



*** LEVEN EN WERKEN VAN
REDER JOHN BAUWENS**

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



Stephanie Maes
Provinciaal Ankerpunt Kust
Wandelaarskaai 7
8400 Oostende



79ste jaar • verschijnt maandelijks • nr 3 • 2 maart 2012 • 3,99 euro • afgiftekantoor Oostende 1
Niet bestelbare exemplaren terugbezorgen aan HVB • Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene • Danke postman / -vrouw

De 500 woorden van Nicole.

Nicole Derycker is een geboren Oostendse, dochter en kleindochter van vissers. Tot haar 27ste woonde ze in de Stad aan Zee, daarna spoelde ze weg naar Brugge, Antwerpen en Watou en belandde uiteindelijk terug in Oostende. Ze publiceerde onlangs haar tweede jeugdboek, *Kus uit India*. Voor HVB schrijft ze maandelijks een column in minder dan 500 woorden.

De Stad aan Zee en haar bewoners

Wat je van Oostende te zien krijgt als je de stad per boot nadert, is een door het casino en de gaanderijen onderbroken gevelrij gericht naar zee. De kale, stramme flatgebouwen uit de jaren vijftig van de vorige eeuw lijken gepensioneerde oud-strijders die vergaten de gelederen te verbreken.

De wacht houden was nooit nodig, maar openlijk staan zonnen zou een aanfluiting van de etiquette zijn: de zee recht in het gezicht kijken doe je met de nodige eerbied. Hier past het grijs - zwart van de schaduw die zich zomer en winter via de gevels tot ver over de dijk uitsmeert. Vanuit de achterste gelederen kijkt een vierendertig verdiepingen hoge, aftandse generaal toe.

De burgervader van Oostende die jaren geleden het sein op groen zette voor het optrekken van dit wangedrocht was zelf nogal hoog opgeschoten. Een geval van projectie misschien?

Grinnikend om dat deftige gedoe lopen de zijstraten via hun 'rampen' naar beneden tot aan de eerste dwarsstraat en van daaruit spreidt de stad zich recht op recht uit.

Grinniken, treiteren, grappen maken over het grote schouwspel dat leven heet, over zichzelf en over medemensen die er een andere rol in spelen dan zij: zo bezweren de bewoners van de Stad aan Zee de oneindige uitgestrektheid die twee van de stadsranden beknabbelt en die symbool staat voor die andere oneindigheid waar ze stuk voor stuk weer in zullen verdwijnen. Oostendenaars hebben een ontwikkeld gevoel voor drama. Loop langs de Visserskaai, de drie in elkaar overlopende marktpleinen, de winkelstraten:

in alle brokstukken van gesprekken sijpelt het door. Verraad, miskenning, afwijzing, gevaar, wrok: 'Hoe moet dat aflopen? Dat had ik van haar niet gedacht! Dat vergeef ik hem nooit...' En gevoel voor relativering in het genre van: ieder huisje heeft zijn kruisje, ons krijg je niet klein en we overleven het wel. Een vreemde mengeling van jolige zelfingenomenheid en berusting.

Ooit werd deze stad "Koningin der Badsteden" genoemd maar in de jaren zeventig was daar niets meer van te merken. Ik kon de verloedering niet langer aanzien en trok weg. Maar de Stad aan Zee kende een fenomenale comeback. Straten en pleinen werden opnieuw aangelegd, de Zeedijk en de Visserskaai kregen een gestroomlijnd uitzicht, de kursaal werd gerenoveerd, wat restte van de art nouveau en -deco gebouwen werd gerestaureerd en het blijft maar doorgaan.

En gelukkig niet alleen op gebied van infrastructuur. Er worden nieuwe, kwaliteitsvolle evenementen georganiseerd die kunstminnende landrotten hierheen lokken. Op vele gebieden waait een zilte zeebries die de geesten binnendringt, oude gewoonten verwacht, nieuwe ideeën tot leven wekt.

De typerende houding van baldadige laksheid die velen hier tot tweede natuur geworden was, heeft een metamorfose ondergaan: "Oostende is hooggestemd en eenvoudig (nu)...", schrijft Charlotte Mutsaers in 'Zeepijn' en ik ben het met haar eens.

Hier werd ik geboren, hier bracht ik mijn jeugd door. Na jaren binnenlandervaring ben ik er nu weer komen wonen. De Stad past mij beter nu. En de Zee, tja, de zee, die trekt steeds meer.

Nicole Derycker
foto: Jo Clauwaert



HVB
79
VRIJE
HET VRIJE VISSERIJBLAD

HET VRIJE VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine
van de zee
ISSN: 0776-6912

MEDEWERKERS:

Jo Clauwaert, Robert Coelus,
Walter Debrock (†), Nicole Derycker,
Juil De Vocht, Zio Joris De Voogt,
Don Fabulist, Peter Flynn, Peter
Holvoet-Hanssen, L.A. Inghelbrecht,
Frank Neyts, Jef Klausning(†), Antoine
Légat, Marc Loy, Chris Meyers, Geert
Cyriel Tavernier, Flor Vandekerckhove,
Louis Vande Castele, Jacques van Harten,
Katrien Vervaele, Guido Walters (†).
Gasten: Johan Corveleijn, Annie Devos,
Patrick Van Craeynest, Marnix Verleene
Vormgeving: Jo Clauwaert, Ilse Heip

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.



OUTSIDE THE BOX



Dit blad benadrukt als geen ander het bestaan van een authentieke vissersgemeenschap; een groep mensen die samen iets delen en daardoor gemeenschappelijke belangen hebben. Tegelijk benadrukken we dat de mensen uit deze vissersgemeenschap ook waarden, belangen en verwachtingen delen met anderen die buiten de visserij staan. Niemand is immers alleen maar visser of alleen maar visverkoopster. Hij/zij is ook een individu met eigen politieke, morele en sociale opvattingen. Hij/zij leeft in een wijk, neemt deel aan verkiezingen, denkt na over de toekomst van de maatschappij... Onze identiteit overschrijdt bijgevolg de grenzen van de vissersgemeenschap. Vandaar dat dit tijdschrift van de vissersgemeenschap al lang een onregelmatig terugkerende rubriek publiceert die 'On the Road' heet. We verlaten daarin de kaaien en maken u deelgenoot van gebeurtenissen aan de wal die niet rechtstreeks met de visserij te maken hebben.

Vanaf deze maand voegen we daar een rubriek aan toe, die we 'Outside the box' noemen. Outside the box-denken, soms ook verkeerdelijk 'out of the box' genoemd, is een mode-woord in managementkringen. Letterlijk betekent het buiten-de-doos-denken, waarbij met de doos het bestaande denkkader wordt bedoeld. Om hardnekkige problemen te boven te komen, moet men inderdaad soms buiten de bestaande denkkaders treden. HVB zou inmiddels Het Vrije Visserijblad niet heten mochten we daar geen eigen invulling aan geven. We gaan op zoek naar dwarsliggers, mensen met merkwaardige opvattingen, schrijvers waar u wellicht eerder nooit over gehoord had, doeners die er een merkwaardige praktijk op nahouden en kijken hoe die de problemen benaderen. In de rubriek 'Outside the box' proberen we u op een aangename manier uit te leggen wat die mensen te zeggen hebben.

En we beginnen deze maand met eentje uit eigen huis. Verder in dit blad vindt u een stuk over de financiële crisis. Waarom wordt Europa door de kredietbeoordelaars zo negatief beoordeeld? U zult verwonderd zijn door het antwoord dat op deze vraag geformuleerd wordt door de uitgever van dit blad. Zo hebt u het wellicht nooit eerder bekeken.

Flor Vandekerckhove - foto JoC

CREVITS

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

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

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

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

Fax: 050 54 79 11

Telefoneren vanuit Nederland: +32 50 54 48 33



REDER JOHN BAUWENS

Enige maanden geleden zijn we begonnen met het publiceren van uitgebreide levensbeschrijvingen van mensen die onze vissersgemeenschap in het verleden vorm gegeven hebben. Eerder verschenen in deze reeks al de biografieën van kapitein Arseen Blondé (HVB XI/2011) en pastoor Pype (HVB I/2012). Waarmee we respectievelijk een socialist en een katholiek in de kijker konden plaatsen, een 'Pannenaar' en een 'aangespoelden'. Tijd om eens een echte Oostendenaar te belichten en een liberaal.

John Bauwens (°1866 - †1955) komt uit een grote Oostendse familie die verwant is aan de beroemde Oostendse kapers Van Maestricht. ⁽¹⁾ De familie voerde een eigen blazoën. In 1663 werd voorvader Roger burger van Oostende en van toen af werd de familie Bauwens opgenomen in de maritieme geschiedenis van de stad. In twee aparte kaderstukjes ontrefelen we de familiebanden die tot vandaag in de visserij doorgetrokken worden.

John werd geboren op 31 maart 1866, in het gezin van Philippe Jacques Bauwens en Marie Louise Bens. Zijn vader en grootvader waren kapiteins ter lange omvaart. Vaartuigen, de zee en de familie Bauwens zijn dus historisch met elkaar verbonden.

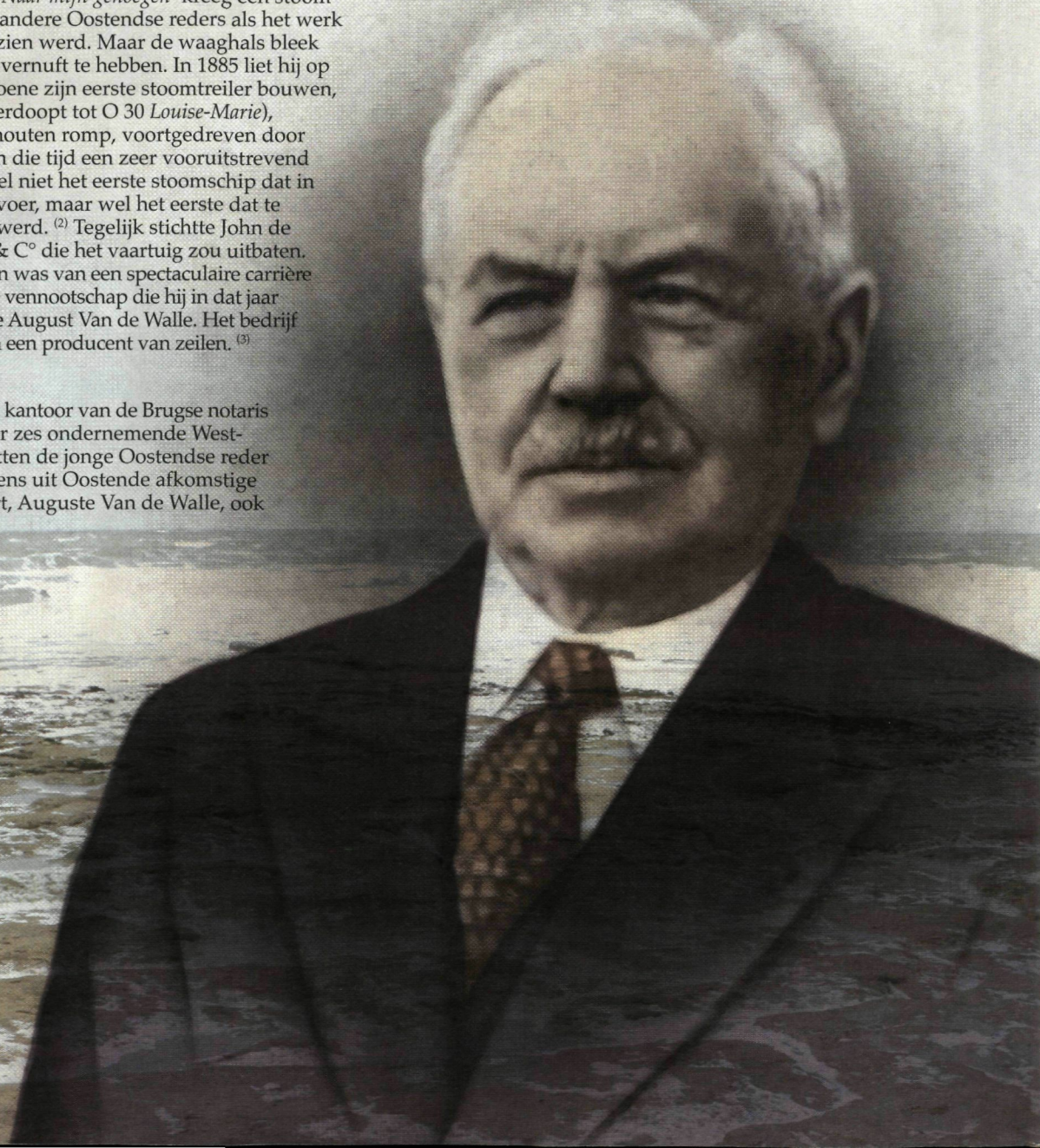
Die traditie werd al vlug verder gezet door de jonge John. Al in 1883, toen hij nog maar 17 was, bouwde hij al, samen met zijn broer, een sloep. Twee jaar later begon hij aan het serieuze werk. De sloep 'Naar mijn genoegen' kreeg een stoomlier aan boord, wat door andere Oostendse reders als het werk van een waaghals aangezien werd. Maar de waaghals bleek vooral veel commercieel vernuft te hebben. In 1885 liet hij op de Oostendse werf De Coene zijn eerste stoomtreiler bouwen, de O 30 *Elisabeth* (later herdoopt tot O 30 *Louise-Marie*), een schip met een open houten romp, voortgedreven door een 'compoundmotor', in die tijd een zeer vooruitstrevend initiatief. De O 30 was wel niet het eerste stoomschip dat in Oostende ter zeevisserij voer, maar wel het eerste dat te Oostende zelf gebouwd werd. ⁽²⁾ Tegelijk stichtte John de rederij Bauwens, Pottier & C° die het vaartuig zou uitbaten. Dat dit nog maar het begin was van een spectaculaire carrière mag blijken uit de tweede vennootschap die hij in dat jaar opricht, deze keer met ene August Van de Walle. Het bedrijf wordt een touwslagerij en een producent van zeilen. ⁽³⁾

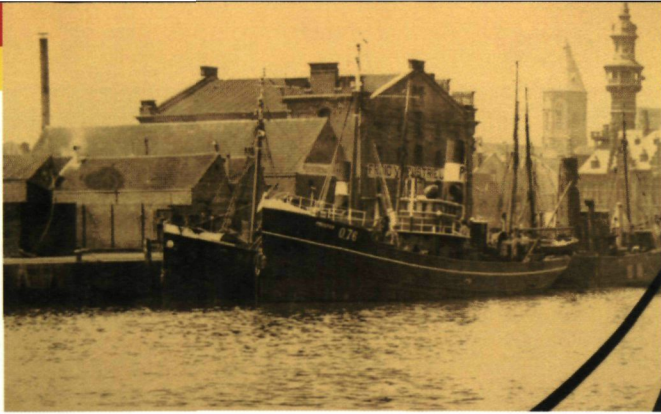
Ondernemen

Op 13 juni 1896 wordt het kantoor van de Brugse notaris Jules Jacqué bezocht door zes ondernemende West-Vlamingen. Voor hem zitten de jonge Oostendse reder John Bauwens, de eveneens uit Oostende afkomstige dokter Prosper Bouckaert, Auguste Van de Walle, ook

reder te Oostende en de Bruggelingen Emmanuel De Cloedt, aannemer van baggerwerken, Albert Stevens, pleitbezorger bij de rechtbank van eerste aanleg en Gerard Vlietinck, consul van Chili. Zij stichten daar de rederij Pêcheries à Vapeur (PV). Het kapitaal bedraagt 500.000 frank, verdeeld over 500 bevoorrechte aandelen en 500 gewone. John Bauwens wordt directeur van de onderneming.

Tegen de tijd dat de XIXde eeuw ingewisseld werd voor de XXste had deze rederij al tien vaartuigen in dienst: O 20 *Alphonse* (schipper E. Bailleul), O 55 *Prosper* (schipper Deroo; de O 55 verging op 21 mei 1901 bij een aanvaring ten oost-noord-oost van het lichtschip Borkum), O 81 *Emmanuel* met schipper Ponjaert (het schip dat pas op 20 juli 1898 in de vaart kwam zou al op 14 januari 1899 op de Doggersbank vergaan), O 82 *Albert* (schipper M. Coopman), O 85 *Gabrielle* (schipper A. Coopman. Het in de noot 3 vermelde Visserijblad heeft het over de O 83 *Gabrielle*, schip dat op 29 november 1903 bij de Doggerbank verdwenen is. De verwarrende nummering heeft misschien met maken met het feit dat Bauwens de vergane schepen al vlug liet vervangen door andere exemplaren waarbij misschien wel namen aan nieuwe registratienummers gekoppeld werden), O 86 *Isa* met schipper C. Poelaert (de O 86 verdween in januari 1912 ten oosten van het licht Whitby), O 88 *Bernard* (schipper A. Declercq), O 89 *Gerard* (schipper J. Declercq), O 97 *Marie-Louise* (schipper L. Dedrie) en O 99 *Pecheries à Vapeur X* met schipper P. Defer (de O 99





Stoomtreilers van de PV aangemeerd voor de gebouwen van de Froid Industriel en de Pêcheries à Vapeur (datum onbekend). Op de voorgrond zien we de O 76 Prosper. (Foto Collectie Navigo)

verdween op 9 november 1912 ten zuiden van Beachy Head). De vennootschap was niet alleen productief, maar ook bijzonder winstgevend. In vier jaar tijd werd in de PV een totale brutowinst van 3.268.817 goud(!)franken geboekt. Dat betekent niet dat alles ondernemersgewijs van een leien dakje gelopen was. Bauwens was een pionier. Hij experimenteerde. In 1898 richtte hij een 'Lofotenexpeditie' in waarmee hij de aanvoer van 'moluwe' (gezouten kabeljauw) in Oostende wilde herstellen. De stad had ter zake immers een stevige reputatie te verdedigen. De Noordzeebanken en de Doggersbank (waar de Oostendse zeilschepen in de zomer heentrokken om daar op kabeljauw te jagen) waren inmiddels echter uitgeput. In 1877 bedreven nog 140 schepen deze visserij en ze brachten in dat jaar 9.500 vaten kabeljauw aan de wal. In 1892 voerden 19 schepen nog slechts 544 vaten aan.

