

Katrien VERVAELE  
Groenestraat 22  
8377 Zuienkerke

# OVER BIOLOGEN, VISSERS EN ACTIVISTEN

**CARLO HEIP, EEN BIOLOOG**  
**JUDITH WOUTERS, EEN ACTIVISTE**  
**JASON SAVELS, EEN SCHEEPSJONGEN**





De 500 woorden van Nicole.

In minder dan 500 woorden schrijft Nicole Derycker maandelijks een column.

## Voorlopers, afroepers en aanwijzers, een laat eresaluut

Winterochtend 2000. Als we die morgen om half zeven het terrein oprijden, staan al een tiental auto's, bestel- en vrachtwagens geparkeerd langs de overdekte rijweg. Mannen stappen uit, lopen zwijgend langs de verschillende toegangspoorten de hal binnen. Hier en daar klinkt een korte groet.

Ik laat de jonge vishandelaar die me een lift hierheen gaf in de verkoopzaal achter en loop naar de hal waar de lading van een pas aangemeerd schip onder handen genomen wordt. Aan de sorteerband grabbelen twee mannen de vissen uit het ijs en gooien ze razendsnel in lege plastic bakken. Als die vol zijn worden ze gewogen, bedekt met een dun ijslaagje en aan een ijzeren staaf met haak naar de verkoophal gesleept.

Wanneer ik daar aankom, is de verkoop van de O 108 net begonnen. Op de groene houten kar vooraan ratelt de afroeper een getallenreeks af: "vijfhonderd zestig, negen en vijftig, acht en vijftig ... vijftig ...". Een half gezongen bezwering waarbij elk tiental een accent krijgt dat een nieuwe strofe inluidt. Als één van de aanwezigen een kreet slaakt, onderbreekt de afroeper

zijn litanie en duidt de koper aan. Hij lijkt iedereen te kennen.

Veel jongemannen, hier en daar ook getekende gezichten, brede gekloofde handen: de oude rotten die dikwijls als scheepsjongen startten en later een eigen handel gingen opzetten. Of, als ze te oud werden voor het vissen, in de zaak van hun zonen gingen helpen.

Mijn begeleider komt naast me staan. Hij heeft zijn aankoop gerealiseerd en vraagt of ik het gebeuren een beetje kan volgen. De man die de bakken aanwijst, richt zijn puntige stok op de roggen.

'Wat roept hij nu?' vraag ik.

'Grote 'gledders', dat zijn grote gledders, en dit hier zijn keels en die daar zijn scherpstèren'. Hij lacht om mijn onwetendheid.

'Ken je gie da meisjtje dè?' vraagt één van de omstanders hem.

'Ja'k, kenne kik da meisjtje', grinnikt hij. Hij krijgt er duidelijk plezier in mijn gids te zijn.

Meisjtje! Lang geleden dat iemand me zo noemde. Ik voel me hier meer en meer op mijn gemak.

Herinner me plots de laatste zin uit een gedicht over de haven en over de mensen 'met hun vette petten' die er rondliepen. De naam van de dichter ben ik vergeten, wat hij over die mensen met hun vette petten schreef niet: 'En zo dichtbij als later niemand meer'.

Ik kijk naar de menigte die zich rond de bakken glibberige, blinkende vis verzameld heeft. Zo nietig in die reusachtige hal. Een oude man legt zijn naambriefje op een net aangekochte benne, op aanwijzen van een jongere, duidelijk zijn zoon.

Vishandelaars van generatie op generatie...

Een gevoel van weemoed overvalt me.

Want volgende lente is er geen 'voorloper' meer in de vismijn van Oostende, geen 'aanwijzer' en geen 'afroepers'.

Van dan af wordt de geloste vis onmiddellijk in koelkamers opgeslagen en zal de veiling elektronisch verlopen. Dan wordt in de Oostendse visserswereld een tijdperk afgesloten. Een van de vele.

Nicole Derycker  
foto: Jo Clauwaert

Nicole Derycker is een geboren Oostendse, dochter en kleindochter van vissers. Tot haar 27ste woonde ze in de Stad aan Zee, daarna spoelde ze weg naar Brugge en Antwerpen. Ze belandde uiteindelijk in Watou. Nicole Derycker publiceert jeugdboeken bij Davidsfonds/Infodoc. In 2009 verscheen daar *Dansen op blote voeten* (ISBN 978 90 5908 303 5). Dat boek krijgt in maart een vervolg en dat heet *Kus uit India* (ISBN 978 90 5908 404 9). Daarnaast schrijft ze ook voor volwassenen. Ze bewerkte een eeuwenoud Indiaas epos en maakte daarvan *Uit vuur geboren*, een boek dat eind 2010 in de boekwinkel gelegd werd. Zeer mooi uitgegeven. 216 bladzijden, harde koft, 24,95 euro. (ISBN 978 90 6306 608 6). Al die boeken zijn sterk aan te raden voor wie affiniteit heeft met India en de cultuur van dat land.







## 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 Klausning(†), Chris Meyers,  
Geert Cyriel Tavernier,  
Flor Vandekerckhove,  
Louis Vande Castele,  
Jacques van Harten, Katrien Vervaele,  
Guido Walters (†).  
Gasten: Pierre Debrauwer, Carlo  
Heip, Eva Heip, Ilse Heip, Marc Loy,  
Yoni Sel, Birte van Garsse, Lies Van  
Gasse, Judith Wouters.

**Redactie te bereiken op**

**0474 53 88 00**

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



## DAS WAHRE IST DAS GANZE

Het zal nog niet veel gebeurd zijn dat een visserijblad met een citaat van Georg Wilhelm Friedrich Hegel opent, een Duitse, negentiende eeuwse en voor de rest onleesbare filosoof. Toch vonden we het een goed citaat om er dit voorwoord mee aan te vatten: het ware is het geheel.

Waarmee we meteen ook aangeven dat HVB maar een deel van de waarheid tot u brengt. Het blad is beperkt in bladzijden, financiële mogelijkheden, tijd en menskracht. Verder komt het ook doordat er in de sector veel in 'petit comité' besproken en beslist wordt en tja, we kunnen nu eenmaal niet melden wat we niet weten. Het blad wordt natuurlijk ook beperkt doordat we verre van onfeilbaar zijn en we daarenboven nog tal van andere tekortkomingen met ons meesters die we liever niet aan de grote klok hangen.

Lezers die alles willen weten doen er bijgevolg goed aan zich ook aan andere bronnen te laven. Er zijn naast HVB nog andere tijdschriften die over de zee en over de visserij schrijven. Daarenboven heeft het internet de mogelijkheden om geïnformeerd te worden spectaculair vergroot: in 0,14 seconden googelt het scherm 612.000 'visserij' resultaten in de huiskamer. Daar is sinds kort trouwens onze eigen website bij gekomen: [www.visserijblad.be](http://www.visserijblad.be).

In dat enorm grote aanbod weet ons tijdschrift zich te handhaven met een berichtgeving & duiding die opneemt wat een ander, om welke reden ook, links laat liggen. We laten mensen aan het woord die, ware er HVB niet geweest, op onze kaaien niet gehoord zouden worden. Ook omgekeerd: we laten de stem van ons zeevarend voetvolk tot ver in het binnenland weerklinken. Bovendien hebben we er het handje van weg om het debat op onze kaaien te stimuleren. We belichten nogal eens een aspect dat een ander maar al te graag onder het tapijt veegt en we stellen ons openlijk vragen bij de 'pensée unique' die ook op onze kaaien hoogtij viert. Als we daarbij provoceren dan is het met de bedoeling dat erover nagedacht wordt, want wat sommigen er ook over denken, nadenken is geen ziekte. En we experimenteren. We doen dat met de vormgeving van het blad, maar ook met de inhoud. We proberen dat alles stapje voor stapje, nummer na nummer, beter te doen dan we het deden.

Dat alles doen we omdat we de mening toegedaan zijn dat deze manier van werken bijdraagt tot het geheel dat hoger vermelde Hegel 'het ware' noemt. We doen het omdat de zee veel meer is dan een plas water waarin zich vis bevindt. We doen dit omdat de visserij meer is dan een economische sector. We doen dit omdat we de berichtgeving & duiding niet mogen overlaten aan degenen die het voor het zeggen hebben. We doen dit omdat we weten dat HVB, ook na 78 jaar, nog altijd bijdraagt tot het inzicht hoe het verder moet met de zee in het algemeen en met de visserij in het bijzonder.

*Flor Vandekerckhove • Uitgever.*



foto's JC





## DE ONDERBENUTTING VAN DE VISQUOTA, NADER TOEGELICHT

*HVB liet vorige maand nogal wat stof opwaaien. Ons januarinummer meldde dat tal van visserijmogelijkheden onderbenut bleven. Nationale kranten, radio & TV en tal van websites namen het bericht gretig over. Het publiek dacht immers dat de sector vis tekort had. Wat is er aan de hand?*

Tal van quota blijken inderdaad niet opgevist te worden. Van het totale kabeljauwquotum (quota plus ruil), dat in 2009 aan de Belgische vloot toegekend werd, bleef 25% onbenut. De vloot liet toen meer dan de helft liggen van de quota die ze toegekend kreeg voor het vangen van schelvis, koolvis, pollak, leng, roodbaars, sprot, horsmakreel, heek, zeeduivel, schartong en langoustines. Ook 10% van de toegekende hoeveelheid schol bleef ongebruikt. Hetzelfde geldt voor 27% van de tarbot en griet, 31% van de roggen en het merkwaardigst van al... voor 27% van de tong.

Emiel Brouckaert, directeur van de Rederscentrale, had er zijn bezigheid mee, want zodra HVB in de winkel lag, contacteerden tal van journalisten hem om te vragen wat er aan de hand was. Brouckaert deed vervolgens zijn best om olie op de golven te gieten.

### Quota verdelen

Daar een kwart van de kabeljauwquota niet opgevist wordt, is een bewijs dat de visvangst goed beheerd wordt, zegt Brouckaert. Tegenover de Belgareporter zei hij: *'Overbevissing moet absoluut vermeden worden. Het kabeljauwbestand staat bijvoorbeeld onder druk. Op die soort wordt niet meer gericht gevist; er is enkel de bijvangst.'*



Een visser zegde ons daar nadien over: *'Het is geweten dat de visserijadministratie een uiterst voorzichtig beleid voert om vroegtijdige quota-uitputting te voorkomen. Vissers morren wel eens omdat de Dienst niet kort genoeg op de bal speelt. Sommige beperkingen worden tijdens de laatste maanden van het jaar in stand gehouden terwijl er dan al geen mogelijkheid meer is om die quota uit te putten. Vraag is waarom er dan geen soepeler regelgeving ontstaat, temeer omdat de Belgische wetgeving soms strenger is dan wat de Europese Unie van ons vraagt.'*

Het klopt dat België het kabeljauwbestand strenger beheert dan dat vanwege de Europese Unie moet. Brouckaert heeft bijgevolg gelijk wanneer hij stelt dat België er alles aan doet om jonge kabeljauw te beschermen. Waarom dit absoluut nodig is legt bioloog Carlo Heip u verder in dit blad uit.

Dat de Dienst niet in staat zou zijn kort op de bal te spelen, verklaren anderen dan weer doordat de quota bij ons niet geïndividualiseerd worden.

In Nederland worden de vangstrechten onder de vaartuigen verdeeld. Elke Nederlandse schipper weet hoeveel hij dat jaar mag binnenbrengen en hij organiseert er zich naar. België daarentegen houdt de quota in een 'nationale pot', wat inhoudt dat er een ingewikkelde reglementering nodig is om die quota doorheen het jaar te beheren.

Het is niet gemakkelijk om de twee systemen objectief te vergelijken. Wanneer we nog steeds 2009 als ijkpunt nemen, en ons beperken tot de Noordzee, dan zien we dat de Nederlandse vloot er inderdaad in geslaagd is om 100% van de haar toegewezen scholquota te benutten, terwijl de Belgen daar slechts 95% van mee naar huis brachten. Nederland viste in de Noordzee ook 100% van de haar toegekende roggen op, België slechts 89%. Daar tegenover staat dat België in dat jaar in de Noordzee 94% van het tongquotum bovenhaalde en Nederland slechts 90%.

De discussie over die twee systemen is een oud zeer. In het verleden zijn, o.m. door toenmalig RC-voorzitter Bart Schiltz, verschillende pogingen ondernomen om op het Nederlandse systeem over te schakelen. Tevergeefs, ze stuitten steeds op verzet van het merendeel van de Vlaamse reders.



## Commercieel

Voor de onderbenutting van sommige soorten zijn er commerciële redenen in het spel. Brouckaert: 'Voor koolvis en sprot is er bijvoorbeeld geen markt meer, daar wordt dus minder naar gevist. Daarnaast zijn onze schepen soms technisch niet uitgerust om een bepaalde soort te vangen.' Vissers beamen deze uitspraak. Een schipper zei ons: 'De quota die de vloot toegekend kreeg voor het vangen van schelvis, koolvis, pollak, leng, roodbaars, sprot, horsmakreel, heek, griet, zeeduivel, scharotong en langoustines worden niet benut omdat het voor de Belgische vloot geen doelsoorten zijn. Er wordt dan ook niet gericht op gevist.'

Moet daar niet iets aan gedaan worden? Is het mogelijk voor sommige onbenutte, maar wel lekkere en voedzame soorten een markt te creëren?

De VLAM, die in België landbouw- en visserijproducten promoot, probeert dat inderdaad te doen. Regelmatig wordt daarvoor een andere vissoort in het daglicht gesteld. Zo werd griet in 2009 tot 'Vis van het jaar' uitgeroepen. Tegelijk werd er veel reclame voor deze soort gemaakt. De Vlaamse vissers halen de griet op in het zuidelijke deel van de Noordzee en in het Kanaal (onze belangrijkste visgronden). De griet is daar een neevangst, wat betekent dat er niet gericht op gevist wordt. Jaarlijks wordt 300 tot 400 ton aangevoerd. In de Noordzee was in 2009 een quotum van kracht op tarbot en griet van samen 336 ton. In het Kanaal mocht griet vrij worden gevangen. Heeft de campagne van de VLAM iets opgeleverd? Het blijkt een moeilijke oefening te zijn, want slechts 71% van het quotum van 'de vis van het jaar' werd in 2009 benut. In 2008 (toen er geen reclame voor griet gemaakt werd) was dat nog 80%.

## Zure druiven

In de Rederscentrale wil men niet toegeven dat de Belgische vloot te klein geworden is om alle quota ten volle te benutten. Vreemd is dat, want wie een beetje verder in de tijd terugkijkt kan niet anders dan tot die conclusie komen. De voorbeelden liggen voor het grijpen. In 2009 bleef 60% van het langoustinequotum onbenut. In dat jaar kreeg België ongeveer er 1.000 ton toegewezen. Bijna een kwart daarvan werd onmiddellijk geruild. Er bleef zodoende 773,7 ton over om te bevissen. De Belgen lieten die gewoon liggen, want het leeuwendeel bleek op het einde van het jaar ongebruikt.

Zijn onze schepen daar niet voor uitgerust? Moeten kreeftjes commercieel oninteressant genoemd worden? Liggen die visgronden te ver af?

In de sector grijpt men graag terug naar dat soort verklaringen. Het is een uitleg waarmee mediabrandjes geblust kunnen worden, maar ons laat het denken aan de fabel waarin de vos tevergeefs probeert tot bij de druiven te geraken. Omdat ze voor hem te hoog hangen beweert die vos dan maar dat ze te zuur zijn.

Nog niet zo lang geleden waren Belgische bordenvissers wel degelijk grote specialisten van een gerichte visserij op kreeftjes, met name in de Silverpit. Tot het midden van de jaren zestig van de vorige eeuw voeren uit Oostende zowat vijftien 'kreeftenputters' uit. In het midden van de jaren zestig kwamen Zeebruggenaren deze vloot vervoegen. In 1993 (wat toch niet zo heel lang geleden is) waren er 27 (!) Belgische vissersvaartuigen die zich ook in die visserij specialiseerden.

Hoe anders is het vandaag. Nu heten langoustines en vele andere soorten het vissen niet meer waard te zijn. Uiteraard is het vandaag duurder om naar de visgronden

## In 2009 liet de Vlaamse vissersvloot bijna 1.000 ton (!) tongquotum onbenut

In de Noordzee (het Icesgebied II, IV) kreeg de vloot in 2009 na ruil het recht om 1.396 ton tong op te vissen. 6% daarvan liet ze onbenut ofwel **83,8 ton**. In de Ierse Zee (VIIa) mochten de Belgen 381 ton tong vangen. Dat deden ze slechts voor 63%. Zodoende liet de sector daar **141 ton** liggen. In het Kanaal Oost (VIId) werd zelfs **346,7 ton** tong niet opgevisst waarop de Vlaamse vloot recht had. In het gebied Kanaal West (VIIe) hadden de Belgen maar een klein quotum van 18 ton en het merendeel ervan werd opgevisst. Toch bleef ook daar **1.400 kilo** tong achterwege. Veel erger was het in het Bristol Kanaal en Zuid-Oost Ierland (de Keltische Zee). Daaruit mochten onze vissers 686 ton tong mee naar huis brengen. **219,6 ton** lieten ze daar zwemmen. Ten zuidwesten van Ierland (VIIhjk) bleef **42,3 ton** achter en in de Golf van Biskaje mocht België, na ruil, 366 ton tong ophalen. Ze deed dat slechts voor 55%, zodat ook daar een tongquotum van **164,7 ton** onbenut bleef. (fv)

te varen, want de olie geraakt op. Uiteraard is het vandaag moeilijker om succesrijk te vissen, want de overbevissing heeft haar werk gedaan.

