Revolutie van 1830 maakte een eind aan de tunnelwerken, toen men 1130 meter ver was.
De ruïne van het kanaal en de tunnel zijn te bereiken vanuit het dorpje Buret bij Tavigny. De toegang tot aan de tunnelmond en zeker in de tunnel is verboden.

S.K.B. **SKB - LIFE SAVING EQUIPMENT nv**

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

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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

Het leven zoals het is:
R.Y.C.O.

foto's © Jo Clauwaert

BLANKENBERGE
O 6309 GT5

MISEAUBILEU
OOSTENDE

PHILIP VERMEULEN

AANNEMING VAN WEGENIS- EN RIOLERINGSWERKEN
PARKING, OPRIT EN SPEELPLAATSEN
OPENBAAR EN PRIVAAT

T: +0032 (0) 9 281 26 28

De Laatste Vuurtorenwachter

voor mensen met een zwak hart en een kwak karachter

MEXICAANSE GRIEP VERDEELT HVB

Dat de visserij uit 1 zootje ruziemakers bestaat is genoegzaam bekend. Zeebrugge tegen Oostende, boomkorvissers tegen twinriggers, iedereen tegen Versluys, minnaressen tegen echtgenotes, kustvissers tegen eurokotteraars, die van de Middenclub tegen die van 't Veegeetje, de aalmoezenier tegen de moreel consulent, echtelieden tegen elkaar, die van de Trap tegen die van de Vismijn... Het houdt maar niet op.
Op de jongste vergadering van het Centraal Comité van HVB was het weder van dat. Dat Comité was in spoedzitting bijeen gekomen in de lochting van schipper Verleene M. om er naar 1 machtig interessante uiteenzetting te luisteren van mijzelf. (Tussen haakjes: op de photografische afbeelding is duidelijk te zien hoe al het vrouwvolk aan mijn lippen hangt, ge moet daar eens op letten.)
Daar, in die lochting, alwaar de kangoeroes vrij rondhuppelen & emoes kiekenachtige geluiden produceren boog het Comité zich over de prangende vraag: hoe de fuk gaan we de Mexicaanse griep van onze kaaien weghouden.
Kameraad Verleene M. (op de groepsphoto is dat de kerel vooraan met dikke nek & kalend hoofdhaar) zeide dat dit het beste kon gebeuren door zijn boek te kopen, maar ikzelve dacht vanz'neigens weer etwat anders.
'Luister,'zo zeide ik, 'het is toch algemeen bekend dat de Mexicaanse griep zich verplaatst door persoonlijk contact. Ge hebt zelf bestatigd hoe wij elkander op deze vergadering begroet hebben: we gaven elkaar de hand & sommigen draaiden elkander 1 tong. Wel...' & ik wachtte een wijl om de spanning op te drijven, 'zo zal de Mexicaanse griep zich in de visserij verplaatsen: van hand tot hand & van tong tot tong.'
'Jamaar,' antwoordde motoriste Ulin C. (op de groepsphoto rechts aan de voeten van haar vent gezeten), 'als we geen tongen meer mogen vangen dan...' Maar dat was natuurlijk ferm naast de kwestie.
Daarom haalde ik ijlings de affiche uit die ik via de aalmoezenier aan boord van onze vissersschepen wilde verspreiden. Daarop stond, zoals gij zelf kunt lezen, 1 waarschuwing tegen het dreigende bemanningstekort' & daaronder stond dan 1 photo door onze Jo Clauwaert getrokken op 't naaktstrand van Bredene.
Ohlala! Het kot was te klein. Alle wijven begonnen te kijven: dat het geen manieren zijn & dat ik alleen maar aan seks denk (wat juist is) & dat er al genoeg porno aan boord van die schepen is & dat zo'n poster vrouwonvriendelijk zoude zijn & veel vijven & zessen.

Van L. Naar R.: Extreem links (zoals steeds) Kate Morlion, vervolgens De Laatste Vuurtorenwachter, schipper Marnix Verleene, Hilde op blote voeten Heitens, Motoriste Carine Ulin, drakenontwerpster Karine Celis, Zeewachtspionne Katia Vancauwenberghe en paaldanser Philip Steen. (photo JojoC)

Het was al weder nacht geworden vooraleer er 1 compromis uit de (nacht)bus kwam. Beslist werd dat de Dienst voor de Zeevisserij niet 1 maar 2 affiches zoude verspreiden. Elke schipper die bij Dirk (of Patten) 1 aanplakbiljet tegen de Mexicaanse griep afhaalt zou alsmede verplicht worden 1 tweede prent mee te nemen waarin de bemanning erop gewezen wordt dat er porno in 't spel is (zie de hierbij gevoegde 'o no porn' affiche).
Moe maar tevreden verlieten wij vervolgens de lochting & we gingen binnen over tot het aanschouwen van enig paaldansen waarin Philip Steen (rechts op de groepsphoto) al de aanwezige vrouwmensen ferm overtrof.

De griepaffiche kan afgehaald worden bij de Dienst voor de Zeevisserij

Tegelijk dient helaas ook de tweede affiche aldaar afgehaald te worden.

Heksje Lilo en Peetje Dood

opgedragen aan Hilde 'Heks Lilo' Leenaerts zaliger, kroonvertelster van het Hageland, wier lijfspreuk meer dan ooit de ziel zalft: 'Verhalen zijn belangrijk niet omdat ze ons vertellen dat er draken bestaan, maar omdat ze ons vertellen hoe we ze kunnen verslaan.'

Aan de rand van een Brabants dorpje huisde in een bouwvallig huisje een jonge vrouw met haar twee zonen.
Van de ochtendgloor tot de avondgloed brak ze af en bouwde ze op. Weldra oogde de woonst als versierd met verzinsels door Vrouwe Inspiratie zelf aangebracht. Algauw werd menig bezoeker vertederd door de grappig griezelige gezelligheid die tussen binnen- en rond buitenmuren hing.
Van het opstaan tot het slapengaan verzorgde ze het zielenveld van haar beide jongens. Al snel verbaasden de twee knapen de dorpelingen. De schoonheid die hun spreken en hun gebaren omfonkelde, rees als de morgenster uit de doffe donkerte waarin de tijdsklok de gemoederen van de zwijgzame dorpers geselde.
Op een lentemiddag nestelde de mooie moeder zich, moe van het vele taken waken, op een houten bank onder de notelaar. Ze bezag het bloesemen van de fruitgaard. Haar oogblik schoof over het bottende bos dat onder de kruinen haar prille jeugd herbergde. Ze luisterde naar de in de notenboom slingerende koolmeesjes. Ze bekeek hen beter. Zij bekeken haar. 'Lilo, Heksje Lilo,' kwinkeleerden hun koddig draaiende kopjes. 'Lilo' werd haar naam, 'Heksje Lilo'.

Tijdens de gevallen nacht hield een dreigende onrust Lilo uit de slaap, gelijk het bos haar dwingend riep. Ze verliet bed en huis. Gekleed in slaapgewaad wandelde ze buiten. Helder twinkelden de sterren aan de hemel. De boskruiden streelden haar blote voeten.
Ze vlijde zich neer langs de boord van een door bomen omringd meer. De paarlemoeren maanbol rustte op het donkerblauwig waterdeken. Een wakker geschoten wilde eend kwaakte de korte verwondering. De langgerekte roep van de uil loste zich uit de beboste ruimte.

Eensklaps zonk het nachtelijk geluid in de stilte. Zelfs de meerrand vergat het om meeslepend te klotsen. Het doek van de duisternis overdekte de op het water dobberende manecirkel. Nochtans zeilden er geen wolken aan het firmament.
Lilo bevroedde iemand naast haar. Ze voelde een aanwezigheid. Er klonk een klank. Er steeg een verre stem.
'Een knolletje,' kraakte de stem, 'een bolletje heb ik in uw borst gezaaid. Hij zal groeien. Hij zal vertakken tot dat ge naar uw laatste asem zult snakken. Daarna, zo dra, neem ik u mee. Ge vermoedt het wel, ik ben de dood. De Schepper die mij zond, snakt nu eenmaal naar een groen blaadje. Daarom moet ik u, zo jong nog, naar Hem toe dragen.'
Lilo zuchtte nadat de dodenspraak haar ontvluchtte.
Een gloei omklemde haar borst. De vrees kolkte.
Een windvlaagje veegde langs haar wang. Hij blies haar toe: 'Warrel in de wind. In het verhaal is het dat ge het geheim van het leven vindt.'
Waarom de wind fezelde wat hij woei, dat was haar een raadsel. Vanaf die nacht echter verging er geen dag zonder dat Lilo het bos bezocht om er naar verhalen te snuisteren. Naar de diepte van het meer dook ze er met de fuut.
De knoestige eik die ze omarmde, ritselde er over de rijken van verleden schepseltjes. Uit het kwetteren van de weergekeerde zwaluwen viste ze er naar de geschiedenissen van vreemde volkeren.
Waarom oeverloos uitgewijd over datgene wat zich in één frase zeggen laat: op de plaats waar de dood Lilo zocht, was het dat haar wegdromen een wonderlijk leven vlocht. Haar geest werd zoals het oliekruikje dat zich altijd opnieuw vulde. Hij bleef overstromen van mysterieuze vertelsels die 's mensen druk bestaan verstrooien konden.