In 1898 zond John Bauwens twaalf Oostendse schepen en een kuiper naar de Lofoten. Daar kochten ze alle grote kabeljauw op en zoutten ze op de Oostendse manier. In totaal stuurden ze per vrachtschip 3.500 vaten naar Oostende waar nu wekelijks weer 300 à 500 vaten moruwe te koop gesteld werden. Het werd geen succes. De kopers, die wisten dat er nog een reserve stond te wachten, boden onvoldoende om de zaak rendabel te maken. Het experiment kreeg geen navolging. Hij experimenteerde nog meer. In de schoot van de PV richtte hij in 1900 een eigen werkplaats op waar er o.a. stoomketels autogeen aan elkaar gelast werden, indertijd ook al een nieuwe techniek. Hij was een van de eerste reders die een ontploffingmotor aan boord van een treiler plaatste (in 1907 op de O 200 *Pionnier* van de rederij Bauwens & Van de Walle.⁽⁴⁾ Waarmee hij het begrip 'mixteschepen' lanceerde, vissersvaartuigen die zich zowel met een motor als onder zeil voortbewogen. In 1907 liet Bauwens de eerste koelinstallatie plaatsen aan boord van een vissersvaartuig (O 87 *Marcelle*). In datzelfde jaar startte hij ook een vishandel om zelf de marktorganisatie in handen te krijgen. De rederij nam ook een belang in de vennootschap Nordiana die zich specialiseerde in het verwerken van traanolie van kabeljauw. Bauwens stuurde in datzelfde jaar ook voor het eerst treilers naar de Witte Zee en naar Marokko.

De nieuwe eeuw

John Bauwens is een geëngageerd sociaal-liberaal. Hij engageert zich op maatschappelijk vlak en zal in de loop van zijn leven tal van functies in het maatschappelijk leven van de stad bekleden.⁽⁵⁾ In 1906 sticht hij, samen met (toen nog) prins Albert, het Koninklijk Werk Ibis.⁽⁶⁾

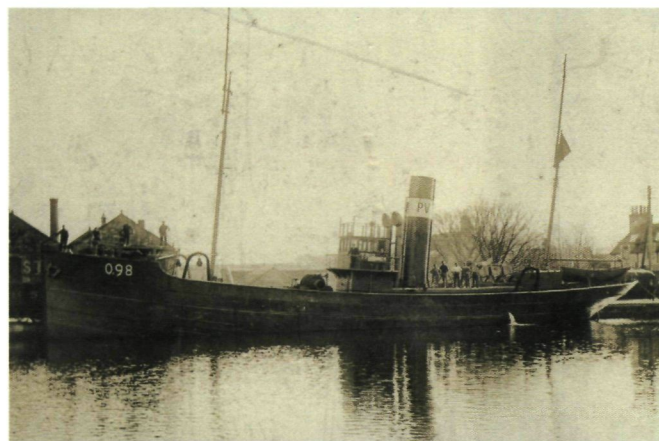
In zijn ondernemingen zet hij zijn pionierswerk verder. In 1910 neemt hij deel aan de 'Internationale Tentoonstelling van Brussel' en vestigt daarmee internationale aandacht op de Vlaamse visserijsector. Nog in die periode wordt de haringvisserij, die eertijds door de vissers van de Westhoek bedreven werd maar sinds 1851 opgehouden had te bestaan, nieuw leven ingeblazen. De ondernemer haalt een ervaren bemanning uit de Westhoek naar Oostende en laat hen met de *Pionnier II* op haring vissen.

In 1913 is hij de eerste reder die radioapparatuur inschakelt en zorgt voor een opleiding van marconisten. In 1913 stuurt hij de O 130 *Jacqueline* naar Belgisch Congo om er de visserijmogelijkheden te onderzoeken. Het zou op 20 februari 1920 aanleiding geven tot de oprichting van de 'NV Pêcheries à Vapeur du Congo belge'.

Vlak voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog bekomt hij van de Bulgaarse regering het alleenrecht om aldaar de zee en de binnenwateren te bevissen en met zijn NV 'Pêcheries en Bulgarie' stuurt hij er zijn Oostendenaars naartoe. Op de valreep van WO II is er ook nog de oprichting van de 'SA Froid Industriel' waarmee Bauwens zelf voor de ijsbevoorrading van zijn schepen wil zorgen. De concrete werking van de ijsfabriek moet evenwel wachten tot het oorlogsgeweld voorbij is.

Wereldoorlog I

Bij het uitbreken van WO I lag heel de Oostendse visserijvloot tegen de kaai en de O 130 *Jacqueline* van de PV was op terugweg van Congo. Op het stadhuis beslisten overheid en reders om een uittocht naar Engeland te organiseren om te beletten dat het visserijkapitaal in handen van Duitsland zou vallen. Omdat niet alle vissers het gevaar van de overtocht (U-boten!) wilden trotseren moesten er ook veel nieuwe bemanningsleden gezocht worden. John Bauwens organiseerde de uittocht van de PV-schepen systematisch: 'Op 5 september vertrok de O 87 *Emmanuel* met opdracht te vissen en te lossen in Milford Haven. Op 6 september vertrok de O 81 *Isa* met opdracht te vissen en in Swansea te verkopen. Op 8 september vertrok de O 85 *President Stevens* [naam van de voorzitter van de Raad van Beheer van de PV, N.v.d.R.] met bestemming Milford haven, dezelfde dag gevolgd door de O 83 *Marcelle*. Op 9 september waren het de O 82 *Gaby* en de O 131 *John* die naar Milford Haven afvaardigen. De O 97 *Marie Louise* vertrok gelijktijdig doch kreeg de opdracht eerst te gaan vissen en in Engeland te verkopen. Op 23 september liep de O 87 *Emmanuel*



De stoomtreiler O 98 van de Pêcheries à Vapeur, met het kenteken van de rederij op de schouw.

terug binnen van de visserij, doch vertrok reeds de volgende dag naar Milford Haven met aan boord familieleden der bemanning. Intussen had het Belgisch leger Antwerpen ontruimd (...)'⁽⁷⁾ Het PV-schip O 130 *Jacqueline* dat teruggekeerd was uit Congo voer op 13 oktober de haven van Oostende uit. De beroemde Oostendse kapitein Arseen Blondé had 500 vluchtelingen aan boord. In Engeland organiseerde John Bauwens de uitgeweken Belgische visserijsector, waarbij zijn organisatietalent zwaar op de proef gesteld werd: de oorlog dreef de kosten op, matrozen werden opgeëist om dienst te nemen op de patrouilleschepen, er was een staking, de vakbeweging stak zijn kop op, maar de visserij werd wel degelijk opgestart, zij het dat er zo nu en dan ook moest gevochten worden: zowel de O 130 *Jacqueline* (kpt Arseen Blondé) als de O 81 *Isa* (schipper Louis Dedrie), de O 131 (schipper Pierre Pincket) en de O 85 *Président Stevens* waren betrokken bij gevechten met duikboten. In totaal werden niet minder dan 325 bemanningsleden van koopvaardijsschepen door treilers van de PV gered. Bovendien werden drie koopvaardijsschepen naar een veilige haven opgesleept. De O 85 genoot de eer het grootste aantal mannen met één enkele tussenkomst gered te hebben door op 29 juni 1915 niet minder dan 125 man van het getorpedeerde stoomschip *Armenian* aan boord te nemen.⁽⁸⁾ Van de acht PV-schepen die in 1914 uitgeweken waren bleven er in 1919 nog zes over. De O 131 *John* was vergaan bij een aanvaring met een ander vissersvaartuig en de O 83 *Marcelle* was door een duikboot getorpedeerd geworden.



De vloot PV-schepen, keurig op een rij. Op de voorgrond zien we de O 76 Prosper, daarna de O 81 Isa, de O 82 Gaby... (datum onbekend).

Concurrenten

Voor de Eerste Wereldoorlog kende de PV nauwelijks concurrenten die op gelijk niveau werkten. Er was natuurlijk wel reder Henri Aspeslagh die ook al gauw stoomschepen uitreedde, maar diens rederij was toen nog niet tot volle ontplooiing gekomen. ⁽⁹⁾ In 1914 had Aspeslagh vijf schepen, de PV had er twee keer zoveel. Verder waren er nog de 'Pecheries d'Islande' (van J. Baels, gesticht in 1906. Die rederij telde in 1914 vier schepen), Golder had drie stoomvaartuigen. Delta (gesticht in



Sporen van ondernemingen van John Bauwens zijn tot vandaag nog op de Oostendse visserijkaaien terug te vinden. Op de gevel van een huis op de Slipwaykaai staat vandaag nog altijd: 'S.M. Pêcheries à Vapeur'. foto JoC

John Bauwens stamde uit een kapersgeslacht



Philippe Van Maestricht (1635-1691) was kapitein convoyeur en kaper en vader van de meer bekende kaper Philippe Van Maestricht de jonge (1664-1691). Deze laatste werd op zee gedood door de Fransen. Postuum werd hij vader van weer een nieuwe Philippe Van Maestricht (1692-1723).

Deze derde Philippe was kapitein op de Oost-Indische vaart en stierf op jonge leeftijd aan boord van zijn schip. Hij werd begraven op Mocca. Eerst had hij nog een dochter gemaakt, m.n. Marie Thérèse Van Maestricht (+1785). Zij huwde Jacques-Jean Bauwens (°1704). Jacques-Jean werd vader van Jacques-Fidèle Bauwens (1757-1836) die reder werd en gehuwd was met Jacqueline Isabelle Weytens. Zij waren dan weer de ouders van Philippe-Jacques Bauwens (1790-1865). Philippe-Jacques werd kapitein en uit het huwelijk met Isabelle Claire Dobbelaere ontsproot Philippe-Jacques-Jean Bauwens (1819-1874). Deze laatste (een kapitein-scheepsmakelaar) trouwde met Marie Louise Bens. Een van de kinderen die uit deze echt ontsproot was John Bauwens. (Met dank aan Matthieu De Vestele voor het verstrekken van deze informatie.)

De Industrielle des Pêcheries (IdP) van John Bauwens

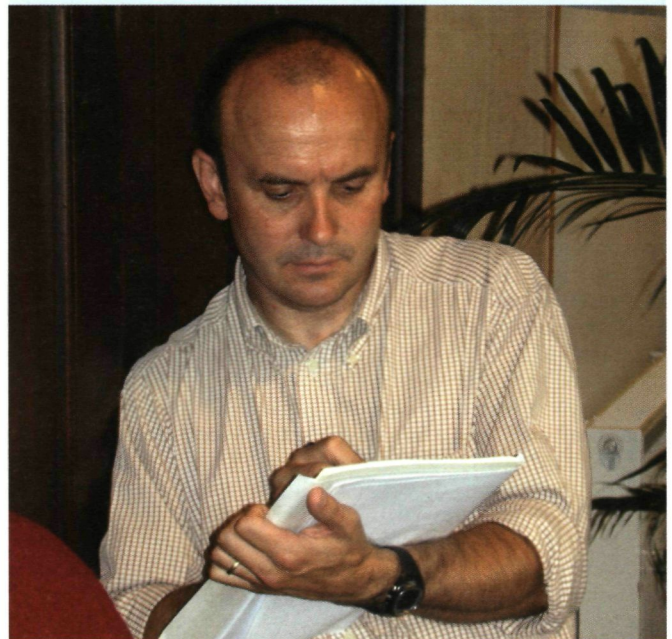
In Oostende in de Vismijnlaan bestaat nog steeds IdP, het scheepherstellingsbedrijf Industrielle des Pêcheries, dat in 1921 o.a. door John Bauwens opgericht werd. Meer zelfs, het bedrijf wordt nog steeds geleid door nazaten van de familie Bauwens.

Jacqueline (1868-1940), de zus van John Bauwens, huwde met dr. Bouckaert, een bekende geneesheer in Oostende, een specialist neus-, keel- en oorziekten. Dr. Bouckaert was overigens aanwezig bij de stichting van de PV en zat van meet af aan in de beheerraad van de rederij. Het gezin woonde in de Christinastraat. Het gezin Bouckaert kreeg zeven kinderen. Een ervan was Gabriëlle.

Gabriëlle Bouckaert huwde met de Brugse notaris Joseph De Vestele. Dat gezin kreeg elf kinderen, waaronder Piet (hij was op een na de oudste) en Matthieu (°1939, het negende kind in de rij). Piet De Vestele (inmiddels overleden) en Matthieu vinden we terug op de scheepswerf IdP.

Inmiddels is daar ook al enige jaren Philippe De Vestele actief (°1965), zoon van Matthieu. De scheepswerf IdP wordt bijgevolg vandaag nog altijd geleid door afstammelingen van de Bauwens. Waarmee werfuitbater Philippe tegelijk ook afstammeling van Oostendse kapers genoemd mag worden en wellicht niet toevallig ook Philippe heet, zoals de beroemde kaper.

(Met dank aan Matthieu De Vestele voor het aanreiken van deze informatie.)



Philippe De Vestele, nazaat van de familie Bauwens, verwant aan Oostendse kapers.

1908) had in 1914 twee schepen. Nieuw waren de 'Pêcheries du Nord' (gesticht in 1913) en de eveneens in 1913 opgerichte 'Compagnie Nationale de Chalutiers à Vapeur'. ⁽¹⁰⁾

Na de oorlog schoten de nieuwe rederijen van stoomschepen evenwel als paddenstoelen uit de grond. In 1919 werden de 'Pêcheries des Flandres' en de 'Pêcheries à Vapeur Zeester' gesticht; in 1920 kwam daar de 'Union des Pêches Maritimes' bij, in 1921 gevolgd door de 'Armement Ostendais' ⁽¹¹⁾ en de S.A. Noordzee'. In 1923 nam de nieuwe 'Pêcheries Ostendaises' de rederij Aspeslagh over.

In 1919 vervoegden twee in Engeland gekochte schepen de vloot van de PV. Op 10 februari 1920 trok de O 130 weer naar Congo. (Het werd geen succes en in 1924 werd het schip verkocht.) In 1921 stichtte sociaal-liberaal John Bauwens de 'Caisse d'assurance et de retraite', een verzorgingskas waarvoor een deel van de winsten van de PV apart gezet werden. In datzelfde jaar begon ook de ijsfabriek aan de werkzaamheden. Met twee andere rederijen stichtte de PV ook de verzekeringsmaatschappij Assurance mutuelle maritime en het vandaag nog steeds bestaande Industrielle des Pêcheries, herstellings-



De O 81 John, ooit het modernste schip van de visserijvloot. Het vaartuig werd uiteindelijk aan de Oostendse reder Pintelon verkocht.

en onderhoudswerkhuizen voor visserijvaartuigen. In 1923 komt er een andere O 88 John en in Langerbrugge wordt een nieuw schip besteld, de O 89 Annie, een kleiner vaartuig, maar wel met een ontploffingsmotor. Het werd een succes en Bauwens liet later, voortbouwend op die ervaring, nog een motorschip, O 85 Marcelle, bouwen. John Bauwens had immers al gauw aangevoeld dat, wilde hij een leidende positie behouden, hij zijn vloot niet op dezelfde (stoom)leest mocht blijven schoeien. Daarom had hij de studie van de motorvisserij hervat, steunend op de vooroorlogse ervaringen met zijn Pionnier. Eerst experimenteerde hij op kleinere schepen (O 89 Annie, 100 pk), maar in 1929 voegde hij aan zijn vloot de eerste diepzeetrawler met motoraandrijving toe: de O 89 Freddy (eerder eigendom van de Pêcheries d'islande waarvoor het onder de naam O 207 Windroos gevaren had. Bauwens liet er een ontploffingsmotor in plaatsen). Wellicht is dat de belangrijkste stap ooit geweest om de Belgische diepzeevisserij te hernieuwen. Intussen werden schepen verkocht en andere aangeschaft, ook werd er verder geëxperimenteerd. Zo stichtte Bauwens in 1926 samen met anderen 'La marée fraîche' die de vishandel moest hervormen. Het experiment mislukte.

Crisis

Op de drempel van de crisisjaren telde de PV-Vloot 16 schepen. Ook in de visserij sloeg toen de crisis toe. Toch waren er ook lichtpunten. Een ervan was de bouw van een nieuwe vissershaven die op 15 september 1934 in Oostende ingehuldigd werd. De nieuwe infrastructuur had een positieve invloed op het bedrijf en sommige rederijen sloegen weer aan het bouwen.

De PV liet in 1934 op de Boelwerf te Temse weer een nieuwe O 88 John bouwen. Het schip (197 brt, met Carelsmotor 500 pk) heette revolutionair te zijn. Voor de PV was de nieuwe haveninstallatie ook reden om haar kantoren en magazijnen vanuit de stad over te brengen naar de Rederijkaai die later Hendrik Baelskaai zou gaan heten.

Er volgden nog nieuwe schepen, O 86 Georges-Edouard in 1936 en O 80 Duchesse de Brabant in 1937. Dit was weer een stoomtreiler, tweedehands gekocht in Engeland waar de

stoomtreilers in die tijd als waardeloos van de hand gedaan werden. Er werden er nog enkele gekocht en op de drempel van de Tweede Wereldoorlog beschikte de rederij over twaalf eenheden, waarvan zeven motortreilers.

Tweede Wereldoorlog

Bauwens zou zijn krachttoer uit WO I niet kunnen herhalen. De Duitse Wehrmacht was al te vlug opgerukt om een ordentelijk vertrek uit Oostende te organiseren. De O 89 werd door een vliegtuigaanval beschadigd. Het kantoorgebouw van de rederij werd compleet vernietigd. De rest van de vloot vluchtte het zeegat in. De O 92 Graaf van Vlaanderen en de O 86 Georges-Edouard werkten mee aan de ontruiming van Duinkerken. De O 80 Duchesse de Brabant, de O 82 Raymond, de O 92 Graaf van Vlaanderen en de O 98 Marie-Louise werden in de Britse oorlogsvloot ingeschakeld. De O 88, O 87 en O 86 mochten wel uit vissen gaan, maar dan wel voor rekening van de Regie van het zeewezen die de vaartuigen in beslag genomen had.

De twee schepen die de PV in België moest achterlaten gingen verloren. Ook in Engeland werden er zware verliezen geleden. De O 85 liep op een mijn. De O 86 strandde op IJsland, de O 88 verging door een vliegtuigaanval.



Bauwens besefte als eerste dat het tijdperk van de stoomtreilers voorbij was. In tegenstelling tot wat de naam laat vermoeden bestond de Pêcheries à Vapeur op den duur volledig uit motortreilers. (foto collectie Navigo)

Na de oorlog

In 1946 vierde de PV haar vijftigste verjaardag. De rederij hield aan de oorlog zeven schepen over: vier stoomschepen en drie motortreilers. Alhoewel ook zoon Raymond nu in de rederij ingeschakeld werd, was het nog steeds de 80-jarige John Bauwens die het stuur in handen hield.