Maar men kan niet zeggen dat men het niet geweten heeft. Laat ons terugkeren naar het voorbeeld van de Silverpit. In 1993 constateerden onze vissers al dat het daar jaar na jaar moeizamer vissen werd. Dat had te maken, zo meldden ze ons, met de energieverblindende Nederlandse en Belgische grote boomkorvaartuigen die deze visserij in de



IIIa Skagerak; IVa Noordzee Noord; IVb Noordzee Centraal; IVc Noordzee Zuid; Va IJsland; VIa West-Schotland; VIIa Ierse Zee; VIIb West-Ierland; VIId Kanaal Oost; VIIe Kanaal West; VIIf Bristol Kanaal; VIIf Zuidoost-Ierland; VIIhjk Zuidwest-Ierland; VIII Golf van Biskaje.





# SKB - LIFE SAVING EQUIPMENT nv

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



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

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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

zgn. 'kreeftenput' ontdekt hadden en daar de visgronden vlak voor de bordenvissers kwamen leegvissen... Die vissers trokken aan de alarmbel. Trok de sectortop daar toen lessen uit? Neen. Ook toen deed men alsof er niets aan de hand was.

## Duurzaam

In de sector heeft men niet graag dat men daaraan herinnerd wordt. Het zou het goede imago van de visserij in de weg staan. Om dezelfde reden vindt men het ongepast dat HVB de cijfers van de onbenutte quota in het daglicht plaatst. Men haast zich om te beweren dat het om niet-commerciële soorten gaat, dat het oninteressante visgronden betreft, dat 2009 een slecht jaar was en dat de onderbenutting juist het bewijs is dat we goed bezig zijn. Met andere woorden, men beweert dat er niets aan de hand is.

Maar er is wel degelijk een verband tussen de overbevissing, de ineenstorting van de vloot en de onbenutte quota. Is het niet de internationaal toegepaste praktijk van overbevissing die ervoor gezorgd heeft dat onze vloot vandaag teruggebracht werd tot minder dan negentig schepen? Is het niet daardoor dat de vissersgemeenschap ineengestort is en dat, samen met de vissers, de knowhow eruit weggestroomd is? Zijn daarmee niet tegelijk de eertijds veelgeroemde veelzijdige visserijpraktijken van de Vlamingen verloren gegaan?

In 1987 werd de term 'duurzame ontwikkeling' geïkt. In de sector neemt men die woorden graag in de mond. Maar hoe staat de visstand ervoor vierentwintig jaar nadat de term voor het eerst gelanceerd werd? Een doorwinterde schipper zei ons daarover het volgende: 'Ik maak me vandaag heel veel zorgen over de situatie van de visbestanden. Ik zie dat er deze winter maar weinig vis in de zuidelijke Noordzee zit. Ik draai al 30 jaar mee in de sector,



*en het valt niet te ontkennen dat er een probleem is. Er zijn wel verhalen over massa's kabeljauw in de winter en over de spectaculaire aanwezigheid van tong in september, maar ik stel vast dat er verleden jaar in september weinig of geen tong aan de kust te vangen was en dat er deze winter ook zeer weinig kabeljauw te vinden was.'*

Flor Vandekerckhove • foto's: Jo Clauwaert

## 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**



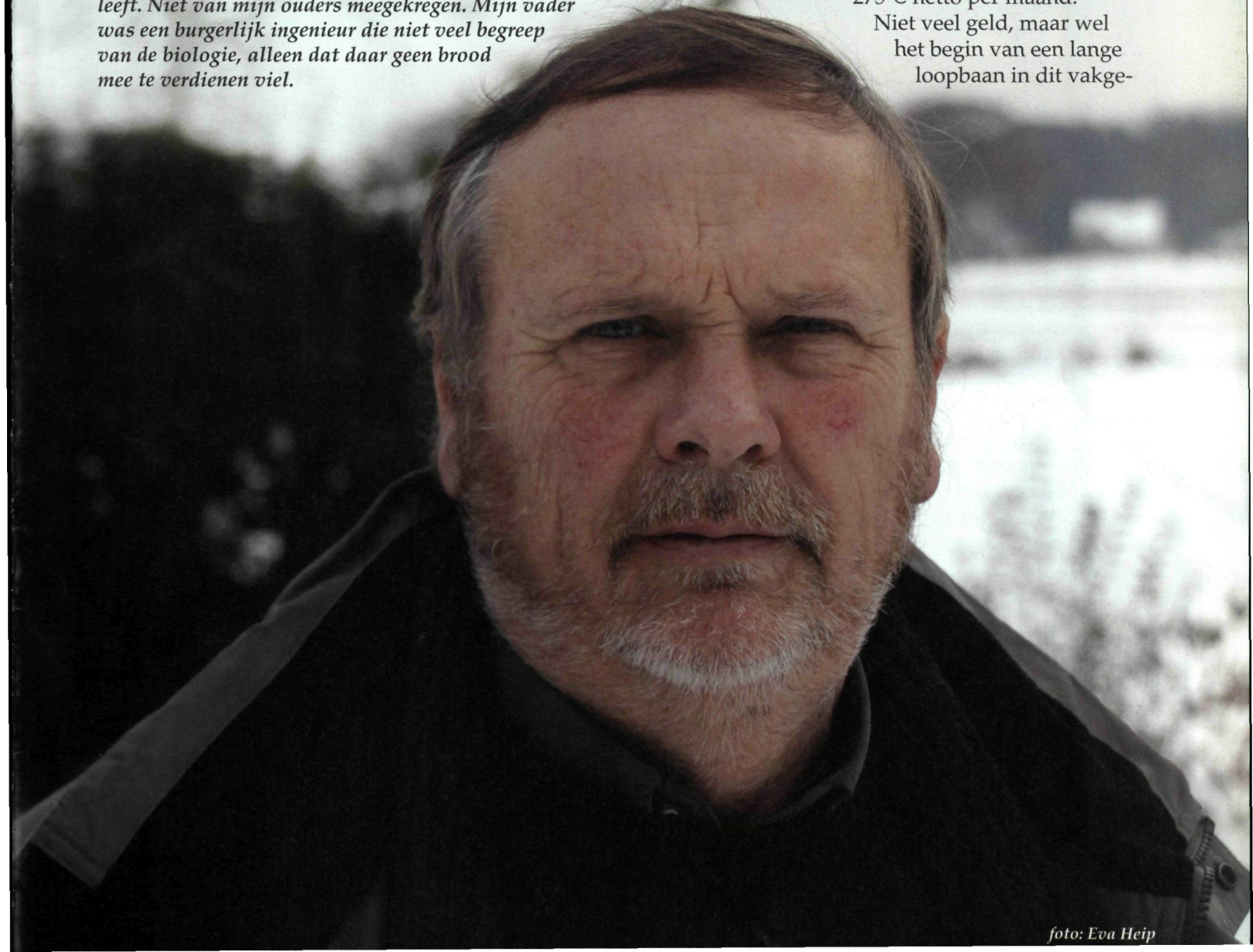
*Er is weer heel wat te doen rond de quota die vissers opgelegd krijgen. Mensen zijn bijvoorbeeld terecht verontwaardigd over de dode vis die onbenut overboord gekieperd wordt. In Engeland zijn een aantal bekende chef-koks verenigd om mensen andere gewoonten bij te brengen en oplossingen te zoeken voor dit probleem (zie [www.fishfight.net](http://www.fishfight.net)). Toch zijn de quota er in de eerste plaats om de vis te beschermen en zo ook de toekomst van vissers veilig te stellen. De Europese lidstaten voeren hierrond een gemeenschappelijk visserijbeleid, onder andere gebaseerd op de bevindingen van biologen. Vandaag mag ik jullie het verhaal voorstellen van mijn vader die zijn hele leven ingezet heeft om het leven in zee te bestuderen en te beschermen. De discussies over een optimale visserij zijn nog lang niet ten einde, wederzijds begrip is een sleutel tot oplossingen. Ilse Heip*

## Over Vissers en Biologen

*Uit mijn jonge jaren herinner ik mij dat de vissers, zoals de boeren, het altijd over de biologen hadden als ze de milieubeweging viseerden. Biologen zijn er echter van alle slag: vele zijn leraars, andere journalisten en sommigen gaan in de politiek; weer anderen onderzoeken DNA of beschrijven nieuwe soorten, of zijn ecologen die zich met het milieu bezig houden. Biologen zijn wel allemaal mensen die een wetenschappelijke opleiding in de biologie hebben gehad. Een klein aantal onder hen doet aan wetenschappelijk onderzoek en een heel klein deel daar weer van bestudeert het leven in zee. Ik ben een van die gelukkigen: een marien bioloog, opgevoed aan de universiteit van Gent met de liefde voor de zee en de verwondering over alles wat er in leeft. Niet van mijn ouders meegekregen. Mijn vader was een burgerlijk ingenieur die niet veel begreep van de biologie, alleen dat daar geen brood mee te verdienen viel.*

Maar in de zestiger jaren van de vorige eeuw, toen ik studeerde, begon de grote doorbraak van de biologie. In 1953 hadden Watson en Crick de structuur van het DNA ontrafeld en in 1969 (zestien jaar later!) werd de eerste professor moleculaire biologie aan de Universiteit van Gent aangesteld. Ik was toen net afgestudeerd en voor mij was het eigenlijk te laat. Al vroeg de net aangestelde hoogleraar, de later wereldberoemd geworden Jozef Schell, mij om zijn eerste assistent te worden. Maar ik had al gekozen voor de mariene biologie en had net een beurs van het Nationaal Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek gekregen, ter grootte van omgerekend 275 € netto per maand.

Niet veel geld, maar wel het begin van een lange loopbaan in dit vakge-





bied. Ik bestudeerde gedurende een aantal jaren de ecologie van brakwaterorganismen, hele kleine diertjes die in de zeebodem leven en waarover in die tijd zo goed als niets bekend was. Maar echt belangrijk werd mijn vakgebied pas na de eerste conferentie over het milieu in Stockholm in 1972, toen duidelijk werd dat onze planeet aarde in snel tempo aan het degraderen was en ook de politiek inzag dat er iets moest aan gedaan worden. Mijn keuze voor de mariene biologie had ik dus te danken aan mijn biologie opleiding in Gent. Maar ergens moet ik ook een mystieke band met de visserij hebben gehad. Dat kwam door mijn grootmoeder, Amandine Verstraete, afkomstig van Oostende.



*Amandine Verstraete met Rudolf Heip, de vader van Carlo Heip*

Haar vader, Charles Verstraete, was een visser, die het in zijn latere loopbaan tot commandeur van de loodsen in Antwerpen bracht, en die tijdens de Eerste Wereldoorlog meewerkte aan de bevoorrading van de Belgische troepen achter de IJzer (en omkwam tijdens een bombardement op Calais). Toen ik nog een kind was, ergens in de jaren vijftig van de vorige eeuw, vertelde mijn grootmoeder mij het verhaal dat haar vader nog met een professor op zee had gevaren, iets wat blijkbaar een diepe indruk op haar, als jong meisje, had gemaakt. En ook op mij. Vele jaren later, toen ik al een doctoraat in de ecologie had behaald, herinnerde ik mij dat verhaal en besloot ik op zoek te gaan naar wie die professor eigenlijk was. Ik heb hem, na lang zoeken, ook gevonden, in een dankwoord voor een belangrijke publicatie van het begin van de vorige eeuw. De man die mijn overgrootvader meenam was Professor Gilson, de toenmalige directeur van het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen, die in het begin van de jaren 1900 mede-oprichter was van de ICES, de International Council for the Exploration of the Sea, de oudste gouvernementele organisatie ter wereld. De ICES werd opgericht om de productiviteit van de zeeën te onderzoeken, want ook in die tijd werd er al geklaagd over de achteruitgang van

de visserij. Daarom maakte Gilson de eerste studie van de bodemfauna van de Belgische Noordzee, en mijn overgrootvader was de kapitein van zijn onderzoeksschip.

ICES is bij vissers goed gekend want nog steeds adviseert ICES de Europese Commissie over de jaarlijks toe te kennen vangstquota. Het vaststellen van de quota blijft een voortdurende bron van discussies in het spanningsveld tussen wetenschap, politiek en het bedrijfsleven. Het kadert ook in een veel bredere maatschappelijke problematiek. De invloed van de visserij op het leven in de zeeën en oceanen is groot. Vele wetenschappers denken zelfs dat de visserij belangrijker is dan het klimaat om de veranderingen in bv. visstanden maar ook in het voedselweb in het algemeen te verklaren. Overbevissing is nog steeds een groot probleem en vele vissoorten zitten op historisch lage niveaus. Recent onderzoek heeft aangetoond dat het verschil soms dramatisch is. Maar anderzijds zijn er ook tekenen van herstel. Sommige soorten doen het nu beter dan twintig, dertig jaar geleden. Dikwijls ligt daarbij aan de basis het opstellen van herstelplannen in samenspraak met de sector. Dat bewijst dat wanneer vissers en visserijbiologen een dialoog met elkaar aangaan dikwijls redelijke oplossingen kunnen gevonden worden, waarbij zowel de vis als de visser worden gespaard. Het berekenen van vangstquota is een verfijnde wetenschappelijke methode die in principe moet toelaten van voor iedere soort een maximale duur-

*Carlo Heip en zijn kinderen tijdens de viering van zijn 40-jarige carrière aan de Universiteit van Gent. Foto: Pierre Debrauwer*





zame opbrengst te berekenen, waar dus in de eerste plaats de vissers zelf profijt van hebben. De wetenschappers ontwikkelen goede rekenmodellen en de vissers kunnen zelf de optimale toepassing van deze modellen ondersteunen door de correcte informatie te leveren en hun vangstmethoden eraan aan te passen. Dergelijke oplossingen moeten enerzijds de weg van de geleidelijkheid kiezen omdat vissers dikwijls zwaar geïnvesteerd hebben en anderzijds de weg van de redelijkheid: als voor iedere kilogram van sommige vissoorten tot wel tien liter diesel moet gebruikt worden is die redelijkheid echt wel zoek.

Veel vissoorten hebben een enorme voortplantingscapaciteit. Uitzonderingen zijn de roggen en haaien, kraakbeenvissen die weinig eieren leggen of levend-barend zijn en dus veel kwetsbaarder zijn dan de echte vissen. Een volwassen vrouwtje kabeljauw kan makkelijk enkele miljoenen eieren produceren. Een sleutel tot succes bestaat er dus in om de volwassen vrouwtjes (in het jargon de Fat Old Females) te beschermen. Hiervoor is er een uitstekend hulpmiddel: de boorplatformen, windmolenparken en sinds kort ook Mariene Beschermde Gebieden, waar niet mag gevist worden. Vissers houden er niet van omdat het hun bewegingsvrijheid beperkt. Ik denk dat het een uitstekend middel is om de visstand ook buiten de ontoegankelijke gebieden te verhogen. Wrakken zijn ook uitstekende schuilplaatsen maar worden dikwijls wel bevestigd, veelal door sportvissers die daarmee eigenlijk de beroepsvisserij oneerlijke concurrentie aandoen.

Dat veel biologen begaan zijn met de milieu- en de natuurbescherming hoeft niet te verwonderen. Tussen de natuurbeschermers en de natuurgebruikers botert het niet altijd. De spanningen tussen boeren en vissers enerzijds en de 'groene jongens' zoals de natuurbescherming soms enigszins denigrerend wordt genoemd, kunnen soms hoog oplopen. Vissers, zoals de boeren, hangen voor hun broodwinning af van de natuur, natuurbeschermers zijn dikwijls intellectuelen die niet direct van het land of de zee leven, maar wel invloed op het beleid uitoefenen, waar de vissers dan weer van afhankelijk zijn. Toch is het voortbestaan van de visserij op den duur alleen maar verzekerd wanneer ze ook duurzaam is. Wat duurzaam precies betekent hangt van veel factoren af: welke soort vis, hoe er op gevangen wordt, hoe de markt zich ontwikkelt en hoe de leefomgeving van de soort verandert. Om al deze factoren goed te begrijpen is samenwerking tussen biologen en vissers noodzakelijk, want beide kennen hun zijde van de medaille, maar de hele medaille is waar het om gaat.

*Carlo Heip*

*Directeur van het NIOZ Koninklijk Nederlands  
Instituut voor Zeeonderzoek  
Professor aan de universiteiten van Gent en  
Groningen*



*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**



# HOE VISSERS DE OCEAANPROBLEMATIEK KUNNEN OPLOSSEN



*Sinds enige maanden is er in HVB een debat aan de gang over de verduurzaming van de visserij. Vandaag bemoeit de activiste Judith Wouters er zich mee. Zij is voorzitter van de Sea First Foundation, een militante milieubeweging.*

In 1882 zei de bioloog Thomas Huxley zonder schroom dat hij geloofde dat met zekerheid gezegd kon worden dat de belangrijkste visserijen onuitputtelijk zijn. Meer dan een eeuw later zijn we er heel wat wijzer op geworden. Zoals eerder Flor Vandekerckhove, Matthias Lievens en Wouter de Vriendt al aangaven in deze reeks over de verduurzaming van de visserij, is het niet al te best gesteld met de visbestanden. Nagenoeg 90% van de Europese bestanden is overbevist. Sommige wetenschappers betwijfelen zelfs of herstel nog mogelijk is. Andere wetenschappers zoals de gereputeerde visserijbioloog Daniel Pauly, beweren dat, indien er geen ingrijpende veranderingen komen in de visserijsector, er binnen veertig jaar geen commerciële vissoorten meer zullen zijn. Een maatschappij die gekenmerkt wordt door een snelle bevolkingsgroei en een daarmee samengaande stijgende vraag naar vis doet de toekomst van de visserij er nog somberder uitzien.

