



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

Liefde, Leven & Zee

VLIZ vzw
Wandelaarkaai 7
8400 Oostende



De 500 woorden van Nicole.

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 en belandde uiteindelijk in Watou.

Ze publiceerde onlangs haar tweede jeugdboek, Kus uit India. Voor HVB schrijft ze maandelijks een column in minder dan 500 woorden.

Als schuim op de golven

Weet je nog, dat verhaal over een kleine zeemeermin die tijdens haar eerste tocht naar boven verliefd wordt op een jonge prins aan boord van een voorbijvarende zeilboot? Hoe het schip vergaat in de storm die onverwachts opsteekt en hoe zij hem aan land brengt, waar hij door een jong meisje wordt gevonden en verzorgd. Hoe de kleine zeemeermin ontdekt waar hij woont, aan de zeeheks vraagt om haar tot mens om te toveren en hoe ze zijn beste vriendinnetje wordt. Hoe bij haar de hoop groeit, dat hij haar zal trouwen, dat ze daardoor een menselijke ziel zal verwerven. Een eeuwige ziel. Helaas, kort daarop ontmoet de prins het meisje dat hem na zijn schipbreuk opving en háár maakt hij tot zijn bruid. De kleine zeemeermin moet sterven en zonder menselijke ziel is dat sterven definitief.

Een menselijke ziel die eeuwig leven belooft. Om die te verkrijgen was de kleine zeemeermin bereid te verzaken aan haar stem. Want dat was wat de zeeheks haar vroeg: als ze in plaats van haar staart twee mensenbenen wilde, dan moest ze haar stem afstaan en daarmee de gave van het zingen. Een gave waarmee ze ongetwijfeld haar prins voor zich had kunnen winnen. Niemand immers had een mooiere stem dan zij.

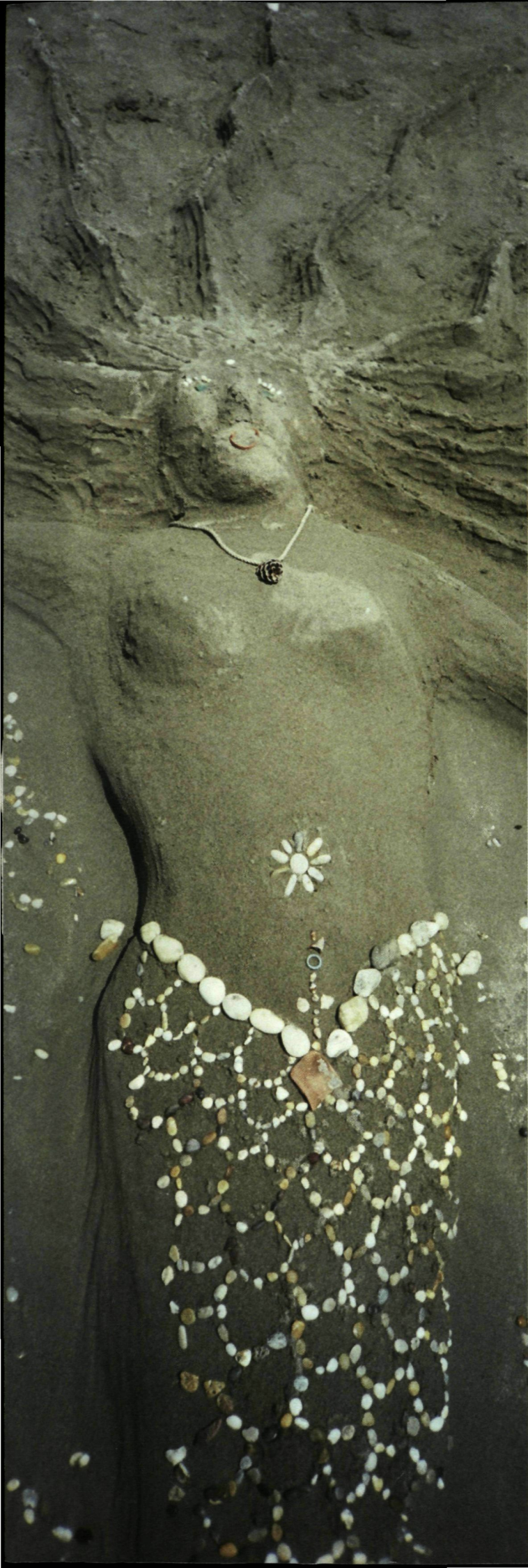
Als kind vond ik het vreselijk te lezen dat ze ook nog eens zou bloeden bij elke pas. Misschien, denk ik nu, kreeg ze - in ruil voor het orgaan waarmee een mens vorm kan gegeven aan gedachten en gevoelens - niet alleen benen maar ook het vrouwelijke geslachtsorgaan dat tussen die benen schuilgaat en waar vorm wordt geven aan een nieuw menselijk wezen. Misschien vond de sprookjesschrijver die haar bedacht het onkuis te melden dat ze na haar menswording eens per maand zou bloeden. Dat hoop ik eigenlijk voor haar. Bij elke pas, dat is een te hoge prijs.

Hoe dan ook, het heeft niet mogen baten. Het verlies van haar stem wordt haar ondergang. Doordat ze niet kan spreken, ziet de prins niet de jonge vrouw in haar, maar een lief dier aan wie hij toestaat voor zijn deur op een fluwelen kussen te slapen. Haar stomheid is zo'n ontmenselijking dat hij haar niet kan liefhebben zoals een man een vrouw liefheeft. Als ze hoort dat hij met een ander is getrouwd, breekt haar hart, zoals de zeeheks had voorspeld.

Op het moment van haar dood is ze noch zeemeermin, noch mens en haar sterven is even dubbelzinnig als haar nieuwe gestalte. Ze sterft niet na driehonderd jaar, zoals zeemeerminnen dat doen, maar heel jong, zoals het mensen kan overkomen. Ze blijft ook niet leven als een eeuwige ziel, zoals over mensen wordt beweerd, maar deelt het lot van alle gestorven zeemeerminnen en wordt schuim op de golven.

Eens per jaar denk ik aan haar. Als de zee bloeit - bloedt.

Nicole Derycker • foto's Jo Clauwaert





HVB
 78
 VRIJE
 HET VISSERIJBLAD

HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine
 van de zee
 ISSN: 0776-6912

MEDEWERKERS:

Jo Clauwaert, Robert Coelus,
 Walter Debrock (+), Nicole Derycker,
 Juul De Vocht, Don Fabulist, Peter
 Flynn, Peter Holvoet-Hanssen,
 L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts,
 Jef Klausling(+), Chris Meyers,
 Geert Cyriel Tavernier,
 Flor Vandekerckhove,
 Louis Vande Castele,
 Jacques van Harten, Katrien Vervaele,
 Guido Walters (f).

Gasten: Rudi Cleemput, Marc Loy,
 Marnix Maertens, Willie Ryan, Yoni
 Sel, Michaël Vandebril, Maya Wolni

Redactie te bereiken op

0474 53 88 00

E-mail: het.visserijblad@telenet.be

www.visserijblad.be

V.u.: Flor Vandekerckhove
 Brusselstraat 12, Bredene

UITGEVERIJ:

VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en

alle correspondentie:

HVB, Brusselstraat 12,

8450 Bredene

Omslagfoto: Jo Clauwaert

Losse nummers: 3,99 euro

Abonnementen!

* Jaarabonnement België

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

* Jaarabonnement Nederland

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

BE50 3840 5965 8118

(BIC): BBRUBEBB.

Vermelding: abonnement HVB.

Eros & Thanatos

De concurrentie tussen de visveilingen is *moordend*, discards gaan dood
 weer overboord, de visserij is op sterven na dood, Sinds 1990 zijn elf
 Belgische eurokotters gezonken waarbij 25 mannen *om het leven kwamen*.
 In de jongste vijftig jaar zijn vijftig vissers overboord geslagen en *nooit*
teruggevonden. Tussen 1927 en 2000 vielen niet minder dan 325 *dodelijke*
 slachtoffers te betreuren aan boord van Belgische vissersvaartuigen...
 Het lijkt wel alsof *Thanatos* over de visserij heerst, de figuur uit de
 Griekse mythologie die de doodsdrijf voorstelt. In de kunst wordt
 deze doodsendel voorgesteld als een gevleugelde jonge man. Al wie
 hij aanraakt is meteen klaar voor het hiernamaals.

Gelukkig is er ook nog *Eros*, de Griekse god van de zinnelijkheid.
 Hij is het tegendeel van die *Thanatos*. Eros staat voor leven, voor voort-
 planting en voor passie. In de mythen wordt hij voorgesteld als een
 jonge knaap, gewapend met pijl en boog. In de visserij vinden we deze
Eros evengoed als *Thanatos* terug. De zee is immers bron van leven, de
 visserij is bron van *levensnoodzakelijk* voedsel. De sector behoort tot het
 economische *leven* van dit land. De solidariteit tussen vissers is op zee
 al veel keer *levensreddend* gebleken... Goed dat we die Eros eens in de
 schijnwerpers zetten.

Het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke wijdt er binnenkort
 een tentoonstelling aan en HVB vroeg de conservator om ons bij de
 tentoonstelling in te leiden. Haar tekst was nog niet eens gepubliceerd
 of hij inspireerde al tal van medewerkers van dit blad om er nog een
 schep bovenop te doen. Dit nummer van HVB is gewijd aan leven,
 liefde & zee.

Flor Vandekerckhove
 Uitgever HVB



B.V.B.A. S & S



Jofra Shipping & Trading

Postbus 51 • B - 9060 Zelzate

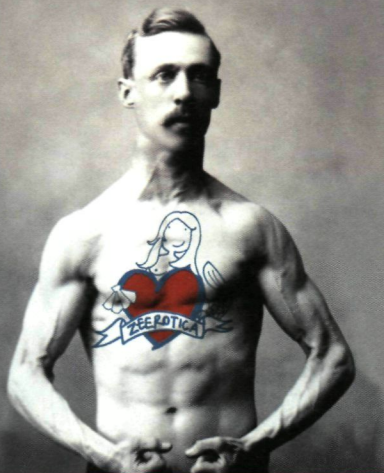
Tel: +32 (0) 9 361 00 04 • Fax: +32 (0) 9 360 60 04

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



Liefde en lust staan sinds mensenheugenis dicht bij de symboliek van de zee. De oerkracht van de zee inspireert kunstenaars en vertaalt zich in het geloof dat zeevruchten potente afrodisiaca zijn. Oesters, kaviaar, kreeft... zouden het minnespel extra pigment geven. Ook het vissersleven met lange periodes van eenzaamheid voedde de erotische verbeelding: zo ontstonden de legende van de verleidelijke zeemeermin en andere verhalen van verlangen. Met de tentoonstelling **ZEEROTICA**, een expo over liefde en lust aan de kust, brengt het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke het verhaal over passie en zee. Het wordt een intieme reis langs natuur, cultuur en dagelijks leven van de kustbewoners. Met topwerk van o.a. Paul Delvaux, Leon Spilliaert, Aloïs Boudry, Johan Tahon en Edgard Tytgat en met foto's van Jo Clauwaert. De tentoonstelling begint op 17 juni en loopt tot het einde van het jaar.

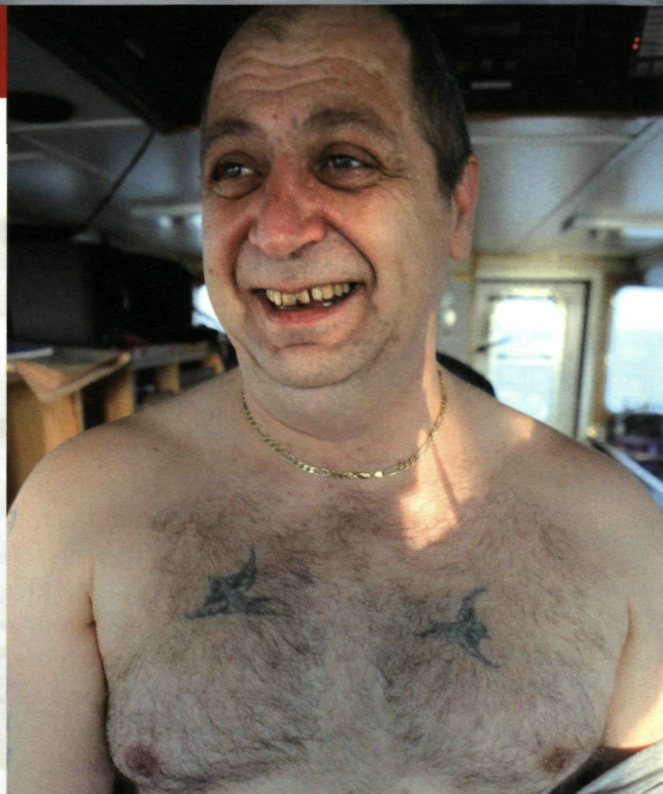
Liefde, leven, zee

De liefde zelf is uit de zee geboren, leert ons de Griekse mythologie. *Aphrodite*, de godin van de liefde, is uit het zilveren zeeschuim gerezen op het moment dat de golven bevrucht werden door enige neervallende bloeddruppels van godenkoning *Uranus*. De naam *Aphrodite* betekent letterlijk 'de uit schuim geborene'. Volgens een volkslegende van de Belgische westkust moet iedereen die in zee vaart rekening houden met Roeschaert. Hij doet denken aan een mannelijke zeemeermin, een 'zeemeerman': half man, half kabeljauw. Een ontmoeting met Roeschaert, betekent nooit iets goeds voor een visser. En er bestaat maar één manier om de slechte kracht van het monster af te weren: de vrouw van de visser diende op bedevaart te gaan. Op die manier speelde Roeschaert ook een rol in het liefdesleven van de mens: een ongehuwde visser die hem ontmoette, kon zich maar beter meteen een vrouw zoeken.

Eenzame huisvrouwen

Vissersvrouwen moesten leren leven met de afwezigheid van de partner. Vroeger was die niet minder dan een half jaar weg van huis (de IJslandvaarders die op kabeljauw gingen vissen). Wanneer de visser weer voet aan wal zette, was het, zoals een oude visser het zelf plastisch uitdrukt 'elke dag zondag'. Sommige vissersvrouwen aan de Westkust baarden meer dan 20 kinderen. Liefde begint in zout water. De mens spruit voort uit de zee, na een lang evolutionair bad. De Amerikaanse wetenschapper *Neil Shubin* verraste de wereld in 2006 toen hij in het vakblad *Science* de ontdekking publiceerde van de 'vis met poten', de ontbrekende link tussen vis en landdier. Sinds onderzoeken van *Stanley Miller* en *Ilya Prigogine* gaat men ervan uit dat het eerste leven in een soort oersoep is ontstaan en dat de zee de omgeving is waar de eerste eencellige wezens het levenslicht zagen. Anders gezegd: in oorsprong zijn wij allen zeebewoners. De vrouwelijke sensualiteit wordt in verschillende culturen afgebeeld met de zee als achtergrond. Het mythische wezen van de zeemeermin treft men over de hele wereld aan. De eerste zeemeerminnen vinden we terug bij de *Babyloniërs* en *Sumeriërs*, en in de loop van geschiedenis treffen we de 'visvrouwen' bijna overal in de wereld, organisch verbonden met mythes en schepingsverhalen.

Een zee is vrouwelijk, zout water doet aan vruchtwater denken. De stilte van de oceaan brengt ons terug naar het begin van het leven. Harde bewijzen zijn er niet voor die associatie, maar intuïtie en kunst des te meer.