En hij bleef voortvarend. Oudere schepen werden verkocht, andere werden aan de nieuwe situatie aangepast en in 1947

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**



In 1952 had de rederij al zijn stoomtreilers verkocht en bestond de PV-vloot nog volledig uit motortreilers die uiteraard ook de kentekens PV op de schouw hadden staan. (foto collectie Navigo)

(in zes maanden tijd!) werden er op de Boelwerf voor de PV vier nieuwe schepen gebouwd.

Flugger dan gedacht trok de internationale handel zich weer op gang en de visserij, die na de oorlog een korte opleving gekend had omdat ze het voedseltekort kon indijken, stortte in. Er was niet alleen geen vraag meer naar vis, de visgronden in de Noordzee bleken al gauw dusdanig verarmd dat ook veel (te) kleine middenslagschepen naar IJsland moesten trekken, al te veel met catastrofale gevolgen.

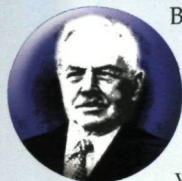
In 1948 organiseerden de reders een lock out⁽¹²⁾ die van april tot mei zou duren. Ook de PV van Bauwens nam eraan deel. In het visserijbedrijf kwamen 3.000 mensen zonder werk te zitten. Niet alleen vissers werden werkloos, ook de ijsfabrieken, touwslagerijen en herstellingswerven lagen stil. De actie had geen enkel resultaat, ook omdat de vishandelaars hun vis gewoon in het buitenland gingen kopen. Op 24 mei gingen de schepen weer in zee.

Voor de PV betekende de nieuwe economische situatie dat de drie resterende stoomtreilers gedurende lange periodes aan de kant moesten blijven liggen.

Tegen het einde van 1952 had de PV de resterende stoomschepen verkocht en beschikte de rederij nog uitsluitend over motortreilers: O 83 Prince de Liège, O 85 Pasteur, O 86 Edison, O 88 Curie, O 89 Maconi en O 92 Graaf van Vlaanderen.

Op 7 oktober 1952 werd weer een vaartuig onder de naam John te water gelaten. De nieuwe O 81 John mat 56,50 meter, liep 13,75 knopen, kon 150 ton diesel bunkeren om een Carelsmotor van 1.091 pk aan te vuren. Bauwens zag hiermee

John Bauwens, een man met vele levens



Bij zijn overlijden was John Bauwens... ere-voorzitter van het Verbond der Belgische Zeevisserij; erevoorzitter van de beheerraad der handelskamer van Oostende. Hij was past-president en stichter van de Rotary-club Oostende; ondererevoorzitter van de Propaganda-vereniging voor visverbruik. Voorzitter van de N.V. Pêcheries à Vapeur; voorzitter van de N.V. froid Industriel; voorzitter van de N.V. Pescator; voorzitter van de N.V. Ostend-Plage; voorzitter van de C.V. Industrielle des Pêcheries; voorzitter van de C.V. Assurances Mutuelle Maritime; voorzitter van de Bestuurskommissie van de Nijverheids- en Vakschool; voorzitter van de kredietcommissie van de Bank van Brussel. Hij was ondervoorzitter van de Gemeenschappelijke Kas voor Zeevisserij en ondervoorzitter van de Voorzieningskas der Vissers. Bauwens was ook beheerder van de CV. Oostendse Haard; beheerder van de C.V. Eigen Haard; beheerder van de N.V. Armement Alexander; beheerder van de N.V. Ostendia en lid van de beheerraad van het Zeewetenschappelijk Instituut te Oostende; lid van de beheerraad van de Assurances Maritime Belge; ere-lid van de beheerraad van V.O.Z.O.R.; lid van de Royal Yacht Club Oostende.

Hij was voorzitter van de Bestuurskommissie der Stedelijke visserijschool, die daarna de John Bauwensschool genoemd werd. Hij was ere-vice consul van Portugal; lid van de Klachtencommissie der Werkloosheid en voorzitter van het Koninklijk Werk Ibis.

Ook de eretekens die hij in zijn leven mocht ontvangen zijn kenschetsend voor de achting die men hem toedroeg: Commandeur in de Kroonorde; Commandeur in de orde van Leopold II; Officier in de Leopoldsorde; Burgerlijk Kruis 1e klasse; medaille van de Sociale Voorzienigheid; Order of the British Empire; Officier de Mérite Maritime Française en Ridder van de Christusorde van Portugal.

zijn 47^{ste} vaartuig zee kiezen. Het zou tevens zijn laatste zijn. John Bauwens stierf op 3 augustus 1955. Hij werd naar eigen wens in eenvoud begraven. In een later gehouden dienst werd hulde gebracht aan deze grote persoonlijkheid. Vanaf zijn dood tot aan de rouwhulde hingen de vlaggen op alle officiële Oostendse gebouwen en op alle vissersvaartuigen halfstok.



In de Mercatorlaan 15 bevindt zich de voormalige Stedelijke Visserijschool 'John Bauwens', thans 'Provinciaal Maritiem Instituut'. Het gebouw verving de Stedelijke Visserijschool van 1886 in de Sint-Franciscusstraat, die ca. 1930 ondergebracht werd naar de Schippersstraat. In 1995 fuseerden drie visserijscholen, o.m. de vroegere John Bauwensschool en de Vrije Visserijschool 'paster Pype'. foto JoC

In HVB werd een uitgebreid artikel aan de overledene gewijd. Pros Vandenberghe zei het toen zo: 'Nu staat zijn zetel leeg en is het taai hart stilgevallen. Zijn leven was een getuigenis van wat een bedrijf kan, een bewijs van de waarheid van Zijn woorden die een testament zijn voor elke reder: "Wij vragen geen geld en geen aalmoezen aan de Staat. Het is ongezond een bedrijf te doen leven op subsidies. Dat is niet de oplossing van onze problemen. Wij verlangen enkel van de regering dat zij in haar economische po-

De Beheerraad en het personeel van de
N.V. PECHERIES A VAPEUR,
N.V. FROID INDUSTRIEL,
N.V. PESCATOR,
S.W.V. INDUSTRIELLE DES PECHERIES,
S.W.V. ASSURANCE MUTUELLE MARITIME,
melden U met droefheid het overlijden van hun Voorzitter en Stichter

DE HEER

JOHN BAUWENS

Geboren te Oostende op 31 Maart 1866, aldaar godvruchtig overleden op 3 Augustus 1955.

Volgens de wens van de overledene heeft de begrafenis plaats gehad in familielid.

U wordt uitgenodigd op de plechtige nadienst welke zal plaats grijpen op **Maandag 8 Augustus te 11 uur**, in de Kerk der HH. Petrus en Paulus te Oostende.

Bauwens beseftte als eerste dat het tijdperk van de stoomtreilers voorbij was. In tegenstelling tot wat de naam laat vermoeden bestond de Pêcheries à Vapeur op den duur volledig uit motortreilers. (foto collectie Navigo)

litiek ook rekening houde met de belangen en de vraagstukken van de zeevisserij en dat zij de maatregelen zou treffen welke aan de visserij de gelegenheid geven zichzelf te redden".⁽¹³⁾

Later werd de stedelijke visserijschool in Oostende naar hem genoemd. Zijn werk in de visserij werd verder gezet door zijn zoon Raymond.

In 1960 werden door de PV nog twee vaartuigen te water gelaten, waarmee de kaap van de vijftig schepen gerond werd. Toen de rederij haar 65-jarig bestaan kon vieren, telde de grootste rederij ter zeevisserij die België ooit gekend heeft nog altijd negen schepen.

Flor Vandekerckhove

(Met dank aan Eddy Eneman voor de hulp bij het opzoeken van fotomateriaal.)



John Bauwens:

„Wij vragen geen geld en geen aalmoezen aan de staat. Het is ongezond een bedrijf te doen leven op subsidies. dat is niet de oplossing van onze problemen. wij verlangen enkel van de regering dat zij in haar economische politiek ook rekening houde met de belangen en de vraagstukken van de zeevisserij en dat zij de maatregelen zou treffen welke aan de visserij de gelegenheid zou geven zichzelf te redden.“

(1) Walter Debrock, *De Oostendse kapers*, p. 67. Oostende, Uitgeverij De lachende visch, 1994.

(2) Marcel Poppe, *Van mannen en de zee, Een eeuw Vlaamse Zeevisserij*, p.11. Uitgeverij Het Visserijblad, 1982.

(3) P.V. (Pros Vandenberghe?) *Onze oudste Rederij telt dit jaar 65 jaar, Geschiedenis der N.V. Pêcheries à Vapeur*, in *Het Visserijblad*, 28ste jaargang, nr 52, 30 december 1960.

(4) Poppe, p.19.

(5) Hij was o.a. actief bij de werking van de zeescouts in Oostende.

In 'Be prepared, De merkwaardige geschiedenis van de sea-scouts van Oostende' (Evert de Pauw) lezen we: 'Nog lange tijd stonden de meer conservatieve geleidingen van de maatschappij erg argwanend tegenover die Angelsaksische jeugdwerking met zijn progressieve principes. Het is dan ook niet verwonderlijk dat scouting op de meeste steun kon rekenen bij progressief-liberaal gezinde burgers. In Oostende behoorden Jules Gioannora, Arthur Kockenpoo, Jacques De Cock, de families Serruys, Bauwens en Lanoye onmiskenbaar tot deze categorie.' (<http://www.vliz.be/jimisdoks/publications/139475.pdf>)

(6) Robert Coelus, *De Ibis-story 1906-1981*.

(7) P.V. p.11.

(8) Ib.

(9) Raymond Vanraeynest, 'De geschiedenis van de rederij Aspeslagh - Deceuninck', ongedateerd.

(10) Poppe, p.17.

(11) De NV Oostendse Rederij. Over het ontstaan van deze merkwaardige rederij hadden we het eerder al in HVB: Flor Vandekerckhove, 'Het leven de de werken van Arseen, alias Tjène, Bondé' in HVB XI/2011, p.5 e.v.

(12) Een lock-out is een staking van de werkgevers, waarbij het personeel door het patronaat belet wordt te werken.

(13) Pros Vandenberghe in *Het Visserijblad*, 5 augustus 19

In memoriam Jozef Delbol

Op 21 januari overleed visser op rust Jozef Delbol. Op de begrafenisplechtigheid lichtte een van zijn kleinkinderen het leven toe van deze merkwaardige zeeman. Katrien Veroeale bezorgde ons de tekst die we hier enigszins aangepast publiceren.

Jozef Delbol werd in Le Havre geboren op 16 maart 1916 en werd in Oostende een bekende schipper eerste klas ter Zeevisserij. Al op jeugdige leeftijd koos hij zee aan boord van met het scheepje van zijn vader die bootsjouwer was. Ook vergezelde hij een oom die viste ter hoogte van de 'kreeftenput'.

Hij volgde les in de Oostendse stedelijke visserijschool John Bauwens, monsterde vervolgens aan als scheepsjongen en doorliep daarna alle rangen tot hij zichzelf schipper eerste klas mocht noemen.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog vluchtte hij naar Engeland terecht waar hij ingezet werd bij de evacuatie van de geallieerden uit Duinkerken, een niet ongevaarlijke overtocht. Zo werd zijn schip tijdens een evacuatie, langs de kust



Jozef Delbol als 16-jarige aan boord van de *Duchesse de Brabant*, een treiler van de rederij Pêcheries à Vapeur van reder John Bauwens.

van Swansea, door Duitse vliegtuigen gebombardeerd en doorzeeft met kogels. Voor deze heldendaden werd hij onder meer gelauwerd met het oorlogskruis van België, het Franse oorlogskruis en geridderd in de Orde van Leopold II. Tijdens de oorlog is hij tevens werkzaam in bij de Naval Control Service van het Britse rijk.

Na de oorlog kwam hij met vrouw en kinderen terug naar Oostende alwaar hij onafgebroken tot zijn pensioen heeft

gevaren. Hij beviste de visgronden van Portugal tot IJsland. Ook heeft hij verschillende schepen naar Belgisch Congo overgebracht waar hij ook een tijdje werkzaam was. Verteerd door verdriet omwille van het gemis van vrouw en kinderen keerde hij al snel terug naar Oostende, waar hij zelfs tot na zijn pensioen bleef varen, daar hij geen afscheid van zijn geliefde zee kon nemen.

Ook hiervoor werd hij gelauwerd met een bronzen, zilveren en gouden medaille van de arbeid.

Zijn laatste levensjaren bracht hij door hij in rusthuis de Duinenpieper. Omringd door zijn kinderen en geliefden nam hij daar afscheid van de wereld.



B.V.B.A. S & S



Jofra Shipping & Trading

Postbus 51 • B - 9060 Zelzate

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

GSM: +32 (0) 477 952 450

E-mail: jofra.jan@gmail.com

Web: www.bvba-sens-jofra.be

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

Zio Gio vertelt ...



Late roeping

Qua liefde voor de zee ben ik een late roeping. Mijn ouders hadden niets met de zee. Wij woonden op nauwelijks twintig kilometer van de kust, maar de uitstapjes in mijn kinderjaren gingen naar de Kemmelberg, de Kempen, de Ardennen. Zelden naar zee. Misschien kwam het omdat mijn ouders een boerenzoon en boerendochter waren. Mijn klant Peter Coppejans, een kustjongen in hart en nieren, heeft een theorie over het verschil tussen boeren en vissers.

Ik was al 18 toen mijn liefde voor de zee ontloek. Voor het eerst mocht ik alleen op reis. Mijn allereerste bestemming was Swinging London, je ziet dat van hier. Ik leerde er een meisje kennen met een paarse bloes, paarse minirok, paarse nylonpanty en paarse schoenen. Erg smaakvol was haar outfit niet, wel hip en sexy. Ik zal er verder zedig over zwijgen, net als over mijn bezoek aan een groezelige stripteasetent in Soho.

Na Londen nam ik de trein naar Schotland. Met een volle rugzak, weinig geld en zonder bestemming. Zo belandde ik ergens aan de Schotse kust. Met alle respect voor de Kemmelberg en de Kempen, maar dit was andere koek! Overweldigd kon ik urenlang kijken naar de woeste rotsen en de bulderende zee. Ik stapte door vissersdorpen en bezocht de lokale pubs. Ik sprak er met de vissers en begreep geen snars van hun dialect. Zo'n bleek Belgisch studentje vonden ze wellicht een lulletje rozenwater, maar ze tolereerden me.

Dan de overzetboot naar het eiland Skye. Aldaar een autobus op. De bus dateerde van circa de Eerste Wereldoorlog en de chauffeur had vermoedelijk nog de Krimoorlog meegemaakt. De uitlaat van de bus produceerde zwarte roetwolken en af en toe een knalletje. Tergend traag kroop de bus een berg op. Boven gekomen keek de chauffeur trots over zijn schouder naar de passagiers, met een blik van: "En gij nu!" Vanop de berg had je een prachtig uitzicht over de kust ... de levensgevaarlijke busrit had geloond. Mijn liefde voor de zee was geboren. Een strandligger ben ik niet geworden maar de geur en het geluid van de zee lieten me nooit meer los.

Het jaar daarop ging de reis naar Griekenland, 48 uren op de trein, samen met mijn beste kameraad. Eten en slapen op het strand, zwemmen in zee met je kleren aan om ze te wassen, met grote zoutkringen tot gevolg. We ontmoetten er de Engelse meisjes Vicky en Caroline. Op de transistorradio zong Neil Diamond luidkeels "Sweet Caroline". We dansten als jonge apen. Ach, het is lang geleden, maar sommige dingen vergeet je niet. Bijvoorbeeld je liefde voor de zee, die gaat niet voorbij.

Tot de volgende keer ...

Zio Joris
foto's Jo Clauwaert





WAAROM EUROPA DOOR DE RATINGBUREAUS GEVISEERD WORDT

Crisis! Heel de wereldeconomie verkeert in crisis, maar vooral Europa wordt er hard door getroffen, zo hard zelfs dat het overleven van de euro en van de Europese Unie in vraag gesteld wordt. Is dat het gevolg van schulden die de Europese landen de voorbije jaren opgestapeld hebben? Dat is wat ons voortdurend voorgehouden wordt. Die schulden zouden zo hoog zijn dat ze bijna niet meer terugbetaald kunnen worden. Maar het blijft een vreemde zaak, want de totale schuldenlast van de Europese Unie (ongeveer 80% van het Bruto Binnenlands Product BBP) ⁽¹⁾ is aanzienlijk lager dan die van de VS (100 procent). In Japan bedraagt de staatsschuld zelfs 220% van het BBP en toch is het vooral Europa dat aangevallen wordt door de zgn. ratingbureaus. ⁽²⁾

Met uitzondering van Griekenland (158%) zitten ook aparte Europese landen die zwaar door de financiële markten geïmponeerd worden niet overmatig in de schulden. In Spanje bedraagt de nationale schuld zelfs maar 68%, in België is dat 96,8%, in Portugal 102%, in Ierland 112%, en in Italië 120%. De Duitse (82%), Franse (85%) en Britse (80%) overheidsschulden bevinden zich rond het gemiddelde niveau van de OESO-landen. ⁽³⁾ En toch blijkt uitgerekend ook Frankrijk doelwit van de ratingbureaus te zijn. Hoe komt dat?

Om dat uit te vissen moeten we doen zoals in een moordonderzoek. De eerste vraag die speurders zich stellen is: wie vaart er wel bij. Een tweede onderzoeksdaad bestaat erin de geldstromen te volgen.



Berlijn, 9 november 1989.

Neoliberalisme

Aan die vooruitgang kwam een einde in de overgang van de jaren zeventig naar tachtig, wanneer de elite een tegenoffensief inzette dat neoliberalisme heet en tot vandaag voortduurt. De naam die ten eeuwigen dage met dat tegenoffensief verbonden zal blijven is die van Margaret Thatcher. Zij organiseerde een eerder ongeziene krachtmeting met de Britse mijnwerkers (die ze won), terwijl ze tegelijk de financiële markten vrijmaakte van wettelijke bepalingen (het zgn. 'dereguleren' van de markt) waarmee ze vrije baan gaf aan het financierkapitaal dat zich vervolgens, zo weten we inmiddels, als een bende verslaafde gokkers in het casino ging gedragen. Wat Thatcher in Groot-Brittannië deed, gebeurde ook elders in West-Europa, zij het met enige vertraging. Die vertraging drukt zich uit in de overheidsbestedingen die in de eurozone (46% van het BBP) nog altijd een stuk boven het OESO-gemiddelde (41%) liggen. In Frankrijk is dat zelfs 53%, wat bijzonder veel is wanneer we dat cijfer tegenover dat van de VS stellen: 39%. Waardoor Europa door de internationale financiële elite nog altijd als een wingewest beschouwd wordt. Die staten kunnen immers nog flink gepluimd worden, zo heet het daar. De kosten van pensioenen, onderwijs, gezondheid en andere sociale diensten worden daarom in toenemende mate in vraag gesteld. Met andere woorden: het financierkapitaal gebruikt de crisis om alle sociale verworvenheden van de 'trente glorieuses' in Europa af te breken en de zo vrijgekomen middelen naar zich toe te trekken.