In het ongeziene luisterde er iemand mee. De op Lilo azende dood liet zich, voordat hij het goed en wel besefte, door haar vertellingen meesleuren. Zo had hij nog nooit het gewemel op de aarde en in de hemelen horen bezingen, precies of hij door haar woorden in het vel van het leven kroop.
'Haar brouwsels moet ik in een groot boek bijhouden,' viel het de dood in. 'Uit dat boek,' dacht hij, 'zou ik, wanneer het mij zint, een beetje leven kunnen proeven.'
De dood wilde natuurlijk de dood blijven. Daarom schonk hij zichzelf een dodengedaante en noemde hij zich Peetje Dood. Hij stak een zwarte zwanenveer tussen de knokige vingers. Hij doopte de pluim in de zwarte inkt en vellen van perkament begon hij vol te krieuwelen.
Lilo bleef maar vertellen. Peetje Dood bleef maar pennen. De begoocheling had hem in de ban geslagen. Hij vloog met de trekkende vogels mee. Hij zwom tussen een school vissen in de rivier. Hij hobbelde op de rug van een duizendpoot. Hij gluurde in de heuvel van Venus. Hij zat zelfs eens mee aan de tafel van woest zuipende goden. Peetje Dood ontbeerde de tijd om zijn veer neer te leggen. Geen letter wilde hij missen.
Een ellenlange poos moest al verstreken zijn toen hij opschrok van een schoudertikkende vinger. De Schepper keek hem met bliksemende blikken aan.
'Hoelang gaat gij nog talmen?' bulderde het hemelhoofd. 'Zie daar beneden dat oudje rond huppelen. Eén: gij hebt het

verschrompelend leven te vernieuwen. Twee: gingt gij haar niet voor Mijn troon brengen? Toegegeven, mijn liefde voor haar is er niet op verminderd. Integendeel! Maar de tijd dat ze nog een jong snoepje was, kan Ik ondertussen wel vergeten! Ik ben ook maar een … Ik ben ook maar De… Ik ben tenslotte De Schepper. Of mag De Schepper de vreugde van wat Hij maakte niet smaken misschien?'
Peetje Dood sloeg de ingevallen kop naar onderen. Zijn oogkassen vergrootten. Hij had haar in de gaten: zij, wiens verhalen hem zo bevangen hadden. Hardop murmelend, drentelde ze door een straat. Ze jongleerde met de stok die haar gekromd lichaam tot steun moest dienen. In haar gerimpeld gelaat glimlachten glinsterende oogjes.
Woedend trok Peetje Dood de grijze haarpluk die hij zich gegund had uit de kale knikker. 'Verdraaid!' krijste hij. 'Haar vertelsels hebben me misleid. Sakkers boek dat me aan mijn plicht deed verzaken. O, maar nu neem ik haar te grazen en dat levensboek mogen ze op aarde houden.'
Peetje Dood had amper zijn razernij uitgeroepen of hij plofte op de grond naast Lilo neer.
Hij snokte aan haar arm, maar het pientere oudje wendde gelaten het hoofd.
Lilo lachte: 'Nu zie ik u eindelijk, zo in een echte dodentenue. Ge lijkt me de kwaadste nog niet. Met u wil ik heus wel mee, nadat ik zo hemels lang op het aardrijk mocht vertoeven. Maar voor we vertrekken, zeg mij eens, Peetje Dood, weet gij de oplossing van volgend vraagstuk: wat is het geheim van het leven?'
'Ach,' antwoordde Peetje terwijl een traan zijn oogkas verliet. 'Ach ja, ik heb genoten van het geheim van het leven.'
'Ziet ge wel dat ge het weet,' riep Lilo. 'Kom, wees nu niet flauw. Geef me dat ene woord dat het levensgeheim in zich draagt.'
Peetje Dood veegde de traan van zijn kakebeen en loste opgelucht: 'Het verhaal.'
Hij werd ineens verlegen. Met schuchtere stappen waggelde hij naar een struik waaronder hij het Groot Verhalenboek verstopte. Peetje Dood rechtte de ribbenrug, onderdrukte een snik en legde zijn vingerkootjes in Lilo's uitgestoken hand. Samen gingen ze op pad om gniffelend te verdwijnen in de verste verte.
De Schepper was Zijn vreugde niet meer meester nadat Lilo en het bedremmeld Peetje aan Zijn troon verschenen.
Peetje Dood verliet het tweetal, maar echt loslaten kon hij Lilo niet. Op een dag zag hij een oude man uit het onder het struikgewas gevonden Verhalenboek voorlezen. De verhalen waren zowaar levend geworden. Ze verhuisden van mond tot mond en van dorp tot dorp. Edoch een ieder vertelde Lilo's vertelsels anders. Het arme hoofd van Peetje Dood kende weer geen rust.
Na elk verhaald verhaal sprong hij opgewonden uit zijn reusachtige leunstoel op waarna hij kermde: 'Zo vertelde Lilo het niet!'
Peetje Dood kreeg het verduiveld druk met de groeiende verhalenlijnen te volgen. Voorwaar, hij verviel in zijn oude fout. Hij vergat meermaals een besteld zieltje op tijd op te halen. Daarom begonnen de bewoners van Brabant ook langer te leven.

Don Fabulist,
Ridder der Vagebonden
van Het Kapersnest
www.donfabulist.be

namens
Les Astres de Madame Toutou
www.madametoutou.be

Vlam in de pijp

Dokter Kenny en Patiënt Peter

Kenny & Peter (foto: Ruben Laflere)

wij zijn bezig met vraagtekens
wij zijn goed bezig
wij zijn niet van niets
wij zijn gevlogen uit het zwarte woud

dokter maakt de zieke blauw
hemelsblauw de zwarte wolk
hemelsblauw de rooie bessen
van de zieke vogel

De zee is zat

dit is het land van de mosselen
dit is het land van de zee
de wind waait door het zieke hart
Dokter Kenny maakt alles terug oké

Jezus zie ik eruit als een tandenborstel
zie ik eruit als een patiënt
verbrand door de zon en dik het hoofd

dan komt mijn bruid en mijn verstand gaat
naar waar is de tijd gebleven
en ik zing ik zing ik zing
Jezusdorpen Dokter Kenny

zie een hemelengel
nee het lieve baasje drinkt Duvel
met zijn zatte botten
in de zee

Kenny Callens, dichter-danser-kunstenaar

Kenny Callens woont in Anzegem en is actief te Harelbeke (kunstwerkplaats De Zandberg) en Kortrijk, bij vzw Wit.h (www.vzwwith.org). Hij doorkruist het land al dansend en dichtend. Geregeld aan de zijde te zien van zijn vriend Peter Holvoet-Hanssen.
Kenny heeft het syndroom van Down maar is poëtisch en artistiek zeer begaafd. Peter is een fan en doet de redactie van zijn gedichten - de troubadour is steeds vragende partij om samen met Kenny op te treden. Zo zullen ze samen met vzw Wit.h en andere dichters en kapers (www.ncnp.be) én acteurs van de sociaal-artistieke vzw De Figuranten uit Menen met een heuse bus - 'Vrijbus' - Antwerpen bestoken met poëzie en creatief-anarchistische interventies.
En dat vanaf november met apotheose eind januari: Gedichtendag 2010. Zo kan Peter "eindelijk wraak nemen op de zwarte gaten met dikke nekken die oprukken in de Lange Wapperstad".
Kenny leerde Peter "peinzen en niet denken". Uit dank schreef Peter een gedicht voor zijn 'dokter': 'Gedicht voor Vogel Kenny' verscheen in Peters dichtbundel 'Navagio' (2008).
Kenny's hart is bij de zee, in gedachten en in verzen vliegt hij er dikwijls naar toe.

Gedicht voor Vogel Kenny

ik zie bijen op je mantel
zondag ijs met chocola

ik leer peinzen en niet denken
vlieg je maanmanwoorden na

kleiner als de zon daar scheer je
hoger, hoger dan de ra

roomijswit de sterren op je
mantel 's nachts van chocola

Peter Holvoet-Hanssen, www.kapersnest.be

LEEFBAARHEID ZEEBRUGSE POLDERDORPEN ONDER DRUK

Er liggen heel wat plannen op tafel voor de verdere ontwikkeling van de haven van Zeebrugge. Een nieuwe zeesluis tussen de stationswijk en Zeebrugge dorp moet de achterhaven bereikbaar maken voor grote containerschepen. Om een groter aandeel van het achterlandverkeer via het spoor af te wikkelen, wordt in Zwankendamme een nieuw vormings- en rangeerstation gebouwd. Voor de wegontsluiting wordt de havenrandweg uitgebouwd tot een verbindingsweg tussen de E34 en de N31. Bij de bewoners van de polderdorpen in het achterland van de haven leeft veel ongerustheid over de weerslag van die ingrepen op hun leefkwaliteit.

Vormingsstation

Voor een nieuw vormingsstation opteert het havenbestuur voor de locatie Zwankendamme. Dit is een snelle en goedkope oplossing, maar daarvoor moet een waardevol poldergebied wijken en komt de leefbaarheid van de polderdorpen Zwankendamme en Lissewege onder druk. Het vormingsstation komt immers zeer dicht bij het dorp, het dichtstbijzijnde spoor komt op ongeveer 200 meter. Over de sporen komt een boogbrug die Zwankendamme met de N31 zal verbinden. Er wordt ook een brug over de N31 gebouwd. Dat alles zal voor extra geluidsoverlast zorgen.

Bovendien wordt het polderdorp afgesneden van het omgevende buitengebied. Voor de realisatie van de nieuwe spoorbundel wordt 11hectare grond ingenomen. Een alternatief dat onderzocht werd is de inplanting van vormingsstation in de achterhaven van Zeebrugge, waar nog veel ruimte beschikbaar is. Die piste werd verlaten omdat dan een dure brug moet gebouwd worden over de dokken naar de voorhaven. Nog een andere piste, die niet werd onderzocht, is een vormingsstation parallel aan de nieuw te bouwen AX, de autosnelweg die de N31 moet verbinden met de E34. Daardoor ontstaat een optimale bundeling van verschillende transportmodi en hoeft geen waardevol poldergebied opgeofferd te worden.

