

DANSEN OP DE RAND VAN DE KAAIMUUR

VLIZ vzw
Wandelaarkaai 7
8400 OOSTENDE

- * DE PITTORESKE VISSERS VAN MARS
- * WEER OP KREEFTEN JAGEN
- * INTERVIEW MET MIET DE GRIET



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.



Vorbije glorie

Zon blikkert op het water, weerkaatst fel op de enorme witte blokken die de stenen dam afboorden. Een meeuw krijst ergens hoog boven ons, geen mens te zien hier op dit zondagse middaguur. We lopen voor het eerst de oneffen wandelweg af, verrukt over het op-reis-zijn-gevoel, wijzen elkaar de marmeraders in het graniet en de tintelende kristallen, een zeil dat voorbijglijdt, de aalscholvers die een niveau lager wijd-vleugels staan te zonnebaden, twee meeuwen die een eind voor ons uit hun gechoreografeerde paringsdans uitvoeren. Het hoge dwingende 'koooooom, koooooom'; het gelijktijdig op en neer bewegen van de koppen, nu eens parallel aan elkaar, dan weer elkaar kruisend: een toenadering die nooit voor mensenogen tot voleinding komt.

Een onbestemd verlangen borrelt op, het duurt even voor ik besef wat er scheelt. Ik mis de ruimte van honderdtachtig graden zeezicht, en het houten staketsel afgeblokt zien door deze grijparm geeft een wee gevoel in mijn maagstreek. Ik voel een onaangename gêne verder dan haar in zee te staan, haar te kunnen bekijken vanuit een perspectief waar alleen zeelieden recht op hebben. Zij, de oude dame van stand waar ooit, op lentedagen als deze, deftige heren paradeerden met in hoepelrokken gehulde dames aan de arm, de kanten parasols boven het bleke gelaat. Zij, die tot voor kort onversaagd aanrollend stormgeweld trotseerde nu gereduceerd te zien tot speelgoedpier, een Madurodam havenhoofd, het raakt me meer dan ik zeggen kan. Ik kan haar niet rap genoeg betreden, ploeter door het mulle gelige zand naar haar toe - ik mis de grijsbeige tinten van weleer - merk dan hoe het houtgevoel door mijn schoen-

zolen heendringt. Ik laat mijn hand glijden over haar gladde ronde reling. Niet droevig zijn, jij bent de elegantste, ze kunnen niet aan je tippen die stenen gevaarten. Op het einde aangekomen zucht ik met haar om de overmacht die haar afschermt van de weidsheid waarvoor ze gemaakt is, om de graaibeweging die haar bedrukt, om het binnenmeergevoel dat links haar palen beroert. Ik huil met haar om haar geamputeerde kameraad waarvan rechts alleen nog een fel witgeschilderd stompje te zien is.

Maar het ziet er fier uit dat stompje. Het schittert in de volle middagzon. Het steigert als een hengst. Het beurt haar op. Niets van aantrekken meid, de wandelaars zullen blijven komen, de hengelaars vinden nergens betere stekken, en de vissers... De vissers zullen het zich altijd herinneren. Dat wij hun redding waren. Onze lichtbakens, onze misthoorn, onze sterke houten lijven die de eerste beschutting boden.

'Volgende keer nemen we de overzet,' zeg ik tegen mijn gezelschap, 'dan wil ik eens naar wat overblijft van het Oosterstaketsel'. En ook eens de Oostdam bewandelen, jawel. Alles verandert. Zelfs wat ooit allesbeheersend was, zwakt af. Ooit zullen ook wij geklasseerd worden, in alle betekenissen van dat woord, zoals deze dame van stand hier overkwam. Honderddertig jaar stond ze haar mannetje, pardon, vrouwtje.

Hoed af, ik zal het haar niet nadoen.

Nicole Derycker
foto's: Jo Clauwaert





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 Klausing(†), Antoine
Légat, Marc Loy, Chris Meyers, Geert
Cyril Tavernier, Flor Vandekerckhove,
Louis Vande Castele, Jacques van Harten,
Katrien Vervaele, Guido Walters (†).
Gasten: Karina Blanchar, Daniel De
Kievith, Thierry Van Eeckhout, Jan
Lamote, 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.



Vissershulde Nieuwpoort



De visserijfeesten in Nieuwpoort, die tijdens het pinksterweekend doorgingen, werden op pinkstermaandag afgesloten met de traditionele reders-hulde. De rederijen van de familie Beuckels (N 86), Desaeveer (N 93), Godfroid (N 32) Vanderbeken & Louwagie (N 95), T'Jaecx & Vanhoutte (N 58), Versluys (O 71) en Dezutter (N 22) werden in de bloemetjes gezet. Dat was ook het geval voor Marcel Madou, de vismijnbestuurder die op 1 juli 2011 met pensioen ging. (foto hvvb)



Verleden jaar publiceerden we in dit blad een uitgebreide fotoreportage over de visserijfeesten te Nieuwpoort. Omdat het weinig zin heeft dit jaar weer dezelfde reportage te plaatsen, ging onze fotograaf intussen eens kijken naar de vermaarde viswinkels in de stad. De beelden van aanschui-vende klanten leren ons dat zelfs een piepkleine vissersgemeenschap een grote troef is voor de welvaart van een stad. (foto's hvvb)

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



Weer op langoustines jagen

Op 4 mei greep in Oostende de lang aangekondigde workshop plaats over het mogelijks heropstarten van de teloorgegangene Vlaamse langoustinevisserij. Een en nader heeft de maken met het niet benutten van het langoustinequotum dat aan de Vlaamse visserij toegekend wordt. Van de 1.200 ton die de schepen mogen opvissen wordt er slechts 200 ton benut. Vandaag zijn alleen de eurokotters Z 525, Z 575, Z 402 en N 350 in deze visserij gespecialiseerd. Opmerkelijk is dat geen van deze vaartuigen door Vlaamse reders uitgebaat wordt, alle zijn ze in handen van Nederlandse eigenaars. Dat was ooit anders. Nog niet zo erg lang geleden waren de Oostendse bordenvissers grote specialisten van een gerichte visserij op langoustines (Noorse kreeften), met name in de Silverpit, alhier de Kreeftenput genaamd. In de vroege jaren zestig voeren vanuit Oostende zowat vijftien 'kreeftenputters' ter visserij. In het midden van de jaren zestig kwamen Zeebruggelingen deze vloot verwoegen. In 1993 waren er nog 27 Belgische vissersvaartuigen die zich in die visserij specialiseerden.

Ook omdat de Rederscentrale in die jaren vooral de ontwikkeling van de boomkorvvloot stimuleerde, nam het aantal bordenvissers voortdurend af, waarmee de know how van de kreeftenvisserij uit de vloot verdween. Tegelijk verdween de exportmarkt (vooral Spanje en Italië).

Veel volk op de workshop Langoustinevisserij, ingericht door het ILVO (foto hvvb)

Enkele trawlers bleven het nog een tijd proberen, zo ook de O 316 Aegir. Maar ook reder Danny Pieters gaf er mettertijd de brui aan: *'Ik kreeg er geen geld meer voor. Of de kreeften waren te klein of ze waren te groot. Zo herinner ik me dat we eens een grote hoeveelheid supergrote kreeften op de markt konden afzetten, die nauwelijks afnemers vonden omdat ze zo groot waren dat ze niet in een eetbord pasten. Gevolg: belachelijk lage prijzen.'*

Een nieuwe start

Nu wordt een doorgedreven poging georganiseerd om die markt weer open te breken. We noteerden veel enthousiasme om aan deze poging deel te nemen, vooral van Nederlandse zijde. Op de vergadering was er dan ook veel volk uit Nederland, wat er eens te meer op wijst dat er van een Belgische visserijsector nog nauwelijks sprake is. Hoe langer hoe meer dienen we over een Belgisch-Nederlands vlootsegment te spreken.

Johan Vande Steene van de Vlaamse Visveiling ziet daarin nieuwe mogelijkheden: *'In de jaren tachtig hadden we een markt voor 1.500 ton langoustines. Het moet mogelijk zijn die terug te winnen. De Vlaamse Visveiling wil daarin een rol vervullen. Laat ons in Oostende op vrijdag weer een markt opzetten voor een aanvoer van goed verzorgde langoustines.'*





Ook de Nederlandse reder Piet Kramer ziet een toekomst voor een Belgische markt in de langoustinevisserij. Voor de bulkafzet raadt hij een samenwerking met de vismijn van Urk aan. Verder legt hij de nadruk op de plaatselijke markt, maar dan moet er in de Vlaamse visserij wel een mentaliteitsverandering komen: *'De Belgen zitten erg vastgegroeid in de boomkorvisserij'*, zo zegt hij terecht. Ook de aanvoer van levende langoustines maakt hier een kans, zo meent hij, mits het kleinschalig wordt aangepakt. ILVO zet zwaar in op de uitdaging. Voor deze poging om in de Vlaamse Visveiling een markt voor langoustines te creëren werd 274.000 euro aan subsidie verkregen, waarvan 36,5% uit het Europese Visserijfonds komt. Piet Kramer werd met zijn schip Z 525 Sylvia-Mary uitgekozen voor een proefproject. Er werd Europese subsidie

verkregen om een nieuw nettensysteem op de Z 525 toe te passen, het zgn. LFD-tuig (waarbij LFD staat voor Less Fuel and Discards). Een goed resultaat wordt bereikt door het toepassen van lichtere borden en lichter netwerk. De vlerken zijn wijder en ondervinden daardoor ook minder weerstand, wat een brandstofbesparing oplevert. Het werd eerder uitgetest op de UK 158 en resulteerde in lichter vistuig waarmee het schip ongeveer 10% minder brandstof verbruikt en uiteindelijk ook in een grotere selectiviteit van de vangsten. Dit LFD-tuig kan evenwel nog verbeterd worden door de nevenvangst van kabeljauw te verminderen en dat zal nu gebeuren in een vervolgonderzoek dat begeleid wordt door het ILVO. Kramer schat de omschakelingskosten voor het schip op minstens 100.000 euro. Hij kreeg 40.000 euro subsidie toegewezen. (fv • illustratie www.huisheip.be)

VANQUATHEM - LOMBAERTS - EGGERMONT **Advocatenassociatie**

Georges VANQUATHEM
Jean-Luc LOMBAERTS
Marijke EGGERMONT

Invalidenlaan 14
8301 Knokke-Heist

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



E-mail info@vanquathemenpartners.be

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



HARD STUURBOORD, VOLLE KRACHT ACHTERUIT III

Outside the box — In Nederland wordt volop gezocht naar alternatieven voor de boomkorvisserij. Jacques van Harten trok naar de visserijkaaien om te kijken wat er aan de hand is. Het leverde een aantal artikelen op waarvan dit het derde deel is.

Een drastische vernieuwing is onontkoombaar in de Nederlandse platvisvisserijvloot! Het negeren van de steeds meer zichtbaar wordende problemen zou uiteindelijk neerkomen op de teloorgang ervan. Vlootvernieuwing is dus noodzaak, al zorgt de huidige economische malaise er voor dat overheden niet staan te trappelen om zo'n reorganisatie mede te gaan financieren. Toch mag van de Nederlandse overheid een substantiële bijdrage verwacht worden voor het in de vaart brengen van het noodzakelijke *pilot ship*.

Hoofdkenmerken van de nieuwe kotter (A)

Het kleinste type 'groene kotter' (type A voor de scholvisserij) zal rond de 28 meter lang zijn en geschikt voor twinrig en flyshoot. Later zal daar ook de twinrig-puls worden aan toegevoegd. De energiebesparing (prognoses voortkomend uit simulaties) zal rond de 70% liggen. De emissiereductie zal groter zijn dan 80% (t.o.v. referentie kotter 2.000 pk).

Voor de motorisering moet men denken aan meerdere kleine dieselmotoren die dynamo's aandrijven voor elektrische voortstuw-
wing. De visverwerking vindt aan boord plaats (gestript/beijsd). Dit vaartuig is een Multipurpose stalen rondspant Trawler, waarbij aandacht wordt geschonken aan de optimale scheepsvorm voor een efficiënt en energiezuinig vaarpatroon. Het is geschikt om ook onder extreme omstandigheden het werk uit te voeren op de Noordzee (en ver daar buiten). Gedacht wordt tevens aan composietbouw voor het dekhuis.

De tijd om zo'n schip te realiseren ligt binnen een termijn van twee jaar.

Afmetingen: lengte over alles 28.00 meter; lengte loodlijnen 26.65 meter; breedte op spant 8.00 meter; holte 4.10 meter; brandstofbunker capaciteit 50 M3; drinkwaterbunker capaciteit 20 m3. Drie moderne energiezuinige generatorsets voeden het boordnet en de voortstuwingsmotoren. Hier is met nadruk sprake van een 'groene motor'. Een speciaal motormanagementsysteem zorgt ervoor dat er onder alle omstandigheden optimaal gebruik wordt gemaakt van het beschikbare vermogen. Het managementsysteem schakelt, al naar gelang de vraag naar vermogen, automatisch de generatorsets bij of af.

De dieselelektrische voortstuwingsinstallatie geeft maximaal vermogen 735 kW

- Voortstuwingsstandwielkast met stuwlager, ingaand vermogen 2 x 400 kW, uitgaand 735 kW
- 2 Elektromotoren vermogen 400 kW, regelbaar van 0 tot 890 omw/min.
- 2 x Vloeistof gekoelde frequentieregelaars met remweerstand
- 3 x Generatorset fabrikaat Mitsubishi 416 kW, 60Hz/1.800 omw/min
- Vaste 5 bladschroef in hoog rendement straalbuis, diameter 2.500 mm
- Boegschroef 75 kW elektrisch aangedreven

De gevangen vis komt aan boord in de op het achterdek geplaatste geïsoleerde *fish-hopper*.

Van hieruit wordt de vis via een transportband naar de volledig geïsoleerde verwerkingsruimte gebracht, waar de vis uitgezocht,

gestript en gespoeld wordt. Vanuit deze ruimte gaat de vis via glijgoten naar de opvangbakken in het gekoelde visruim. Een *flow-icemachine* zorgt voor de optimale verzorging van de opgeslagen vis.

In een computersysteem wordt de hoeveelheid vis aan boord (en waar die gevangen is) continu bijgehouden. De kisten met vis worden voorzien van een barcode, zodat de gehele keten van vangst tot consument inzichtelijk is en zo de kwaliteit van de vis optimaal gewaarborgd blijft.

Navigatieapparatuur is er in overvloed. Alles wat het schippershart begeert en wat voor de veiligheid noodzakelijk is. Te weten: zee-radar X-band, automatische piloot, satellietkompas, GPS-ontvanger, NMEA-distributiepaneel, echosounder, Navtex, Mini-C/VMS, GMDSS MF/HE, 2 GMDSS VHF, GMDSS noodstroomvoorziening, magnetisch kompas, wachalarm, EPIRB, radartransponder, 2 GMDSS portofoons, E-logboek, AIS en computer voor visbestekken.

Accommodatie: schippershut met douche en wc, officiershut; 2 x hut voor bemanning; kombuis en messroom; douche en wc-ruimte bemanning. Geschikt voor 7 personen totaal, gevaren wordt met 5 personen.