Het is tijd voor een structurele verduurzaming van de visserij en daarvan beginnen steeds meer betrokken partijen zich bewust te worden. Een visserijtechniek waarvan ondertussen algemeen aanvaard wordt 'onduurzaam' te zijn in de strikte zin van het woord, is de sleepnetvisserij. Laat dat nu net dé Belgische vismethode zijn. Volgens de website Fishsubsidy.org – een online database die transparantie tracht te creëren met betrekking tot de besteding van de Europese visserijsubsidies en hun impact op de visbestanden – telde de Belgische visserij in 2007 103 schepen, waarvan maar liefst 99 boomkorvisserij. Gelukkig maken vandaag steeds meer en meer vissers de overstap naar alternatieve vistechieken, maar nog lang niet genoeg. In 2010 viste nog steeds 70% van de Belgische vloot exclusief met de boomkor.

Hoewel de boomkor aanvankelijk erg licht was en met de hand of door kleine zeilschepen werd getrokken, was de techniek zelfs al in de Middeleeuwen controversieel. Een Vlaams decreet uit 1539 vermeldde het destructieve effect van de boomkor en een Franse wet uit 1852 verbood zelfs het gebruik ervan binnen 2 mijl van de kust. Tegen het eind van de 19de eeuw moest de methode plaats maken voor schepen met stoom- en dieselmotoren die met scheerborden visten, maar vanaf 1960 maakte ze alweer opmars in België, Nederland en Duitsland. Het lichte tuig werd vervangen door een zware constructie uit staal en in de meeste gevallen opgetuigd met wekkerkettingen of later de kettingmat. Deze kettingen doen bodembewoners opschrikken en in de netten belanden en richten een ware ravage aan op de zeebodem. Maar meer wekkers in de netopening en een verhoogde snelheid bleken de vangsten ten goede te komen en dus kwamen er meer en meer boomkorvisserij met grotere en hogere motorvermogens. Kleine vaartuigen moesten zo plaats maken voor grote boomkorvisserij met grote vermogens. Deze evolutie heeft geleid tot een uniforme, maar kwetsbare, boomkorvisserijvloot. Een recent rapport van het Nederlandse Bureau Waardenburg geeft een overzicht van 55 publicaties over de impact van de boomkorvisserij op het leven in de Noordzee. Uit dit Engelstalige rapport blijkt onomstotelijk dat de

boomkorvisserij dramatische gevolgen heeft voor de biodiversiteit in de Noordzee. Het algemene besluit van het rapport is eenduidig: er is geen plaats voor de boomkor in een toekomst die een duurzame visserij beoogt. Vanuit de visserijsector wordt soms beargumenteerd dat bodemberoering platvissoorten ten goede komt door de toename van kortlevende soorten zoals wormen, maar in een ruimere context bekeken, is bodemberoering natuurlijk een groot gevaar. Het tast immers essentiële leefgebieden met een kraamkamerfunctie aan en verandert soortensamenstelling van het bodemecosysteem. Met als gevolg een grote bedreiging voor de biodiversiteit; vooral dan voor de kwetsbare grote en langlevende soorten zoals haaien en roggen. Bovendien worden de vissen steeds kleiner omdat ze klein gevangen worden en niet voldoende tijd krijgen om zich te reproduceren.

Maar daar stopt het niet, de boomkor heeft door haar hoge brandstof- en materialenverbruik ook een grote CO<sub>2</sub>-voetafdruk. Met de stijgende brandstofprijzen is dit behalve nefast voor het milieu, natuurlijk ook zeer nadelig voor de portemonnee van de visserijsector. Hierdoor waren er recent heel wat faillissementen in de Belgische en Nederlandse vissersvloot. Zogenaamde lapmiddelen zoals technische aanpassingen en het installeren van econometers kunnen tijdelijk soelaas bieden, maar bieden geen langetermijnoplossing. Meer ingrijpende en structurele veranderingen zijn dus noodzakelijk.

Volgens het preview rapport over groene economie van de VN, dreigt de globale visserij in te storten en onderpresteert de sector sterk op sociaal-economisch gebied. De totale toegevoegde waarde van de globale visserij in 2005 was ongeveer €12,5 miljard, terwijl de wereldwijde visserijsubsidies goed zijn voor maar liefst €20 miljard (waarvan meer dan 75% als 'slecht' tot 'zeer slecht' wordt bestempeld). Anderzijds zou het verduurzamen van de sector door uitgeputte populaties terug te laten aangroeien om tot een duurzaam, efficiënt en handhaafbaar visserijmanagement te komen, een stijging van meer dan 40% van de globale vangst en diens waarde tot gevolg hebben. De pijnlijke realiteit, zo schrijven de auteurs, is dat de globale visserijvloot een overcapaciteit heeft en dat deze drastisch ingekrompen moet worden om tot vangsten met een maximum sustainable yield te kunnen komen. Dit zou betekenen dat van de 20 miljoen huidige vloten tussen de 8 en 12,5 miljoen vloten (ongeveer 40 tot 65%) moeten verdwijnen, startende met de meest ecologisch onderpresterende schepen.

Het ILVO doet al enige tijd onderzoek naar alternatieve vismethoden en ondanks communicatieve inspanningen vanuit de wetenschappelijke wereld, gebeurt de overstap naar alternatieven nog te moeizaam. Alternatieve vismethoden betekenen, toegegeven, een stap in de goede richting, maar zijn maar al te vaak lapmiddeltjes. Voorbeelden van deze alternatieven zijn het gebruik van scheerborden in plaats van stalen buizen, flyshoot-visserij, en de pulskor. Maar uiteindelijk blijven zij zich richten op bodemvissen; het blijven bodemsleepnetten waardoor men de bodemstructuur nog steeds niet ongemoeid laat. Maar alleen zo



zou de bodem zich kunnen herstellen en de populaties de kans geven terug aan te groeien. Professor Han Lindeboom, hoogleraar mariene ecologie bij IMARES, stelt dan ook terecht dat het toepassen van deze technieken neerkomt op 'het harken in plaats van ploegen van de bodem.' Het ILVO stelt dat we uiteindelijk naar passieve visserij moeten evolueren. Weliswaar wordt de bodem dan gevrijwaard, maar staandwantnetten worden niet voor niets de 'muren des doods' genoemd en langlijnvisserij wordt heel erg bekritiseerd door de bijvangst van grote zeedieren zoals dolfijnen, haaien en albatrossen. De totale hoeveelheid long lines die nu permanent onder water aanwezig is, is goed voor maar liefst 550 maal de omtrek van de aarde!

We kunnen natuurlijk niet gewoon boe roepen en moeten oplossingsgericht denken. De plicht van de Europese overheid is om te sleutelen aan het quota-systeem zodat het ook onder andere de leeftijdsstructuur van populaties, bijvangst, en de impact van natuurlijke factoren zoals vervuiling, klimaatverandering, verzuring en ziektes in acht neemt. Een goed multidisciplinair wetenschappelijk onderbouwd quotasysteem in combinatie met het gebruik van kleinschalige, passieve vistechnieken en beschermde gebieden met een vangstverbod zouden heel wat kunnen betekenen voor de Noordzee (en alle andere zeeën en oceanen).

Maar we moeten feitelijk nog een stap verder gaan en beseffen dat duurzaam vissen op termijn zal betekenen dat er minder vis zal mogen gevangen worden. En dat terwijl de bevolking groeit en de vraag naar vis steeds groter wordt. 'Maar daarvoor is er toch de aquacultuur', denken de meeste mensen. Flor Vandekerckhove gaf in zijn artikel van september 2010 getiteld 'Waarom de Europese Unie almaar meer vis invoert' echter al aan dat we ons ook bij deze sector de nodige bedenkingen moeten maken. Het kweken van carnivore vis vereist wilde vis en betekent dus geen oplossing voor overbevissing. Het kweken van vissen betekent in veel gevallen bovendien ook gezondheid-risico's door het toedienen van o.a. antibiotica en pesticiden, vervuiling en dode zones als gevolg van een overmaat aan nutriënten, ziekteverspreiding, ontsnappingsrisico's, etc. Maar dan is er nog die andere vorm van aquacultuur, namelijk de plantaardige aquacultuur. En daar zijn wél duurzame toekomstperspectieven. Onderzoek aan de universiteit van Wageningen laat zien dat zeesla (de alg 'Ulva') eenvoudig en efficiënt geteeld kan worden om overmatige fosfor en stikstof uit de landbouw op te nemen uit het zeewater. Algenkweek kan er voor zorgen dat deze stoffen als het ware gerecycleerd kunnen worden om dan terug in de landbouw toe te passen voor bemesting. Op deze manier wordt biologische vervuiling van het zeewater door nutriënten sterk gereduceerd. En sterker nog, de algen kunnen een erg belangrijke rol spelen in de eiwit- en energievoorziening van heel wat mensen. Ten slotte mogen we naast algen en wieren ook zeesla niet vergeten vanwege het bufferend effect op het proces van verzuring in de oceanen.

In China en Japan wordt er al een tijdje aan grootschalige algenkweek gedaan, maar deze is arbeidsintensief en vereist grote en gegeerde landoppervlaktes. Zeealgen en -wieren kunnen misschien wel dé oplossing zijn voor tal van maatschappelijke problemen, maar dit alleen als het efficiënter kan. Dat is nu net waar IMARES aan de universiteit van Wageningen onderzoek naar doet. Sinds 2009 wordt er op de Oosterschelde geëxperimenteerd



**Judith Wouters (°1986) is Japanologe en milieuwetenschapper van opleiding. Haar specialisaties zijn het Japanse walvisjachtbeleid, duurzame voeding en de oceaanproblematiek. Ze is mede-oprichter en voorzitter van Sea First Foundation vzw ([www.seafirst.be](http://www.seafirst.be)) en werkt halftijds bij de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij rond biologische afvalstoffen.**

met gemengde zeewierteelt en voor een volgend stadium is er een ware 'zeeboerderij' gepland waar naast het telen van algen en wieren ook ruimte moet zijn voor schelpdieren en vissen. Wat de vis uitscheidt, gebruikt de alg dan als voedsel. Want ook algen hebben nood aan biodiversiteit. Klinkt niet slecht en als we trendwatchers op de gebieden van duurzaamheid en voeding zoals Lisette Kreischer en Marjan Ippel mogen geloven, worden zeekeel en zeewier de groenten van 2011. Zeegroenten worden beschouwd als gezond, een culinaire uitdaging en een mogelijke oplossing voor de wereldvoedselproblematiek naar 2050 toe. Misschien een interessante carrièrestap voor vele vissers?

*Judith Wouters*

1 <http://fishsubsidy.org/BE/>

2 *Duurzame visserij: vijf tips voor een volle zee.* 2010. *Eos* 27(1): 35

3 *Visserij in de Noordzee (rapport)*

4 *'Impacts of beam trawl fisheries in the North Sea', 2010, Bureau Waardenburg.*

5 *ILVO - Alternatieven voor de Boonkorvisserij - Begeleiding en Advies (ADVIS) (<http://www.ilvo.vlaanderen.be/NL/Onderzoek/Visserij/Technischvisserijonderzoek/ADVIS/tabid/4734/language/nl-BE/Default.aspx>)*

6 *'Goede' subsidies hebben stabiele vispopulaties lange termijn als gevolg (bijvoorbeeld door het subsidiëren van*

*visserijmanagement of overheden die Marine Protected Area's ontwikkelen en handhaven); 'slechte' subsidies leiden tot overcapaciteit of overexploitatie van bepaalde populaties (bijvoorbeeld brandstoftsubsidies; 'zeer slechte' subsidies zijn deze die (bijvoorbeeld door het subsidiëren van destructieve praktijken) hebben overbevissing tot gevolg.*

7 *Het rapport schat dat de huidige capaciteit 1,8 tot 2,8 maal groter is dan de maximale grootte van de vloot voor een duurzame visserij volgens het msy-principe.*

8 *Sukhdev, Stone & Nuttall. 2010. Green Economy Report: A Preview. UNEP. (p. 10-17)*

9 *Duurzame visserij: vijf tips voor een volle zee.* 2010. *Eos* 27(1): 34-35

10 *Winkel, Dos (red.). 2010. De Huilende Zee. Rijswijk: Elmar Uitgeverij.*

11 *Vreede, B. 08/10/10. Geen landbouwgrond meer? Ga de zeeboer op! Science Palooza.*

*(<http://weetlogs.scilogs.be/index.php?op=ViewArticle&articleId=411&blogId=24>) & VELT. 10/01/11. Zeesla als*

*oplossing voor verzuring en voedselprobleem.*

*([http://www.vilt.be/Zeesla\\_als\\_oplossing\\_voor\\_verzuring\\_en\\_voedselprobleem](http://www.vilt.be/Zeesla_als_oplossing_voor_verzuring_en_voedselprobleem)).*



*De simulatie van de nieuwe radartoren is is nog maar een voorontwerp van Architectuur & Stedenbouw E+W. Eggermont.*

mijnen 15.876.279 kilo vis aan land, goed voor 64.505.442 euro.

De aanvoer in de twee grote vismijnen stond in 2009 al op een dieptepunt. Oostende haalde toen nog ternauwernood 7.000 ton (een vermindering van 11,1% t.o. 2008), in Zeebrugge was dat in 2009 nog 8.524 ton (een vermindering van 11,5% t.o. 2008). Samen kregen de twee vestigingen in 2009 15.524 ton over de vloer.

De Belgische vloot is er in 2010 niet in geslaagd deze aanvoercijfers op te krikken. Toch zegt de Vlaamse Visveiling tevreden te zijn. De aanvoer is niet gestegen, de visprijzen deden dat (met uitzondering van de scholprij) wel. De omzet in Oostende was daardoor 10% hoger dan in 2009, in Zeebrugge was dat 12,3%. In Nieuwpoort werd dan weer meer aangevoerd (423,8 ton of +1%), maar daar werd minder geld van gemaakt (1.378.624 euro of -4%). De aanvoerstijging werd daar vooral gerealiseerd door de garnalenvissers die met dalende prijzen geconfronteerd werden.

## OOSTENDE

### Nieuwe radartoren wordt heuse landmark

*In Oostende komt er een radartoren op de kop van de nieuwe oostelijke strekdam. Bouwheer is de afdeling Maritieme Toegang die de constructie uitvoert in opdracht van de afdeling Scheepvaartbegeleiding.*

Wellicht wordt in het najaar gestart met de bouw van de nieuwe radartoren op de kop van de pas aangelegde oostelijke strekdam, waarvan de ruwbouw nu voltooid is. Die nieuwe constructie zal de huidige toren aan de voet van het vroegere oosterstaketsel op de Halve Maan vervangen. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de ontwerptekeningen door Architectuur & Stedenbouw E+W Eggermont. De toren zelf zal vanaf het niveau van de damvloer 45 meter hoog zijn, met de radar zelf: 48 meter. Inclusief de antenne bedraagt de hoogte 56 meter, als men meet vanaf de laagwaterlijn.

Door zijn vooruitgeschoven positie zeewaarts heeft de nieuwe toren een aantal troeven meer dan de huidige.

Ir. Johan Raes van de afdeling scheepvaartbegeleiding: 'De hoogte van de radarantenne is ca. 16 m hoger dan de huidige radarantenne. Dus krijg je een groter radarbereik op zee, wat de veiligheid ten goede komt. Door de meer zeewaartse ligging is het scheepvaartverkeer tussen Oostende en Frankrijk

beter te monitoren, omdat de hoge zeedijkgebouwen geen belemmering meer vormen. Ook de ontvangstantenne voor radiocommunicatie (VHF) komt hoger, dus een beter radioverkeer tussen schepen in het zeegebied en de wal (radarcentrale Zeebrugge en MRCC). Deze nieuwe onbemande radartoren is één van de 21 radarposten van het Schelderadarketensysteem (5 bemande radartorens en 16 onbemande) voor het volledige werkingsgebied vanaf Oostende tot in Antwerpen binnen het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer. De nieuwe radartoren zal net als de vroegere tijseinpost op de kop van het verdwenen oostelijk staketsel een landmark vormen voor al wie Oostende vanuit zee nadert. De nieuwe radartoren zou tegen de zomer 2012 in gebruik worden genomen. Ook de signalisatiemast om het havenverkeer te regelen zal weer naast de radartoren staan. En komt ook de metalen toren terug met het havenlicht dat vroeger op de kop van het oosterstaketsel stond? (Marc Loy)

### Vlaamse Visveiling tevreden met omzet 2010

De Rederscentrale publiceerde de aanvoercijfers van de Belgische vissersvaartuigen in Belgische havens. In 2010 werd in Oostende 6.756.398 kilo vis aangevoerd die 27.663.871 euro opbracht. In Zeebrugge was 8.698.800 kilo goed voor 35.471.295 euro. Nieuwpoort klokte af op 421.081 kilo waarmee er 1.370.276 euro besomd werd. In totaal brachten de Belgische vaartuigen in de drie vis-

### De Vissersbent wil een toekomst voor de visserij

De Vissersbent is een collectief van mensen die actief zijn in en rond de Vlaamse visserij. Het wordt gestimuleerd door schipper Marnix Verleene. Om het collectief vorm te geven laat hij momenteel een petitie circuleren waarop volgende eisen geformuleerd worden: een exclusieve zone van drie mijl voor de kust, voorbehouden voor de passieve visserij en voor andere duurzame visserijtechnieken; een ruimte rond de windmolenparken voorbehouden voor de passieve visserij; de erkenning als streekproduct van de dusdanig gevangen vis; de oprichting van een coöperatieve vereniging die deze duurzame vis verhandelt; de inrichting van een verkooppunt in de geplande verbouwing van de Oostendse vismijn, voorbehouden aan de coöperatieve vereniging; een nieuw schoolschip waarop de duurzame vangstechnieken, zoals de visserij met staande want, aangeleerd worden en waarop de toepassing van alternatieve energieën (zoals waterstof) uitgetest wordt. Het is ons niet bekend hoeveel mensen de petitie getekend hebben.



