



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

VLIZ vzw
Wandelaarkaai 7
8400 Oostende

PETER HOLVOET-HANSSSEN, STADSDICHTER TER ZEE

- * **MSC-LABEL: SUCCES EN KRITIEK**
- * **KATRIEN DEVOS OP 'T (BINNEN)SCHIP**
- * **STEENBOLK: APRILVIS OF GAT IN DE MARKT?**
- * **JAN LAMOTE, NIEUWE COLUMNIST**



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

De 500 woorden van Nicole.

Nicole Derycker is een geboren Oostendse, dochter en kleindochter van vissers. Zij schrijft o.a. jeugdboeken. Binnenkort verschijnt van haar het boek 'Kus uit India' (zie verder in dit blad). Voor HVB schrijft ze maandelijks een column in minder dan 500 woorden.

Carnaval

Ik heb een hekel aan carnaval. Al altijd gehad. Als we eind februari tijdens een avondwandeling op de jaarlijkse carnavalstoet botsen, is mijn eerste reactie dan ook: wegwezen. Maar dat is buiten de waard gerekend. Ogenblikkelijk worden we ingesloten door een groep jolige feestvierders, die duidelijk al enkele pinten op hebben. Met de stank van tabak en alcohol in de nek rest ons maar een mogelijkheid: de stoet aanzien tot ze voorbij is.

Praalwagen na praalwagen trekt langs, de ene al *burlesker* dan de andere. Tussen de wagens door, groepen bont verklede mensen. Af en toe krijg ik een wolk confetti over me heen. Een grappenmaker komt op ons afgestormd en brult iets in mijn oor waar hijzelf vreselijk om moet lachen.

Ik voel me steeds onbehaaglijker. Er klopt iets niet. De gedrevenheid van deze feestvierders heeft iets onwerkelijk, hun zotternij is *fake*. Ik voel het: straks wordt de betovering verbroken en lost alles op, heel die kakelbonte bedoening, deze Ensoriaanse fantasmagorie, deze hallucinatie opgedoken uit het niets. Ik denk aan de legenden over door zeemeerminnen vervloekte steden, waarvan de bewoners met huid en haar worden opgeslokt door een ontketende zee waarna ze gedoemd zijn eeuwig voort te leven in

die doodstille, donkere onderwaterwereld. Eens per jaar mogen ze - moeten ze - een avond lang terug op aarde verschijnen als vrolijke *carnavalvierders*, onmachtig om hun leed uit te schreeuwen, hun verdoemenis kenbaar te maken. Noodgedwongen vermaken ze de nietsvermoedende toeschouwers, waarna ze opnieuw naar hun verzonken stad worden verbannen op de bodem van de zee.

Vlak voor ons danst Pietje de Dood zijn macabere dans tussen fietsers die op de gekste vehikels hun fratsen uithalen, zich schijnbaar niet bewust van zijn aanwezigheid. Op de laatste praalwagen wuift een bolronde Prins Carnaval de menigte toe. Zijn dienaren strooien 'spekken' voor de kinderen die er niet zijn. De volwassenen grabbelen in het rond, schateren het uit. Hun lach klinkt te schel.

Ik huiver en knijp even de hand van mijn gezelschap. 'Kom,' zegt hij, 'laten we doorgaan, die *noordooster* snijdt door merg en been.' En ook hij huivert terwijl hij de kraag van zijn jas omhoog klapt. In stilte stappen we verder door de nu zo goed als verlaten straten. Achter ons verwaaide flarden muziek. Ik kijk om en zie nog net de lichten van de laatste praalwagen om de hoek verdwijnen. Het klotsende, kolkende duister tegemoet.

Nicole Derycker
tekening Jo Clauwaert



HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine
van de zee

ISSN: 0776-6912

MEDEWERKERS:

Jo Clauwaert, Robert Coelus,
Walter Debrock (†), Nicole Derycker,
Juil De Vocht, Don Fabulist, Peter
Flynn, Peter Holvoet-Hanssen,
L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts,
Jef Klausing(†), Chris Meyers,
Geert Cyriel Tavernier,
Flor Vandekerckhove,
Louis Vande Castele,
Jacques van Harten, Katrien Vervaele,
Guido Walters (†).
Gasten: Katrien Devos, Jan Lamote,
Peter Theunynck, Roland Verschaeve

Redactie te bereiken op

0474 53 88 00

E-mail: het.visserijblad@telenet.be

www.visserijblad.be

V.u.: Flor Vandekerckhove
Brusselstraat 12, Bredene
UITGEVERIJ:

VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en
alle correspondentie:

HVB, Brusselstraat 12,
8450 Bredene

Omslagfoto: Jo Clauwaert
Losse nummers: 3,99 euro
Abonnementen!

* Jaarabonnement België

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

* Jaarabonnement Nederland

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

BE50 3840 5965 8118

(BIC): BBRUBEBB.

Vermelding: abonnement HVB.



HVB ALS ONWELKOME PARTIZAAN

De Brit George Orwell (1903-1950) was een geëngageerd schrijver. Geëngageerd was hij zowel als journalist als in zijn verhalend werk. Hij behoort tot de grondleggers van de *participerende journalistiek*. En wie *Animal farm* (De boerderij der dieren) gelezen heeft weet dat ook zijn fictiewerk geëngageerd was.

Orwell heeft veel nagedacht over de moeilijke verhouding tussen een maatschappelijk engagement en een onafhankelijke schrijfspraktijk. Over een schrijver in de politiek bijvoorbeeld: *'Ik denk niet dat hij zich, louter op basis van zijn gevoeligheid, mag onttrekken aan het gewone, vuile politieke werk. Net zoals alle anderen moet hij bereid zijn lezingen te geven in tochtige zalen, gaan kalken, kiezers werven, pamfletten verdelen, zelfs in burgeroorlogen vechten indien dat nodig blijkt. Maar wat hij verder ook moge doen in dienst van zijn partij, hij zou er nooit mogen voor schrijven. Hij zou moeten duidelijk maken dat zijn schrijven iets apart is.'* Een auteur mag volgens Orwell op straat wel partijpolitieke pamfletten uitdelen, maar hij mag ze niet zelf geschreven hebben.

Hallo?! Op het eerste gezicht lijkt het een schizofrene toestand, maar op het tweede gezicht alweer veel minder, want: *'betekent dit alles dat een schrijver (...) zich ook moet inhouden om over politiek te schrijven? Nogmaals, helemaal niet! (...) Het is alleen maar dat hij dat zou moeten doen als een individu, een outsider, ten hoogste als een onwelkome partizaan op de flank van een regulier leger.'*

Orwell mag het over politiek hebben, hij beschrijft in die regels ook de redactionele lijn van HVB. Want ja, ons blad ijvert wel degelijk voor het voortbestaan van de vissersgemeenschap en voor de waarden die we erin vertegenwoordigd zien.

We schrijven met liefde over de gemeenschap waarin we gedijen. Maar in diezelfde gemeenschap worden wij, niet minder dan in de politiek, geconfronteerd met wrange machtsverhoudingen, plat opportunisme, eigenbelang gecamoufleerd als algemeen nut, doofpotoperaties, leugenachtige verklaringen van leidinggevende figuren en twijfelachtige praktijken van achterbakse lobbyisten...

Ons engagement in de visserij heeft ons nooit belet over dat alles te schrijven, veelal tegen de stroom in, meestal zelfs als enigen. Maar het omgekeerde geldt evengoed: dat we kritisch over de sector schrijven, heeft ons nooit belet om deel te nemen aan acties voor het behoud ervan. Zij het dat we zodoende, zoals Orwell het zegt, inderdaad beschouwd worden *'als een onwelkome partizaan op de flank van een regulier leger'*; dat we zo beschouwd worden... door de generaals wel te verstaan.

Flor Vandekerckhove • Uitgever.



CREVITS

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

Marcus Gerardsstraat 12, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 54 48 33

Kotterstraat 42, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050 54 45 85

Ankerstraat 20, 8400 Oostende. Gsm: 0475 30 39 87

Fax: 050 54 79 11

Telefoneren vanuit Nederland: +32 50 54 48 33

VROEGE APRILGRAP OF GAT IN DE MARKT



OVERSPOELT DE STEENBOLK ONZE KUSTWATEREN?



De Vlam () houdt zich bezig met de promotie van producten die door Vlaamse vissers aangevoerd worden.*

Regelmatig zet ze deze of gene soort in het licht. Bekend is de campagne rond de 'Vis van het jaar'.

Verleden jaar was dat de zeeduivel. Welke vis het dit jaar wordt is nu nog niet bekend.

Daarnaast is er ook een Vlamcampagne met seizoenvoorstellen. In de voorjaarsfolder, verkrijgbaar bij de visboer, vind je diverse recepten terug, zodat iedereen die seizoenvis ook kan klaarmaken.

Voor de lente werden drie vissen en een schaaldier geselecteerd: hondshaai, rode poon, steenbolk en sint-jakobsschelp.

Steenbolk

Zoals dat ook verleden jaar al was, wordt nog tot einde maart de steenbolk (in de visserij ook steenwijting of steenpost genoemd) aanbevolen. Daarna moet je het beest met rust laten zodat het kan paaien. Die vis, die buiten de quotaregelingen valt, kan maximaal tot 45 cm lang worden met een leeftijd van ongeveer 5 jaar. De commerciële aanvoer bestaat meestal uit de lengteklassen 20 tot 25 cm (kleiner dan 20 cm mag niet aangevoerd worden). De soort is ver verspreid in het oostelijk Atlantisch gebied van Noorwegen tot Senegal, maar minder in de Noordzee. Het betreft meestal een bijvangst van andere demersale visserijen.

Steenbolk kan vergeleken worden met wijting. Hij is iets robuuster. Het visvlees is ook te vergelijken met wijting en wordt meer gewaardeerd bij de kenners in de vissersgemeenschap dan bij de doorsnee consument.

Vis(serij)specialist Robert Coelus is laaiend enthousiast over de

mogelijkheden die deze vis biedt. 'Gezien er nu al naar schatting 20 000 steenbolken zwemmen rond één sokkel zal de inplanting van meer dan driehonderd windmolens op zee de steenbolkpopulatie laten oplopen tot meer dan drie miljoen. Als we vijf tot zes bolkes rekenen per kilo, komen we al gauw aan een dikke duizend ton.'

Volgens Coelus zal de soort zodoende zelfs de kustvisserij fundamenteel veranderen: 'Die massa steenbolken zal uitzwermen over de Vlaamse banken en niet meer foerageren op kleine slijkgarnaaltjes maar de noordzeegarnaal op het menu nemen, waardoor het garnalenbestand fel zal verminderen. Onze vissers zullen met de tijd steenbolken bij de vleet vangen en in plaats van de garnalen zullen er binnen steenbolken op de markt staan.'

Under cover

Coelus weet dat de steenbolk bij de consument minder geapprecieerd wordt dan pakweg tong, tarbot of kabeljauw. Maar daar kan verandering in komen. Hij heeft zelfs al een

SKB Life Saving Equipment

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**



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

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

pak voorstellen klaar waarmee de Vlam aan de slag kan om de soort te promoten. Coelus: *'Televisiekoks moeten subsidies krijgen om steenbolk in hun kookprogramma's op te nemen. Er kan een TV-wedstrijd uitgeschreven worden voor kijkers die nieuwe en excentrieke recepten voor steenbolk ontwerpen en de hoofdprijs voor de winnaar is een jaar gratis groene windmolenelektriciteit, naast nog vele andere energiebesparende prijzen.'* De visbakkers moeten volgens Robert Coelus ook subsidies krijgen om steenbolk gratis uit te delen tijdens diverse evenementen in het land. Hij noemt dat *'een undercover methode om de bevolking goesting te doen krijgen'*. Ook het Hof wordt bij Coelus' campagne betrokken: *'De koning en de nieuwe ministers krijgen steenbolk op het galadiner van de inauguratie van de nieuwe federale regering op 1 april 2011. Op die dag staat steenbolk op de menu's van de sterrenrestaurants in ons land.'* (***) En hij besluit: *'Het zal cool zijn, zelfs 'megacool' als je steenbolk eet.'*

Aprilgrap

De verwijzing van Robert Coelus naar 1 april als datum voor een nieuwe regering is natuurlijk een aprilgrap, maar is zijn promotieprogramma voor de steenbolk dat ook? Het zou



kunnen, want de promotie voor steenbolk is ooit al eens een aprilgrap genoemd, zo laat Jan Desmet ons weten. In 2001 opteerde de Vlam al eens voor de steenbolk (*Trisopterus luscus*). Men wilde er toen de 'Vis van het jaar' van maken, aldus Desmet: *'Maar dat joeg bij de vishandelaars de "vlam" in de pan. Zij spraken over "een late en slechte aprilgrap", want de steenbolk maakte in hun ogen geen schijn van kans "een commercieel succes te worden, want te klein, te veel graten, te veel fileerwerk". De ondertitel van de krantenkop liet zich raden: "Verkiezing van weinig bekende steenbolk tot promovis op nippertje afgeblazen". Te elfder ure mocht de pladijs andermaal de kastanjes uit het vuur halen.'* (***)

Flor Vandekerckhove
Foto's: Jo C.

(*) Vlaams Instituut voor Agro- en Visserijmarketing, www.vlam.be

(**) Da's dan juist op tijd, want na 1 april moet de steenbolk met rust gelaten worden, wegens paaitijd. Het duurt dan tot november vooraleer de Vlam de steenbolk weer aanraadt. (http://www.visinfo.be/vis/downloads/affichekalender_nl.pdf)

(***) <http://www.jandesmet.net/aprilvis.html>

RECEPT

Gebakken steenbolk met crazy-puree en gepaneerde tomaat

We vroegen onze eigen HVB-kok Johan Vanhoutte om ons een mooi steenbolkrecept te leveren. Hij trok naar het Oostendse visserscafé 't veegetje om er inspiatie op te doen en vertelde ons nadien het volgende:

'Dit receptje draag ik op aan Freddy van 't Vegeetje.

Of zoals schipper Marnix Verleene het uitdrukt :

"Ter nagedachtenis van een mens die de zon in het water zag schijnen. Samen met Marietje leefde hij mee met het vissersvolk in de kombuis aan de kaai, waar vissers hun hart luchten en hun ziel leegvloeken. Altijd een warm onthaal, een luisterend oor, een sussende schouderklop. Wijting, schar, bot, mosselen, hondshaai... gedroogd, gebakken of gemarineerd... onze cafévader deelde trots de levendverse vis door ons aangevoerd en door Marietje klaargestoomd".'

Vanhoutte vervolgt: *'Ik wilde er een soort plat préféré van maken en daarvoor had ik meer informatie nodig over de favoriete eetgewoontes van onze cafébaas. Marie vertelde mij op haar flamboyante Frans-Nederlandse manier dat Freddy hield van de eenvoudige dingen en een hekel had aan chichi en caca. Vis at hij het liefst gebakken en als groentjes verkoos hij tomaten, wortelen, witloof en spinazie. Ook ging er geen dag voorbij zonder dat er een stukje kaas verorberd werd: "Il adoret le fromage"; het speelde geen rol welke soort. Gesterkt door dit gesprek en de bijbehorende biertjes trok ik huiswaarts om het volgende gerecht te brouwen.'*

Ingrediënten (2 pers):

400 gr. Steenbolk; 2 grote vleestomaten (coeur de boeuf-tomaten); paneermeel; 1 eitje; 150 gr. Wortelen; 250 gr. Aardappelen; 50 gr. gemalen gruyère; peper, zout en muskaatnoot; 100 gr. Boter; 1 uitje; 1 pils.

Bereidingswijze:

Worteltjes aanstoven met een ajuntje. Langzaam laten gaar worden en af en toe een beetje bevochtigen met een scheutje bier. De gegaarde wortelen pureren. Van de aardappelen maken we een klassieke puree met de nodige boter, peper, zout en muskaatnoot (eventueel

een beetje melk). We voegen de wortels bij de puree en mengen er nog een goede schep gemalen kaas onder. De crazy-puree is klaar!

Voor de tomaten nemen we grote volle vleestomaten. Daarvan snijden we twee dikke plakken per persoon. We kloppen een eitje los, halen onze tomaten erdoor en paneren vervolgens in het paneermeel. Deze tomaten mogen we voorzichtig aanbakken in een pan met boter. De steenbolk zelf mag gekruid worden met peper en zout en in de pan gebakken met een grote hoeveelheid boter, die eveneens zal dienen als saus.

Schik de tomaten op een bord en leg er het visje op. Schep er puree bij en maak er een kuiltje in voor de botersaus.

Dit alles spoelen we door met een gewoon pintje. Naar goede Végé-traditie : Smakelijk en santé!