Hoofdkenmerken van de nieuwe grotere kotter (B)

Lengte: 34,00 m; breedte: 9,00 m; holte: 4,55 m; tonnage : ± 399 GT; visruim inhoud ± 200 m³; motorvermogen: 1.124 kW.

Hier is sprake van een dubbeldeks boomkorkotter met een heel robuuste uitstraling.

De tekening van het schip toont de versie die geschikt is voor het vissen met diverse varianten boomkor. Met een stalen rondspant romp heeft het schip een platte spiegel en een steile rondvorm

steven. Op het bovendek is een dekhuis geplaatst met daarachter een stalen mast en giek constructie, de verschansing en de buiskap. Op het dekhuis is een stalen brug aangebracht met daarop een pijptop, waarop de vislichten en de antennes voor diverse navigatieapparatuur zijn voorzien. In het dekhuis zijn de keuken met messroom en de schippershut ondergebracht. Op het tussendek zijn onder andere de accommodatie en de vangst verwerkingsruimte gesitueerd.

De portaalmast en de gieken zijn uitgerust met lummelpotten en puttingen voor de vaste lopende tuigage. Boven op de mastzaling is een pijpconstructie voor de navigatieverlichting, radarscanners

en dergelijke geplaatst. De scheepsdiesel drijft een 4-blads schroef aan, die in een vaste straalbuis is geplaatst. Door de romp in het voorschip wordt een dwarsschroefpijp voor de boegschroef voorzien.

De romp is onderverdeeld in 7 waterdichte compartimenten: *voorpiek* met eventuele waterballasttank, *boegschroefruimte*, visruim met stalen vloer en bodemtanks, vislierruimte met brandstoftanks, machinekamer met bodem-, smeeroilie-, brandstof- en overlooptank, berging, achterpiek met twee droge tanks en stuurmachineruimte.

De accommodatie heeft op het hoofddek ruimte voor 5 à 10 bemanningsleden. Op het bovendek is een messroom, een kombuis en een schippershut voorzien. Toiletten en douches zijn

afzonderlijk bij de hutten gelegen. Dekhuisstoegangen zijn op het achterdek en in het dekhuis bovendecks aangebracht. De wasruimte biedt toegang tot de accommodatie, met opgang naar de brug en schippershut.

In de brug bevinden zich naast de visopsporing-, navigatie- en communicatie-uitrusting, ook de afstandsbedieningen voor de voortstuwing, generatorsets, visliet, boegschroef... Onder de buiskap bevinden zich een berging en een ankerlierruimte. Het visruim is via de verwerkingsruimte bereikbaar.

De boegschroefruimte is bereikbaar via het visruim en via een verzonken luikdeksel in het hoofddek. De uitlaatgassenleidingen vanuit de machinekamer bevinden zich in de schachten in de zij op het hoofddek, om vervolgens via een galgportaal hoog boven het achterschip te eindigen. Twee luchtinlaatkokers voor de machinekamer zijn geïntegreerd achter het dekhuis van het bovendeck. Door de zijschachten achterop wordt de gebruikte machinekamerlucht afgevoerd.

De hoofdiesel en de keerkoppeling zijn op zware, in de scheepsconstructie geïntegreerde fundaties geplaatst. Voor het 400/230 V bij 50 Hz boordnet en liervermogen zijn aggregaatsets van zo'n 160 kVA respectievelijk 140 kW voorzien. De dieselmotoren zijn voor zover mogelijk uitgevoerd met aangebouwde pompen.

In de leidingsystemen zijn de door klasse voorgeschreven appendages, noodpompen enz. opgenomen. De dieselmotoren in de kottier B hebben een gesloten koelwatersysteem met zgn. interkoeling. De uitlaatgassenleidingen zijn flexibel aan de scheepsconstructie bevestigd en zijn voorzien van rvs-compensatoren voor het reduceren van geluidsoverdracht. In dit schip

B.V.B.A. S & S

Jofra Shipping & Trading

Postbus 51 • B - 9060 Zelzate

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

GSM: +32 (0) 477 952 450

E-mail: jofra.jan@gmail.com

Web: www.bvba-sens-jofra.be

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

bevinden zich de koel- en flow-ijsinstallatie voor het visruim. Deze installaties hebben buitenboordwaterkoeling. In de lierruimte staat een pneumatisch bedienbare 8-trommelige Maaskant visliet opgesteld. De vis- en hangerblokken zijn met wentellagers uitgevoerd. Voor het vislossen is voorop een dekkraan geplaatst. Visstortbakken voor de vangst zijn op het werkdek voorzien, waarna de vangst naar het hoofddek wordt afgevoerd. In de verwerkingsruimte kan de vis gesorteerd, gestript en gespoeld worden, om vervolgens via de glijgoot en rvs-stortkokers naar het gekoelde visruim te worden afgevoerd. Op het hoofddek zijn, boven het visruim en het nettenruim, luikhoofden met aluminium deksels aangebracht.

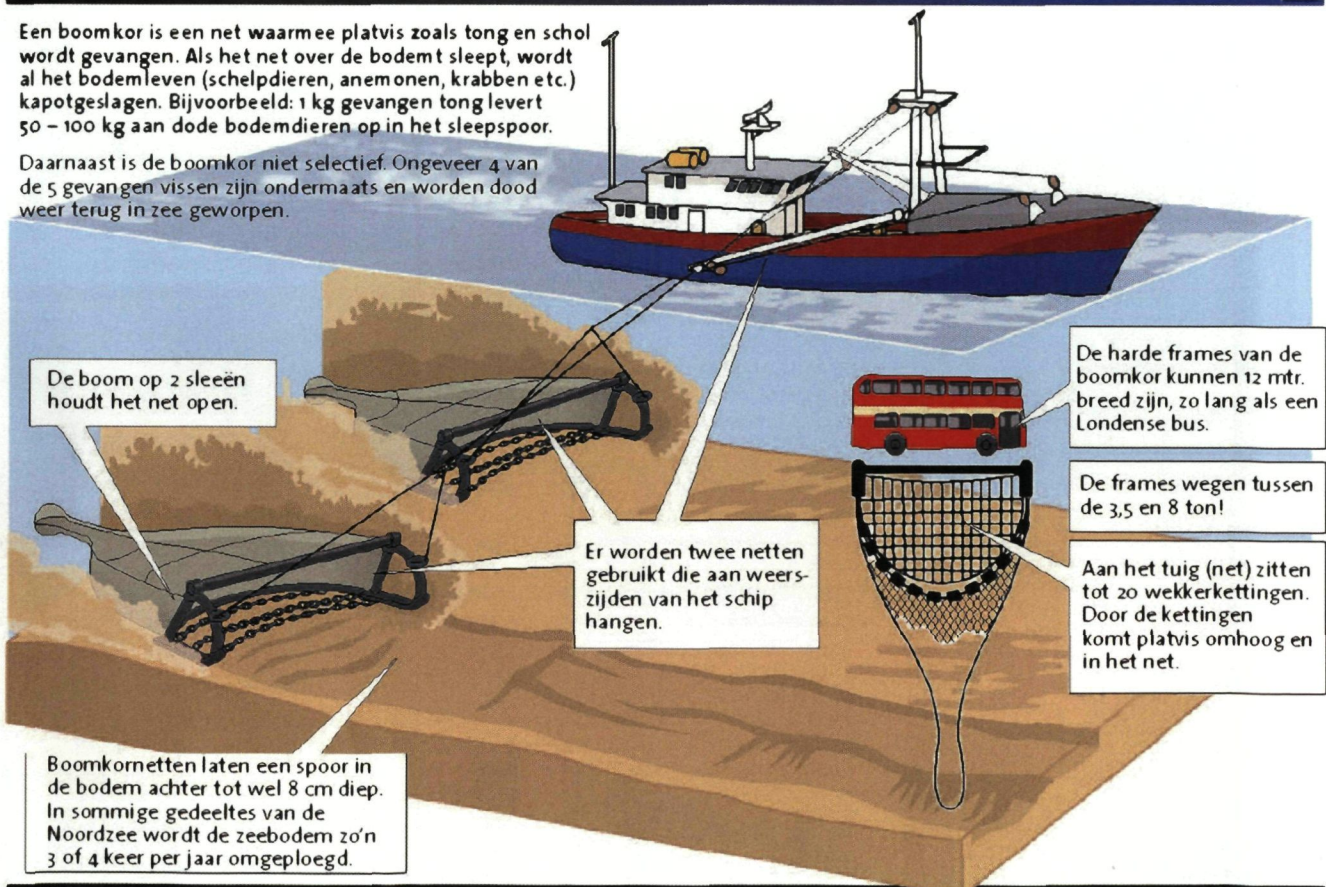
Jacques van Harten

Vervolgt volgende maand met meer gegevens over het futuristisch C-1 en C-2 ontwerp.

Boomkorvisserij

Een boomkor is een net waarmee platvis zoals tong en schol wordt gevangen. Als het net over de bodem sleept, wordt al het bodemleven (schelpdieren, anemonen, krabben etc.) kapotgeslagen. Bijvoorbeeld: 1 kg gevangen tong levert 50 - 100 kg aan dode bodemdieren op in het sleepspoor.

Daarnaast is de boomkor niet selectief. Ongeveer 4 van de 5 gevangen vissen zijn ondermaats en worden dood weer terug in zee geworpen.



De boom op 2 sleeën houdt het net open.

Er worden twee netten gebruikt die aan weerszijden van het schip hangen.

De harde frames van de boomkor kunnen 12 mtr. breed zijn, zo lang als een Londense bus.

De frames wegen tussen de 3,5 en 8 ton!

Aan het tuig (net) zitten tot 20 wekkerkettingen. Door de kettingen komt platvis omhoog en in het net.

Boomkornetten laten een spoor in de bodem achter tot wel 8 cm diep. In sommige gedeeltes van de Noordzee wordt de zeebodem zo'n 3 of 4 keer per jaar omgeploegd.



Oosteroever blijft zich verzetten

Op zondag 22 april organiseerde de vzw Oosteroever een wandelzoektocht. Meer dan 400 mensen namen eraan deel. Voor velen was het de eerste keer dat ze de site bezochten, die ook wel het best bewaarde geheim van Oostende genoemd wordt. Tal van bedrijven hadden voor de gelegenheid de deuren geopend.

De vzw Oosteroever verzet zich tegen het masterplan van het Nederlandse bureau Palmbout dat volgens de actievoerders 'op maat van de projectontwikkelaars' geschreven werd. Voorzitter Johan Smalle zegt dat het masterplan geen rekening houdt met de bewoners en meer dan honderd bedrijven die daar gevestigd zijn. De vereniging is tevens gekant tegen het nieuwe plan voor de Oostendse haven, waarin aangegeven wordt dat een deel van het Visserijdok gedempt kan worden. De vzw Oosteroever zegt daartegen bezwaar te zullen indienen. Foto's © Daniel de Kievith

Archief Panesi gedigitaliseerd

Het archief van de Oostendse scheepsbouwer Panesi werd een zestal jaar geleden door Dick, zoon van Richard Panesi junior, aan het NAVIGO - Nationaal Visserijmuseum geschonken.

De familie Panesi was vanaf de jaren 1820 op verschillende locaties in Oostende als scheepsbouwer actief. Sinds het dempen van het derde handelsdok, waar voorheen vele scheepswerven geconcentreerd waren, was de werf gevestigd aan het uiteinde van het Visserijdok, op de Nieuwe Werfkaai. In 1965 liep het laatste nieuwbouwschip, de O.181 'Cleopatra', van de werf. Nadien bleef Panesi nog tot 1996 actief in herstellingen en onderhoud.

Het archief bestaat uit 853 scheepsplannen en ongeveer vijf meter papieren die betrekking hebben op de administratie van de scheepswerf. De oudste scheepsplannen dateren van de jaren 1870 en 1880. Vooral de plannen van de middenslagtreilers uit de jaren 1960 zijn uitzonderlijk gedetailleerd. Het bedrijfseconomische archief loopt over de jaren 1920 tot 1996. Dit deel van het archief bevat vooral stukken die betrekking hebben op de loonadministratie en de bestekopmaak van een aantal schepen. In de collectie zaten ook vele plannen van andere werven die als documentatie werden gebruikt.

Oostende hield Open milieuraad

Op donderdag 3 mei hield Oostende een Open Milieuraad met als titel 'Wij kuisen de zee'. Meer dan 100 mensen woonden de vergadering bij.

De aandacht ging naar de vervuiling van de Noordzee door plastics.

Bert Veerman stelde KIMO voor aan het publiek. KIMO is een internationale organisatie van zo'n 160 kustgemeenten die de vervuiling van de zeeën wil aanpakken en tot duurzame oplossingen komen.

Vervolgens werd een resolutie unaniem goedgekeurd. Daarin worden de Europese instanties naar strengere wetgeving en doelstellingen omtrent hergebruik en recyclage van plastics gevraagd: wegwerpplastics vermijden, verbod op gebruik van micro-plastics in consumptieproducten, aanscherping van de Europese regelgeving omtrent ladingen... Peter Bossu, kabinetchef van Noordzeeminister Vande Lanotte, nam de resolutie in ontvangst. Hij beklemtoonde het nut van de milieu- en natuurbewegingen en drukingsgroepen in het algemeen om veranderingen te bewerkstelligen.

Europese import van Chileense mosselen en zalm neemt toe

De export van vis en visproducten van Chili naar de Europese Unie bedroeg in 2011 475 miljoen euro en was daarmee 34% hoger dan in 2010. Belangrijkste exportlanden binnen Europa zijn Spanje, Frankrijk, Duitsland, Italië en België. Belangrijkste exportproducten naar de Europese Unie zijn mosselen, zalmfilets, heek en inktvis. Europa importeerde in 2011 voor bijna 110 miljoen euro aan mosselen (hangcultuur) uit Chili. Daarmee heeft Europa een aandeel in de totale export van de Chileense mossel van maar liefst 78%. Bovendien neemt de import in de Europese Unie van mosselen uit Chili sterk toe (in 2011: +79%). Ook de import van zalm nam in 2011 toe. Zo steeg de invoer van zalmfilet (bevroren) in 2011 met 54% tot 42,5 miljoen euro, terwijl de invoer van zalmmot (bevroren) met 157% toenam tot 17 miljoen euro.

Van Vis wijzer naar Vis niets?

Op zaterdag 21 april hebben activisten van een dierenrechtenorganisatie in Oostende een opzienbarende actie gevoerd in het kader van hun campagne 'Vis Wijzer, Vis Niet'. Bite Back vzw is een burgerorganisatie voor dierenrechten. Ze werd in 2003 opgericht met als doel campagne te voeren voor 'de rechten, de noden, het welzijn en de vitale belangen van dieren'. Door symbolisch als gestikte 'vissen' in een groot visnet te gaan liggen, klaagden zij het 'leegroven van de oceanen' aan en 'het massale lijden van vissen'. 'Als we zo doorgaan, zijn in 2050 alle oceanen zo goed als leeggevestigd', aldus de actievoerders. Bite Back pleit voor het afschaffen van visserijsubsidies en voor het aanwenden van de vrijgekomen fondsen voor het promoten van plantaardige voeding. Bite Back heeft voor deze campagne een speciale website ontwikkeld. Op www.viswijzervisniet.be is uitgebreide informatie te vinden over de doelstellingen van deze merkwaardige organisatie.