Deze alternatieven zouden vooral ruimtelijk een groot verschil maken voor Zwankendamme. De open ruimte rond het dorp kan bewaard blijven, waardoor het dorp niet ingeklemd raakt tussen de haven, het kanaal en het nieuwe rangeerstation. Of deze alternatieven qua geluidsoverlast een grote verbetering zou zijn, is minder duidelijk. De treinen zouden immers nog steeds moeten af – en aanrijden langs Lissewege, Zwankendamme en de stationswijk.

Nog een andere mogelijkheid is het verhuizen van de logistieke firma 2XL. De nieuwe sporenbundel zit nu geprangd tussen dit bedrijf en het dorp. Dit bedrijf ligt in feite pal in de weg voor een vormingsstation ter hoogte van Zwankendamme. Indien het bedrijf zou verhuizen - in de haven is nog véél ruimte beschikbaar - kan het vormingsstation verder weg van Zwankendamme worden ingeplant en kan in een betere buffering van het polderdorp worden voorzien.

De grond van de zaak

De fundamentele vraag blijft echter of het voor een haven als Zeebrugge wel zo verstandig is om te blijven inzetten op het aantrekken van nieuwe containertrafieken. Deze hebben immers een relatief beperkte toegevoegde waarde en tewerkstellingsgraad, maar zorgen wel voor enorm veel achterlandverkeer. Door te kiezen voor een productiegerichte haven, kan de toegevoegde waarde en de tewerkstelling fundamenteel worden verhoogd, terwijl de achterlandstromen beter onder controle kunnen gehouden worden. De haven van Gent,

een typische industriehaven, haalt een toegevoegde waarde van 140 euro per ton. In Zeebrugge bedraagt de toegevoegde waarde slecht 22 euro per ton. Ook de tewerkstelling ligt in Gent per ingevoerde tonnage drie keer hoger. Er liggen honderden hectaren niet gebruikte bedrijfsgronden in de Zeebrugse achterhaven. Die kunnen ingezet worden om nieuwe hoogwaardige productiebedrijven aan te trekken. Zo zijn er enorme groeikansen voor de eco-industrie. Het gaat dan om investeringen in milieutechnologie, recyclage van afvalstoffen tot grondstoffen,... Zuinig ruimtegebruik en een hoge economische meerwaarde kunnen zo hand in hand gaan met betere garanties voor leefbare polderdorpen. Daar zou in Zeebrugge best eens grondig over nagedacht worden.

Erik Grietens, *Bond Beter Leefmilieu*

foto's: Jo Clauwaert

SDVO

Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling

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

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

ZVF
HETZEEVISSERSFONDS
fonds voor bestaanszekerheid

Zeevisserfonds
Wandelaarkaai 4
8400 Oostende
Tel: 059 50 95 55
Fax: 059 50 95 25
info@zeevissersfonds.be

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

Pigeon House Road

There are those who leave and those who stay
The sea exacts a price:
The home-comer lands a thought
Surprised he could still cast a line
And test the weight of words.

His brother is unimpressed
He knows this prodigal will never cop on
He just laughs and leans over the wall -
He's your true reality man,
With a toehold in the mystical
Dragging up sunken boats
From the suck of mud
Cold, shivering, cursing the tides.

The traveller realises he's lost
A dreamer with no footing in the world
Struggling all night for the perfect reply
To sweeten the bitter pill of leaving
Exile is even stranger than its song:

Wide seas, aeroplanes, ships
The rusty bow of a freighter
Arriving and then leaving
We've been everywhere
But who keeps our secrets?
Who guards our memories?
Who saves our dreams of home?
We sometimes return,
But the sea exacts a price.

Peter Flynn
05/10/2009

Huisduifweg

Er zijn die vertrekken, er zijn die blijven
De zee eist zijn prijs:
De thuiskomer haalt een gedachte binnen,
Verwonderd dat hij nog een lijn kan gooien
En het gewicht van de woorden kan afwegen.

Zijn broer is niet onder de indruk.
Hij weet: deze verloren zoon snapt het nooit.
Hij grinnikt en leunt over de muur.
Hij is je man van de realiteit,
Een man met één been in de mystiek
Gezonken boten ophalend
Uit de zuigende modder
Koud, bibberend, vervloekt hij de getijen.

De reiziger beseft dat hij verdwaald is,
Een dromer zonder een voet in de wereld.
De ganse nacht wroet hij, naar het perfecte antwoord
Om de bittere pil van het vertrek te verzoeten.
Ballingschap is nog vreemder dan zijn lied:

Weidse zeeën, vliegtuigen, boten
De verroeste boeg van een vrachtschip
Komende en weer vertrekkende
We zijn overal geweest
Maar wie bewaart onze geheimen?
Wie koestert onze herinneringen?
Wie verzamelt ons thuisverlangen?
Soms keren wij terug
Maar de zee eist zijn prijs.

Peter Flynn
05/10/2009

Vertaling Geert Cyriel Tavernier

foto: Jo Clauwaert

Veranderingen in de Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen

Toestand op 22 september 2009

Nieuw vaartuig:

* O.156 MARRETJE-AALTJE (ex-Fundy Commander, Yarmouth, Canada), roepnaam: OPFZ, uit-rusting: warrelnetvisserij, lengte 19,98 m., breedte: 8,10, tonnemaat: 19ç bruto, 59 netto, bouwjaar: 2004, werf: T.W.L. Enterprise, Trinity Bay, Canada, materiaal: polyester, motor: Cummins, 447 kW, bouwjaar 2004, eigenaar: BVBA Goewind, Vismijn 1, 8400 Oostende. Zeebrief: 30 juni 2009

Geschrapt:

* Z.16 KON-TIKI II, eig.: BVBA Kon-Tiki, Canadezenstraat 86, Lissewege. Geschrapt: 31 juli 2009
* Z.46 STEPHANIE, eig.: NV Olympus, Boomkorstraat 3, 8380 Zeebrugge. Geschrapt: 31 juli 2009
* Z.78 VERTROUWEN, eig.: NV Vertrouwen, Duinpad 1, 8380 Zeebrugge. Geschrapt: 22 juli 2009
* Z.105 ATLAS, eig.: BVBA Rederij Atlas, Meeuwenlaan 9, Zeebrugge. Geschrapt: 30 juli 2009
* Z.162 VAN DIJCK, eig.: NV Bunkers Dobbelaere, Hortensialaan 76A, 8300 Knokke-Heist. Geschrapt: 29 juli 2009
* Z.243 MEDUSA, eig.: BVBA Rederij Atlas, Meeuwenlaan 9, Zeebrugge. Geschrapt: 30 juli 2009
* Z.284 ANTONIA-MARTRUIDA, eig. BVBA Carpe Diem, Vismijn 1, Oostende. Geschrapt : 21 augustus 2009

Gedeeltelijke sloop

* Z.69 ATLANTIS en O.124 FIGHTER werden nog niet in de lijst opgenomen als gesloopt, terwijl beide vaartuigen al grotendeels ontmanteld zijn door een Nederlandse sloperij.

In geval van de gedeeltelijke buitenbedrijfstelling dienen de te slopen vissersvaartuigen uiterlijk op 31 december 2009 uit het communautaire vlootregister worden geschrapt. Bijgevolg moeten de visvergunning en de overeenkomstige stukken worden ingeleverd vóór 31 december 2009. Door de goedkeuring voor gedeeltelijke sloop zijn de eigenaars van beide boomkorvaartuigen verplicht om een nieuw, maar kleiner vaartuigen in de vaart te brengen. Dat zal echter niet voor de eerstkomende maanden zijn.

Verandering eigenaar:

* Z.296 MOOIE MEID, eig.: Rederij Zeejager BVBA, Kotter-straat 40, 8380 Zeebrugge (voorheen Rederij De Zwerver, Oostende). Zeebrief: 4 mei 2009
* Z.99 Aravis - de vernummering van de flyshooter CC 686897

Aravis uit Concarneau in Z.99 Aravis is nog niet in de officiële lijst opgenomen. Het vaartuig lag vorige week nog in het droogdok van Padmos in Stellendam voor het herschilderen van de romp en de opbouw.

Verandering eigenaar en motor:

* Z.468 CLEANER, eig.: Rederij Derby BVBA, Derbylaan 16, 8450 Bredene (voorheen NV Argo, zelfde adres). Nieuwe motor: Mitsubishi 221 kW (bj 2009). Aangifte: 30 juni 2009

Op 14 oktober overleed te Oostende René-August Van Gremberghe (°De Clinge, 4 juni 1948). René-August Van Gremberghe was de broer van de oud-reder van de O 427.

André Baert overleden

André Baert (76) is op 2 oktober overleden in het AZ Damiaan te Oostende. De echtgenoot van Nera Van Waes werd geboren te Brugge op 2 december 1932. Hij was dertig jaar vennoot in de Vislossersbond G. Van Waes, die over de concessie beschikte voor het vislossen en de bennenverhuur in de Oostendse vismijn. Zijn loopbaan in de visserij begon hij als 14-jarige scheepsjongen. In 1966 huwde hij de zuster van Willy Van Waes en monsterde aan op de nieuwe Z.509 Telstar van de familie Van Waes (Rederij De Wielingen). Hij bleef tot 1979 varen om vervolgens aan de slag te gaan in de Oostendse vismijn. In 1998 ging hij met pensioen.

De citaten

'De boomkorvisserij is nog altijd de beste vismethode. (...) Een boomkorvaartuig vist en beroert maar een oppervlakte van twee maal 11,50 meter. Dat is opmerkelijk veel minder dan andere vismethoden (...) zoals twinrig en flyshooting die met netten werken van 150 op 300 meter en waar nauwelijks tong mee te vangen valt. Ook zij gebruiken kettingen en/of planken die de grond beroeren en kunnen door hun grote netten veel meer vis wegvangen dan een boomkorvaartuig.'