Johan Vanhoutte



MSC, een toenemend succes

De Marine Stewardship Council (MSC) is een internationale organisatie die opgezet werd om overbevissing tegen te gaan. MSC levert een keurmerk dat de consument ter zake de nodige garantie biedt. Het werd in 1996 opgericht door het Wereldnatuurfonds (WWF) en de levensmiddelenreus Unilever. Intussen werkt het onafhankelijk van die twee stichters.

Om het label te mogen gebruiken moet je bewijzen dat de vis niet overbevist wordt, dat ecologische neveneffecten minimaal of positief zijn en dat het visserijbeheer ter plekke voldoet aan alle (inter)nationale 'duurzaamheids' regels. Er zijn vandaag wereldwijd al 249 visserijen die meedoen met het MSC-programma. 103 daarvan zijn al gecertificeerd. 146 worden nog beoordeeld. Verder zijn er nog enkele tientallen visserijen die met een vertrouwelijke voorstudie bezig zijn.

Duurzaam op schol vissen

De tijd dat het label vooral voor exotische vissen (Alaskazalm, West-Australische langoest, Nieuw-Zeelandse hoki...) gebruikt werd, ligt al lang achter ons. Ook schol wordt inmiddels al verkocht onder het blauwe MSC-label. Dat gebeurt met name door de vier trawlers van de Nederlandse Osprey Group die niet toevallig vanuit Urk opereert, want de vismijn van Urk is marktleider op het gebied van schol.

De vier twinriggers van Osprey (H 426 'Neeltje', PW 447 'Louwe Senior', H 357 'Good Hope' en E 104 'Ansgar') zijn eigendom van de Nederlandse redersfamilie de Boer. Naast twinriggen kunnen deze kotters ook flyshooten. Samen vangen ze ruim 2.000 ton schol per jaar. Cees de Boer: 'Als Osprey Group hebben we 2 jaar geleden besloten om deze stap naar een erkend duurzame wijze van vissen te zetten. We zijn blij dat wij het certificaat behaald hebben. Een mijlpaal voor ons bedrijf. Het duurzaam borgen van onze grondstofbronnen zien we als onze natuurlijke plicht en maakt standaard onderdeel uit van het visserijbeleid van Osprey Group. Het behalen van het MSC certificaat onderstreept dit nog eens extra.'

De groep kreeg het label in september 2010, maar was daarmee niet de eerste scholvisser om bij MSC aan te sluiten. Het is de Ekofish Group uit Urk die als eerste het certificaat voor Noordzeeschol heeft verworven. Dat gebeurde al op 4 juni 2009. Louwe de Boer, algemeen manager van Ekofish Group is er in elk geval blij mee: 'MSC certificering heeft ons absoluut marktoordelen opgeleverd. Er is een sterke vraag naar duurzaam gevangen Noordzeeschol van hoge kwaliteit.'

Vissen doet de groep in de Centrale Noordzee tussen Denemarken en Schotland. Ze doet dat van 1 april tot



De PD 43 van de Ekofish Group begon haar carrière als boomkorkotter, maar werd later omgebouwd tot twinrigger. Hierdoor kon het schip het MSC-label in ontvangst nemen.

1 december. Jonge schol migreert van het zuiden van de Noordzee naar het noorden. Dit betekent dat in de Centrale Noordzee, waar de Ekofish Group op schol jaagt, voornamelijk volwassen schol voorkomt. Dit in combinatie met de netten met grote mazen (120-140 mm) betekent dat de groep daar schol kan vangen met weinig ongewenste bijvangst. De visserij opereert er uiteraard onder een strikt quotabeheer. Maar de groep heeft in het beheerplan ook vrijwillig vastgelegd dat men de gerichte visserij op schol gedurende het paaiseizoen beëindigt en in bepaalde gebieden ook totaal niet zal vissen. Wat doet zo'n schip dan in die tussentijd? Een bemanningslid van de GY 127 Hendrika Jacoba legt het ons uit: 'Buiten het MSC-seizoen vissen we in het Kanaal en vangen daar op vissoorten die vrij van quota zijn en vrij aan te voeren.'

De schepen

De vloot van de Ekofish Group bestaat uit moderne twinriggers waarvan er enkele kunnen flyshooten. De 42 meter lange PD 43 Annegina heeft Peterhead in Schotland als thuishaven. De PD 43 begon zijn carrière als boomkorkotter, maar werd later omgebouwd tot twinrigger. Hierdoor kon het schip opgenomen worden in de Ekofish Group en het MSC-label in ontvangst nemen.

De PD 147 Enterprise (lengte 44,95, breedte 9,41 m.) is het vlaggenschip van de Ekofish Group. Het vaart net als de PD 43 onder Schotse vlag. Het schip werd voorzien van alle moderne technieken op het gebied van de twinrig- en flyshootvismethoden. Tevens beschikt het over de nieuwste sonar en over GPS-apparatuur. De trawler brengt de vis binnen 48 uur aan wal om de beste kwaliteit te garanderen. De groep garandeert die beste kwaliteit ook van schip tot aan de winkel, overal ter wereld. De onderneming kan verse vis leveren per vrachtwagen of via luchtvracht binnen 72 uur nadat ze gevangen werd.

Merkwaardig: in samenwerking met de visserijschool van Urk is de PD147 geschikt gemaakt om te dienen als oplei-

Alle industriële en scheepsherstellingen mekaniek en plaatwerk

Nieuwe Werfkaai 14 • 8400 Oostende

T: 059 33 22 15 • F: 059 33 01 55

GSM Johan: 0477 31 54 15

GSM Ludo: 0477 33 54 35



**BEMA
DOET
HET**

dingschip. De bemanning is extra getraind om leerlingen te begeleiden en er zijn aan boord vier werkplekken uitgerust met een constante internetverbinding om contact te houden met leraren van de visserijschool.

Met thuishaven Grimsby vaart de **GY 57 Eben Haezer** onder Engelse vlag. Hoewel de GY 57 een van de kleinste kotters is binnen de groep (39,96 m. lang, 8 m. breed,) is ook dat schip geschikt bevonden voor MSC-certificering. De kotter **GY 127 Hendrika Jacoba** (40,20 meter lang en 9 meter breed) is van 1982 en werd in 1995 gerenoveerd. Motor is een 6 cilinder langzaam draaiende Deutz die tijdens het twinriggen en flyshooten voor 1100 pk draait. Door de grote verstelbare schroef van 3200 mm doorsnede realiseert het een hoog rendement. Hulpmotor is een Deutz (V8-616) van 500 pk. Die dient om de lieren aan te drijven. Tijdens het vissen gebruikt het schip ongeveer 150 pk voor boordnet (om pompjes, koelkast e.d. van stroom te voorzien) en circa 150 pk om de autotrawl te voeden. De boegschroef is goed voor 120 pk die vooral tijdens het flyshooten gebruikt wordt. In het voorschip staat nog een havensetaggregaat van 250 pk en een nood-hulpmotor. Bunkercapaciteit is 80.000 liter gasolie, 2000 liter olie en 3000 liter reserve smeerolie. Tevens is er een we tank van 3000 liter voor afvalwater.

Het schip werd door de groep aangekocht in 2002 en toen al geschikt gemaakt voor twinrigvisserij. Het telt 2 ijsmachines die in totaal 5 ton ijs per dag produceren. Door de grootte van het schip was het geen probleem om het in 2009 ook om te bouwen voor de flyshootvisserij. Er werden extra grote lieren aan dek gezet zodat de vissers met 50 mm touw kunnen jagen i.p.v. 40 mm. De 50 mm zakt minder in de bodem en heeft dus minder effect op kleine bodemvissen. De lieren worden tijdens het twinriggen en flyshooten door computers aangestuurd (auto-trawl) om een optimale stand van de netten te bewerkstelligen zodat er zomin mogelijk brandstof verbruikt wordt. Door het optimaal in stand houden van de netten blijven de mazen goed open staan en kan de ondermaatse vis makkelijk uit de netten ontsnappen.

Bemanning bestaat uit totaal 6 personen waarbij men probeert te regelen dat er steeds 1 een week vrij heeft. Daarmee is de kous niet af. In september 2010 hebben acht Deense schepen zich aangesloten bij het certificaat van de Urker Ekofish Group. Daardoor is het totale scholquotum van de groep gestegen tot 5.000 ton. Wanneer we de aanvoer van de Ospreygroep (2.000 ton) erbij tellen dan weten we dat er dit jaar al 7.000 ton MSC-gecertificeerde ton schol in Urk aangevoerd wordt. Ter vergelijking: het totale scholquotum van België bedraagt 5.158 ton. (fv)

De H 426 'Neeltje', een twinrigger van de Osprey Group. Zoals dat ook het geval is met de PW 447 'Louwe Senior', H 357 'Good Hope' en E 104 'Ansgar' is de trawler eigendom van de Nederlandse redersfamilie de Boer. Samen vormen de schepen de Osprey Group die in september 2010 het MSC-certificaat voor schol toegekend kreeg.



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**



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**

MSC, een toenemende kritiek

MSC, het meest succesvolle keurmerk voor duurzaam gevangen visserijproducten, ontkomt niet aan kritiek. Het certificeringssysteem zou gevoelig zijn voor politieke druk. Bovendien heet het ontoereikend te zijn als wapen tegen de overbevissing. En ten slotte zou de veeleisende procedure kleine vissers(gemeenschappen) veelal buitensluiten, wat betekent dat het label concurrentievervalsend werkt ten voordele van de allergrootsten.

Verdiend MSC geld aan de labels? Ja en nee. MSC, een vereniging zonder winstoogmerk, doet zelf niet mee aan de beoordelingen van de kandidaten die het label willen verwerven. Die gebeurt door derden die uiteraard door de kandidaat vergoed moeten worden. Die commerciële bureaus staan onder toezicht van nog een andere organisatie. MSC krijgt pas geld wanneer het keurmerk op de verpakkingen komt te staan.

(Meer erover op <http://www.msc.org/>)

Het inzetten van commerciële certificeringsinstanties werkt fraude in de hand, zo vrezen critici als zeebioloog Trevor Ward van de universiteit van West-Australië. Groeiende concurrentiedruk brengt certificeerders in de verleiding om de aanvragers (die hun gage betalen) te bedienen met rooskleurige rapportages, aldus deze bioloog. Ook kunnen grote reders één vissoort 'duurzaam' vangen (en dus het keurmerk krijgen), terwijl het voor de overige activiteiten business as usual blijft.

Greenpeace van zijn kant heeft al uitgehaald naar het certificaat voor Alaska koolvis aangezien dat bestand hard achteruit gaat. Het certificeringsproces voor de gedecimeerde West-Canadese Fraser River Sockeye zalm werd recentelijk zelfs als 'ecofraude' bestempeld. Die zalmvisserij is door de MSC 'technisch' voor certificering in orde bevonden. Onbegrijpelijk vinden critici, want de overheid heeft juist een voorlopig vangstverbod afgekondigd.

De problemen negeren

Zee-ecologen denken dat het bestand aan Alaska koolvis en Sockeye zalm waarschijnlijk niet achteruitgaat door overbevissing (een van de MSC-criteria), maar door verhoogde watertemperaturen als gevolg van de klimaatverandering. Maar daar houdt MSC zich niet mee bezig. Lars Gulbrandsen, onderzoeker bij het Noorse Fridtjof Nansen Instituut, publiceerde een wereldomspannend literatuuronderzoek over de effectiviteit van het MSC-keurmerk (meer daarover op <http://www.fni.no/cv/cv-lhg.html>). 'Er kleven onvermijdelijke beperkingen aan zo'n



De GY 127 werd door de Ekofish Group aangekocht in 2002 en toen al geschikt gemaakt voor twinrigvisserij. Door de grootte van het schip was het geen probleem om het in 2009 ook om te bouwen voor de flyshootvisserij. Er werden extra grote lieren aan dek gezet zodat de vissers met 50 mm touw kunnen jagen i.p.v. 40 mm. De 50 mm zakt minder in de bodem en heeft dus minder effect op kleine bodemvissen.

certificeringssysteem', zegt hij. 'Een eco-label blijkt als promotiemiddel vooral aantrekkelijk voor kapitaalcrachtige visserijbedrijven die opereren op de wereldmarkt en die technisch toch al hoog ontwikkeld zijn. Voor hen is bijsturen om aan de MSC-eisen te voldoen relatief eenvoudig. De totale vangst wordt er niet zoveel minder om.'

Daarnaast zijn er nog veel problemen. 'Het manco van het MSC-label is de eenzijdigheid', legt Gulbrandsen uit. 'Het gaat over overbevissing, de vangstmethode en mariene ecosystemen. Om het niet te ingewikkeld te maken is voorlopig besloten de sociale kant van duurzaamheid (people, planet, profit) buiten de criteria te laten. Begrijpelijk, maar voor kleine vissersgemeenschappen mist het MSC-keur daarvoor aantrekkingskracht.' Bij MSC beamen ze dat eerlijke handel, duurzame verwerking, dierenwelzijn, milieuaspecten van visserijvloeden, vervuiling in vis, allemaal zaken zijn die buiten de criteria vallen. 'Maar een keurmerk is maar één instrument', zo heet het. 'Bovendien: criteria kunnen gaandeweg breder of scherper worden'. En: 'juist een keurmerk voor één bedrijfsonderdeel kan scheepseigenaren prikkelen tot verdere verduurzaming.' 'Voor de vele kleine vissersgemeenschappen', meent Gulbrandsen, 'is er nauwelijks prikkel om aan certificering mee te doen.' In 2007 werd daarom door MSC een speciaal Developing World Fisheries Program opgezet. Het Londense hoofdkantoor zegt het als volgt: 'Het ontbreekt vissersgemeenschappen behalve aan geld ook aan organisatiegraad, aan professionele lokale certificeerders, aan markttoegang naar duurzame vis en aan biologische gegevens over hun viswateren.' Dat gaat dan wel over kleine vissersgemeenschappen in ontwikkelingslanden, maar wat daar gezegd wordt lijkt ook op te gaan voor de Belgische visserijsector. (fv)



B.V.B.A. S & S



Jofra Shipping & Trading

Postbus 51 • B - 9060 Zelzate

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

GSM: +32 (0) 477 952 450

E-mail: jofra.jan@gmail.com

Web: www.bvba-sens-jofra.be

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

**Boekhoudkantoor
Vermeire & Tommelein**

E. Beernaertstraat 71

B04.02

8400 Oostende

Tel : 059 701830

Gsm : 0475 901354

Fax : 059 512515

www.vermeire-tommelein.be

WEEK VAN DE ZEE

Van 29 april tot en met 15 mei 2011 is er opnieuw de 'Week van de Zee'. Er worden tal van activiteiten georganiseerd door het provinciebestuur i.s.m. tien kustgemeenten, bezoekerscentra, natuurorganisaties en Horizon Educatief vzw. Met de slogan 'Leve de Zee' willen de initiatiefnemers het natuurlijk leven aan de kust centraal zetten.

Dit jaar is de 'Week van de Zee' aan zijn vijftiende editie toe. Stripheld Jommeke en zijn vriendjes zijn de ambassadeurs van deze feesteditie. Samen met uitgeverij Ballon Media zal de Provincie West-Vlaanderen een spelletjesboek 'Met Jommeke naar zee' uitgeven. Dit kortverhaal verschijnt begin april. Het zal heel wat spelletjes, opdrachten en raadseltjes over de zee bevatten en zal verkocht worden aan 6,95 euro per stuk.

Tijdens de week kan zowel het basisonderwijs als het secundair onderwijs deelnemen aan activiteiten. Tijdens de weekends staat er voor het grote publiek heel wat op het programma. Zo is er onder andere een geleide mountainbiketocht in Koksijde, een demonstratie bevissing met fuiken in Nieuwpoort en zijn er zeedorpen in Oostende, Bredene en Nieuwpoort, natuurwandelingen in de Kleiputten, Zwinduinen en andere natuurreservaten en garnaalkruiviteiten in Nieuwpoort, Koksijde en De Panne. Ook tijdens het daaropvolgende weekend van 14 en 15 mei vinden boeiende activiteiten plaats tijdens het 'Zwin op stellen' in Knokke-Heist. Een uitgestippelde route doorheen het Zwin brengt je vanaf 9 uur 's morgens langs een twintigtal 'stopplaatsen' met gratis smaakmakertjes van workshops en wandelingen die het Zwin aanbiedt. Meer info op www.weekvandezee.be

Traditioneel vindt in Oostende op paasmaandag de Zeeliedenhulde plaats. Ook de vrijzinnige gemeenschap participeert aan die hulde met een eigen plechtigheid die jaarlijks plaats vindt in 'De Geuzetorre'. Voor de negende keer al organiseren Patrick Van Craeynest, Moreel Consulent voor de Zeevisserij en het Vrijzinnig Laïciserend Centrum Oostende vzw op maandag 25 april 2011 de Vrijzinnige Zeeliedenhulde. Deze keer wordt het gebeuren opgeluisterd door 'The North Sea Coyotes' (Luiz en Renato Márquez) met een muzikaal ondersteunde bloemlezing uit de dichtbundel 'Het zweet van de zee' van Jo Clauwaert en Geert Cyriel Tavernier. Afspraak om 9 uur 15 in 'De Geuzetorre'. Foto: Jo C.