Stijgende zee bedreigt energie-installaties

De stijging van de zeespiegel betekent een bedreiging van bijna 300 energie-installaties in de Verenigde Staten. Dat stelde een Amerikaanse onderzoeksorganisatie vast. Zoals het nu gaat wordt het risico op grote overstromingen langs de Amerikaanse kust dubbel zo groot tegen 2030, zegt het rapport. De belangrijkste oorzaken van de stijgende zeespiegel zijn de opwarming van de oceanen - warm water zet uit - en het smelten van poolijs.

ZEEVISSERS - VISBEWERKERS
- HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN 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.be

Vissermensen van bij ons : DE MANNEN VAN DE 082

Ik ken ze, de gasten van de 82. 't Verwondert me dat ze kunnen samenwerken, want zelden heb ik zo'n verschil in karakters ontmoet. Of het vrienden zijn, weet ik niet; maar het zijn wel maten. Ze gaan samen uit. Pintje drinken in de Jolly, samen op stap naar de Paulusfeesten.

Andy, de schipper, houdt van schimpen, maar hij kan het prettig houden; content als hij iemand 'een kloot kan aftrekken'.

Orry is de stille kracht, op het schuwe af. Tijdens het sorteren van de vangst en het koken van de garnalen, is het alsof hij in diepe gedachten verzonken is. Mooi beeld: een visser te midden zware arbeid verzonken in diepe gedachten. Maar misschien denkt hij wel aan niets.

Het land achterlaten en aan niets moeten denken. Daar kan ik wel jaloers op worden. Nergens aan denken en ondergaan. Weg land, weg



gedachten, weg alles. Het schip vaart de haven uit, het land wordt kleiner. Rond je is er alleen nog water, schuim, meeuwen en licht. Ja, vooral licht, al zoveel keer bezongen door schilders en fotografen. Een schip als kunstwerk, een installatie. Getiteld 'plek om het licht te ondergaan'.

Tenslotte is er nog Brian. Heerlijk lichtvoetig, maakt zich geen zorgen. 'k Heb hem wel graag. Als ik hem mag geloven bestaat het leven hoofdzakelijk uit zuipen en 'poepen'. Moet ik jaloers zijn op zoveel simpelheid? Misschien niet, maar mijn leven bestaat wel uit te veel werkwoorden. Ik zou goud geven om ze te kunnen reduceren tot het essentiële.

Met dit boeiende trio trek ik in zee. Maar eerst moeten ze nog netten wisselen. De reder beslist in extremis dat er garnalen moeten gevangen worden. We gaan aan boord in het Visserijdok, recht tegenover de Jolly. De reder wacht hen nog even op aan de sluizen, geeft nog wat instructies en gunt mij geen blik.



Brian en Orry zitten nog wat korren te breien. En weg zijn we. Het is 15h30 en we vissen tot de volgende ochtend 06h00. We zijn vertrokken voor een zevental sleepjes. Andy bemant de brug en de vissers laveren op het benedendek tussen staalkabels. De garnalenkoker en de zeef zijn in gereedheid gebracht.

De eerste vangst komt boven. Aan weerszijden twee grote bollen. De knoop wordt met een ruk losgetrokken en de inhoud stort in een kuip. Veel garnalen, maar ook gullen, platen, wijting, tong en zelfs een hondshaaitje.

De sorteermachine stuurt de garnalen naar voor en de vis naar achter waar Orry manueel een laatste sortering doet. Midscheeps zeef en kookt Brian de garnalen. De netten zijn intussen weer te water gelaten. Het is nacht en er is wat tijd. We zitten met z'n vieren samen. We roken een sigaret en ik trakteer een pint. In de verte zien we de gele lichten van de kustlijn schitteren, als ware het een kerstboom. We smeden een complot van stilte. Dat is het mooie van de nacht op zee.

6h30. We varen de haven binnen. Op De Trap is er al veel bedrijvigheid. De vangst wordt uit het ruim getakeld. Ik bezoek het kraam van de 082. Ik groet de bazin, een mooie madam met gitzwart haar, een zeemeermin en bijlange niet zo zwijgzaam als haar man.

Jan Lamote • foto's JoC



 Jolly Sailor

Hendrik Baelskaai 48 • 8400 Oostende
Tel: 059/80.84.80 • www.jollysailor.be

In juni organiseert de Jolly Sailor arrangementen met "de Nele" en "de Crangon".

Een heerlijke lunch na een ontspannende zeil of vistocht.

Zie ook: <http://www.jollysailor.be/Arrangementen.aspx>



Het Restaurant is elke werkdag open van 11h45 tot 14h00

HET TOERISTISCHE OOSTENDE EN DE PITTORESKE VISSERS VAN TEKENAAR MARS

Op donderdag 10 mei stelde Oostende haar nieuw Stads museum voor. In het museum wordt de collectie van heemkring De Plate nu op een interactieve manier aan het publiek getoond. Het museum bevindt zich in de Langestraat 69, in het pand waar destijds Louise-Marie (Palermo 1812 - †Oostende 1850) leefde en stierf, de eerste koningin van 't land. In het museum komen toerisme, haven, stadsontwikkeling en scheepvaart aan bod, naast de visserij en natuurlijk ook het leven van koningin Louise-Marie, gemalin van koning Leopold I.



Enkele types uit de Oostendse vismijn. (Uit La vie d'Ostende, 1896)

Toen de Belgische staat in 1830 gesticht werd, was Oostende een echte vissersstad. Van toerisme was er nauwelijks sprake. Vergeten we niet dat het woord zelf, toerisme, pas in 1839 voor het eerst in het Nederlands neergeschreven werd. De stad had in die tijd ook weinig te bieden aan de zeldzame bezoekers die naar de zee kwamen kijken. Daar werd langzaam maar zeker iets aan gedaan. In het stadhuis richtte het bestuur in 1837, tijdens de zomermaanden, een casino in. Op de smalle dijk, die van de stad gescheiden werd door vestinggrachten, stond een vuurtoren en rond die 'Phare' kon je vanaf 1845 iets consumeren in het café-restaurant *Cercle du Phare*. Wat verder stond het *Pavillon des Bains* waar men warme en koude baden kon nemen.

De vestinggrachten belemmerden de ontwikkeling van het oprukkende toerisme. In het album *Souvenirs d'Ostende* (1854) weidde drukker-lithograaf Daveluy hierover uit: 'Wat jammer dat Oostende een versterkte stad is! Zij zou moeten openstaan naar de vier windstreken, vermits men voor de zee komt, dat de zee dan tenminste zichtbaar weze. Moesten de wallen gesloopt worden, de grachten gedempt en de stad rechtstreeks in verbinding staan met de zeedijk, zou op het puin van de vestingen een nieuwe dijk verrijzen met zicht op de brede oceaan.'

De overheid was dezelfde mening toegedaan. In 1865 werd begonnen met de ontmanteling van de stad en in 1868 was Oostende bevrijd van het knellende keurslijf.

Daarna ging het vlug. In koortsachtig tempo werd de stad geurbaniseerd: de zeedijk werd recht getrokken en verbreed en in 1874 werd het Koninklijk Chalet opgetrokken, een geprefabriceerd houten gebouw dat Leopold II uit Engeland liet komen. Naar analogie met verschillende badsteden aan de Engelse zuidkust wou de koning Oostende ombouwen tot een 'seaside resort'. Het is dan ook mede door zijn talrijke projecten dat de stad uiteindelijk de 'koningin der badsteden' zou worden.

De bouw van dat Koninklijk Chalet was ook aanleiding tot het ontwikkelen van een nieuwe ringbaan, de Koninginne-laan. Deze laan verbond het strand en de dijk met de belangrijkste invalswegen en met het nieuw te creëren park,

genoemd naar koningin Maria-Hendrika (voor de Oostendenaars 'het bosje'). Deze ringweg werd verfraaid met twee 'squares', de pleinen Prinses Stéphanie en Prinses Clémentine, beide dochters van de vorst. Naast deze squares kwamen mondaine voorzieningen zoals paardenstallen (De Koninklijke Stallingen – gebouwd 1903 in dezelfde stijl als het Koninklijk Chalet) en een tennisclub.

In 1875 werd een aanvang gemaakt met het bouwen van een kursaal. In 1882 had de inwijding plaats van het nieuwe station. In 1885 werd de renbaan aangelegd, op de plaats waar Napoleon eerder Fort Royal wilde bouwen (de bouw werd echter voltooid door de Engelsen die het – o, zoete wraak - Fort Wellington noemden). Ook de nieuwe haveninstallaties, waarvan Leopold II in 1898 de eerste steen legde, waren voor Oostende uiterst belangrijk.

Veel van die bouwwerken werden ook gefinancierd door de koning zelve die daarvoor geld gebruikte dat hij uit zijn persoonlijke kolonie Kongo-Vrijsstaat haalde. Hierbij past een opmerking. De 23 jaar dat Kongo onder 's mans persoonlijke bewind viel werden gekenmerkt door volkerenmoord, slavernij, ontvoeringen, martelingen, verkrachtingen, onthoofdingen en het afhakken van handen. Het aantal slachtoffers was aanzienlijk. De Britse diplomaat Roger Casement heeft het over drie miljoen tijdens twaalf van de twintig jaar. Peter Forbath noemt ten minste vijf miljoen.

Papa Caron, de oudste visser van Oostende. (Uit La vie d'Ostende, 1896)





UN VISITEUR DE MARQUE

Koning Leopold II wandelt op het staketsel, in gezelschap van zijn secretaris en achtervolgd door de voorlopers van de paparazzi. [Uit *La vie d'Ostende* (1896)]

Adam Hochschild spreekt van tien miljoen en de Encyclopedie Britannica spreekt van een totale bevolkingsafname van twintig tot dertig miljoen naar acht miljoen. Maar goed, mede door de bouwwerken en het verblijf van Leopold II werd Oostende een toeristische attractiepool. Elk seizoen gaf het mondaine Europa daar rendez-vous. De trein verbond de stad met heel het Europese vasteland, terwijl de maildienst Oostende-Dover vanaf 1846 een brug slaat over het Kanaal.

Het toerismeboek

In 1896 woonden in Oostende zo'n 30.000 mensen. In datzelfde jaar verbleven er in de stad al 41.898 toeristen: 39.924 kwamen uit Europa, maar er waren ook 1.691 Amerikanen, 169 Afrikanen, 63 Aziaten en 51 Australiërs. De mondaine wereld had de stad ontdekt en de neringdoeners konden er alleen maar wel bij varen.

Ook de uitgevers pikten een graantje mee. Samen met de ontwikkeling van het toerisme ontstond een nieuw genre: het toerismeboek. Steden als Londen, Parijs, Spa, Biarritz en ja, ook Oostende werden in boekvorm gegoten, veelal gebeurde dat door tekenaar Maurice Charles Mathieu Bonvoisin, die zich Mars liet noemen.

Mars was een fabrikantenzoon die de leiding van de onderneming in Verviers aan zijn broer overliet om Europa te door kruisen, terwijl hij in opdracht van uitgeverijen en ten behoeve van de toeristen het 'pittoreske' leven van steden en streken tekende.

In 1896 verscheen *La Vie d'Ostende*. Het was dan wel een periode van sociale onlusten, maar daarvan valt in dat boek natuurlijk niets te zien. De burgerij beleefde immers haar 'belle époque'. We zien in het boek vooral dames die zich in zee wagen om er te baden. Strandcabines op wielen brengen die dames tot aan de zeerand. Mars laat ons vooral



**AANKOOP
GOLD**

AALST

LOUIS D'HAESELEERSTRAAT 4
9300 AALST
0484 20 20 71
OPEN: DIN - ZAT VAN 10U - 12U
EN 13U30 - 18U
GESLOTEN: ZON - MAAN -
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

GRATIS PRIJSOFFERTE

GOUD ♦ DIAMANT ♦ ZILVER

DIRECTE BETALING

ANTIEKE JUWELEN

BRUGGE

DWEERSTRAAT 8
8000 BRUGGE
050 34 02 28
OPEN: MAAN - ZAT VAN 10U - 12U
EN 13U30 - 18U
GESLOTEN: ZON - 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

BUDDYSGOLD@HOTMAIL.COM
WWW.BUDDYSGOLD.COM

vrouwen zien die ingewikkelde badpakken dragen die hun indrukwekkende 'derrière' nochtans niet kunnen camoufleren, als ze die al niet benadrukken. Hij tekent taferelen op de renbaan, op het strand, in de duinen, in het casino, op de dijk. Uiteraard ontbreekt Leopold II niet, maar er is ook veel aandacht voor figuren uit de visserij, die Mars wellicht bijzonder pittoresk vond zijn.

De beelden die Mars ons van de visserij toont zijn uiteraard maar halve waarheden. De pittoreske vissers die hij uitbeeldt, leefden veelal in armoede, ze huisden in de 'garren', waar kroostrijke gezinnen nauwelijks plaats hadden om te overleven. Het alcoholisme tierde er welig.

Op de zeedijk en in de voornaamste straten werden prachtige verblijven gebouwd waarin rijke industriëlen en edellieden hun tijd doorbrachten in zalig nietsdoen. Ze kwamen er genieten van de rijkdom die ze zelf niet verdiend hadden. In het kursaal, het casino en de luxewinkels waren de prijzen voor de vissers onbetaalbaar. Die moesten vele maanden zwoegen om datgene te verdienen wat de rijken in enkele uren aan nutteloze zaken besteedden. De stad werd daardoor een plek van confrontatie tussen onmetelijke rijkdom enerzijds en schrijnende ellende anderzijds.

Dat was uiteraard niet bevorderlijk voor het toerisme. Dus diende er naar een andere locatie voor de vissers gezocht te worden. Onderwijzer Foutry die een geschiedenis van Oostende schreef formuleert het zo: 'Verder was heel het visscherskwartier één woonkazerne geworden en waren de kroegen zoodanig in aantal toegenomen dat ons zeevolk in een gealcoholiseerd ras dreigde te ontaarden. Men begrijpt dat, ook op zedelijk gebied, een ware ondergang van ons volk voorzien was. (...) Vergeten we daarbij niet, dat de visscherskinderen op die wijze bewaard blijven voor het beroep van hun voorvaderen, daar allerhande "postjes" in een te nabije seizoenstad tal van zeemanzonen aan de scheepvaart ontrukten.' De maatschappij 'Ostende Phare et Extension', afgekort tot Opex, was de naam van de firma die eind 19de eeuw werd belast met de bouw van een totaal nieuwe wijk voor de vissers en arbeiders aan de oosteroever van de haven, langs de toenmalige Congolaan (nu E. Moureauxlaan). De huidige Oostendse wijk tussen de E. Moreaulaan en de Oostendse



SUR LE QUAI DES PÊCHEURS
Un cigare et son gosse. Cis, la terreur du Doggersbank.

JANTJE, DE BRUSKENS
La perle de la Kermesse, la reine des bals du Hazegras.