Onbereikbare minnaressen

Vrouwen waren vroeger niet welkom op de schepen. Vrouwen brachten ongeluk. Vrouwen moesten thuis wachten, in de verschillende aanmeerplaatsen van het schip: de echtgenote in de thuishaven, de minnares aan de andere kant van de zee. Schrijfster *Katrien Vervaele* vertelt in haar boek 'Vissersvrouwen' met passie en kennis over liefdesrelaties tussen Vlaamse vissers en Britse vrouwen, over trouwen, vertrouwen en ontrouw tussen mensen die door de zee van elkaar zijn gescheiden. Mannen vertellen aan *Katrien Verwaele* over hun verlangens, angsten en het geluk van thuis komen. Geluk dat onmiskenbaar ook erotisch gekleurd is. Volgens sommigen representeert de zeemeermin een unieke combinatie van twee Freudiaanse driften: *Eros* en *Tanathos*, het verlangen van de mens om zich volkomen te laten gaan, zelfs wanneer hij weet dat het zijn eigen ondergang betekent. Achter de verhalen over meerminnen schuilt een hele reeks romantische verlangens, zoals het verlangen naar een ideale, maar onbereikbare vrouw van wie de charmes en gunsten niet te vergelijken zijn met die van een gewone sterveling. Er bestaat een hardnekkige mythe over meerminnen die meedogenloos wraak nemen als ze gedwarsboemd of bedrogen worden: ze lokken zeelieden met hun gezang,

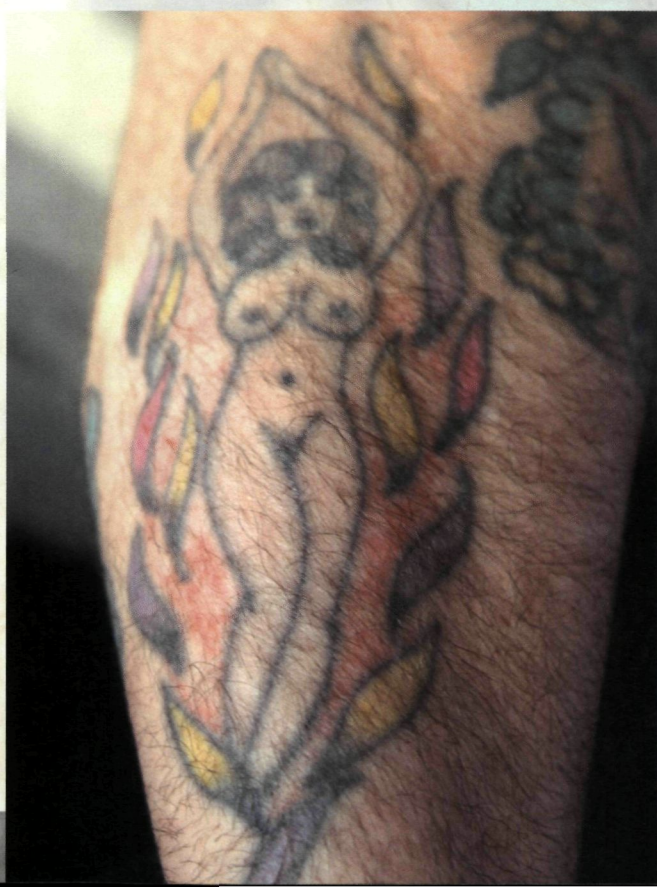




wiegen hun slachtoffers in slaap, verscheuren hen met scherpe tanden of laten hen gewoon zinken en verdrinken. De sirenen uit de Griekse mythologie waren half vogel en half vrouw. Ook zij lokten, net als hun 'halfzussen', de zeemeerminnen, met betoverend gezang mannen naar hun ondergang. Toen *Odysseus* langs het eiland van de sirenen moest varen, stopte hij de oren van zijn mannen dicht met bijenwas en liet hij zichzelf vastbinden aan de mast om het prachtige gezang te kunnen horen zonder dat hij in de verleiding kon komen om het schip te verlaten. Hij gaf zijn mannen de opdracht om hem nog steviger vast te maken indien hij zou schreeuwen om verlossing. Zo kwam de voltallige bemanning ongeschonden voorbij het mysterieuze eiland.

Christelijke zeemeerminnen

Met de komst van het christendom kreeg de meermin-sage een nieuwe verschijningsvorm, waarbij de meermin naar een ziel verlangde. Volgens de christelijke opvatting kon de meermin alleen maar zo'n ziel verkrijgen als ze beloofde voortaan op het land te blijven, en zodoende een deel van haar verleidelijke natuur op te geven. Maar dat was voor de meermin die half mens was, maar ook half vis, onmogelijk. Er bestaat een mooi verhaal uit de 6de eeuw over een



meermin die dagelijks een bezoek bracht aan een monnik in de heilige gemeenschap van Schotse eiland Iona. Ze smeekte hem haar een ziel te geven, maar ondanks dat ze veel van de monnik was gaan houden, was ze niet in staat de zee op te geven. Ten slotte verliet ze het eiland voorgoed, terwijl ze bittere tranen hield. Men zegt dat haar tranen versteenden en tot vandaag noemt men de grijsgroene steentjes aan de kust van het eiland 'meermintranen'.

Getuigenissen

De meeste meldingen van meerminnen waren afkomstig van zeelieden, geworteld in seksuele fantasieën geboren uit eenzaamheid, uit zout en sterk water. *Christoffel Columbus* meldde tijdens zijn eerste zeereis dat hij drie meerminnen ter hoogte van de kust van Guyana uit zee zag opspringen. Misschien was dat zijn verbeelding, misschien zag hij zeehond of zeeke. Ook de beroemde Engelse zeevaarder *Henry Hudson* vertelde een meerminverhaal: 'Een lid van onze bemanning zag, toen hij over de reling keek, een meermin. Haar rug en borsten leken op die van een vrouw. Haar huid was blank en haar lange zwarte haar viel ver over haar schouders. Toen ze naar de diepte dook, was een staart te zien, die leek op die van een bruinvis en die gevlekt was als die van een makreel'.

Decennia lang was er sprake van een soort zeemeerminnenmode: de nieuwsgierigheid van de mens, gekoppeld aan de zekerheid dat zeemeerminnen echt bestaan, leidde er toe dat een publicatie als de 'The Aberdeen Almanac' de toeristen met stelligheid beloofde dat ze 'ongetwijfeld meerminnen, schepsels van bewonderenswaardige schoonheid, te zien zouden krijgen'. Er werden ook veel namaak-meerminnen in Europa verspreid: skeletten zorgvuldig in elkaar gezet uit de botten van een aap en een vis. Een van deze namaak-meerminnen uit de 17de eeuw was zelfs in 1961 nog te zien in het British Museum in Londen, op een tentoonstelling met imitaties uit de kunstgeschiedenis: 'Fake? The Art of Deception.'

Toen in de 19de eeuw de stoomschepen de zeilschepen vervingen en de duur van zeereizen korter werd, beweerden zeelieden steeds minder dat ze door sirenen waren verleid. Maar ze verdwenen nog zeker niet uit het volksgeloof. Een van de grootste Belgische kunstenaars die door het fenomeen werd geboeid, is uiteraard de aan Koksijde verbonden *Paul Delvaux*.

Kunstige zeemeerminnen

Toen *Delvaux* bij *George Grard* in Sint-Idesbald logeerde, schilderde hij in 1949 als dank voor de gastvrijheid van zijn vriend twee zeemeerminnen op de gevel van diens vissershuisje. Helaas zijn deze inmiddels door de zon tot vage schimmen verbleekt. Deze werken waren tegelijkertijd studies voor het doek met de grote zeemeermin dat *Delvaux* voor het casino van Oostende schilderde. *Guy Carels* en *Charles Van Deun* beschreven het verhaal humoristisch in het boek 'Paul Delvaux. Zijn leven' (2004):

'Tijdens de voorbereidingen tekende *Delvaux* op de muur een grote zeemeermin, voor de zee en in een berglandschap. Neuriënd en haast machinaal gaf hij haar een bosje schaamhaar, zoals alleen hij dat kon. *Grard*, die toevallig voorbijkwam zei dat zeemeerminnen geslachtloos zijn. 'Dat is waar', zei *Delvaux* en onverstoort verder neuriënd wistte hij de venusheuvel uit'.

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

Delvaux had een heel eigen kijk op erotiek. Volgens hem is erotiek 'een manier om schilderend jezelf uit te drukken. Het is de uitdrukking van een basisinstinct van de man'. Maar, waarschuwde hij: 'Je mag erotiek niet verwarren met zedeloosheid: het ene verheft, het andere verlaagt'.

Een andere schilder die regelmatig Sint-Idesbald bezocht en ook een 'zeerotische' fascinatie toonde, was Edgar Tytgat ('De verovering van Troje'). Leon Spilliaert bekeek de 'zeerotische' situatie aan de Oostendse kust op een andere manier. Zijn subtiele lithografieën stralen tederheid uit.

De theatermaker en gepassioneerde sirenoloog Rudy Cleemput wijst op de eigenaardige relatie tussen de zee, zeemeerminnen en het Christendom. Maria wordt vaak 'Stella Maris', 'Ster der Zee' genoemd. Trouwens, in Koksijde zelf, niet ver van Nationaal Visserijmuseum, bevindt zich een kapel met een gelijkaardige naam. De naam Maria is afgeleid van het Hebreeuwse Miryam dat bestaat uit 'mar' (zout) en 'yam' (zee). Vaak staat ze op een maansikkel afgebeeld. De vis is een van de belangrijke christelijke symbolen gebleven: Jezus wordt *Ichtus* genoemd: *Ichtus* betekent 'vis' in het Grieks, maar staat ook voor *Iesus Christos Theou Hios Soter*: Jezus

Christus, zoon van God, de redder. Kunstenaar *Johan Tahon* exploreert de universele vrouwelijkheid die in zee zit verscholen. Bijvoorbeeld in zijn beeld *Universus* (V.M.Z.), waar V.M.Z. voor *Venus Maria Zeeën* staat, raakt hij het fascinerende thema aan.

Viswijzer

Sinds eeuwen gelooft men in de amoreuze kracht van zeevruchten. Volgens de Griekse dichter *Asclepiades* was het de gewoonte om 24 kreeftjes, 3 grote en 10 kleine vissen mee te nemen als men een bezoek bracht aan een courtesane. Mosselen en oesters krijgen vaak erotische connotaties. In de tijd van *Jeroen Bosch* werden mosselschelpjes met ondeugende beelden beschilderd en op kermissen verkocht. De Sint-Jakobsschelp is een oud Europees symbool voor de vagina. Toen *Alessandro Botticelli* zijn beroemde visioen van de geboorte van *Venus* schilderde, gebruikte hij bewust de Sint-Jakobsschelp als een zinnenbeeld van de vagina van de zee waaruit de godin der liefde werd geboren. Volgens de legende is de beroemde *bouillabaisse* uit Marseille een recept van *Venus* in hoogsteigen persoon, om van haar man een betere minnaar te maken. Bisschop *Burchard van Worms* vertelde in zijn boek, de *poenitentia decretorum*, over een eigenaardige erotische praktijk: een vrouw bracht in haar intieme lichaamsdelen een levende vis in, en als die dood was, bakte ze de vis kruidig voor de man van haar dromen. Een ander verhaal met een vis in een bijzonder erotische context is een oude Japanse legende: *Onogoro Hanako*: een mooie jonge vrouw, maar diep gekwetst door haar koude minnaar, wandelt langs een vijver in haar tuin, waar een oude karper leeft. De karper heeft haar tranen gevoeld, komt aan de rand van het water en begint op een sensuele manier aan haar lange vingers te zuigen. *Hanako* beleeft een onvergetelijke erotische nacht in het water. Dezelfde idee exploreert de Tsjechische filmmaker *Jan Svankmajer* in zijn film *Conspirators of Pleasure*, waar een knap, blond nieuwsanker, verwaarloosd door haar man, fysiek genoeg beleeft dankzij de zuigende monden van karpers in een voetbad.

Volgens de meeste auteurs hebben zeevruchten hun erotische reputatie vooral aan de grote concentratie mineralen en spoorelementen te danken. Maar ook de specifieke vorm, kleur en geur van lekkernijen uit





Rudi Cleemput van het European Institute for Sirenology.

zee spelen ook een rol in de rijke symboliek. Talrijke metaforen en subtiele gelijkenissen tussen oesters en vagina zijn bijna cliché geworden. Meer origineel is bijvoorbeeld *Meoma ventricosa*, een pluizige zeeegel uit het Caribische gebied. Door de lokale bevolking wordt hij zeepeesje genoemd, omdat hij vanwege zijn uiterlijk aan de schaamstreek van een vrouw doet denken.

Bloot

De erotiek van Belgische kustplaatsen is terug te vinden in veel oude foto's en prentkaarten met afbeeldingen van baders uit eind 19de en begin 20ste eeuw. In het Victoriaanse Engeland was het niet toegelaten dat mannen en vrouwen samen baden. In België mocht dat wel. Bloot was er evenwel niet te zien: de zedige

badkledij van die tijd zorgde goed voor bescherming tegen de zon en tegen wellustige blikken. In 1935 bracht het Franse cosmeticabedrijf *L'Oreal* als eerste een zonnecrème op de markt, waardoor het zonnebaden minder gevaarlijk werd. Het damesbadpak bestond nog steeds uit twee delen, het broekje kwam tot boven de navel. In 1937 werd in Oostende een wedstrijd voor badpakken gehouden naar aanleiding



van de opening van de nieuwe badinstallaties. In 1946 presenteerde de Franse auto-ingenieur *Louis Reard* in het Parijse zwembad *Molitor* de bikini. Geen enkel model bleek bereid te zijn om de pikante nieuwigheid te presenteren. Daarom werd er een beroep gedaan op een jonge nachtclubdanseres. Lange tijd werd de bikini werd als onzedelijk beschouwd en in België was deze kledij zelfs verboden tot in de jaren 1960. In die tijden van seksuele revolutie veroverden de bi- en monokini's de Belgische stranden. Sinds 2001 kan het zelfs zonder: naturisten kunnen al 10 jaar terecht op het naaktstrand van Bredene.

Maja Wolny,
conservator Nationaal Visserijmuseum Oostduinkerke
foto's: Jo Clauwaert



Le merpret

'André, André! Tegen dat ge thuiskomt staat uw dorp in brand. De mensen moeten er maar beter overeenkomen.'

Overal zeemeerminnen

Talrijk zijn de meldingen die vissers gemaakt hebben van het bestaan van zeemeerminnen, ook in Vlaanderen. Er is omzeggens geen plek aan onze kust te vinden die niet zijn eigen zeemeermin heeft.

Mardijke ligt in Frans Vlaanderen, zo'n tien kilometer ten westen van Duinkerken. Daar hebben vissers in de XVIde eeuw een zeemeermin uit zee gehaald. Omdat ze luid begon te huilen, zetten die vissers haar vlug weer in het water, maar dat belette de meermin niet om zich te wreken. Zij riep: 'Mardijke, Mardijke, / altijd arme, / nooit nie rijke'. En zo gebeurde het ook. De eertijds bloeiende haven verzandde na 1530 en in 1968 woonden er maar een driehonderdtal mensen meer. Vergelijkbaar is het lot van het bijna gelijknamige **Moerdijk** aan het



Hollands Diep. Ook daar hadden de vissers een zeemeermin gevangen. Ze hadden het met zich meegenomen en opgesloten. Het zeemeerminnenvolk kwam evenwel aangezwommen om haar terug te eisen: 'Vanaf nu is Moerdijk / Eeuwig arm en nooit meer rijk'.

Wenduine had ooit een bloeiende vissersgemeenschap die wel 24 schepen uitreedde. Op een dag, toen die hele vloot op zee was, hoorde een van de vissers een zeemeermin zingen. Een slecht voorteken was dat. Die visser bracht zijn schip ijlings terug naar de haven.



Terecht, zo bleek, want de overige 23 schepen vergingen nog diezelfde nacht.

Er bestaan getuigenissen van vissers van **Nieuwpoort, Oostende, Snaaskerke, Koksijde, Adinkerke, De Panne en Vinkem** die er hebben gezien. Vooral die van **Oostende** wisten er straffe verhalen over te vertellen. Velen onder hen hebben zeemeerminnen horen zingen. Er is zelfs het verhaal van een Oostendse visser die gezien heeft hoe een zeemeermin voortgetrokken werd door een heleboel zeepaardjes.