NOOIT EERDER AT MEN ZOVEEL VIS

In 2010 at de mens gemiddeld 17,1 kilo vis. Bij 3 miljard mensen staat vis op het menu. Die vis zorgt bij mensen voor 15% van de eiwitproductie. Nooit eerder werden zo'n hoge cijfers genoteerd. Nooit voorheen werkten er ook zoveel mensen in de vis. Aquacultuur en visserij voorzien vandaag 550 miljoen mensen (8% van de wereldbevolking) van een inkomen. Dat is goed nieuws. Minder goed nieuws is evenwel dat de FAO (wereldvoedselorganisatie) die de cijfers bekendmaakte eraan toevoegt dat de visvoorraad verder blijft slinken.

SUCCESSVOLLE PETITIE-LIJST VISSERSBENT

Schipper Marnix Verleene laat momenteel een petitielijst circuleren ten voordele van een project dat hij 'Vissersbent' noemt. Bedoeling is de mogelijkheden van de passieve visserij te bevorderen. Daartoe wil de initiatiefnemer exclusieve zones voor dat soort visserij, o.m. voor de kust en rond de windmolenparken. Ook wil hij dat de aldus gevangen vis in de vismijn gepromoot wordt als streekproduct. Tot nu toe hebben al bijna vierhonderd mensen de petitie getekend.

NEDERLANDSE VISMIJNEN GAAN 8% VOORUIT

De Nederlandse visafslagen hebben hun omzet vorig jaar met 8,1 procent zien toenemen tot 294,7 miljoen euro. De aanvoer steeg met 8 procent naar 99.941 ton. De omzet is vergelijkbaar met 2008, maar

dat jaar werd er niet meer dan 86.473 ton aangevoerd. Het aanbod is vergelijkbaar met de jaren 2005 en 2006, maar toen bracht ongeveer dezelfde hoeveelheid vis circa 39 miljoen euro meer op. De cijfers geven aan dat de scherpe prijsval van schol in 2009 inmiddels niet hersteld is. Dat is zichtbaar in Urk (marktleider op het gebied van de schol) waar het aanbod het sterkst steeg (+14,4%), maar de omzet niet verder kwam dan +8,8%. Een sterke omzetsijting was er in de visafslagen Vlissingen (+19,7%), Breskens (+15,2%) en IJmuiden (+10,1%). Lauwersoog was de enige vismijn die het minder goed deed dan in 2009.

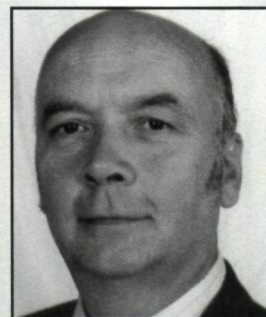
ZEEVISSERS - VISBEWERKERS

- HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN EN BINNENSCHIPPERS
VOOR AL UW PROBLEMEN

WENDT U TOT DE



Zeemansbond A.B.V.V.



Ivan Victor
Federaal secretaris
zeevisserij

Jules Peurquaetstraat 27
Oostende

Tel.: 059 55 60 85

Fax: 059 70 51 33

E-mail:

Ivan.Victor@btb-abvv.be

R. Vermote:
gewestelijk secretaris

0476 23 40 28

Heiststraat 3

Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

E-mail:

renaud.vermote@btb-abvv.be

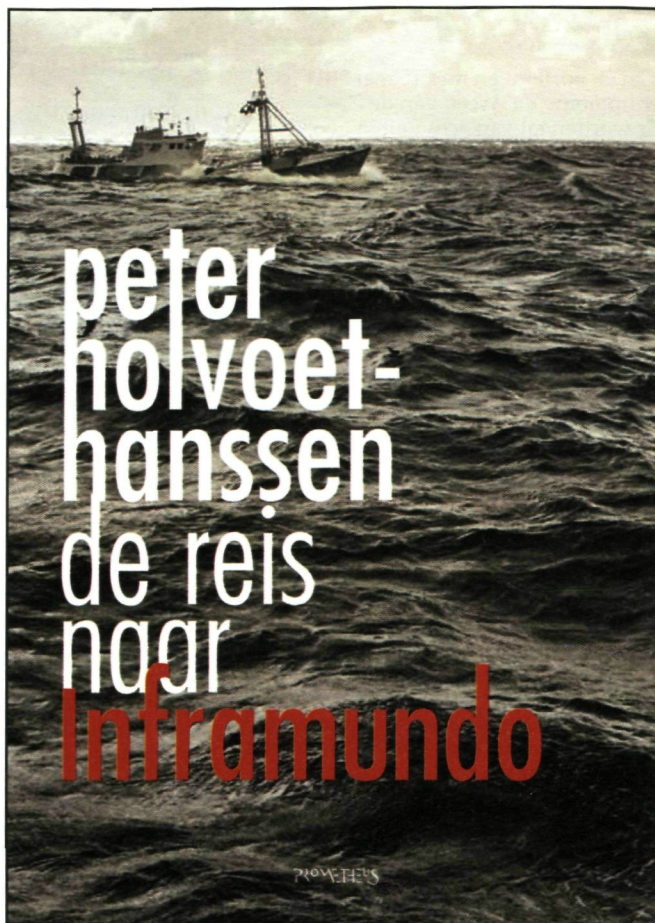
Noëlla en Peter varen weer te kaap'ren

We waren erbij, in Antwerpen, toen Noëlla Elpers en Peter Holvoet-Hanssen er elk (maar wel tegelijk) een nieuw boek voorstelden. In Galerie De Zwarte Panter presenteerde Elpers op zaterdag 26 februari haar nieuwe adolescentenroman *Vuurkraal* en Peter HH zijn bloemlezing-bundel *De reis naar Inframundo*.

Er is meer dat beide auteurs samen doen. Noëlla en Peter bewonen in Antwerpen samen *Het Kapersnest* (www.kapersnest.be) van waaruit zij de wereld in 't vizier houden. Van zodra de tijd daar rijp voor is, sturen ze een boek op weg om daarmee, zoals het kapers betaamt, her en der prijzen weg te kapen. Noëlla Elpers schreef eerder al *De pimpernel* en *Dolores!*. Dat laatste werk leverde haar in 2008 een *Boekenleeuw* op (bekroning beste jeugdboek) en een plaats op in de shortlist van de *Gouden Uil*. In 2009 won ze er in Gent de *Kleine Cervantesprijs* mee en het boek, dat nu al aan zijn achtste druk toe is, werd intussen in het Duits vertaald.

Vuurkraal, haar nieuwe boek, is een vervolg op dat prijswinnende *Dolores!*. Je leeft mee met een bont gezelschap van speellieden die een gevaarlijke reis ondernemen langs laat-middeleeuwse wegen.

De naam Noëlla Elpers valt nu voor het eerst in HVB. Dat kan niet gezegd worden van haar echtgenoot Peter Holvoet-Hanssen. Hij mag dan de stadsdichter van Antwerpen zijn, onbekend is hij bij onze lezers niet. Hij levert al lang



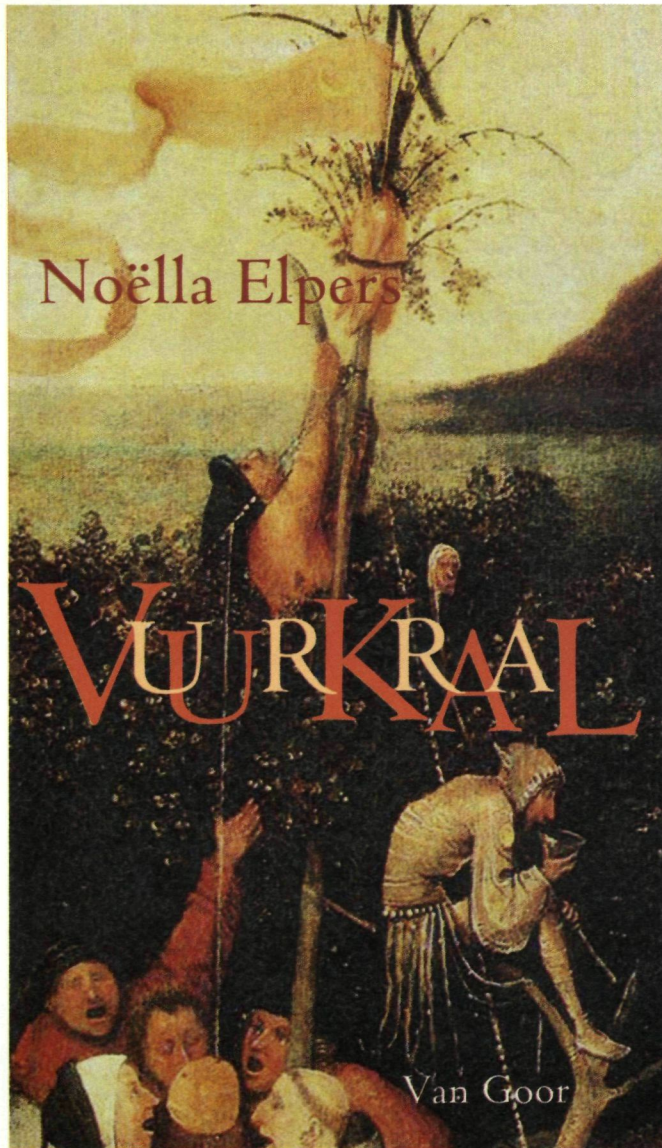
Peter Holvoet-Hanssen leest voor uit zijn werk.

gedichten aan ons blad en bovendien leidt hij tal van dichtende medemensen naar onze visserskaaien opdat we ze zouden leren kennen.

Peter HH heeft tussen 1990 en 2008 al meer dan één dichtbundel geproduceerd. Dat die poëzie van grote klasse getuigt mag blijken uit de prijzen die hij ermee weggekaapt heeft. In 1999 kreeg hij de *Vlaamse Debuutprijs*, in 2001 de *Dirk Martensprijs*, in 2008 de driejaarlijkse *Cultuurprijs van de Vlaamse Gemeenschap* en in 2010 de driejaarlijkse *Paul Snoek Poëzieprijs*.

Het zijn prijzen een groot kaper waardig.

Zijn nieuwe bundel heet *De reis naar Inframundi*. Volgens zijn echtgenote (tevens zijn muze en 'kapiteine') werpt de bundel



een nieuw licht op zijn oeuvre. Dat licht zou wel eens van de Oostendse vuurtoren kunnen komen, want Peter heeft een zwak voor de oude-vuurtorenwijk. En voor de vissers, want het is niet toevallig dat hij op zondag 20 februari (Canvas, programma Cobra) al bij aan heel televisiekijkend Vlaanderen te zien was op het geklasseerde garnaalschip Cragnon. Schipper Fernand en machinist William keken ernaar en zagen dat het goed was. Dat kunt u verder in dit blad ook zelf zien, op de middenbladzijden in de fotoreportage die Jo Clauwaert van de trip maakte. (fv)

* *De reis naar Inframundo* van Peter Holvoet-Hanssen werd uitgegeven door Prometheus. De bundel telt 80 bladzijden en kost 15,95. Het boek wordt verkocht in elke goede boekhandel (ISBN 9789044617092).

* *Vuurkraal* van Noëlla Elpers werd uitgegeven door van Goor. Het boek telt 438 bladzijden en kost 14,99. Geschikt voor lezers vanaf 14 jaar. Te koop in elke boekhandel (ISBN 9789047517016).

ON THE ROAD (II)

Nog nieuwe boeken op komst

In februari stelde 'onze' Peter Holvoet-Hanssen zijn nieuwste boek voor. Het verslag van deze voorstelling vindt u op vorige bladzijde. In maart is het kalm op het uitgeversfront van de HVB-medewerkers, maar volgende maand wordt het des te drukker. In april stellen zowel Katrien Vervaele als Nicole Derycker hun nieuwe boek voor. Beide auteurs schrijven regelmatig voor HVB. Derycker, dochter en kleindochter van vissers, neemt maandelijks een column voor haar rekening. Vervaele heeft dan weer verschillende reportages voor ons in petto, want ze volgt de leerlingen van Ibis op de voet en ze brengt daarover verslag uit, zoals ze dat eerder al deed over de scheepsjongen Jason Savels toen die in de kerstvakantie zee koos op de Z 53 Van Eyck.

Kus uit India

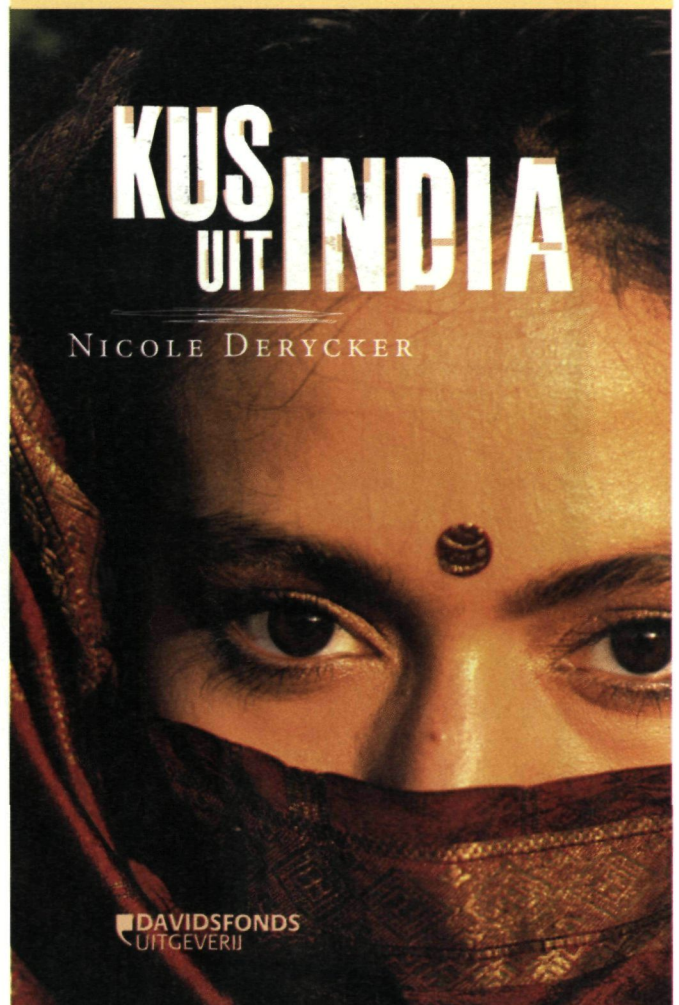
Nicole Derycker is van opleiding lerares talen en ze volgde ook de schrijfacademie Moritoen in Brugge. Van 1969 tot 1992 was ze medewerkster in de befaamde Brugse boekhandel Raaklijn. Nu is ze voltijds actief als schrijfster. Ze publiceerde bij Davidsfonds/iInfodoc al *Uit vuur geboren*, een bewerking van een eeuwenoud Indiaas epos. Bij dezelfde uitgever verscheen van haar ook *Dansen op blote voeten*, een jeugdboek bestemd voor jongeren vanaf 13 jaar. Dat boek heeft nu een

Boekvoorstelling

Zondag 10 april 2011 - 16u (ontvangst vanaf 15u30)

Oxfam Solidariteit - Torhoutsesteenweg 641 - Oostende
(5 km buiten het stadscentrum van Oostende richting E40)

Toegang gratis



vervolg gekregen. In *Kus uit India* (*) speelt Rani, het meisje uit het eerste boek, weer de hoofdrol. Zij werd kort na haar geboorte geadopteerd en is daardoor vervreemd geraakt van haar geboorteland. Nu ze veertien is, reist ze samen met haar adoptieouders naar India. Ze hoopt daar meer te weten te komen over haar biologische moeder en probeert haar broers op te snorren. In India geraakt ze overdonderd door de drukte, de kleurenrijkdom, de geuren, de mensenmassa, maar wanneer ze ervaart hoe het eeuwenoude kastenstelsel haar familie discrimineert roept ze op tot verzet. Ook dit boek is weer bestemd voor jongeren vanaf dertien jaar. Maar ook ouderen die affiniteit voelen met Indiase cultuur zullen het verhaal weten te smaken.