Eric De Waegenaere
in Visaktua, september

'Regulering van de banken? Bonussen afzwakken? Nul. Rien de knots. Baudouin Prot van BNP Parisbas incasseert 3,5 miljoen euro. Ter vergelijking Obama doet het met 350.000.'

Caroline Gennez
in De Morgen, 19 september

'Ik heb tijdens mijn politieke carrière nooit de tijd gehad om een stap verder te kijken dan de dagelijkse realiteit.'

Johan Vande Lanotte in De Tijd 17 oktober

'Elke drie seconden sterft een kind jonger dan vijf een onnodige dood. Jaarlijks gaat het om 8,8 miljoen kinderen. (...) Volgens het rapport zou het aantal dode kinderen tot 2015 jaarlijks met 200— tot 400.000 stijgen als gevolg van de financieel-economische crisis.'

De Morgen, 6 oktober

'Een mens wordt het moe om te blijven roepen dat de media hun eigen geloofwaardigheid fataal ondermijnen.'

Tom Naegels, in De Standaard 17oktober

'De Amerikaanse banken zullen hun toplui dit jaar 140 miljard dollar betalen. De vergoedingen zijn niet alleen groter dan in crisisjaar 2008, maar liggen ook 20 procent hoger dan in topjaar 2007.'

De Morgen, 15 oktober

'Elektrabel legt 850 miljoen euro op tafel, krijgt een schuld van 500 miljoen kwijtgescholden, en trekt het resterende bedrag van zijn belastingen af. In "ruil" krijgt het bedrijf uitzicht op 13,5 miljard woekerwinsten uit de kerncentrales. De vennootschapsbelasting? Kruis erover. En de consument? Hij mag blijven betalen.'

Tom De Meester
in De Standaard, 15 oktober

'De kranten staan vol leugens. Ik ga niets meer lezen met uitzondering van P-magazine, Goedele, Story en Dag Allemaal.'

Emiel Van Broekhoven
in De Standaard van 10 augustus

'Onderschat nooit de ijdelheid van een schrijver, vooral niet van een middelmatige.'

Carlos Ruiz Zafon
in 'Het spel van de engel'

On the road again

Gesprek met Mark Cloet

Niet te vele gernozen eten éh...

'Mijn grootmoeder werd opgenomen in de kliniek omdat ze teveel garnalen at. Ze pelde garnalen en was begonnen ervan te eten; ze kon het niet laten want ze waren veel te goed; ze kon niet stoppen en ze was maar gernozen aan het eten tot... ze moest opgenomen worden in het ziekenhuis. De garnalen hadden haar zo gesmaakt dat ze een overdosis naar binnen had gewerkt. '

Mark, je bent beeldend kunstenaar en reeds meer dan 20 jaar bezig aan het ontwikkelen van een interessant en boeiend oeuvre. Ondertussen heb je meermalen in binnenland en buitenland geëxposeerd. Je liet je geboortestad Oostende achter op je achttiende zoals velen. We zijn hier nu in je atelier in het groot begijnhof van Sint Amandsberg Gent waar een aantal schragen heel precies staan opgesteld. Gans de opbouw van dit kunstwerk straalt een maritieme site uit ?

Kijk, Oostende dat heeft twee kanten, de ene kant is de glitter en glamour, de stad die de chic aantrok om naar Oostende te komen en anderzijds de vissers, de normaliteit, de zee, het gevaar van water, de vis die daar ligt... je zit nu met een leegte.
Het is ook een allegorie.
De essentie van de zaak is verloren.
De visserij is niet meer nuttig dus we voeren het af. Eigenlijk gooien ze het kind met het badwater weg. Zonder de maritieme site, de oosteroever is Oostende niets meer. Oostende was er juist omwille van de maritieme site, de oosteroever met zijn gehele cultuur. Het is niet voor niets dat mijn atelier, voor het wat ook maar was, op de oosteroever lag. Het was eigenlijk een vervallen atelier en het feit dat het een groot leeg atelier was, was voor mij voldoende. Het bijzondere was vooral de leegte die daar hing. Ik heb bijvoorbeeld veel tekeningen gemaakt met als onderwerp schilderdoeken en tekeningen die daar in dat atelier staan. Maw tekeningen over de tekeningen in het atelier. In de dingen toon je de ziel van waar het tot stand komt.

Was het vooral de leegte die je aantrok op de plek van de oosteroever ?

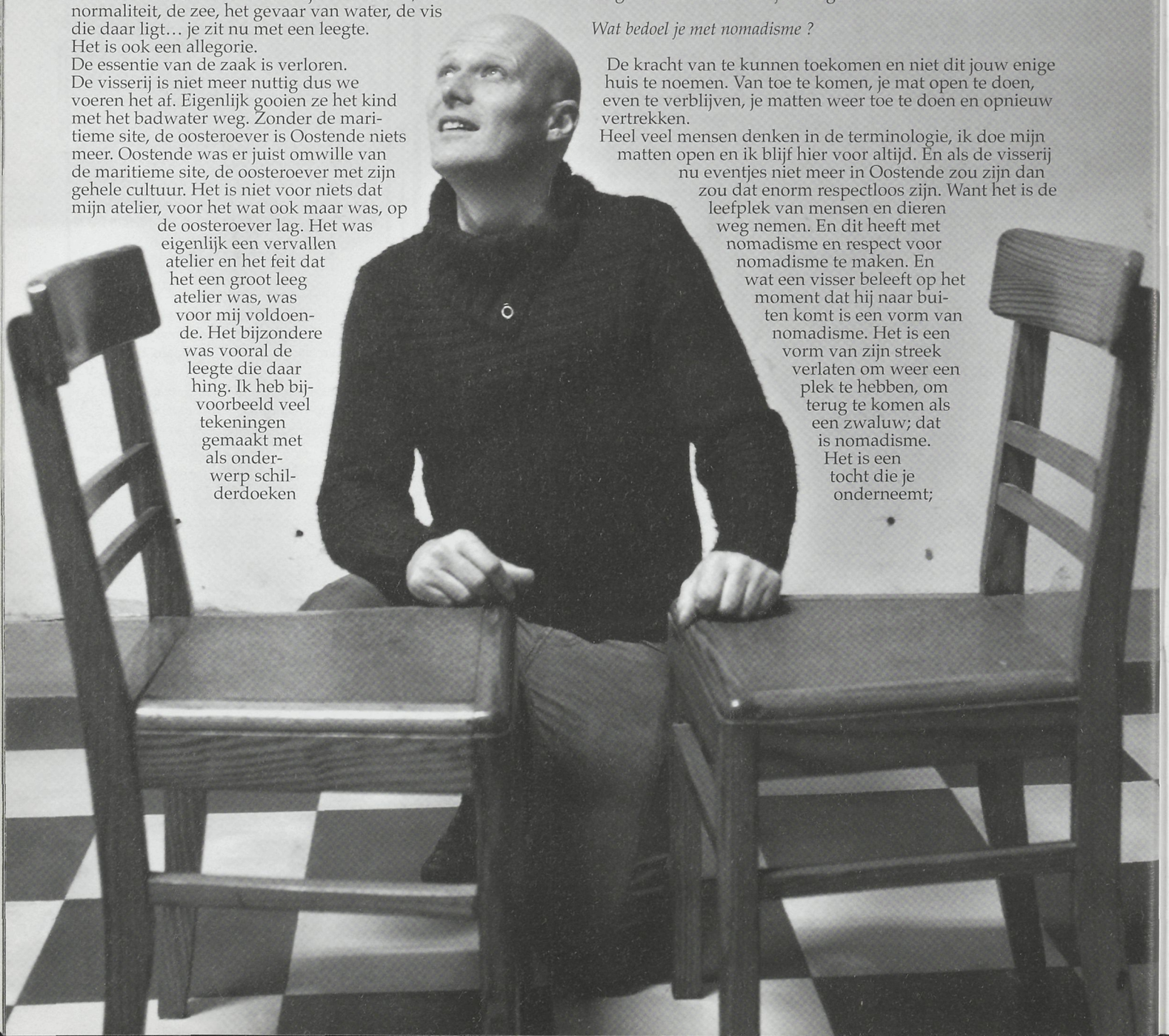
Wat ik zag was het zeegat, ik kon recht in het zeegat kijken, een zeer groot gat. Het was niet enkel de leegte. Ik had daar graag meer bedrijvigheid gehad. En die bedrijvigheid ja.... als er geen leven is dan kan je er ook geen maken.
Mijn werk is daar vooral over de leegte gegaan. In dat gat te zijn en deel te mogen uitmaken van wat er allemaal kon gebeuren ...

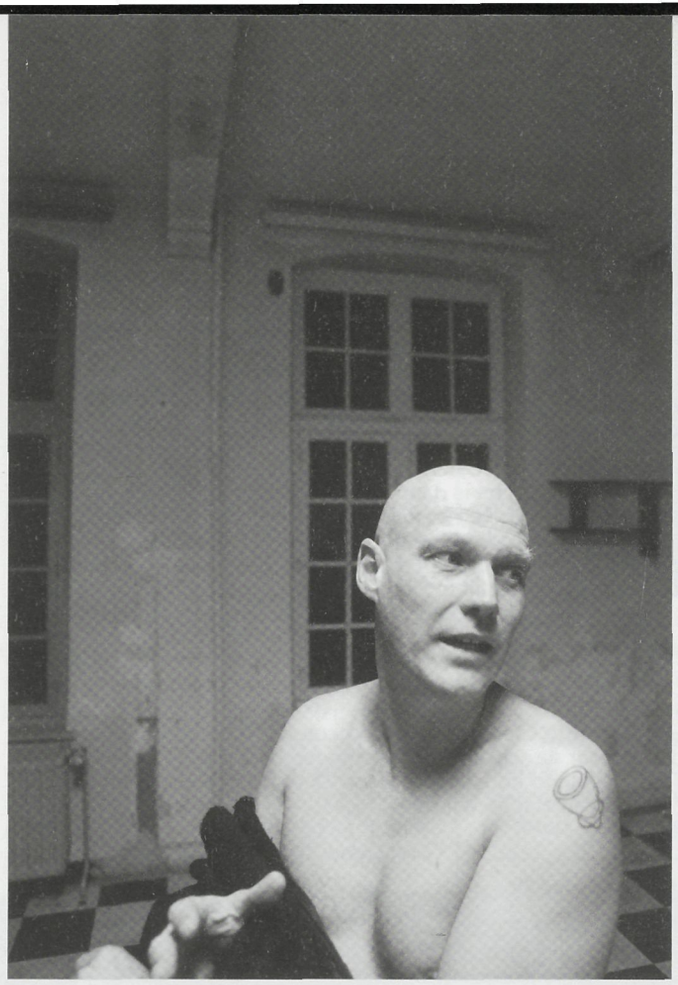
Nomadisme in Oostende.