Veel narigheid die **Oostende** te beurt viel wordt overigens toegeschreven aan een zeemeermin die indertijd door de Oostendenaars gedood werd. Nooit doen, want bij zo'n dood moet er altijd een stuk land aan geloven. Dat gebeurde dan ook op 23 november 1334. De Sint Clemensvloed richtte toen zoveel schade aan dat men in **Oostende** verplicht werd de Sint Petruskerk en het bijhorende kerkhof te verlaten.

Te **Raversijde** vertelde de 74-jarige kruierin Pharaïlde Pylyser in 1957 nog dat, toen ze twintig was, een stel vissers op Hemelvaartdag uit vissen ging. Al spoedig hoorden ze meermingezang, waardoor het weer zo snel omsloeg dat ze zelfs de tijd niet kregen om hun netten te redden; voorwaar een goede reden om nooit meer op Hemelvaartdag uit vissen te gaan.

Ook de neergang van **Damme** wordt aan zeemeerminnen toegeschreven. Daar ving men in de XIde eeuw een exemplaar. 's Anderendaags kwamen honderden zeemeerminnen aangezwommen die zongen: 'Damme, Damme zal vergaan / En met zijn rijkdom is 't gedaan.' En zo geschiedde. Door verzanding werd Damme van

SKB Life Saving Equipment

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**



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

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



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

via www.welkombijvloot.be

kun je solliciteren:
(jobs - vacatures)

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



de zee gescheiden en het eertijds rijke dorp werd een toeristisch curiosum. Maar er zijn ook minder wraaklustige zeemeerminnen. Dat mocht een visser uit **Lombardsijde** ondervinden. Het ging slecht met de visserij, tot hij een meermin in zijn net vond. Ze begon luid te wenen en de visser liet haar weer vertrekken. Enkele dagen later hoorde hij zeemeerminnegezang. Het was het minnetje dat met heel haar familie op hem toe kwam zwemmen. Ze bedankten de visser en wierpen een beurs met parels in zijn boot. Hij was op slag een welstellend man geworden. Ook een visser uit **Blankenberge** werd op een vergelijkbare manier beloond omdat hij een mooie goudbloem voor een zeemeermin meegebracht had. Het omgekeerde gebeurt ook. Een jonge visser uit **Nieuwpoort** kreeg van een zeemeermin een zeeroos van parelmoer. Die moest hij aan het meisje van zijn dromen geven, waardoor ze met hem zou trouwen. Dat meisje was de dochter van een koopman die de garnaal opkocht. Ze trouwen en de jonge visser wordt daardoor ook een koopman die de vissers, net zoals zijn schoonvader dat hem voordeed, uitbuit. Dat mocht hij niet gedaan hebben. Rijk geworden ging hij met zijn gezin op reis naar Engeland. Onderweg ontmoette hij weer dezelfde meermin. Ze was zo verbolgen over zijn gedrag dat ze onder water dook, waardoor er een storm opstak en het schip met man en muis verging. Het werd door de zeemeermin in de diepte getrokken. Bijzonder merkwaardig is ook een verhaal dat eveneens in **Nieuwpoort** verteld werd. Een jonge visser zag een zeemeermin die hem toeriep: *'André, André, tegen dat ge thuiskomt staat uw dorp in brand. De mensen moeten er*

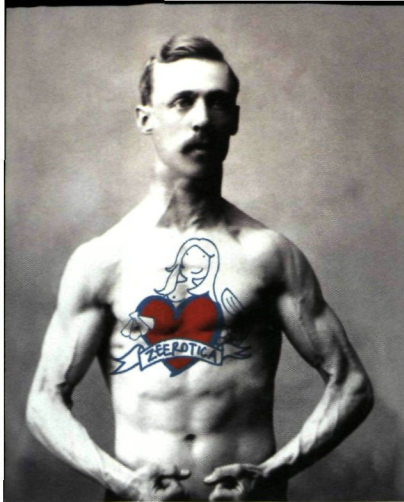


maar beter overeenkomen. Hoe zij zijn naam kende wist hij niet, maar de jongen ijldde naar huis en jawel, daar stond alles in vuur en vlam.

Wist u overigens dat de Roeselaarse *nieuwmarkters* van een zeemeermin afstammen? Dat komt doordat een visser uit **Blankenberge** in de duinen een zeemeerminkleed gepikt en verstoppt had. Omdat de min nu naakt was moest hij haar trouwen. Dat deed hij ook. Maar uiteindelijk vond de min dat kleed op zolder terug waardoor ze weer de zee in moest. Bij het afscheid gaf ze haar echtgenoot nog mee: *'Denk aan onze kinderen. Het zijn zonen en dochters van een meermin. Ze zullen ten eeuwigen dage van dorp tot dorp trekken.'* En zo gebeurde. Groot geworden trokken de kinderen het binnenland in, naar **Roeselare**. Het zijn marktkramers en leurders geworden die van dorp tot dorp trekken, de beruchte *nieuwmarkters*, met als bekendste figuur Peegie uit de boeken van Willem Denys. (fv • foto's: jc)

Al deze informatie komt uit het onvolprezen volkskundige meesterwerkje van Bert Sliggers Jr. *'Meerminnen en meermannen van Duikkerke tot Sylt'*, uitgegeven door Kruseman's Uitgeversmaatschappij B.V., Den Haag. © 1977. ISBN 90 233 0364 4.





Dat we ons eens mochten laten gaan, meldde onze uitgever. Omdat de zomertentoonstelling van het Visserijmuseum over lust en liefde gaat, over zoute zoenen, oesters, kaviaar en wulpse zeemeerminnen. Wel, die kans verkijk ik niet en voor één keer zal ik het dus niet hebben over vissers, vissersvrouwen, scheepjongens en nog minder over IJslandvaart en -visserij, maar wel over de zee en over de liefde. Over erotiek, over verlangen, over de relatie tussen man en vrouw, dat niet beter kan worden gesymboliseerd dan door eb en vloed. Aantrekking en afstoting. Ups en downs. Weg en weer. Welles, nietes. Bij mekaar willen zijn en dan weer niet. Het voortdurende conflict tussen zoeken naar geborgenheid en warmte en het streven naar ongebondenheid en vrijheid. Naar mekaar toe, van mekaar weg... opkomend tij en afgaand tij...

Springtij



Toen ik een jaar of achttien was zag ik een film. Het was er één van Russische makelij, maar de titel ben ik vergeten. De regisseur had een onmogelijke naam, vandaar dat ik die ook ben vergeten. Wel weet ik nog dat de prent uit vier kortfilms bestond. Allemaal gingen ze over de liefde. Maar slechts één van de vier is me bijgebleven. Haarscherp bijna. De beelden en de geluiden, zelfs de geur die ik er toen bij kon vermoeden. Het verhaal speelde zich af aan een rotsige kust, je zag de zee die schuimend aan kwam rollen, het breken van de golven, het water dat zich terugtrok en weer aanzwol in een nieuwe golf die de rotsen scheurde. De kleuren waren dof, grijs en grimmig-groen, de zee zoals ook wij ze meestal kennen. Er is een meisje, een jaar of zestien schat ik haar, en een jongen, een jaartje of wat ouder. Er hangt liefde in de lucht, er geurt verlangen in hun glimlach, goesting in hun gebaren. Maar aanvankelijk gebeurt er niets. Ze zitten zij aan zij, kijken naar de zee, naar het schuim, naar de proppen wier die worden meegevoerd. Ze wachten. Niet zonder ongeduld en dat is aan één en ander te merken. En dan wordt duidelijk waarop. Ze wachten tot het tij haar hoogste punt bereikt. Een klok hebben ze niet nodig. Ze weten tot waar het water stijgen zal. En ze voelen het in hun lijf.

De golven scheuren groen over de grijze rotsen en de lucht is grijs. Er is de jongen, er is het meisje en de zee die beukt, buldert en schuimt. Het is bijna hoog tij. Ze knopen hun kleren uit, een beetje stuntelig en onwennig en vleien zich dan in de grijze, groene, grimmige zee en in elkaar. En nog even wachten ze. Tot het hoogste tij.

Is deze kortfilm me bijgebleven omwille van die vrijpartij? Welnee.

Omwille van de fotografie? Omwille van die zee? Ach nee, ik zag wel meer prachtige films die zich afspeelden op en bij de zee.

Wellicht was ik gefascineerd door dat jonge, prille verlangen. De eerste keer voor hem, de eerste keer voor haar en toch nog even wachten. Op de zee, op de vloed, het stuwende tij. Wellicht was ik ook geraakt door de dieperliggende symboliek. Hoe eb en vloed de oerkracht van het leven en van de seksualiteit symboliseert. In een steeds weerkerende cyclus, op het ritme van de maan. Eb en vloed als symbool voor het spel tussen man en vrouw: aantrekken en afstoten, de essentie van erotiek.

Maar ik zag wellicht nog verder en herkende mezelf in die onstuimige zee, dat opkomende en afgaande tij. De wisseling van humeur, de op- en neergaande cyclus van energie, het spel van hormonen in het lijf, net als de zee beïnvloed door de maan... 28 dagen waarin één keer dood tij en één keer springtij.

Een wonderlijk gebeuren, dat spel van de vrouw, van de maan, van de zee, van eb en vloed... het water dat opkomt en weer terugloopt, opkomt, terugloopt...

Hoe hebben de mensen dat vroeger ervaren, vraag ik me wel eens af. Praktisch gezien was het op- en aflopen van de zee natuurlijk heel handig als ze op het strand hun haken hadden geplaatst en hun netten gezet. Wanneer het water opkwam zwom de vis zo in 't breiwerk en hapte de vis zo in het aas, en als het water terugtrok, hadden ze de vis maar uit het net te halen of op te rapen. Maar dat afgaande en opkomende tij begrijpen, was een andere zaak. Daarom vertelden ze verhalen en gaven de zee een mythische dimensie. De Romeinen bedachten watergoden en zeenimfen, de Middeleeuwen bevolkten de zee met glibberige monsters en gevaarlijke zeemeerminnen. En ook over de kracht van eb en vloed en de invloed van de maan werden verhalen gegeven. Verhalen rond de grote gebeurtenissen van het leven als geboren worden en sterven. Het licht van de volle maan zou de geboorte in gang trekken. En er werd verteld dat barensweeën aanhielden tot het tij opkwam. En dat doodgaan zachter en gemakkelijker was bij afnemend tij. Zo ontstond de uitdrukking 'tussen water en wind' wanneer iemand op sterven lag en wachtte tot de zee zijn ziel meenam. Een romantisch schepsel als ik wil die verhalen graag geloven en ik gebruikte ze in menig verhaal. Ik wil zelfs geloven dat de zee met haar eb en vloed, en de maan met haar schijn-gestalten mijn libido en lust beïnvloedt.

En wellicht daarom is die film me na veertig jaar nog zo bijgebleven. En begrijp ik nu iets beter misschien waarom die jongen en dat meisje wilden wachten, waarom ze hun verlangen lieten groeien. Waarom ze wachtten op springtij.



Katrien Vervaele

ZEEHAVENS ZIJN NIET KLAAR VOOR KLIMAATWIJZIGING

De meeste zeehavens zijn niet klaar voor de klimaatwijziging. Dat zeggen onderzoekers van de Amerikaanse Stanford-universiteit.

Ze onderzochten alle zeehavens in de wereld en stelden vast dat er nauwelijks havens zijn die al een antwoord klaar hebben op de toeneemende impact van de klimaatwijziging.

Zo zullen er zware infrastructuurwerken nodig zijn om de stijgende zeespiegel het hoofd te bieden. Uit het onderzoek blijkt dat de havenautoriteiten wel bezorgd zijn maar vaak niet precies weten hoe ze de haveninstallaties het best kunnen beschermen.

Klimaatonderzoekers verwachten dat de zeespiegel tegen 2100 met 0,45 tot 1,80 meter kan stijgen. Volgens Austin Becker, die het havenonderzoek leidde, zijn zware investeringen nodig om daarop een antwoord te bieden.

Bovendien verwachten wetenschappers dat zware stormen van het kaliber van orkaan Katrina tegen 2100 in aantal zullen verdubbelen. Katrina richtte in 2005 voor 1,2 miljard euro schade aan in de havens van de Amerikaanse staat Louisiana. *(Bron IPS)*

WESTDIEP ALS EERSTE SWATH GEARRIVEERD IN THUISHAVEN

Op 12 mei jl. kwam in Oostende de eerste van de 3 SWATH-tenders toe die straks de loodsen op een vluigere en veiliger manier naar de te schepen brengen. Eén tender zal rond het SWATH-moederschip, dat de huidige loodskotter zal vervangen, circuleren. Deze tender transporteert van daaruit de loodsen naar het te beloodsen schip. Een andere zal loodsen vanaf de wal aanvoeren. Een derde SWATH functioneert als reservevaartuig. Deze zustervaartuigen zijn 26 meter lang en halen een snelheid van 20 knopen. Elk vaartuig kost 12,1 miljoen euro. DAB Vloot staat in voor de bemanning en onderhoud. Dit jaar



nog worden de twee andere SWATH-tenders verwacht en volgend jaar het SWATH-moederschip van ca. 60 meter lang met verblijfsaccommodatie voor de loodsen. De eerste SWATH die momenteel proefvaart werd Westdiep gedoopt. De naam refereert naar een bevaarbare doorgang tussen de Vlaamse banken. *(ml)*

VISSTERFTE IN OCEANEN DOOR TE HOGE CO2-UITSTOOT

Een nieuwe studie legt de oorzaak van massale vissterfte in oceanen bij een te hoge CO2-uitstoot. Britse en Australische wetenschappers onderzochten stalen van oceaanwater, genomen voor de kust van West-Afrika. Volgens de onderzoekers sterven er meer vissen in de oceaan naarmate het CO2-gehalte in het water stijgt. Als het CO2-gehalte in de atmosfeer toeneemt, dan stijgt ook de temperatuur van het oceaanwater. Hogere temperaturen zorgen ervoor dat het zuurstofgehalte in het water afneemt. Hierdoor ontstaan er (tijdelijke) zones in de oceanen waar zuurstof nauwelijks aanwezig is, de zogenaamde dode zones. Deze kunnen massale vissterfte in de hand werken. Dode zones komen over de hele wereld voor, met de meest beruchte in de Golf van Mexico.

Het huidige CO2-niveau in de atmosfeer vormt een ernstige bedreiging voor het zeeleven. Volgens NASA's 'Earth Observatory' zijn het aantal dode zones in de oceanen de afgelopen vijftig jaar opvallend toegenomen. Bovendien blijft een groot deel van onze CO2-uitstoot tienduizenden jaren in de atmosfeer rondzwalen. Zo zal de opwarming van de aarde steeds meer dode zones in de oceaan creëren, waardoor de massale vissterfte in de toekomst zal blijven stijgen. *(Bron Knack)*

CLAUWAERT EN TAVERNIER. FLITSMATROOS EN ZEEMEERMAN. DIT IS HET BOEK WAAR IK VAN DROOMDE. DIT ZIJN GEEN FOTO'S, HIER KOMT DE ZEE ZELF AAN HET WOORD. HIER KOMT DE WALVIS VAN DE WIND IN BEELD. DIT ZIJN GEEN VERZEN BIJ MOOIE PLAATJES, MAAR DE STAMGASTEN VAN NEPTUNUS DIE BIJTEN IN VEERTIEN BILLEN, IN TONG EN IN STILTE. ZON BREEKT DOOR DE GOLVEN, ZO MOOI.

PETER HOLVOET-HANSEN * STADSDICHTER VAN ANTWERPEN

Samen doolden ze dagen langs de kades, de flitsmatroos Jo Clauwaert en dichter Geert Cyriel Tavernier om de ziel van de gevaarlijkste stiel, de visserscultuur, vast te leggen in het boek: HET ZWEET VAN DE ZEE. Een boek dat veel meer is dan ongewone foto's en stekelige woorden. Peter Flynn vertaalde de teksten naar het Engels.