Vissersdochter Nicole Derycker heeft een grote interesse in de Indische cultuur. foto: Roland Verschaeve

Wie erbij wil zijn wordt uitgenodigd op de voorstelling van dit nieuwe boek van Nicole Derycker. Die gaat door in Oostende, in Oxfam Solidariteit, Torhoutsesteenweg 641. U kunt er gratis terecht vanaf 15,30 uur. Het belooft een interessante middag te worden, ook omdat Gerard Oonk van *Dalit Netwerk Nederland* er zal spreken over het penibele lot van de Indiase kastelozen (geschat op 200 miljoen!) waartoe het hoofdpersonage van het boek behoort. (**)

Naar Island!

Jeugdboeken schreef ook Katrien Vervaele... tot ze de visserij ontdekte. Sindsdien is ze van onze kaaien niet meer weg te slaan. Ingeleid in onze sector werd ze door de... vrouwen. Ze schreef er een interviewboek over dat onder de titel *'Vissersvrouwen, 26 levens, één verhaal'* door de uitgeverij Lannoo gepubliceerd werd. Ze heeft daarna niet stilgezeten. Na de vrouwen komen de IJsland vissers aan de beurt. *'Op een vroege ochtend begin april 1995 liep de O.129 Amandine voor de laatste keer de haven van Oostende binnen. Het schip passeerde de sluizen en merde aan. Hiermee viel definitief het doek over onze IJslandvaart. Het laatste schip dat nog op IJsland had gevist, werd uit de vaart genomen...'* Zo begint het boek en zo eindigt het ook. 28 mannen die op IJsland hebben gevaren vertelden hun verhalen. Vervaele schreef ze neer en breide ze aaneen tot een geheel. Hier en daar voegde ze er een persoonlijke toets aan toe, een eigen visie, maar ze respecteert wat werd verteld en probeerde alles zo juist mogelijk neer te pennen. Zodoende slaagde ze er toch in te doen wat de mannen niet voor mogelijk hielden:

IJsland vissers worden uitgenodigd

Omdat het boek *Naar Island!* een eerbetoon is aan de IJslandvisserij, zijn alle vissers die nog op IJsland hebben gevaren, meer dan welkom op de voorstelling van het boek! Katrien Vervaele verwacht u op 8 april om 14,30 uur in de lokalen van het VLIZ, Wandelaarkaai, pakhuis 61 te Oostende.



Katrien Vervaele geeft ook lezingen over de visserij. Op zondag 13 februari sprak ze, n.a.v. Valentijnsdag, in het Visserijmuseum van Oostduinkerke voor een volle zaal over het intieme leven van de vissers. We zien de spreekster op de shoot bij Michel Vercoutter uit Nieuwpoort, ooit een succesvolle schipper die zeven schepen gehad heeft. Op 17 maart spreekt ze over haar boek *'Vissersvrouwen'* in de heemkundige kring *De Plate* in Oostende; op 31 mei om 20 uur over hetzelfde onderwerp in Blankenberge (paviljoen Franchommelaan) en nog eens in Blankenberge (in zaal Roesschaert, Zeedijk 150) om 14 uur.

'Je kunt het niet beschrijven, als je 't niet hebt meegemaakt.' Het boek *Naar Island! Vissers vertellen over de IJslandvaart'* (***) wordt aan het publiek voorgesteld op 8 april om 14.30 uur, in de lokalen van 't Vliz, Wandelaarkaai, pakhuis 61 in Oostende. Omdat *Naar Island!* een eerbetoon is aan de IJslandvisserij, zijn alle vissers die nog op IJsland hebben gevaren, er meer dan welkom, zo wist Katrien Vervaele ons mee te delen. Dus allen daarheen! We gaan u daar volgende maand trouwens nog eens aan herinneren. (fv)

(*) *Kus uit India* – Nicole Derycker, Davidsfonds/Infodok 2011, ISBN 978 90 5908 404 9. 178 pagina's. Prijs € 15,95. Vanaf april in de boekhandel.

(**) *Wie over dat alles meer over wil weten neemt contact op met nicoledeycker@skynet.be. Ze zal u graag verder op weg helpen.*

(***) *Naar Island!* (ISBN 978 90 2099 639 5) wordt uitgegeven door Lannoo en ligt in de boekhandel vanaf 5 april. Het boek telt 168 pagina's en kost 19,99 euro, zo leert ons de website van de uitgeverij.



De Belgische visserijvloot (75)

In januari 2005 startten we met de rubriek 'De Belgische visserijvloot' waarbij we maandelijks drie foto's en een beknopte historiek van de vaartuigen publiceerden. Met 111 steekkaarten van vissersvaartuigen hadden we zowat de hele varende vloot gehad. Door de goede respons op deze rubriek gingen we er nadien mee door. Sinds februari 2008 gaan we stapvoets terug in de tijd en brengen we de vaartuigen die inmiddels uit de vloot verdwenen zijn. Deze aanpak, die gepaard gaat met het nodige opzoekwerk, leverde voldoende vaartuigen op om tot vandaag in HVB telkens een bladzijde te vullen.

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

O.303 GIRL LINDA

Lengte: 27,20 m
Breedte: 6,47 m
Tonnage: 89,83 bruto
Bouwjaar: 1969
Werk: PVBA J Deweert, Oostende
Motor: A.B.C. 1969
Vermogen: 375 pk
Reders:
Oscar Martinsen (1969)
Oscar Martinsen en Maurice Coussaert (1981)
Dirk Wydooghe en Nick Depreytere (1984)
14.10.1990: geschrapt en vergaan, zes slachtoffers.



Z.162 VAN DYCK

Lengte: 33,53 m
Breedte: 7,58 m
Tonnage: 199,77 bruto
Bouwjaar: 1974
Werk: De Graeve, Zeebrugge
Motor: MaK 1974
Vermogen: 1.000 pk
Uitrusting: bokken
Reders:
Gheselle Robert en Leon, Zeebrugge (1974)
Gheselle Robert, Zeebrugge (1979)
Dobbelaere Daniel- Rys, Knokke-Heist (1984)
NV Bunkers Dobbelaere, (1988)
14.09.1990 geschrapt
verkoop aan P.D.McLeod, Brixham



O.186 SHANNON

Lengte: 34,80 m
Breedte: 7,68 m
Tonnage: 226,43 bruto
Bouwjaar: 1975
Werk: casco: NV Westvlaamse Scheepswerven, Oostkamp
Afwerking: SV SCAP, Oostende
Motor: Bolnes 1975
Vermogen: 1.200 pk
Uitrusting: bokken
Reders:
O.186 SHANNON
PVBA Shamrock, (1975)
Z.186 SHANNON
Gheselle Leon (1979)
PVBA Crevits Louis en Zonen, Lissewege (1983)
BVBA Crevits L en zonen
13.09.1990: geschrapt uit de vloot en wordt T 20 SIONNAIN.



GEDICHTENLUIK VAN DE MAAND

u aangeboden door Peter Holvoet-Hanssen

Ik kom alleen, bij nacht, in deze zee-stad aan

Ik kom alleen, bij nacht, in deze zee-stad aan.
Van uit den zoelen trein en 't zacht-doordeinde vluchten
ineens, pal, in de wervel-hoos der kille luchten
waarvan de zweepen gierend me in 't gezicht slaan.

De zwerken veêg van licht, waar masten, ra's en touwen
de teeknen schrijven van onzeekre rust en reis.
Geen leven, dan de ronde wind die zwiert zijn zeis
en, verre, de aêm der zee bij zuigen en bij stouwen.

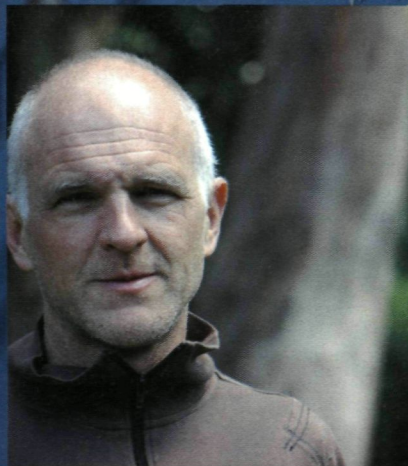
Ben ik de balling? Ben ik die het Leven zocht?
Ben 'k, wie zich-zelf ontvlucht, bewust van nimmer vinden?
Was 't de onmacht die mij dreef der al te zeer beminden
of droog de dorst van hem die nooit beminnen mocht?

Ik heb de kameren gesloten op haar geuren;
ik sloot de erinring op de leugen van 't gedicht.
Thans: zwarter dan de nacht aan 't nachtelijk gezicht
waarvan geen scherpe maan het guur geheim komt scheuren.

- Ik kwam; ik kom; ik ken alreê mijn eenzaamheid.
Verzoeking van de zee, reeds voel 'k u van me wijken.
En 'k luik mijne oogen, moê van in deze ijlt te kijken,
onzichtbaar, maar die mort en bijt.

Karel Van de Woestijne (1878–1929)

*(Tip van Het Kapersnest:
de biografie anno 2010 door Peter Theunynck,
uitgegeven bij Meulenhoff/Manteau)*



We naderden land en we wisten

dit is ons land, dit is de wereld diep in ons.
Hongerogen proefden de verte. Zoekwoorden
bestookten de landkaart. Vliegende vruchten
noemden we vogels. Plantaardige

tunnels wezen de weg. We stonden versteld
van de stammen. Iedere laan een altaar.
Overall wierookte herfst uit de wonden.
De gletsjer aanbad op zijn bidstoel de zee.

Zij gooide haar zwierige lijf tegen hem aan,
gooide het krachtig en jong, met al wat ze had
aan vissen en schelpen, aan netten en planken.
Wij zaten onder de zandvliegen.

Overviel ons de regen, hij stroomde in meren
waaruit vulkanen vol heilig gebeente oprezen.
We daalden af in de mond van slapende reuzen,
zakten diep in de grond van verwondering.

Een kom van gestold ossenbloed kraakte
de haastigste benen, gooide stof naar een heli.
Wij kwamen in bussen terug en hadden te eten
melklam, kumara, handvullende mosselen.

Peter Theunynck

Uit: *Naar een nieuw zeeland*,
Wereldbibliotheek, Amsterdam, 2010.

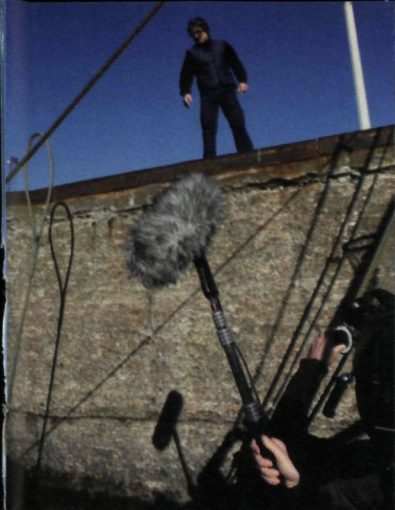
Peter Theunynck (1960), 'Lappersfort Poet' en wijkdichter
van het Antwerpse Zurenborg, debuteerde in 1997 met
'Berichten van de Pan American Airlines & co', genomineerd
voor de C. Buddingh'-prijs 1998. Zijn tweede bundel,
'De bomen zijn paars en de hemel', werd in 2002 bekroond
met de Guido Gezelle-prijs van de Vlaamse Academie
voor Taal- en Letterkunde. In 2003 verscheen 'Man in
Manhattan' en in 2006 'Traangasmaatschappij'.

Het leven zoals het is:
TV-programma Cobra filmt dichter
Peter Holvoet-Hanssen
aan boord van de Cragnon

Foto's © Jo Clauwaert & Flor Vandekerckhove









Hoe gaat het eraan toe op onze binnenwateren? Kurt Rogiers en Karina Vuybert zijn in 1984 getrouwd. Al die tijd varen ze als zelfstandige schippers op het Rijnschip Ergon (Lengte: 100m; breedte 9m50; tonnenmaat 1826 ton; motor: MAK 900 pk). Katrien Devos ging mee met hen mee aan boord en schreef er voor HVB onderstaande reportage over.



Een dag op het binnenschip Ergon

Vorige zomer had ik met de schippers Raymond & Liliane Rogiers een gesprek over de binnenscheepvaart (HVB Juli 2010). Toen rezen tal van vragen over de situatie van de jonge generatie. Of we het leven aan boord eens aan den lijve wilden meemaken? Welzeker. Eén telefoontje later was er een afspraak geregeld met zoon Kurt.

Oktober 2010, een donkere vrijdagmorgen om 8.00 uur - Tijd voor een koffie bij Raymond en Liliane te Gent. Ze voeren ons naar de steengroeve van Vaulx bij Doornik. Daar wacht de Ergon aan de laadkaai. Straks varen Raymond en ik mee tot de Sluis van Evergem. Morgenvroeg om zes uur gaat de Sluis van Asper voor herstellingswerken dicht tot na het weekend. Iedereen will vandaag nog voorbij die sluis geraken. Kurt verwacht dan ook veel schuttingen en lange wachttijden.

10.30 uur - We zijn stipt op de afspraak. Het laden is later begonnen dan beloofd. We varen niet voor 14.30 uur. Kurt: 'Mijn vrouw en ik hebben allebei een vaarbewijs en mogen zo'n veertien uur per dag varen. Met Raymond erbij als extra schipper kunnen we vandaag continu doorvaren. Dat is een hele geruststelling.' Het hoogteverschil van Doornik tot de haven van Gent bedraagt zo'n 9m20. We moeten voorbij de sluisen van Kain, Spier, Kerkhove, Oudenaarde en Asper. Raymond: 'De sluisen dateren van de jaren 20 van vorige eeuw en zijn pure vakmanschap. Het enige waar echt sleet op zit, is de bediening van de deuren. Maar doordat de binnenvaart een serieuze opgang kent - op de Boven-Schelde is het volume per jaar momenteel zo'n 11 miljoen ton - worden de sluisen en stuwen grondig aangepast aan hedendaagse normen. Het is wel een meerjarenplan. Enkelvoudige stuwen worden vervangen door dubbele, alle sluisen worden grondig vernieuwd en om een grotere tonnage toe te laten wordt de Schelde waar nodig verder uitgediept. Ook wordt de nood aan nieuwe kaaimuren met

subsidies flink ondersteund. De steenbakkerij Vande Moortel in Oudenaarde heeft onlangs een nieuwe kaaimuur in gebruik genomen.' Kan de Ergon op alle binnenwateren varen? Raymond: 'De Ergon kan bijvoorbeeld niet naar Parijs varen omdat de sluisen daar maar 5m70 breed zijn. Als Kurt op de Seine wil moet dat via de zee. Momenteel graven ze een kanaal om 1350 ton naar Parijs te krijgen. Het dateert al van de tijd van Napoleon dat Frankrijk een doorgang wil naar de Schelde. Ik denk niet dat nog mee te maken, want er moeten ook nog bruggen en sluisen gebouwd worden. En ieder doet dat met tijd en boterhammen. In België leggen ze de scheepvaart al stil om een brug te bouwen, in Nederland niet. Op de Maas bouwen de Nederlanders vanaf de kant naar het midden



toe. Die hebben daar veel meer voor over. Ons Scheldebeleid heeft enkel geld om te repareren, niet om te vernieuwen.' Vrachtwagens rijden af en aan tussen de steengroeve en de laadkaai en storten hun lading in het diepe ruim. Kurt: 'Vandaag vervoeren we een lading stenen naar Vlissingen in Zeeland: 125 ton van vijf à veertig kg het stuk en 1.495 ton van tweehonderd kg het stuk. Gewoonlijk dienen die stenen om de dijken te verstevigen aan de Deltawerken. Maar deze keer gaan ze per "kuster" (schip dat buiten de binnenwateren mag varen) vanuit Vlissingen naar Engeland. Praktisch gaat dat zo: liggen wij al in de haven, dan moeten we van de kaai af om de "kuster" te laten aanleggen. Die heeft voorrang. Pas daarna kunnen wij overladen.' Het laden neemt vier uur in beslag. De hele duur blijft Kurt op de brug. Voortdurend wordt over de marifoon het aantal





schuttingen aan de volgende sluis gecheckt. Elk schip dat ons tijdens het laden stroomafwaarts voorbijvaart is een extra schutting en dus een langere wachttijd. Tijd voor een babbel. Waarom blijft Kurt op de brug? *'Het is mijn verantwoordelijkheid om aanwijzingen te geven waar de vracht precies in het laadruim gelost moet worden, zodat het schip straks in balans vaart. Ook Johan, onze matroos, blijft altijd de hele actie volgen. Hij is dat niet verplicht want bij het laden heeft hij geen inspraak. Maar hij is heel gedreven. Niets ontgaat hem. Hij wil ook schipper worden. Dat zou hij al kunnen, maar hij moet eerst nog enkele etappes doorlopen.'* Het valt me op dat je in het vak veel geduld moet hebben.