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

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

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

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



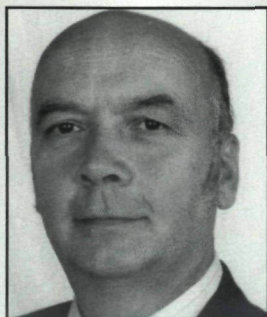


ZEEVISSERS - VISBEWERKERS  
- HAVENARBEIDERS - ZEELIE-  
DEN EN BINNENSCHIPPERS  
VOOR AL UW PROBLEMEN

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.

## MOSSELEN

### Pontons van Belgicamossel lopen averij

Zaterdag 8 januari zijn twee van de vier grote mosselpontons van de Belgica-mosselen met averij binnengevaren in de haven van Nieuwpoort. Stormweer heeft ervoor gezorgd dat het moeilijk zal worden om deze zomer te oogsten. Het ondernemersduo Reynaert-Versluys krijgt daarmee alweer een klap.

Twee jaar geleden plaatste Reynaert-Versluys kweekkooien in de Noordzee ter hoogte van de Vlaamse banken. 'We gingen er vanuit dat deze constructies tien jaar zouden meegaan maar de krachten van de

natuur zijn heviger dan voorzien. Daardoor ontstonden lekken en problemen met de verankering. Dus hebben we besloten om de kooien binnen te halen.'

De mosselkooien zullen niet op tijd terug op zee worden geplaatst om deze zomer al opbrengst te genereren. 'Mosselen hebben anderhalf tot twee jaar nodig om te groeien', zegt Versluys. 'Gelukkig hebben we een goede samenwerking met Noord-Franse kwekers die in hetzelfde gebied actief zijn. Daardoor zullen we een gelijkwaardige hoeveelheid Belgica-mosselen of ongeveer 300 ton kunnen leveren. Hun opbrengst zit voorlopig op peil.' Om verder te werken hoopt Versluys op steun van nieuwe investeerders. (bron Belga)

### Nederlands Visbureau wordt onderdeel Productschap Vis

In 1984 is de stichting Nederlands Visbureau in het leven geroepen om de visafzet te promoten. Het werd opgericht door vertegenwoordigers uit de vissector. Het is vanaf 1 januari 2011 verder gegaan onder de vlag van het Productschap Vis. Bedoeling is, sterker dan voorheen, het accent te leggen op sectorcommunicatie en public affairs. Voor de campagne voor 2011 komt de focus te liggen op het verhaal achter het product vis. Het Nederlandse Visbureau wil laten zien dat achter de vis die in de winkel ligt een bijzonder inspirerende wereld schuil gaat. Het bureau hoopt daarmee de afzet van vis, schaal- en schelpdieren te bevorderen en de belangen van de vissector te dienen. In België wordt deze taak vervuld door de VLAM, het Vlaams Centrum voor Agro- en Visserijmarketing ([www.vlam.be](http://www.vlam.be)).

## ONDERWIJS

### TSO-leerlingen Zeevaart dek en motoren tevreden over opleiding

*Tijdens het schooljaar 2009-2010 werd een beperkte enquête gehouden bij de leerlingen van het eerste jaar van de derde graad Technisch Secundair Onderwijs voor de zeevaartafdelingen 'dek' en 'motoren' van het Maritiem Instituut Mercator in Oostende en het KTA Zwijndrecht Censflumarin. De afdelingen Visserij, Binnen- en Rijnvaart werden vreemd genoeg niet in de enquête verwerkt.*

Opvallend is wel dat de jongeren vooral uit de provincie Antwerpen of West-Vlaanderen komen. De twee regio's waar de opleidingscentra gelegen zijn. Wat duidelijk maakt dat de invloedssfeer van beide scholen beperkt blijft tot die provincies. Er is wel één buitenlander ingeschreven, maar geen meisjes. De aanwezigheid van een zeeman binnen de familiekring is vaak determinerend om een maritieme opleiding te kiezen. Bij 41% van de leerlingen oefent één van de ouders een maritiem beroep uit.

Toch is de keuze opleiding TSO-scheepvaart erg dikwijls niet de eerste keuze van de jongeren. Meer dan 80% maakte die keuze pas tijdens hun andere studies

middelbaar onderwijs.

De enquête vertelt ons ook dat de jongeren uit de doelgroep zich uitermate actief opstellen: de helft van de ondervraagden is lid van een jeugdbeweging en tot 85% onder hen is of was lid van een sportvereniging. Daarbij komt nog dat 30 van de 34 deelnemende leerlingen al enige werkervaring heeft opgedaan in de maritieme sector.

De informatiestroom over het studieverloop en carrièrevverloop via internet, opendeurdagen, familie en vrienden werkt erg goed. En dit evengoed voor als tijdens de studies zelf. De doelgroep heeft ook vertrouwen in de aangeboden carrièremogelijkheden, want de keuze voor een maritiem beroep wordt in ruime mate ingegeven door de toekomstmogelijkheden met de nodige ruimte voor avontuur en reizen, net als de werkzekerheid en de interessante opleiding. De meeste leerlingen hopen een loopbaan uit te bouwen in de baggervaart, de koopvaardij, sleepvaart en offshore. Daarbij ambiëren niet alle jongeren de hoogste functie aan boord of wensen een volledige maritieme carrière uit te bouwen. Uit de enquête blijkt alvast dat de leerlingen uit beide opleidingen positief zijn ingesteld versus hun later beroep. Ze profileren zich ook als heel actief en overtuigd dat ze een goede beroepskeuze hebben gemaakt. Opmerkelijk is ook dat de resultaten van deze (tweede) enquête volledig in de lijn ligt van de resultaten van een eerdere enquête tijdens het schooljaar 2008-2009. Net als toen werd de enquête opgesteld en uitgevoerd door de Belgische zeevaartbond vzw. (Marc Loy)

### Purus verdwijnt wel, Purus verdwijnt niet

Verdwijnt het garnalenmerk Purus van de markt? Volgens Geert Deman, die verantwoordelijk is voor de marketing, is het merk overbodig geworden omdat meer dan 90 procent van de garnalen die door de Vlaamse vissers aan land worden gebracht via de visveilingen gekocht wordt door Delhaize. Deze warenhuisketen werkt niet met het merk omdat de reders geen stabiele aanvoer kunnen garanderen. Op de website van Het Nieuwsblad meldt Deman de dood van het merk.

Willy Versluys, secretaris van de Vlaamse Visserijvereniging, die het label lanceerde, spreekt dat dan weer tegen: 'Purus is nog altijd te verkrijgen bij Vercoo en bij de retailers Carrefour en Speghelaere. Purus is nooit van de markt geweest', aldus Versluys.

Het merk Purus werd in 2006 gelanceerd als kwaliteitslabel voor de grijze garnaal gevangen door de Vlaamse visserijvloot. Het werd destijds op de markt gebracht met Bart Desmidt van sterrenrestaurant Bartholomeus als peter en zangeres Wendy Van Wanten als meter. Purus werd door de VLAM erkend als Vlaams streekproduct, maar een bloeiende zaak kon het nooit worden, ook al omdat maar weinig garnalenvissers warm liepen voor het initiatief.



# INTERNATIONAAL

## ARGENTINIE

### Videocamera's in tegen overbevissing

Argentinië zet vanaf 1 januari video-bewaking in om overbevissing tegen te gaan. Dat gebeurt in het zuiden van de Atlantische Oceaan, waar de heek-populatie dreigt te verdwijnen. Heek is het belangrijkste exportproduct voor de Argentijnse visserij. De meeste heek gaat naar Spanje.

Elk visserschip krijgt een videocamera. Die wordt voor het schip wat de zwarte doos is voor een vliegtuig. Hij registreert informatie over aspecten die cruciaal zijn voor het voortbestaan van de heek. Hij laat onder meer zien of de vissers netten gebruiken waaruit jonge exemplaren kunnen ontsnappen en hoe groot de vissen zijn die ze vangen. Het systeem lokaliseert het schip ook zodat men weet of het al dan niet een verboden zone binnen-vaart. In het zuiden van de Atlantische Oceaan bevindt zich een gebied van 180.000 vierkante kilometer waar geen heek gevangen mag worden.

Vanaf 1 januari worden de eerste veertig schepen met het systeem uitgerust, bij wijze van proef. Na anderhalve maand volgt de rest van de Argentijnse vissersvloot. De reders zijn zelf verantwoordelijk voor de goede werking van de camera's. Als de opnames onderbroken worden, moet het schip naar de haven terugkeren. (Bron DeWereldMorgen)

## MSC

### Greenpeace trekt MSC label in twijfel

Volgens de milieuorganisatie Greenpeace wordt het MSC-label te gemakkelijk verstrekt terwijl wetenschappelijke onderzoek hiervoor vaak ontbreekt.

Onlangs vierde MSC haar 100ste certificering met het toekennen van het MSC label aan de kabeljauwvisserij in de Barentszee. Greenpeace zet o.a. vraagtekens bij het toekennen van het MSC label voor tonijn en zwaardvisvangst voor de Amerikaanse kust.

Als voorbeeld van onzorgvuldige certificering noemt Greenpeace de certificering van 'Patagonische Tandvis' in de Rosszee bij Antarctica. Van deze soort weet men nog niet eens waar deze zich voortplant. Visserij is waarschijnlijk de lastigste sector om te certificeren op duurzaamheid. Soja en oliepalm zie je staan op de akker, maar vis zwemt rond in een voor de mens nog steeds niet ontdekte omgeving, aldus Greenpeace. (Bron The Guardian)

## CHILI

### Drastische verlaging quota

Chili heeft het quotum voor de vangst van horsmakreel dit jaar noodgedwongen met 76 procent verlaagd. Een maatregel die komt na jaren van wanbeheer waardoor de populatie sterk afnam. De horsmakreel is de belangrijkste soort voor de commerciële visserij in Chili en wordt er vooral gebruikt voor de productie van vismeel en visolie. Daarnaast wordt de

makreel ingeblikt of bevroren geëxporteerd. De afgelopen jaren werkten de bedrijven die in Chili vis invriezen en inblikken, zo'n honderd dagen per jaar. In 2011 zullen dat naar verwachting maar 45 dagen zijn. De verwerking van makreel is goed voor meer dan tienduizend banen. (Bron DeWereldMorgen)

## POLEN

### Zeehonden maken comeback aan Baltische kust

Na meer dan vijftig jaar afwezigheid maakt de grijze zeehond opnieuw zijn opwachting aan de Poolse kust. Niet iedereen is daar blij mee. Het aantal zeehonden is in de voorbije twintig jaar gegroeid van 4.500 tot 20.000 dieren in de Baltische zee. Het aantal zeehonden is echter nog ver onder de honderdduizend, de geschatte populatie rond het begin van de twintigste eeuw. Van dan af werden ze uitgeroeid omdat ze concurrentie vormden voor de vissers. De overheid kende premies toe voor gedode zeehonden.

Einde de jaren tachtig werden de zeehonden echter weer beschermd.

Vissers beschuldigen de dieren ervan hun vangst te verminderen. 'Zeehonden zijn een ramp', zegt Zbigniew Pyra, hoofd van de Visserscoöperatieve in Stegna, een gemeente aan de Baai van Gdansk. 'We verdienen ons brood niet meer. Ik heb al twee maand geen zalm meer gevangen. Bij elk net zwemmen voortdurend vier of vijf zeehonden. We bekogelen ze met stenen, maar het deert ze niet. Dan vinden we graten en viskoppen in onze netten.' (Robert Stefanicki in De WereldMorgen)

## PALESTINA

### Israëlische marine confisqueert Palestijnse vissersboten

Begin 2011 heeft de Israëlische marine verschillende Palestijnse vissers ontvoerd in Gazaanse wateren. Ze werden nadien vrijgelaten, maar hun boten blijven geconfisqueerd. Een visser denkt dat het te maken heeft met zijn nieuw geïnstalleerde motor. 'Die motor heeft me 5.500\$ gekost. De Israëlische soldaten begluren ons elke dag: ze weten wanneer we nieuw materiaal aan boord hebben. Waarschijnlijk is mijn motor intussen al verkocht. De ene dag eten we onze vangst, de andere verkopen

we de vis. Ik sta in schuld door die motor te kopen en heb nu geen middelen om het af te betalen en kan ik mijn familie evenmin onderhouden. We zijn met 25 thuis, dat zijn zes mensen per kamer.' Volgens Al Mazen Center for Human Rights pleegde het Israëlische leger tussen 1 mei 2009 en 30 november 2010 niet minder dan 53 aanvallen tegen vissers: twee mannen werden vermoord, zeven gewond, 42 werden gearresteerd en 17 vissersboten werden in beslag genomen waarbij één vernield werd. Volgens het internationaal recht zijn dergelijke acties flagrante schendingen, aangezien Israël niet aan haar verantwoordelijkheden houdt als een bezettende macht.

De rechten van de vissers op leven, werk, veiligheid en fysieke integriteit worden geschonden. Ze worden gemarteld en het wordt hen onmogelijk gemaakt om een gepast inkomen te vergaren.

Volgens het Internationale Comité van het Rode Kruis is bijna 90% van de 4000 vissers die de Gazastrook telt arm (met een inkomen tussen 100 en 190 US dollars) of zeer arm (verdienen minder dan 100 dollar per maand), terwijl dat percentage 'slechts' op 50 stond in 2008.

(Bron: Inge Neefs in DeWereldMorgen)

## EL SALVADOR

### Kleine vissers willen de kustwateren voor zich alleen

Voor de derde keer in tien jaar tijd proberen kleine vissers in El Salvador een wet af te dwingen die grote garnalenvissers vijf mijl van de kust zou weghouden. Het gaat om de belangen van 30.000 traditionele vissers tegen een twintigtal grote reders die in het verleden altijd de bovenhand kregen. De sleepnetten die de 35 schepen van de grote garnalenvissers gebruiken, halen veel andere soorten boven en vissen ook veel garnalen weg die zich nog niet hebben kunnen voortplanten, zeggen de kleine vissers. Daardoor lopen de vangsten terug en wordt het milieu in de kustwateren steeds armer. De cijfers lijken dat te bewijzen. In 2003 voerde El Salvador nog voor 10,8 miljoen dollar (8,1 miljoen euro) garnalen uit, maar in 2007 werd met de export van garnalen nog maar 800.000 dollar (600.000 euro) verdiend. Het leeuwendeel van de garnalen die nu voor de Salvadoraanse kust worden gevangen, wordt in eigen land verkocht. Er circuleren sterk uiteenlopende cijfers over hoe groot het aandeel is van de grote garnalenvissers in de totale vangst.