Op de Visserskaai spot Mars een sigaren rokende jongen en visser Cis, bijgenaamd 'de terreur van de Doggersbank' (Uit La vie d'Ostende, 1896)

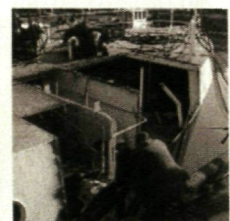
spuikom (ondertussen ook een gewone woonwijk met een combinatie van rijhuizen, bungalows, villa's en appartementen) wordt trouwens nog steeds 'den Opex' genoemd.

Flor Vandekerckhove

Nieuwbouw
Alle herstellingen,
ombouw en onderhoud

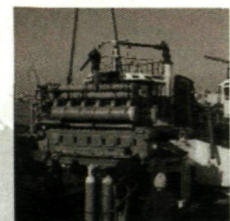


Visserijschepen - Werkschepen
Dienstvaartuigen - Pontons
Motorenrevisies - Mechaniek - Uittijning
Constructiewerken in staal, aluminium en RVS



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

Draaiwerk tot 6,30 m TC



Kraanverhuur

Scheepswerf I.d.P. N.V.

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



'Meiske, toch...'

Enkele weken geleden werd een vriend 50. Op de uitnodiging voor zijn fuif las ik:

'Ik heb nooit begrepen hoe men een zonsoudergang treurig kan vinden.

Hoogstens omdat een zonsoudergang geen zonsoupgang is.

Maar als het nu een zonsoudergang is

Hoe zou het dan een zonsoupgang moeten zijn?'

Mijn gedachten dwaalden af naar mijn prille kinderjaren, naar de vakanties met mijn peetje in Oostende. Ieder jaar trokken we, bomma Jeanne, pepe Charel en ikzelf naar een 'souterain' in één van de straten achter de Thermen. Nu zouden we dat een low-budget vakantie noemen maar over een tekort aan geld werd toen nooit gesproken.

Pepe was op zeer jonge leeftijd wees geworden, droeg een Franse familienaam en werd opgevoed door tantes, 'oude vrijsters', die zijn erfenis opsoupeerden voor hij de leeftijd van studeren bereikt had. 'Maar ja, twas den ierste wereloorlog, twels wa ester tons allemaal nie gebeur!' Meer Gentse woorden heeft hij er nooit aan vuil gemaakt. Zijn gehele actieve leven lang werkte hij 's nachts, lang in de elektriciteitscentrale van Gent en later bij Vynckier. Eens uitgeslagen, na de middag, trok hij naar zijn kelder om er met engelengeduld schilderijtjes na te schilderen. De reproducties van Picasso, Ensor, Permeke, Spilliaert,... werden eerst in vierkantjes ingedeeld.

Voor elke tint schilderde hij vooraf enkele staaltjes met een minimaal verschil. Zo leerde ik van hem, als kleuter, hoeveel ontelbare schakeringen kleuren kunnen hebben. Zo leerde ik ook hoe oneindig het kleurenpalet van lucht en zee is.

Elk jaar ging de reis naar Oostende want daar was het licht buitengewoon, herhaalde hij.

Elke middag reed ik op mijn rolschaatsen heen en weer tussen de arcades van de Thermen terwijl hij zich op een bankje neervlijde. Van tijd tot tijd ging ik bij hem zitten en dan wees hij op de horizon, soms een strakke lijn, soms een wazige zone. We bleven telkens tot de zon onderging. Het was elke dag hetzelfde, het was elke dag anders. Elke morgen, vrij vroeg, wandelden we tot het kursaal en ging hij zitten op de bankjes in de kromming gericht naar de zee en keek. Ik liet me glijden van de arduinen boorden van de trap naar het strand. Soms kwam hij en wees mij hoe het arduin mooi gepolierd

was door al dat glijden. Het was elke dag hetzelfde, het was elke dag anders.

Wanneer het regende trokken we naar de stad.

Dan wees hij me op de mooie 'courbes' van Dikke Mathilde en hoe ze door wind en weer was gepolierd en hoe ze perfect lag in het verlengde van 'den avenue'.

Mijn peetje stierf toen ik vijftientig was. Hij heeft nooit geweten dat ik met een schilder trouwde en dat één van onze zonen, de achterkleinzoon die hij nooit gekend heeft, beeldhouwer geworden is. Hij heeft nooit geweten dat ik bij elk beeld in het park let op zones die gepolierd zijn door wrijvende handen.

Hij heeft nooit geweten dat Mathilde nu dwars ligt.

Hij heeft nooit geweten hoe Oostende mij lief is gebleven.

Ik weet hoe mijn peetje mij een venster op het leven heeft gegeven.

Hij zal nooit weten dat ik steeds meer aan een van zijn uitspraken denk:

'Meiske toch, eigenlijk benk kontent dak al zu évd ben, want osde gij zu évd go zijn als te kikke goan ze de normale moete binnensteke.

De menschen goan zichzelfe veurbijlupe, ze goan op den duur nie meer wete waar de zonne opgoat en waar da ze ondergoat.'

Karina Blanchar, mei 2012



**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 (11)

Poseidons bibliothecaris Peter Holvoet-Hanssen vertoefde in mei ter herbronning en 'opkalefatering' in Estland. In het kapiteinsdorp Käsmu, op de vlucht voor de oprukkende kaalslag en het bonkende ritme van Reus Hyperkapitalismus, schreef hij dit gedicht - dat leest als een kortverhaal - exclusief voor HvVB...

De strandman van Kuusikrand

in de verte hoorde ik de hartslag van de reus
hij komt naar hier, dacht ik, en vangt de wind bij het meer
moet mijn verzen naar het kapiteinsdorp smokkelen
niet rusten op het warme mos

ik nam de snelweg
van de elanden, het oude pad van wolf en beer
dat licht doorheen de sparren breit, die wolkenwijzers

aan de rand van het bos kraste een kraai naar een vos
'kraww kraww, ik ben een oude vrouw, ga niet naar Käsmu'
dus, dacht ik, langs sneeuwroem naar het strand van Kuusikrand
de reus werd gram en donderde 'zwerf maar als een kei
ik vind je wel, netwerkverbinding is overal
ik pluk je zeebloem op haar schelpenbedje, zandluis'

stompelend zag ik de hemel als een kerkraam, hoe
schoon valt het scheerlicht, dacht ik

Duivelseiland in zicht
daar dook Kaja op, de zeemeermin met haringsmaak
'ik ben gedicht en lied, vergeet je naam en luister:

zie je zon en maan

twee zwanen op de platte zee
met hun zwarte sokken aan

de aarde geeft hier mee
kruinen ruisen op het strand, mijn weefgetouw
spechten, meeuwen, leverbloempjes avondblauw

ik geef toe, ik ben geen dichteres, er is nog werk
aan mijn gerijm - vlucht niet meer en keer om, bevecht met
je gezang van Kuusikrand de reus en zijn bom bom'



Het leven zoals het was:
Uit de oude doos



De familie Lauwereins komt haar vissers uitwinnen. De vissers hebben lange zeebroden mee en een kan voor koffie en soep. Naast hen ligt de O 128 waarmee de hele familie bij het uitbreken van WO I naar Milford Haven vluchtte.



Ook Blankenberge heeft een belangrijke visserijsector gekend. Op de foto zien we van links naar rechts de Blankenbergse vissers Aloïs Cattoor (Dolus), Jan Bousse (Klakke), Ernest Ponjaert (Ernest van Basjes) en Pieter Ponjaert (Pietje menèrtje). (Uit de Blankenbergse visserij van Dany De Soete, 2000).



De vrijwillige reddingsdienst van De Panne poseert (in een ons onbekend jaar). Links op de foto (de eerste man volledig in beeld) staat Dies Decrop, stamvader van de familie Decrop die later een van Oostendes grootste rederijen zou leiden.

Emiel utterwulghe en Kamiel Bil aan boord van de H 49.



Het lossen van een motortrawler in Oostende. Naam van het schip en jaartal (maar wel vóór 1942) zijn ons onbekend.





Ten tijde van de IJslandvisserij op de visbakken had Oostende een echt vissersproletariaat. Vele honderden Oostendenaars werden tewerkgesteld op de stoomtravolers van de grote kapitalistische rederijen. Ook de socialisten hadden hun eigen onderneming die vele stoomschepen uitreedde, w.o. de O 149 Emile Vandervelde, waarnaast de arbeiders trots poseren. (Foto uit Roland Desnerck, *De Oostendse visserij*.)



Oostkustvisser Henri Fieste Vantorre met een van zijn zonen, Achiel.

De O 61 werd na WO II door kustvisser Robert Deckmyn uitgereed. Het werd in 1950 uit de visserij genomen en verkocht aan rijke burgers die de bedoeling hadden het vol te stoppen met proviand. Voor de rest moest het gewoon aan de kaai blijven liggen, klaar om te vertrekken... mochten de Russen het land binnenvallen.



De bemanning van een Oostends vissersvaartuig aan het begin van de XXste eeuw. Zittend van links naar rechts: Frans Defer, schipper Pierre Defer en Henri Beuren. Staande: vermoedelijk Brackx, onbekend, Henri Declerck en nog een onbekende.

Van links naar rechts: Desire Gheselle, Kamiel Beernaert, Louis Thiel en Rafaël Katterogge Beyen.



Op de Oostendse Visserskaai breien de vrouwen hun netten
(jaartal foto onbekend).



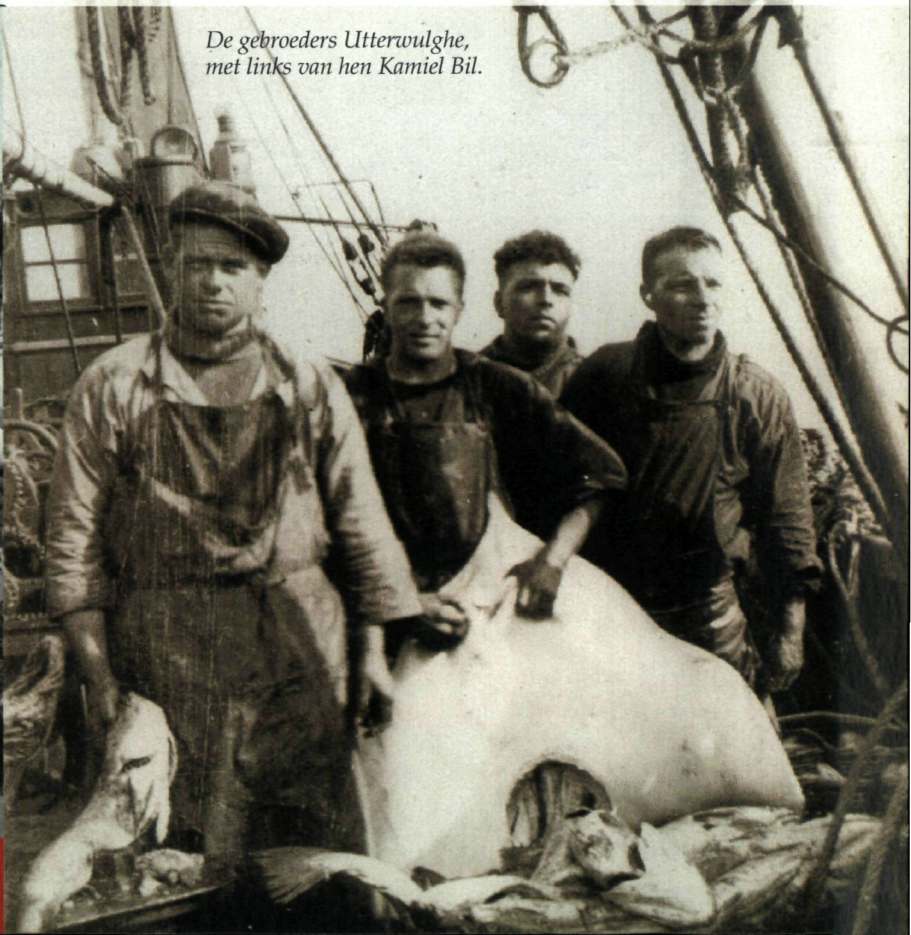
De garnaalijn aan de Oostendse Visserskaai, gefotografeerd in 1935.
Het gebouw bleef ongebruikt, zo wist ons wijlen Jef Klausning te vertellen.



Foto uit (waarschijnlijk) 1957. Op de O 39 Lucy Jenny zien we van links naar rechts:
Charles Rau, de toenmalige aalmoezenier, scheepsjongen Carlo Beyen, Raphaël
Katterogge Beyen, Ronny Beyen en Lucienne Blondé.



Kustvissers boeten hun netten op de Oostendse Visserskaai
(jaartal onbekend).



De gebroeders Utterwulge,
met links van hen Kamiel Bil.



De Oostendse Visserskaai rond 1920. De viskarren bepalen het straatbeeld.



De eerste vrachtwagen van de visleuhandel Pieters-Quaegbeur. Voor de wagen staat Hélène Maenhout, echtgenote van Richard Quaegbeur.



Scheepjongs leren de stiel aan boord van het schip (jaartal foto onbekend)



Nettenbreiers in Ostend Sores & Rope Works, eind jaren veertig, begin jaren vijftig.



In 1962 werden wielrenner Rik Van Looy en sportbestuurder Lomme Driessens in Oostende opgenomen in de folkloristische vissersvereniging De Vismijnvrienden. (foto gw)

I

HIER IS IEMAND

HIER IS IEMAND
EEN VELD VOL GEWELD

HIER IS IEMAND
HIER IS IEMAND IEMAND
ALLEEN JEUGD EN VLEES,
ZEER ZWEET DAT KLEEFT.

OP OORLOGSBODEM VERROEREN SCHADUWEN,
WEZENS DIE NOG EVEN BESTAAN
LANGZAAM OPSTANDIG VERGAAN.

DE WIND GIERT OVER LIGGEND STROOI
GOOIT HET GEVLEKT LONGKRUID ONDERUIT.
VEEGT ZIJN VOETEN AAN DE DAM
VAN GRIJS GEWORDEN WRAKHOUT.
GESLEPEN WORDT HET GRAUW GELUID
IN ZIJN VAAL VERSCHOTEN HUID.

II

HIER IS IEMAND,
HIER IS NIEMAND
TENZIJ EEN HUISMUS OF SOLDAAT
DIE PROBEERT TE ONTHAASTEN
TUSSEN MODDERBAD EN PRIKKELDRAAD.

DIE BLIJFT HANGEN AAN MEIDOORN
KLEEFKRUID EN SLEEDOORN,
ZONDER HET VERSCHIL TE KENNEN.

WAT MEN NIET WEET, GOOIT MEN WEG
EEN GRANAAT ACHTER EEN HAZELAAR

III

HIER IS NIEMAND.
HIER IS IEMAND.

HIER IS IEMAND NOG
IN DE NEVEL OMVER GESCHOTEN.
HIER IS NIEMAND MEER
ACHTER HET BEVROREN LAND.

HIER IS IEMAND,
HIER IS NIEMAND,
BEHALVE HET LANDSCHAP VAN EEN LICHAAM
WAARVAN ONVERHOEDS DE MOND BEWEEGT,
HET BOSGIERSTGRAS GAAT KRAKEN
KLEI EN LEEM DE LIPPEN SCHEUREN
TOT STILTE DE ADEM VERDRINGT
IN EEN MAALSTROOM VAN MEERSEN.