Grote Britse mijnstaking. Sheffield, 1984.



Val van de Berlijnse muur 9 november 1989.

Dertig vette jaren

Na WO II verhoogde het levensniveau van de gewone mensen in West-Europa spectaculair. Het fascisme was verslagen. De grote inspanningen die jan met de pet in het verzet en in het leger geleverd had, maakten dat zijn verlangens niet zo maar genegeerd konden worden. Daarbij komt dat het Rode Leger in de overwinning op het fascisme een grote rol gespeeld had, waardoor de populariteit van de Sovjet-Unie een recordhoogte bereikte. In tal van West-Europese landen zaten toen zelfs communisten in de regering. Het continent moest heropgebouwd worden en de tewerkstelling was ei zo na volledig. De elite moest bijgevolg diep in de portefeuille tasten wilde hij niet van de kaart geveegd worden. Zelfs tot in de jaren zeventig konden de mensen nog aanzienlijke verbeteringen in hun situatie afdwingen. Men sprak in Frankrijk over 'les trente glorieuses', een periode van dertig jaar waarin gewone, werkende mensen het nooit eerder zo goed hadden.





Proeftuin Griekenland

Er zijn maar weinig mensen die beseffen dat Griekenland daarbij als een proeftuin fungeert. 'Hoe ver kunnen we gaan?', zo luidt de vraag van het 'onderzoek'. De vertegenwoordigers van de *haute finance* bedreigen het land met het faillissement en dwingen er het ene bezuinigingspakket na de andere af. De lonen en de sociale diensten worden afgebroken en de sociale diensten ontmanteld. De levensstandaard van de gemiddelde Griek zal met 30, 40 tot zelfs 50 procent krimpen. Buiten oorlogstijd is zo'n daling nooit ergens te zien geweest. Jonge mensen ontvluchten het land, voor de gaarkeukens groeien de rijen spectaculair, werklozen worden bedelaars. Zo'n ingrijpende maatregelen kunnen aan een bevolking niet democratisch opgelegd worden. Dus werd de democratie aan de kant gezet. De Europese Unie, het Internationaal Monetair Fonds en de Europese Centrale Bank (de zgn. troika) hebben de controle over de Griekse begroting overgenomen en de democratisch gekozen regering werd vervangen door een niet verkozen regering van technocraten. Om de mensen te intimideren werd zelfs de fascistische partij LAOS in de regering opgenomen. Die partij verbrak op 10 februari de regerings-coalitie met argument dat ze niet wilde meewerken aan maatregelen die een revolutie dreigen te veroorzaken! De Europese leiders proberen inmiddels heel Europa naar Griekenland te modelleren. De EU-top van 8-9 december 2011 verplichtte de lidstaten om een beleid van rigide besparingen door te voeren.

Leren uit de geschiedenis

De aanpak laat ons denken aan Duitsland in de jaren dertig en meer bepaald aan het rampzalige beleid dat door de Brüning-regering gevoerd werd tijdens de laatste fase van de Weimar Republiek. Heinrich Brüning van de rechtse Zentrum Partei werd in 1930, eveneens in het midden van een wereldwijde economische crisis, bondskanselier en liet de crisis volledig door de werkmensen betalen. Brüning regeerde onder de



paraplu van een nooddecreet en werd in het Duitse parlement geruggensteund door de sociaaldemocraten. De vergelijking met de hedendaagse situatie in Griekenland en Italië is overduidelijk.

De regering Brüning was chronisch instabiel en kon het slechts twee jaar uitzingen. In 1932 werd de regering vervangen door kortdurende dictaturen (de generaals Franz von Papen en Kurt von Schleicher)... voordat Adolf Hitler in januari 1933 aan de macht kwam.

Volg de geldstroom

Wie vaart er wel bij? Waar gingen de middelen naartoe? 830.000 Duitse miljonairs beschikken vandaag over 2,2 miljard euro aan activa. Dat is meer dan de schuld van de Duitse federale staat, de deelstaten en de lokale Duitse besturen samen. Men schat dat rijke Grieken inmiddels 560 miljard



euro op buitenlandse rekeningen gezet hebben, dat is bijna het dubbele van de Griekse staatsschuld.

Er zijn in Europa 3 miljoen miljonairs. Terwijl de Europese staten volop in het rood gingen, wisten die hun activa tijdens de jongste dertien jaar te... verdubbelen. De meer dan 7,5 miljard euro aan activa waarover deze mensen beschikken, volstaat bijna om de gecombineerde schuld van alle Europese landen in één klap teniet te doen.

Aan het begin van de twintigste eeuw bedroegen de totale activa van de drie grootste Britse banken 7% van het Britse BBP. Tegen het einde van die eeuw was hun vermogen gestegen tot 75 procent en in 2007 bereikten ze een vermogen van maar liefst 200% van het BBP.

Op het vasteland is dezelfde trend zichtbaar. De activa van de financiële sector is in Duitsland zowel als in Frankrijk drie keer zo groot als het BBP. In Zwitserland, de recordhouder, is dat zelfs zes keer zo groot. Wat we zeggen willen: het is niet de staat die de financiële sector leidt, het is omgekeerd, zoals bovenstaande cijfers overduidelijk aantonen. De financiële elite, die ontstaat uit de herverdeling van inkomen en vermogen, domineert alle terreinen van het economische en sociale leven en is vastbesloten om haar privileges ten koste van alles te verdedigen.

Hoe is die rijkdom zo kunnen toenemen in de handen van een relatief kleine elite? Dat is gebeurd door enorme belastingverminderingen voor bedrijven, waarvan de grootste uiteraard het meeste profiteren. Zo kwam onlangs aan het licht dat energieproducent Electrabel slecht 4,33% belasting betaalt op haar winst.

Vampiers

En nog is het niet ten einde. Kapitaal is immers dood als het niet groeit. Vandaar dat het steeds verder, onverzadigbaar, op zoek gaat naar nieuw profijt, zoals vampiers op zoek gaan naar vers bloed. Vandaar dat er, ondanks al de weelde in handen van een relatief kleine elite nog altijd een soberheid-

politiek opgelegd wordt aan de bevolking. Overheidsuitgaven voor onderwijs, beroepsopleiding, gezondheidszorg, pensioenen, openbare diensten en infrastructuur worden door de financiële oligarchie⁽⁴⁾ beschouwd als sta-in-de-weg voor de toename van haar rijkdom, hetzelfde geldt uiteraard ook voor de lonen en andere sociale rechten van werknemers, vandaar ook de voortdurende aanvallen op de Belgische indexregeling. De regelmatig terugkomende aanvallen op de koppeling van de lonen aan de index leren ons trouwens bijzonder veel over de manier waarop de elite de publieke opinie bemeeuwt.⁽⁵⁾ Misschien vindt u het logisch dat die typisch Belgische koppeling de loonkost dermate hoog maakt dat de industrie het land wel moet verlaten. Daar blijkt in de feiten niets van aan te zijn.⁽⁵⁾

Ondanks de diepe sociale crisis is de financiële elite niet bereid zelfs maar een fractie van zijn rijkdom en privileges op te geven. Die houding lijkt sterk op deze van de Franse aristocratie voor 1789. In die tijd bleek er trouwens maar één manier te zijn om de toenmalige elite te doen plooiën: der große Kladderadatsch!⁽⁶⁾

*Flor Vandekerckhove
foto's: Jo Clauwaert*

(1) Ratingbureau: Een 'kredietbeoordelaar' of 'ratingbureau' is een bedrijf dat de kredietwaardigheid beoordeelt van uitgevende instellingen van bepaalde vormen van schuldbewijzen (obligatieleningen), alsmede de schuldbewijzen zelf. In de meeste gevallen zijn het bedrijven, nationale en lokale overheden.

(2) BBP: Het bruto binnenlands product meet het bedrag van goederen en diensten die in een land werden geproduceerd door de binnen- en buitenlandse ondernemingen die er gevestigd zijn.

(3) OESO: De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling is een samenwerkingsverband van 34 landen om sociaal en economisch beleid te bespreken, bestuderen en coördineren. - Voor een overzicht van de staatsschuld van diverse landen, zie: http://nl.wikipedia.org/wiki/Lijst_van_landen_naar_staatsschuld

(4) Oligarchie: regering van een klein aantal personen die behoren tot een bevoorrechte klasse of stand.

(5) Econoom Paul De Grauwe bekeek wat er van aan is: 'Doet de Belgische industrie het zoveel slechter dan elders? Vanuit mijn bureau in Londen sta ik sceptisch als ik zie hoe de industrie in Groot-Brittannië ineen is geklapt. Dus maar gaan kijken naar de statistieken van de OESO.

En wat blijkt? Gedurende 2000-2010 (2011 is nog niet beschikbaar) bedroeg de daling van de industriële tewerkstelling in België 11 procent. In het Verenigd Koninkrijk was dat 34 procent, in de VS 26%, in Nederland 22 procent, in Frankrijk 17 procent. Van de ons omringende landen doet alleen Duitsland het beter: de industriële tewerkstelling daalde er met 8 procent.



Ja, de industriële tewerkstelling daalt overal in de westerse wereld. Maar België is een land waar die desindustrialisatie gedurende de laatste tien jaar minder ingrijpend is geweest dan in de meeste andere westerse landen. Geen paniek dus. We doen het nog niet zo slecht, ondanks onze hoge lonen. Of misschien is het dankzij de hoge lonen, die een reflectie zijn van de hoge productiviteit van de Belgische werknemer.'
in DM 6 februari 2012.

(6) der große Kladderadatsch: de totale ineenstorting.



**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)**



Uit de bibliotheek van Neptunus (8)

u aangeboden door Peter Holvoet-Hanssen

Johan Corveleijn werd geboren in Oostende op 19 december 1948. Hij is een natuurmens die van de wijde horizon houdt, van Noorse fjorden, de zee, de rust en de stilte, maar een stormnacht is hem ook lief. Boogschutter en poëziefhebber. Literatuur is zijn drijfkracht. Hij schreef bij zijn gedicht 'L'Escale': "het was een bekend bordeel in Oostende, met faam zou ik bijna zeggen, met klasse. En de gladde dijkvlooiing is ook niet veraf, dus blijf ik dicht bij huis wanneer men 'in de glooiing van haar borsten een verre zee hoort zingen'."

MEEUWEN LANGS DE VISSERSKAAI

Het zijn meeuwen die zich verzamelen op de Visserskaai en zich gedragen als dieven en charmeurs.

O, veelbezongen zeeschuimers en vraatzuchtige rovers die in grote kringen zweven en plots in de diepte duiken en je met een brutaal gebaar van je brood beroven, o, dromer op de Visserskaai, o, argeloze wandelaar.

L'ESCALE

Je zweeft met je schip in het licht langs de kade, de kale straten en meert aan bij een straatlantaarn, maar geen macht kan de oproer van je zinnen bedwingen vannacht wanneer je hoofs een mooie hoer bemint en in de glooiing van haar borsten een verre zee hoort zingen.

Johan Corveleijn



SHOES

ON SEEING A PAIR OF SHOES
IN AN OPEN GATEWAY ONE MORNING ON MY WAY TO WORK:
5 POSSIBLE EXPLANATIONS

3.

WHEN SHE LEFT, HE MADE A SHRINE TO HER ABSENCE
HE STARED IN AT HER FAVOURITE PLACES,
SLEPT ON A CAMP BED IN THE SPARE ROOM
DRANK COFFEE STANDING ON THE UNFINISHED VERANDA
HE SAT NUMB AND BLINDED
IN THEIR NEW SHINY BATHROOM
THE ONE LEFT BEHIND IN THE DREAM
HE KEPT IT FROM HIS PARENTS
NEVER TOLD HIS BROTHERS OR HIS SISTERS
'YEAH, SHE'S FINE, A BIT OUT OF SORTS
MAYBE SHE'LL COME ROUND NEXT SUNDAY'

HE BEGAN LEAVING HIS SHOES
BY THE GARDEN GATE
TO RESPECT THE GROWING SILENCE.

PETER FLYNN

SHOES

BIJ HET ZIEN VAN EEN PAAR SCHOENEN DOOR EEN OPEN
HEK IN DE VOORTUIN OP EEN OCHTEND OP WEG NAAR
MIJN WERK: VIJF MOGELIJKE VERKLARINGEN.

3.

TOEN ZIJ VERTROK, MAAKTE HIJ EEN SCHRIJN
ALS EERBEToon AAN HAAR AFWEZIGHEID.
HIJ STAARDE NAAR HAAR FAVORIETE PLAATSEN,
SLIEP OP EEN KAMPEERBED IN DE GASTENKAMER,
DRONK KOFFIE IN DE ONAFGEWERKTE VERANDA.
HIJ ZAT, VERBLIND EN GEVOELLOOS,
IN HUN BLINKEND NIEUWE BADKAMER.
HIJ, ALLEEN ACHTERGELATEN IN DE DROOM,
VERZWEEG HET VOOR ZIJN OUDERS,
VERTELDE NIETS AAN ZIJN BROERS EN ZUSTERS,
'JA, ZE DOET HET GOED, ZE IS EEN BEETJE ZIEK,
VOLGENDE ZONDAG KOMT ZE WAARSCHIJNLIJK LANGS'.

HIJ BEGON ZIJN SCHOENEN ACHTER TE LATEN
BIJ HET TUIHHEK
UIT RESPECT VOOR DE WASSENDE STILTE.

VERTALING GEERT TAVERNIER

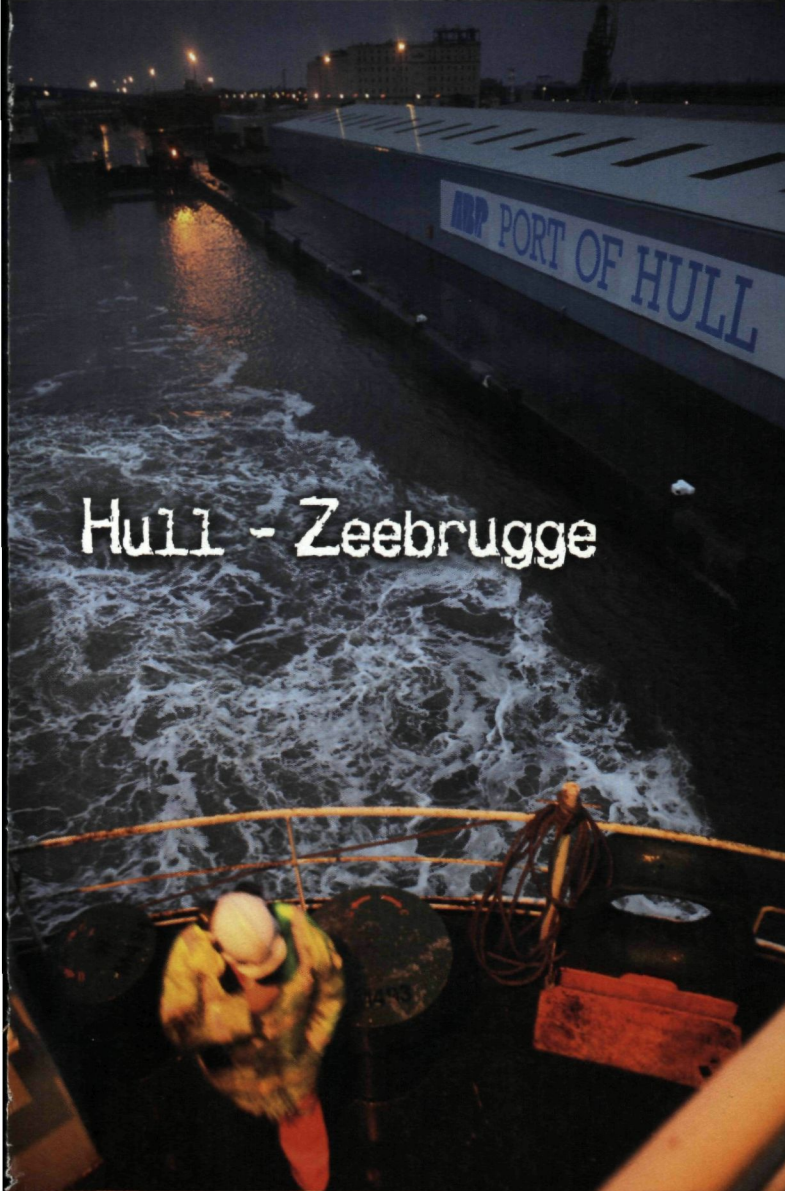


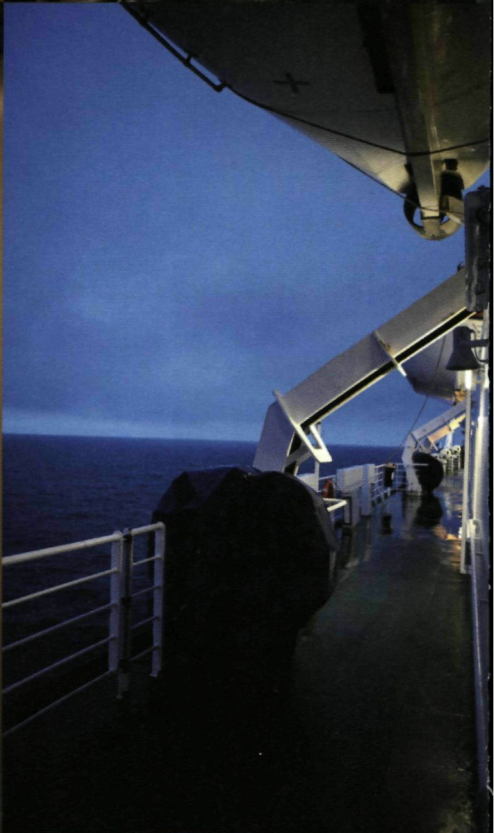
Het leven zoals het is: Calais - Dover

Foto's © Jo Clauwaert









IN JE OGEN

IN JE OGEN
KOM IK ME TEGEN
LAUW EN VERLEGEN.
GEEF JIJ ME EEN TEKEN
OM HET ZWIJGEN TE VERBREKEN.