# 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



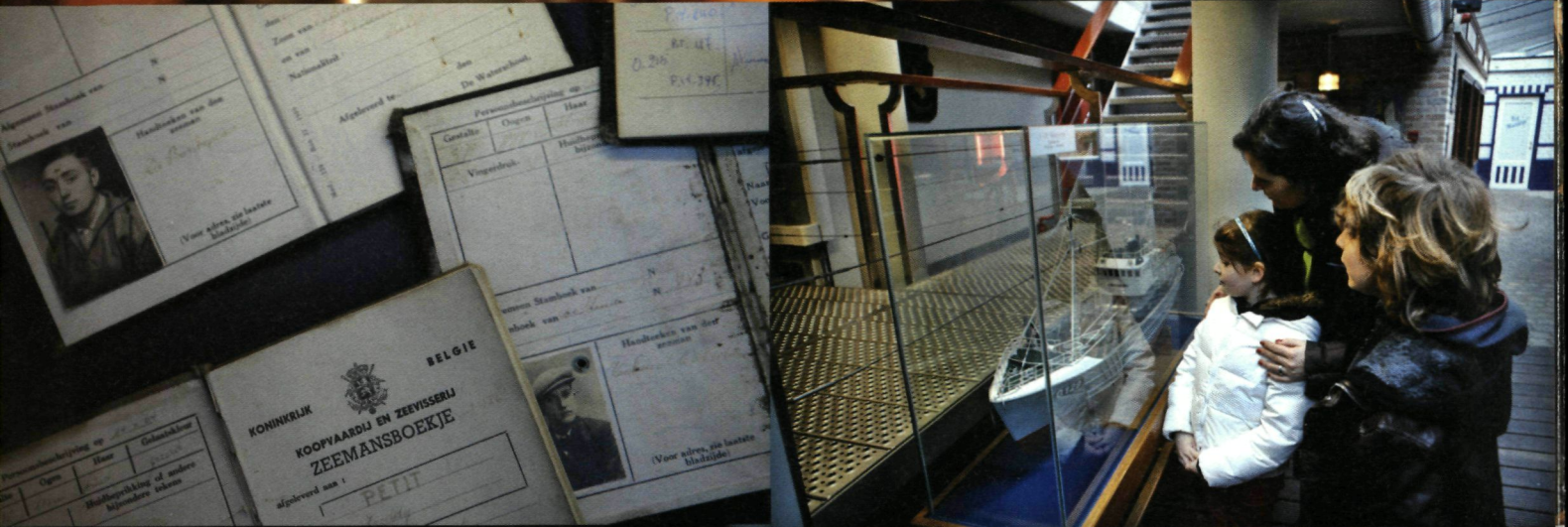


Het leven zoals het is:  
**De Amandine 0.129**

Foto's © Jo Clauwaert

















## Wie de jeugd heeft, heeft de toekomst

Katrien Vervaele is een schrijfster die sinds enige jaren haar blik op de visserij gericht houdt. Ze ging onlangs op visite bij de laatstejaarsleerlingen van Ibis. Een ervan is Jason. In de kerstvakantie trok hij het zeegat uit op de Z 53 Van Eyck, het schip van zijn vader.

# Tweede kerstdag in alle vroegte

Op 25 december las ik op facebook een berichtje van Jason: *'Alles aan boord gezet en morgen op 't zeetje. Merry Xmas'*. Reactie van zijn klasgenoot Zakaria: *'Have fun matje xx'*, ook Gilles wenste hem een goeie reis en Saskia pende *'veel vangst en voorzichtig zijn'*. Ik kon niet achterblijven en wenste Jason behouden vaart, waarop hij antwoordde: *'Kom je niet eens kijken wanneer we uitvaren?'* Waarom ook niet, dacht ik en ik zette mijn wekker voor die zondag tweede kerstdag op een ontielig vroeg uur.

En zo sta ik op 26 december in alle vroegte op de kaai in Zeebrugge. Zowat de hele visserijvloot ligt er. Maar zoveel schepen zijn dat er tegenwoordig ook niet meer en de Z 53 *Van Eyck* heb ik al snel gevonden. Steve Savels, de reder van 't schip en vader van Jason, is net bezig het

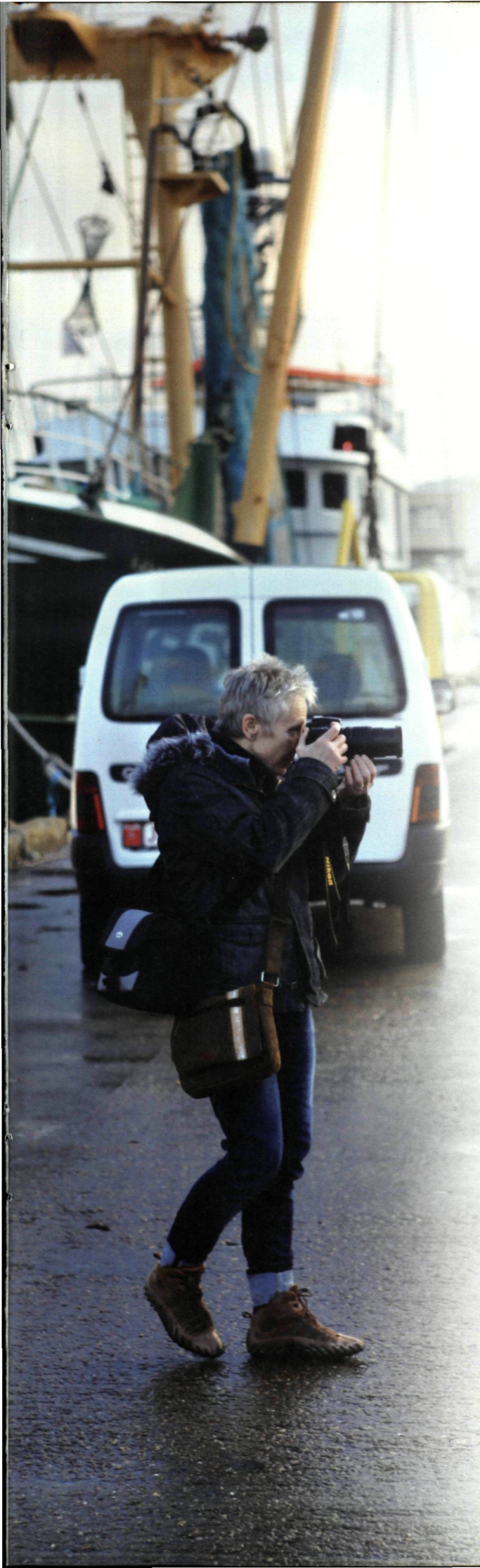


Jason Savels nodigde de schrijfster Katrien Vervaele uit om eens een kijkje te komen nemen.

gerief uit de auto te laden: tassen met kleren, laarzen, plastic handschoenen en dozen met eten. Ik klim samen met Jason aan boord, doe de ronde van 't schip en kijk toe hoe ze de machines in gang steken. Vader Steve geeft zijn zoon een pak uitleg over knoppen en hendels en toont heel erg suggestief dat het een *bijou* van een motor is. Hij is heel trots op zijn schip, heeft er graag mee gevaren en is blij dat zijn zoon Kenneth het nu voert. Ook Jason gaat in de vakanties mee, nu toch al het derde jaar op rij. *'Als scheepsjongen staat hij nog maar onderaan de ladder'*, zegt vader Steve. *'En hij moet nog veel leren, maar 't zit erin!'* Hij is inderdaad uit het goeie hout gesneden, Jason, uit het hout waarmee eertijds schepen werden gebouwd en masten gemaakt. Hij gaat varen, dat staat buiten kijf. Nu zit hij in het vierde jaar in de Ibis, volgend jaar gaat hij naar de visserijschool Mercator en over twee jaar is hij achttien en kan hij voltijds aanmonsteren. Wanneer hij de allereerste keer op 't schip is geweest, vraag ik hem. *'Ik zat nog in de buik van mijn moeder,'* is zijn onmiddellijke repliek.

### Yo de manne!

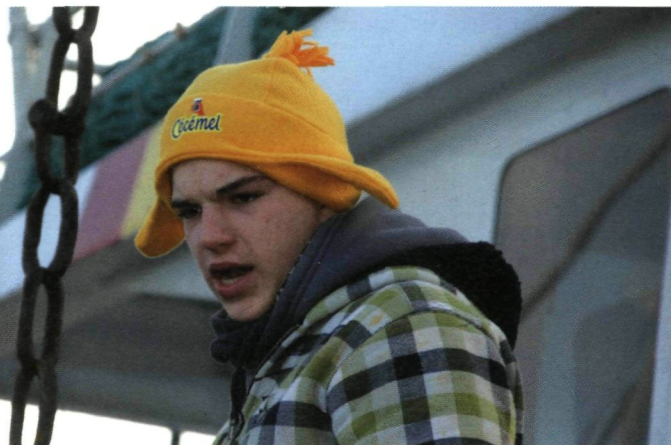
Ondertussen zijn ook de twee matrozen, de stuurman en de machinist toegekomen. Een handdruk hier, een schouderklop daar en de wens *'zalig kerstfeest'* die al gauw ontaardt in *'zalige kerstboom'*. Schipper Kenneth neemt afscheid van zijn vrouw op de kaai. *'Ze moppert een beetje en is niet blij dat ik tussen kerst en nieuw moet varen,'* zegt hij.





'Ach de vrouwen', zegt vader Steve, 'ze willen niets liever dan dat we weg zijn! Maar pas op', voegt hij eraan toe. 'Ik heb een goeie vrouwe, ze is heel zelfstandig, onafhankelijk en ze staat op haar vrijheid, maar 't is er ééne die ik kan vertrouwen. En ze heeft nooit gezaagd dat ik teveel weg was! Alhoewel, één keer wel. Op een bepaald moment ging het me financieel echt niet voor wind - veel problemen en ik was wel zes maanden aan een stuk weg geweest om te gaan vissen. Op een bepaald moment belt ze me: "Steve 't is nu genoeg, als je nu niet naar huis komt, laat ik me pakken door een andere vent!" Ik verschoten, meteen de boel stilgelegd, gestopt met vissen en naar huis gevaren. We hebben er die keer financieel wel wat aan verloren, maar dat heeft wel ons huwelijk gered!'

Terwijl hij op de brug staat te vertellen, is de bemanning bezig op dek, netten aan 't herstellen. Ook Jason. Hij is naalden aan 't vullen. Met zijn knalgele Cécémel-muts is hij niet om aan te zien en ik vraag dus of hij even die muts van zijn hoofd wil doen. Wat hij graag doet en me een fotogenieke glimlach toestuur. Veel van zegs is hij echter niet, daar op 't schip tussen de mannen en dat is anders dan in zijn klas, waar hij zo trots vertelde over zijn vader en zijn broer die voeren, over zijn moeder die zo zelfstandig is en de boel helemaal in haar eentje beredderen kan. Hij had toen zelfs de aanzet gegeven voor een



En Katrien Vervaele riep het hem nog zo na: 'Doe die domme mutse af!'

discussie over relaties. Waarom jonge meisjes niet zo happig zijn om hun lief zo vaak te missen en waarom een relatie met een visser toch anders is dan met een man met een *nine to five* job aan wal. Dat hij met die vragen op de proppen kwam, is natuurlijk niet zo vreemd, want wanneer hij meegaat met het schip, hoort hij toch wel één en ander vertellen. Een paar keer een weekje mee op zee en zo'n gast wordt met grote sprongen volwassen.

### Afscheid nemen

Het is nog even wachten vooraleer de sassen opengaan, dus laat ik de mannen werken en loop nog even rond op de kaai. Een aantal vrouwen hebben hun mannen naar 't schip gebracht en velen namen al afscheid en zijn alweer vertrokken. Ik begin het steeds beter te begrijpen. In de visserij hoort het er bij, afscheid nemen. De vrouwen doen daar niet moeilijk over, ze zijn het gewoon, het is een manier van leven. En het is zoveel gemakkelijker om er losjes mee om te gaan. Ze vinden het heerlijk dat hun man een paar dagen thuis is, maar al even oké dat hij weer op zee gaat.

'Maar hoe langer hij thuis is, hoe moeilijker het is om afscheid te nemen,' zeggen ze en ik merk dat ze er wel heel erg mee gediend zijn als ik hen samen met hun man fotografeer. En wat ze daarnet niet deden, doen ze nu wel: ze pakken mekaar nog vlug even vast, nog vlug een kus, een vleugje tederheid voor de lens. En als ik dan ook nog zeg dat er hier veel mooie venten rondlopen, gloeien de vrouwen van trots.

De meeste auto's rijden al weg, wat ik begrijp, want ze kunnen toch moeilijk uren staan wachten. Ik noteer nog vlug een paar namen en mailadressen, om foto's door te sturen. En ik besef



Vader Steve Savels kijkt het schip na waarmee zijn zonen ter visserij varen.

dat de kaai op tweede kerstdag *the place to be* is om vissersvrouwen te ontmoeten. Had ik dit maar vroeger geweten, was ik niet zo hard achter vrouwen voor mijn boek moeten gaan zoeken! (\*)

### Koffie met Baileys

De bemanning van de Z.53 zit in 't logies. De mannen vragen of ik ook een kop koffie wil. Verse geurende koffie, al dan niet met een scheut Baileys, omdat het kerstdag is. En dan is er dat typische gedoe onder mannen, dat geplaag en *stekken geven* over en weer. Jason die in een hoekje zit, moet als scheepsjongen natuurlijk ook heel wat geplaag incasseren. Reder Steve is trots op zijn ploeg. 'Ik heb hier een goeie bemanning', zegt hij. En dat zie je. De kameraadschap spat er gewoon af. En dan krijgen ze 't signaal dat ze mogen vertrekken, dat de sassen opengaan. Ik geef de mannen een hand, een zwaai naar schipper Kenneth achter zijn ruitje, een kus aan Jason en stap dan samen met Steve op de kaai vanwaar we kijken hoe het schip van de kaai draait en dan wegvaart. Steve is een beetje geëmotioneerd en dat geeft hij ook toe. 'Ik heb maar een klein hartje', zegt hij. We zwaaien naar de mannen, we zwaaien naar Jason. 'Doe die domme mutse af!' roep ik nog en ben blij dat ik wat foto's kan nemen, want ik merk opeens dat ook ik maar een klein hartje heb.

Katrien Vervaele • foto's Katrien Vervaele en Jo C.

(\*) Katrien Vervaele publiceerde het boek *Vissersvrouwen*, uitgegeven bij Lannoo. Bij dezelfde uitgeverij komt op 7 of 8 april haar interviewboek over de Oostendse IJslanvisserij uit. Daarin bundelt ze gesprekken met 28 IJslanvisers. Meer nieuws daarover vindt u op [www.katrienvervaele.be](http://www.katrienvervaele.be).

### DE JONGENS VAN 4 DEK

Michael, Eden, Ragnar, Jason, Kobe, Pavel, Zakaria: de zeven jongens van '4 Dek' van de Ibis. Alle zeven willen ze later op zee. Ragnar wil bij de baggerschepen, Michael en Eden willen naar de Marine en de vier anderen naar de visserij. Samen met Nancy, lerares Nederlands, en Patrick, leraar praktijk, hadden we een leuke babbel, twee lesuren lang. Over *De vissershaven*, de serie op TV, spuiden ze hun kritiek: 'Dat het ongehoord was hoe er op 't schip met brood werd gesmeten', 'Dat al dat sentimentele gedoe erover was,' en 'ze marginalen hadden opgevoerd', maar ook over hun toekomst wilden ze praten en over hoe het voor een meisje is om als lief een visser te hebben. Over hun liefde voor de zee vertelden ze honderduit en over de keren dat ze zeeziek waren en dan niet meer wilden varen, maar dat die weerzin telkens overgaat 'wanneer ze die *schone schiptjes* zien.'

En dan kwam hun vraag: 'Of ik na mijn 'Vissersvrouwen' en na mijn 'IJslanvaarders' niet eens een boek over scheepsjongens wilde schrijven?'

Nee, niet opnieuw een boek, dacht ik even in paniek, niet opgevassen tegen zoveel jong geweld. Een paar artikels voor HVB dan? Zagen ze ook wel zitten.

Hoe het verder zal lopen, weet ik niet, maar dit is de eerste bijdrage. Jason gaf daartoe de aanzet. (kv)



Jacques van Harten onderhoudt ons sinds enige maanden over de ontwikkelingen van de stoomkracht in de Nederlandse visserij. In een eerste bijdrage had hij het over de essentie van stoomkracht. Vorige maand zocht hij naar de eerste sporen ervan in de visserij en vandaag maakt hij het werk af.

## Stoom & visserij (3)

*Enige tijd bleven zeilloggers en stoomtrawlers naast elkaar bestaan, maar niet voor lang. Zeilloggers werden na de haringvangst vaak opgelegd en de bemanning bleef niet veel anders over dan 'de steun'. Sommige reders hielden hun bemanning ook wel (zij het tegen een zeer lage vergoeding) aan het werk door de haring 'over te laten pakken' of zij kregen werk op de nettenzolder. Ook probeerde men met voldoende wind regelmatig het visseizoen te vergroten door ook met de zeillogger een sleepnet voort te trekken (platvistrawl). Was er weinig wind, dan sleepte men zelfs met twee loggers en deelde men de opbrengst. Vetpot is dit alles nooit geweest. De overgang naar stoom lag ook hier dus voor de hand.*

### Stoom- en motorloggers

In 1897 meerde de eerste stoomlogger af in Vlaardingen. Stoomfietsen werden ze genoemd omdat in die zelfde tijd ook de stoomfiets werd uitgevonden. Je had 'natte' stoomfietsen (met een bun) en droge (zonder bun).

Vijftien jaar later lag de haven van Vlaardingen vol met eenenveertig stoomloggers en telt de gehele Hollandse trawlvloot meer dan honderd vijfenvijftig schepen.

Bijna gelijktijdig kwam de verbrandingsmotor voor loggers in beeld. In 1901 kwam de eerste motorlogger in de vaart.

Het zou echter nog tot 1914 duren voordat die motoren voldoende betrouwbaar waren en stoom definitief werd verdrongen. De stoomtrawlers daarentegen gingen pas rond 1931 over tot motorisering. Liever kozen de reders voor een ombouw van een kolen- naar een oliegestookte stoommachine. De overgang naar motorisering (diesel) ging dus uiterst langzaam. De laatste stoomtrawler (de Haarlem IJM9/800 pk) verdween pas in 1960 uit het havenbeeld.