Het boek, 25,5 x 19 cm,
gedrukt in kleur,
148 pagina's met harde kaft
kost 35 euro
+ 5 euro verzendingskosten



Te bestellen bij CDV productions,
Eikelstraat 39, 9840 De Pinte,
cdvproductions@skynet.be,
door over te schrijven op rekening
van CDV productions:
IBAN BE060011 9550 7822
BIC GEBABEBB
Het boek is ook te koop aan
de balie van Het Visserijmuseum
Pastoor Schmitzstraat 5,
8670 Koksijde (Oostduinkerke).



DE TOEGEKENDE SLOOPPREMIES 2009-2010

Begin 2009 werd er in de sector een nieuwe sloopronde georganiseerd. Bedoeling was om twintig procent van de boomkorcapaciteit uit het groot vlootsegment (dit zijn vaartuigen met meer dan 221 kW motorvermogen) te verwijderen. Een en ander kaderde in een zgn. Nationaal Strategisch Plan om de resterende rederijen meer overlevingskansen te garanderen. De visquota worden na zo'n sloopronde immers onder een kleiner geworden restvloot verdeeld.

Wie de slooppremie toegewezen kreeg moest het schip volledig laten slopen of het vermogen van het vaartuig gedeeltelijk inleveren (omdat de rederij met het resterende motorvermogen een kleiner schip wilde uitreden). Naast sloop was er ook de mogelijkheid om het vaartuig niet te vernietigen, maar het een nieuwe bestemming buiten de visserij te geven.

De overheid maakte via het Europees Visserijfonds en het Vlaams Financieringsfonds voor de Visserij (FIVA) negen miljoen euro vrij. De rederijen die geïnteresseerd waren mochten vervolgens een voorstel indienen. De laagste voorstellen zouden in aanmerking komen om van de sloopregeling te genieten. Het totale budget van de overheid was beperkt tot maximaal 9 miljoen euro.

Halverwege 2009 publiceerden we een lijst van de rederijen die van de regeling konden genieten. Zij hadden de laagste voorstellen ingediend. Vandaag kunnen we de bedragen vermelden die deze rederijen in 2009 en 2010 als slooppremie toegewezen kregen. (*)

BVBA De Kaper (reder Bart Schiltz) had het motorvermogen van zijn vaartuig Z 69 Atlantis (bouwjaar 1995, Motorvermogen 883 kW) gedeeltelijk ingeleverd en kreeg in ruil van de overheid een premie van (EVF en FIVA samen) 1.052.000 euro toegewezen. In mei 2010 bracht de rederij een nieuwe, kleine catamaran Z 69 Atlantis (motorvermogen 740 pk, 544 kW) in de vaart. Inmiddels werd het alweer uit de visserij verwijderd.

Rederij Dezutter uit Oostduinkerke leverde een deel van het motorvermogen in van de 0 124 Fighter (1985, 883 kW) in. Het schip verdween uit de vloot en werd vervangen door de kleinere N 22 Mayra-Lisa. De rederij kreeg daarvoor in 2009 en 2010 voor 754.715 euro sloopsteun toegekend.

De rest van de negen miljoen euro ging naar rederijen die een vaartuig volledig lieten slopen. Het betreft (in aflopende grootte van de premie) de rederij BVBA Atlas uit Zeebrugge die twee schepen uit de vloot liet verdwijnen, de Z 105 Atlas gebouwd in 1987 en de Z 243 Medusa gebouwd in 1988 (samen goed voor 1.830.965 euro slooppremie); NV Bunkers Dobbelaere (de Z 162 Van Dyck uit 1990 werd gesloopt in ruil voor 1.000.002 euro overheidssteun); BVBA Carpe Diem met zetel in Oostende liet in ruil voor 900.000 euro sloopsteun de Z 284 Antonia Martruida uit 1982 uit de vloot schrappen; NV Olympus uit Zeebrugge kreeg voor de gesloopte Z 46 Neptunus 814.230 euro sloopsteun; NV Vertrouwen uit Zeebrugge haalde voor de Z 78 met dezelfde naam 740.561 euro slooppremie binnen en BVBA Kon-Tiki uit Lissewege die de Z 16 Kon-Tiki (bouwjaar 1973) uit de vloot haalde, kreeg daarvoor 559.918 euro toegewezen. (fv)

(*) <http://lv.vlaanderen.be/nlapps/docs/default.asp?id=842>

DE LANGOUSTINEVISSERIJ HERONTDEKKEN

De visserijsector klaagt regelmatig over de quotabeperkingen. Tegelijk zijn er cijfers die aantonen dat de sector de quota niet eens opgevist krijgt. In onze editie van januari brachten we die gegevens naar de oppervlakte. Daaruit bleek dat een kwart van de quota niet opgevist wordt. In 2009 liet de Belgische vloot bijna 1.000 ton tong onbenut, 10% van de scholquota werd niet opgevist, 27% van de vangstrechten op tarbot bleef in zee achter, datzelfde gold voor 27% van de roggen en zelfs... 60% van de langoustines.

Het bericht in HVB haalde de nationale pers en zowel radio en TV maakten er melding van. In de Rederscentrale haastte men zich om de cijfers te minimaliseren. Zo heette 2009 een uitzonderlijk slecht jaar te zijn. In 2010 zou het er efficiënter aan toegaan.

Dat geldt alvast niet voor de langoustinevisserij. In 2009 brachten Belgische vissersvaartuigen 247 ton langoustines

aan de wal. Dat waren er in 2010 alweer minder: 211 ton. Tijd om actie te ondernemen, zo vond men in het ILVO dat er op 8 april een bijeenkomst aan wijdde. Daar besloot men een werkgroep langoustinevisserij op te richten waaraan ILVO, Rederscentrale, Vlaamse Visveiling, potentiële afnemers (zoals OSFA) en geïnteresseerde reders deelnemen. Er is een tijd geweest dat de Belgen specialisten van de langoustinevisserij waren. In 1993 vertelde schipper op rust Basiel Haelewyck in ons blad hoe de Oostendenaars in de jaren vijftig de Kreeftenput (Siver Pit) opzochten en

Alleen de eurokotter N 350 Ingrid van de Nederlandse reder Jan Smit (NV Semper Confidens) voert regelmatig langoustines aan op de Vlaamse Visveiling. (foto Kombuispraat)



afbakenden. Het was een visgrond die ze succesvol wisten te bevissen. Haelewyck maakte toen in HVB melding van vijftien Oostendse schepen die in de jaren vijftig de Silverpit gingen opzoeken. In het midden van de jaren zestig kwamen ook de Zeebrugenaars die visgrond exploiteren. Met succes, want in 1993 waren er 27 Belgische vissersvaartuigen die in het gebied regelmatig te zien waren. Dat is vandaag wel anders. Zo weet men in de Vlaamse Visveiling dat het alleen nog maar de N 350 Ingrid is van de Nederlandse reder Smit is die regelmatig langoustines aanvoert. Daar moet iets aan gedaan worden, want Marc Welvaert van de Dienst voor de Zeevisserij wijst erop dat er een gevaar bestaat 'dat het *quotum wordt gereduceerd wegens het niet benutten.*'

Voor Nederlandse reders die Belgische eurokotters in eigendom hebben zijn vragende partij om de langoustinevisserij weer aan te zwengelen, zo weet Hans Polet van het ILVO. Dat bleek ook op de bijeenkomst die het wetenschappelijk instituut van de visserij daarover op 8 april organiseerde. Van rederszijde waren aanwezig: Pieter Kramer (Z 525), schipper Jelle Hakvoort (Z 575), Albert Holland (Z 402 en Z 468), Gert-Jan Kooi en Willy Versluys. Alleen de laatste kan zich een Belg noemen. Maar misschien worden nog andere reders bij de werkgroep betrokken, want: 'Voor het organiseren van een eerste werkgroepvergadering wachten we op feedback van de Rederscentrale inzake een lijst met andere mogelijk geïnteresseerde Belgische reders.' Wie erbij wil zijn, neemt contact op met Dirk Verhaeghe op telefoonnummer 059 56 98 81. (fv)

N 28 KAPSEISDE DOOR ROERPROBLEMEN

Het wrak van de kotter N-28 Mooie Meid, die op 1 maart kapseisde voor de kust van Duinkerke, vertoonde geen sporen van een aanvaring. Er was een probleem met het roer. Dat blijkt uit het afgeronde technisch onderzoek, meldt Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit en Noordzeebeleid.

Op 1 maart 2011 verdween het Belgische vissersvaartuig om 21.34 uur voor de Franse kust van de radarschermen zonder een noodsignaal uit te zenden. Aan boord bevonden zich drie Nederlandse vissers, die nog steeds vermist worden.

Uit het onderzoek blijkt nu dat even voor het kapseizen van de boot er een probleem was met het roer. Het schip draaide driemaal volledig rond zijn as terwijl er wellicht niemand in de stuurhut stond die onmiddellijk

kon ingrijpen om het draaien op te merken. Daarna zijn de tuigen waarschijnlijk met elkaar verstrikt geraakt waardoor het schip kapseisde door gebrek aan stabiliteit.

De bemanningsleden stuurden op het moment van het ongeval geen noodsignaal uit omdat ze zich mogelijk niet bewust waren van het gevaar en ze de situatie onder controle probeerden te krijgen, luidt het in de conclusie. Op het moment van het ongeval waren de weersomstandigheden ook zeer slecht.

Het onderzoeksrapport wil onder meer sensibiliseren rond het dragen van reddingsvesten bij vissers.

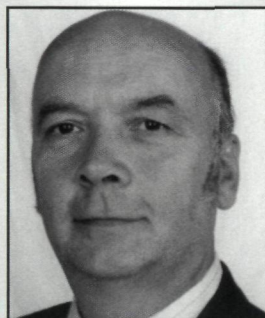
ZEEVISSERS - VISBEWERKERS

- HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN EN BINNENSCHIPPERS
VOOR AL UW PROBLEMEN

WENDT U TOT DE



Zeemansbond A.B.V.V.



Ivan Victor
Federaal secretaris
zeeverij

Jules 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.

Herinneren we eraan dat er sinds 1990 elf Belgische eurokotters gezonken zijn waarbij 25 mannen het leven verloren. In de jongste vijftig jaar zijn vijftig vissers overboord geslagen en nooit teruggevonden.

Vissers uit Arnemuiden reageren onthutst op de uitkomsten van het Belgische onderzoeksrapport naar het kapseizen van de N 28. Sinds het ongeluk in maart worden drie Zeeuwse vissers vermist. De kritiek van Etienne Schouppe over het niet dragen van reddingsvesten vinden men in Arnemuiden onzin. Volgens de Arnemuïdse visser Cas Caljouw was het op dat moment niet nodig om de vesten te dragen, omdat er geen sprake was van een noodsituatie. Reder Mathijs van der Ploeg zei in een eerste reactie niets te geloven van de onderzoeksresultaten. Volgens hem kan het roer het probleem niet zijn geweest. Nochtans had de schipper kort voor het ongeluk nog melding gemaakt van problemen met het roer.

Rijkscommissaris R. Carly, van de Onderzoeksraad, zei woensdagmiddag 20 april desgevraagd aan het Nederlandse Reformatorisch Dagblad dat de werkzaamheden van de Raad zijn opgeschort, in verband met de impasse in de Belgische politiek. Voordat de Onderzoeksraad voor de Zeevaart de werkzaamheden kan hervatten, moeten mandaten worden vernieuwd. Daarvoor moet er eerst een nieuwe regering zijn.



GOUDEN VIS VOOR O 152

Op zaterdag 14 mei werd de trofee 'De Gouden Vis' uitgereikt door de vriendenkring van het Oostendse Noordzeeaquarium. De trofee wordt jaarlijks uitgereikt aan vissers die levende vissen, schaaldieren en waardevolle schelpen schenken aan het aquarium.

Dit jaar ging de eer naar schipper en bemanning van de O 152 Aran. De Oostendse visserijschepen Yves Miroir en vriendenkringvoorzitter Robert Coelus overhandigden de trofee aan schipper Raymond Beernaert en diens gezellin.

Jef Ocket overleden

Op 6 mei overleed Jef Ocket (*12 oktober 1914). De burgerlijke uitvaartplechtigheid greep plaats in Oostende op 11 mei.

De weduwnaar van Joanna Eyland begon te varen in 1928 en was een IJslandvisser tot 1968. Van 1968 tot 1977 voer hij op de Belgische schepen van Pamarco in Congo. Ocket was een van de oud-IJslandvissers die Katrien Vervaele interviewde voor haar boek Naar Island! Ze schreef voor HVB een in memoriam.

Jef, ik zal je niet snel vergeten. Of liever, ik zal je nooit vergeten. Evenmin als ik Jules Desaeveer, Staf Snippe en Jean Calcoen zou kunnen vergeten, want jawel, ook zij zijn er niet meer. Maar jij, jij was de oudste. 96 jaar. En je verhalen kwamen uit een eer vervolgen tijd. Uit de tijd van de koolbranders, uit de tijd dat de briketten en het ijs nog met pèèrd en karre naar de schepen werden gebracht, stel je voor... Je voer met de visbakken van Crops, maar vooral en liefst met die van de Roo Vloote. Je voer zelfs een keer naar Labrador. En in de jaren zestig liet ook jij je door de Pamarco overhalen om naar Congo te trekken om er te gaan vissen, samen met een koppage zwarten. Maar het liefst hoorde ik je de kleine verhalen vertellen. Dat je zo zeeziek was toen je als dertienjarig ventje begon te varen en je daarom samen met je ouders naar 't Brènnings kapelletje trok om te gaan 'lezen' en dat het vanaf dan 'precies lik over was'. Dat je een tatoeage liet zetten, in Blackpool, in een zatte bui. Een karwats, omdat ik als jongetje ook graag naar 't leger bij 't pèèrdevolk was gegaan. Dat je graag en veel op café ging, die drie dagen dat je thuis was, en dat de serveuzes van 't Hazegras je graag zagen komen. Mij zag je ook graag komen. We hebben veel gebabbeld en gelachen. Het klikte. Ik vind het een eer je te hebben gekend. Elke keer dat ik naar Oostende kom en door de vismijn rijd, zal ik je 'visscherskop' zien en zal ik roepen 'Hey Jef!' En dan zal ik je stem horen, alsof je er nog was.

(Katrien Vervaele)



MET BANAAN OP DE MAAN

MAAN,
VANOP HET BALKON STAAR IK JE AAN
VERDRINK IN DE NEVEL VAN JE LAAN
ZIE IK EEN GLOEIENDE TOORTS
IS DIT VROEGE MAANKOORTS?

MAAN, MAAN,
WAT DOE JE MIJ AAN
JE DOET MIJN BENEN BEWEGEN,
MIJN BEKKEN BEVEN,
DE ROMP GAAT LOPEN
ONDER EEN HOOFD VOL KNOPEN.

MAAN, MAAN, MAAN
BIJ VOLLE MAAN
BEN IK JE ONDERDAAN
JE LAAT MIJ EEN WERELD ZONDER GRONDEN
STRAKS BLIJF IK ACHTER MET WEKE WONDEN.

KIJK, DAAR HEB JE AL MIJN MAANSTONDEN

MAAN, MAAN, MAAN
WAT DOE JE MIJ AAN
ER ZIT EEN STEEN IN MIJ KEEL
MET GRUIS VAN KRIEK EN MEEL
DAT STEEKT ALS EEN MESTRIEK.
WORD IK NU REEDS MAANZIEK ?

MAAN, IK KOM NAAR JE TOE GEVLOGEN
LAAT DE AARDE STUURLOOS ACHTER
MET ZIJN NOOIT AFLATENDE OORLOGEN
EN ZIJN BREUKLIJN VAN KERNEN
DIE IN ALLE TIJDEN TELKENS SPLIJTEN.

IN ZIJN OVERSTROMING VAN REGELGEVING
DIE HET WEZENLIJKE LEVEN DOET VERGETEN.
DE KLEINE AARDE IS ZIJN ORIËNTATIE KWIJT
IS DEZE PLANEET OP ZOEK NAAR ZIJN IDENTITEIT?