Ik heb altijd een gevoel van nomadisme gehad in Oostende. Het is niet voor niets dat er een zwaluw in mijn huidig atelier hangt. Ik heb het namelijk meegebracht uit Oostende.

Wat bedoel je met nomadisme ?

De kracht van te kunnen toekomen en niet dit jouw enige huis te noemen. Van toe te komen, je mat open te doen, even te verblijven, je matten weer toe te doen en opnieuw vertrekken.
Heel veel mensen denken in de terminologie, ik doe mijn matten open en ik blijf hier voor altijd. En als de visserij nu eventjes niet meer in Oostende zou zijn dan zou dat enorm respectloos zijn. Want het is de leefplek van mensen en dieren weg nemen. En dit heeft met nomadisme en respect voor nomadisme te maken. En wat een visser beleeft op het moment dat hij naar buiten komt is een vorm van nomadisme. Het is een vorm van zijn streek verlaten om weer een plek te hebben, om terug te komen als een zwaluw; dat is nomadisme. Het is een tocht die je onderneemt;





nomadisme is wel degelijk terminologie van onze tijd. Vroeger hadden ze een huisje en in hun huisje konden ze een schilderijtje ophangen van grootvader en overgrootvader en daar waren de meubels van grootmoeder en de kast van grootvader en… dat is erfgoed. Maar erfgoed is niet het geen waar je moet zijn elk moment.
Mijn ruimte waar ik werk en woon heet de Kerspit. Weet u waarom mijn ruimte Kerspit heet ? Niet kers maar de pit van de kers. Le temps des cérises is het lied van de eerste Commune van Parijs. Op het moment dat het mis liep, als er bloed vloeide dan zongen ze ' Le temps des cérises ' de eerste commune van Parijs. Waarom noem ik het 'kerspit' omdat het gaat over het gene dat niet meer is maar wel nog potentieel draagt. Als ik zeg dat ik een allegorie maak of als ik een intentie van Oostende meeneem om het in mijn werk weer geboren te laten worden dan gaat dat over 'de pit' van de dingen meedragen, het potentieel meedragen en ook als het weg is moet je nog die plek respecteren. Als mensen van plek naar plek naar plek naar plek gaan is dat dan een reden om te zeggen dat ze geen huis hebben. Als de visserij voor het ogenblik niet in Oostende is, is dat een reden om het op te doeken ?
Neen, omdat je dan een leefplek kapot maakt, een omgeving die een leefplek is. Op het moment dat het er niet meer is, is er geen leefplek meer maar doe je zoals ze met de begijnen hebben gedaan. Ze hebben de poorten afgebroken van de begijnen, ze hebben de muren opgetrokken want de stand Gent had schrik van de begijnen. Waarom waren ze benauwd van de begijnen ? Omdat ze macht hadden en omdat het geen nonnen waren.
Nonnen waren voor hun leven verbonden aan één plek en aan één gelofte terwijl de begijnen niet verbonden waren aan een gelofte. Als ze een vent tegen kwamen met wie ze wilden trouwen konden ze van de ene dag op de andere dag vertrekken. De rijkdom van ergens te vertoeven voor een tijd dat is veel rijker dan je ergens in te planten en je plek op te eisen!

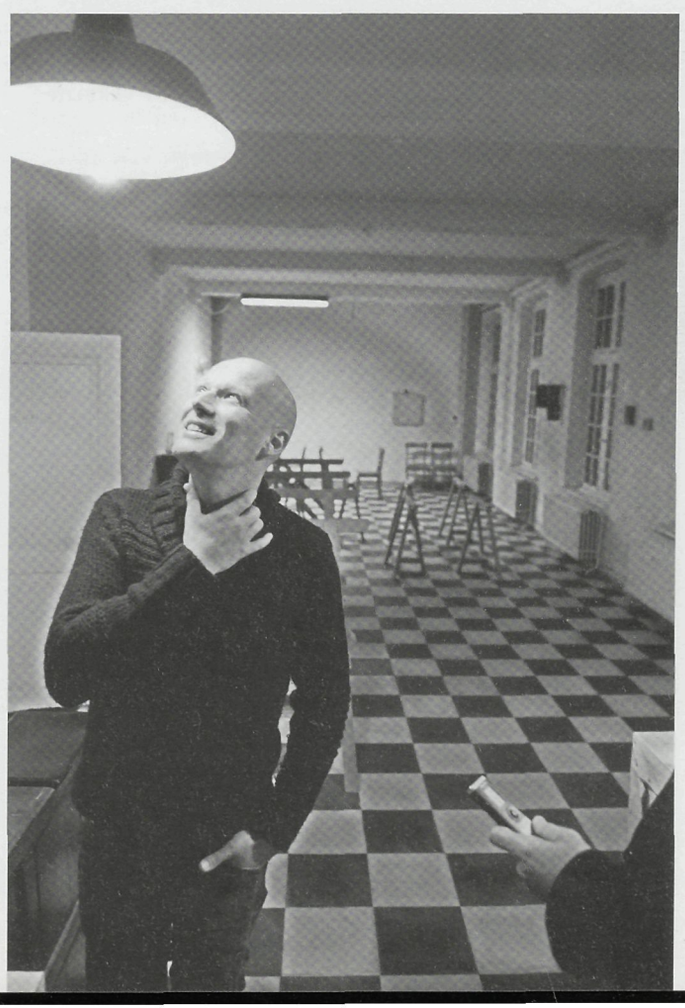
Had je destijds contact met de vissers ?

Ik ging wel naar de kantine van de vismijn, nu ben ik ook niet de gemakkelijkste om zomaar contact te maken, maar een gesprek was moeilijk. Ik was daar een beetje een vreemde luis, je mag dan nog zo goed Oostends spreken als je geen deel uitmaakt van het genootschap is het moeilijk alhoewel er van mij wel een enorme interesse was.

Voor de dansproductie Ostend Appearance gemaakt tijdens Theater aan zee, heb je je duidelijk laten inspireren door de maritieme site-oosteroever. Nu moet je weten dat het tewerkstellingsproject van de maritieme site failliet is. Wat is je reactie ?

Het is precies alsof ik het al wist. Ik ben er niet van verwonderd. Anderzijds word ik kwaad omdat ik zo onmachtig ben. Als ik er nog iets kan aan doen dan ben ik niet kwaad maar dan gedraag ik me kwaad. Nu is het een totale onmacht, je ziet dat uitbloeden, je ziet dat dood gaan.
De productie genoemd ' le temps inparfait' (niet imparfait) gaat over iets dat niet perfect is, iets die er niet meer door komt. Bijvoorbeeld een site met eerlijke wereldhandel in Oostende waar niet veel van in huis is gekomen. Toen ik in Dikkele woonde heb ik geprobeerd mijn vis vanuit Oostende te laten komen. Maar ik weet ook niet hoe ik me daar in moet gedragen. Want natuurlijk wil de site het visbestand behouden, we weten niet meer wat er nog kan en niet kan of wat er mag en er niet mag en wat er goed is voor de vissers en wat er niet goed is omdat het niet enkel over Oostende gaat, niet over België gaat, dat het niet over Europa gaat maar eigenlijk over zeer ingewikkelde constructies. Als kleine artiest heb ik geprobeerd dit te begrijpen hoe het in elkaar zit maar ik begrijp het bijgod niet!
Het is wat gelijkaardig met de landbouw, ik heb wat meer contact gehad met de boeren, ik ben ook met de bio-landbouw bezig geweest maar daar gaat het niet over. In de landbouw gaat het om een aantal landschappen die dan niet eens meer aangeplant worden of akkers niet eens koeien meer hebben. Dan plots worden teelten aangeplant omwille van de subsidies die ervoor vrij komen en dan vraag je wat is de werkelijke hoedanigheid van die dingen.

Zoals een schippersbootje dat de zee in vaart om een vis te vangen en dan de zeer vele pleziervissers. Wat me opviel tijdens de periode in mijn atelier aan de oesteroever is dat je al die vele pleziervissersschepen zag vertrekken en anderzijds de professionele vissers die de site in leven willen houden. Zij die de vis niet meer mogen vangen waar moeten ze dan nog halen terwijl terwijl de sportvissers, die niet zo inzitten met de mazen, kleine visjes gaan vangen. Dan hadden ze een café leren kennen en ha daar zaten nog vissers in dat café. Dan lach ik mijn buik vol, waar hebt gij nog een cafeetje gezien waar je nog vissers hebt gezien ?



We kunnen misschien de kades betonneren om nog meer lege containers op te zetten?