Een oud opvarende omschrijft op passende wijze hoe er geleefd werd aan boord van de stoomfietsen: *'In het voorin waren 12 kooien, aan weerszijde 6 dus 2x 3 onder en 2x 3 bovenkooien. Languit liggen was er niet bij, daar was de ruimte niet voor. In de kooi waren één of twee plankjes waar je je spullen in kon leggen zoals een wekker enz. Er was voor iedereen een kastje voor opslaan van ondergoed eten enz, dit waren kleine kastjes. Het oliegoed hing ook naast de trap maar niet in een kast... maar aan een plank met haken en er stond een soort driehoek tafel daar konden aan weerszijde drie man aan zitten om te eten. De rest had zijn bordje naast zich op de bank. Als het schip erg slingerde was het problematisch om alles bij elkaar te houden. Er was een houtenvloer in deze vooronders en onder de trap zat een luik. Onder dat luik lagen tonnen met kolen en wat lege tonnen. Als men deze er uit wilde halen moest de trap weggehaald worden.*

*Viola in de vaart 1907 op de rivier Humber*



Copeland stoomfiets 1894

*In deze vooronders stond een kachel, er hing oliegoed wat naar de haring en pekels stonk, er lag brood fruit, drank enz en er werd in geleefd geslapen enz. Kunt u nagaan wat een lucht er in hing. Er kwamen dan ook bij vertrek heel weinig familieleden in het voorin vanwege de lucht en dus speelde het afscheid zich op de kade af. De lengte van zo'n vooronder was ongeveer 4,50 meter deel dat door drieën en u heeft de lengte van de kooien. Boven het voorin zat een koekoek (een kap met twee openslaande luikjes) om te ventileren, maar omdat er op het voorschip geen bak zat, konden deze niet altijd geopend zijn i.v.m. het buiswater. Tevens hadden we in het voorin karbiet licht.*

### De oorlogen

De Eerste wereldoorlog betekende min of meer het einde van de florierende visserij.

Een sterk dalende vraag naar vis enerzijds en de aanwezigheid van mijnen op zee bezorgen de vissers zware tijden.

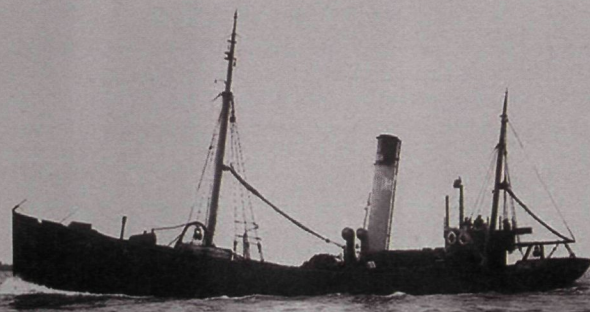
In strijd met het oorlogsrecht werden Engelse stoomtrawlers veelvuldig (als vissersschip gecamoufleerd) ingezet voor militaire taken. Zij waren een groot gevaar voor de Duitse marine. Ruim achttienhonderd schepen deden op deze wijze oorlogsdienst.

Ook de Tweede wereldoorlog liet de visserij weinig mogelijkheden. De loggervloot lag in de thuishavens toen de Duitsers Nederland binnenvielen. De trawlvloot daarentegen was grotendeels op zee en kreeg in afwachting van nadere orders opdracht op te stomen naar Engelse havens.

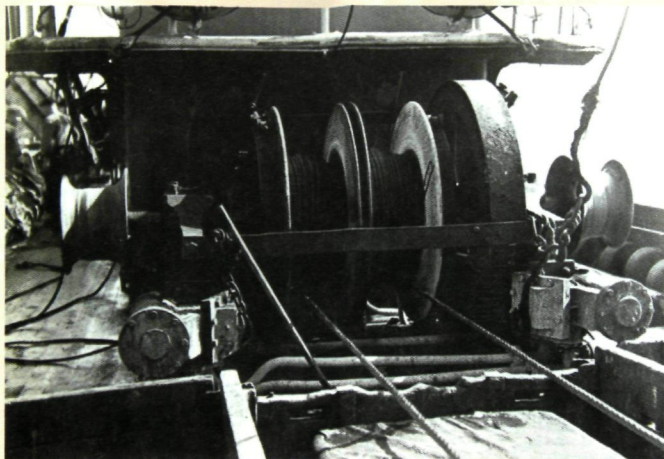
De gevolgen voor de visserij waren groot. De loggervloot werd nagenoeg geheel door de vijand gevorderd. Er werd doorgaans wel goed betaald voor de vaak verouderde schepen. Vissen was voor deze schepen verleden tijd. Bewapende Vorposten Boote en Patrouille Boote werden het. Een groot deel van de trawlvloot was in Engeland beland. Deels omdat de reders daartoe opdracht hadden gegeven, deels omdat nog in Nederlandse havens liggende trawlers al snel werden gehuurd om vluchtelingen naar Engeland te varen. Daar werden de trawlers onder andere ingezet in de geallieerde mijnenbestrijding. De oudere schepen die nog in Nederland achtergebleven waren, werden onder Duits gezag ingezet voor de kustvisserij.

### Klassenstrijd

Maar zover waren we aan het begin van de XXste eeuw nog niet. De snel groeiende logger- en trawlvloot deed een stroom van maatschappelijke schipbreukelingen naar de havens op gang komen. Geen werk? Dan maar naar IJmuiden, Vlaardingen of Scheveningen. Daar hadden ze mannen nodig die (zij het







*De winch van een stoomtrawler*

voor weinig loon) hard wilden werken. Ze vormden een afgesloten geïsoleerde groep die niet of nauwelijks aansluiting vond bij de inwoners van de visserijsteden. Ze leefden en werkten 'bij de dag' en onder erbarmelijke omstandigheden. Behoeft om zich te organiseren bestond bij hen niet. De reders daarentegen hadden hun zaken goed geregeld en hun risico's grotendeels ingedekt door de bemanning op 'deel' te laten varen. Waren de vangsten slecht, dan was dit niet zo zeer een risico voor de reder, maar vooral voor de bemanning. Geen buit geen fluit, geen vangst geen loon.

Hoe snel de modernisering van de vloot ook gegaan was, de verhoudingen tussen werknemer en reder bleven zoals die was, feodaal, en gebaseerd op onderworpenheid en angst.

Rond 1904 wordt een eerste poging gedaan om zich te verenigen in iets dat op een vakbond leek. Als in 1905 de spanningen tussen werknemers en reders hoog oplopen blijkt niemand van de nieuwe vakbond 'Eendracht maakt Macht' in staat een vuist te maken. Te bang voor ontslag, te angstig voor de in hun ogen nog steeds oppermachtige reders. Bij deze eerste krachtmeting valt de vakbond volledig uit elkaar.

Het 'op deel varen' werd steeds vaker door de reders misbruikt. Het ruime aanbod van ongeschoolde arbeiders maakte dat er regelmatig 'gepingeld' werd over 'het deel'. Bovendien waren het de reders die uiteindelijk bepaalden hoe groot de besomming was van de gemaakte reis. Enige controle of inspraak daarover bestond niet.

Als in het najaar van 1905 enkele reders pogen het 'deel' ook nog eens officieel te verlagen is de boot aan. De onderwijzer H. van der Linde werpt zich op als belangenbeheerder van de vissers en weet de reders tot rede te brengen. Nu lukt het wel met negentien vissers een beginnende vakbond op te richten. De contributie bedraagt slechts vijftig cent per jaar.

In 1907 volgt een nieuwe krachtmeting met de reders, die door de vissers evenwel verloren wordt omdat er te weinig financiën in kas zijn. De contributie wordt verhoogd naar fl 1,50 welke in 1909 nogmaals verhoogd wordt tot fl 2,50 per jaar. Nu wordt ook een werklozenkas ingesteld.

Meerdere meningsverschillen met de reders worden nu gewonnen en het ledenaantal groeit gestaag. In 1912 wordt het vijfhonderdste lid ingeschreven en de vakbond heeft tegen die tijd in diverse havensteden een afdeling.

### Staking in 1938

De werkomstandigheden aan boord zijn en blijven evenwel erbarmelijk. Een reis duurt minstens 25 dagen en het inkomen is nog steeds afhankelijk van de besomming. 13 tot 14 uur zwaar en onafgebroken werken is meer regel dan uitzondering terwijl de weinige rusttijd moet worden doorgebracht in slecht geoutilleerde te kleine ruimtes. Arbodiensten (voor België ARAB en CODEX) en wettelijke regelingen over werktijden en veiligheid bestonden niet.

Na de lange reis moest eerst de vis worden gelost en de netten aan wal worden opgeborgen.

Vaak kwam men zo moe thuis dat er twee dagen achter elkaar werd geslapen en dan was het al weer bijna tijd om het schip te gaan bevoorraden en klaar te maken voor de volgende reis. Dat extrawerk van in- en uitladen werd niet extra betaald, men was immers 'deelgenoot'.

De onderhandelingen tussen vakbond en reders verliepen uiterst stroef en dan... uiteindelijk wordt er voor het eerst een echte staking afgekondigd, die van 11 mei tot 9 juli zou duren. Scheveningen en Vlaardingen gaan volledig plat. Alle schepen bleven aan de kade. In Katwijk werd ook meegestaakt maar niet volledig. Pas op 8 juli tonen de reders bereidheid tot praten en geven al gauw op een aantal punten toe. Niet alleen het aantal vrije dagen tussen de reizen zal worden verruimd, maar ook krijgt de bemanning zes uur vrij direct na aankomst.

De Volharding en enkele ander bonden hadden hun slag thuisgehaald.

*Jacques van Harten*

## MARITIEM ERFGOED

In deze tijden wordt wereldwijd veel aan behoud van cultureel nautisch erfgoed gedaan. Vele oude schepen varen in goed gerestaureerde staat rond of liggen ter bezichtiging bij scheepvaartmusea afgemeerd. Als die schepen er niet meer zijn, bouwt men fraaie replica's zodat er voor opgroeiende jeugd letterlijk zicht is op het verleden. Loggers zijn er nog in redelijke aantallen, al zijn zij nagenoeg allemaal verbouwd tot charterschepen en is het harde vissersleven er nog maar moeilijk aan af te zien. Zelfs een laatste beugsloep is nog behouden en zo is er ook een overvloed aan oude stoomsleepboten. Met de stoomtrawlers is blijkbaar iets 'fout' gegaan. Nergens is nog zo'n schip te bezichtigen... nergens kan men meer 'proeven' hoe dat leven aan boord was, hoe hard het er aan boord toeging en hoe erbarmelijk de onderkomens waren. Slechts één stoomtrawler leidt nog een kummervol bestaan. Of dit schip het ooit zal brengen tot museumschip is nog maar de vraag.

In Grytviken, een verlaten walvisvaardersstation in Cumberland Bay (een eiland in de Zuid-Atlantische Oceaan) ligt waarschijnlijk de allerlaatste stoomtrawler. De Diaz (ex Viola) werd in 1906 gebouwd in Beverly East Yorkshire.



*De Diaz of Viola nog in volle vaart (South Georgia) 1959*

In 1964 werd het walvisvaardersstation gesloten maar een 'caretaker' bleef verantwoordelijk voor de daar nog liggende trawler. Nadat deze onderhoudsman in 1971 vertrokken was, zonk de trawler langzaam af in de modder. Gelukkig is deze laatste stoomtrawler in 2004 weer drijvend gemaakt en is er een kleine ploeg enthousiastelingen die nog wat wil met dit schip. Of het ooit terug zal worden gebracht naar de bewoonde wereld om in oude staat te worden gerestaureerd, is maar de vraag.

*Jacques van Harten*



Na de zondvloed harken wij  
de rest van het puin bijeen.

In dit zand zien wij ons klein worden.  
We houden de ogen halfdicht:

zon op het land,  
land onder lucht,  
water tot er geen diepte meer blijft.

Er staat een stevige wind  
en de huizen klaren  
als een inwendige nacht.

We ontwaken naast een afdruk  
en dromen dezelfde handen.

We hebben buiken die open en toe gaan  
terwijl diep in ons de dooi inzet.

Ons midden is bestendig.

Wij begraven ons in klanken  
en gaan op de ijsvlakte staan.

Klauwen branden tegen kaken.  
Het lichaam barst van binnen uit.

We brullen naar de hand die uit het ijs komt  
en ons gloeiend onder trekt.

Misschien, als wij nog glanzen,  
spoelt hij op onze stranden aan.

Hij zal zacht zijn. Hij zal stralen.  
Hij zal niet aflatend luisteren  
naar de stemmen diep in ons.

Misschien, als we het niet verwachten,  
komt de man.

Lies Van Gasse

Peter Holvoet-Hanssen opent ook ditmaal zich zijn trouba-  
dourshart voor andere poëtische zielen. Lies Van Gasse (1983)  
woont in Sint-Niklaas en is niet alleen thuis in de beeldende  
kunst. Schrijven bleek op jeugdige leeftijd al een natuurlijke  
gave. Met haar eerste bundel 'Hetzelfde gedicht steeds weer'  
(2008) wordt ze onmiddellijk beschouwd als een gerijpte jonge  
dichteres. Haar poëzie is indringend, subtiel, veelal bedrieglijk  
eenvoudig en toegankelijk. De uitweg uit haar gedichten is heel  
wat moeilijker te vinden. Vorig jaar verraste ze met het graphic  
poem 'Sylvia', een beeldgedicht en mythisch verhaal over twee  
geliefden.

Doel leeft,  
vrij in gevangenschap  
gevangen in vrijheid,  
terwijl,  
Doel hijgt,  
zonder adem door de grootse sigaar  
onder de tijdloze schaduw.  
Doch,

Doel blijft,  
koppig en hardnekkig  
wentelend in verval,  
terwijl,  
Doel beeft,  
vol energie en strijdkracht  
de hoek in geduwd.  
Doch,

Doel zweeft,  
in de tunnel tussen leven en dood  
zonder licht aan het einde,  
terwijl,  
Doel zeilt,  
met niemand aan het roer,  
een eeuwig getouwtrek  
laat het schip met zijn majestueuze mast  
veilig in de haven liggen,  
tot het doelloos gekaapt wordt.

Doel wordt geplaagd door een getouwtrek tussen  
2 partijen, wat al even een inspiratiebron vormt voor  
bepaalde kunstuitingen (bv. graffiti, fotografie, ...).  
Dankzij dit gedicht vormt de poëzie ook een spreekbuis voor het  
eeuwige conflict.

Yoni Sel

Y-poetry winnaar (2010),  
04/02/1992, Antwerpen-Linkeroever

artwork: Birte van Garse

Birte van Garse werd in 1972 geboren te Sint-Niklaas. Ze studeerde interieurarchitectuur  
aan het Provinciaal Hoger Architectuur Instituut in Diepenbeek. Ze startte haar professionele  
loopbaan in commerciële functies en ging nadien aan de slag als leerkracht (BSO) in com-  
merciële en artistieke beroepsopleidingen. Momenteel bouwt ze haar artistieke loopbaan uit.





## De geliefden in de doodkist

Graag wil ik u verhalen van een gebeurtenis die ik in 1850 meemaakte. Ge zult u wellicht afvragen hoe het kan dat ik in de helft van 1800 wat beleefde, terwijl we ons nu in 2011 bevinden. Wel, dat zal ik u vertellen.

In 1850 was ik tot over mijn oren verliefd op Rosalie en zij was smoor op mij. We durfden het elkaar niet zeggen, maar als twee hartstochten branden dan versmelten ze ooit, of ge nu wilt of niet. Zo gebeurde het dat ik op een gelukkige dag in de armen van Rosalie lag. Zoals dat gaat, deden we elkaar een plechtige belofte; we beloofden elkaar lief te hebben tot in de dood. Wat een karamel staat die daar te bazelen, peinst ge vast. Luister echter goed naar wat onze belofte inhield; we zwoeren dat bij de dood van de ene de andere in de dood zou volgen, wat wil zeggen dat hij of zij de hand aan zichzelf zou slaan. Lange en gelukkige jaren braken voor ons aan. Toen onze haren grijs, onze huid gerimpeld en onze monden tandeloos waren, beminden en kusten we elkaar nog zoals op de eerste dag. Het ongeluk trof mij, want Rosalie verliet als eerste het leven. Ik werd verpletterd door smart. In mijn verdriet daagde me mijn belofte: ik moest mezelf doden. Ik durfde niet, doch ik kon noch wilde mijn belofte breken.

Een plan viel me te binnen. Ik draalde niet het ten uitvoer te brengen. Voor Rosalie liet ik een doodkist maken, dubbel zo groot en veel mooier dan andere kisten.

'Want,' zei ik, 'voor Rosalie is het grootste en het schoonste nog niet groot en schoon genoeg.'

Op de dag van de begraafing lag ik, zonder dat iemand ervan wist, naast mijn dode geliefde in de lijkst. De kist werd in de grafkuil neergelaten. Ik voelde dat we de bodem raakten. Ik luisterde naar het zand dat op het kistdeksel terecht kwam. Het geluid verstierf. Het werd stil, muisstil. Ik ontstak een tondel die ik bij me had en keek naar Rosalie. Ze was zo wit; zo wit als alleen een dode mens wit kon zijn. Toch vond ik haar schoon, zo schoon. Ik kuste haar. Ze was koud; zo koud als alleen een dode mens koud kon zijn. Toch vond ik haar warm en knus, zo warm en knus. Ik nam een revolver uit mijn broekzak. Ik hield hem tegen mijn slaap. Nee nog niet, schoot het door mijn hoofd, nog even naar Rosalie kijken.