IV

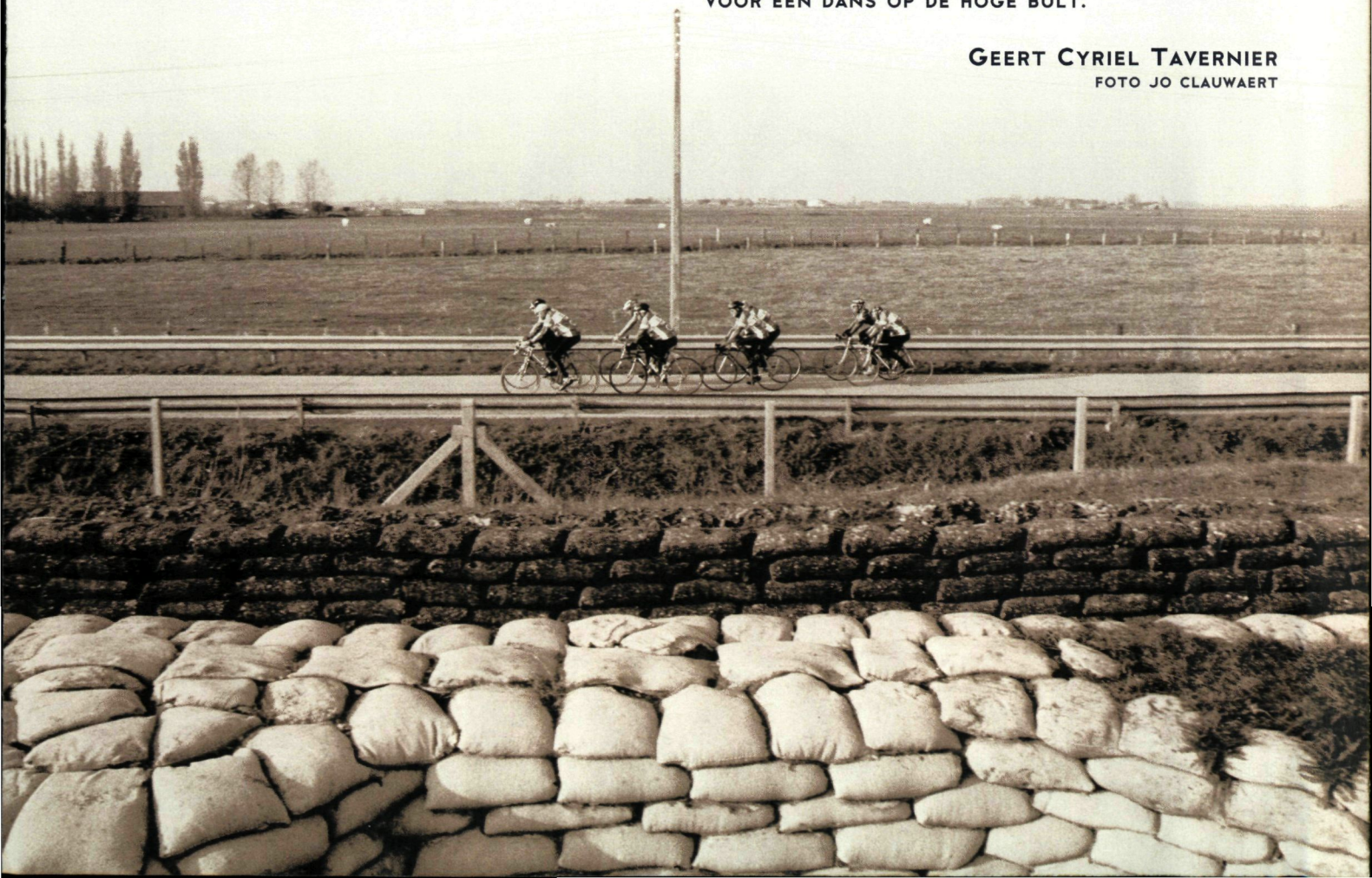
AAN DE MONDING VAN DE IJZERSTROOM
IN EEN WOLFSKLEM GEVANGEN HANDEN.

HIER WAS IEMAND
OIT IEMAND IEMAND
MAAKT OORLOG NIEMAND
MAAKT OORLOG NIEMAND
NIEMAND MAAKT OORLOG IEMAND.
HIER WAS IEMAND
OIT IEMAND IEMAND.

IK WORD HOEDENMAKER
DIE VREDE ALS BIJBEROEP BEDRIJFT,
HET VUILE VAATWERK SCHUURT MET KRIJGT.
IN DE OUDE MAAN DE WIJNRANKEN
SNOEIT EN DE HOPSTAKEN KAPT.
DE LAATSTE OORLOG RUILT
VOOR EEN DANS OP DE HOGE BULT.

GEERT CYRIEL TAVERNIER

FOTO JO CLAUWAERT



Sinds enige maanden publiceren we een reeks interviews met... vissen. Chris Prut Meyers nam de microfoon mee aan boord van 't schip en onderroeg achtereenvolgens Pol de Schol, Freek de Heek en Yasser de Vlasser. Vandaag is het de beurt aan...

Een interview met Miet de Griet

Onderzoeken hebben aangetoond dat de zee nog veel geheimen heeft. Terecht, zo blijkt. Sinds kort krijgen we immers veel interviewaanvragen van onder water. Deze maand treffen we zowaar een feministische vis aan voor onze micro. Aan het woord is Miet de Griet.

HVB: Welkom Miet, we zijn blij een vrouwelijke vis te mogen interviewen. Vrouwen hebben meestal een andere kijk op dingen dan mannen. Is dat ook onder water zo?

MIET: Natuurlijk is dat zo, dat zie je van hier. Ook onder water zou alles in het honderd lopen zonder ons. Maar we laten ons niet meer doen. Zouden de vrouwen aan de wal geen ander leven leiden waren er vroeger de Dolle Mina's niet geweest? Wel, ik leid onder water de Dulle Grieten.

HVB: Dat is erover, maar waarom voelen jullie onder water ook de drang naar meer onafhankelijkheid? Jullie hoeven toch geen afwas te doen, was op te hangen en de vuilnisbak buiten te zetten?

MIET: Luister vriend, het gaat om meer dan wat je opsomt. Respect is wat we willen.

HVB: Respect? Van wie dan? Van de vissers of van je medevissen? Enne... waar zijn de mannelijke grieten in heel dit verhaal?

MIET: Die zijn nergens. Veel meer dan een keer per jaar melk over onze eifjes schieten doen ze niet. Voor de rest proppen ze zich alleen maar vol met voedsel. Zij liggen niet wakker van onze lage marktprijzen.

HVB: Pardon?

MIET: De mannen gaan complexloos door het leven. Freek de Heek, die je in een vorig nummer van dit prachtige magazine geïnterviewd hebt, kon er niet mee leven dat hij 'mooie meid' genoemd wordt, en dat is dan nog niet eens de officiële naam. Griet daarentegen is wel degelijk onze officiële naam, maar denk je dat daar één vent om maalt?

HVB: Freek was inderdaad iemand die complexen had. Maar waar ligt het probleem? De vissers zien jullie alleszins graag, we noemen jullie 'rare vis', en jullie zijn dus bijgevolg 'prime'. En is dat geen goede zaak dat de mannelijke grieten geen complexen hebben? Een laag zelfbeeld is nooit goed.

MIET: Ach, m'n opvattingen worden onder water ook wel eigenaardig bevonden, maar leg dat eens uit, van die 'rare vis' en 'prime'.

HVB: Veel Vlamingen gebruiken 'raar' wanneer ze 'eigenaardig' bedoelen, maar daar heeft 'rare vis' niets mee te maken. In 't correcte Nederlands betekent 'raar' gewoon 'zeldzaam'. Grieten en tarbotten worden door Vlamingen dus terecht rare vis genoemd, zeldzaam, wellicht komt dat bij de Vlaamse vissers uit het Engelse 'rare' toegevaaid, zeldzaam dus, net zoals het in het correcte Nederlands is. En die 'prime' slaat op de duurdere vissoorten die we vangen. Wanneer vissers elkanders vangst beoordelen is er altijd de vraag: hoeveel 'prime' hebben jullie?



Je kan immers wel 15.000 kg vis hebben maar als er slechts 2.000 kg prime bij is, zal dat op de veiling niet zoveel opleveren. Bovendien heb je ook 'mooie prime' en 'gewone prime'. Mooi slaat op groot en dus duur.

MIET: Welke soorten zitten er zoal bij die 'prime'?

HVB: Tong, tarbot, griet, lotte, zandtongen (een soort tweederangs tong die bijna geen smaakverschil met tong heeft en waar meer visveles aanhangt).

MIET: Pff, tarbot. Dat zijn de kakwijven van de zee. Maar het gaat nu over onze zaak. Waarom zijn wij goedkoper? Zijn wij dan niet even lekker als tarbot?

HVB: Persoonlijk vind ik tarbot toch iets lekkerder. Velen verkiezen dan weer griet.

MIET: Een heel oneerlijke prijs dus?

HVB: Ah, al die marktprijzen zijn verre van eerlijk hoor. Hoeveel keer hebben wij al niet te weinig geld voor onze vangst gekregen. Dat ligt allemaal aan de viskopers.

MIET: Bepaalt kredietbeoordelaar Moody's die prijzen misschien?

HVB: Nee, maar soms lijkt het er wel op alsof de viskopers bij Moody's werken.

MIET: Laat ons hopen dat ze het met de grieten beter voor hebben dan met de Grieken.

HVB: Ja, en dat wij eens kunnen op een visplekje stuiten dat een soort Grietenland is, want veel grieten zijn toch ook gewonnen voor een opwaardering van onze vangst.

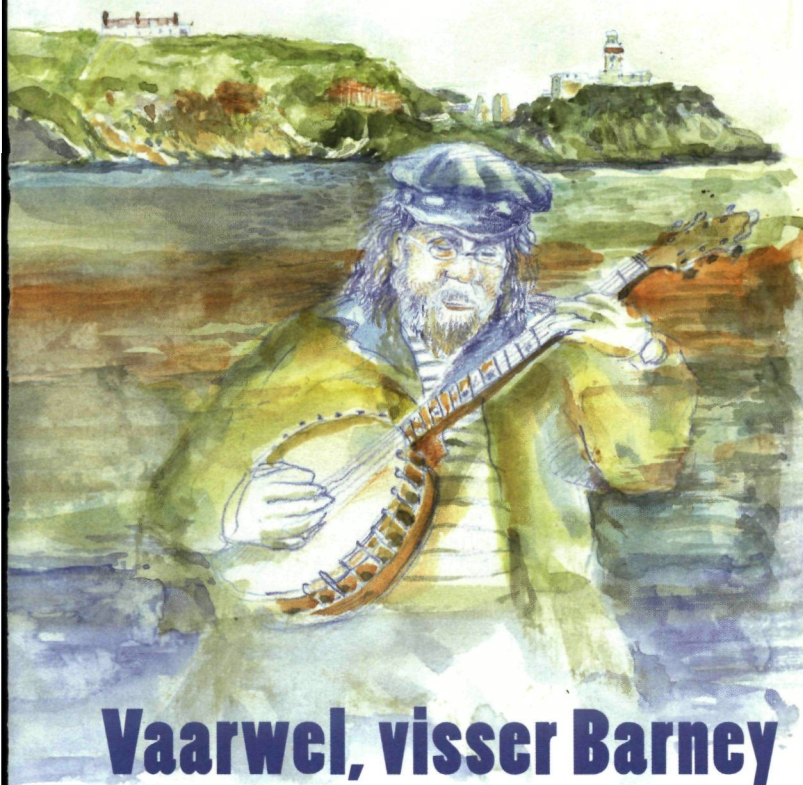
MIET: En leer ons dan ook waarderen, zodat we niet altijd in de schaduw van die ellendige tarbot staan.

HVB: Het zij zo.

Interview Chris Prut Meyers
tekeningen Jo Clauwaert



Zio Gio vertelt ...



Vaarwel, visser Barney

Voorjaar 1962, vijftig jaar geleden. In de pub O'Donoghue's in Dublin richten vier jonge gasten een folkgroepje op. De naam voor het groepje vinden ze in een verhalenbundel van James Joyce: *The Dubliners*. Eén van die jonge kerels was de zeeman Barney McKenna, in zijn vrije tijd banjospeler, vandaar zijn bijnaam Banjo Barney. April 2012, enkele maanden geleden. Banjo Barney overlijdt op 72-jarige leeftijd als laatste van de originele Dubliners. De dood van Barney dompelt Ierland in collectieve rouw. Muziek doet er toe in Ierland. Barney overleed in zijn woonplaats Howth, een mooi vissersstadje in de buurt van Dublin. Zo kennen we meteen zijn tweede passie: als hij niet op toernee was met *The Dubliners*, was hij op zee te vinden in zijn visserssloep.

Barney McKenna was zonder meer een muzikaal monument. Behalve banjospeler was hij ook zanger en verteller.



James Joyce

Fiddler's Green

*As I roved by the dockside one evening so fair
To view the salt waters and take in the salt air
I heard an old fisherman singing a song
Oh, take me away boys, me time is not long*

*Wrap me up in me oilskin and jumpers
No more on the docks I'll be seen
Just tell me old shipmates, I'm taking a trip, mates
And I'll see you someday on Fiddler's Green*

*Now Fiddler's Green is a place I've heard tell
Where the fishermen go if they don't go to hell
Where the weather is fair and the dolphins do play
And the cold coast of Greenland is far, far away*

*Now when you're in dock and the long trip is through
There's pubs and there's clubs and there's lassies there too
And the girls are all pretty and the beer is all free
And there's bottles of rum growing on every tree.*

*Where the skies are all clear and there's never a gail
And the fish jump on board with one swish on their tail
Where you lie at your leisure, there's no work to do
And the skipper's below making tea for the crew*

*Now I don't want a harp nor a halo, not me
Just give me a breeze and a good rolling sea
I'll play me old squeeze-box as we sail along
With the wind in the riggin to sing me a song*

Tekst: John Connolly - copy control

Enkele jaren geleden trok ik met mijn jongste dochter Hanna naar een concert van *The Dubliners* in de Elisabethzaal. Mijn oudste dochter Sara woonde toen nog in Ierland. Hanna en ik waren een beetje sentimenteel, we misten onze Sara. Het concert van *The Dubliners* was indrukwekkend. De bejaarde muzikanten speelden alsof ze jonge veulens in de wei waren. Natuurlijk ontbrak Molly Malone niet, de song over een visverkoopster: "*In Dublin's fair city, where the girls are so pretty, I first set my eyes on sweet Molly Malone, as she wheeled her old barrow, through the streets broad and narrow, crying: cockles and mussels, alive alive oh ...*"

Een van de kippenvelmomenten tijdens het optreden was toen *The Dubliners* zeiden: "We zullen een eerbetoon brengen aan een oude vriend van ons, hij is ons recent overleden." De groep begon prompt een instrumentale versie van *Mijn mansarde* van Wannes Van de Velde te spelen. Barney McKenna was een virtuoos op de banjo en speelde ook andere instrumenten, maar een groot zanger was hij niet. Hij zong randje vals en later vaak over het randje. In vergelijking met Barney is Tom Waits een zoetgevooid nachtegaal. Toch was Barney's vertolking van *Fiddler's Green* het hoogtepunt van de avond. Wat een emotie kon die man overbrengen! Tweeduizend muzikliefhebbers zaten ademloos te luisteren.