MAAN, HELP MIJ LOS TE WEKEN
VAN HET ONDERMAANSE,
HET OPRISPENDE MAAGZUUR,
HET VERGETEN MAANVUUR.
DE STOET VAN GEBROKEN ZEEWATER
VERDRINKT LANGZAAM ONGEHOORD
IN DE ERFENIS VAN DEZE AARDKLOOT.

MAAN, LAAT ME RUSTEN IN JE DROGE KRATERS,
MET MIJN BANAAN IN JE BAAN
ALS HET VOORWENDSEL VAN MIJN BESTAAN.

IN DE WEERSPIEGELING VAN
JE PRACHTIG ZICHT, KRACHTIG LICHT,
STUUR ME DAN TIJDIG TERUG
NAAR ONS MOEDER AARDE,
HET IMMER HAVELOZE WICHT.

LAAT ME IN ZINGENDE GOLVEN
SWINGEN ALS EEN ZEELEEUW
ONDER VETTE VIS EN VEE BEDOLVEN.
ZOUT WATER GEEFT HET ZOETSTE BROOD.

LAAT ME IN HET LICHT VAN MANESCHIJN
ZWEMMEN IN HET MAANZAAD VAN DE ZEE.
AU CLAIR DE LA LUNE,
JE PRENDS VORTRE PLUME.

MAAN,
MET EEN BANAAN SCHRIJF IK
IN HET ZAND DE LETTERS VAN JE NAAM.

GEERT CYRIEL TAVERNIER
3 APRIL 2011

Het leven zoals het is:
Herdoop van de Z 90

Foto's © Jo Clauwaert & Flor Vandekerckhove









De Belgische visserijvloot (78)

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 510 ZEEMANSBLIK II

Lengte: 23,80 m
Breedte: 6,60 m
Tonnage: 91,86 Bruto
Bouwjaar: 1969
Werf: Degraeve Zeebrugge, nr 48
Motor: Mak 1969
Vermogen: 375 pk
Eigenaars.
Albert Pauwaert (1969)
PVBA Gudrun, Knokke – Heist (1979)
PVBA Zeemansblik (1985)
15.06.1989: geschrapt
Verkocht aan Nikolas Murphy, Waterford en omgedoopt W.178 ZEEMANSBLIK.
Foto: collectie LVC



Foto collectie LVC

Z 200 TYL UILENSPIEGEL

Lengte: 30,70 m
Breedte: 7,26 m
Tonnage: 143,12 bruto
Bouwjaar: 1972
Werf: Degraeve, Zeebrugge
Motor: Stork Werkspoor 1971
Vermogen: 610 pk
Eigenaars.
PVBA Carpe Diem, (Bonny Fr.) Zeebrugge (1972)
PVBA Carpe Diem, Blankenberge (1982)
PVBA Carpe Diem, Knokke – Heist
05.03.1989: vergaan in Ierse Zee, 5 doden.
Eigen foto LVC.




COPYRIGHT LVdC

N 73 L'ETAPLOIS

Lengte: 12,40 m
Breedte: 4,64 m
Tonnage: 22 bruto
Bouwjaar: 1986
Werf: Forges Calain SA, Etaples, Frankrijk
Motor: Baudouin 1986
Vermogen: 150 pk
Eigenaars.
Calcoen Romeo (1986)
Calcoen Roger en Gino (1988)
Op 02.05.1989 geschrapt voor nieuwbouw.
eigen foto LVC.



COPYRIGHT LVdC



HVB besteedde in haar meinumner aandacht aan het feest van de arbeid dat 1 mei heet. We gingen daarin op zoek naar het vissersproletariaat dat eertijds zo kenmerkend was voor de sector. Waar zijn al die mensen naartoe?

HOE HET VISSERSPROLETARIAAT VAN DE KAAIEN VERDWEEN (II)

De Vlaamse visserijvloot is vandaag zodanig klein geworden dat we ternauwernood nog van een sector kunnen spreken. In april 2011 telden we nog 84 vaartuigen. 30 tot 40% ervan wordt uitgereed door Nederlandse eigenaars. Er zijn vandaag maar 485 Vlaamse vissers meer. Hoe is het zover kunnen komen?

In juni 1993 publiceerde het Westvlaams Economisch Studie-bureau (WES) een nota over de Belgische visserij waarin onomwonden gesteld werd dat: *'Gezien de kleinschaligheid (qua vlootomvang) van de Belgische vloot ... rekening (dient) te worden gehouden met een benedengrens waaronder de huidige productiemiddelen van de nevensectoren niet meer rendabel kunnen worden aangewend.'* In gewone mensentaal betekent dit dat het aantal vissersvaartuigen niet kon blijven dalen zonder dat daardoor onherstelbare schade aangericht werd aan de ondernemingen van leveranciers, scheepsbouwers en -herstellers... en uiteindelijk aan de visserij zelf.

Het vastleggen van een 'benedengrens' of een 'onderste grens' werd toen in visserijmiddens al enige tijd als ordewoord naar voren geschoven. In Het Visserijblad (HVB) werd er voor het

eerst over gesproken in het februari-nummer van 1993: *'Langzamerhand rijpt ... de idee om een onderste grens vast te leggen, een grens waaronder de Belgische visserijvloot niet mag zakken, willen we nog van een sector spreken. Onder deze grens is er geen toekomst meer voor leveranciers, voor afnemers, voor veilingen, voor visserij-scholen en voor vissers.'*

We hebben toen de uitzonderlijke betekenis van zo'n onderste grens scherp gesteld: *'... het aantal vaartuigen kan ook onder een grens komen waar geen macro-economisch leven meer mogelijk is. De vermindering van het aantal schepen slaat dan om in een ineenstorting van de vloot die dan geen vloot meer heet ... De resterende reders en vissers worden dan een soort veredelde sportvissers, vislossers worden zwartwerkers, scheepsherstellers worden hobbyisten, HVB wordt een gefotokopieerd vod, visveilingen worden toeristische attracties ... Er wordt dan alleen nog maar geluisterd naar het laatste bevel: sauve qui peut!'*

Toen we in 1993 deze regels schreven telde de Vlaamse vissersvloot nog 182 vaartuigen, goed voor een totaal vermogen van 100 491 pk (73 911 kW) en 25 375 brutoton (BT). En het WES waarschuwde elkeen die het horen wilde. Wat zou er gebeuren indien deze onderste grens doorbroken werd? *'Elke aantasting van deze minimale vlootomvang betekent onvermijdelijk de doodsteek van een nochtans leefbare sector. De laatste gegevens ... wijzen erop dat binnenkort deze ondergrens niet meer zal worden bereikt.'*

Eén en ander was echter niet te rijmen met het Meerjarig Oriëntatieprogramma (MOP) van de Europese Unie (EU) dat de overcapaciteit in de Europese vloten moest wegwerken. De Belgische visserijpolitiek werd immers luidop gedictieerd door de Unie. Terloops zij opgemerkt dat het MOP niet was wat zijn naam zegt te zijn. Het was niet iets waarop België zich vrijblijvend had kunnen oriënteren. Het was een programma dat opgedrongen werd aan de Belgische lidstaat... die destijds overigens tégen dat MOP gestemd had. Elke lidstaat kreeg via dit MOP streefcijfers opgelegd om de vlootomvang te beperken. België mocht tegen einde 1996 maar een vloot overhouden van 58 512 KW (79 554 pk) en 17 992 BT. Dit betekende dat op dat ogenblik nog een vierde van de vloot zou moeten verdwijnen. Van de 188 resterende schepen zouden er dus nog minstens 46 uit de vaart genomen worden, waardoor in Vlaanderen nog 142 vaartuigen zouden uit vissen gaan; aantal dat toen algemeen onvoldoende geacht werd om nog over een vloot, die naam waardig, te spreken. De federale minister van landbouw Bourgeois verzette zich dan uiteindelijk ook tegen dit MOP: *'Ik heb mij met alle mogelijke middelen verzet tegen dit MOP en België heeft in het Beheerscomité ter zake dan ook*



een negatieve stem uitgebracht. Ik meen dat een dergelijke reductie van onze vloot niet noodzakelijk en niet gewenst is.'

We waren het toen allemaal eens: er zijn grenzen! Onbeantwoord evenwel bleef de vraag waar deze onderste grens dan wel te vinden zou zijn. Wellicht omdat het zo'n mooi rond getal is, werd her en der (ook in HVB) over 200 vaartuigen gesproken. Maar in de vissersgemeenschap werd dat getal nooit ernstig genomen, ook al omdat het ordewoord gelanceerd werd toen de vloot maar 182 vaartuigen meer telde. Het was er in eerste instantie dan ook niet om te doen een wiskundig exacte afbakening van het aantal vaartuigen vast te leggen. Belangrijk was toen nog dat we openlijk stelden dat er wel degelijk grenzen zijn en dat die niet overschreden mochten worden. Eens dat principe aanvaard was, kwam het er echter wel degelijk op aan die onderste grens daadwerkelijk vast te leggen: niet op 200 vaartuigen dus, maar op hoeveel dan wel? 142? Dat was te weinig en volgens minister Bourgeois 'niet noodzakelijk en niet gewenst'. 182 daarentegen volstonden wel, want de WES noteerde op basis van de toen bestaande situatie 'dat de huidige vloot ... leefbaar is met de toegekende quota', er werden, 'relatief weinig faillissementen geteld, terwijl een hoog aantal beëindigingen (= stopzettingen, niet door faling) werd veroorzaakt door andere dan puur bedrijfseconomische redenen (de royale beëindigingspremies en het probleem van familiale opvolging)'. Veel overschot gaf die 182 eenheden tellende vloot dan weer niet, want: 'Diverse tewerkstellingsgegevens wijzen erop dat de benedengrens van de omvang van de Belgische vloot bijna is bereikt. Reeds nu zijn de gevolgen van een drastische inkrimping van de vloot merkbaar. Het aantal aangemonsterde zeelieden is reeds fors gedaald. De bezoldigde tewerkstelling in de Westvlaamse visserij (in enge zin) is gedaald van 1 244 in 1972 tot 880 in 1991. Een belangrijk deel van de tewerkstelling van de personen nauw verwant met de zeevisserij (zoals vislossers en vissorteerders) staat op het spel.' De WES was van mening dat: 'Rekening houdend met de recent ingediende aanvragen voor het bekomen van een beëindigingspremie de leefbaarheidsgrens van zowel de nevenbedrijven als van de vloot zelf "binnenkort" zou worden bereikt'. De WES plakte dus geen getal op de onderste grens, maar liet duidelijk verstaan dat deze ergens tussen de 182 en 142 vaartuigen gezocht moest worden.

De actie voor het instellen van een onderste grens mag als voorbeeldig beschouwd worden. Rond deze slogan groepeerde heel de visserij zich: reders, vissers, sociale partners, politici... elkeen schaarde zich achter het ordewoord. Met succes!

In antwoord op een pamflet dat ik in dit verband schreef, antwoordde minister Bourgeois: 'Het (pamflet) heeft me ook gesterkt in mijn overtuiging dat het noodzakelijk is een vissersvloot te handhaven aan de Belgische, Westvlaamse kust, die bovendien een minimale capaciteit moet hebben om de leefbaarheid van de hele sector niet in het gedrang te brengen'.

Op 16 juli kwam dan bij HVB een faxbericht toe waarin de minister meedeelde dat hij de Europese instanties ertoe had kunnen overhalen het MOP-streefcijfer van 1996 te schrappen en als doelstelling de (immers ook nog niet behaalde) MOP-criteria van 1992 te nemen. Nieuwe streefcijfers werden nu 92 260 pk of 67 857 kW.

Er moest toen nog 7 700 pk uit de Belgische vloot verdwijnen. Om de nieuwe norm te halen volstond het dus dat nog een 20-tal vaartuigen geschrapt werden, zo berekende wijlen Guido Walters. De Belgische vloot zou zodoende 160 vissersvaartuigen overhouden.

Honderd zestig, het leek weinig, maar als iedereen de riem aansnoerde en als we elkaar een beetje steunden moest het mogelijk zijn de moeilijke tijden te overbruggen. Maar het was evenzeer duidelijk dat de onderste grens met 160 vaartuigen bereikt zou zijn. Minder kon echt niet!

Maar de Vlaamse visserij bleek in een niet te stuiten neergaande spiraal te verkeren. Mede door het toekennen van straffe beëindigingspremies haakte de ene reder na de andere af. 1994 ging van start met welgeteld 170 vaartuigen. Op 30 september



van datzelfde jaar waren dat er nog 169. Op 31 december 1994 telde het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur nog 166 vissersvaartuigen (93 476 pk). Bijgevolg bleef het stelsel van beëindigingspremies behouden... want 93 476 pk is meer dan hetgeen het MOP vooropstelt (92 260 pk!). Dat een 'natuurlijke afvloeiing' er ook wel zou voor gezorgd hebben dat het aantal vaartuigen tegen einde 1996 op dat cijfer zou uitkomen, kwam blijkbaar bij niemand op.

Op 1 januari 1995 werden dus nog eens 10 vaartuigen van de lijst geschrapt omdat ze de slooppremie uitbetaald kregen (en inmiddels was ook de Z 45 gezonken). Dit bracht de Belgische vissersvloot op het theoretische aantal van 155! Dit betekende dat de onderste grens niet meer gehaald werd en dat de visserijgemeenschap in vrije val verkeerde.

De werkelijkheid was nog erger uit dan uit deze cijfers bleek. Niet alle 155 ingeschreven schepen voeren immers uit ter visserij, een aantal lag gewoon op non-actief aan de kaai te 'verloederen'. Daarenboven is een omvangrijk deel van de Vlaamse vissersvloot in handen van buitenlandse eigenaars. In het Informatieblad van de Rederscentrale werd hun aantal toen op 27 geschat. Indien we aannemen dat dit aantal correct is dan kwamen we uit op een Belgische 'non-vloot' van nauwelijks 128 vaartuigen.

En nog was het einde niet in zicht. We wisten toen al dat nog een aantal vaartuigen de beëindigingspremie uitgekeerd zouden krijgen. Zodoende werd de kans haast onbestaande dat de Vlaamse visserij ooit nog de 'noodzakelijke onderste grens' zou halen. Met andere woorden: 1995 zou wel eens een historisch jaar geweest kunnen zijn: het jaar dat de Belgische vissersvloot ophield te bestaan!

Meteen ontstond een economische dijkbreuk waardoor de know-how (de arbeidskracht en -ervaring van vissers, scheepsherstellers...) uit de sector verdween. Een drama was dat, alleen al omdat de visserij een uiterst gespecialiseerde bezigheid is die later — in betere tijden, als die al mochten komen — niet zomaar door willekeurige 'verse arbeidskrachten' uit het werklozenleger kon opgenomen worden.

Het is dan ook bijzonder spijtig dat het ordewoord van de onderste grens door leidinggevende reders steeds meer in



vraag gesteld werd. Bart Schiltz, de toenmalige voorzitter van de Rederscentrale, vroeg zich openlijk af: 'Wat doe je met zoveel schepen als je geen kwota hebt om te vissen?'

Hij wilde: 'Het aantal vaartuigen beperken. Ik durf de zogenaamde minimumdrempel van 200 vaartuigen in twijfel trekken. Trouwens we gaan al naar een vloot met 150 vaartuigen. Om nog van een sector te kunnen spreken met alles erop en eraan, zijn een minimum aantal vaartuigen nodig, maar dan moet je met een aantal factoren rekening houden. Wat ben je met een grote vloot als je onvoldoende bemanning hebt? Wat doe je met zoveel schepen als je geen visquota hebt om te vangen?'