Ik richtte het wapen opnieuw.

Nee nog niet, dacht ik, nog even wachten en kijken naar Rosalie.

Aan de buitenkant van de kistwand hoorde ik een gekrabbel. Neen, een geknabbel! Er ontstond een





gaatje in de wand. Het werd groter. Een rat sprong erdoor naar binnen. Hij trippelde naar Rosalie. Hij begon aan haar te peuzelen. Met de revolverkolf sloeg ik het beest dood. Een tweede rat, het vrouwtje van de dode, glipte de kist naar binnen. Ze zag de gedode rat, piepte schrill en spoedde zich de kist uit. Een weinig later kwam ze terug met een pakket kruiden tussen de tanden. Ze liet het vallen, nam er een klein blaadje uit en legde het op het rattenlijkje. De rat kwam tot leven. Ik maakte een beweging. De ratten schrokken. Ze vluchtten de kist uit.

Ze waren de kruidenbundel vergeten. Ik pakte het vergeten kruidenpakket, nam er een blaadje uit en legde het op Rosalie. Ze kreeg kleur. Ze werd warm; warm zoals alleen het leven warm kon zijn. Mijn Rosalie, ze opende de ogen. Onze vreugde kende geen grenzen. We zoenden en rommelden. Een gruwzaam besef sloeg me. Ik deed een tondel lichten.

'Rosalie,' kreunde ik, 'we bevinden ons in een doodkist, diep onder de grond. Hoe geraken we hier uit?'

In het tondellicht merkte ik een hangend touwtje.

Ik trok eraan.

"Ting, ting", hoorde ik vagelijk in de verte boven ons.

"Tingeling, tingeling".

Het was de klank van het grafklokje; het belletje waarmee in de tijd van toen de wakker geschoten schijndode om hulp kon bellen. Met de schop over de schouder

wandelde de doodgraver over het kerkhof. Hij stapte naar het klokjesspel.

Verwonderd vroeg hij zich af of er iemand levend onder de grond zou liggen.

Hij begon te schoppen. Hij stootte tegen het deksel van de kist. Ik tokte op de binnenkant van het kistdeksel.

Nu wist hij het zeker: Rosalie is in haar kist ontwaakt.

Hij spurtte naar het dorp. Hij keerde weer met drie sterke kerels. Gevieren trokken ze de kist omhoog.

Ze openden het deksel. Ze merkten niet enkel Rosalie. Ze zagen twee mensen en dan nog alle twee levend.

Van het verscot zetten ze het op een lopen.

Ik kroop met Rosalie uit de kist. Opnieuw begonnen er voor ons lange en gelukkige tijden. Meer dan de belofte elkaar lief te hebben tot in de dood maakten we waar; we vonden de eeuwige liefde in een eeuwig leven.

Het wonderkruid bleven we immers bij ons dragen.

Weet ge wat er van dat eeuwig liefhebben in een eeuwig leven komt? Daarvan wordt ge schoon, jeugdig en blakend. Kijk maar naar mij en ge zult zien dat ik niet lieg.

*Verteld door Don Fabulist*

*Het thema van het tot leven wekkend wonderkruid komt in verschillende oude volkssprookjes en sagen voor. Don Fabulist heeft rond die kern zijn vertelling opgebouwd.*

## ZONEN EN DOCHTERS VAN ZON EN MAAN

Samen zijn is sterker dan alleen,  
alleen daar kom je doorheen.

Als samenhangigheid groeit,  
ben je sterker dan voorheen.

Dochters en zonen van de zon en de maan,  
De rauwe wonden die ontstonden zijn te helen  
met vrienden en familie, begeleiders en verwanten,  
tot het zuur of zout geen zeer meer doet.

Samen dragen, elkaar verdragen tot zelfs wat plagen:

'Niemand is minder, niemand is meer  
leder is één, één is meer dan iedereen'

Zijn geen mokerslagen maar naar dromen vragen.

Zonen en dochters van de zon en de maan,  
Jullie hebben wat velen zijn verloren  
de opwelling om te zijn, om te trotseren  
als een veer tekeer te gaan, om jezelf te zijn.

Zonder over deze dorpel uit te schuiven,  
zal straks de wind jullie hartelijk uitwuiwen.  
Het ga jullie goed, het ga jullie goed.

**Geert Cyriel Tavernier**

21/9/2007

*Gedicht geschreven voor de jongeren die in een instelling bijzondere  
jeugdzorg verblijven.*



# De Belgische visserijvloot (74)

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)

## Z. 99 TERRA NOVA

Lengte: 33,53 m

Breedte: 7,58 m

Tonnage: 199,77 ton brut

Bouwjaar: 1975

Werk: De Graeve, Zeebrugge

Motor: MaK 1975

Vermogen: 1000 pk

Reders:

PVBA Terra Nova, Zeebrugge

(1975)

15.06.1991: geschrapt en verkocht naar Ierland T.15 TERRA NOVA

foto verzameling LVC



foto verzameling LVC

Z.99 TERRA NOVA -1975

## O.229 ROGER - JEANINE

Lengte: 24,45 m

Breedte: 6,30 m

Tonnage: 98,05 brutto ton

Bouwjaar: 1963

Werk: R Panesi, Oostende

Motor: Bolnes 1962

Vermogen: 300 pk

Reders:

Engel Calcoen (1963)

Engel, Maurice en Roger Calcoen (1966)

Maurice en Roger Calcoen 1979 (Engel overleden)

PVBA Gerda (1980)

PVBA Lasat-Corveleyn (1984)

BVBA Lasat-Corveleyn ,

Antwerpen. (1989)

26.04.1991: geschrapt, verkocht naar Nederland.



COPYRIGHT LVdC

## O.32 CAMILLE - RAYMOND

Lengte: 13,50 m

Breedte: 4,35 m

Tonnage: 18,42 bruto ton

Bouwjaar: 1935

Werk: E. Crabeels

Motor: Kromhout 1935

Vermogen: 40 pk

Reders:

Schram Prosper (1935)

Weduwe Schram Prosper, Van Gheluwe

Yvonne. (1961)

O.32 ROLAND

Schram Camille Achiel (1962) moeder

overleden

O.32 VICKY.

BVBA Alco, De Haan (1989)

O.32 JESSICA

Desmit Lorenzo (1989)

BVBA Juno, (1991)

09.04.19914: geschrapt uit de vloot.

Op 14.06.1996 inhuldiging als museumship op de koer van het museum Sincfala te Heist.



COPYRIGHT LVdC



## De memories van Leon Inghelbrecht (III)

Leon Inghelbrecht (86), de nestor van de HVB-medewerkers, heeft een carrière in Congo achter de rug. Twee maanden geleden startte hij in ons blad met de publicaties van zijn memories. In een eerste deel nam hij ons ver terug mee in de tijd, naar de periode waarin hij als jonge man een zeemansopleiding kreeg. In een tweede deel vergezelden we het gezin op de overtocht naar Afrika waar hij in Kilwa gestationeerd werd. Inghelbrecht zou er een visserijschool uit de grond stampen, waarvan hij zich de directeur mocht noemen. Maar dan een directeur die wist hoe hij een krokodil uit de netten moest halen.

## Congo, de grote uitdaging (III) - Pionieren in Kilwa



De lucht is heet en er heerst een sterke tropengeur. Er is een stenen weerdam van een vijftigtal meter lang. Het geheel is omringd door moerassen en dus ook door wolken muggen, levensgevaarlijke muskieten. Paludisme (moeraskoorts) is de regel en we moeten dagelijks kinine slikken. Padden, salamanders, roofdieren allerhande en vervaarlijk uitzierende gedrochten zijn steeds aanwezig. Gevaarlijk is de bilharziose, (een hevige ontsteking van de urinewegen, darm en lever, veroorzaakt door een Afrikaanse ingewandsworm, de bilharzia). Er is de slaapziekte en er zijn adders waarvan zes druppels vergif volstaan om een mens te doden. Er is de ziekte van Chagas, gevolg van een insectenbeet in je gezicht of nek. Eens het insect zich heeft volgezogen, ontlast hij zich naast het gaatje in je huid. Krab je vervolgens, vanwege de jeuk, dan wrijf je de uitwerpselen met hun lading protozoa (eencellige micro-organismen) in je bloedbaan en twintig jaar later begin je te sterven door ongeneeslijke beschadiging van hart en hersenen. Ook was er een klein wit slangetje, 'toka', één beet en je was zo de pijp uit en dan waren er ook nog de boomslangen, cobra's, mambos en pythons met hun bedreigingen!



Inlandse en Griekse vissersvaartuigen bevissen het meer met staande netten, met fuiken, seinenet en diverse andere vistuigen.

Wij voeren langs de kusten, nabij de visserskampen, en reisden op het ritme van de verplaatsingen van de visscharen langs de Luapula en de kusten. De meeste meren werden bevaren door vissers en er was overal visserijbedrijvigheid. Op sommige plaatsen waren de bomen zodanig aan elkaar gegroeid dat ze weerstonden aan de tornado's. In die bomen woonden colobusapen, agressieve veelvraten, zes keer sterker dan de mens. Het woei er hard bij de doortocht van de passaatwind die kizamamba genoemd wordt. Het tropische onweer hilde zo krachtig dat horen en zien erbij verging. Inlandse en Griekse vissersvaartuigen bevissen het meer met staande netten, met fuiken, seinenet en diverse andere vistuigen. We maakten er kennis met de Babembas, inheemsen die leefden aan en op het water met hun prauwen, buiten de ge-

meenschap. Hun leven was niet zacht, gevaren dreigden alom. Toch zongen ze steevast hun verhaal. Wij onderbraken onze tocht enkele dagen in het geheimzinnige, verlaten klooster van Kashiobwe, bij de Benedictijn Grégoire. Wij ontmoetten er het Antwerpse koppel Olieslagers. Zij was thuis in de weer met mooie olieverfschilderijen, terwijl haar man in opdracht van zijn koloniale dienst meestal afwezig was. Hij moest open ophalen in de nabije bossen. Wanneer hij terugkwam was dat steevast met verwondingen en met gescheurde kleren.

### Pionieren voor het onderwijs

Over de vissers schreef *l'Essor du Congo*, een krant die verscheen in Elisabethville: *'Na het noodzakelijke onderhoud van de familie, gaat de rest van het loon naar drank. Eén van de essentiële factoren die de vooruitgang tegenhoudt in de handel is de grote consumptie van het bier door de vissers van de Luapula. Deze consumptie neemt alarmlerende proporties aan. De handel, buiten de verkoop van het bier, kent een terugval in vergelijking met vorig jaar, hoewel onze vissers een verhoogd rantsoen en salaris hebben ontvangen.'* Naast dat probleem was er grote behoefte aan specifiek visserijonderwijs.

In september 1950 worden wij ter beschikking gesteld van de territoriale overste van Kasenga en belast met inrichting, onderhoud en toezicht op de staatsvaartuigen. Tevens wordt ons aangeraden nauw samen te werken met de katholieke missie, met het oog op het voorbereidende visserijonderwijs. Er werd voorzien dat de nieuwe visserijschool haar deuren zou openen in oktober 1952. Intussen bereiden we een verzameling didactisch en beroepsmateriaal voor, nodig voor de lesroosters en voor de uitrusting van het schoolgebouw. Ik schilderde verscheidene grote werken die de vissoorten voorstelden, knopen en splitsen en vistuigen. Beelden over varen, sturen en uitwijken, zeevaartreglementen, roeien en zwemmen sierden de wanden; allemaal beelden met een opvoedend karakter. De bibliotheek begon stilaan vorm te krijgen door de stapels boeken en mooie kasten die ons toegestuurd werden door het hoofdbestuur.

Intussen was mijn echtgenote in verwachting geraakt. Het nieuws stelde ons voor problemen, maar we waren natuurlijk ook erg blij. Wij namen aan dat de bevalling zou kunnen gebeuren in het geheimzinnige klooster van Kashiobwe op de Luapula.

Wij voerden de 'Irsac' voor de studie van de Luapula-Moero en vervolgens het schoolschip 'Mpale', de 'Marie-Louise' en de 'Mpifu'. Inlandse motoristen waren zeldzaam. Een motorist zou welkom zijn en in het moederland was intussen een oproep verschenen voor de betrekking van werktuigkundige voor motoren van de schoolschepen. Wij vergezelden professor Bollengier van de Gentse Universiteit aan boord van het onderzoekingschip voor de experimentele visserij. Vele keren hebben wij de migratie bestudeerd van de Pumbu (labo altivelis) samen met Matagne, een landbouwkundig ingenieur. De leerlingen vergezelden ons steeds op de tochten. Eenmaal werden we gedurende de vaart overvallen door een tornado waardoor onze 'Mpale' onbestuurbaar werd en we hopeloos naar de wal afdreven. Met het slepende anker werden we in de monding van de Luvua gedreven en uiteindelijk hoog op



## De loopbaan van Leon Inghelbrecht

- 1941: Leerling-schipper ter visserij na twee jaar Stedelijke visserijschool en Rijksmarine school in Oostende.
- 1943: Leerling ter kustvaart met onderscheiding.
- 1948: Brevet van Marine luitenant van het Rijksmarine school in Oostende.
- 1949: Benoeming tot Adjunct- landbouwkundige na een volledige opleiding.
- 1955: Dienstster Congo na examen aan de Koloniale school in Brussel.
- 1957: De prijs 'Claeyssens Barbaix' voor de wijze waarop wij als Zeeofficier en Landbouwkundige (na examen aan de Koloniale school in Brussel) de Visserijschool van Kilwa in het leven hebben geroepen.
- 1958: Elite vermelding en gouden medaille in de Koninklijke Orde v/d Leeuw.
- 1975: Voordrachtgever en regionaal afgevaardigde bij het Nationaal Centrum voor Maritieme informatie van het Bestuur van Zeewezen (Laatstejaars studenten).
- 1982: Ridder in de Kroonorde.
- 1984: Burgerlijk Kruis 1ste klasse.
- 1987: Ridder in de Leopoldsorde.



de kust gestrand, woonplaats van krokodillen en hippos. Zonder hulp van buitenaf zijn wij met vierentwintig leerlingen en de bemanning erin geslaagd het vaartuig te herstellen en in bevaarbaar water te krijgen. Een onschatbare oefening voor de leerlingen was het een barre ervaring in bliksem, storm en zwarte nacht voor elk van ons.

Ieder jaar op hetzelfde tijdstip verzamelde de Pumbu zich in de overstroomde moerassen rond de rivier, een onnoemlijke massa vis,. Steevast om middernacht en bij volle maan. Ze veroorzaakten er een kolkende massa, sprongen urenlang tegen elkaar op voor de paring. Onder het gele volle maanlicht was het een hels spektakel, een wondere belevenis die niet langer duurde dan een drietal nachten.

Even later werden we belast met het 'merken' van deze soort die we levend konden vangen. In de opercule werd een aluminium genummerd plaatje gedrukt. Telkens vissers een gemerkte pumbu vingen moest die bij de overheid binnengebracht worden. Zo konden we vaststellen dat de helft van de totale visvangst van de vloot uit deze soort bestond. Voor verdere studie moesten wij op de Johnson Falls verblijven.

Op wat misschien wel de eenzaamste plek ter wereld was beschikte ik over een militaire slaaptent op een dekzeil. Eerst moest ruimte gekapt worden in de wildernis, net naast een inlandse begraafplaats! Een goeie plaats, zo vonden onze begeleiders, vooral omdat ze op die begraafplaats minder moesten ontbossen. We hadden al ondervonden dat ze niet overliepen van vlijt. Waarom is de blanke hier gekomen, zo vroegen ze zich af? Voornamelijk om ons hard en snel te laten werken, mbio, mbio (vlug, vlug). Ze begrepen het niet, de horloge had voor hen geen waarde. Ze verrichtten hun taak al gapend en waren verbaasd over onze opmerkingen over luiheid.

Wij verbleven daar gedurende vier weken moederziel alleen, hadden er last van pilootmieren, slangen, tsétsévliegen, weegluizen die een zakje dragen vol aids (!) en kakkerlakken. Opeens zagen we rode piraatmieren die in colonne naar onze tent op marcheerden. De werkmieren liepen in het midden

en de miersoldaten op de flanken. Ze moesten al lang onderweg zijn want het pad dat ze volgden was wel vijf centimeter uitgesleten. Omdat hun beet al te pijnlijk is, sliepen we op den duur op veldbedden voorzien van muskietennetten en de bedpoten in lege conservendozen geplaatst, gevuld met water en petroleum om de mieren op afstand te houden.

Ik merkte en mat er de vissoorten die aangebracht werden door de medewerkers. Dankzij onze vangsten konden we



*Overal was er visserijbedrijvigheid.*

veel later, na ongeveer vier jaar, een beeld maken van de samenstelling der visstand in de Luapula Moero: pumbu (Labeo) 43,08 %; monde (chrysichthis) 17,31%; ndomo-ndomo (mormyres) 13,80%; mpale (tilapia) maakt 9,57 %; imbwa (auchenoglanis) 5,25 %; kabambale (silure) 4,66 %; tijgervis (hydrocyon) 3,03%; bongwe (synodontis) 1,45 %; mpifu (barbus) 1,03%; makobo (serranochromis) 0,56 %; tembwa (tylochromis) 0,13 % en de ibanga (Eutropius) 0,11 %.