In de song *Fiddler's Green* neemt een oude visser afscheid van het leven. Voor Ierse en Britse zeelieden is *Fiddler's Green* een mythisch hiernamaals. Er speelt onafgebroken een violist en de dansers worden nooit moe. De flessen rum groeien aan de bomen, er zijn volop meisjes, je moet nooit werken en de skipper zet thee voor de crew.

Vaarwel, visser Barney, stel het goed in *Fiddler's Green*.

Zio Joris • aquarellen Jo Clauwaert

Opnames van Barney McKenna vind je op YouTube, onder meer zijn fenomenale vertolking van *Fiddler's Green* in Vicar Street (Dublin) in 2006. Mocht je eens in Dublin komen: in de pub O'Donoghue's (www.odonoghues.ie) hangen tientallen foto's uit de pioniersjaren van *The Dubliners*.

Dansen op de visserskaaien

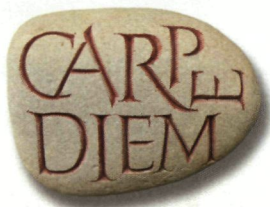


Op 12 mei werd de Oostendse vismijnkantine overspoeld door meer dan honderd bezoekers uit alle windstreken. Ze kwamen er kijken naar de danswandeling van de laatstejaars, afdeling Hedendaagse dans, van de Kunsthumaniora uit Brussel.

In de kantine zelf beet Elise Chevalier de spits af met de veelzeggende titel 'You can seduce a man without touching him.' Ze bewees het moet verve. Daarna trok het hele gezelschap naar de scheepshelling op het Maritiem Plein. Daar zat Laure Van Belle al klaar om er de kleine zeemeermin van Ensor uit te beelden. Over de sluis ging het vervolgens naar de Baelskaai waar de smidse van Schockaert het decor vormde voor De Rookster, gedanst door Freya Van Nieuwenhuysen. Ze hield er vuile knieën aan over. Vlak bij de ophaalbrug nabij de vuurtoren beeldde Femke Legein Ensors mysterie uit en weer bij Schockaert was het de beurt aan Emma Verbeeck die daar Rien faire et laisser rire uitvoerde. Evy Stevens gebruikte het dek van de Z 67 Rubens om Alter Ego te dansen en op de kaai toonde Romy Louise Lauwers hoe je Unbeing uitbeeldt. Alle meisjes dansten vervolgens samen Vensoris (waarin de letters van vis en Ensor verwerkt zijn) in de loods van scheepstimmerbedrijf Lowyck op de Nieuwe Werfkaai.

Dat dit alles, in het hart van de Oostendse visserij, mooie beelden opleverde, getuigt de hierbij afgedrukte fotoreeks. (fv)





GALERIJ CARPE DIEM

TENTOONSTELLING

LEO CRUL (glassculpturen),
KATY DE BOCK (textielkunst),
DOMINIQUE PROVOST (abstracte fotografie),
JO VANDEPUTTE (verschillende keramiektechnieken).

VAN 21 APRIL TOT 19 JUNI 2012

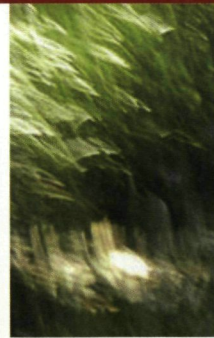
OPEN VR-ZA-ZO VAN 10U TOT 18U30
OF OOK OP AFSpraak (051/40 82 69)

PITTEMSESTEENWEG 29 - 8700 TIELT
CARPEDIEMTIELT@SKYNET.BE • WWW.GALLERYCARPEDIEM.BE

KATY DE BOCK



DOMINIQUE PROVOST



JO VANDEPUTTE



LEO CRUL



De Belgische visserijvloot (86)

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

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

Z 512 EL CID

Lengte: 22,70 m

Breedte: 6,02 m

Tonnage: 76,83 BT

Bouwjaar: 1969 staal

Werk: NV Scheepswerven Langerbrugge

Motor: A.B.C., 1969

Vermogen: 400 pk

Eigenaars.

Z 512 EL CID

PVBA El Cid (1970)

NV Dirk, Brugge (1982)

N 512 INGRID

René Calcoen – Verbeke, Nieuwpoort (1983)

21.08.1986 geschrapt.

Gezunken op 25 mijl SSW van

Milford Haven, 3 bemanningsleden verdrinken, 1 gered.



Foto collectie LVC

Z 538 JULIANA

Lengte: 17,00 m

Breedte: 4,76 m

Tonnage: 27,53 BT

Bouwjaar: 1954 hout

Werk: A. Hillebrant, Oostende.

Motor: A.B.C. 1954

Vermogen: 90 pk

Eigenaars

Z 538 JULIANA.

Georges De Grootte (1954)

Weduwe De Grootte, Julia Devischer en Raymond en Gilbert De Grootte. (1961)

Raymond De Grootte (1969)

O 538 PASCAL.

Diane Belpaeme, Oostende (1981)

O 538 NATACHA.

Frank Desmit (1983)

11.07.1986 geschrapt.



Foto collectie LVC

O 111 YVONNE

Lengte: 15,40 m

Breedte: 4,13 m

Tonnage: 19,12 BT

Bouwjaar: 1943 hout

Werk: J. Denye, Oostende.

Motor: Moës 1945

Vermogen: 80 pk.

Eigenaars

O 111 YVONNE

J. Denye, Oostende (1943)

Weduwe Jules Denye (1946)

Steen Leopold en Medard (1950)

O 111 NATHALIE

Steen Medard, Esther, Maria en Leopold (1954)

Willem Michel (1967)

Geirnaert J.P. (1968)

O 111 GINO

Lehouck Kamiel (1971)

Seghers Jacques (1973).

O 111 MARIA

Bollenberg Jeanne (1974)

O 111 KATHY

Vermeulen Victorine (1983)

11.03.1986 werd het vaartuig geschrapt uit de officiële lijst der vissersschepen

Beëindigingspremie.



COPYRIGHT LVdC

Visser Marnix Verleene werkt op de O 316 Aegir.
Voor Het Vrije Visserijblad houdt hij een dagboek bij.

Vissersdagboek

20 april — Mondelinge overeenkomst.

Een van de oudste rederijen uit de Belgische visserijvloot, deze van onze familie, wordt verkocht. Ik word weer matroos in dienstverband, op de O 316.

21 april — We gaan naar het schip. De weerberichten zijn niet rooskleurig, maar aan de kaai blijven liggen is geen optie. We hebben immers al 48 uur extra verlof gekregen.

22 april, 6.00 u. — gooien we de trossen los. Een half uurtje later boort de voorsteven zich in de zware zeegang. De toon is gezet. Depressie na depressie... vissen... bijliggen... vissen. Door het slechte weer verliezen we 52 lange uren.

01 mei — We varen Milford binnen en sturen daar onze povere vangst naar huis. Een dure markt maakt dat we toch nog ons minimumloon verdiend hebben en er nog een reisje aan toevoegen. Geen tijd om pinton te pakken. Met het volgende hoog water varen we weer naar buiten. Morgen komt het proces van het zeilschip voor [N.v.d.R.: Marnix heeft een replica van een historische sloep laten maken en er is discussie over de betaling ervan.] Ik zal er wel van horen als we weer binnen bereik zitten.

Twaalf uur traverse over de noord. We beproeven ons geluk aan de Chikken.

02 mei — Mooi weer en met zonsopgang aan de korre. De eerste sleep: niets. De tweede levert veel vis op maar er zit geen tong, tarbot of staart bij. Als de laatste vis op de band valt slaat de visboel vast in de grond, muurvast. We laten de vis voor wat hij is en gaan naar onze plek op het achterdek. Twee uur later. Een korte ruk: het bakboordtouw is eindelijk los. Eindelijk. We halen het ijzerwerk boven. Oef. We hebben getwijfeld. Verlies van onze totale visboel zou een ramp geweest zijn. We hadden dan weer naar huis moeten keren en bergen werk verzetten om te herbeginnen. Van planken tot pooklijn... brrr. De schade blijkt beperkt te zijn. De visborden hangen in de vangketens en de bol hangt tegen de achtersteven. Stuurboordkor spant op en neer. Bakboordkor kunnen we op de rol winden. Kuiltouw, kuil en een stuk van de staart zijn we kwijt.

Met veel kunst- en vliegwerk, stroppen, linters en touw krijgen we de andere kor ook op de netrol. Onvoorstelbaar. De kor zit van voor tot achter vol plakhaar. De kuil zit barstensvol zand en slijk: elf ton! De vislier slaat in veiligheid. Niets wil wegscheuren. Ronny wordt afgevierd en snijd overlans gaten in het strakgespannen garen. Proeft de massieve massa lost te trappen en te trekken. Het lukt niet. We winchen hem weer binnenboord, vieren het neteind voorzichtig af en varen langzaam vooruit. De smurrie begint te schuiven. Het schroefwater spoelt er de zware grond uij. Zodra de kuil binnen is, koersen we terug over de zuid. Enkele uurtjes herstelwerk en we kunnen van dek.

Veertien uur later liggen we aan de korre. Sparen en vergaren op een povere visserij.

'Mooi weer en geen haring', zoals de oude vissers zeggen. De vis laat het afweten. Als er eens een beetje vis in de kuil zit zijn het weg-



gooiullen. (Onze bedeltocht om een beetje extra kabeljauwkwtom te krijgen heeft nog niets opgeleverd). De reder beslist om de reis af te breken. Tien dagen eerder naar huis. We zijn er niet allemaal klaar voor. De planning van de bemanning valt in duigen. Geen communiefeesten en andere sociale pleziertjes. Voor de ene valt het mee voor de ander is het een ramp. Nemen zoals het komt. Ook dit is visserij.

10 mei, 09.00 u. — Binnen. We lossen de koelwagen. Een nieuwe kuil en toebehoren, oplangers, garen, materiaal voor de machinekamer en 1.000 lege kisten. Witte, gele, blauwe, rode kisten van vismijnen, van al dan niet gestopte rederijen, van visserscoöperaties en visverwerkingsbedrijven. Deense, Duitse, Nederlandse, Franse, Britse, Ierse, zelfs Nieuwpoortse kisten... Er zitten er ook enkele van de Vlaamse Visveiling bij. Om 13.00 kan de truck naar de vismijn vertrekken. Wij komen later.

10 mei, 15.30 u. — Met het busje naar huis. Deze keer met de boot naar Calais. Klotezooi.

11 mei, 02.30 — Thuis. Geradbraakt en met twee tennisellebogen. Waarschijnlijk dinsdag varen.



12 mei — Een optreden van leerlingen van de dansafdeling van een Brusselse school. Meer dan honderd mannen en vooral mooie madammen op 't Eiland, dat deel van de Oostendse oosteroever waar het goed toeven is. We zien er een dansproductie geïnspireerd door dichtertelijke namen:

Vensoris. Unbeing... Tussen de scheepsnamen *Attila* en *Astrid* vind ik dit momnet het beste van de dag. *Het Zingende Zand* blijkt een smeermiddel te zijn tussen vele werelden. We waren er weer bij.

13 mei — Moederdag.

14 mei — Laatste handtekeningen bij de advocaat. De administratieve mallemlolen kan de laatste korre malen. Mijn rederij is verkocht. Gedaan met de slavernij van zelfstandigheid in dit kloteland. Eindelijk. Bijna vrij. Het eindresultaat van de rechtspraak voor het zeilschip zal deze maand nog bekend zijn. We nemen afscheid van de vrienden. Morgenmiddag om 15.00 vertrekken we. We zijn weer visser.

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



Marnix Verleene



HET MUZIKALE ANKER ¹¹ SCHEEPSRAMPEN...

Nee, niet wéér over de **Titanic**?! Wees gerust: we zijn in de laatste maanden zozeer overstelpt met 'het laatste nieuws' over de ramp van 15 april 1912, dat zelfs wij, aficionados van de Zaak Titanic, er (voorlopig!) de buik van vol hebben. Het verdwijnen van de oceanreus heeft natuurlijk ook wel muzikale kanttekeningen gehad. Speelde het orkest '*Nearer, My God, To Thee*', zoals mensen die orkestleider en violist **Wallace Hartley** gekend hadden, veronderstelden? Of was het toch '*Autumn*', zoals het gezaghebbende boek van **Walter Lord**, '*A Night To Remember*', meende, trouwens een werk dat de basis vormt voor de meest waarheidsgetrouwe verfilming uit 1958? We zullen het wellicht nooit weten. Niemand aan boord of in de sloepen had blijkbaar zijn mobieltje in de aanslag om opnames te maken en die op YouTube te zetten. Bizar, gezien er toch ruim 2200 mensen aan boord waren. En geen der muzikanten kon het ons navertellen. Ze gingen kopje onder. Hartley werd als 'lichaam nummer 224' geborgen, twee weken na het ongeval. Vast staat dat het lichaam van de Belgische violist **George Krins** die tot het orkest behoorde, nooit werd teruggevonden.

In de loop van de jaren is er wel een en ander op notenbalken gezet over deze fott gelopen '*maiden voyage*'. We denken aan het innovatieve orkestwerk '*The Sinking Of The Titanic*' (1969) van contrabassist, muziekpedagoog en componist **Gavin Bryars**, een boeiende man met enkele bijzonder merkwaardige werken op zijn actief (een door een onbekende zwerver ingezongen en bijna weggegooid fragment uitgewerkt tot het repetitieve, langzaam naar een climax toewerkende '*Jesus' Blood Never Failed Me Yet*' uit 1971, waarbij **Tom Waits** in een latere uitvoering zo'n opgemerkte prestatie leverde, of de bewerking van Shakespeares '*Nothing Like The Sun*', uit 2007, en ooit in de Gentse Handelsbeurs te beleven met o.a. een indrukwekkende **Gavin Friday**... Helaas ligt dat hier buiten onze focus) Onder het recente werk vonden we enigszins verrassend, gezien de wereldwijde interesse voor de honderdste verjaardag van de ontmoeting tussen de berg staal en de ijsberg, bitter weinig, maar we geven toe dat we niet hard gezocht hebben. Op de nieuwste cd van Brits singer-songwriter **Gary Hall**, tevens come-back plaat na meer dan een decennium stilzwijgen (toch als uitvoerend artiest, niet als producer), staat er 'iets'. '*That Old Brand New*' bestaat, zoals de titel al aangeeft, uit nieuwe songs gekoppeld aan heropgenomen ouder werk. '*The Sinking Faster Than The Titanic Going Down Blues*' heet één song, een andere heet '*Shipwrecked*', maar geen van beide deunen concentreert zich op de ongelukkige pakketboot van de **White Star Line**.