Kurt: *'Een schip laden vraagt tijd en is afhankelijk van veel factoren: het aantal schepen dat voor mij op de laadlijst staat, de laadcapaciteit, de soort lading en de hoeveelheid. Wachten maakt deel uit van de job, maar brengt niets op. Een schip moet varen. Wij zijn vrachtvervoerders. Als ik in Doornik laad, leg ik meestal in Oudenaarde aan voor de nacht. Als ik dan de volgende ochtend om zes uur opnieuw vaar, ben ik rond zestien uur in Vlissingen. Maar nu willen we absoluut door de Sluis van Asper. Wachten tot maandag is geen optie. Tijd is geld en afspraken moeten worden nageleefd. Als je weet dat wij zo'n 1 à 2 euro per ton minder krijgen dan voor de crisis, begrijp je dat we moeten varen. De kosten voor gas- en smeerolie stijgen voortdurend, ook de kosten voor het onderhoud van de hoofdmotor, generatoren en pompen. Reken daar bovenop de verplichte aanpassingen aan de GPS, de AIS en de verzekeringen. Neen, er staat geen pot goud aan het einde van de regenboog.'* Kurt sakkert bij het zoveelste schip dat voorbijvaart. Tegen de tijd dat wij in Asper zijn, zo rond middernacht ongeveer, zal het aantal schuttingen wel minder zijn, maar toch...

Collega-schipper Pierre meldt over de marifoon voor de volgende dag een mogelijke staking op de Franse wateren. De abnormale drukte, stroomopwaarts richting Frankrijk, hebben daarmee te maken en wijzigingen in zijn los- en laadprogramma zijn er een rechtstreeks gevolg van. De voor morgen voorspelde windkracht 7 op de Westerschelde voorspelt ook niets goeds, want leeg terugvaren is dan onmogelijk. Karina rukt aan met een thermos koffie. *'Bij storm gaat een leeg schip over het water gelijk een papieren zak... Dan sta ik niet graag aan het stuur.'*

Kurt contacteert onmiddellijk een bevrachter en vraagt naar een lading voor de terugvaart uit Vlissingen. *'Met een leeg schip terugvaren brengt niets op. Je maakt dan enkel kosten. Maar soms weigeren wij een bepaalde bevrachting omdat een andere soort sneller geladen is. Die tijdwinst laat ons dan toe een nieuwe lading mee te nemen, waardoor de terugvaart rendabel wordt. Maar: hebben we pech met de lostijden, waardoor we te laat komen om te laden voor de terugvaart... Ja, dan hebben we verkeerd ingeschat.'*

Continu donderen steenbrokken in het ruim. Over de marifoon

meldt de sluismeester van Asper negen schuttingen, zeven stroomafwaarts en twee stroomopwaarts, aan gemiddeld vijftienveertig minuten per schutting, en de schepen die vanuit Kortrijk mee invoegen, niet eens meegerekend...

12.40uur - Karina nodigt ons uit aan tafel. Het laden gaat onverminderd voort. Het schip zakt geleidelijk. In het woonruim kijken we al tegen de kaaimuur aan. Raymond scandeert *'A la bouffe!'*. Karina gaat op de brug toezicht houden. Kurt: *'Onze werkdag begint om vijf uur en we leggen de riem af rond 22.30u. We wisselen mekaar af voor de rusttijden. Ik slaap waar ik mij neerleg. Maar hoor ik over de marifoon: 'Ergon', dan ben in onmiddellijk klaarwakker. Als Karina stuurt, remt ze soms eventjes bruusk op de motor. Binnen de dertig seconden sta ik boven.'*

Het gesprek kabbelt verder over de plannen betreffende het uitdiepen van het Schipdonkkanaal, het mogelijke verdwijnen van Zwankendamme. De meningen lopen uiteen. Tijdens het gesprek luistert Kurt met één oor mee naar wat boven gebeurt. Plots stormt hij weg. Hij hoort lichtere stenen vallen en het geluid komt van net voor de brug. Die moeten vooraan in het

Kurt Rogiers, 46 jaar, zesde generatie binnenschipper:

'Aan het einde van de regenboog staat geen pot met goudstukken...'

ruim. Tijd voor de afwas. Plots hebben de mannen van alles te doen. Ik blijf bij Karina en onvermijdelijk gaat het gesprek richting kinderen, de was en de plas. Daar zijn we goed in. Karina over haar dochters aan de wal: *'Op een schip als het onze red je het niet in je eentje. Van zodra wij getrouwd waren ben ik met Kurt gaan varen. Onze dochters hebben hun schooltijd doorgebracht op internaat. Het weekend ging volledig aan hen op: afhalen, aan boord brengen, huiswerk maken, de was, de plas en op zondag hen terugbrengen naar het internaat. Tijdens de vakanties reisden ze mee. Als we in Gent lagen kwamen de vriendjes wel eens spelen, maar ze reisden nooit mee. Met eigen kinderen aan boord moet je al extra opletten. Kattenkwaad kan kwalijker gevolgen hebben dan aan de wal. Ze zijn opgegroeid op het schip, maar Cynthia, de oudste, ging niet graag op internaat. Daarom hebben we zeven jaar geleden een huis gekocht aan de wal. Onze dochters woonden daar zelfstandig. Cynthia was toen zestien jaar, Saskia dertien. De familie aan de wal hield een oogje in het zeil. Ze wisten dat ik strikte regels had omtrent dat alleen wonen: iedere dag koken, poetsen, de computer beneden laten. Ze hebben zich daar altijd aan gehouden, anders moesten ze weer mee op het schip. Saskia poetste en Cynthia was de kokkin. Op die manier hebben ze rap een huishoudbudget leren beheren. Kleine praktische problemen werden via de telefoon opgelost. Bij ziekte zetten we de auto aan de wal en reden we naar de dokter.'*

In Oudenaarde is er zelfs een die zelf naar de schepen komt. Voor specialisatie trokken we wel naar onze thuisstreek, in het Gentse. Saskia studeert nog steeds. Eerst studeerde ze boekhouden en informatica. Tijdens haar stage veranderde ze van richting en koos voor haar droom: het kleuteronderwijs. Cynthia studeerde niet graag. Ze heeft toen een vaarboekje aangevraagd waarop haar diensturen

Karina Vuybert, 46 jaar, echtgenote & binnenschipper:

'Bij storm gaat een leeg schip over het water gelijk een papieren zak.'

werden genoteerd. Zo'n boekje is wel iets anders dan een zeemansboekje. Zo werd ze "deksman", ook "ketelbinkje" genoemd. In de visserij is dat een "sissen", een "lavertje", een duivel-doet-al. Na een tijd had ze examens kunnen doen om matroos te worden, maar ze is gestopt wegens gebrek aan interesse. Ze wou gaan werken en is vroeg gaan samenwonen. Intussen is ze getrouwd en heeft ze een kindje en overweegt ze om opnieuw te gaan studeren, voor binnenhuisarchitect. Soms bel ik haar wanneer we onder de brug van Zelzate gaan doorvaren. Op weg naar haar werk maakt ze dan dat ze op tijd op de brug staat en dan zwaaien we eens naar mekaar. Ik vaar met mijn man op de binnenwateren maar in gedachten ben ik vaak bij mijn dochters aan de wal.'

Jullie varen dus niet tijdens het weekend? 'Nee. Dan liggen we aan de wal en gaan we naar huis. Vorige week hebben we geladen in Kallo. We hadden kunnen doorvaren naar Evergem, want op maandag liggen er heel wat schepen die door de Sluis van Evergem moeten. Maar nee: we leggen aan en het weekend begint. We proberen onze dochters wekelijks te zien maar soms zijn er toch drie weken tussen. We kiezen bewust om tijd te maken voor de familie en ons sociaal leven. We bellen ook vaak met elkaar. Vòòr het gsm-tijdperk moesten we daarvoor aanleggen en een telefooncel zoeken en tijdens de bureeluren bellen.'

Raymond: 'En nog vroeger stonden er zelfs geen telefooncellen!' (hilariteit)

Karina: 'We proberen ons werk zo te regelen dat we voor het weekend "leeg" kunnen aanleggen, anders zijn we niet gerust. In Oudenaarde hoeft dat niet omdat onze matroos regelmatig komt zien of alles in orde is. Het liefst overnacht hij dan zelfs op het schip, maar toch. Nu de dochters zelfstandig zijn ga ik graag eens met mijn vriendinnen naar het theater, een musical of zoals binnenkort naar de Night of de Proms. Al mijn vriendinnen varen. Het contact met collega's en bevriende schippers wordt goed onderhouden. Naast de vriendschapsbanden zijn er natuurlijk ook gemeenschappelijke, zakelijke belangen. Hoe meer we mekaar op de hoogte houden van de geplande vrachten, des te beter worden dan faire deals afgesloten. Iedereen wordt er beter van.' Een bevriend schipperskoppel kruist ons stroomopwaarts. Er wordt gezwaaid. Volgend weekend brengen ze samen door. Er staat een gastronomisch weekend op de agenda.

Hoe organiseer je het huishouden aan boord? Karina: 'Boodschappen doe ik eens per week en die worden zorgvuldig voorbereid. Gewoon eens gaan shoppen zegt mij niets. De wagen wordt aan wal gezet. Ik doe mijn inkopen of breng de boekhouding weg. Dan bel ik Kurt om te vragen waar hij gaat aanleggen en rijd dan daarheen. Ik wil altijd zo snel mogelijk terug naar het schip. Ik ben schipper naast mijn man. Terwijl Kurt op de brug staat, doe ik beneden het huishouden of verstelwerk of het papierwerk dat de Bond van Eigenschippers dan verder verwerkt. Rond 22.30 u leggen we meestal aan en ontspannen we even voor de tv. Laat wordt het meestal niet. Na een intense dag gaat het licht bijna vanzelf uit.'

14.30 uur - Het laden is eindelijk voltooid. We horen het helse lawaai van de metalen panelen die over het laadruim geschoven worden. Ik haast mij naar boven. De komende uren zal Johan het hele dek afspreken: honderd vierkante meter en het is



berenkoud. Het schip is al van de kaai af. We varen! De indrukwekkende donkere steengroeve van Vaulx glijdt van ons weg. We varen aan een gemiddelde van 11 km per uur. Even later varen we langs een schip dat leeg tegen de wal ligt. Een vrouw in het deurgat zwaait. Kurt: 'De waterweg is hier smal, dus moeten we vertragen. De sterke onderstroom, door de schroef veroorzaakt, kan een leeg schip van de kant los trekken. Dat schip daar werd voor de crisis te duur betaald. Drie jaar geleden overleed ook nog eens de schipper. Nu houden moeder en dochter het met wisselend succes in de vaart.'

De crisis laat zich dus voelen. Kurt: 'In onze branche heeft iedereen de crisis onmiddellijk gevoeld. Prijzen en aanbod gingen in vrije val. Contracten werden afgewerkt, maar er kwamen geen

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



nieuwe opdrachten. Klinkers, waarvan cement wordt gemaakt, dat wij laadden voor IJmuiden en Rozenburg, hebben ons toen gered. Nederland heeft de crisis nog harder gevoeld, vooral zij die leverden voor de bouw.'

Voor Kerkhove trekt Raymond onze aandacht op de oude Schelde-arm die parallel loopt met het nieuwe kanaal waarop wij varen. Een halve eeuw geleden heeft hij daar nog gevaren. Een verlaten zandfabriek herinnert Raymond aan een periode van welvaart. 'Die fabriek heeft destijds veel werk meegebracht. Er werd intens met zand heen en terug gevaren tussen Doornik en Nederland. Nu is daar geen zand meer. Vogels hebben het gebied ingepalmd. Aan stuurboord zien we de verlaten gebouwen van wat ooit een florierende suikerfabriek was. Raymond heeft er nog voor gevaren. Een opvarend cement-schip haalt hem terug naar de dag van vandaag: 'Cementschepen zijn nu exportschepen. Ze varen tussen Frankrijk en leveren aan de zeeschepen in Antwerpen. Vroeger leverden zij aan de Moerdijk.'

18.00 uur - De avond valt. We liggen in tweede schutting voor de Sluis van Berchem-Kerkhove die er een tweede doorgang bij krijgt. Aan stuurboord prijkt de indrukwekkende elektriciteitscentrale van Ruijten met haar immense koeltoren en statige schoorstenen. Kurt: 'Aan deze sluis is het altijd heel druk. Op een klein halfuur kunnen er vier tot vijf schepen toekomen. Die lossen aan Bossuit en moeten dan ook door de sluis. Vandaag wil iedereen

nog voorbij Asper. Tegen de tijd dat we daar aankomen zijn de meeste hopelijk al geschut.'

Dagelijks passeren gemiddeld 80 schepen de sluis van Kerkhove. Voorbij de sluis zijn we ver van de bewoonde wereld. Dit is natuurgebied en de Schelde meandert grillig en fel. Collega's checken via de marifoon hoeveel schepen ons volgen. Men meldt dat er in Asper nog vier schepen voor schutting liggen. De opvarende schepen meegerekend zijn het er momenteel negen. Kurt ligt met stuurboord tegen de wal om een opvarend containerschip door te laten. Hij start de motor want het opvarende schip maakt nogal gang. Zelfs met 1600 ton stenen kan hij van de kant getrokken worden. Kurt: 'Vroeger zag je geen containers op de binnenwateren. Nu zie je ze met regelmaat naar Avelgem varen, of op weg naar Rijsel, Provier en de containerterminals. Dit containerschip zal hier nog lossen, opnieuw laden en dan vandaag nog de Sluis van Asper halen. Het vaart continu, met uiteraard het vereiste aantal bemanningsleden aan boord.'

Er wordt overlegd met een Nederlandse collega die achter ons vaart. Kurt stelt hem voor om de Ergon voorbij te varen en in afwachting van zijn schutting verder aan een vrije paal aan te leggen. Sierlijk glijdt het gevaarte voorbij. Op beide bruggen floept het licht even aan: we zwaaien. Voorzichtig stuurt Kurt de Ergon met stuurboord langs de oever. Mijn gedachten gaan plots uit naar matroos Johan in zijn woonkwartier honderd meter verder op het schip. Ik was hem even vergeten. Het

lijkt mij ook uren geleden dat hij nog eens op de brug stond. Ineens begrijp ik waarom een buitencamera geen overbodige luxe is. Karina: 'Hij blijft 's avonds altijd binnen. Da's de afspraak want in het donker heeft de buitencamera geen nut en is het buiten echt onveilig. Je moet geen compassie met hem hebben. Hij zit veel daar met zijn i-pod en teeveetje liever dan hier bij ons.'

19uur - De motor sputtert. Kurt: 'Dat gebeurt door het ondiepe water wel eens in een sluis. Dan raapt de straalbuis soms stenen op. Die liggen dan vast tussen de schroef en de straalbuis en dan sputtert de motor wel eens. Ik denk dat nu maar een tak is want er is nog 1m30 water onder ons.' Kurt gaat toch in het ruim checken. Karina neemt het stuur over. Liliane belt vanuit de Ergon om te weten hoever we staan. Kurt gaat dichterbij de sluis-ingang liggen. Het blauwe lichtje aan stuurboord van de Ergon toont aan het opvarende schip dat hij het midden moet houden. Hij antwoordt kort met zijn wit licht.

We mogen voor de sluis liggen.

ABC Diesel

Bijna 100 jaar ervaring

Middelsnellopende dieselmotoren:
200-3750 kW
600-1000 tpm

Dé zekerheid voor een behouden vaart

Power you can t(h)rust

Wiedauwkaai 43 B-9000 Gent
T. +32 9 267 00 00 F. +32 9 267 00 67
info@abcdiesel.be www.abcdiesel.be



De sluis is 125m lang en 14m breed, met een verval van 2m40. Voorbij de sluis liggen tal van schepen tegen de kant. Zij zullen pas morgen varen.

Na Asper gaat het richting Gentse Ringvaart. Raymond staat aan het stuur. De oranje lichten van de R4, die parallel loopt met de Ringvaart, weerspiegelen in het water. De bewoonde wereld is heel dichtbij. Alles gaat nu snel. We nemen de laatste grote bocht voor de Sluis van Evergem. Dan nog een tweehonderdtal meter varen tot aan de sluis. Kurt neemt het stuur over. De Ergon mag onmiddellijk in de sluis liggen. Inpakken dus, afscheid nemen en vlug aan wal klimmen, want het water zakt snel. Nog eens zwaaien. Kurt vaart de sluis binnen. Verderop zal hij aanleggen voor de nacht en morgenvroeg doorvaren naar Vlissingen. Na vier uur varen zal hij Vlissingen bereiken.