Tegelijk met het opgeven van de onderste grens, pakte Schiltz uit met een aantal maatregelen om de bestaande quotakoek rationeel te laten beheeren door de overblijvende reders. Enerzijds wilde hij de rendabiliteit van de eurokotters verhogen door ze polyvalent te maken en ze gedurende een deel van het jaar te laten vissen op niet-gequoteerde garnaal, anderzijds moesten de reders van grote vissersvaartuigen beginnen samenwerken om de quota rationeel te beheeren. Schiltz wilde daarom tot het in Nederland gebruikte systeem van groepsquota komen. De reders van de grote boomkorvaartuigen zouden dan afspraken maken omtrent de verdeling van de quota van hun groep. Tegelijk moesten er grotere vaartuigen komen: 'Ik ben gewonnen voor het doorbreken van die maximum-vermogensgrens' (in België mochten vissersvaartuigen toen officieel maximaal slechts 1200 pk vermogen hebben) 'Grotere, krachtiger schepen betekent snellere, versere aanvoer; de mogelijkheid om de reisduur te verkorten en de sociale problemen voor de vissers te beperken en om voordeliger in eigen havens aan te voeren.'

Schiltz stond daarmee op dezelfde lijn als de toenmalige ZV-directeur Freddy Pollet. Op 21 juni 1993 al zette deze

laatste op een persconferentie zijn visie uiteen. HVB noteerde toen dat Pollet naast een kustvisserij van kleine en snelle vaartuigen gewonnen was voor een vlootsegment met krachtige vaartuigen: 'Deze categorie vaartuigen moet in staat zijn om snel verafgelegen visgronden te bereiken en om die even snel in de thuishaven te verkopen'. Daarom pleitte hij ook voor de bouw van supersterke treilers die trekkracht aan snelheid paren. Hij sprak toen al van vaartuigen van 2000 pk. 'Dure vaartuigen moeten immers snel naar de visgronden kunnen lopen en binnen de tien dagen terug thuis zijn. Dat kan slechts aantrekkelijk zijn als de vaartuigen over een afdoende groot quotum beschikken. Momenteel remmen de beperkende maatregelen de modernisering van de vloot af.'

De nieuwe as die zodoende uitgezet werd door Pollet-Schiltz mag dan getuigen van ondernemingsgeest, wij waren van mening dat wanneer het ordewoord van de onderste grens verlaten werd, de vrije val van de visserijgemeenschap niet gestopt zou worden en dat ook de resterende ondernemingen en mensen uiteindelijk onderuit zouden gaan. Een sector overleeft immers niet (uitsluitend) omdat de rendabiliteit (het concurrentievermogen) van de resterende ondernemingen verhoogt. Andere - even belangrijke - factoren spelen mee. Een factor die bij het inschatten van de overlevingskansen licht 'vergeten' wordt, is het belang van de maatschappelijke vraag (d.i. het geheel van vragen die vanuit de samenleving aan een onderneming/sector gesteld worden). Een economische sector overleeft maar wanneer ze (ook) aan die maatschappelijke vraag voldoet. De visserij gaat niet alleen maar om winst, maar ook om voedsel, om werk en om welstand. Als de rederijen niet meer aan die behoeften voldoen zou de sector verdwijnen. Zij 'vergeten' dat ook de voorraad arbeidskrachten, cultuur, milieu en kapitaal van een streek, een sector of een land medebepalend zijn voor het overleven van hun onderne-

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**



mingen. Ze vergaten dus dat al die vragen regelrecht tot de slotvraag zouden leiden: zijn er nog wel Belgische reders ter visserij nodig?

De 'ontworteling' (voor vissers is 'ontankering' een toepasselijke woord) van de visserijsector was echter volop aan de gang. In de rederswereld werd in die tijd bijvoorbeeld openlijk gesproken over het einde van de familiale visserij. Wat er ook van zij: wilde de visserij overleven dan had de sector een 'niet-concurrentiële' daad moeten stellen en bewust de banden met de visserijgemeenschap herstellen: werk in eigen streek garanderen aan vissers en aan mensen in de nevensectoren; rekening houden met sociale, familiale, culturele en ecologische factoren die uit de gemeenschap aangebracht worden...

Veralgemend kunnen we zeggen dat de visserij twee (aan elkaar tegengestelde?) problemen moest oplossen. Enerzijds was het onloochenbaar dat de moderne technologie niet betaalbaar was zonder deel te nemen aan de internationale concurrentiestrijd. Vandaar dat rendabiliteitverhoging voor de Vlaamse visserij inderdaad een must was; anderzijds was het evenzeer waar dat de visserij maar kon overleven wanneer de banden met de visserijgemeenschap nauw aangehaald werden. Een onoplosbare tegenstelling? Niet wanneer we het ordewoord van een onderste leefbare grens voor de vloot centraal gesteld hadden in een plan dat de vloot opbouwde, in plaats van die verder af te breken.

*Flor Vandekerckhove
foto's: Jo.C.*



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



HET ZEEVISSERSFONDS

fonds voor bestaanszekerheid

Zeevissersfonds

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

Uit de bibliotheek van Neptunus (2)

u aangeboden door Peter Holvoet-Hanssen

Michaël Vandebril

HET BALKON VAN MIKA ALAS

voor we te water gaan strooi ik zeezout
in je ogen de glimmende plas reikt tot
aan de rand van mijn balkon langzaam
glijden de houten vissen de groene zee
in tongen plooiën zich over de ronde keien
en zuigen zich vast als schelpdieren
aan de kleine trappen boven de resten
van een bibliotheek drijven verse bloemen
ik maak mijn netten schoon en trefzeker
je armen snijden diep het land in onze
heldere magen branden van ingebeelde honger
ik spreek nu met de zilte tong
van een visser en dring binnen in je
donkerblauwe diepte als een zonderlinge
drenkeling die zich met elke slag vloeibaar
verwijdert van wat hij heeft lief gehad

Michaël Vandebril (1972) leidt de stedelijke dienst Antwerpen Boekenstad. Hij stond mee aan de wieg van het Antwerpse stadsdichterschap. Vandebril was dit jaar curator van de 5de Nacht van de Poëzie in de Gentse Vooruit. Als dichter maakte hij deel uit van het spraakmakende dichtersproject BOEST. Dit najaar verschijnt zijn debuut 'Het vertrek van Maeterlinck' bij De Bezige Bij Antwerpen.

noot

Mika Alas is de roepnaam van Mihailo Petrović (1868–1943), een belangrijke Servische wiskundige, uitvinder en poolreiziger. 'Alas' (riviervisser) verwijst naar zijn passie voor de visvangst.

Yoni Sel

ECOCIDE

Indien een jongeman gaarne schilderijen maakt
Heeft hij papier nodig voor zijn idee
Dus bossen scheren ze poedelnaakt
Voor in zijn atelier
De natuur die hij wou schilderen is echter verloren geraakt
Maar er is *geen planeet B*

Als een jongevrouw gaarne snel de andere oever bereikt
Staat in het bos dwarsdoorsnee
Het been van de Lange Wapper afgedijkt
Ondanks een welgemeende NEE
Geen politieke kat die ernaar omkijkt
Maar er is *geen planeet B*

Wanneer een jongeplaneet gaarne zichzelf verteerd
Dankzij een consumptiemaatschappij, zo onvree
Wordt de revolutie niet gemediatiseerd
Er is *geen planeet B*

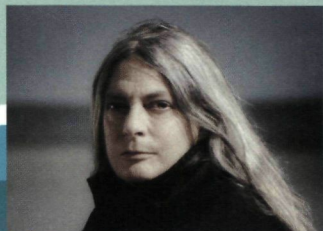
Yoni Sel, Antwerpse JongerenStadsdichter, 2011
surftip: www.hethonderdruik.tumblr.com





HET MUZIKALE ANKER

JUNE TABOR ASHORE



Britten hebben iets met de zee. Het zijn eilandbewoners en die weten in hun splendid isolation maar al te goed dat elk eiland per definitie omringd is door zee. Bovendien hebben ze altijd andere volkeren willen toevoegen aan hun Empire en moesten ze daarvoor, bij gebrek aan vliegtuigen, beroep doen op schepen. Matrozen zingen graag. Is het een wonder dat er zoveel Engelse liedjes, vooral de honderden typische sea shanties, over de zee gaan? Natuurlijk niet. Het was een oude droom van June Tabor om een handvol van 'liederen over mens en zee', op een thema-cd te bundelen. Dat werd 'Ashore', zoveelste parel aan de kroon van een dame die kwaliteit hoog in het vaandel (de Union Jack?) draagt.

Grande Dame

June Tabor is één van de grote dames van het Engelse lied. In de vroege jaren zeventig stond zij op de hoogte van iconen als de veel te jong gestorven Sandy Denny (van het legendarische startpunt van de folk revival, Fairport Convention) en Maddy Prior (Steeleye Span, u weet wel 'All Around My Hat!'). Met Maddy maakte June trouwens twee prachtige platen als The Silly Sisters. Ze werkte ook met Martin Simpson en na een sabbat van drie jaar werd ze de zangeres van het felle The Oyster Band.

Maar de fans kennen haar vooral van een hele resem prachtige solo-platen, al sinds 'Airs And Graces' uit 1976. Daarop zette ze, soms thematisch, de liedjes van de beste liedjesschrijvers uit de Britse eilanden, die in de rij stonden om hun waar te slijten aan de zangeres met de gouden stem, de onovertroffen techniek en de vista die nodig is om kaf van koren te scheiden. Zelf schrijft ze niet., Ze wist zich te omringen met briljante musici, zoals pianist Hugh Warren, met wie ze al meer dan dertig jaar intens samenwerkt. Het is moeilijk uit dat solowerk een selectie te maken, want Tabor gaat nooit onder een bepaalde kwaliteitsnorm.

Passendale

Haar concerten zijn haast séances, hoogmissen waarbij ze van het publiek volledige stilte en concentratie opvraagt... en flitsende fotografen ondubbelzinnig op hun nummer zet. Ze maakte dan ook diepe indruk op de groten uit de muziek: zo schreef Elvis Costello speciaal voor haar in 1992 het pakkende 'All This Useless Beauty'. Costello: 'Als je niet graag luistert naar June Tabor, hou dan maar op met naar muziek te luisteren'. Vlaanderen kent haar van het allereerste 'Passendale Vredesconcert' waar ze de Engelse stem was. Onnavolgbaar mooi is haar versie van 'No Man's Land/ Flowers O' The Forest' van de zwaar miskende singer-songwriter Eric Bogle.

'Ashore'

'Ashore' komt niet uit de lucht gevallen. Al eerder zong ze af en toe liederen over de verhouding mens-zee. Die heeft ze voor deze plaat heropge...heu, vist. Dat geldt voor o.a. 'Finisterre' van Ian Telfer, de leider van The Oyster Band. Ook 'The Grey Funnel Line', het schitterende gedicht van Cyril Tawney, had La Tabor al ingezongen, samen met zielsgenote Maddy Prior, op de intussen legendarische 'Silly Sisters' LP uit 1976. Deze ballad is, zoals alle goeie muziek, volstrekt tijdloos. Twijfelen tussen zee en land, het overkame wel meer zeelieden, zoals Tawney die in de fifties diende bij de Royal Navy in de Middellandse Zee. De funnels, de schouwen, van de Britse oorlogsschepen waren in gun-metal grey geschilderd, vandaar de titel. 'The Grey Funnel Line' is een hoogtepunt maar er zijn er meer. Bij elke nieuwe beluistering is het weer een ander lied dat je pakt. Want naar aloude gewoonte tilt June Tabor minutieus gekozen traditionals en in onze tijd geschreven songs naar ongekende hoogten, compromisloos en gedrenkt in weemoed zo wijd als de zeven wereldzeeën.

Ze zet ook van elders bekend materiaal volledig naar haar hand: Elvis Costello's 'Shipbuilding' gaat over de Falklandoorlog, of liever hoe de gewone man daar weer de dupe van is. Dat de scheepswerven weer open gaan en werk verschaffen is een wrange speling van het lot want de bekwaamheid van de scheepsbouwers dient enkel om andere arme duvels naar het hiernamaals te helpen... Tabor valt op 'Ashore' terug op haar schitterende bende: naast de onvermijdelijke Warren zijn dat Andy Cutting (diatonisch accordeon), Mark Emerson ((alt)viool) en Tim Harries (staande bas) Deze heren spelen geen noot te veel, maar doordat ze June zo goed kennen is het altijd de juiste noot, de juiste klank, de juiste timing, al even zorgvuldig, trefzeker en doorleefd als de zang van de frontvrouw. Met 'Jamaica' (een lied uit 1655-1670!) en 'I'll Go And Enlist As A Sailor' mag de groep solo aan het werk. Op haar beurt is Tabor a capella outstanding ('The Bleacher Lassie Of Kelvinaugh')

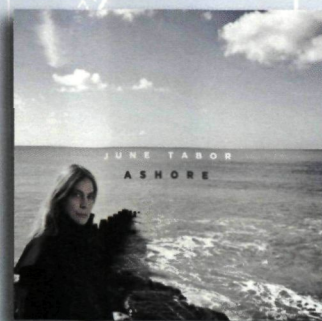
Meesterwerk

Het boekje geeft alle teksten en de nodige uitleg over de oorsprong van het lied en de bijkomende informatie laat toe het lied in zijn juiste context te plaatsen. Het is daarom niet nodig hier alles uit de doeken te doen. Toch even nog de merkwaardige liederen van de kanaaleilanden te vermelden, de in zeer behoorlijk Frans gezongen 'Le vingt-cinquième d'octobre' en 'Le petit navire' uit Guernsey. Deze schatten zijn alzo niet langer verborgen. Het valt te hopen dat 'Ashore' van June Tabor de aandacht krijgt die ze ten volle verdient.

Antoine Légar

P.S. 'Ashore' 'Aan land' verwijst naar het parlando dat hoort bij 'The Brean Lament', een lillende brok volksgeloof over verdronken zeelui en zeemeeuwen...

Topic Records TSCD 577.



BOEKEN



FRANK
NEYTS

DE WERELD ROND

Bij Adlard Coles Nautical verscheen "Occupation Circumnavigator. Sailing around the world", geschreven door Lars Haessler. Rond de wereld met een zeilboot, het is lang geen unicum meer. Maar voor wie het heeft gedaan blijft het dé ervaring van zijn leven. Diepgaande indrukken werden neergepend door tientallen 'circumnavigators'. Het verhaal van Lars Haessler vormt daar geen uitzondering op. Toch is het opvallend dat al die boeken bij de lezer toch telkens opnieuw een diepe indruk nalaten en dat de meeslepende verhalen van 'een reis rond de wereld per zeilboot' niet onderdoen voor een spannende misdaadroman. De reisverhalen brengen de lezers immers op zee, naar verre horizons, met verhalen doorspekt met storm op zee, spanning en exotische ervaringen. Kortom een cocktail voor enkele uren leesgenot. Ook het verhaal van Lars Haessler zal de lezer zonder twijfel aanspreken. Een aanrader!

"Occupation Circumnavigator" (ISBN 9781408112014) telt 277 pagina's. Het boek kost £14.99. Bestellen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij Adlard Coles Nautical, 38 Soho Square, London W1D 3HB, UK. www.adlardcoles.com

ZEILALMANAK

Op 10 september verscheen bij Adlard Coles Nautical "Reeds Nautical Almanac 2010", ook wel "The Yachtsman's Bible" genoemd. Deze publicatie vormt het jaarlijkse onmisbare compendium met navigatie-informatie voor zeilers. Het boek omvat alle informatie dat de zeiler nodig heeft voor het bevaren van de Atlantische kustwateren rond het Verenigd Koninkrijk, Ierland, de Kanaaleilanden en de volledige Europese kustlijn vanaf het topje van Denemarken, rechtaan tot Gibraltar, Noord-Marokko en de Azoren. De uitgave voor 2010 houdt de traditie hoog om elk jaar opnieuw meer en betere informatie te verstrekken als in de vorige uitgave. Deze editie vormt geen uitzondering op de regel.

Samen met "Reeds Nautical Almanac 2010" krijgt de koper ook een exemplaar van "Reeds Marina Guide". De publicaties omvatten 700 kleine kaarten, info over havenfaciliteiten, tij- en stroomtafels; 7500 waypoints, internationale vlaggen-code, weergegevens, afstandstabellen, radio-informatie, communicatie- en veiligheidstips, douaneregulering, en zo veel meer.