Ik kan het niet goed duiden. De dualiteit heb ik ook gevoeld wanneer mijnheer Willy Versluys de ruimte ter beschikking heeft gesteld die ik als atelier mocht gebruiken. Hij heeft mij dat gratis ter beschikking gesteld. Dat siert hem. Maar ik heb hem daar ook nooit gezien, wat ik raar vind. Het was de scheepswerf van Panesi, de eerste Oostendse scheepswerf ! Hadden ze daar niets beter mee kunnen doen ? Had ik het kunnen kopen dan had ik het waarschijnlijk gekocht maar had ik dan meer kunnen doen dan de leegte ervan te bewaren in de zin van een scheepswerf?
Ja, misschien er een loft van maken of een galerij met marines dat is even onnozel.
Van de scheepswerf Panesi kon je ten hoogste een museum maken met maximum één schip binnen en één schip buiten. Maar dan is het enkel ook nog maar een museum. Dat leeft ook niet. Ik heb me daar veel vragen over gesteld. Het is daarom ook dat ik in die leegte gewerkt heb. Het enige wat ik heb kunnen doen is 'het' meenemen in mijn werk. Het meenemen naar andere plaatsen met de intentie van het ook kwijt te zijn. Dat is geen melancholie. Het heeft te maken met als de dingen weg zijn dat de kracht er nog is. Het heeft te maken met toewijding.Wat ik van Oostende heb meegenomen en uitgedragen naar mijn plekken is de kracht van de leegte en toewijding.

Fotograaf Jo Clauwaert en ik kijken samen met verwonderlijke ogen naar de sculpturen, tekeningen die midden in het atelier van beeldend kunstenaar Mark Cloet staan en smaken de kracht van zijn toewijding.

Geert Cyriel Tavernier - foto's: Jo Clauwaert

Oost'tende

Een stad kende honderdduizend kamers. Elke kamer werd bewoond en schreef haar verhaal. Niemand kende het verhaal van deze stad, nooit had iemand de verhalen van de zovele kamers vernomen.

De bewoners van deze vertrekken hadden zich opgesloten om de zandstormen en windhozen, vooral het vreemde te vermijden. De ramen werden dichtgespijkerd om de hitte van de zon te ontwijken; om het verblindende licht te mijden.

De deuren waren vergrendeld om de stoten van de witte wind te trotseren; om de kleuren van de golven te vergeten. Onvoorzien en onverhoeds.
daar kon men absoluut niet tegen.
Bijgevolg werd de onderstroom van de zee ontweken.

De kieren werden volgepropt met isolatiematerialen om de geuren van de zee te maskeren, de vleselijke roddels en geruchten van het land te kamperen;
om tijdig te kunnen vluchten in de zweet- en kelderluchten.

Zo bleven de verhalen binnenskamers,
kreeg deze stad ze nooit te horen.

Tot de kapers en drollen de onderaardse gangen beslopen.
Zelfs de mieren sloten de rangen met de kaperkapiteins en zeerovers. Zij voerden de sagen,
de vertellingen vanuit de loopgraven naar de overzeese gebieden.

Maar nooit kreeg de stad ze ooit te aanhoren.
Tot een prettig gestoorde dwaas tegen de deuren van de kamers plaste.

Er ontstond verwarring en consternatie omwille van de ongeziene ingreep. Enkele verweesden gingen de deur op een kier zetten om te zien wat er gebeurde. Uit weerzin sloten ze een combine. Sommige angsthazen keken door het sleutelgat en riepen holle slogans om hun vrees te onderdrukken. Ze vormden een vereniging om hun belangen te verdedigen.

Anderen haalden de isolatie weg om door de lichtspleet nieuws te vergaren. Sommige nieuwsgierigen ontgrendelden hun raamkozijnen en herkenden de kleuren, de geuren van hun afkomst en achtergrond. Zij vormden een unie om het verleden met het heden te verbinden.

En zo verspreidde zich langzaam in de stad
het gerucht dat er zich een verhaal ontrolde.

Avonturiers gooiden hun ramen open en vrijbuiters verwijderden hun deuren. Zo gingen één voor één alle poorten open. Riep men door de spleten naar elkaar om het nieuws te adverteren. Sommigen tekenden op de muren, enkele schreven brieven, anderen gooiden papieren boodschappen naar elkaar tot plots een aanval van gsm's, black berry's in de stad weerklonk. Was dit een collectieve aanval tegen de buitensporige privacy, een oorlogsaankondiging of gewoon een beroerte van de stad ?

Zo leek iedereen voor zijn open of gebroken ingang op zoek te zijn naar een metgezel alsof het eerste oordeel in aantocht was. In het staatsblad verscheen een nooit geziene toevloed van groepen, unies en verenigingen.

Deze beweging vermenigvuldigde zich als een lopend vuur tot een onoverzichtelijk verbond.

De verhalen werden verteld van mond tot mond zodat elkeen het hoorde, zich gesterkt voelde, zichzelf heruitgevonden. Daardoor werd de ander gehoord, erkend en gevonden.

Enkele vouwen zich in elkaar,
anderen voegen zich samen.

Niet meer op de vlucht, samen dolen als vrije vogels op het water, in de lucht; diep in de verte zien ze de pisser blinken.

Geert Cyriel Tavernier
25/10/2009

Strafpuntensysteem in 2011

Betere controle visserij

Voor de controle op de Europese visserij gaan nieuwe regels in op 1 januari 2011. Dat hebben de visserijministers van de lidstaten beslist met een nieuwe verordening waarmee vissers in alle lidstaten op dezelfde wijze worden behandeld. De verordening is een antwoord op de kritiek die de Europese Rekenkamer uitbracht op het functioneren van visserijcontrole in de gemeenschappelijke wateren.
Europa is ervan overtuigd dat het herstel van de visbestanden niet kan slagen zonder controle. Daarom wordt al langer gezocht naar middelen om de visserijcontrole effectiever en op eenzelfde basis te laten verlopen.
De verordening zou een eerlijke controle moeten mogelijk maken. De nieuwe voorschriften voor het volgen van de vissersvaartuigen op zee en de registratie van de visserij-activiteit moeten daartoe bijdragen. De regels zouden eenvoudiger worden en voor ernstige overtredingen komt een strafpuntensysteem in voege.
De bestaande visserijcontrole door de lidstaten lag al langer onder de vuur. Die werd als niet-effectief en duur beschouwd. Omdat de controle door de lidstaten niet op uniforme wijze verliep leidde dat vaak tot de beschuldiging van oneerlijke concurrentie.
Daarom heeft de Commissie enkele jaren geleden uitgepakt met de oprichting van een Europees agentschap voor Visserijcontrole dat strenger toezicht moest houden op de naleving van de regels door de lidstaten. Met de nieuwe verordening kan het controle-agentschap strenger optreden. Dat moet leiden tot een betere naleving van de visquota, het voorgeschreven vistuig en andere bepalingen uit de regelgeving.
Er komen ook nieuwe regels voor het aanlanden van visserijproducten, de teruggooi en het uitwisselen van gegevens met de controle-instanties.
Op basis van een strafpuntensysteem kunnen vissers die meerdere keren voor dezelfde overtredingen worden betrapt hun visvergunning tijdelijk moeten inleveren.
Ook de recreatieve visserij ontsnapt niet aan strengere controlemaatregelen. In eerste instantie wordt onderzocht wat het effect is van de recreatieve visserij op de visbestanden. Indien de impact te groot is zal de visserijminister van de desbetreffende lidstaat maatregelen moeten nemen om de sportvisserij te beperken.

Z.186 Shannon verkocht

De curator van de failliete rederij De Parel uit Knokke Heist, eigenaar van de Z.186 Shannon die al meer dan een jaar aan de kant ligt, heeft kopers gevonden voor het vaartuig en voor de bijhorende licentie. Enkele Oostkustreders hebben de koop afgesloten en zo ook de licentie van het vaartuig, goed voor 957 kW plus 552 kW bijkomend vermogen, verworven. De kopers kunnen hiermee het vermogen van hun eigen vaartuig optrekken naar de maximaal toegelaten motorsterkte. Dat betekent niet dat ze hun effectief vermogen verhogen, het is hen te doen om de bijkomende vangstrechten die het optrekken van het geregistreerd vermogen oplevert. Het schip op zich (zonder licentie) zou dan weer doorverkocht zijn aan een Nederlandse scheepswerf in IJmuiden die het echter niet meer als vissersvaartuig onder Belgische vlag in de vaart kan brengen.

Universiteit zoekt vissers

AWARE is een Europees project dat onderzoekt hoe een duurzaam beheer van waterecosystemen kan bereikt worden. AWARE wil hierbij onderzoekers, gebruikers en beleidsmakers betrekken. Binnen dit project vinden er verschillende pilootstudies plaats; aan twee hiervan (Oostelijk Kanaal en Zuidelijke Bocht van de Noordzee) nemen Belgische wetenschappers van de Université Libre de Bruxelles (ULB) deel.
Om de visserijsector bij dit project te betrekken zoekt de ULB 1 of 2 Belgische vissers of reders om ideeën te delen en te bediscussiëren tijdens twee vergaderingen in oktober 2010. Aangezien dit een Europees project betreft is kennis van het Engels vereist. Indien u geïnteresseerd bent, gelieve Véronique Rousseau (vrousso@ulb.ac.be; 02 650 59 60) of Christiane Lancelot (lancelot@ulb.ac.be; 02 650 59 88) van de Université Libre de Bruxelles te contacteren.

Luc Corbisier ondervoorzitter Noordzee-RAC

Op de algemene vergadering van de Northsea RAC (NSRAC) op 15 oktober gehouden in IJmuiden werd Luc Corbisier (59) verkozen tot vice-voorzitter van de adviesraad. Het voorzitterschap ging naar een Nederlander.
Corbisier, gewezen directeur van de Rederscentrale, werd twee jaar geleden door de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling (SDVO) aangesteld als internationaal coördinator voor de Belgische Visserij. In die functie neemt hij deel aan de werkzaamheden van de Regionale adviesraden (RAC's) waarin ons land vertegenwoordigd is. De NSRAC verstrekt adviezen aan de Europese Commissie en de Europese Raad voor Visserijministers over de visserij in de Noordzee.