Laat dus deze ijsberg aan ons voorbijgaan. Alleen dit: het is bij de vele herdenkingen niet vaak in beeld geweest en toen het toch op een site te lezen was, stonden de lezers klaar om het feit in twijfel te trekken, maar de foto bestaat nu eenmaal en is o.a. terug te vinden in '*Unsinkable. The Full Story Of RMS Titanic*' van **Daniel Allen Butler** of het al vermelde '*A Night To Remember*'. Er is namelijk een... foto gemaakt van de bewuste ijsmassa: de chef purser van het Duitse lijnschip **SS Prinz Adalbert** maakte immers een foto van het gevaarte, niet omdat hij dacht dat het deze ijsberg was die de Titanic had gekust, want dat kon hij toen nog niet weten. Maar hij vond het merkwaardig dat er een

grote rode streep liep langs de waterlijn. Dat is uiteraard verf die de scheepsromp op het ijs achterliet. Pas later besefte de man dat hij het drama gefotografeerd had! Dat lijkt geen twijfel meer, vermits de ijsberg zich bij het maken van de foto op ongeveer de plek bevond waar hij naar de ramp afgedreven moest zijn. En ja, jonge lezer, de Titanic heeft écht bestaan en je vindt het wrak in twee fel gehavende stukken écht op zo'n 4000 m diepte op de bodem van de Atlantische Oceaan. Je kan het zelfs 'bezoeken', als je een flinke portemonnee hebt. We voegen dit eraan toe omdat er bij de recente herdenking nogal wat jeugdige mensen uit de lucht vielen omdat ze dachten dat het hele gedoe uit de fantasie van **James Cameron** en **Leonardo Di Caprio** ontsproten was! Het nummer van *National Geographic* van april 2012 geeft de stand van zaken in het onderzoek naar het wrak en daar vallen wel wat nieuwe gegevens te rapen, mede dank zij Camerons niet aflatende onderzoeken. Aan te raden lectuur!!!

Maar genoeg geijsbeerd over 1912! Er is ook over andere scheepsongelukken duchtig gezongen, ook '*in our lifetime*'. Eén van de meest opvallende liederen is... nee, niet de '*De Marie-Louise*' van **Bart Kaëll**, wel '*The Wreck Of The Edmund Fitzgerald*' van de in Canada nog altijd als een god vereerde **Gordon Lightfoot**, de auteur van pareltjes als '*Early Morning Rain*' (waar **Bob Dylan** een bekende versie van maakte... Dylan maakte nooit een geheim van zijn voorkeur voor Lightfoot!), '*If You Could Read My Mind*', '*Sundown*' en zoveel ander fraais. Lightfoot las zo'n veertien dagen na de feiten over het vergaan in een storm van de enorme bulk carrier **SS Edmund Fitzgerald** op **Lake Superior**, het grootste van de vijf 'Lakes', tussen de States en Canada gelegen, op 10 november 1975. Als amateurzeiler op de **Great Lakes** kon hij zich makkelijk vereenzelvigen met het gebeurde. Toch werd het een moeilijke bevalling. Het tekort aan materiële gegevens over het ongeval maakte Gordon onzeker: zou men hem niet afschieten voor deze of gene fout? Hij kreeg toen het bevrijdende advies om 'gewoon maar een verhaal te vertellen', steunend op zijn intussen al lang bewezen vertelkunsten. Van dan af vloeiden de zinnen uit zijn pen. Hij zette het gezongen relaas van 6'32" op zijn album van het moment, '*Summertime Dream*' (nog steeds een fijne schijf, waarop nog een aantal prijsnummers staan, het epische '*Protocol*' bij voorbeeld), wellicht met gene verdere bedoelingen.

Iemand moet doorgedraaid hebben dat Lightfoot weer eens een knaller had geschreven en men bracht het nummer in licht verkorte versie uit (toch nog 5'57", wat toen lang was voor een single), een jaar na de ramp. Het nummer raasde naar de eerste plaats in de Canadese charts en naar de tweede in de States. Het werd Lightfoots tweede grootste hit, na '*Sundown*'. Hier veroorzaakte de song geen aardverschuiving, o.a. omdat de kennis van het Engels in die dagen niet zo algemeen en grondig was als nu. Wij leerden het nummer kennen via '*Summertime Dream*' en kwamen meteen onder de indruk van de heroïsche maar ongelijke strijd tussen mens en natuur, die onvermijdelijk leidde tot de dood van alle 29 opvarenden. De bulk carrier die omwille van zijn omvang en prestaties de bijnaam '*Mighty Fritz*' of '*Big Fritz*' kreeg, leek bij zijn lancering in

SKB Life Saving Equipment

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

- ERKEND SERVICESTATION -

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



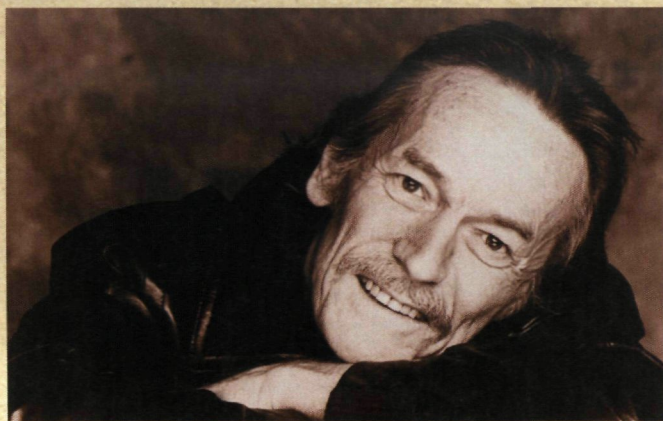
SKB Life Saving Equipment
Vosseschijnstraat 44
2030 Antwerpen
Tel + 32 (0) 3 2138670
Fax + 32 (0) 3 2138671

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

1958 al verdoemd. De champagnefles sloeg pas bij de derde poging aan diggelen en bij de tewaterlating zelf liep het tegen een pier!

17 jaar lang ging het echter goed, meer dan zelfs: het was het grootste vaartuig op de Grote Meren, bracht taconiet (een bepaald ijzererts met zo'n 25 tot 30 % Fe in, zeer rijk dus) van Duluth, Minnesota (waar... Bob Dylan vandaan komt, maar verder is er geen verband) naar Detroit, Michigan, en deed dat in recordtempo, waarbij tot zes maal toe ook écht een nieuw record werd gevestigd. Meestal brak het schip zijn eigen record! Kapitein **Peter Pulcer** kreeg bovendien de bijnaam '*DJ Captain*' omdat hij bij het doorvaren van rivieren muziek draaide over het intercomsysteem ten behoeve van de mensen op de oever. Die werden dikwijls ook vergast op commentaren over het schip, door de kapitein zelf. Het maakte de man én het schip bijzonder populair, en niet alleen bij '*boat watchers*'.

Het noodlot sloeg echter toe op 10 november 1975. De dag ervoor was het schip, onder commando van **Ernest M. McSorley** uitgevaren om tezamen met de **SS Arthur M. Anderson** naar Detroit te stomen. De schepen kwamen in een winterstorm met orkaankracht terecht, met golven van ruim 10 meter hoogte. Om tien na zeven 's avonds zonk de Edmund Fitzgerald plots, schijnbaar zonder enige aanleiding. Men wist dat het schip het moeilijk had, maar er werd nooit een SOS uitgezonden: er was blijkbaar geen tijd voor en het had toch geen verschil gemaakt op deze plaats en in deze weersomstandigheden. Het schip verdween niet ver van de **Twin Cities**, op 27 km van de ingang van **Whitefish Bay** en ligt nu op zo'n 160 meter diepte.



Gordon Lightfoot

De oorzaak (de oorzaken?) van de ramp werd(en) nooit achterhaald ondanks verwoede pogingen. Het bleef bij een heleboel theorieën en veronderstellingen, wat razend boeiende lectuur oplevert maar meer vragen oproept dan antwoorden geeft... '*Mysterieus en controversieel*' zo wordt het ongeval vaak betiteld... We hebben bovendien het raden naar de laatste momenten van de bemanningsleden. Zelfs het stoffelijke overschot van de 29 opvarenden werd nooit gevonden.

Natuurlijk zitten er 'foutjes' in de tekst van Gordon Lightfoot: het schip voer bij voorbeeld niet '*volledig geladen naar Cleveland*'. Het voer wel degelijk met zijn last naar Detroit om daarna leeg naar Cleveland door te varen met de intentie daar de winter door te komen. Veel belang heeft dat allemaal niet. Omdat men toch geen weet had van wat er die ultieme ogenblikken door de hoofden ging, laat Lightfoot de scheepskok fictieve commentaar geven, wat uiteraard een gangbare praktijk is en een manier is om het drama een gezicht te geven. Iedereen zal zich wel afvragen wat men in zo'n situatie zegt of denkt! Lightfoot heeft de tekst nooit officieel laten aanpassen, in het besef dat het 'm niet ging om een wetenschappelijke reconstructie. Maar toen hij het later live zong gebeurde dat telkens met de kleine 'correcties', om toch tegemoet te komen aan de 'kritiek'. De essentie is echter de ramp en de menselijke consequenties, niet de data en realia! Deze tragiek heeft Gordon Lightfoot in dit '*The Wreck Of The Edmund Fitzgerald*' perfect verwoord en verklankt. Het werd een betrokken, passioneel, beklijvend relaas, zo levensecht dat je, als je niet oplet, je op het schip in volle storm waant en mee gaat deinen... Bangelijk!

Een volgende maal buigen we ons o.a. over een song van **David Rovics** die ons een weinig bekend, maar intrigerend verhaal vertelt over de bijzonder heldhaftige reactie van lokale vissers, een tijd na de gigantische milieuramp veroorzaakt door tanker **Exxon Valdez** in Alaska, toen het duidelijk werd dat er aan de bestrijding van de gevolgen der ramp wat schortte...

Antoine Légar



Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling

SVDO vzw

Wandelaarkaai 4

8400 Oostende

Tel: 059 50 95 26

Fax: 059 50 96 64

info@sdvo.be

Openingsuren:

Van maandag t/m donderdag
van 8.30u tot 12.15u - 13u tot 17u

Op vrijdag van 8.30u tot 12.30u



HET ZEEVISSERSFONDS

fonds voor bestaanszekerheid

Zeevissersfonds

Wandelaarkaai 4

8400 Oostende

Tel: 059 50 95 55

Fax: 059 50 95 25

info@zeevissersfonds.be

Openingsuren:

Van maandag t/m donderdag
van 8.30u tot 12.15u - 13u tot 17u

Op vrijdag van 8.30u tot 12.30u



BOEKEN



De avonturen van een kapitein

Bij Pen & Sword Books verscheen "Arctic Convoy PQ. The story of Capt. Robert Brundle and the SS Harmatris". Het werd geschreven door Michael Wadsworth. Wanneer Robert Brundle het bevel overnam van het SS 'Harmatris' was hij 47 jaar oud. Zowel het schip als de kapitein waren veteranen en hadden konvooi gevaren over de Noord-Atlantische als op Zuid-Afrika. Het 5.395 ton metende, op kolen varende stoomschip, geladen met 8.000 ton wapens vertrok op 27 november 1941 om het konvooi PQ6 te vervoegen. In een zware storm ging de lading schuiven en ontstond er brand aan boord. Met veel moeite kon de bemanning de situatie onder controle krijgen. Men was gedwongen terug te keren naar Glasgow voor hersellingen. Na lossing en herstellingen koos het schip op 26 december opnieuw zee. Het werd toegewezen aan konvooi PQ8 en Brundle werd meteen benoemd tot konvooi commandore. Op 8 januari vertrok PQ8 vanuit Reyavik met bestemming Moermansk. Na tal van aanvallen door duikboten, maar ook vanuit de lucht, kwam de 'Harmatris' op 20 januari zwaar beschadigd aan. Het duurde tot 21 juli vooraleer het schip opnieuw kon vertrekken. Een verhaal van een kapitein die voor zijn schip vocht tot het bittere eind. Robert Brundle werd om zijn heroïsch gedrag geëerd met het OBE en de Lloyds War Medal. Hij stierf in 1960 op 66-jarige leeftijd.

"Arctic Convoy PQ8" (ISBN 184884051-9) telt 210 pagina's en werd als hardback uitgegeven. Het boek kost £19.99. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij, Pen & Sword Books Limited, 47 Church Street, Barnsley, South Yorkshire S70 2AS, UK. Tel. +44.1226.734455, Fax +44.1226.7344438, email: enquiries@pen-and-sword.co.uk.

Operatie Dragoon

Bij Pen & Sword Books verscheen "Operation Dragoon. The Liberation of Southern France 1944". Het werd geschreven door Anthony Tucker-Jones. Operations Dragoon, de landing van de geallieerden in Zuid-Frankrijk in augustus 1944, wordt gezien als een 'sideshow' ter ondersteuning van de Operation Overlord, de cruciale D-Day landing in

Te koop gevraagd: ABC onderdelen (nieuwe en/of gebruikte)

Tel.: +32 (0)9 361 00 04
Fax: +32 (0)9 360 60 04
Gsm: +32 (0)477 952 450

Normandië. Vaak werd deze operatie bekritiseerd als een dure terugtrekking van manschappen en materieel uit de strijd tegen de Duitsers in Italië. Maar nu toont Anthony Tucker-Jones, na een diepgaande studie, overtuigend aan dat Dragoon en het doorstoten van de geallieerden in Zuid-Frankrijk een cruciale rol gespeeld hebben in de bevrijding van Europa. Bovendien had de operatie verstrekende politieke gevolgen. Het boek geeft een goed beeld over de aanvankelijke controversiële houding van de partners ten opzichte van 'Dragoon'. De auteur beschrijft hoe die houding overwonnen wordt. Verder besteedt hij veel aandacht aan de invasie te velde, de vereiste massieve logistieke steun en de uitdrukkelijke rol van het Franse verzet. Een buitengewoon interessant verhaal.

"Operation Dragoon" (ISBN 184884140-X) telt 212 pagina's en werd als hardback uitgegeven. Het boek kost £19.99. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij, Pen & Sword Books Limited, 47 Church Street, Barnsley, South Yorkshire S70 2AS, UK. Tel. +44.1226.734555, Fax +44.1226.7344438, email: enquiries@pen-and-sword.co.uk.

De vierde kracht

Bij Pen & Sword Books verscheen "The Fourth Force. The untold story of the Royal Fleet Auxiliary since 1945". Het werd geschreven door Geoff Puddefoot. Dit boek beschrijft de ware 'revolutie' dat de Royal Fleet Auxiliary (RFA) sinds het einde van de Tweede Wereldoorlog heeft doorgemaakt. De schepen van de RFA doorstaan op vandaag qua afmetingen, kostprijs en technologie iedere vergelijking met moderne oorlogsschepen. De RFA speelt op vandaag een cruciale rol in het functioneren van de Britse land-, lucht- en zee-macht. Zonder schroom mag het dan ook de 'Fourth Force' worden genoemd. Nieuwe technologie en technieken tonen het

groeïend belang aan van de logistieke factor in moderne oorlogsvoering. De groei van de rol van de RFA is in dat opzicht maar weinig bekend. De auteur brengt dan ook een verhelderende kijk op deze zo belangrijke maar weinig bekende poot van het Britse militaire gebeuren.