Verweesd tuur ik naar de achterstevan van de Ergon. Het water in de sluis kabbelt nog na. Het nachtelijk geraas van auto's op de R4 haalt mij terug naar het land, maar in mijn hoofd zindert nog het gedreun van de zware scheepsmotor. Dertien uur onderweg geweest, 75 km gevaren. Wanneer ik Kurt en Karina de daaropvolgende dinsdag contacteer om hen te bedanken voor het warme onthaal zijn ze de Ergon alweer aan 't laden naast de steengroeve van Vaulx. De cirkel is rond.

*Katrien Devos
Foto's Jo Clauwaert*

(Vervolgt)

Nieuwe termen

Er is een nieuwe terminologie in voege waarover de schippers nogal lacherig doen. Een schipper of bevrachter moet nu binnenvaartondernemer genoemd worden en een sluismeester heet nu scheepvaartbegeleider.

*Katrien Devos, Brugge 18 februari 1951, freelance actrice
Start haar loopbaan in de stilte van het mimetheater.
Studeerde Toneel & Woord aan het Conservatorium te Gent.
Doceerde aan de Muziekacademies van Lokeren & Geraardsbergen.
Vertolkte diverse rollen voor theater, musical en televisiedrama.
Sedert 20 jaar speelt ze Jeanne in de populaire televisiereeks
De Kotmadam.
Houdt van een positieve aanpak en van 'onderweg zijn'.
Levensmotto: Minder cowboys, meer indianen*



GARDEC

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

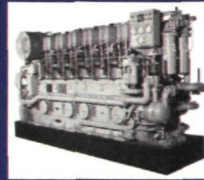
Scheepsherstelling
Afwerking nieuwbouwschepen
Metaalkonstruktie
Draai-, frees- en schaafwerk
Inox- en aluminiumconstructie
Verhuur telescopische kranen

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
24u / 24u





BOEKEN



DE LIJTSE BEVER

Bij de uitgeverij De Alk & Heijnen Watersport verscheen onlangs "De Lijtse Bever. Van bijlbrief tot varend monument. 1820-2008", geschreven door Peter Tolsma. Oorspronkelijk gebouwd als open jacht werd de Bever daarna gebruikt als beurtschip tussen het dorp Eernwoude en de stad Leeuwarden. Na een aantal jaren als verhuurjacht te zijn geëxploiteerd, is er aan het begin van de twintigste eeuw jarenlang de zeilsport mee beoefend. Daarna is het jacht, nadat het bijna verloren was gegaan, herbouwd tot boeier. Bij de laatste restauratie in de huidige tijd is het schip weer zoveel mogelijk in zijn oorspronkelijke vorm teruggebracht. Beschrijvingen en verhalen van de opeenvolgende eigenaren completeren deze boeiende historie. Het boek is daarbij voorzien van een zeer groot aantal afbeeldingen die het verhaal ondersteunen. De Lijtse Bever kent een boeiende levensloop die veel liefhebbers van ronde en platbodem jachten zal aanspreken.

"De Lijtse Bever" (ISBN 978-90-5961-073-6) telt 111 pagina's en werd als hardback uitgegeven. Het boek kost 22,90 euro. Aankopen kan via de boekhandel. In België worden de boeken verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/76.72.26, Fax 053/78.26.91, E-mail: info@agorabooks.com.

THE TUG BOOK

"The Tug Book" werd voor het eerst uitgegeven in 2002 en nu verscheen een herziene en volledig geactualiseerde tweede editie. Het boek, geschreven door Jack Gaston en uitgegeven door Haynes Publishing, biedt een gedetailleerd en 'up-to-date' overzicht van het ontwerp en de operationele uitbating van de vele types sleepboten die wereldwijd worden ingezet. Het is een gezaghebbende studie en een unieke 'inblik' in een niet altijd goed gekende tak van de moderne scheepvaart. Jack Gaston is een belangrijk maritiem schrijver en een erkend expert op het vlak van sleepvaart. Naast een gezaghebbende tekst bevat het boek meer dan tweehonderd kleurenfoto's, plannen en diagrammen. Sleepboten krijgen steeds meer specifieke taken toegewezen, naast havensleepwerk en bergingswerk. Maar ook 'log towing', ijsbreekwerk en offshoretaken behoren tot het takenpakket van moderne sleepboten. Sleepboten spelen een sleutelrol bij het opsporen en bestrijden van olievervuiling, 'emergency response', burgerlijke bouw- kunde en baggerwerk. Een dikke aanrader!

"The Tug Book. Second Edition" (ISBN 978-1-84425-527-6) werd als hardback uitgegeven en telt 240 pagina's. Het boek kost £25,00. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Haynes Publishing, Sparkford, Nr Yeovil, Somerset BA22 7JJ, UK. Email: sales@haynes.co.uk.

COASTERS IN 2008

Bij Coastal Shipping verscheen zopas het interessante boekje "Coasters in 2008" van de hand van Bernard McCall. Het boekje is het negende in een populaire reeks dat de naam meekreeg 'Coaster Annuals'. De editie 2008 brengt een uitgebreid gamma kustvaarders van over de ganse wereld. Alle besproken schepen worden gegeven met een kleurenfoto, samen met de scheepsdetails en een korte bespreking van de plaats waar de foto werd genomen. De opgenomen locaties variëren van Lyon tot Saranda, van Argostoli tot Grenada, van Kopervik tot Fos. Alles samen hebben zo'n 65 fotografen foto's voor het boek geleverd. Samen met de vorige edities is de serie uitgegroeid tot een schitterend foto-archief aangaande kustvaarders (coasters).

"Coasters in 2008" (ISBN 978-1-902953-40-3) telt 56 pagina's en verscheen in maart 2009 als softback op A4-formaat. Het boekje kost £13,00 of 20 euro, exclusief P&P. Bestellen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij Coastal Shipping, 400 Nore Road, Portishead, Bristol BS20 8EZ, UK. Tel/Fax: +44(0)1275.846178, www.coastalshipping.co.uk. Wie bij de uitgeverij bestelt moet er ook nog 2 euro verzendingskosten bij rekenen.

HOLLAND MEESLEPEND

"Holland Meeslepend. Mensenwerk op en rond de Terschellinger zeesleepboot" is een boek, geschreven door Jan Heuff, over mensen en hun band met de legendarische Terschellinger zeesleepboot "Holland", verteld in veertig interviews. Van de bouw tot de dreigende sloop en de moeizame, maar prachtig geslaagde restauratie. Aan het woord komen eerst de mannen die bij vliegend stormweer uitvoeren naar een schip in nood, en de achterblijvers, vrouwen en kinderen. Zij allen maakten de "Holland" tot méér dan een schip – een begrip, een jongensdroom zelfs. Dan volgt het verhaal van die andere redders, de mannen en vrouwen die de boot hebben behoud voor de sloop. In 1998 verkocht de Rederij Doeksen de "Holland" aan een bewonderaar van het schip, maar daarmee was het behoud, de beoogde restauratie, nog lang niet zeker. Dat het toch is gelukt, is het werk geweest van mensen die er met volharding van een zeesleepboot aan hebben getrokken om sponsors binnen te halen. En het is het werk van de mannen met de gouden, eeltige handen, die als vrijwilliger de restauratie hebben aangepakt en die de "Holland" thans varende houden.

"Holland Meeslepend" (ISBN 978-90-70886-77-6) werd als hardback uitgegeven en telt 168 pagina's. Het boek werd uitgegeven door Flevodruk Harlingen in samenwerking met de Stichting Zeesleepboot Holand. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgever, Flevodruk Harlingen.

MARINER'S VOYAGE

"Mariner's Voyage", een uitgave van Whittles Publishing, is het tweede deel uit een trilogie waarin auteur Ray Solly een socio-historisch en een semi-autobiografisch beeld brengt van de zeevaart in de jaren 1950-1970, de "gouden eeuw" van de Britse koopvaardijvaart. Het brengt de lezer de belangrijke economische en sociale veranderingen die zich in die jaren voordeden, een inzicht in een levenswijze die nu al lang achterhaald blijkt te zijn.

In het tweede deel volgt de lezer de verdere levenswandel van Jonathan Caridia uit het eerste deel. Fier om het kadet-zijn achter zich te hebben gelaten, vervoeft Jonathan voor het eerst een schip als derde officier. Al vlug wordt hij met nieuwe uitdagingen geconfronteerd en ontmoet hij dramatische situaties op zijn pad. Deze worden met lakoniek met droge humor aangepakt. Net als het vorige deel, nu ook weer een aanrader!

"Mariner's Voyage" (ISBN 978-1-904445-50-0) telt 194 pagina's en werd als softback uitgegeven. Het boek kost £16,99. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij Whittles Publishing, Dunbeath Mains Cottages, Dunbeath, Caithness KW6 6EY, Scotland (UK). Tel. +44(0)1593.731333, Fax +44(0)1593.731400, e-mail: info@whittlespublishing.com.

SCHOOL OF THE SEA

In "School of the Sea", een uitgave van Whittles Publishing, brengt auteur Stephen Richardson een levendig verhaal van zijn leven als zeeman in de jaren 1937 tot 1946. Voor zijn verhaal put de auteur uitvoerig uit zijn gedetailleerd bijgehouden dagboeken.

Zijn opleiding genoot hij aan boord van de "Elysia", een passagiersschip dat op India voer, de oorlogsjaren doorspartelde hij aan boord van vrachtschepen. Vooral het dagelijkse leven aan boord tijdens de oorlogsjaren, een leven vol van gevaar, hebben bij hem diepe littekens nagelaten. Maar ook de extreme hitte aan boord in de Rode Zee en de Perzische Golf zonder airconditioning, aan boord van uitgeleefde schepen, maakten diepe indruk.

"School of the Sea" (ISBN 978-1-904445-58-6) telt 153 pagina's en werd als softback uitgegeven. Het boek kost £16,99. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij Whittles Publishing, Dunbeath Mains Cottages, Dunbeath, Caithness KW6 6EY, Scotland (UK). Tel. +44(0)1593.731333, Fax +44(0)1593.731400, e-mail: info@whittlespublishing.com.

VISSERIJ JAARBOEK

De collega's van Visserijnieuws hebben weer hun jaarboek klaar. Het bevat alle gegevens en foto's van de Nederlandse en Belgische vissersvloot. Daarnaast bevat het Jaarboek een uitgebreide adressenlijst van visserijgerelateerde bedrijven, visserijverenigingen, opleidingen en controlerende instanties, een lijst met Satcom- en telefoonnummers van de schepen en info over de Europese regelgeving. Wie het boek koopt krijgt er de CD bij.

Het Jaarboek kost 60,95 euro. Wie er evenwel rap bij is en ervoor zorgt dat zijn betaling voor 18 maart verwerkt werd betaalt slechts 58,50 euro (verzendkosten inbegrepen). Bestellen kan door het bedrag over te schrijven op de Belgische rekening 280-0580665-60 van Visserijnieuws, Postbus 29 te 8320 AA Urk in Nederland. Vermeld: Visserij Jaarboek 2011. Het wordt u dan tegen het einde van maart toegestuurd.



1899 - PHKS De Hoop komt in de vaart

Hulp op zee, het bestaat al lang. Zeilvaart en visserij waren vroeger niet bepaald bedrijfstakken waar goede arbeidsvoorwaarden en arbeidsveiligheid heersten. Moderne arbeidsinspectiediensten zouden gruwen van de toenmalige toestanden. De leefomstandigheden van de bemanning was ondermaats en er gebeurden veelvuldig ongelukken.

Medische hulp was daarom noodzakelijk, een hulp die ruim gezien moest worden. Dat ging van een zere kies tot het amputeren van ledematen, van gebroken vingers tot hartinfarcten, van besmettelijke ziektes tot brandwonden. Al die zaken gebeurden al eeuwen aan boord van schepen.

De haringbuizen visten vaak in konvooi om zich zo te laten beschermen door enkele meevarende oorlogsschepen. Kapers, oorlogssituaties, dranksmokkelaars en vissers uit vreemde landen maakten dat noodzakelijk. En als het weer eens vrede was, voer er toch nog vaak een 'convooyer' mee die dan dienst deed als varend lazaret.

Rond de jaren 1890 had Dr. Lauterbach zich in Lerwick gevestigd. Hij was een Hollandse arts die eertijds dienst gedaan had aan boord van oorlogsschepen. Zijn praktijk daar werd al gauw een medisch centrum voor de ruim tienduizend Hollandse vissers die er met hun schepen regelmaat ankerden.

In die zelfde tijd waren de Engelsen al een aantal jaren actief met gerichte nautische medische verzorging voor vissers en zeelui. Zo verrichtte de Royal National Mission to Deep Sea Fishermen (vanaf 1881) goede diensten aan de zeelui. Met een aantal medisch uitgeruste zeilsmakken kon men nagenoeg de hele Engelse vissersvloot bedienen.

In Amsterdam was het de in de Engelse kerk prekende Schotse dominee J. Chambers die voor de Hollandse zeelui het medische roer in handen nam en aanstuurde tot de oprichting van de Nederlandsche Vereeniging ten behoeve van Zeelieden van elke nationaliteit. Aanvankelijk dacht men daarbij vooral aan het inrichten en exploiteren van leeszalen in havenplaatsen. Het duurde echter niet lang voordat men begreep dat er echte hulp op zee geboden moest worden. Het in de vaart brengen van een zeewaardig schip met aan boord een medicus en een predikant van de Ned. Herv. Gemeente kreeg een prioriteit.

Geld was een probleem en van de reders en de overheid was weinig financiële bijstand te verwachten. Het waren vooral de ijverig werkende damescomités uit Amsterdam en Den Haag die zorgden voor het benodigde startkapitaal. Deze comités werden enthousiast aangemoedigd door de koningin-moeder Emma.

Het schip

Met de eerste verworven 21.000 gulden werd een beukenhouten tweemastschoener aangekocht. Deze ex-logger van schipper Kuypers (IJmuiden) kostte vijfduizend gulden en werd bij de

PHKS De Hoop III

werf Goedkoop (Amsterdam), onder leiding van de bekende scheepsbouwmeester Sibbelee, inwendig volledig heringericht en betimmerd. De Koningin-moeder werd beschermvrouwe van het werk van de Vereeniging. In 1899 vertrok het hospitaalschip De Hoop voor zijn eerste reis naar Lerwick op de Shetlands eilanden, van oudsher het verzamelpunt van de Nederlandse haringvissers. Ze namen daar onder andere vers water in en hoorden het laatste nieuws over visgronden. In Lerwick lagen vaak wel zo'n zevenhonderd Hollandse schepen, bemand met meer dan tienduizend vissers. Er lagen Katwijkers, IJmuidenaars, Scheveningers en schepen uit de Maashavens.

Zelden zal een schip beter aan zijn benaming hebben kunnen voldoen. Honderden keren keken zieke, gekneusde, lijdende vissers uit naar de blauwe topvlag van De Hoop. Zo gauw die vlag in zicht kwam, wisten ze dat er straks een kundige arts zou zijn en goede verzorging.

De kosten voor het in de vaart houden van dit hospitaalschip waren hoog en al gauw bleek dat dit geen particulier initiatief kon blijven. De aanvraag voor subsidie (1900) werd positief beantwoord, al stelde de overheid de voorwaarde dat het verstrekte geld niet ten goed mocht komen aan het godsdienstige deel van het werk. De rekeningen van de Vereeniging werden daarom gesplitst en het kerkdeel zou geheel uit eigen middelen betaald worden.

De betaling van de arts en de geestelijke kon niet bepaald riant genoemd worden, toch kon men (ondanks het gevaarlijke werk) altijd putten uit een grote groep gekwalificeerde kandidaten.

En neen, rustig op een stoeltje aan dek zitten was er voor hen niet bij. In havens of varend tussen de vloot in bleven de patiënten toestromen. De ene sloep kwam na de andere. De dominee ging onvermoeibaar van schip naar schip. Soms hield hij een dienst aan dek, dan weer beneden in 't logies. Hij nam ook brieven van de bemanning mee om die in Schotland te posten en verkocht zo mogelijk nog wat boeken.

Twée vlaggen

En als alles eindelijk rustig leek geworden, was daar weer de roep van de uitkijk! 'Twée vlaggen!' Twée vlaggen betekende 'narigheid'. Er moest dan alweer gehandeld worden.