IN JOUW OGEN
WORDT ER NOOIT GELOGEN,
GEEN VERMOGEN AFGEWOGEN.

MET OPEN HANDEN
BLIJF JE MIJ VERWARMEN
EEN STROOM OMARMEN.

IN JE OGEN
ZIE IK HET VUUR GROEIEN
VLAMMEN VLOEIEN,
KWETSUREN OPSCHUREN
EEN VOLLE ZEE BLOEIEN,
DE BUREN GLUREN.

IN JE OGEN
HAAL IK HET LEVEN
KOM IK JE TEGEN
VOEL IK HET BEWEGEN,
VERLIES IK ME EVEN.

GEERT CYRIEL TAVERNIER
13/2/2004

Bootje van Papier

*Ik heb mijn verlopen dromen
zonet nog
heel voorzichtig bijeen gevaagd
en onder de arm genomen.
Ik heb ze vlijtig en geduldig
aan het papier toevertrouwd.
Ik kuste die hol geworden woorden
en herlas ze...
Ik was toch niks vergeten?*

*Ik heb begrepen wat ik las.
Ik las wat ik schreef.
Ik schreef wat ik dacht.
Ik dacht aan haar.
Ik heb het blad gevouwen tot een bootje
(ik wist dat nog van vroeger)
en het op het water gezet.*

*De tij nam mijn tijdje mee.
Ik heb even gewuifd,
het een goede reis toegewenst.
Dromen zijn daar zo gevoelig aan.*

*Ik heb ze nagestaard
tot ze achter de bocht van de rivier verdwenen.
Het ga je goed op de oneindige oceaan,
mijn dromen
als papieren bootje!*

*En als je aanbeldt op een strand
(misschien wel dat van Scheria)
leest iemand dan die doortweekte wensen,
kan die er misschien wat mee.
Mij is het niet gelukt.
Maak hem of haar gelukkig,
papieren dromen,
en denk nog eens aan mij.*

Antoine Légat. Uit bundel 'Naus'

*Antoine Légat werd precies halfoeg vorige eeuw geboren in
Hoboken (zeg niet Antwerpen) Lange tijd leek het of het niets zou
worden met hem, maar hij studeerde per ongeluk af als classicus,
gaf jarenlang Latijn en Grieks, kende een parallel bestaan als
muziekverslaggever (KRO, De Standaard, De Morgen, eindeloze
rij blaadjes en sites), Filhelleen, modelbouwer, encyclopedist,
amateur historicus en huistuinkeukendichter. Wie wil weten wat
hem doet tikken, leze bundel 'Naus'. Wil in toekomst nog bakens
verzetten.*

Moreel consulent Patrick Van Craeynest is de memoires van zijn vader aan het verzamelen. Andre Van Craeynest was een zeer bekende schipper in de visserij.

De laatste jaren van zijn carrière vinden we hem terug op het schoolschip O 29 Broodwinner. In zijn memoires blikt André ook terug op deze periode, waarmee hij ons een belangrijke bijdrage levert tot de visserijgeschiedenis.

11 jaar schipper op de O 29 Broodwinner

O.29, een stalen middenslagtreiler van 100 ton (ABC-motor 375 pk), in 1967 gebouwd op de scheepswerf Deweerdt te Oostende. Het schip werd gebouwd met Siemens-Martin-staal dat een hoge scheurweerstand heeft.

Broodwinner is een mooie naam. De reder die gedurende de oorlogsjaren aan de Engelse zuidkust, in Brixham, verbleef heeft de naam overgenomen van een Engelse treiler die Breadwinner heette.

Hoe onze Broodwinner als schoolschip in de vaart genomen werd, is een apart verhaal. In de gloriejaren van de visserij, 1960-'80, waren er nog een groot aantal leerlingen in zes visserij scholen aan de kust. Er was dus wel nood aan een eigen oefenschip.

We schrijven 1970: Alfred Wittewrongel en Camiel Becu van de Rederscentrale halen hun slag thuis. De Broodwinner wordt door het ministerie van het zeezeven voor de proefperiode van één jaar gecharterd als schoolschip. [Resultaat is dat de O 29 vandaag nog altijd in de vaart is als opleidings-schip. Evenwel met een dubbele taak: als oefenschip voor de leerlingen van het maritiem onderwijs en als werkschip van het ILVO.]

Een verassing was dat de werkgroep mij kwam vragen om schipper te zijn op de O 29. Ik was in die tijd al twee jaar walmachinist op een viertal middenslagtreilers te Oostende en Nieuwpoort. Walmachinist betekent dat je voor het onderhoud en nazicht van de motoren en koelinstallaties zorgt, dat je de bevoorrading van water en brandstof voor een nieuwe reis organiseert. Als er op hetzelfde tijdstip twee, drie vaartuigen binnenlagen gaf me dat een 30-tal uren werk per week. Het werk werd goed betaald en ik deed het met genoeg, want daardoor kon ik actief blijven in het vissersmidden. Daarom



verwees ik de visserijcommissie naar andere ervaren schippers die op rust waren.

Enkele weken later kwam men me weer opzoeken. Zij hadden niemand gevonden; anders gezegd: ze hadden niet gezocht. Ze vroegen mij om toch maar het aanbod te aanvaarden en de werking van het schip voor één schooljaar te verzekeren.

Ik stelde twee voorwaarden: dat wij de vaartdagen bepaalden en niemand anders. Tweede voorwaarde was dat ik mijn eigen bemanning mocht kiezen. Het werd: Marcel Jongbloeth (schipper ter kustvisserij); Marcel Verleene (schipper ter diepzeevisserij); Gust Velghe (ervaren motorist uit de middenslagvisserij) en ikzelf.

Dat het voor ons een aangename taak was de leerlingen zeebenen te leren krijgen spreekt vanzelf, maar her was toch wel eventjes wennen. Hoe dan ook, de keuze van mijn bemanning zou in de toekomst bewijzen wat ze waard was. Het was een boeiende opdracht. Dat ik het graag deed, blijkt uit het feit dat ik het elf jaar gedaan heb. Wie had dat bij de start kunnen denken?

De directies van de scholen waren opgetogen met het schoolschip. Tijdens een bijeenkomst met de Rederscentrale waar alle schoolhoofden aanwezig waren viel er toch een vraag: 'Wat zullen deze beroepsvissers er van gaan maken? Die mensen hebben zelf geen pedagogische opleiding!' Ook wijzelf wisten dat het geen lachertje zou worden.

Het eerste wat mij werd opgedragen werd was dat ik iedere vaartdag een verslag diende op te maken van alle activiteiten en gebeurtenissen. Ik moest het bezorgen aan het bestuur van het zeezeven, zodat het reilen en zeilen van het schoolschip in Brussel gevolgd kon worden. Op 17 september 1971 gingen we voor het eerst aan de slag. Hieronder vertel ik mijn eerste belevenissen.

Het eerste schooljaar

Zeeziekte was een probleem. We wisten meteen dat dit een belangrijke rol zou spelen in de opleiding. Mij werd gevraagd om niet uit te varen in wind van meer dan 5 beaufort. Ja, dan konden we de meeste dagen wel aan de kaai blijven liggen. We zouden dat wel

eens bekijken en stelden al gauw vast dat het weer niet altijd een beletsel vormde.

Als een groep leerlingen aan boord kwam, wilde ik meteen weten of ze uit



vissergezinnen kwamen. Was dit zo, dan vormde het weer geen probleem. Anders was het gesteld met jongens die niet uit het vissersmilieu kwamen. Snel zagen we het verschil en we hebben daar dan ook op ingespeeld, zodanig dat alle jongens zich konden aanpassen, en dat is ons goed gelukt. Zeer zelden gebeurde het dat een leerling verstek liet gaan, want onze liefde voor het beroep was voor de leerlingen een voorbeeld. Die liefde was al genoeg om de leerlingen het te laten volhouden.

De in te schepen ploeg bestond doorgaans uit elf leerlingen en een begeleider. De jongens waren 11 tot 13 jaar voor dek en 14 tot 16 jaar voor de machineafdeling.

Iedere schooldag werd er uitgevaren, maar bij stormweer werd een 'binnenbeurt' gehouden. Tijdens die beurt werd geoefend met reddingsvlot en zwemvesten. We leerden de jongens netten te herstellen, knopen te leggen en touwwerk te splitsen. Wanneer het kandidaat- motoristen waren, werd een binnenbeurt gehouden tot de middag: motorstuk demonteren, klein onderhoud, luchtfilters reinigen, brandstoffilters vervangen, afdichten van kranen en kleppen, stoffilters van de dynamo vervangen, koelwaterinstallaties nazien en batterijen controleren. Dit alles in functie van de theorie omzetten in de praktijk.

Tijdens de eerste kerstvakantie lieten we enige aanpassingswerken uitvoeren. Er werd een beschermende schuilplaats met een stevige zitbank gebouwd onder het bakdek, er werden twee zitbanken gemonteerd aan de buitenkant van het kombuis, vooral ten behoeve van de zeezieken. (Zwaar zeezieken werden met een deken afgedekt en verzorgd in de geborgen ruimte van het achterschip.)

Zeeziekte. We konden vaststellen dat leerlingen die met een familielid al eerder op zee geweest waren er veel sneller bovenop kwamen. We raadden de leerlingen dan ook aan tijdens de vakantie vaart te zoeken, zodat er al wat zeebeentjes gevormd werden voor ze aan het serieuze werk begonnen. In overleg met de bemanning organiseerden we in de paasvakantie '24u-vaarten' met telkens zes leerlingen die vrijwillig wilden inschepen. Drie weken voor de vakantie waren alle nachtvaarten volgeboekt.

De leerlingen werden de vaartbeurten gewoon. In het voorjaar werd het weer wat milder. De voornaamste taak aan boord, gescheurde netten boeten, leverde al goeie resultaten op. Onze regel aan boord: beter vijf minuten te vroeg dan één seconde te laat. Het kwam al eens voor dat een leerling voor een vaartbeurt geschorst werd omdat zijn gedrag of houding aan boord te wensen overliet. Zo'n schorsing alleen al was voldoende om hem niet in herhaling te laten vallen.

Nog een paar maanden en het schooljaar zit erop. Het schip zou dan op de slipway gezet worden voor het onderhoud onder water. De reddingsmiddelen en blustoestellen worden gekeurd en er wordt een extra vlot van 6 man geplaatst om eventuele passagiers toe te laten mee te reizen.

Een kleine opsomming van de vaartdagen in het eerste schooljaar van het gebruik van het schoolschip: 156 vaartdagen van 8 tot 17u plus zes 24u-vaartbeurten

Acht afgelaste dagen met windkracht 7 en meer; vier afgelaste dagen met potdikke mist (zicht minder dan 350 meter).

Het jaar liep ten einde en ik veronderstelde dat mijn taak op het volbracht was. Fout gedacht. Mij werd door het Zeewezen gevraagd mijn overeenkomst met één jaar te verlengen omdat niemand zich aangeboden had om mijn taak over te nemen.

De reder zei me me: 'Als gij stopt verkoop ik mijn schip'.

Ja wat moest ik doen? En omdat ook de scholen me vroegen te blijven, deed ik dat ook. Ja, dat ene jaar zouden er elf worden.

André Van Craeynest • Foto's JoC

(Vervolgt)



Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling

SVDO vzw

Wandelaarkaai 4

8400 Oostende

Tel: 059 50 95 26

Fax: 059 50 96 64

info@sdvo.be

Openingsuren:

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



HETZEEVISSERSFONDS

fonds voor bestaanszekerheid

Zeevisserfonds

Wandelaarkaai 4

8400 Oostende

Tel: 059 50 95 55

Fax: 059 50 95 25

info@zeevissersfonds.be

Openingsuren:

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

Een interview met **Pol de Schol**

Alle inspanningen van biologen ten spijt weten we vandaag nog altijd niet hoe de schol zelf de quotabeperkingen beleeft. Dus ging visser Chris Prut Meyers underground om het te weten te komen. In een sterk diepte-interview (het zwembad was drie meter diep) levert hij ons voor het eerst een inzicht in de psychologie van de pladijs. Op de interviewtafel ligt Pol de schol.

HVB: Welkom Pol. Hoe het komt dat wij de eersten zijn om een schol te interviewen?

POL: Volgens mij zijn jullie inderdaad de eersten die het proberen. Dat komt doordat schollen door de mensheid enkel als voedsel aanzien wordt. Vragen wat wij van dit alles vinden: ho maar!

HVB: Sorry in naam van alle vissers. Maar onderzoek had eerder al uitgewezen dat vissen geen gevoelens hebben.

POL: Hebben mensen dan gevoelens? Zo'n Ronald Janssen of Marc Dutroux hebben dat me dunkt evenmin.

HVB: Dat is waar maar laat ons niet teveel uitweiden. Vertel ons wat meer over je jeugd.

POL: Wel, aangezien ik nog geen 27 ben is h..

HVB: Worden jullie zoveel jaar?

POL: Jaar? Wij tellen onze leeftijd in centimeters. Eens je 27 cm bent, mag je gevist worden en bijgevolg ook opgegeten. Zolang je geen 27 bent is 't leven voor ons wel aangenaam. Boven de 27 ben je loszemmend wild en kun je elk moment opgevist worden.

Ikzelf had het geluk in Deens water op te groeien en daar vissen ze met spaan 15 (= maaswijdte in centimeter) waardoor ik een langer(!) leven beschoren ben dan bijvoorbeeld m'n Franse en Engelse neven en nichten. Spaan 8 is daar de minimummaat en dat geeft ons heel wat minder overlevingskansen.

HVB: Bent u misschien ook al opgevist?

POL: Ja, meerdere malen zelfs. Gelukkig heb ik van enkele langere vrienden intussen wat tips gekregen.

HVB: Welke zijn dat dan wel?

POL: Die kan ik hier uiteraard niet vertellen. Het HVB wordt gelezen door vissers nietwaar? Dat zou het doodvonnis van onze soort betekenen.

HVB: Vertel ons dan nog wat over je jeugd.

POL: Omdat ik m'n ouders nooit heb gekend, leerde ik al vroeg met eigen vinnen te slaan. Spelenderwijs heb ik ondervonden wat eetbaar was en wat niet. Het is nl. niet zoals bij onze vijand, de zeeduivel, dat het voedsel ons de bek ingedreven komt of gesprongen. Doordat ik een hele periode zwaar gepest werd door soortgenoten ben ik dan maar ver weg van alle andere schollen opgegroeid. Dat was trouwens één van de tips die ik kreeg: blijf weg uit grote menigtes. Die tip kan ik wel verklappen

HVB: Hoe werd je dan wel gepest?

POL: Ach, het ging van kleine dingen, zoals me gewoon geen rustplaats gunnen op de zeebodem tot het belemmeren om me voort te planten.

HVB: Verklaar u nader.

POL: Wel, op de bodem liggen we veel gewoon te liggen, aan het rusten tot we op zoek gaan naar voedsel. Maar als heel die zeebodem bedekt is, kun je er niet op rusten ook. En op een ander z'n rug liggen is geen goed idee. Let er maar eens op, als schollen op mekaars rug liggen, komen er al gauw veel vaartuigen op ons jagen. Als enkeling word je nog niet gauw opgevist. Op kleine hoeveelheden jaagt men niet.

HVB: Waarom liggen die andere dan samen, in grote menigten?

POL: Omdat het meelopers zijn. Mensen zijn toch ook zo. In een weinig bevolkte café gaan ze niet snel binnen, maar waar het heel vol zit, willen ze allemaal zijn. Als ze moeten wachten om er binnen te mogen staan ze in een lange rij. Waanzin! In dat rustige cafeetje speelt misschien wel betere muziek, heb je meer plaats, wordt je vlugger bediend. Kortom, het solitaire bestaan heeft talloze voordelen.



HVB: Daar zit wat in, maar er zijn toch ook cafés die met reden zo weinig volk trekken?

POL: Ach, maar dan ben je daar toch ook gauw weer buiten.

HVB: Vertel eens verder over dat pesten, je belemmering op voortplanten, hoe ging dat in z'n werk?

POL: Oké, je weet hoe onze kindjes gemaakt worden? Een wrede streek van Moeder Natuur trouwens. Opwindend is het niet. Als je ergens eitjes ziet die een vrouwtje heeft afgescheiden dan mogen wij daar ons kwakje melk op schieten. Daar komen duizenden kleintjes van, die je gelukkig niet moet opvoeden. Maar als je zogenaamde vrienden alles al onderspuiten zit je enkel met beoedeelde eitjes. Dat lijkt wel op een gangbang en dat is echt m'n ding niet. En dan blijf je daar rondzwemmen met je lijf vol melk die je niet kwijt kan. Zelfbevekkening? Daar ben ik niet voor te vinden.

HVB: Vertel eens wat over de vlekken op jullie rug.

POL: Het is gewoon een modieus gedoe. Zie je er één met felrode stippen dan willen de andere dat ook. Toen ik vroeger alleen op zwier ging en ik zag enige vreemdkeurige afval op de zeebodem, dan legde ik me er express op te rusten. We hebben immers een automatisch camouflagesysteem waardoor we dan diezelfde kleur aannemen. En zo sprong ik er dan tussenuit. Niet alle vissers weten dat en als je dan toch opgevist wordt dan denk zo'n onwetende visser: 'Oei, een slechte, weer in zee gooien'.

HVB: Ben je nu toch geen tips aan het verklappen?

POL: Ach, dat zijn maar raadgevingen, echte tips zijn dat nog niet.

HVB: Wat vind je ervan als er toch gejaagd wordt op jonge (kleine) schol?

POL: Dat is typisch voor mannen hé. Ze willen allen een jong ding. En zo lang de vissers mannen zijn zal dat blijven duren. De kleintjes zijn trouwens 't lekkerst om te bakken ook, dat helpt natuurlijk ook eraan.

HVB: Maar ze zijn wel 't goedkoopst.

POL: Ja, maar de kleine zijn meestal wel met veel. Dat maakt het dan goed zeker. Da's gelijk aan de wal. Waar één jongeling is komen er vanzelf meer.

HVB: Zo'n plaatsen wordt door de vissers wel eens 't moederhuis genoemd.

POL: Inderdaad, en waar er veel grote zijn kun je gerust van een bejaardenhuis spreken.

HVB: Wil je nog iets meegeven aan de lezers om af te sluiten?

POL: Ja, hoewel er veel op ons wordt gevist, worden we toch minachtend bekeken. Terwijl wij in een pannetje met solo en flink wat peper & zout heel lekker zijn.