En er waren rariteiten. De malapterurus, de elektrische vis, is een monster met een dik bovenlijf dat 1,50 meter kan worden. Bij de minste aanraking produceert het beest elektrische schokken die tijdelijke verdoving kunnen teweegbrengen. De kapiteinsvis kan ook meer dan 1,50 meter worden. Het lijf smaakt niet naar vis, maar bij bereiding eerder naar kalfsgebraad!

### Op krokodillenjacht

De vissers bleken er bij wijze van spreken grijs van de schrik te zijn. We stelden vast dat een krachtige krokodil er de staande netten kwam scheuren. Wij bevonden ons ongetwijfeld tegenover het symbool van koningschap in het Afrikaanse water! Terwijl we de prauw klaar maakten, vertelden de bantoes dat de zielen van hun afgestorvenen al heel lang verwant waren met de nyamas, dieren die het liefst in modderige rivieren vertoeven en daar een heel lang leven leiden. Ze legden er twintig tot honderd eieren op de zandbanken. De mannen vertelden mij dat de afgestorven zielen van de vissers overleefden in die dieren. Wij paddelden speurend naar het diepere gedeelte van het moeras.. In de streek was er geloof in een oppermachtig



*Het schoolschip 'Mpale'*



wezen dat in Swahili 'mungu' genoemd wordt. Op mijn vraag wat er gebeurd was, klonk het steeds: 'Kasi ya Mungu' (het is het werk van God allemachtig). Het werd tijd om tot actie over te gaan. Met drie vrijwilligers trokken wij in een prauw het meer op. Na geruime tijd begon het water over een grote oppervlakte onrustig te worden. Een monster van ongeveer zes meter werd, dankzij het net waarin het verward zat, snel gevangen. Dubbel geplooid, met staart aan romp (een moeilijke bewerking), werd het aan wal gebracht. En de rust herstelde zich in het vangstgebied.

### Voor het eerst terug naar België

Terwijl ik met die krokodillenjacht bezig was, moest Koojsje, mijn zwangere echtgenote, begin april 1952 naar België vertrekken. Alleen! Ons eerste verblijf in Congo zat er bijna op. We waren iets meer dan drie jaar in Congo gebleven. Ze was een moedige jonge vrouw die in Congo wat bijgestaan werd door de jonge Denis, onze boy en 'pichi' (huishoudhulp). Zij moest zich wel eens druk maken omdat hij niet opdaagde of teveel pombe (bier) gedronken had. Maar het was een brave huisvader en wij waren vertederd door Maria, zijn mooie



*Netten worden gedroogd op de oever.*

zwarte baby. Hij slaagde er altijd in te laat te komen, een doodzonde voor zijn 'madame', maar hij is haar al die lange jaren trouw gebleven! Wanneer er gewassen en gestreken werd gebeurde dat met het houtskoolstrijkijzer. Onze boy was belast met het platgoed. Koojsje streek de andere kledingstukken. Strijken werd zorgvuldig uitgevoerd. Aldus werden insecten en hun eitjes op het ondergoed tijdig gedood.

Mijn zwangere echtgenote verliet Sandoa met de trein voor de reis naar het Portugese Lobito. We brachten samen de nacht door in het gastenverblijf dat straks mijn tijdelijke woonst zou zijn, waarna zij moederziel alleen zou doorreizen. Zij zou Antwerpen bereiken met het Belgische passagierschip 'Albertville'.

Het waren voor mij, de achterblijvende 'broussard' geen makkelijke dagen! Maar drie maanden later vervoegde ik Koojsje en de familie in het moederland. Mijn eerste term eindigde aldus (als celibataire!) op 5 juli 1952 aan boord van de Leopoldville. Na veertien dagen meerden wij af in de haven van Antwerpen, waar mijn echtgenote en de familie me vreugdevol opwachtten. Op één augustus werd onze dochter Anne-Marie geboren.

We brachten een onvergetelijk verlof door thuis in familiekring. Wat een verschil met de tropen. Er werd mij ter kennis gebracht dat mijn vaartijd op de Congolese wateren officieel twee jaar en zeven maanden bedroeg. Goed nieuws was dat, want daarmee beschikken wij over een totale vaartijd van ongeveer zes jaar, termijn die nodig was om toegang te krijgen tot het loodswezen, zowel in Congo als in België.

Ik ontving intussen een eerste biografie voor het jaar 1952, met de vermelding 'zeer goed', werd benoemd tot Adjunct Landbouwkundige en tot Directeur bij het rijksonderwijs. Tot onze vreugde maakte de visserijschool thans deel uit van het officieel onderwijs waardoor we in het vervolg ieder jaar met de 'grote vakantie' voor twee maanden naar het moederland zouden mogen terugkeren!

**Leon Inghelbrecht**  
(Vervolgt)



**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 visserijschepen**
- **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**

# N.V. HOSTYN

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

*Voor een vlugge bediening!*

**Fortstraat 27 • Oostende**

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

**www.hostyn.be • contact@hostyn.be**





## BOEKEN



### DE ZEE VAN TOEN

Op 15 mei 2009 verscheen het boek "De Zee van Toen", een historisch-ecologische verkenning van de zuidelijke Noordzee (1930-1980), uit de mond van Vlaamse vissers. Guido Rappé tekende als auteur. Het project 'De Zee van Toen' en de gelijknamige publicatie werden opgezet en uitgevoerd door de Provincie West-Vlaanderen (België) in samenwerking met het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) en met steun van het Doelstelling 2 programma Kustgebied.

Het boek heeft een unieke invalshoek. Aan de hand van de ervaringen van 34 Vlaamse oud-vissers wordt een beeld geschetst van hoe de natuur in de zuidelijke Noordzee in deze periode evolueerde. Op die manier hopen de initiatiefnemers een betere band te scheppen tussen de visserij- en de natuursector.

De bevindingen van de vissers werden weergegeven in fragmenten uit de interviews. Guido Rappé plaatste deze gegevens tegenover de evoluties in visserijtechnieken, veranderingen in klimaat en milieuomstandigheden. In het boek (dat 463 pagina's telt) komen meer dan 100 diersoorten aan bod en werden vele foto's uit de collecties van oud-vissers opgenomen. Deze dikwijls unieke documenten zorgen voor treffende illustraties bij de verhalen van de vissers en de wetenschappelijke resultaten. Voor eenieder die hoe dan ook maar iets met de visserij te maken heeft vormt dit boek een absolute must.

*Geïnteresseerden wel al inlichtingen inwinnen bij de Provincie West-Vlaanderen, dienst Milieu, natuur en waterbeleid, e-mail: leo.declerck@west-vlaanderen.be, Tel: +32(0)50.40.33.11.*

### SCHEEPVAART 2009

Bij Uitgeversmaatschappij De Alk verscheen de recentste editie van het jaarboek "Scheepvaart 2009". Het werd samengesteld door G.J. De Boer. Het boek biedt een diepgaand overzicht van alles wat reilt en zeilt in de scheepvaartsector in de lage landen. Het bespreekt rederijen, scheepswerven, havens van Nederland en België gesitueerd in een internationaal kader. Ook de marine komt aan bod. Het boek geeft een compleet overzicht van alle schepen van Nederlandse en Belgische rederijen en alle hierover beschikbare gegevens. Bovendien is het boek geïllustreerd met talrijke mooie keurenfoto's.

Net als de vorige uitgaven bevat "Scheepvaart 2009" een schat aan informatie waardoor een dikke aanrader voor iedereen die hoe dan ook maar iets met 'onze' scheepvaart te maken heeft.

*"Scheepvaart 2009" (ISBN 978-90-6013-481-8) telt 846 pagina's en werd als softback uitgegeven. Het boek kost 32.90 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeverij De Alk, Postbus 9006, 1800 GA Alkmaar. Tel. +32(0)72-5113965, www.alk.nl. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/76.72.26, Fax 053/78.26.91, E-mail: info@agorabooks.com.*

### REEDS SCHIPPERS HANDBOEK

Bij De Alk & Heijnen Watersport verscheen het handige boekje "Reeds Schippers Handboek voor zeilers en motorbootschippers. Het werd samengesteld door Malcolm Pearson.

"Reeds Schippers Handboek" is een geheugensteun voor iedereen die voor zijn plezier zee of groot water op gaat. Het is bondig en overzichtelijk samengesteld en daardoor een bestseller sinds het voor de eerste keer in 1993 werd gepubliceerd. Nu is het aan de vijfde editie toe.

Het is beknopt en overzichtelijk, het is makkelijk om er iets in op te zoeken, het staat boordevol met praktische informatie, het geeft een antwoord op alle navigatievragen die tijdens een zeiltocht kunnen opkomen, het is ideaal voor een cursus over kustnavigatie, kortom een must voor iedereen die het water op gaat.

In de recentste editie werd een elektronische navigatie en AIS opgenomen, samen met noodprocedures op zee en GMDSS en de CEVNI-regelgeving.

*"Reeds Schippers Handboek" (ISBN 978-90-5961-052-1) telt 189 pagina's en werd als softback op zakformaat uitgegeven. Het boek kost 9.95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeverij De Alk, Postbus 9006, 1800 GA Alkmaar. Tel. +32(0)72-5113965, www.alk.nl. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/76.72.26, Fax 053/78.26.91, E-mail: info@agorabooks.com.*

### NEDERLANDSE KOOPVAARDIJSCHEPEN IN BEELD. KOELVAART & KLEINE HANDELSVAART 2

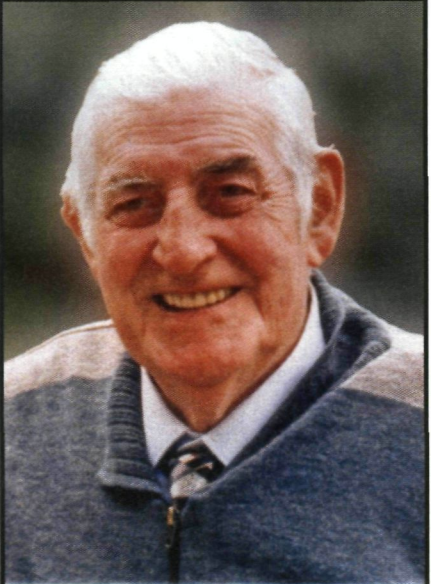
In de reeks 'Nederlandse koopvaardij-schepen in beeld' worden aan de hand van het mooiste fotomateriaal de schepen die vanaf 1945 deel uitmaakten van de vloeten van de Nederlandse rederijen voor het voetlicht gebracht. De vaak nostalgische beelden, voorzien van een toelichting, worden voorafgegaan door een korte beschrijving van de rederijen, waarvan de schepen in het boekje worden getoond. Recent verschenen in de reeks twee nieuwe uitgaven: de delen 7 en 8 respectievelijk "Koelvaart" en "Kleine Handelsvaart (2)".

In het tweede deel gewijd aan de "Kleine Handelsvaart" worden drie Friese rederijen belicht. Die kwamen

tot ontwikkeling na de Tweede Wereldoorlog, vooral in de laatste drie decennia. Veruit de grootste werd het Scheepvaartkantoor Holwerda Deel 7 van de reeks is het eerste van twee geplande uitgaven over "Koelvaart". In de internationale koel- en vriesvaart heeft Nederland lange tijd een relatief bescheiden rol gespeeld. Pas in de jaren tachtig trad daarin verandering op vooral doordat het Scheepvaartkantoor 'Groningen' - sinds 1973 Seatrade Groningen - een grote vloot opbouwde. De belangrijkste Nederlandse rederijen met koelschepen waren - naast Seatrade - Anthony Veder, Pinkster, Dammers & Van der Heide, Vroon en Jaczon. In dit boekje komen de reders en rederijen in beeld die vanaf 1945 koelschepen in hun vloot hebben gehad. Aan Dammers & Van der Heide en Seatrade, die in 1989 samensmolten, zal ter zijner tijd een speciale uitgave worden gewijd.

*"Nederlandse koopvaardij-schepen in beeld. Kleine Handelsvaart 2" (ISBN 978-906013-313-2) en "Nederlandse koopvaardij-schepen in beeld. Koelvaart" (ISBN 978-906013-312-5) werden als hardback uitgegeven en tellen elk 120 pagina's. Beide boeken kosten 19.90 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.*

### RAYMOND DECKMYN 1928 - 2010



Wij werden op de hoogte gebracht van het overlijden van Raymond Deckmyn, reder op rust van de O 204 en O 206. Deckmyn, echtgenoot van Magdalena Cloet, werd in Oostende geboren op 22 juni 1928 en overleed er op 22 december 2010.



**VEEL PAPIER  
WEINIG CHOCOLA**

## Altijd werk

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. Hij luistert naar Motek, Selah Sue, Daan, Neil Young, Hooverphonic en Mark Lanegan.

Deze maand vertel ik wat meer over de taakverdeling aan boord. We beginnen met degene die de minste fysieke arbeid moet verrichten maar wel heel wat psychische lasten draagt, nl. de schipper. Hij zorgt ervoor dat we veel (liefst dure!) vis vangen en dat dit binnen de lijntjes van de wetgeving gebeurt. Of misschien al eens op de lijntjes. Eens de vis gevangen is hoeft hij er zich niet meer van aan te trekken, want daar dient het voetvolk voor. Wel moet hij in de gaten houden dat de boelen up-to-date gehouden worden, en ons dat laten doen naar zijn wens. Sommige schippers komen daarbij helpen, andere blijven op de brug (wellicht om beter overzicht te hebben). De sleep is het uigelezen moment voor de schippers om een praatje te doen met de collega's. Soms hoor je hen op de radio zeggen: 'We zijn een sleepje aan 't werken'. Uiteraard wordt bedoeld: 'Ze zijn aan 't werken'. Soms hoor je schippers zeggen: 'Ik heb zoveel besomd'. Ze bedoelen eigenlijk: 'Wij hebben zoveel besomd'. Een vaartuig wordt bewoond (want dat is het, een 2de thuis) door een team. Visserij is een teamspel. Als de schipper in een ivoren toren huist zal de sfeer daar ongetwijfeld onder lijden.

De 2de in rang is de machinist. Hij zorgt ervoor dat alles opgestart wordt bij het uitvaren en dat het onderweg ook allemaal blijft draaien. Onderhoud aan boord van alles wat beweegt is daar ook bij. En als er iets stuk gaat moet hij 't kunnen herstellen of vervangen. Dat gaat van een lekkende kraan tot alles wat met elektriciteit te maken heeft. Falen doet de machinist als

de reis afgebroken moet worden.

Wat natuurlijk ook kan gebeuren.

Hij is tenslotte geen tovenaer en sommige averijen vallen nu eenmaal niet te herstellen.

Ook het middagmaal bereiden zit in z'n takenpakket. Het is leuk als de machinist zich Sergio Hermans waant en met sexy gerechtjes voor de dag komt, maar een bezoek van 'Chef in nood' zou bij sommigen wel aangewezen zijn. De motorist helpt evengoed mee bij het vis oprapen en gutten.

Bij de matrozen is er een verantwoordelijk voor het netten-ruim. Hij zorgt ervoor dat voor wat de korren betreft alles in reserve aan boord is, of dat ontbrekende stukken gemaakt worden tijdens het sleepje werken. Ook het bestellen van de nodige materialen, om reserves te kunnen maken, hoort daarbij.

De vis 'wegsteken' is matrozenwerk. De vis mooi verzorgen en in ijs stoppen is tegenwoordig al niet meer genoeg. Alles wordt nu genoteerd zodat men van iedere kist in 't visruim weet wat er in zit. Uiteraard zijn we met doe takenomschrijving onvolledig, want elk loopt ook om beurt de wacht. Ah, er is nog veel meer werk dat hier beschreven kan worden, maar het op één blad krijgen is onmogelijk. Er zou een extra editie van HVB voor nodig zijn. Zoals een wijs man ooit zei: 'Aan boord van een vaartuig is er altijd werk'.

Chris Prut • foto Jo Clauwaert





# 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.

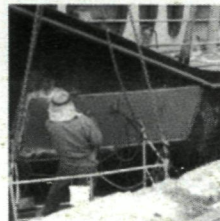
## NEEM TOCH 'N ABONNEMENT

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 'VOORHEEN LOSSE KOPER' en u krijgt als extraatje de bundel 'WEINIG STICHTENDE KERSTVERHALEN' toegestuurd. Vijf gewaagde kerstverhalen van Flor Vandekerckhove, geïllustreerd met prachtige, maar aangebrande tekeningen van Jo Clauwaert.



Frone Clauwaert

Nieuwbouw  
Alle herstellingen,  
ombouw en onderhoud

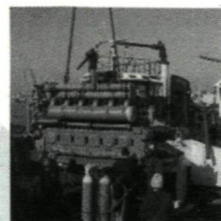


Visserijschepen - Werkschepen  
Dienstvaartuigen - Pontons  
Motorenrevisies - Mechaniek - Uitlijning  
Constructiewerken in staal, aluminium en RVS



Scheepslift 1000 ton (45 x 13,5 x 5,2 m)

Draaiwerk tot 6,30 m TC



Kraanverhuur

# Scheepswerf I.d.P. N.V.

Vismijnlaan 5 - 8400 Oostende - Tel. 059-32 18 64 - Fax 059-32 08 13  
Tel. na bureeluren: 0477-777 664 - E-mail: info@idp-shipyard.be - Website www.idp-shipyard.be