VLIZ viert 10 de verjaardag

Dit jaar bestaat het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) tien jaar. Dit wordt gevierd door een lezingenavond in het Thermae Palace te Oostende (Koningin Astridlaan 7). Vanaf 19 uur kunt u daar terecht om te luisteren naar Colin Janssen over 'Hoe proper is onze Noordzee; Isabelle Sioen die het heeft over 'Vis eten: gezond of vies'; Johan Termote over 'Leven op een bewegende grens' en Jan Seys die het heeft over 'Onze kust anders bekeken'. Het lezingengedeelte wordt gevolgd door een receptie.
Iedereen is welkom, maar er moet wel vlug ingeschreven worden (mail naar info@vliz.be), want het aantal plaatsen is beperkt.

In Nieuwpoort overleed gewezen visser-reder Maurits Depotter (° Nieuwpoort, 14 augustus 1928). De begrafenisplechtigheid greep plaats op 8 oktober

CREVITS

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

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

Uit "Het Visserijblad" van vrijdag 2 oktober 1959

Doordat HVB weer eens overvol zat en door een foute lay out ging deze rubriek vorige maand compleet de mist in wegens onleesbaar. Vooral de duiding bij het artikel dat vijftig jaar geleden in dit blad verscheen werd daardoor wel erg stiefmoederlijk behandeld. Daarom hebben we besloten de tekst die het artikel uit 1959 verduidelijkte hier nogmaals af te drukken.

Vliegdekschip voer de O.246 aan splinters

Vissers trof geen schuld

VORIGE MAAND STOND hier het verslag van een aanvaring zoals het in 1959 in HVB verscheen. Omdat de aanvaring buiten de territoriale wateren gebeurde en de tweede partij een buitenlandse militaire macht was moest het Belgische gerecht zich onbevoegd verklaren. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart was wel bevoegd om te oordelen of de bemanning van de O.246 beroepsfouten gemaakt had. De Raad kwam tot het besluit dat dit niet het geval was. De Nederlandse Marineraad stelde dan weer vast dat de bemanning van de Karel Doorman fouten had gemaakt. Als vissend vaartuig had de O.246 Frans-Elza voorrang en de officieren van wacht hadden niet het nodige gedaan om een aanvaring te vermijden, luidde het arrest.

De feiten

De O.246 Frans-Elza was op 23 september de haven van Helgoland binnengevaren om er te schuilen. Ook de O.281 Jenny liep er binnen. 's Anderendaags verlieten beide vaartuigen de schuilhaven om de visserij te bedrijven in een ontmijnde vaarpas. Deswelgh, de wachtlopende matroos op de O.281, zag de lichten van drie schepen die snel naderden. Toen het eerste oplopende schip, dat later de Karel Doorman bleek te zijn, bijna dwars van de O.281 kwam, heeft Desdwelg gezien dat de O.246 begon te bakboorden. Dat kon hij afleiden uit het feit dat hij een rood licht zag, terwijl hij even daarvoor enkel twee witte lichten kon zien. Enkele ogenblikken zag hij geen lichten meer van de O.246. Hij dacht dat het vaartuig bakboord rond gegaan was en gaf ook bakboordroer en draaide de O.281 achter de Karel Doorman door. Toen hij op tegenovergestelde koers lag zag hij opnieuw een wit licht dat hij toeschreef aan de O.246. Hij volgde in het spoor, maar stelde vast dat het vaartuig een veel grotere vaart had. Dan besefte hij dat dit de O.246 niet kon zijn en wekte hij de schipper. Het was toen 2 uur in de nacht.
Van Radio Oostende kreeg de schipper te horen dat de oproepen onbeantwoord bleven. Omstreeks 3 u. 30 had Radio Oostende een bericht van Radio Nordeich opgevangen dat de O.246 in de grond gelopen was en dat de Karel Doorman voor anker lag na een aanvaring met een klein vissersvaartuig. Alle schepen in de omgeving werden verzocht mee te zoeken naar overlevenden. Ondanks een intense zoekactie door schepen en helikopters van het vliegdekschip werd enkel wat opborrelende mazout, een vismand en een stuk zeekaart gevonden, maar geen spoor van de opvarenden.
De Onderzoeksraad hoorde de drie bemanningsleden van de O.281 Jenny die in bewuste nacht achter de O.246 korde. Ze legden interessante maar niet altijd eensluidende verklaringen af. Op basis van alle beschikbare gegevens kwam de raad tot het besluit dat de aanvaring te wijten was aan het verkeerd handelen aan boord van de Karel Doorman, waarbij de O.246 letterlijk versplinterd werd.

Verkeerd gehandeld

De Nederlandse Marineraad analyseerde de aanvaring eveneens. Het onderzoek wees uit dat de Karel Doorman voorop voer, in kiellinie met de onderzeebootjager Drenthe en een Duitse mijnenjager. Het konvooi voer aan 12 mijl, terwijl de O.246 slecht 2,5 mijl haalde. De luitenant van wacht veranderde de koers om het vissersvaartuig op een veilige afstand te kunnen passeren. De luitenant verklaarde dat hij niet onmiddellijk wist dat het een vissersvaartuig betrof. Later leidde hij uit de snelheid af dat het wel degelijk een vissersvaartuig betrof dat voor de Karel Doorman wou overlopen. Zonder geluidssignalen te geven gaf de officier van wacht 30° stuurboord om nog achter het vissersvaartuig te draaien. Het vliegdekschip van 220,38 meter en 19.694 ton waterverplaatsing reageerde zeer traag op het roermanoeuvre. Vermits de O.246 met het bakboordnet viste en ook bakboord roer gaf had het een veel kleinere draaicirkel nodig. De O.246 kwam hierdoor recht voor de boeg van de Karel Doorman te liggen die het vaartuig overvoer. Volgens het Nederlands onderzoek is het vliegdekschip onmiddellijk voor anker gegaan en heeft Radio Nordeich op de hoogte gebracht van de aanvaring.

HET GEBEURDE

50

jaar geleden

Redactie: Guido Walters

Deze maandelijkse rubriek is gebaseerd op HVB van 1959.

Na ook de opvarenden van de O.281 Jenny gehoord te hebben kwam de Nederlandse Marineraad tot het besluit dat de aanvaring te wijten was aan een verkeerd handelen van de Karel Doorman. Toen de situatie kritiek werd had de Karel Doorman vol achteruit moeten slaan om met zijn 40.000 pk de vaart uit het schip te halen.
De militaire raad spreekt echter alleen schuldig of onschuldig uit, maar legt geen straffen op. Voor verdere afhandeling wijst de raad dergelijke zaken door naar de krijgsraad of een burgerlijke rechtbank.

Wie was Karel Doorman?

Karel Doorman (Utrecht 23.04.1889 - Javazee 28.02.1942) was een Nederlandse admiraal die tijdens de Tweede Wereldoorlog geallieerde troepen onder zijn bevel had. Hij kwam om tijdens de Slag in de Javazee tegen de Japanners. Ter nagedachtenis van de bevelhebber heeft de Koninklijke marine tot drie keer toe een schip naar hem genoemd: het vliegdekschip Hr. Ms. Karel Doorman (bouwjaar 1946), het vliegdekschip Hr. Ms. Karel Doorman (bouwjaar 1948 dat in aanvaring kwam met de O.246), het grootste schip dat ooit voor de marine gevaren heeft en het fregat Hr. Ms Karel Doorman (bouwjaar 1941).
Karel Doorman maakte vanaf 1910 carrière als marine-officier en vliegenier bij de Marine Luchtmacht. Hij was vooral actief in Nederlands-Indië.
Hij was ondermeer chef-staf van het Marinecommandement in Den Helder. Later nam hij als kapitein ter zee het commando op de kruisers Sumatra en Java. In augustus 1938 volgde zijn benoeming tot commandant van de Marine Luchtmacht in Nederlands-Indië. In mei 1940 werd hij benoemd tot schout-bij-nacht.
Doorman kwam om het leven op de De Ruyter, een van de schepen van zijn eskader, dat tot zinken werd gebracht tijdens de Slag in de Javazee. Het gevecht dat ruim zeven uren duurde eindigde met de vrijwel volledige vernietiging van Doormans eskader. Een deel van de bemanning kon worden gered, maar eskadercommandant Doorman verkoos met het vlaggenschip ten onder te gaan. (gw)

† Ter nagedachtenis aan de bemanning van O. 246

Heer
Julien OCKET
Schipper,
Zoon van Mevr. Wed. Eugenie Maertens,
geboren te Oostende op 15 juni 1923.

Heer
Maurice DEDULLE
Motorist,
echtg. van Mevr. Maria Nieuwenhuyse,
geboren te Leke op 31 december 1911.

Heer
Maurice VERCRUYCE
Stuurman,
echtgenoot van Mevrouw Frieda Günther,
geb. te Milford-Haven op 15 december 1916

Heer
Fernand DERGELOO
Matroos (Laureaat van de Arbeid),
echtgenoot van Mevr. Fernande Gobert,
geboren te Oostende op 7 december 1907.

Heer
Marcel GRYSON
Matroos,
echtgenoot van Mevr. Rachel Janssens,
geboren te Coudekerque-Branche (Frankrijk) op 4 November 1911.

Allen omgekomen met de O. 246 Frans-Elza, in de nacht van 24 op 25 september 1959, ten gevolge van een aanvaring.