HVB: Smakelijk!

Interview Chris Prut Meyers
tekeningen Jo Clauwaert





Reder Jaap Krijnen over de ervaringen van de TX 68 Elisabeth Christina Vissen met puls en sumwing

Is er nog een toekomst voor de boomkorvisserij, een al vele decennia lang toegepaste, maar grove wijze van vissen? De steeds hogere brandstofprijzen maken het over de zeebodem slepen van zware netten nagenoeg onrendabel. Daarenboven dreigen hele visgebieden taboe verklaard te worden voor het vissen met z.g. wekkerkettingen.

Er worden volop alternatieven bedacht, uitgetest en toegepast. In 1958 was er al de Katwijkse visser Dirk van der Plas die een elektrische manier van vissen bedacht, maar het idee verdween in een la en het bleef er jaren lang in liggen. In de jaren negentig gaat de firma Verburg (Colijnsplaat) onderzoeken of er, ondanks het uit 1988 stammende Europese verbod op elektrisch vissen, een systeem bedacht kan worden dat de goedkeuring kan krijgen; een systeem dat de nadelen van de orthodoxe boomkor kan omzeilen.

Zo is de pulskor geboren en in 1998 wordt daadwerkelijk proefgevaren met een prototype van zeven meter breed. Na vele bijstellingen en wijzigingen (bijvoorbeeld naar een netbreedte van 12 meter) blijkt dat met de elektrokor (pulskor) net zoveel tong en schol wordt gevangen als met de conventionele boomkor. In 2004 is het 12 meter vistuig technisch zover ontwikkeld dat de UK153 er voor langere tijd (nog steeds in experimentele fase) mee gaat vissen. In de praktijk blijkt dat de ongewenste bijvangsten met deze nieuwe vistechiek aanzienlijk minder zijn en dat de kwaliteit van de platvis hoger is, want minder beschadigd. De viskwaliteit is zelfs zo goed dat de UK 153 in 2005 een kwaliteitsprijs wordt uitgereikt.

2006

Gelijktijdig is men ook met een andere ontwikkeling bezig. 'Het is gelukt om iets, waarvan iedereen al 40 jaar denkt dat het goed is, te verbeteren.' Een mooie uitspraak van Jaap van der Vis, schipper van de TX 36. Hij heeft het hier over de door de Texelse Harmen Klein Wolthuis (HFK Engineering) uitgevonden sumwing.

Geestig detail, 'sum' staat in het Texelse eilanddialect voor 'manlijk geslachtsdeel'. Met 'sum' wordt dan ook het lange uitsteeksel bedoeld dat midden vooraan op de vleugel zit. De sumwing komt overgewaaid uit de vliegtuigindustrie. Zo als lucht rond een vleugel stroomt, zo stroomt het water ook. Met een vleugel kun je als het ware ook onder water vliegen! Vliegen met de neus op de grond dan wel. De druk die de neus (sum) uitoefent op de bodem is heel laag en heeft tot gevolg dat de vleugel met daaraan het visnet, de oneffenheden in de bodem volgt. Bij een goede afstelling blijven vleugel en net zo'n 35 centimeter boven de bodem 'vliegen' terwijl de 'sum' de (sum)wing steeds naar de grond stuurt.

Het net aan de vleugel mag dus niet hoger gaan zweven. De sumwing maakt nog wel gebruik van wekkerkettingen, zij het in mindere mate. Gevolg: veel minder bodemberoering en een drastische brandstofbesparing. In 2009 werden ook de eerste proeven gedaan met een kleinere versie die geschikt is voor eurokotters. Een nieuwe trend is hiermee ingezet. Kunnen die twee systemen, pulskor en sumwing, gecombineerd worden? Jawel.

Aan boord

In de haven van Oudeschild zien we de kotter Elisabeth Christina liggen. Met een lengte van 42,85 meter en een breedte van 9 meter is het één van de grootste kotters in de haven. We stappen aan boord bij een ervaringsdeskundige die sinds mei 2011 met de combinatie van de twee nieuwe systemen aan het vissen is: het multiwing pulstuig.

Aan boord is alles aan kant, een wonder als je bedenkt dat het schip de afgelopen nacht na een nogal woelige reis pas is binnengelopen. Reder Jaap Krijnen (71 jaar jong) staat klaar met koffie en voor we het weten zijn we aan de praat.

Vragen stellen hoeft nauwelijks. Krijnen: 'Laat ik je nou eerst maar eens vertellen dat... toen ik in 2004 met dit schip begon te varen, we in een volle visweek 36.000 liter brandstof verstookten. Brandstof die toen € 0,22 cent per liter kostte. De jaren daarna liep de olieprijs op en zijn we zachter gaan draaien, langzamer gaan varen. Dat was nog met de wekkers, met de ketting. We kwamen toen uit op 28.000 liter voor een volle visweek. Dus al een ton of negen minder. Langzamer varen betekent van 7 mijl naar 6,5 mijl! In mei vorig jaar zijn we na een kostbare verbouwing van het schip overgegaan op vissen met de pulsling (multiwing + puls) en nu zitten we op een verbruik tussen 18.000 en 19.000 liter.'

Een Sumwing met puls uitbreiding



De brandsofprijs is nu € 0,63! Dat is dan nog een voordelige prijs omdat we dat coöperatief inkopen. Dat komt dus neer op een verschil van € 6.300,- voor een visweek.'

Op twee schepen na is heel de Texelse vloot is intussen overgegaan op elektrisch vissen. Over heel Nederland bekeken hebben een beperkt aantal schepen een vrijbrief om op deze wijze te vissen, want officieel is elektrisch vissen nog steeds bij wet verboden.

Krijnen: 'Het is ook een vrijbrief om veel, heel veel te investeren. De verbouwing naar het multiwing pulstuig heeft me zo'n € 500.000 gekost. Ja, we krijgen hier in de noordkop subsidie voor drie schepen die in één project werken. De TX1, de TX 68 en de TX 19. Een fors deel (€ 350.000) moet echter door iedere reder zelf worden opgehoest. Bovendien wordt die subsidie in delen uitbetaald en zit je dus altijd min of meer op je geld te wachten.' Even betreft het gezicht van de reder. De banken staan in deze tijd niet te popelen om geld voor te schieten. Zij kijken in de eerste plaats naar de terugverdientijd en zij zien dan direct dat die langer is dan de periode van vrijstelling voor het vissen.

Wat ook 'prik't is dat de subsidie niet landelijk, maar provinciaal gebonden is. Krijnen: 'Iedere provincie stelt zelf zijn subsidie vast. Zo krijgen de vissers in het zuiden (Zeeland) 20 - 25 procent meer subsidie dan wij hier in de noordkop. Wij vissers willen best meewerken aan een beter milieu en aan ecologisch beheer van de visstand... maar weet je... het wordt ons niet gemakkelijk gemaakt. Het is zelfs helemaal niet zeker dat Brussel straks de tijdelijke vrijbrief vergunning om zal zetten in een definitieve. Wat dat betreft zijn er tegenstrijdige berichten. Stel je voor... dan heb je zoveel geïnvesteerd met geld en moeite en dan was het allemaal voor niets. Landen als Denemarken doen erg moeilijk over onze elektrische vismethoden... De Denen zijn namelijk zelf veel meer bezig met pelagische visserij en met de snurrevaard.'

Brussel gaf onlangs te kennen dat Nederland zelf eerst voor meer politiek draagvlak zorgen ten voordele van de pulsvisserij. Het blijft dus afwachten.

Reder Jaap Krijnen vervolgt: 'In het voorjaar van 2011 is de multiwing aan boord geplaatst. Een 12 meter tuig met een kaal gewicht van 4.665 kilo, gemaakt bij Visser in Den Helder. Het pulsdeel werd door de jongens van Delmeco gedaan. Sinds mei vissen we er mee.'

Tevreden? Krijnen: 'Nauwelijks. Ja, de besommingen zijn wel goed, maar we hebben veel tegenslag. Elektriciteit en water is geen gelukkig huwelijk. Zeker bij zwaar weer gaat er van alles stuk. Je bemanningsleden moeten omschoold worden naar complete elektriciens en dat duurt wel zo'n anderhalf jaar. Bovendien komt het vaak voor dat er dingen dusdanig kapot gaan, dat we terug naar de haven moeten. De buurman ligt dan met zijn wekkerkettingen lekker voort te vissen.'

Een weg terug is er echter niet. 'Ja, je kunt wel weer met het bokkentuig aan de gang, maar dan staat altijd nog die peperdure installatie op je schip. Wat dat betreft hebben eurokotters het gemakkelijker. Die vissen ook veel multi-functioneler.'

'Pulsvisserij is trouwens op veel plekken verboden', vervolgt reder Krijnen, 'De Ierse zee, Keltische zee, Golf van Biskaje en het Engels kanaal, allemaal verboden gebied voor ons. Tel daar bij nog het Natura 2000 gebied (grootweg van Zeeland tot de 56e breedtegraad).'

Mogelijks is er nog een kleine ingang om met de pulsvisserij op enkele afgebakende plekken in het Natura 2000 gebied te mogen vissen. Daarvoor moet echter eerst het MCS label voor de TX 19 verworven worden, en ook dat kost de reder weer

Pulskor.



handen vol geld. 'En als je dat label één keer hebt, kost het je ieder jaar weer een fors bedrag om het te behouden. Het maakt de bedrijfsvoering alleen maar duurder.'

Als de geplande windmolenparken zijn uitgezet en Natura 2000 definitief is ingesteld, zijn de vissers 20 à 25 procent van hun visgronden kwijt. Het betreft vooral de kustwateren, dus de eurokotters en de garnalenvissers verliezen hierdoor veel visgebied.

Daar tegenover staat dat er nu wel elektrisch gevestigd kan worden waar dat met wekkerkettingen normaliter onmogelijk is. Dit komt door de zwaarte van de wekkers... waardoor bij bepaalde bodemgesteldheid niet gevestigd kan worden. Met elektrisch vissen (veel lichter vistuig met minder bodemberoering) gaat dat nu wel.

En hoe staat het met de discards (*) vraag ik de schipper.

'De discard is bij het elektrisch vissen vele malen kleiner. Dat scheelt zeker 30-40 %. De TX 68 (met pulsring) en de GO 4 (met wekkers) hebben een week met elkaar opgevestigd, de TX 68 had 1 kist kabeljauw als discard... de GO4 had er vijf.'



Een Sumwing.

Ook de kwaliteit van de gevangen vis is goed. 'De elektrisch gevangen schol en tong is misschien niet beter van kwaliteit, maar de glans van de vis is veel mooier. De vis heeft veel minder te lijden. Minder bodemvuil en de beschadiging van de vis zelf is aanmerkelijk minder. De glans van de vis blijft er ook langer op zitten. Jammer alleen dat de handel dat niet honoreert. Zij geven geen cent meer voor de tong. Zij hebben één prijs, milieubewust gevangen of niet. Dat is wel frustrerend.'

Rondvis en wijting wordt met elektrisch vissen beduidend minder gevangen. Elektrisch vissen richt zich vooral op de platvis. Urkers gaan voor de schol en de Texelaars voor de tong.'

Het multiwing en de pulskor kan ook op schaal verkleind worden. Het is als zodanig al in gebruik op enkele Zeeuwse eurokotters. Met een 4,5 meter tuig vormen ze de nieuwste ontwikkeling in de elektrische visserij. Dit zal waarschijnlijk wel de toekomst worden.

De Nederlandse vloot is gehalveerd. Als je nu in de haven kijkt dan liggen er nog 11 grote kotters en een zevental garnalenvissers. Dat is tegenwoordig de hele Texelse vloot. Krijnen: 'Toen ik ruim 50 jaar geleden als 15 jarige jongen begon te varen lagen er 45. De laatste 20 jaar is de Texelse vloot dus zeker gehalveerd. Den Helder ook. Er zijn nu wel meer schepen met flyshoot/ snurrevaad. Er zijn ook wel meer eurokotters gekomen, de kleine vloot is nu groter dan de grote. Schepen als de TX 19, daar zijn er nog zo'n zeven van. Laat ons hopen dat de Europese Unie ons groen licht geeft.'

Jacques van Harten

(*) Discards in de visserij zijn vangsten die wel aan dek komen, maar vervolgens weer overboord gezet worden. Redenen hiervoor kunnen zijn: de (vis) soort is niet te verkopen, de vissen zijn kleiner dan de wettelijk toegestane lengte, de toegestane hoeveelheid te vangen vis is reeds bereikt, een op een later tijdstip verkregen vangst brengt meer op dan een vangst die eerder is verwerkt en er is geen ruimte om de eerdere vangst aan boord houden: door de eerdere vangst overboord te zetten creëert men ruimte voor de meer waardevolle vangst (high grading).

Is iedereen gelukkig met de pulsvisserij?

Al in 2005 begon NGO Greenpeace moeilijk te doen over de pulsvisserij: 'De pulskor is een stapje in de goede richting, maar meer ook niet. Het is absoluut niet de milieuvriendelijke vangstechniek die het wordt genoemd. We krijgen de indruk dat overheid en vissers de overstap naar de pulskor te haastig maken en denken alle problemen te hebben opgelost'. Verder heet het ook: 'De pulskor is een zeer kortzichtige oplossing. Straks zitten we met nog minder vis in onze Noordzee, maar wel met de investering in pulskorren die nog steeds niet duurzaam zijn.'

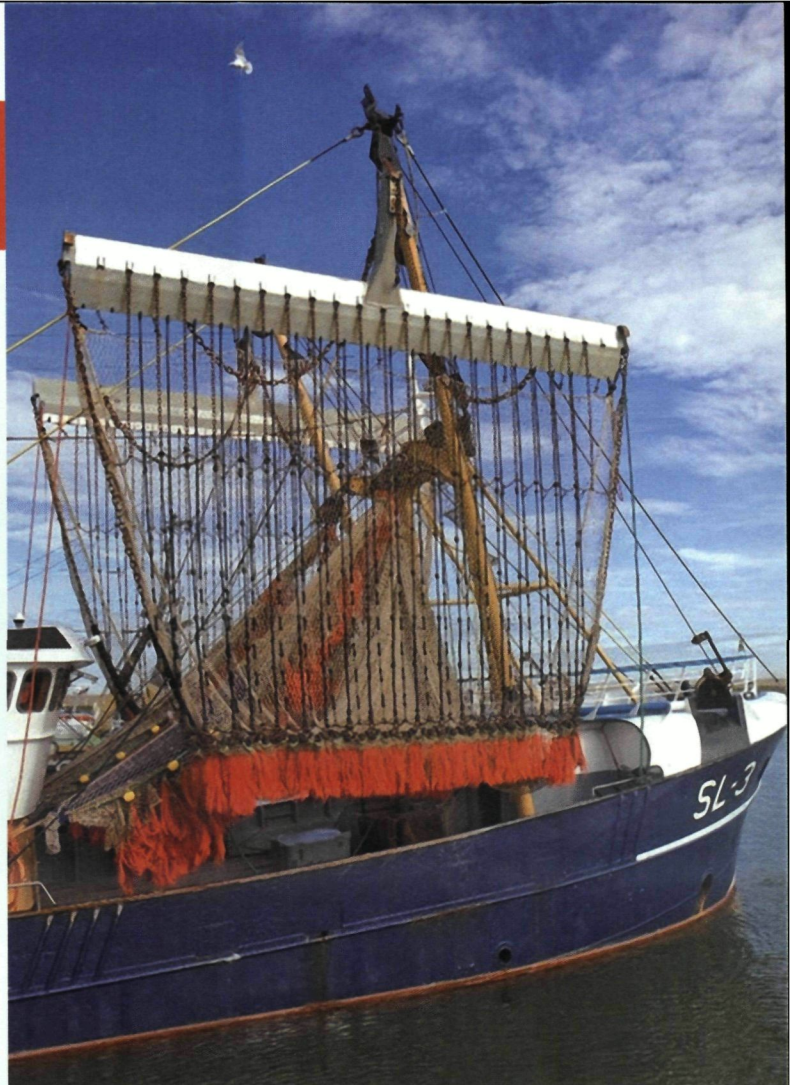
Ook de berichten over dode kabeljauw zijn verontrustend. Met name jonge kabeljauw heeft last van de stroompulssloten. Ook door de vissers zelf wordt dit beaamd. Afhankelijk waar de kabeljauw bij het net zwemt en mogelijk ook afhankelijk van de hoeveelheid 'stroom/voltage' is er schade vast te stellen. De sterkte van de stroompulsen varieert per dag en omstandigheid. Vooral bij koud weer/lagere watertemperatuur moet er bij het elektrisch vissen meer 'stroom' worden gegeven.

De kabeljauwen (*Gadus morhua*) krijgen waarschijnlijk in het wekvel van de pulskor een sterke spiercontractie waardoor zij zelf hun rug breken. Dit gebeurt ter hoogte van de anus.

Onduidelijk is nog steeds tot hoever en in welke mate (en onder welke wisselende omstandigheden) de voor de kabeljauw dodelijke veldsterktes zich rond het net door het water verspreiden.

Nu de pulskor (en varianten) nog in een experimenteel stadium verkeren en nog op betrekkelijk kleine schaal gebeurt, is de schade te overzien. Anders wordt het als straks de elektrische visserij door wetgeving wordt vrijgegeven en grootschalig commercieel gaat worden toegepast. Kabeljauw (en wijting) hebben om meerdere redenen al weinig kans om als bijvangst te overleven. Overleeft de kabeljauw de stroompuls, maar komt hij toch in het net, dan knapt bij het boven halen alsnog de zwemblaas.

Op verzoek van de Europese Commissie onderzocht ICES (International Council for the Exploration of the Sea of ICES) de voor en nadelen van de pulskor. Uit dat onderzoek komen (naast de voordelen) ook duidelijk nadelen naar voren. Er is inderdaad sprake van hogere sterfte van target en non-target vissoorten. Zorgelijk is men ook over de kabeljauwschade en effecten op andere ongewervelden en kraakbeenvissen.



Een verkleinde Wing met puls techniek

Europees Commissaris Maria Damanaki heeft al deze rapportages op haar bureau liggen. De reder houdt intussen zijn adem in. Hij immers heeft veel geïnvesteerd in de verbouwing van zijn schip en de aanschaf van nieuwe vistuigen. Ook heeft hij vangstverlies geleden omdat 'het vak' met de nieuwe vistuigen opnieuw geleerd moet worden. Banken blijven huiverig om ondersteunend te financieren, want de elektrische visserij is nog altijd onzeker. Voorlopig lopen de schippers die elektrisch vissen nog met kromme tenen over hun dek.