Iedere zeiler moet dit boek gewoon aanschaffen. Bovendien moet men het boek, rekening houdend met de inhoud, als goedkoop beschouwen!

"Reeds Nautical Almanac 2010" (ISBN 9781408113400) telt 1088 pagina's. Het boek kost £34.99. Bestellen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij Adlard Coles Nautical, 38 Soho Square, London W1D 3HB, UK. www.adlardcoles.com.



Museum Aan de Stroom open

Het MAS herbergt zelfs een museum!

Antwerpen - Waar stroom, stad en schepen elkaar kruisen, werd het Museum Aan de Stroom (MAS) geboren. Antwerpen, de Schelde en de haven vinden er elkaar in een pakhuis dat boven de stad uit torent en waar de Sinjoor z'n verleden toetst aan de wereld. Het MAS vertelt het verhaal van Antwerpen in de wereld en de wereld in Antwerpen.

'Alleen waar langdurigheid wordt geduld, worden grote momenten geboren', zei cultuurschepen Philip Heylen tijdens het persbezoek aan het MAS. En zo geschiedde: na 10 jaar plannen, bouwen, inventariseren, inpakken, verhuizen is het MAS open; meer dan 50.000 bezoekers liepen inmiddels al de verticale wandeling op 't Eilandje.

Tot 1893 eeuw stond hier het 16de eeuwse Hanzehuis symbool van het Europese commerciële belang van de stad. Vandaag spiegelt het MAS zich in het Bonaparte- en Willemdok, nu respectievelijk Museum- en Jachthavendok. Napoleon liet ze aanleggen in de periode dat hij ook zijn Fort in Oostende bouwde en omschreef ze zelf als 'een pistool gericht op het hart van Engeland'. Ze vormen de zuidgrens van het Eilandje. Die 19de eeuwse verkommerde havenbuurt is nu door het MAS aan een bouwwoedende revival bezig.

Stad, stroom en haven vanaf de wandelboulevard van het MAS. Gratis toegankelijk en open tot 24 uur.

De Nederlandse architecten Willem Jan Neutelings en Michiel Riedijk stapelden een aantal betonnen dozen waarin nu de relictten van 4 vroegere stadsmusea acht verdiepingen hoog geborgen zijn. Daaromheen klimt, beschut door een glasgordijn, een panoramische wandelboulevard, tot op het dakterras, 60 meter hoger. Die beklimming alleen al via roltrappen die je naar boven liften is een ommetje waard en presenteert de bezoeker wisselende zichten op stad, stroom en haven. Behalve het kabbelende glas dat het wandelcircuit accentueert zijn buiten- en binnenwanden, vloeren en plafonds bekleed met Indische handgekleefde rode zandsteen en geometrisch bezaaid met aluminium handjes. Op het belendende museumplein ontwaart je bij je klim het Dead Skull-mozaïek van Luc Tuymans. Daar rond centreren zich de museum-paviljoenen met o.a. de shop en het verhaal van de huidige haven.

Samenwerken

De openingstentoonstelling loopt tot 30 december 2012 en brengt de topwerken van verschillende Antwerpse collecties samen. Voor het eerst kan het publiek ook een blik werpen in het kijkdepot met meer dan 180.000 objecten die er worden





Zicht op het kijkdepot met 180.000 stukken in reserve.

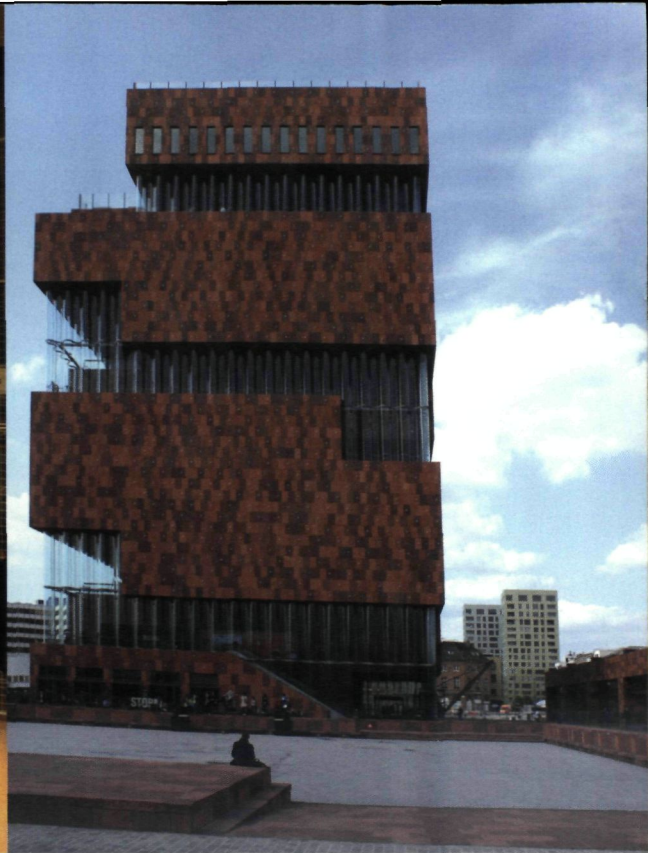
bewaard. Een museum op zich is dat, met aandacht voor een aantal gedreven verzamelaars die aan de basis liggen van de collecties van de voormalige Antwerpse musea: het Nationaal Scheepvaartmuseum, het Volkskundemuseum, het Etnografisch Museum en het Vleeshuis. Uit dit depot en ook uit nog twee andere depots verspreid over de stad kunnen de diverse conservatoren putten uit ca. 470.000 objecten om een nieuw verhaal te vertellen. De collecties worden niet naast elkaar tentoongesteld, maar met elkaar verbonden in een dynamische scenografie op de verschillende verdiepingen. Voor die visie tekenden de 'B Architecten' die ook garant staan voor de aan de gang zijnde renovatie van het oude Oostendse postgebouw tot Cultureel Centrum.

Volg de gids

We volgen de gids. Op etage 4 vind je Machtsvertoon. Over prestige en symbolen: de strijd om macht en het verlies ervan. Het is van alle tijden en alle culturen. Het verhaal van grote en kleine lieden en hun symbolen van de macht die nu museumstukken geworden zijn, afkomstig uit de vier windstreken. Op naar de vijfde etage waar de stad zich meet met de wereld: Wereldstad. Over hier en elders, het verhaal van de stad in monumenten, mensen en gebeurtenissen. De stad aan de stroom als 16de eeuwse handelsmetropool tot de Val van Antwerpen in 1585. Maar evengoed de drie wereldtentoonstellingen die er plaatsgrepen en de multiculturele bevolking die we vandaag kennen.

Maar wie't stad zegt denkt haven. Wereldhaven. Over handel en scheepvaart heet dit deel. Havens zijn poorten op de wereld voor goederen en mensen. Na de sluiting van de Schelde in de 16de eeuw investeerden veel Antwerpenaren in de Generale Keyserlyjcke Indische compagnie. Beter bekend als Oostendse Compagnie omdat de fregatten vanuit die kusthavenstad koers zetten naar o.a. China en Bengalen. Een andere link met de Stad aan Zee van waaruit het gelijknamige genootschap actief is, is een model van de Belgica warmee de Gerlache als eerste op de Zuidpool overwinterde. De indrukwekkende vloot aan scheepsmaquettes bepalen de teneur van deze zaal: van karveel tot containerschip.

Leven en dood. Over mensen en goden Een thema dat 2 verdiepingen opeist. Een universele zoektocht naar zingeving van het oude Egypte inclusief sarcofaag, de Afrikaanse rituele kunstvoorwerpen, het geloof in de wedergeboorte in India,



Het MAS met z'n plein en paviljoenen.

het sjamanisme en de collectie precolumbiaanse kunst uit de unieke verzameling Paul en Dora Janssen-Arts. Op de 9de etage baat Viki Geunes het tweesterren restaurant 't Zilte uit en een evenementenzaal. Op het dak heb je het driesterren panorama en 360° fotografeerplezier.

Binnen en buiten

Het wordt even wennen voor de O.-L.-V.-kathedraal en de Boerentoren nu het MAS de skyline van Antwerpen de 21ste eeuw binnenloodst. En zoveel is duidelijk: het gebouw is meer dan een museum. Met het MAS vond de Sinjor z'n Schelde weer. Het is een plek waar de Antwerpenaar de rest van de wereld ontmoet (en omgekeerd), een plek om te genieten van architectuur, uitzicht, tentoongestelde stukken, tijdelijke tentoonstellingen. Een plek waar museumstukken en grote verhalen binnen, buiten, van achter de grote panoramische vensters, meteen kunnen getoetst worden aan de hedendaagse stad, haven en stroom. Het MAS is een indrukwekkend gebouw met o.m. een museum en een plein. Het is ook een totaalbelevenis.

Tekst en foto's Marc Loy

Voor openingsuren, bereikbaarheid en toegangsprijzen en onlineticketverkoop: www.mas.be

Op de zesde verdieping ontplooit zich het thema Wereldhaven; Over handel en zeevaart. De Oostendse Compagnie krijgt er terecht enige ruimte toegemeten.



1.200 NIEUWE WONINGEN OP OOSTEROEVER OOSTENDE

De volgende 15 jaar komen er op de Oosteroever in Oostende 1.200 nieuwe woningen. De woningen worden gerealiseerd langs de Hendrik Baelskaai, Fortstraat en de nieuw te ontwikkelen jachthaven. Dat hebben Bouwgroep Versluys, aannemingsgroep CFE en het Autonoom Gemeentebedrijf Stadshernieuwing Oostende (AGSO) bekendgemaakt. Een eerste project gaat van start op de site Baelskaai 12, waar eertijds de visserijcoöperatieve gevestigd was en later 'De winkel' van Brevisco, eveneens gespecialiseerd in visserijbenodigdheden.

Voor het project Baelskaai 12 werden de concrete plannen op 19 mei voorgesteld. Het gebouw op de site behoorde ooit toe aan de bekende redersfamilie Decrop (NV Motorvisserij) en is thans eigendom van reder Willy Versluys die zich destijds, o.m. via de vzw Oosteroever, hevig verzette tegen plannen om de Baelskaai een niet-visserijgebonden bestemming te geven. Op deze site komt nu een luxe-complex met appartementen die tussen 200.000 en 800.000 euro zullen kosten. Er komen 49 appartementen in 14 bouwlagen naar een ontwerp van Conix Architects. Blikvangers in het nieuwe project worden drie appartementen met een zwembad.

Baelskaai 12 is, na de ontwikkeling van het militair hospitaal als woonzone, het tweede project op de Oosteroever dat zich situeert tussen de Oostendse vismijn en de grens met Bredene.

De vzw Oosteroever verwoordde bij monde van de op de Baelskaai actieve architect Johan Smalle inmiddels harde kritiek op de plannen. Het Economisch Huis van Oostende

wil contact opnemen met alle huidige bewoners van de Oosteroever om eventuele wrevet te ontminnen.

Bart Versluys, afgevaardigd bestuurder van de bouwgroep Versluys, verwacht dat de bouw start in het voorjaar van 2012. Het AGSO onteigent momenteel verder de gronden op de Oosteroever om de realisatie van andere woonprojecten mogelijk te maken. Volgens de promotoren maken de maritieme situering van de residenties, vlakbij de duinen, de vernieuwde havengeul en de zee, van Oosteroever een project van wereldklasse.



Johan Smalle van vzw Oosteroever

OOK IN NEDERLAND WILLEN ZE MOSSELEN OP ZEE KWEKEN

Vier bedrijven, BRU 40 BV, Viskwekerij Neeltje Jans BV, Prins & Dingemanse Aquacultuur en Roem van Yerseke, beginnen een consortium om gezamenlijk op de Noordzee commerciële mosselproductie te exploiteren. Het gaat om een proefproject van drie jaar, dat een miljoen euro kost. De vier hopen ermee in 2012 van start te gaan. Het consortium heeft zes gebieden in de Noordzee voor de Zeeuwse kust voor ogen, die een gezamenlijk oppervlak hebben van 4000 hectare. Daarbinnen willen ze 180 hectare echt gaan gebruiken.

Kris Van Nieuwenhove van het Belgische ILVO schetste voor de Nederlandse initiatiefnemers de nefaste ervaringen met mosselkweek met kooien aan de Belgische kust. De gebruikte installaties (kooien met touwen eromheen) bleken onvoldoende praktisch (oogst te onhandig) en daardoor te duur, zo moesten zowel SDVO als Versluys-Reynaert ondervinden.

Ook bleek dat locaties met diepten groter dan 10 m nodig zijn. Die zijn voor de Belgische kust echter niet voorhanden. Voor de toekomst wordt in het ILVO gedacht aan ondergedompelde longlines en/of de kweek van andere schelpdiersoorten dan mosselen.



De Z 321 werd in 2004 uit de vissersvloot geschrapd. (foto Marnix Maertens)



De Z 321 werd in 1990 te water gelaten als Z 30. Kort daarna kreeg het schip een nieuw registratienummer en werd het Z 321. (foto Louis Vande Castele)



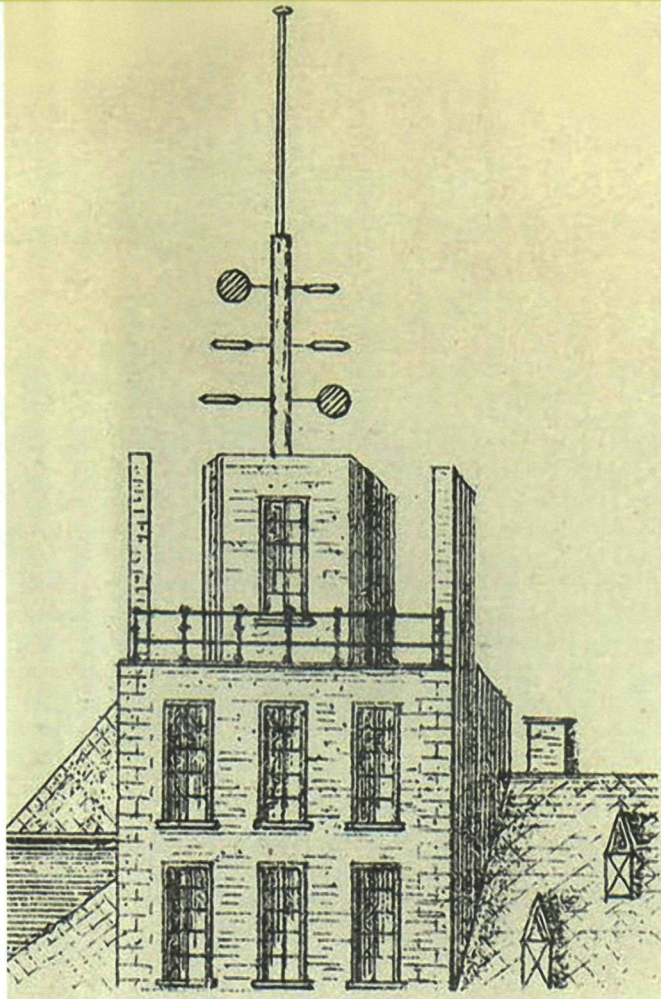
Inmiddels werd het schip gerenoveerd tot luxejacht. (foto Willie Ryan).

Ex Z 321 is thans luxejacht

Shipspotter Marnix Maertens bezorgde ons merkwaardige info over de renovatie van de ex-Z 321. Het boomkorvaartuig werd in 1990 in opdracht van de familie Rappé (bvba De Noordhinder) op de Zeebrugse werf De Graeve gebouwd. Het werd eerst als Z 30 te water gelaten, maar nog voor de doopplechtigheid alweer tot Z 321 vernummerd. Het schip werd in 2004 uit de vloot geschrapd.

Inmiddels kreeg het vaartuig onder de naam Old Captain een nieuwe bestemming als jacht. In Las Palmas op de Canarische eilanden, waar het haar thuishaven heeft, kan het gecharterd worden. Het schip vaart onder Panamese vlag. Op de site www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=1289806 laat men uitschijnen dat het om een nieuwgebouwd schip gaat, maar Marnix Maertens meent haast zeker te weten dat het de ex-Z 321 betreft.