Nu was alles zo kalm en rustig : die wilde zee, de donkere nacht, de verdiende

De Belgische visserijvloot (59)

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 gegeven 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 opeenvolgende eigenaars te vinden. (Guido Walters, Louis Vande Casteele)

O.82 St. Antoine

Lengte: 14,50 m
Breedte: 5,06 m
Tonnage: 32 bt
Bouwjaar: 1987
Werf: Westvlaamse Scheepswerven NV, Oostkamp
Motor: Daf (1986)
Vermogen: 190 pk
Uitrusting: garnaalvisserij, staande netten
Eigenaar:
BVBA St Antoine, Oostende (1987)
Gezonken op 29 juli 1992
Casco verkocht in Nederland (1994)
Verlengd tot 17,90 m.
Vaart als WL.18 Vrijheid
(eig.: J. Post, thuishaven Westdongeradeel)

Z.97 Cleopatra

Lengte: 34,90 m
Breedte: 8,49 m
Tonnage: 273 bt
Bouwjaar: 1986
Werf: De Graeve, Zeebrugge
Motor: ABC (1985)
Vermogen: 1.200 pk
Uitrusting: boomkorvisserij
Eigenaar:
PVBA Jacoba, Zeebrugge (1986)
BVBA Jacoba, Zeebrugge (1990)
Geschrapt: 22.01.94
Uitgevlagd als LT 197 Cleopatra (1996)
(thuishaven Lowestoft)

Z.26 De Parel

(ex-O.26 De Parel)
Lengte: 27,75 m
Breedte: 6,72 m
Tonnage: 117 bt
Bouwjaar: 1963
Werf: Béliard Crighton & Cie, Oostende
Motor: ABC (1969)
Vermogen: 450 pk
Uitrusting: boomkorvisserij
Eigenaar:
O.26 DE PAREL
Wwe Calcoen-Haelewyck (1963)
Calcoen Louis en Georges (1971)
Z.26 DE PAREL
BVBA De Paepe, Knokke-Heist (1988)
BVBA 't Zwin, Middelkerke (1991)
Geschrapt: 31.12.1993

FOTO'S: copyright: Louis Vande Casteele – nadruk en repro niet toegelaten.

Boeken

Frank Neyts

Reisherinneringen

Maurits Ver Huell (1787-1860) vertrok in 1815 naar Oost-Indië, waar hij het commando voerde over de 'Admiraal Evertsen'. Dit linieschip maakte deel uit van het marine-eskader dat de overname van Oost-Indië uit handen van het Britse bestuur moest effectueren.
Ver Huell reisde rond op Java en nam deel aan missies naar Makassar, naar Banda en naar de sultans van Ternate en Tidore. Op de Molukken was hij betrokken bij het neerslaan van de Pattimura-opstand. Op thuisreis in 1819 moest Ver Huells in slechte staat verkerende schip op de Indische Oceaan worden verlaten. Met het schip gingen alle naturalia, die hij in de archipel verzamelde, en het grootste deel van tekeningen verloren. Later bracht Ver Huell het tot directeur van de Rotterdamse marinewerf en vergaarde hij roem als schrijver en tekenaar van natuurhistorische aquarellen.
In zijn boek deed Ver Huell versalg van zijn reis en van de verwikkelingen rond het gezagsherstel. In deze heruitgave van dat werk schenken de bezorgers tevens aandacht aan het alleszins interessante leven van Maurits Ver Huell, alsmede aan de veranderingen die zich tussen 1780 en 1830 in Nederland, bij de marine en in Oost-Indië voltrokken.
De serie van ruim honderd Indische aquarellen van Ver Huells hand, die het Maritiem Museum Rotterdam in 1895 verwierf, wordt in deze uitgave voor het eerst integraal gepubliceerd in kleur.

"Herinneringen aan een reis naar Oost-Indië" (ISBN 90-5730-568-2) telt 701 pagina's en werd als hardback uitgegeven en bevat ook een CD-rom. Het boek kost 65 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289.

Scheepskamelen & Waterschepen

Bij dezelfde Uitgeversmaatschappij Walburg Pers verscheen "Scheepskamelen & Waterschepen. Eene ellendige talmerij, doch lofflijk middel". Het boek werd geschreven door Graddy Boven en Ab Hoving.
Aan het einde van de 17de eeuw slibde de havenmond van Amsterdam dicht, met als gevolg dat grote schepen hun bestemming niet meer konden bereiken. Dankzij de scheepskameel, een uitvinding van Meeuwis Mindertsz. Babber, was het vanaf 1691 mogelijk om schepen over de ondiepe Pampus heen te tillen. Bakkers oplossing bestond uit twee houten, met water gevulde pontons, die tegen de flanken van een schip worden bevestigd. Vervolgens werden de twee delen (handmatig) leeggepompt, waardoor het schip hoger kwam te liggen en Marker waterschepen het geheel konden voortslepen. Scheepsbouwer Cornelis van Ijk noemde het 'kamelen' van schepen 'eene ellendige talmerij, doch lofflijk middel'. Het was kostbaar en nam veel tijd in beslag, maar bood tegelijkertijd de enige mogelijkheid om de scheepswerven van de Admiraliteit en de Verenigde Oostindische Compagnie in Amsterdam te bereiken. Een revolutionaire technische toepassing, die navolging vond in het buitenland. Na de opening van het Noord-Hollands Kanaal in 1824 werd de scheepskameel, na 133 jaar trouwe dienst, overbodig.

"Kamelen & Waterschepen" (ISBN 90-5730-603-4) telt 96 pagina's en werd als softback uitgegeven. Het boek kost 19.95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/76.72.26, Fax 053/78.26.91, E-mail: info@agorabooks.com.

Studiedag militair erfgoed

Op maandag 16 november gaat in Oostende een studiedag over militair erfgoed (in Oostende en in bijzonder aan de Oosteroever) door. In het Fort Napoleon wordt er teruggeblikt op de onbekende militaire voorgeschiedenis van Oostende. De ontsluiting van dit erfgoed aan de oosteroever (inclusief enkele verrassende nieuwe projecten) wordt er uit de doeken gedaan. Blikvanger wordt de presentatie van het boek "Militairen aan Zee", een publicatie die inzoomt op de evolutie in de vestingbouw aan de kust & de zeemacht in de laatste 5 eeuwen. Wie aan de studiedag wil deelnemen kan dat doen door ten laatste op 10 november te bellen naar 03 212 29 70 (Erfgoed Vlaanderen). Het inschrijvingsgeld bedraagt 30 euro.

ONDERZOEKSRAAD

Uitspraken

Tijdens de zitting van 28 oktober ging de Onderzoeksraad voor de Visserij over tot een aantal uitspraken. Een ervan betrof een lichte aanvaring die op 16 november 2007 plaatsgreep tussen de Z 45 en de B 462.
De Raad is van mening dat zowel schipper De Waegenare (B 462) als schipper Demeester (Z 45) daarbij in de fout gingen. Volgens de Raad wilden zij 'de wet van de sterkste doen gelden voor te weigeren uit te kijken'. De eerste werd bestraft met een tien dagen durende schorsing van zijn brevet van schipper Beperkte Visserij; de laatste kreeg zelfs 12 dagen verbod om als schipper te varen op Belgische vaartuigen.
Ook 12 dagen schorsing kreeg schipper Hendrik de Vries toegemeten nadat de Z 60 door de Britse overheid betrapt werd toen het schip op 28 januari 2008 het verkeersscheidingstelsel in tegengestelde richting bevoer.
Schipper Bart Flitser en zijn mannen werden dan weer buiten de zaak gesteld in de brand die op 2 januari 2009 aan boord van de Z 69 uitbrak. Die brand was ontstaan door een scheur in de isolatie tussen de schipperskajuit en de motoruitlaat. De bemanning, zo luidt het verdict van de Raad, heeft er alles aan gedaan om de brand met succes te bestrijden.
Ten slotte deed de Raad ook uitspraak in de kwestie van het overlijden van schipper Patrick Martony op 23 maart 2008 tijdens de visvangst aan boord van de 0 15. Op die dag ging de schipper overboord, wat hem noodlottig werd. De Raad besluit dat de bemanning niets verweten kan worden. (rc)

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

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

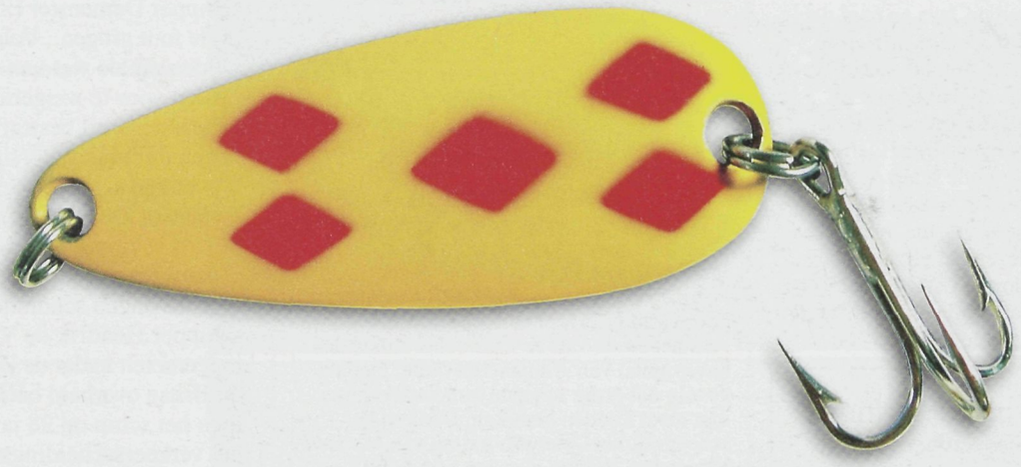
Boekhoudkantoor
Vermeire & Tommelein

E. Beernaertstraat 71
B04.02
8400 Oostende

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

www.vermeire-tommelein.be

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™

ABB