Jacques van Harten

GARDEC

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

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

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

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



Bureel - Werkplaatsen:
Boomkorstraat 7/8 - 8380 Zeebrugge
GSM 0477/41 20 93
24u / 24u



Kevin Despiegelaere komt om op zee

Op zaterdag 4 februari ging de 20-jarige Kevin Despiegelaere over boord op de B 462 Vidar. Het drama speelde zich al in het Kanaal. Het jongste bemanningslid kampte met liefdesverdriet.

Vier schepen van de Britse kustwacht en een helikopter van de Royal Marine hebben lang tevergeefs naar de jonge visser uit Knokke-Heist gezocht. Ook de bemanning van de B 462 heeft vijf uur lang meegezocht. Maar enkel de reddingsboei die nog in zee werd gegooid, kon worden teruggevonden.

Volgens aalmoezeniet Demaeght is het niet helemaal duidelijk of hij de toegeworpen boei niet 'wilde' of nog 'kon' nemen: *'Veel elementen wijzen er op dat Kevin zijn gevoelens niet meer in de hand had'.*

De verslagenheid bij de bemanning van het vissersschip is groot. Voor de rederij Shannon is het de tweede tegenslag in korte tijd. In september vorig jaar werd het boomkorvaartuig nog aangevaren door een Maltees vrachtschip, met aanzienlijke schade tot gevolg, gelukkig zonder dat daarbij gekwetsten vielen. De bemanning werd zondag na de feiten in de Engelse haven Milford door de maritieme diensten ondervraagd. Zondagnacht kon het schip weer vertrekken. De B 462 Vidar is vervolgens verder gaan vissen en op 14 februari rond 4 uur de haven van Zeebrugge binnengelopen. Schipper Bart De Waegenaere zei toen aan een journalist van Het Nieuwsblad: *'Velen van ons hebben het allemaal met eigen ogen gezien gebeuren. We hebben nog een reddingsboei gegooid. Die is op ongeveer twee meter van Kevin in het water terechtgekomen. Ik vermoed dat hij hem niet meer heeft kunnen grijpen, omdat hij al onderkoeld was. Het zee-water is er amper twee of drie graden. Als je daar in terecht komt, weet je dat je nog weinig kans hebt als je niet onmiddellijk uit het water wordt gehaald.'*

Op het ogenblik dat we deze lijnen schrijven is het lichaam van de jonge visser nog altijd niet gevonden.

Wissersherdenking Heist

Op 19 februari huldigde Heist de visserij. De bloemenhulde aan het vissermonument werd traditiegetrouw voorafgegaan door een zgn. vissersmis. De hulde gaat het Heistse carnaval vooraf en het prinsenvaar kwam dan ook een tuil neerleggen voor het monument. Ook dit jaar verloor de Heistse vissersgemeenschap alweer een jonge man op zee. Kevin Despiegelaere ging op 4 februari overboord en blijft sindsdien vermist.

Potvis levert stroom voor veertien gezinnen

Op 8 februari spoelde een potvis aan op het strand van Heist, dichtbij de havenmuur van Zeebrugge. Het dier was ongeveer tien jaar oud, 13,5 meter lang en woog 20 à 30 ton (d.i. ongeveer het gewicht van vijf olifanten). Het raakte gewond bij de stranding en stierf ter plekke. Het was een jong dier.

Er werd eerst wetenschappelijk werk uitgevoerd op het kadaver en het werd vervolgens afgevoerd naar een afvalverwerkingsbedrijf. Zijn vet werd door Electrawinds in groene energie omgezet: 50.000 kilowattuur, wat ongeveer overeenkomt met het jaarverbruik van veertien gezinnen.

Het is vrij zeldzaam dat potvissen aanspoelen op Belgische stranden. Dat gebeurde eerder al in 1954, 1989, 1994 en 2004. Het dier dat dit jaar aanspoelde werd in Heist Theofiel genoemd, naar verluidt naar de Heistse visser Theofiel De Grootte. (foto's: Annie Devos)



Torhoutsesteenweg 42
8400 Oostende
T 059 27 05 45
F 059 51 25 15
www.calcule.be

Pauwels - Tommelein - Vermeire

Het toekomstige fonds voor de visserij

In het kader van de hervorming van het Europees Fonds voor Maritieme zaken en Visserij (EFMV), komt de Europese Commissie naar Oostende. Mevr. Simona LUPU van DG MARE zal de voorstellen toelichten (presentatie Engels, achtergrondinfo Nederlands). Deze infonamiddag wordt ingeleid door Frans Coussement, raadgever van Kris Peeters, Vlaams Minister voor visserijbeleid. De informatiesessie gaat door op woensdag 28 maart van 13,45 tot 17,30 u. in het VLIZ, Wandelaarkaai 7, ingang Pakhuis 68, te Oostende. Wie erbij wil zijn moet zich voor 14 maart registreren op zeevisserij@lv.vlaanderen.be. Telefonisch kan ook: 059 43 19 20.

MSC in de Belgische viswinkel

Visconsumenten kunnen nu online op zoek gaan naar visproducten die het MSC-keurmerk dragen: De 'Boodschappenplanner duurzame vis' wijst consumenten op de Nederlandstalige website van MSC de gecertificeerde vis-, schaal- en schelpdierproducten op de winkelvloer: www.msc.org/waar-te-koop/boodschappenplanner. De zoekresultaten bestaan uit informatie over en foto's van vis-, schaal- en schelpdierproducten en tonen een link naar de website van het merk, de supermarkt of de vishandelaar. De boodschappenplanner geeft momenteel een overzicht van meer dan 9000 consumentenproducten die in 74 landen op de winkelvloer verkocht worden, o.a. ook in België.

GEZOCHT



HBV bereidt een dossier voor over de figuur van Aspeslagh, reder ter zeevisserij, betrokken bij de H. Aspeslagh-F. Zonnekeyn, H. Aspeslagh & C°, H.P. Aspeslagh,

R.&H. Aspeslagh frères & A. Deceuninck en S.A. Pêcheries Ostendaises. We zoeken fotomateriaal ter zake. Is er iemand die ons een foto kan bezorgen van deze grote ondernemer? Kan iemand ons foto's uitleenen van vaartuigen van deze rederijen? Laat het ons weten: het.visserijblad@telenet.be.

Zimbabwe maakt jacht op zeemeerminnen

Landbouwgebieden in Zimbabwe kampen met een tekort aan water. Daarom is het essentieel dat er voor de bevolking van het Afrikaanse land waterreservoirs worden aangelegd. Helaas voor die bevolking steken zeemeerminnen stokken in de wielen.

De waterreservoirs zijn niet alleen broodnodig voor de landbouw, ook voor de economie zijn ze onontbeerlijk. Desondanks liggen de werken in de steden Gokwe en Mutare al een poosje stil. De arbeiders zijn er volgens minister Sipepa Nkomo rotsvast van overtuigd dat er in het water zeemeerminnen schuilen. 'De enige manier om dit op te lossen, is door een traditioneel bier te brouwen en een ritueel uit te voeren die de zeemeerminnen weggagen', aldus de minister.

De Zimbabweanen geloven al langer in zeemeerminnen. Volgens hen zijn ze bijzonder slechtaardig omdat ze mensen mee zouden nemen onder water. De overheid schakelt zelfs niet-bijgelovige Zimbabweanen in omdat heel wat Zimbabweanen niet durven terug te keren. (Bron: diredactie.be)

Visbestanden in Paranarivier gaan sterk achteruit

De visbestanden in de Parana, de op een na belangrijkste rivier van Zuid-Amerika, gaan sterk achteruit. Een verminderd debiet en overbevissing zijn de belangrijkste oorzaken, zeggen experts.

Vooral de sabalo, de belangrijkste commerciële vissoort in de Paranarivier, krijgt klappen. Tot midden jaren negentig had Argentinië geen exportbeperking voor zoetwatervis. Sindsdien probeert de overheid de uitvoer van sabalo te beperken. Aanvankelijk mislukte dat. In 1998 werd 13.000 ton uitgevoerd, in 2004 was dat al toegenomen tot 34.000 ton. Vorig seizoen werd het vangstquotum teruggeschroefd tot 16.000 ton.

Maar de druk blijft enorm. 'Er wordt meer sabalo uitgevoerd dat het systeem aankan', zegt een bioloog. 'Dit jaar is het eerste waarin de soort zich bijna niet voortplantte. Dat is nog nooit gebeurd.' (Bron: Dewereldmorgen)

Marnix Verleene viste in januari op de O 316 Aegir.
Voor HVB hield hij een dagboek bij
en er werden foto's gemaakt.

Vissersdagboek

Maandag 2/1. - 14.30 u. — Met het busje naar de boot. Om middernacht aan boord. Plat tot 's morgens en dan actie. Om 12.00 zware storm. Traag naar de visgrond. De wind zwakt af. Na amper 24 uur vissen weer beide korren aan boord houden. Windkracht 11 en iets meer. 20 uur voor de wind op de zee gelegen. Aanpassing aan bakboordkor. Veel werk om het gewenste resultaat te krijgen. Beide korren vissen nu weer gelijk. Winden/vieren. Vangst verwerken/vis wegsteken. Geen dagen, geen nachten. Onze ouwe staat overdag op de brug, wij nemen elk een nachtwacht voor onze rekening. Het ruim wordt gevuld. We gaan voor de woensdagmarkt.

De weegschaal is stuk. Een hoop miserie. We kunnen het gewicht van de vangsten niet nauwkeurig genoeg schatten om een controle zonder kleerscheuren te doorstaan. Het is mooi weer geworden, we zien geen marineschip. De laatste slepen doen we op het *toverlijntje*. Op weg naar Milford maken we schoon schip. Niet al te grondig want vanavond zijn we alweer op zee. Binnen, lossen, schip vaarklaar maken. Paar uur plat en met het volgende hoog water weer naar buiten. Aan boord: een andere schipper en een mannetje meer.

Vrijdag 13/1. — Stakelamblet. Een zomerse winterdag. Ierse controle. Niet gepakt. De visserij is goed. **Dinsdag 17/1.** 08.00 u — winden en naar binnen. Gelost en schip vaarklaar gemaakt. Mijn liefste aan de draad. Klaar voor de volgende trip. 23.30 terug op zee. Off we go.

21/1. — Tussen zware bries en slecht weer. De visserij valt mee. We weten nog niet wanneer we zullen markten. Ik ben benieuwd hoe het eraan toegegaan bij de intrede van Peter Holvoet-Hanssen in Oostende. Volgens de laatste berichten zal ik ook het feestje van Hilde missen. De mannen aan boord willen me niet meer kwijt. 'Verkoop je zootje en blijf hier varen'. Een verleidelijk aanbod. Ik amuseer me hier wel. Al is mijn conditie niet meer wat ze geweest is: ik kan nog wel alles wat gedaan moet worden, net zo snel als vroeger, maar het doet... pijn. Nog vier dagen te vissen.

23/1. — De reder wil dat we woensdag markten - nog 2 dagen te vissen - en nog een reisje kraken tot de volgende woensdag. Teleurstelling/aanvaarding. Nu hebben we mooi weer, maar volgens de weerkaarten staat ons volgende reis weer wat te wachten. Nog enkele slepen en naar binnen.

24/1. — Yohoo love. Ik was blij mijn geliefde te horen. Bjorn is afgenokt. Nu sta ik op zijn plaats: de kuil en het ruim. Benieuwd waar het nu pijn zal doen. We weten nog niet of we deze avond zullen varen. Niemand ziet het zitten. Met een lang gat, zwaar gemoed en dikke kloten naar buiten. Een wachdje zuidwest in redelijk weer aan de korre. Vier slepen later is alles aan boord. Storm in de oostelijke Atlantiek. Bijliggen. Middernacht. De wind is gevallen. Vissen. Winden. Vieren. Vangst verwerken.



Vis wegsteken. Wacht na wacht in slecht weer met hoge zeegang. Sleep na sleep... slepen we ons voort.

Zondag 29/1. — We tellen af. Eerst de weken, dan de dagen, nu de slepen (ongeveer 8) tot we de laatste ronde ingaan. Schip kuisen, korren overzien, vis in de koelwagen en met het busje naar huis. Nog 48 uur, mijn lief. Ik begin je te missen.

31/1. — De laatste korrewacht. De laatste maaltijd van deze reis. Mooi weer. Honderden flippers razen rond de boot. Het water schuimt. Onbeschaamde voortplantingswaan. Ik geniet. Vijf minuten voor 't winden is de zee opnieuw voor de meeuwen, malle mokken en Jan van Genten. Winden vieren / vangst verwerken / vis wegsteken / Koffie en kuisen. Met handborstel en zeep worden binnendek, transportband en viswatter geschuurd en met zeewater gespoeld terwijl de hogedrukspuit met zoetwater buitenbrug en bovenschip spoelt. Winden/vieren... De wind is gedraaid. 6 à 7 uit het noordoosten. Korte, koude golven beuken op het schip. We spuiten de sloerie leeg en stapelen de volle kisten waar we plaats vinden. Verse koffie in het kombuis. Goed nieuws: de laatste sleep.

Winden. De korren - gezuiverd van gekopte vis - op de rollen en de planken dichtgezet. Vangst verwerken en stouwen. Het achterdek opgeruimd. Paar uur plat tot we in het opper zijn.

06.00 u. — Borstel en blik, spons en zeemlap, trekker en dweil. Bakboordkor afvieren en in de gang openwinden. Afmeren. Hijsinstallatie opzetten. Lossen. De koelwagen volgens het boekje gestapeld tot aan de deuren. Deelvis achteraan. Voor het zegel erop gaat, een extra job: er dienen 60 kisten van een bokker bij onze vangst gezet te worden om naar de vismijn getransporteerd te worden. De chauffeur kan niet lachen met het overgewicht. We trekken, heffen, sleuren vloekend, grommend en kreunend een plaats vrij. Werken, wachten, werken. Met anderhalf uur vertraging kunnen we het visruim klaren, lege kisten laden en schoon schip maken. Om beurt in de douche, plunjezak pakken en wachten. Een uurtje later is het busje geladen met vuile was en versleten vissers.

15.00 u. — Het schip in handen van de walkapitein, lijf en leden in handen van de chauffeur.

1/2/12. 00.00. — Terug thuis. Ik kus je mijn lief.

Marnix Verleene





KAPITEIN ANDREAS ZEPPUS

Vorige maal maakten we de belofte dat we **Johan Verminnen** aan de tand zouden voelen over zijn veelvoudige en veelgelaagde relatie met de zee, het varen en het zeilen, en Oostende. Dat blijkt echter niet in twee woorden samen te vatten en we zijn bovendien nog volop bezig met het doornemen van *'De laatste Boot'*, het werk dat die relatie nauwkeurig beschrijft, al is het in de vorm van een roman. Daar hoort ook een cd bij met acht nummers als *'Oostende in the Rain'*, *'Zeiler ver van Huis'* en *'De Poolse Kapitein'*. U begrijpt: werk aan de supermarkt!

Daarom dachten we daarvan gebruik te maken om in deze aflevering eens iets totaal anders te behandelen, een intermezzo dat ons brengt in het zwaar getroffen Griekenland. Ver van ons om aan politiek te doen. Gezellige dikkerds zijn er al voldoende in de Vlaamse politieke schandlap. Maar het moet deze filhellen van het hart: een heel volk draait op voor de graaicultuur van een handvol families (de namen hoor je voor een deel elke dag op radio en TV en ze zitten zowel 'links' als 'rechts') die sinds begin jaren tachtig de Europese vleespotten afromen en wat overblijft, 'geïnvesteerd' hebben in projecten zonder beleidsvisie en zonder toekomstperspectief, hoe dan ook, zeker niet ten voordele van Yannis met de pet. Spijtig zou het zijn als de woede van het volk zich zou keren tegen 'Europa', wat voorlopig gelukkig nog maar beperkt het geval is. 'Europa' heeft slechts één ding misdaan: het heeft niet ingezien wat er werkelijk aan de hand was en is, vroeger niet en nu nog steeds niet.

Op 15 april zal het honderd jaar geleden zijn dat de Titanic met zijn decaprio-len fataal langs de ijsberg schuurde. Nooit gedacht dat een hele natie met een ongelofelijke geschiedenis en een onschatbare culturele rijkdom rond die tijd op de klippen zou lopen, een eeuw later. Griekenland, beste mensen, is meer dan een land, het is een idee, een filosofie, een manier van zijn. Dat wordt nu te grabbel gegooid. De kans voor ons om hic et nunc eens een onvermoed gezicht van Hellas te tonen, het land waar ooit reders als **Aristotelis Onassis** (1906-1975) en **Stavros**



'Andreas Zepos, bekend personage uit Piraeus, samen met Papaioannou.'

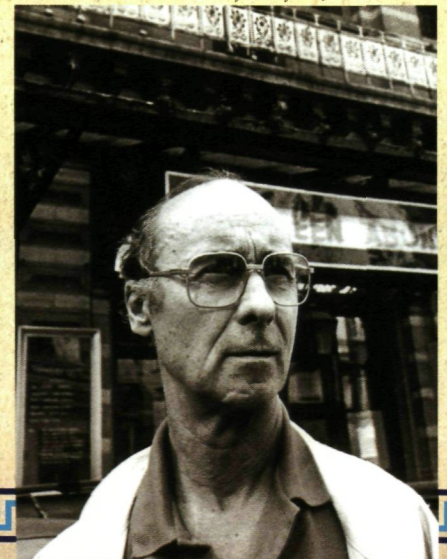
Niarchos (1909-1996) de plak zwaaiden. Rijke stinkerds, meer dan toegegeven, maar in de beste traditie van het oude Athene, bleven ze trouw aan de *'filótimo'*, het Griekse 'gentlemanschap', en 'maakten' ze hun rijkdom 'goed' door de *'leitourgía'* (wat bij ons 'liturgie' werd, maar da's een zeer ver afgeleide betekenis), de eenmalige dienstbaarheid aan de medeburgers via een schenking aan de gemeenschap. Dat kon een ziekenhuis of een destroyer zijn. Na zijn dood maakte Onassis zijn vliegtuigmaatschappij over aan de Griekse staat. **Olympic Airways**, jawel. En menig rijk industrieel schonk zijn persoonlijke kunstcollectie aan het volk.