Matrozen staan al klaar bij de davids, de blokken worden ingepikt en daar zwaait de sloep al boven het water. De roeiers springen en de dominee volgt. De dokter blijft aan dek. Hij zal wachten op de patiënten. Na een barre toch komt de sloep aan lij bij de logger en een lijn wordt overgenomen. Behendig stuurt de stuurman de sloep naar de plek waar het gemakkelijkste is om aan boord te komen is en tja, dat is net de plek waar de ingewanden van de gekaakte haring overboord gegooid worden. De jas van de dominee zal er nog dagen lang van stinken. Niet veel later keert de sloep terug naar De Hoop. De dominee is aan boord van de logger gebleven en de sloep voert na een woeste overtocht een aantal patiënten aan. Een kies die nodig getrokken moet worden, een verstuipte voet en een bloedvergifting. De scheepsarts is direct volop in bedrijf.

Nadat de patiënten behandeld zijn, gaat de sloep terug en brengt de dominee weer mee. Als dank heeft hij voor de bemanning van PHKS De Hoop een mandje haring meegekregen.

Het eerste Hospitaalkerkschip De Hoop zeilde en werkte van 1899 tot 1911. Een modernere opvolger (de PHKS De HOOP II) zou nu van stapel lopen.

Jacques van Harten

(Vervolgt)



De memories van Leon Inghelbrecht

Leon Inghelbrecht (86) is de nestor van de HVB-medewerkers. Hij eindigde zijn carrière als loods. Maar hij heeft ook een verleden als koloniaal pionier achter de rug. In Kilwa, in het toenmalige Belgisch Congo, stampte hij een visserijschool uit de grond. In vorige afleveringen volgden we hem tijdens zijn opleiding tot zeeman? We werden deelgenoot van zijn eerste werkervaringen, zijn huwelijk en waren getuige bij de eerste jaren in de kolonie. In 1952 kwam hij voor het eerst terug naar België. Inmiddels zijn we alweer in Afrika beland waar Inghelbrecht zijn tweede term aanvat.

Congo, de grote uitdaging (IV) - De visserijschool van Kilwa



Officiële opening van de visserijschool in de aanwezigheid van tal van personaliteiten.

Begin januari 1953 is de beroepsvisserijschool in Kilwa officieel van start gegaan. Er was een groot feest met veel personaliteiten: de gouverneur-generaal, de gouverneur van Rhodesie, monseigneur Waterschoot, Wuyts van het provinciaal onderwijs, pater Grégoire Coussement van Kashiobwe, Scholler commissaris van Katanga, Thompson de districtcommissaris van Fort Rosebery, Deheyn hoofd van de landbouwopleidingen... De eerste leerlingen van de visserijschool kwamen uit de voorbereidende lagere afdeling van de franciscaanse school. Verder was er een groot aanbod van kandidaten uit de Kasai (het evenaargebied), Ubangi (meer bepaald uit Coquilhatville, Uele) en niet te vergeten van de Lualaba zelf. Om toegelaten te worden moesten de kandidaten achttien zijn, afkomstig uit een vissersmilieu, kunnen zwemmen en gedurende vijf jaar lessen gevolgd hebben aan de lagere school. Er was bovendien een selectie aan de hand van psychotechnische en verstandelijkheidstesten, handigheid in tekenen, taalkennis en rekenkunde. Al van bij de aanvang werden bepaalde kandidaten weerhouden voor de opleiding van monitor. In een eerste ontwerp was de bedrijvigheid van de school opgedeeld in vier afdelingen: visserij, houtbewerking, mechaniek, land- en bosbouw, waarin iedere afdeling vanzelfsprekend haar eigen programma had. Algemene vakken waren gemeenschappelijk, evenals landbouw en veeteelt. In de grote overdekte werkplaats moesten de leerlingen leren zelf een boot te bouwen ter vervanging van de *ancestrale* prauw. Dat was een primitief tuig met geringe stabiliteit waarmee de inlander kon vissen in een smalle strook langs de oevers. Dat waren ook de ondiepten waar de broedplaatsen lagen. Die visserij vormde dus een gevaar voor de visstand. Ook moest een andere oplossing gevonden worden omdat geschikte bomen om een prauw uit te kappen steeds verder in de brousse gezocht moesten worden. Het vervoer werd door de grote afstanden onmogelijk. Kortom er moest een boot komen om veilig in diep water te vissen. Een Belgische

technicus trachtte dus de prauwen te vervangen door metalen vaartuigjes, maar deze werden niet aanvaard door de inlanders omdat ze niet vertrouwd waren met metaalbewerking. In de afdeling houtbewerking waren wij erin geslaagd tussen de uiteinden van een prauw een romp te bouwen, met spanten en dolboorden. Het was een schoorvoetende overgang van primitiviteit naar modernisme.

De afdeling mechaniek moest scheepstechnici vormen, want er waren intussen in het gebied ook een vijftigtal vissersvaartuigen gestuurd door motoren van 20 tot 50 pk, op gas, benzine of diesel. Ze werden onderhouden door gelegenhedenmotoristen die het beroep al doende hadden geleerd.

De afdeling land- en bosbouw zou voornamelijk opleiden tot bos- en jachtwachters en landbouwmonitoren. Er werd sorgho, maïs, patates douce, maniok, bonen, katoen en tabak geteeld of ten minste toch pogingen gedaan, want de grond was ondankbaar en vernietigend waren de aanvallen van sprinkhanen.

Er werd definitief gekozen voor een 'landbouwschool met visserijoriëntering.' In de loop van de eerste twee jaar moesten de moderne visserijtechnieken worden aangeleerd. De leerlingen moesten in staat zijn beroepsgenoten uit hun streek vooruit te helpen. Voor alles moesten visserijmonitoren worden gevormd, echte massaopvoeders want fundamenteel bleef de opdracht: de levensstandaard van de massa verbeteren.

De schoolbevolking was afkomstig uit verscheidene streken en er werden verschillende talen gesproken, wat al eens aanleiding gaf tot misverstanden en vechtpartijen. Vanaf het eerste studiejaar was er uitsluitend onderricht in de Franse taal, maar de school behoedde er zich voor daar teveel nadruk op te leggen, gezien deze taal uiteindelijk de student kon vervreemden van zijn eigen praktische professionele wereld. De opleiding tot 'patron-pêcheur' moest de leerling toelaten professioneel te werk te gaan voor eigen rekening. Het was niet gemakkelijk voor de kleine visser op te tornen tegen rederijen die beschikten over een goed uitgeruste vloot. Er werd gevist op tijgervis, ook wel Manda genoemd of Mpale, meerval, katvis en tilapia. Het Mobutumeer bevatte

De inhoud van de lessen bestond uiteindelijk uit de visserijpraktijk: techniek en theorie, knopen, splitsen, behandeling en visbewerking. De conserveringstechnieken, hydrografie, navigatie, wetgeving en plichtenleer, Franse taal, rekenkunde, landbouw en veeteelt, lichamelijke opvoeding en hygiëne. Bijzondere aandacht werd gegeven aan de cursus wetgeving op de visserij.



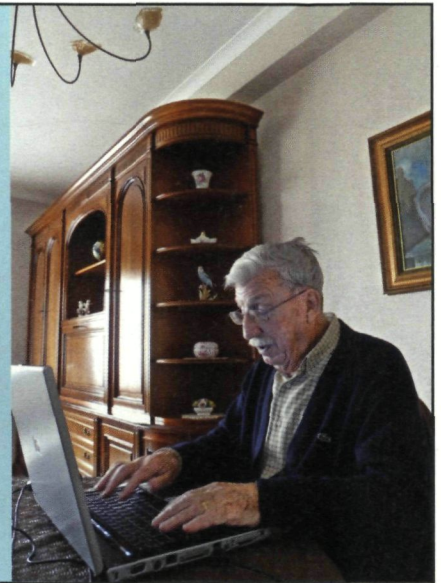
Bibliografie Leon Inghelbrecht

Diverse publicaties en studies in de Franse taal gedurende de dienstjaren in Afrika

- Technique et Pratique du filet de Pêche. (1953)
- L'Ecole officielle de pêche de Kilwa.
- Manuel du pêcheur Congolais.
- L'Enfumage du Poisson au Congo.
- L'Organisation de l'enseignement de la Pêche au Congo.

Boeken geschreven in België:

- **Mens en Visserijbedrijf in Kongo.** (Feiten en fictie, samengeklonterd tot een verhaal.)
- **Het zout van de Zee.** (Veertien verhalen, novellen, verhandelingen, buitelingen en peilingen rondom zeevisserij, zeemansleven en loodsmanschap.)
- **Jean Eugène Godtschalck, een biografie.** (Het zeemanshuis Godtschalck: zijn ontstaan en beheer tot vandaag.)
- **Bijdrage in '50 Jaar Beroepsvereniging, Zee- en Kustloodsen'** namelijk: **'Een Stervende Halve Eeuw'** (een korte schets over de geschiedenis van de loodstations Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge. Een ode aan de strijd voor het bestaan, maar allesomvattende 'de liefde voor de zee'.



de meeste vis van Afrika. In 1950 waren er al 15.000 vijvers die 43.000 ton vis produceerden, in 1954 werd al 82.600 ton gewonnen en in 1958 haalden we 145.000 ton. Er bestonden toen over heel Congo al twintigduizend vijvertjes pisciculturen (kweekputten). De West-Vlaming Van de Bussche had een vijver van tachtig are. Hij plaatste 2 kilo alevins in zijn vijver en tien maanden later ving hij 2.200 kilo tilapia!

Er waren anderzijds nog de Ndomomo, de Tembwa, de Bongwe, de Libanga, de Makobo, de Monde, Imbwa, Kabambale en de Mpifu. Er moest rekening gehouden met de noden van de streek; landbouw en veeteelt mochten niet over het hoofd worden gezien voor een bevolking die beurteilungen van het water en de landbouw leefde.

De inhoud van de lessen bestond uiteindelijk uit de visserijpraktijk: techniek en theorie, knopen, splitsen, behandeling en visbewerking. De conserveringstechnieken, hydrografie, navigatie, wetgeving en plichtenleer, Franse taal, rekenkunde, landbouw en veeteelt, lichamelijke opvoeding en hygiëne. Bijzondere aandacht werd gegeven aan de cursus wetgeving op de visserij.

Voor de praktische landbouwopleiding beschikte de school over een neerhof waar we last hadden van slangen en ander gevaarlijk ongedierte. Er werden varkens gekweekt met de afval van de visserij en de niet gebruikte of onverkochte producten van de akkers.

De landbouw was arbeidsintensief. Het was bij nacht zeer koud in het droogseizoen en er waren vele vijanden: insecten, vogels, kakkerlakken. Groenten kweken was moeilijk.

De zoete patat bewaarde niet. Magere grond werd omgeploegd zonder meststoffen. In de meeste gevallen ontstond uitputting

van die grond en de landbouwer resteerde dan maar één oplossing: verhuizen. Het nieuwe veld werd geharkt door de vrouw. Takken van de struiken werden door de man (die ook ter visserij voer) afgesneden en verbrand. De as en de regen deed de rest. Maïs kon gekweekt worden in hoopjes. Er werd veel sorgho gekweekt dat diende om de nationale drank te koken, de pombe. Millet werd meteen opgegeten door de vogels. Er was verder maniok en maniokwortel. Er waren tshiombe, arachides, bruine-, zwarte- en witte bonen. Er ging weinig verloren, zelfs de zwarte tabak werd gemalen tot snuif. Maniok was giftig en werd voor gebruik geweekt en verwerkt tot bukari (soort aardappelpuree), de maaltijd die eenmaal daags gebruikt werd, samen met gestampte bakbananen en avocado, sakasaka (lijkt op spinazie), fougou, chickwange. Inboorlingen aten eenmaal daags, onze studenten eveneens: de djombo du soir, ook wel tshiombe bululu!

De studies waren kosteloos en de leerlingen ontvingen maandelijks een bedrag van honderd frank waarvan de helft gestort werd op een spaarrekening. De school was enkel voor internen die onderworpen werden aan een militaire discipline. Zij waren goed gevoed, beschikten over een werkplunje, een uitgangsuniform en een uitrusting voor de klas.

Van de overheid ontvingen wij een vracht afgedankte soldaten-schoenen, tot vreugde van de leerlingen, al duurde het een tijd eer zij dit schoeisel gewoon waren. Ze waren gewoon blootsvoets te lopen, een permanent gevaar was dat wegens de slangen.

De drie klassen telden uiteindelijk zestig man. De dag ving aan met het ophalen van het vistuig. De vangst bleef eigendom van de leerling en werd schoongemaakt onder het toezicht van de leraar. De aanvoer werd gewogen, gezouten, gedroogd of gerookt. De zorg voor het materiaal maakte deel uit van de dagelijkse taken. Een schooldag eindigde steeds met het uitzetten van de vistuigen, netten, hoekwant, staande netten, haken, seinenet... Wekelijks organiseerden we met de projector een filmavond in de klas (oorlogsfilms, documentaires en romantische films). Een gebeurtenis waarop niet enkel de leerlingen aanwezig waren, maar ook de dorpingen.. Er was nog steeds geen elektriciteit, maar we kunnen ons behelpen met een groep die elektriciteit opwekte.

Thuis hadden we de 'Colmanlamp' en een koelkast die op petroleum werkte en af en toe een vertikkende rook produceerde. Stromend water was er niet en met een oud olievat werd water genomen op het strand aan het meer. Het vat werd dan naar huis gerold door de leerlingen. Vervolgens werd in onze tuin aangesloten op een waterleiding. Wanneer we het bad lieten vollopen zat het vol broedsel van kleine visjes, roze garnaal, meerval en katvis. Het water moest steeds



De leerlingen waren internen en werden onderworpen aan een militaire discipline.



Leon Inghelbrecht in de klas.

ontsmet worden. Pas in 1959 werd door de Staatsdiensten een soort watertoren aangebracht, een enorme bak op hoge poten en zo beschikten we even later over zuiver lopend water. De elektrische stroom volgde.

In 1953 waren we officieel aangesteld als directeur van de school samen met de jaarlijkse terugkeren vermelding: *'zeer goed'* en *'(...) na het eerste jaar bezitten de leerlingen een zeer goede disciplinaire formatie. Met zijn grote invloed op de inlanders, zeer gereguleerd, zonder tijd en moeite te sparen en altijd klaar te staan voor nieuwigheden aan zijn school, verdient hij de vermelding: "zeer goed" die hem voordien werd toegekend. Bij de volgende inspectie en functieonderzoek zal de vermelding: "elite" toegekend*



Van de overheid ontvingen wij een vracht afgedankte soldatenschoenen, tot vreugde van de leerlingen, al duurde het een tijd eer zij dit schoeisel gewoon waren. Ze waren gewoon blootsvoets te lopen, een permanent gevaar was dat wegens de slangen.

worden als hij in zijn pogingen en inspanningen blijft volhouden.'
In 1954 kwam de benoeming töt Agronome Adjoint Principal met vermelding: *'auteur de monographie au sujet de la pêche'* (auteur van monografie over de visserij).

Tijdens de zomervakantie van 1955 vlogen we met Sabena (vier tussenlandingen) terug naar het moederland. In juli namen wij deel aan de cursussen van de Koloniale Hogeschool in Brussel en slaagden in het examen voor de graad van landbouwkundige. Begin september namen wij het passagierschip Elisabethville van de C.M.B. om drie weken later toe te komen in Kilwa en onze taak als leidinggevende van de eerste visserijschool verder te zetten. In november kregen wij het ereteken 'Dienstster' toegekend.

Korte tijd later kreeg Koosje, mijn echtgenote, vreemde hoofdpijn, ongemakken, klachten en ze werd erg ziek: malaria! Pierre Dujardin raadde ons aan zo snel mogelijk naar de kliniek voor blanken in Lubumbashi te trekken. We vertrokken nog diezelfde avond met de auto. Dochter Annemie (Katje of Katte genoemd) zat vooraan tussen ons. We reden de ganse nacht tot we in de vroege morgen in Jadotville de eerste lichten zagen. Geen dokter te vinden, wij moesten nog 120 km verder reizen, naar Lubumbashi. Ten slotte bleef Koosje bij de Dujardins in E'ville voor verzorging en rust. Ik keerde alleen terug naar Kilwa.

Op 29 april 1957 werd medegedeeld dat me de prijs Commandant Hydrograaf Claeysens Barbaix werd toegekend voor de wijze waarop ik als zeeofficier en landbouwkundige de visserijschool van Kilwa in het leven had geholpen. We ontvingen ook de Gouden Medaille in de Koninklijke Orde van de Leeuw.