Communicatie op zee



Telegraaf van Lipkens

Of het nu een grote mammoettanker betreft of een vissers-schip, er zijn vandaag ruime mogelijkheden om vanaf zee het contact met thuis te onderhouden. 'Thuis' moet daarbij ruim worden gezien. Inderdaad 'thuis', om met familieleden bij te praten, maar ook met de reder, hulpdiensten, kuststations en andere schepen.

Vanaf het prille begin van de 'radio' (1900) zijn de ontwikkelingen razendsnel gegaan. De moderne zeeman of visser schrikt al lang niet meer van begrippen als radiotelefonie (MF/HF en VHF zenders/ontvangers), DSC (digital selective calling), DPT (direct printing telegraphy = telex over radio), INMARSAT (scheepsstation-kuststation satellietverbinding), Navtex (navigatie + telex) en SafetyNet (veiligheidsberichten via satelliet).

SART (radartransponder) en EPIRB's (satelliet noodradiobakens) zorgen thans voor een adequate lokalisering van schepen in nood en navigatiesystemen als AIS (Automatic Identification System) en GPS (Global Positioning System) zorgen er voor dat de schipper steeds realtime weet waar hij vaart en waar hij uiteindelijk terecht komt. Tenslotte zorgt AIS (Automatic Identification System) er voor dat er voor schepen en walstations een overzicht ontstaat van de locatie van alle op zee en binnenwateren varende schepen. Radio kan daarom in zijn relatief kortstondig bestaan, als een ware revolutie in de zeevaart en visserij worden gezien.

Poststenen, het begin van communicatie

In de zeventiende eeuw bestond al een goede (zij het uiterst trage) manier van mail uitwisseling voor zeevarenden. Oostindiëvaarders die via de Kaap voeren, deponeerden hun brieven onder zogenaamde poststenen, waarbij het de bedoeling was

dat retourshepen deze brieven mee naar huis namen. Met een vertraging die soms jaren in de jaren liep, werd deze post bezorgd!

Poststenen, toen het enige middel van communicatie, waren tegelijkertijd het symbool van de absolute eenzaamheid en verlorenheid van de zeeman.

Op het land waren al veel eerder mogelijkheden om te communiceren over grote afstanden. Zo maakten de Perzen al 2000 jaar geleden gebruik van 'snelle berichtgeving' over grote afstanden (1000 km) door middel van postduiven. Ook werd door de eeuwen heen gebruik gemaakt van rooksignalen en lichtsignalen, meestal waren dat vuren die op zichtafstand van naastgelegen posten beperkte berichten aan elkaar doorgaven.

Chappe Telegraaf

Pas in 1790 ontstond zoets als een echte telegraaf. De Fransman Claude Chappe bedacht de Chappe-Telegraaf. De vuren werden vervangen door een mastconstructie waarmee visueel alle letters van het alfabet konden worden gegenereerd. Een heel netwerk van dit soort hoge palen, op zichtafstand van elkaar, op kerken en heuvels verspreidde zich over Europa en zou in werking blijven totdat in 1846 een nieuwe uitvinding in de praktijk werd gebracht, de elektrische telegraaf.

Naast deze Chappe-Telegraaf kende de Bataafse Republiek (1795-1806) ook nog een 'kusttelegraaf'. Tussen Texel en Vlissingen stonden 42 van deze seinposten. Door in masten (met een ra) bollen op een bepaalde manier op te hangen, kon men cijfers en letters genereren. Ook België heeft zo zijn eigen communicatiesysteem gehad. Tijdens de Belgische Revolutie (1830) kreeg Antoine Lipkens de opdracht zo'n systeem te ontwerpen, de telegraaf van Lipkens.

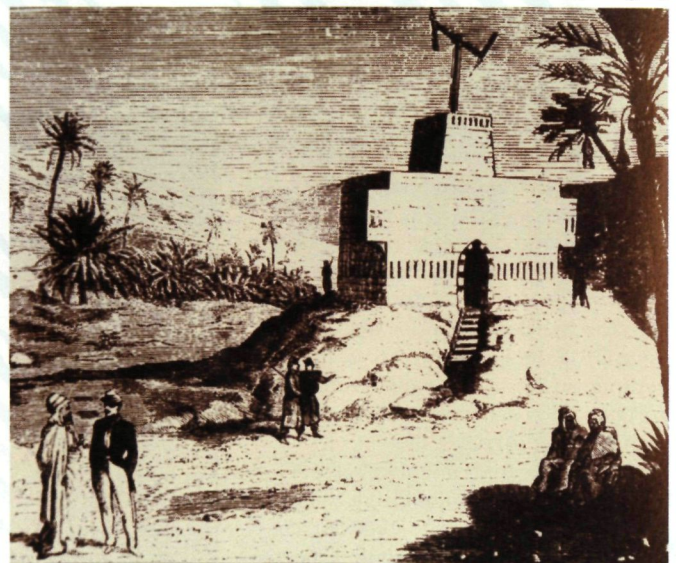
Elektriciteit en communicatie

De visuele telegrafien werkten wel, maar waren zeer afhankelijk van goed zicht.

Bij regen en mist lag de berichtgeving soms dagen of weken lang stil. De komst van de elektrische telegraaf betekende een doorbraak in de communicatie en Samuel Morse ontwierp voor de telegraaf in 1835 de morse code die al gauw een internationale standaard werd.

Door een elektrische stroom in een bepaald patroon in- en uit te schakelen konden nu, door stroomgeleidende kabels, over grote afstanden gecompliceerde berichten worden verstuurd. De telegrafist deed dit door met een seinsleutel korte en langere elektrische impulsen te genereren. Zakendeals konden zo over grote afstanden worden gesloten, diplomatiek overleg en daar uit voortkomende beslissingen vereisten geen wekenlange reizen meer, de meteorologie kon nu heel snel plaatselijke

Chappe telegraaf

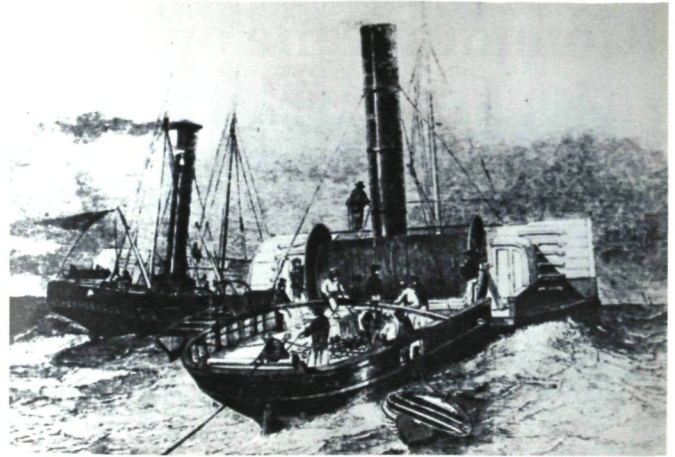




verschillen in het weer vergelijken en de spoorwegen kregen met de elektrische telegraaf een goede communicatie tussen de stations. Er ging een nieuwe wereld open. Het merendeel van de telegraaflijnen volgde trouw de spoorlijnen!

Te land en over zee

Engeland, Amerika en het Europese vaste land profiteerden volop van de nieuwe communicatie mogelijkheden. Verbinding van de continenten gaf echter nog grote problemen. Immers, water en elektriciteit zijn niet bepaald elkaars vrienden. Kabels om de continenten te verbinden moesten niet alleen een goede mechanische bescherming en isolatie hebben, ook de weerstand tegen agressieve druk van het zeewater moest ondervangen worden. Het zou nog tot 1850 duren voordat de eerste onderzeese verbinding tussen Engeland en Frankrijk tot stand zou komen.



Kabelleggen in het kanaal



Telegraafkantoor in Parijs 1860

Een 25 kilometer lange waterbestendige kabel werd op een reuze haspel gewikkeld en met een omgebouwde sleepboot (Goliath) 'uitgerold' over de zeebodem tussen Kaap Gris Nez (Frankrijk) en Kaap Southerland (Engeland). Vol spanning werden de eerst berichten heen en weer gezonden. Het werkte! Maar niet voor lang. De volgende dag viste een niets vermoedende visser een wel heel vreemd 'wier' op... een zeer lange draad die tijdens het ophalen brak. Het zou nog ruim een jaar duren voordat een nieuwe, maar nu veel betere kabel Engeland en Frankrijk definitief zou verbinden. Alle kennis uit die tijd werd in die nieuwe kabel geïnvesteerd. Het resultaat was een kabel bestaande uit vier onderling geïsoleerde koperen draden, omgeven door guttapercha en gepantserd met geteerd hennep met een mantel van tien gevlochten gegalvaniseerde draden.

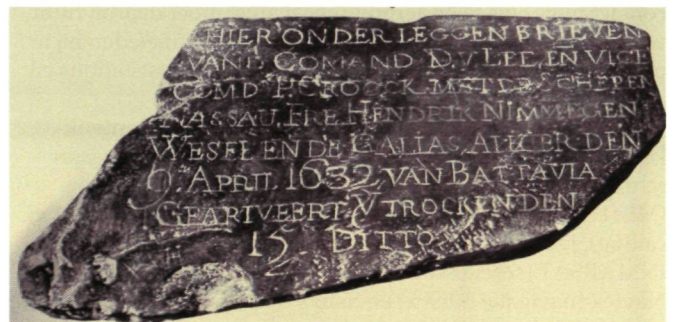
Stapje voor stapje

Zonder magnetisme geen elektriciteit, zonder die twee geen telegrafie en zonder deze drie geen telefonie. Er was nog een lange weg te gaan om te komen tot verbale communicatie over kabels. De eer voor het uitvinden van het principe van de telefoon komt toe aan de Amerikaan Charles Grafton Page (1812-1868). Hij merkte dat snelle veranderingen in gemagnetiseerd ijzer zorgden voor het opwekken van tonen 'galvanische muziek'. Om die over een draad of kabel te transporteren gebruikte Philip Reis (Frankfurt am Main) een vlies dat aan het trillen gebracht werd door zijn stem.

Een aan dat vlies verbonden draad van platina maakte deel uit van een elektrisch circuit, dat afhankelijk van de toonhoogte, een contact kon openen en sluiten en, wonder oh wonder, er konden af en toe woorden verstaan worden. Het was pas een begin. Graham Bell (Amerika, 1847-1922) zou dit verder optimaliseren en van gelijkstroom kwam men al gauw terecht in 'wisselstromen', spraak bestaat uit wisselende stromen. In een microfoon proefopstelling werden op 10 maart 1876 de bekende woorden van Bell in een nabij gelegen kamer verstaan: 'Watson, come here, I want you.' Spraak over kabel was een feit. De telefoon was geboren. In 1878 was er in New Haven (Connecticut) een telefooncentrale in gebruik met 21 aangesloten abonnees! En in 1880 werd de eerste telefoonlijn aangelegd tussen Boston en Providence. Snel daarna volgden Boston-New York (1885) New York Chicago (1892) en New York-San Fransisco (1915). Spraak over kabel, goed voor op het land, maar op zee had men er niets aan. De zeevaart moest nog even wachten op verdere ontwikkelingen.

Jacques van Harten

(Vervolgt)



Een Poststeen als brievenbus

CREVITS

**IMPORT - EXPORT - ALLERLEI KETTINGEN EN KETTINGMATTEN
ANKERS - HERBRUIKBARE MATERIALEN - VISSERIJBENODIGDHEDEN
RUBBER BOLLLEN 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



VEEL PAPIER WEINIG CHOCOLA

Chris (Prut) Meyers is visser aan boord van de Z 90. Visserijschool liep hij in Heist. Hij is gehuwd met Elke waarmee hij dochtertje Elise grootbrengt. Omdat hij ook fan is van roodharige meisjes heeft hij met plezier *Rood*, een bekoring van Midas Dekkers gelezen. Van z'n laatste CD-aanwinsten is de nieuwe van The Kills de beste. De debuut EP van Maria Isn't A Virgin Anymore is veelbelovend voor de full CD.

Bijgeloof... zolang het geen geld kost

Ons vaartuig werd verkocht, zoals ik het verleden maand al meldde. Drie (!) potentiële kopers hadden er hun zinnen op gezet. Er was ook Nederlandse interesse. Gelukkig hebben *Grendel* en *Eddie* daar een stokje voor gestoken, want had het schip een Nederlandse eigenaar gekregen, dan hadden we allen andere waartom zoeken. Eddie zegt trouwens dat hij het schip daarom kocht, omdat hij een Belgische visserij in stand wil houden. Het is hem niet om het geld te doen, al zal dat wel niet in z'n businessplan voor de bank gestaan hebben. Het vaartuig werd op 1 mei ingezegend en onze nieuwe baas had er een volksfeest rond georganiseerd. Wij hesen ons in dezelfde outfit. De kindjes traden aan in een visserskostuumpje. Daarna ging het in stoet naar 't vaartuig. Voorop liep een volksfanfare, wij liepen er hossend achter. Het mocht een speciale dag worden, ook omdat scheepszegeningen geen alledaagse gebeurtenissen meer zijn. Vroeger waren het er meer. Als klein ukkie heb ik bij de Scheepswerven De Graeve veel vaartuigen zien dopen, maar op die plek worden vandaag geen nieuwe bokkers meer gebouwd.

De aalmoezenier stond ons in vol ornaat op te wachten. Hij strooide rijkelijk met termen als moed, durf en opoffering in deze moeilijke tijden. Vooral onze collega Jason (zoon van Eddie) werd de armen vol geworpen met de lasten die je als rederszoon mee helpt dragen. Een mooi erfdeel ook, als het God (lees : de quota) belieft, maar daar kun je uiteraard niet op zitten wachten. Eddies andere kinderen zullen trouwens ook wel lasten dragen bij vaders nieuwe aanwinst. Het schip kreeg een nieuwe naam. Het heet nu *Francine* i.p.v. *Oosthinder*. Naamswijzigingen zouden ongeluk brengen, maar ik heb al gemerkt dat bijgeloof iets is waarin alleen geloofd wordt zolang het geen geld kost. Tracht je schipper maar eens uit te leggen dat hij best niet zou uitvaren omdat je zojuist een zwarte kat hebt gezien. Je bijgeloof zal op hoongelach onthaald worden. Maar o wee als je in je eetzak peperkoek aan boord brengt! De hemel zou wel eens op je hoofd kunnen vallen.

Peter en meter van het schip werden niet gezocht onder politieke oelwappers, zoals dat vroeger veelal de gewoonte was. Twee kinderen van Eddie namen die taak op zich. Het naambord met de nieuwe scheepsnaam werd door meter Shirley en peter David zelf opgehangen aan de brug. Er werden aan boord nog wat geïnteresseerden rondgeleid en het echte volksfeest kon beginnen.

in het nabijgelegen café The Sailor, waar meter Shirley de plak zwaait. Visbakkers bakten er bezig scholfilets, een onderschatte lekkernij trouwens, en de drank vloede rijkelijk. Het vaartuig was gezegend, maar heel wat mensen waren dat ook, met gerstenat echter, want wijwater kwam er niet meer aan te pas. Zoals op alle plezante feestjes hadden de afwezigen ongelijk en omdat uw columnist discretie hoog in het vaandel voert, wil hij enkel nog kwijt dat het allemaal tot een gat in de nacht bleef duren.

P.S.: De aandachtige lezer had het al opgemerkt dat er verleden maand een pijnlijke fout in m'n column geslopen is. Het boek *Naar Island!* werd geschreven door Katrien Vervaele i.p.v. door Nicole Derycker. Ik zal het nooit meer vergeten!

Chris Prut
chris.prut@telenet.be
foto's: 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

'Jaarabonnement HVB' en u ontvangt HVB een jaar lang bij u thuis in de bus.

HVB kost u dan 38% minder dan wat u betaalt in de winkel.

LEES HVB 38% GOEDKOPER!!!



Schilderij: 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