Dat er zoveel reders van Hellas kwamen, is niet verwonderlijk. Het land, het klimaat en de zesduizend eilanden, eilandjes en uitstekende rotspunten (waarvan er maar zo'n tweehonderd bewoonbaar zijn en slechts een tachtigtal meer hebben dan 'honderd inwoners') hebben de zin voor avontuur aangescherpt: zo wonen er evenveel Grieken buiten Hellas als er in. En diverse grote Amerikaanse en Australische steden herbergen meer Grieken dan Patras, de derde grootste stad van Hellas. Met duizenden kilometers kust is het logisch dat de Grieken zeevaarders waren en blijven, zelfs nu er van grote rederijen bij ons weten niet veel meer overschiet. In een land waar muziek

zo'n belangrijke plaats heeft in het alledaagse leven en waar de visvangst een levensnoodzakelijk bedrijf was, beoefend door velen, kan het niet anders of die twee hebben mekaar ontmoet. Er zijn uiteraard de eilandliederen, de *nisiótika*, maar ook in stijlen waar je het niet verwacht, komt de zee om de hoek piepen.

Wij Vlamingen zouden dat in de sixties geweten hebben. O, we hebben het nu eens niet over *'Zorba de Griek'* (1964), al speelt de zee een grote rol in de roman *'Alexis Zorba'* van Kretenzer **Nikos Kazantzàkis** én in de film van **Michael Cacoyannis** (beter gespeld: **Kakoyànnis**) met **Anthony Quinn**, **Alan Bates** en **Irini Papà** (hier zeggen we **Irène Papas**) en de muziek van **Mikis Theodorakis** (juister **Theodoràkis**), muziek die de *'sirtàki'*

Senne Roufaer • foto Jo Clauwaert



Gemeentelijke Visveiling Nieuwpoort

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

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



visinfolijn:
veilmeester:
directie:
fax:

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



Mikis Theodorakis • foto Jo Clauwaert

populair maakte, een niet-bestaande volksdans, een bijeenraapsel van andere dansen. Zorba raapte drie Oscars op. We hebben het wel over 'Kapitein Zeppos'. De ouderen onder ons hebben het jeugdfeuilleton 'Kapitein Zeppos' verslonden. Het ging om drie series, in 1964 en 1968 ('Belderbos' in zestien episodes, 'Eglantier' en 'Tweng' in elk acht episodes). Het werd bedacht door Lode De Groof en geregisseerd door de geweldige Senne Rouffaer, die ook de kapitein-held speelde. 'Captain Zeppos' haalde ook het scherm in Nederland, Zweden, Finland en Engeland. Het indicatiefje, 'Living It Up' van Bert Kaempfert, is onlosmakelijk verbonden met de serie en behoort ook al tot het collectieve geheugen van de Vlaamse 'sixties'.

Het staat ons voor dat we enkele jaren later een interview hoorden of zagen met de Lode De Groof. De naam 'Zeppos' had hij opgevangen tijdens een vakantie in Griekenland. Die opmerking was ons altijd bijgebleven. Pas toen we de razend boeiende wereld van de Griekse rebètika beter leerden kennen, ontdekten we dat die figuur ook echt bestond. Het leek weinig waarschijnlijk dat er in deze 'Griekse stadsblues' (een ongelukkige definitie, maar het genre heeft nu eenmaal een lange uitleg van doen voor men het goed kan plaatsen) aandacht zou zijn voor een visser, omdat dit universum van sociaal verworpenen zich concentreerde in de achterbuurten, de cafés, de tekèdhes (hasjkits) en opiumhuizen, de 'Turkse' badhuizen en de... gevangnissen van de grote steden. Maar in Griekenland bevinden de steden, dus ook die waar de rebètes verbleven, zich altijd dicht bij de zee: Athene heeft een haven, namelijk Piraeus, Thessaloniki en Hermoupoli(s) op Syros zijn havensteden.

In Piraeus moeten we zijn, want daar liep, als hij niet op zee aan het vissen was, ene Andreas Zepos (één P) rond, een zeebonk van wie (gelukkig!) een pracht van een foto bestaat. Rechts zie je hem gezeten, getaande huid, baard en snor, vervaarlijk kijkend vanonder zijn breedgerande 'zuidwester', Kapitein Haddock waardig. Naast hem zijn vriend, de rebètikazanger en bouzoukispeler, tevens componist van vele rebètikaklassiekers, Yannis Papaioànnou (1914-1972) De 'lange met de haviksnous' bezorgde ons onsterfelijke liedjes als 'Vijf Grieken in de Hel' of 'De Buffethouder', die iedere Griek kent. Papaioànnou was ook een meester op de bouzouki, bekend om zijn lange ritmisch vrije intro's, de taxínia (= meervoud van 'taxími'), en tevens was ie een geboren entertainer, zoals zovele foto's bewijzen. Maar de ode aan de Griekse Piet Piraat is toch het neusje van de zalm. U kan het lied in zijn bekendste en wellicht beste uitvoering vinden bij één van de grote rebètikazangeressen, Sotiría Bellou, die nog met de grootste der rebètes Vas(s)ilis Tsitsànis optrad. Het snelst ben je bediend op YouTube, al is de song ook op cd verkrijgbaar. Voor liefhebbers van opgewekte muziek met heerlijk jengelende bouzouki's!

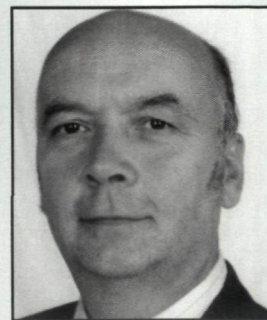
De eerste twee strofen van 'Kapetan Andreas Zep(p)os' luiden als volgt: 'Een vissersboot ligt aangemeerd en wacht aan de kant op Zepos. Kapitein Andreas Zepos, ik ben gelukkig als ik je zie. / Allen werpen ze hun netten maar vangen doen ze niks, maar als Zepos ze uitwerpt haalt hij fijne inktvis op. 'Eja mola, eja lessa' (=haal op, haal op) Zijn zak is vol vis.' Het is een prachtige ode aan zee en aan de visser, maar het is vooral een ontroerende lofzang op de vriendschap.

Antoine Légat

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



Zeemansbond A.B.V.V.



Ivan Victor
Federaal secretaris
zeeverij

Nieuwpoortsesteenweg 98,
8400 OOSTENDE.
T 059 55 60 85
F 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.

N.V. WILLEMS

Recuperatiebedrijf



Oude metalen en containerdienst

Kalsijdeweg 3, 8470 Gistel (Snaaskerke)

Tel (059) 51 44 66

Container nodig?
Bel 059 / 51 44 66

De Belgische visserijvloot (84)

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

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

O 131 VOLUTAS DEI

Lengte: 44,86 m

Breedte: 7,52 m

Tonnage: 308,03 bruto ton

Bouwjaar: 1930

Werk: Boot NV Alphen, Nederland

Motor: Industrie 1960

Vermogen: 1.000 pk

Eigenaars.

Ex OR 31 BETTINA KLASSINA.

21.08.1981: PVBA Volutas.

25.11.1986 werd het vaartuig geschrappt uit de officiële lijst der vissersschepen



Foto collectie LVC

O 334 ANITA

Lengte: 38,50 m

Breedte: 6,70 m

Tonnage: 209,07 bruto

Bouwjaar: 1962

Werk: Seghers, Oostende

Motor: GM 1961

Vermogen: 4 x 210 pk.

Eigenaars.

Charles en Viktor Seghers (1962)

Charles Seghers en Lea Heine.

(1967)

O 334 DE HAAI.

PVBA De Sneppe (H Pintelon en

G Brys) (1970)

25.11.1986 werd het vaartuig geschrappt uit de officiële lijst der vissersschepen

Afgebroken te Brugge.



Foto collectie LVC

Z 537 MARIE LOUISE LEON

Lengte: 24,30 M

Breedte: 6,34 M

Tonnage: 82,12 bruto ton

Bouwjaar: 1946

Werk: J. Haerincq, Zeebrugge

Motor: Ruston 1946

Vermogen: 240 pk

Eigenaars.

Viktor Vlietinck (1946)

Viktor en Leon Vlietinck (1963)

O.537 MARIE LOUISE LEON.

Georges Lepeire (1966)

Z 537 CALYPSO.

NV Noordvisserij (1974)

25.11.1986 werd het vaartuig geschrappt uit de officiële lijst der vissersschepen



COPYRIGHT LVdC



BOEKEN



Vuurtorenwachter

Van de hand van Gordon Medlicott verscheen bij Whittles Publishing onder de titel "An Illuminating Experience" een interessant boekje, 'an insight view' in de 32-jarige loopbaan van een vuurtorenwachter.

Doorheen de zestig- en zeventigerjaren, hoewel de mens de techniek bezat om op de maan te landen, werden sommige vuurtorens, en niet alleen het hoofdlicht maar ook de woonruimtes, nog verlicht met petroleum. Sommige van die vuurtorens beschikten niet eens over stromend water, een badkamer of verwarming. Het verhaal in het boek begint in 1966, toen olielichten nog draaiende werden gehouden door middel van een met de hand opgewonden klok. De auteur wist toen helemaal nog niet dat hij de tijd van onbemande vuurtorens zou meemaken, waar technische doorbraken zoals de computer, telemetrische verbindingen, satellieten en GPS centraal zouden staan. In zijn tocht langsheen de kusten van Engeland, Wales en de Kanaal Eilanden bezocht de auteur 22 vuurtorens, waarbij tal van wetenswaardigheden aan bod komen. "An Illuminating Experience" vertelt het verhaal van een levenswijze die nu tot ons maritiem erfgoed behoort.

"An Illuminating Experience"
(ISBN 978-1-904445-64-7) telt 131 pagina's en werd als softback uitgegeven. Het boek kost £14.99 (exclusief P&P). Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij, Whittles Publishing, Dunbeath Mains Cottages, Dunbeath, Caithness KW6 6EY, Scotland, UK. Tel: +44.1593.737333, Fax: +44.1593.731400, e-mail: info@whittlespublishing.com.

Schatten en Scheepswrakken

Bij het Davidsfonds Uitgeverij verscheen in oktober het prachtige boek, noem het maar het standaardwerk, "Schatten en Scheepswrakken. Boeiende onderwaterarcheologie in de Noordzee", de neerslag van het jarenlange onderzoek en veldwerk van Dirk & Tomas Termote.

Van militaire schepen uit de twee wereldoorlogen tot vrachtschepen en containers, van houten zeilschepen en yachten tot vliegtuigen. In de Belgische territoriale wateren bevinden zich maar liefst 277 gekende en onbekende wrakken die door storm, oorlog, brand... op de bodem van de Noordzee zijn beland.

"Schatten en Scheepswrakken" geeft voor het eerst een systematisch overzicht van elke obstructie in de Belgische territoriale wateren. Het is een primeur in het onderwater- en wrakkenonderzoek in België. Elk vergaan vaartuig draagt een schat van informatie met zich mee voor archeologen en wetenschappers. De exacte plaats- en dieptebepaling van de wrakken is nodig om onderzoek op de wrakken te kunnen doen, maar is daarnaast ook van het grootste belang voor de veiligheid van de scheepvaart.

Maritiem archeoloog Tomas Termote is, in navolging van zijn vader Dirk, al jarenlang bezig met het in kaart brengen van de wrakken in de Noordzee. Samen ontdekten ze heel wat nieuwe wrakken. Deze publicatie is het resultaat van bijna 5000 duiken van twee generaties gedurende de laatste dertig jaar.

"Schatten en Scheepswrakken"
(ISBN 978-90-5826-609-5) werd op A4-formaat als hardback uitgegeven, telt 340 pagina's en kost 34.50 euro. Aankopen kan via de boekhandel.

Geschiedenis van de VOC

Bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers verscheen onlangs "Geschiedenis van de VOC. Opkomst, bloei en ondergang", geschreven door Femme S. Gastra. Vier eeuwen geleden verkreeg de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) het monopolie voor de vaart op Azië. De VOC werd in de 17de en 18de eeuw het grootste scheepvaart- en handelsbedrijf ter wereld. Met de handel in specerijen als peper en kaneel – en later ook producten als zijde, thee en porselein – bracht de VOC Nederland een periode van ongekende economische en culturele voorspoed. In deze compleet herziene, rijkelijk in kleur geïllustreerde editie van dit gezaghebbende standaardwerk, belicht Femme Gastra alle facetten van deze unieke onderneming. Waarom kreeg dit commerciële bedrijf zoveel politieke macht? Hoe werden schepen gebouwd? Hoe organiseerde men de bijna 5.000 reizen naar de Oost? Hoe waren de arbeidsomstandigheden aan boord en wat hield de militaire ondersteuning in? Waarom kozen tienduizenden Europeanen vrijwillig voor een reizend leven vol ontberingen en grote risico's? Al deze vragen en nog veel meer komen aan bod in dit sterk aan te raden boek.

"Geschiedenis van de VOC"
(ISBN 90-5730-605-0) telt 208 pagina's en werd als hardback uitgegeven. Het boek kost 24.95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/76.72.26, Fax 053/78.26.91, E-mail: info@agorabooks.com.

Scheepsbouw in Perspectief

Bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers verscheen onlangs "Scheepswerven in Perspectief. Werven in Nederland 1870-2009". De redactie was in handen van Jeroen ter Brugge, Gerbrand Moeyes en Elisabeth Spits. Zolang er gevaren wordt, worden er schepen gebouwd. Van oudsher gebeurde dat in of vlakbij dorpen en steden. Geklop en gehamer, de geur van teer en gloeiend ijzer: het vaste repertoire van iedere maritieme gemeenschap. Scheepswerven waren een essentieel onderdeel van veel plaatselijke economieën en het personeel vormde dikwijls een hechte gemeenschap. De vaak grote complexen waren nadrukkelijk aanwezig in de bebouwde omgeving. Schaalvergroting en modernisering van technieken en materialen brachten echter een voortdurende zoektocht naar ruimte op gang en veroorzaakten een haat-liefdeverhouding met de omgeving.

In deze uitgave van het Maritiem Museum Rotterdam en het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam schetsen vooraanstaande maritiem-historici een gevarieerd beeld van de Nederlandse scheepsbouw.

"Scheepswerven in Perspectief"
(ISBN 90-5730-586-0) telt 126 pagina's en werd als softback uitgegeven. Het boek kost 19.95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, 7200BD Zutphen. Tel. +32(0)575.510522, Fax +31(0)575.542289. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/76.72.26, Fax 053/78.26.91, E-mail: info@agorabooks.com.

Sleep- en duwboten 2010

Ook dit jaar pakt Uitgeverij De Alk uit met een nieuwe editie van het standaardwerk "Sleep en duwboten 2010". Het boek werd samengesteld door W. Van Heck en A.M. Van Zanten.

In 320 pagina's brengt de publicatie een diepgaand overzicht van alles wat reilt en zeilt in de sleep- en duwvaart van de lage landen. Rederijen, scheepswerven, sleepbootredrijen, overheidsdiensten, noem maar op, alles wat er op het vlak van sleep- en duwvaart in het werkgebied te bespreken valt komt aan bod. De laatste technische evoluties, de meest recente verschuivingen binnen maritieme groepen, de nieuwbouw binnen de sector, het is moeilijk iets aan te duiden dat niet in het buitengewoon interessante en volledige boek aan bod komt. Een dikke aanrader dus voor iedereen die het vakgebied actief is of voor wie van schepen houdt. Bovendien is het werk geïllustreerd met tientallen prachtige (meestal nooit eerder geziene) kleurenfoto's.

"Sleep en duwboten 2010"
(ISBN 978-90-6013-493-1) telt 320 pagina's en werd als softback uitgegeven en kost 25 euro. Aankopen kan via de boekhandel. In België wordt het verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/76.72.26, Fax 053/78.26.91, E-mail: info@agorabooks.com.

Hoe kleiner hoe beter

Op 1 januari verschijnt bij Adlard Coles Nautical "The Minimum Boat", geschreven door Sam Llewellyn. Het is een compilatie van spannende kortverhalen die de auteur eerder schreef voor het magazine 'Practical Boat Owner' dat maandelijks gelezen wordt door 200.000 zeilliefhebbers. In de samengebrachte verhalen keert de auteur terug naar de pre-crisis tijd, een tijd van eenvoudige genoegens onder het motto 'hoe kleiner de boot, hoe groter het plezier'. Llewellyn is een voorstander om het zeilen eenvoudig te houden. In zijn prachtige verhalen en zijn nautische observaties promoot hij de minimalistische boating lifestyle. Doorspekt van humor en geïllustreerd met talrijke cartoons van de hand van Mike Peyton, is dit boekje ideaal geschikt voor hen die zich aangetrokken voelen tot de traditonel manier van zeilen, die de zaken om het water simpel houdt.

"The Minimum Boat"
(ISBN 9781408199992) telt 96 pagina's. Het boek kost £8.99. Bestellen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij Adlard Coles Nautical, 38 Soho Square, London W1D 3HB, UK. www.adlardcoles.com.

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.

- ERKENDE SERVICESTATION -

VERANTWOORDELIJKE VOOR DE KUST:

A. VAN DURME. TEL.: 0475 25 88 02



SKB Life Saving Equipment
Vossesdijnsstraat 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

SCHILDERWERKEN ROMAN

Ploegstraat 36
8450 Bredene

TEL 0477/43 40 14
nick.roman@telenet.be



cdyproductions@skynet.be

AALST

LOUIS D'HAESELEERSTRAAT 4
9300 AALST
0484 20 20 71
OPEN: DIN - ZAT VAN 10U - 12U
EN 15U30 - 18U
GESLOTEN: ZON - MAAN -
EN FEESTDAGEN

BRUGGE

DWEERSTRAAT 8
8000 BRUGGE
050 34 02 28
OPEN: MAAN - ZAT VAN 10U - 12U
EN 15U30 - 18U
GESLOTEN: ZON - EN FEESTDAGEN

OOSTENDE

VAN ISEGHEMLAAN 72
8400 OOSTENDE
059 50 67 29
OPEN: DIN - ZAT VAN 10U - 12U
EN 14U - 18U
GESLOTEN: ZON - MAAN -
EN FEESTDAGEN

LOKEREN

MARKT 63
9160 LOKEREN
0486 92 66 30
OPEN: DIN - VRIJ VAN 10U - 12U
EN 14U - 18U
GESLOTEN: ZAT - ZON - MAAN -
EN FEESTDAGEN

GRATIS PRIJSOFFERTE

GOUD ♦ DIAMANT ♦ ZILVER

DIRECTE BETALING

ANTIEKE JUWELEN

BUDDY'S GOLD

AANKOOP
GOUD

BUDDYSGOLD@HOTMAIL.COM
WWW.BUDDYSGOLD.COM