In het Signalementsblad van 1957 luidde mijn biografie als volgt: *'Leidt met competentie de professionele school van Kilwa vanaf zijn creatie in 1953. Het is praktisch hij alleen die de leiding heeft van deze school en de volledige verantwoordelijkheid draagt van het goed functioneren vanaf zijn openingsdatum. Heeft het bewijs geleverd van een uitstekend didactische kwaliteit en een uitzonderlijke initiatie voor de organisatie van deze school. Actief, precies en toegewijd beoefende hij zijn functie als opvoeder zeer nauwgezet. Hij heeft zich gehecht aan de uitwerking van zijn kennis, geen moeite of tijd bespaard alsook de wedijver bij zijn leerlingen ontwikkeld. Heeft niet getwijfeld in zijn vrije tijd de onderrichting te perfectioneren. Zijn leerlingen hebben een zeer goed gedrag en ontwikkelen zich als uitstekende monitoren. De manier van dienstverlening bewijst de synthetische erkentelijkheid: "uitstekend".'*

Leon Inghelbrecht

(Vervolgt)



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

via **www.welkombijvloot.be**

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

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



Vissermensen van bij ons : MICHEL DELEY

In een blog (www.blogweb.be/florblogt) schrijft de uitgever van het Visserijblad over de zee als inspiratiebron. Hij schrijft over de kaaien als toegangspoort voor muzikanten, acteurs, beeldende kunstenaars... die zich door de omgeving, geuren, kleuren en vooral het licht laten inspireren. En over mayonaise als bindmiddel tussen al wat er leeft. De kaaien inspireren niet alleen kunstenaars, ze inspireren ook degenen wier schip er licht, bemanningen, bewoners.

Reder Michel Deley kan representatief zijn voor alle clichés die er bestaan over de modale 'visscher'. Als je te veel tegen Michel zaagt, bestaat de kans dat je een koek op je muil krijgt. Zo heeft Michel in zijn leven nogal wat koeken uitgedeeld. Een enkele keer net iets te hard. Dat heeft geld gekost. In een zachte amicale bui vertrouwde hij mij toe dat het inzicht 'dit is toch voor niets nodig' hem op een morgen bij het ontwaken overviel als een onweer op een zomerdag. Sindsdien deelt Michel veel minder koeken uit.



Michel *smoort* sigaretten en drinkt graag *pinten*. Ik drink graag *pinten* met hem, want in het lange grensland tussen nuchter en dronken zijn verliest hij zijn geslotenheid, vertelt hij over het diepe spoor dat het te vroege overlijden van zijn echtgenote teweegbracht; een spoor zo diep dat ontredde dreigde. Die vrouw zorgde voor Michel zoals alleen vissersvrouwen dat kunnen; deed het papierwerk en verzilverde de vangst op de Trap aan de Oostendse Visserskaai.

Maar meestal gaat het in dat grensland over zijn gitaren en de weg die wordt afgelegd om ze te leren bespelen. Michel is *zot van* gitaren. Hij houdt niet van half werk, koopt direct het beste van wat de elektrische en akoestische markt te bieden heeft. Leert eerst moeizaam de eerste akkoorden die leiden naar niveau kampvuur. Het duurt een tijd vooraleer die



eeltige vissershanden hun soepelheid terugvinden. Maar hij is *vertrokken*, het gaat steeds beter. Tot hij het punt bereikt waar je blijft hangen. Ik ken die ogenblikken. Een mens zou dan z'n gitaar in stukken tegen de muur slaan.

Hij gaat naar de muziekschool, maar voor de introverte Michel is de groepsakademie op die universiteit voor minder gedrevenen geen optie. Dan maar een privétrainer, en wel een goeie. Michel gaat weer vooruit met rasse schreden, ontdekt de blues en correspondeert via e-mail met een dikke bluesneger uit Amerika. Die stuurt hem bluestoonladdertjes door die Michel zich minutieus eigen maakt. Michel krijgt huiswerk van zijn trainer, met de uitdrukkelijke mededeling dat indien hij zijn les niet leert, 'hij z'n kloten kan kussen'. Eén optie dus, leren maar!

Zoals een boer voren ploegt in zijn akker, zo trekt een garnaalvisser lijnen in het water. De boer moet wel een half jaar wachten om zijn oogst. De garnaalvisser oogst elke twee, drie uur. De vangst is snel gesorteerd en gekookt. Dus is er ook tijd voor iets anders. Tussen het stuurwiel en zijn stoel geschoord trekt Michel zijn lijnen met de gitaar op zijn rechterbil. Terwijl het schip zijn dagelijkse brood bij elkaar sleept, maakt hij zijn muzikale huiswerk, zingt de *Falsom Prison Blues*, *Marianne* van Cohen, *Hey Jude* van de Beatles. Elvis.

Na anderhalf jaar spelen is hij 'de artiest' van zijn schip. Toeschouwers zijn de meeuwen en de scheepsmaat. In Café Tivoli toch ook al eens een fun-act voor publiek. Dat publiek reageert eerder verwonderd omwille zijn kunnen dan op het repertoire.

Wat inspireert hem? Ik weet het niet. Ik zal het hem eens vragen. Al is de kans groot dat hij dat zelf evenmin weet. Dat heb je ook met echte kunstenaars. Ze maken werk dat hen intuïtief wordt ingegeven. Waarom gebruiken ze kleuren, vormen en klanken die nieuw zijn en fris? Vaak zelfs te nieuw voor tijd, publiek en critici.

Michel maakt geen kunst. Hij is kunst. Zijn gitaar past bij zijn fletariaanse (*) visserskop als een boormachine bij een notaris. Michel zoekt zijn waarheid voor het klein publiek dat *jezelf* heet. Hier is geen sprake van competitie met anderen. Hij is in competitie met zichzelf. Telkens als hij een nieuw liedje of toonladder rijker is, wint hij. Michel wint altijd.

Jan Lamote

(*) Jan Lamote ijkt hier een nieuw woord. Met de term 'fletariaans' verwijst hij naar de bekende reeks 'Visscherskoppen' van de fotograaf Stephan Vanfleteren.

Jan Lamote, de nieuwe columnist van HVB is 45 jaar. Hij is de vader van Margot, Frances en Tye. Samen met echtgenote Ilse Alleyn baat hij op de Oostendse Baelskaai de Jolly Sailor uit (www.jollysailor.be), het bekende eetcafé in het hart van de Oostendse visserij. Bij daglicht is hij sales manager bij Belgacom en 's avonds cafébaas. Hobby's: sportvisser op zee en uitgebreid tafelen met vrienden.

AALMOEZENIER DEMAEGHT SPREEKT IN ROME

Op initiatief van de Pauselijke Raad voor Migranten en Reizigers vond van 14 tot 16 februari in Rome een overleg plaats van verantwoordelijken van het Apostolaat ter zee uit de hele wereld. Ook Dirk Demaeght, aalmoezenier in de Belgische visserij, was er aanwezig.

Volgens het communiqué was er tijdens deze bijeenkomst uitvoerig aandacht voor de piraterij waarmee zeelui steeds vaker te maken krijgen. Ander aandachtspunt van de drie dagen durende ontmoeting was de versterking van de onderlinge contacten tussen de aalmoezeniers en met de vissers, zeelui en hun familie door het gebruik van de modernste technologieën. Op 16 februari namen de deelnemers deel aan de audiëntie met de paus.

Demaeght werd gevraagd er een conferentie te houden over het pastoraat bij de Belgische vissers. Het viel hem tijdens de ontmoeting op dat er zeer weinig bisschoppen zijn die een aalmoezenier benoemen die zich intens met de visserij bemoeit. Dat is bij ons wel anders, want Demaeght zit naar eigen zeggen in niet minder dan 18 commissies voor visserij-aangelegenheden.

Demaeght zelf hield er een speech over 'het ecologisch probleem waarmee de visserij

wordt geplaagd'. Dat gebeurt bijvoorbeeld door Greenpeace waarvan de aalmoezenier enerzijds weet dat het 'bestaat bij gratie van vele donoren. Deze VZW moet nu en dan van zich laten horen of alleszins het nieuws halen om de leden nog dieper in de geldbeugel te laten schieten.' Hij voegt er anderzijds aan toe: 'Hoe het ook weze, 100% ongelijk hebben ze nu ook weer niet.'

WIJZIGING WERKING CONTAINERPARK

Om de werking van het containerpark aan de Haringhal te Oostende te verbeteren, werd beslist om de openingsuren van het containerpark te Oostende aan te passen. Vanaf 21 februari 2011 wordt gewerkt volgens het principe van de telefonische afroep. Concreet betekent dit dat de volgende werkwijze gevolgd dient te worden: de reder belt naar het secretariaat van SDVO om een afspraak te maken (tel: 059/509 526); het secretariaat van SDVO regelt een afspraak; op de afgesproken datum brengt de reder het gesorteerde afval naar het containerpark te Oostende; de reder of zijn vertegenwoordiger ondertekent het afgiftebewijs.

De werking voor Zeebrugge en Nieuwpoort blijft ongewijzigd: de reder belt naar het secretariaat van SDVO voor ophaling van zijn afval (tel: 059/509 526); het secretariaat van SDVO regelt

een afspraak; op de afgesproken datum komt Michel het gesorteerde afval ter plaatse ophalen; de reder of zijn vertegenwoordiger dient aanwezig te zijn om het afgiftebewijs te ondertekenen.



'Vanaf nu wordt steevast 45 procent van alle vis in Oostende gemijnd. En als dat niet gebeurt, dan zijn er garanties met boetes. Per procent dat het aandeel zou zakken, levert ons dat 1 miljoen euro op.'

Yves Miroir in de Oostendse gemeenteraad, 29 november 2010

'Elke bisschop legt bij zijn aanstelling een eed af waarin hij zweeft geen geheimen die hem werden toevertrouwd te onthullen. Hetzelfde voor zaken die de kerk kunnen beschadigen of onteren. Rome is een kanker in het hoofd van de kerk.'

Rik Devillé in De Morgen, 24 nov. 2010

'Op de [Oostendse] gemeenteraad werden de plannen om het dok te dempen, duidelijk bijgesteld. Bij het dempen moet de zone voorbehouden worden voor visserijgebonden activiteiten. Daardoor kan de door Haven Oostende geplande containerterminal er niet komen. Tegen eind 2019 moet ook beslist worden of er al dan niet gedempt wordt, kwestie van de nieuwe Zeebrugse exploitant niet eeuwig in het ongewisse te laten over de toekomst van de zone.'

Het Nieuwsblad, 30 november 2010

'De gemiddelde Vlaming brengt drie vierde van zijn dag zittend of liggend door. Voor een goede nachtrust liggen we in ons leven 22 jaar in bed. We brengen een heel jaar door op het toilet en zitten 7 jaar voor de televisie.'

S-Magazine, november 2010

'We zijn allemaal marionetten, maar we moeten wanhopig doen alsof we dat niet geloven. Als we ons schikken in ons marionettenbestaan, zijn we als menselijke wezens verloren. Aangezien de draden waaraan we vastzitten onzichtbaar zijn, moeten we er altijd om wedden dat ze er niet zijn en op die twijfel onze individuele vrijheid en gratie vestigen.'

Guido Ceronetti

'De banken zijn een te groot probleem voor het land'

De Ierse premier **Brian Cowen** in De Wereld Morgen, 23 november 2010

'Ik vrees dat bio voor velen vooral een marketingmiddel is.'

Robert Remy in De Standaard, 4 december 2010

'Onze obsessie met jeugd is ridicul. Het hangt enkel met geld te maken, het cosmetica-imperium, de botoxindustrie.'

Michael Cunningham in DS der Letteren, 12 november 2010

'Men mag in waarden geloven, men mag ernaar streven, maar men mag waarden nooit aanzien als de realiteit.'

Jonathan Holslag in DM, 30 nov. 2010

Gemeentelijke Visveiling Nieuwpoort

gelegen aan open tijhaven
gelegen op 5 minuten van exit 3/E40

- dagelijkse aanvoer van dagverse vis en garnaal
- van maandag t.e.m. vrijdag
- Faxmelding aanvoer
- thuiskoopsysteem !



visinfolijn:
veilmeester:
directie:
fax:

0032 (0) 58 233364
0032 (0) 58 224970
0032 (0) 58 224971
0032 (0) 58 236720

VEEL PAPIER WEINIG CHOCOLA

Chris (Prut) Meyers is visser aan boord van de Z 90. Visserijschool liep hij in Heist. Hij is gehuwd met Elke waarmee hij dochtertje Elise grootbrengt. Momenteel luistert hij veel naar Kapitan Korsakov, Mogwai en The Flaming Lips.

Wachtlopen

Net als vorige maand ga ik het over taken aan boord hebben. Een steeds weerkerende taak is het wachtlopen. Elk om beurt loopt wacht, machinisten meestal één daags en bij scheepsjongetjes hangt het af van hun ervaring. Sommige schippers kijken regelmatig eens zelf, een extra wachtje dus, maar deze zijn dun gezaaid. Een zware taak is dat wachtlopen niet, je hebt alles bij de hand en met alle moderne instrumenten gaat het bijna vanzelf. Zwaar is het als je op een zware visserij zit en dus liever in je kooi zou kruipen. *Schafvachten* zijn ook niet ideaal voor wie van 'n tukje na het eten houdt. Het kan voorkomen dat er veel verkeer is en je ogen op je kont moet hebben om het vaartuig in veilige banen te leiden. Tenslotte ligt het leven van de bemanning in je handen. Misschien is het wel heel lastig vissen: blijven plakken, ravels... Almaar winden en vieren van de touwen. Het blijft natuurlijk de bedoeling om vis te vangen. Je mag wat horen als je een slechte sleep gedaan hebt: 'Heb je met je vingers in je neus gezeten?' Maar eerst moet wacht gelopen worden, de snelheid van 't vaartuig in de gaten houden, de TRANSAS (of andere), alsook de dieptemeter, de radar en last but not least: de verrekijker. Sommige vaartuigen hebben A.I.S. waarbij men van alle schepen direct ook de gegevens ziet, naast peiling en afstand. Staat er geen info bij? Dan is het een *vaartuig of pakkeboot*.

Eerst toch nog vermelden dat een vaartuig in ons vissersjargon een vissersschip is. Al het andere is géén vaartuig. En een *pakkeboot*? Dat is het schip waarmee de controleurs zich verplaatsen. Men mag nog zo met alles in orde zijn als het ook maar kan, bezoek van deze sujetten is nooit aange-naam. Vergelijk het met een combi die je geparkeerd ziet staan langs de snelweg, je voet gaat automatisch van het gaspedaal. Tijdens de bezigheden van het wachtlopen kun je eventueel over de radio een praatje maken of luisteren naar andere praatvaren. Veelal zijn dat gesprekken die aan een toog niet zouden misstaan. Sommigen zijn amusant om te horen, anderen werken op de zenuwen. Dan brengt de volumeknop soelaas. Wel altijd de VHF op 16!

Persoonlijk vind ik de wacht een ideaal moment om naar muziek te luisteren. Iedere wacht heeft passende muziek. Is het een spetterwacht van windstilte en ondergaande zon?

Daar zal Jimi Hendrix wonderwel bij passen. Een viswachtje op d' Oost, met veel rukken die 't hele vaartuig dooreenschudden? Punk of hardrock maakt je wacht dan des te aangenamer. Over smaak valt natuurlijk niet te twisten. En dan is je wacht af. Iedereen moet gewekt worden. Springen ze fluits uit de kooi of moet de vialie gebruikt worden om sommigen eruit te krijgen? Verder is er nog een mythe die zegt dat een mooie tarbot in de kluts onkuise handelingen verraadt. Zouden ze dat op de Belgica ook proefondervindelijk testen?

Chris Prut • foto Jo Clauwaert

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



GIJ DIE DIT BLAD IN DE KRANTENWINKEL KOOPT

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

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

Ook is de distributiedienst verhuisd, waardoor we sinds enkele maanden 60 km moeten omrijden. Het is niet dat we aan die winkelverkoop iets moeten overhouden

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

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

NEEM TOCH 'N ABONNEMENT

Neem vandaag nog een abonnement en schrijf 29,75 euro over op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad. U krijgt dan een jaar lang HVB bij u thuis in de bus bezorgd aan minder dan 2,50 euro per keer! Schrijf op uw betaalformulier 'Jaarabonnement HVB' en u ontvangt HVB een jaar lang bij u thuis in de bus. HVB kost u dan 38% minder dan wat u betaalt in de winkel.



LEES HVB 38% GOEDKOPER!!!

Clauwaert

VANQUATHEN - LOMBAERTS - EGGERMONT Advocatenassociatie

Georges VANQUATHEN
Jean-Luc LOMBAERTS
Marijke EGGERMONT

Invalidenlaan 14
8301 Knokke-Heist

Tel. 050 51 43 43
Fax 050 51 03 06
G.S.M. 0475 68 00 69



- Visserijreglementering
- Maritiem recht
- Handels- en vennootschapsrecht
- Faillissementsrecht
- Bouwrecht en contracten
- Huurrecht: handel en privaat
- Verkeersrecht
- Invorderingen
- Familierecht

E-mail info@vanquathemenpartners.be