"The Fourth Force" (ISBN 978-1-84832-046-8) telt 243 pagina's en werd als hardback uitgegeven. Het boek kost £25.00. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij, Pen & Sword Books Limited, 47 Church Street, Barnsley, South Yorkshire S70 2AS, UK. Tel. +44.1226.734555, Fax +44.1226.7344438, email: enquiries@pen-and-sword.co.uk.

Maritiem-militair gebeuren

Bij Seaforth Publishing verscheen "World Naval Review 2010". Het boek werd samengesteld door Conrad Waters. Het opzet van "World Naval Review" is een betaalbaar maar toch gezaghebbende samenvatting te bieden van wat er tijdens de voorbije twaalf maand is gebeurd in het maritiem-militaire gebeuren. Het combineert een overzicht van wat gebeurd is per regio samen met één of ander baanbrekend artikel over vermeldenswaardige schepen of marine-ontwikkelingen. Naast de meest recente ontwikkelingsprojecten voor nieuwe schepen bekijken de samenstellers van het boek ook het belang van de marine in een breder perspectief. Bovendien is dit boek geïllustreerd met prachtige zwart-wit foto's. Een must voor iedereen die mee wil zijn met de meest recente ontwikkelingen op het vlak van de marine.

"World Naval Review 2010" (ISBN 978-1-84832-051-2) telt 201 pagina's en werd als hardback uitgegeven. Het boek kost £25.00. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij, Pen & Sword Books Limited, 47 Church Street, Barnsley, South Yorkshire S70 2AS, UK. Tel. +44.1226.734555, Fax +44.1226.7344438, email: enquiries@pen-and-sword.co.uk.

Alle industriële en scheepsherstellingen mechaniek 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**

Een overtocht met de veerboot in Sint-Amands, van de ene naar de andere Scheldeoever, duurt hooguit vijf minuten. Meestal valt er weinig te beleven aan het veer. De passanten rusten even uit op de boot en zetten hun wandeling of fietstocht op de overoever weer verder. Maar af en toe gebeurt er toch iets, of vertellen de mensen wat, de moeite waard om er een verhaaltje van te maken. Soms schrijf ik gewoon op wat ik hoor en zie, soms fantaseer ik wat rond de persoonlijkheden. Maar altijd is het echt gebeurd, daar aan het veer van Sint-Amands aan de Schelde.

Een huis in Colombia

- Hoe werkt dat hier, mijnheer ?
Kwart voor vijf, en de veerman komt net weer de aanlegsteiger naar boven geklommen. De man loopt hem tegemoet. Vriendelijke stem, helblauwe ogen, groot als die van een kind, met dezelfde onschuldige glinstering. Toch einde de veertig, grijzend haar.
- Op uur en halfuur, dus zo meteen om vijf uur ga ik weer over, antwoordt de veerman.
- Mogen we ook gewoon even mee over en weer? vraagt de man. Dat zouden de kinderen echt heel leuk vinden.
Boven, aan het begin van de steiger, staan een vrouw en twee meisjes het antwoord af te wachten. De vrouw heeft iets exotisch. Gitzwart haar, rond aangezicht, Zuid-Amerikaanse afkomst ? De dochters schelen in leeftijd: de oudste moet zowat zestien zijn, de jongste schat ik vijf.
- Natuurlijk kunt u mee, maar - de veerman kijkt even achterom naar de andere oever - voorlopig moet er nog niemand over.
Om halfzes misschien.
Samen wandelen ze naar het einde van de dijk, naar de kaai toe, waar de veerman zijn houten kot heeft staan.
- Ik ken het hier, hoor, zegt de man met kinderlijk enthousiasme. Ik kom hier dikwijls met de fiets, vanuit Brussel.
Dit stukje Scheldeland is kennelijk het zijne geworden. Zo gaat het er vaak aan toe. Mensen ontdekken een plekje, een dorpje in Tirol, een gezellige kroeg, een stukje Noordzeestrand, een streepje groen aan de Schelde, en het wordt van hen. Ze voelen er zich thuis, hun geest neemt er bezit van, en de anderen, ja al die anderen zijn maar toevallige passanten. Zij niet ; het is het hunne. Ze nemen er zelfs de veerman bij. 'Dan word ik bij mijn voornaam aangesproken,' vertrouwde hij mij eens toe, 'alsof we oude bekenden zijn, en joost mag weten met wie ik op dat ogenblik te maken heb...'
De helblauwe ogen van de man stralen, wanneer hij aan zijn vrouw uitlegt dat er even verderop nog een veer ligt.
- Hoe heet het dorpje daar ook weer? wendt hij zich tot de veerman.
- Baasrode.
- Juist, ja, Baasrode, en hij beent zijn vrouw weer bij om zijn uitbundige uitleg te vervolgen, in het Spaans.
Dan komt hij weer terug.
- 't Was toch wat te koud geworden om op het water te zitten, verbergt hij zijn spijt.
Wachten tot halfzes zit er echt niet meer in voor vrouw en kinderen. Aan de overkant verschijnen even voor vijf uur twee fietsers op de veerdam. Ze laten de ijzeren plaat zakken, die tegen de paal is vastgeschroefd : als de zwart geschilderde zijde zichtbaar is, betekent het dat ze over willen.
- Als u toch nog mee over wil, dan kàn het, roept de schipper de man toe, terwijl hij al op zijn stappen terugkeert.
Ze twijfelen even, maar het kleine meisje kijkt verlangend naar de



stroom. De man popelt al even erg van ongeduld. En de vrouw, zij vergeet even de kou.
- Hoeveel kost het ? polst de man toch eerst voorzichtig. Je kon het ze wel aanzien dat ze zich geen dure pretpark-uitstappen konden veroorloven.
- Het veer is gratis.
- Echt waar ? Hij kan met moeite zijn vreugde bedwingen. Wat een cadeau voor de kinderen !
- Ze doen dan toch nog iets goeds met ons belastinggeld, gaat het verder honderduit. Ik werk in Brussel aan de gemeente. Daar word je niet rijk van. En iets in het zwart verdienen is er niet bij : van ons weten ze het tot de laatste centiem. Maar ik spaar al mijn vakantiedagen op, en elk jaar gaan we voor een maand naar Colombia. Mijn vrouw heeft er nog familie. 't Is wel wat gevaarlijk, daar in Colombia, maar dat neem je erbij. We hebben er ook al een huis, voor als ik met pensioen ga. 't Zal wel een klein pensioentje zijn, maar daar valt ginds goed van te leven. Intussen heeft iedereen aan boord plaatsgenomen. De veerboot vertrekt. Ze genieten er zichtbaar van. De man staat aan de boeg, komt dan weer op de bank naast zijn vrouw zitten en vertelt wellicht over zijn fietstochten en over hoe mooi het hier wel is als de zon schijnt. De oudste dochter laat haar dromerige blik over het water dwalen. Ze is mooi, zoals Zuid-Amerikaanse meisjes kunnen zijn. Haar donkere gabelleogen verraden nochtans de wijsheid van een jonge vrouw. Dezelfde levenswijsheid die haar zwijgzame moeder weemoedig uitstraalt. Want zoveel is duidelijk. Ze hebben de hel meegemaakt. De man is een tweede man. En er kwam een zusje bij. Hij is goed voor hen. Einde de veertig en nog een kind, maar in-goed. Het zusje is overgelukkig : een onverwachte boottocht op een druilerige namiddag. Ze zal zalig inslapen vanavond, en het morgen aan de schooljuf vertellen. Dan komt de man naar de stuurcabine gestapt.

- Ik kom de cockpit even bekijken, zegt hij bloedernstig. Want ik begin er binnenkort ook aan: studeren voor een vaarbewijs. Maar dan zeilen, en voor een veel grotere boot. O, nu zet u hem zeker uit versnelling? Zijn ogen tekenen een driemaster in helle kleuren. De twee fietsers komen aan boord en de tocht gaat terug. Moeder en dochter stappen aan wal. Teder grijpt de man de hand van zijn kleine meisje.
- Bedankt. Bedankt ! En tot de volgende keer !

Thierry Van Eeckhout • foto JoC

(Een aantal dergelijke cursiefjes werden gebundeld in het boekje 'Het water is gewassen. Miniaturen aan het veer van Sint-Amands aan de Schelde', met voorwoord door Kris de Bruyne en foto's door Philip Boël. Het boekje is verkrijgbaar tegen 10 EUR + 2 EUR verzendingskosten op rek.nr. IBAN BE72 0012 0735 0916 en BIC GEBABEBB)



verzekeringen
VANDEKERCKHOVE - Smets
Dirk en Kris

Driftweg 13 - 8450 Bredene

Verzekeringsmakelaar CDV nr 13615
dirk.vandekerckhove@portima.be
kris.smets@vdksmets.be

Tel. 059 33 05 11
Fax 059 32 50 36

Opendeur visserijonderwijs



Tijdens de opendeurdagen in Ibis demonstreerde o.a. oud-leerling Daniël Eyland hoe de databank zich ontwikkelt waarin informatie over het reilen en zeilen van de gewezen Ibis pupillen verzameld wordt. (foto hvvb)

Tijdens het pinksterweekend, op 26 en 27 mei, hielden zowel het maritiem instituut Mercator in Oostende als het Koninklijk Werk Ibis in Bredene open deur. Terwijl tienduizenden toeristen tijdens het eerste echt mooie weekend de manifestatie Oostende voor Anker bezochten, probeerden de leerkrachten van Mercator nieuwe leerlingen voor hun school te rekruteren. De opendeurdagen van zowel het maritiem instituut als Ibis waren ook voor veel oud-leerlingen de gelegenheid om nog eens in de scholen van hun jeugd langs te lopen.



In het maritiem instituut Mercator zette Bart Jacobs, praktijkleraar nautische technieken, zijn beste beentje voor. Het accordeon verzekerde de ambiance. (foto hvvb)

O 33 Marbi kapseist op 't droge



Op maandag 14 mei werd de O 33 Marbi van de redersfamilie Vanbillemont in Oostende op de slipway getrokken. Toen het schip bijna boven was knakte een kabel, waardoor het schip 30 meter achteruit gleed, van de stutblokken geraakte en beneden de slipway, nog op het droge, kapseisde.

De kapitein en de machinist waren nog aan boord toen het ongeval gebeurde. Zij konden zichzelf in veiligheid brengen. De brandweer van Oostende en de civiele bescherming kwamen ter plaatse. Die laatste legde olieballen om eventuele lekken tegen te gaan waardoor olie in het Visserijdok zou terecht komen. Indien alles naar wens verlopen is, zal het schip gelicht zijn tegen de tijd dat dit nummer van Het Vrije Visserijblad bij u in de bus valt. (foto hvvb)

De Wandelaar in Oostende



Eind april kwam de nieuwe Wandelaar toe in Oostende, het vlaggenschip van de loodsboten. Aan boord is plaats voor 44 loods en 20 bemanningsleden. Voor de officieren, bemanning en loods werd alle comfort voorzien: individuele kajuiten met tv, een lounge, restaurant, moderne keuken en recreatieruimte. Bedoeling is dat het schip telkens drie weken op zee blijft liggen, op 10 mijl van de kust, vlak voor de Vlaamse banken. Vanaf het moederschip worden de loods met een van de drie nieuwe tender-swaths (swath staat voor small waterplane area twin hull) of met snelle jollen naar de te beloofden schepen gebracht. (foto JoC)

VEEL PAPIER, WEINIG CHOCOLA

Chris (Prut) Meyers is visser aan boord van de Z 90. Visserijschool liep hij in Heist. Hij is gehuwd met Elke waarmee hij dochtertje Elise grootbrengt.

Hij was deze maand weer in de ban van LA Woman van The Doors, de pas heruitgegeven versie dan wel. Hij won die cd op Stubru, waarvoor nogmaals dank. Ook was hij blij thuis te zijn op Record Store Day. Hij ging naar d'Ostendsche Ploate (Compact Center) en beleefde er een soort shopping spree. Een speciale plaat van Drums Are For Parades en Mauro waren gauw gekozen. En eindelijk heeft hij Electric Ladyland van Jimi Hendrix op vinyl. Een installatie van een LP-speler op de brug dringt zich op.



WAARHEEN JE VAREN MOET IN MEI

In tegenstelling tot wat voor vogels geldt, is mei geen vruchtbare maand voor de visserij en zeker niet in Het Kanaal waar we nog steeds vertoeven. Niet voor niks blijven veel vaartuigen in mei aan de kaai liggen om ze te schilderen en lang uitgestelde werken uit te voeren.

Hoelang blijft zo'n vaartuig daar dan liggen? Dat hangt ervan af aan wie je 't vraagt. Een week loopt volgens reders van maandag tot vrijdag, voor andere stervelingen is dat dan weer van maandag tot zondag. Reders hebben ook een eigen manier om de dagen te tellen. Een visser die bvb. om 20 u. thuiskomt is volgens de reder al een dag thuis geweest. Perceptie is dus alles, en niet alleen in de politiek.

Maar genoeg tegen de schenen gestampt. Ook typisch voor mei is dat de reserve-schippers hun kunsten mogen tonen, want in de flauwe periode is vakantie het hoogste goed voor de vaste schippers. Maar het was hoe dan ook wel degelijk mijn beurt.

Zelf mocht ook ik halverwege mei op de brug de honneurs waarnemen en ik zal het geweten hebben. Zo kan ik al een gebroken korrenstok aanvinken op m'n conto. Voor de rest was het een reis van sparen en vergaren, schrapen, winden en wegzetten. En zoveel mogelijk 'de boelen op de grond' zoals onze baas het telkens weer zegt.

Slechte maand is het. Veel schippers kennen het gevoel wel. Er zit weinig in de kuil en je weet niet echt waarheen je varen moet om het beter te doen. 'Aan het haar houden' is dan absoluut de boodschap als je toch iets vangt. Verder kun je alleen maar hopen dat

de markt je hogere prijzen biedt omdat veel vaartuigen tegen de kaai liggen en er bijgevolg maar weinig aanvoer is. De vissers die naar d'Oost trokken, waar het meestal wel goed toevoen is in deze periode van het jaar, werden daarvoor echter zwaar ondermaats vergoed. Kwatongen (of pientere geesten?) zeggen dat de pulskorren daar schuld aan hebben. Bij deze vismethode is het de bedoeling de vis met lage stroomstoten op te schrikken, waardoor ze als 't ware in je net springen. Sommige snoodaards overdrijven en elektrocuteren de vis meteen. De viskwaliteit lijdt daaronder, wat de prijs doet zakken en ook wie niet met pulskorren vist, deelt in die lagere prijzen. Want ja, de viskopers grijpen gewoon alles aan om minder te moeten betalen. Laat ons hopen dat onze tong uit de Golf van Biskaje wel naar waarde wordt geschat. Want wanneer U dit leest zijn we bijna op weg naar zonniger oorden. De V-korren moeten nog aan boord gezet worden, maar ook andere noodzakelijkheden zoals de BBQ, zodiac, airco en zonnecrème. Alleen al het vooruitzicht daar verse kreeftjes te kunnen eten, laat me naar de Golf verlangen. Nog meer dan anders zal de droogvis het bootdek sieren. En als we in La Pallice een beetje extra tijd hebben, trekken we naar La Rochelle alwaar we fruits de mer verorberen, al dan niet gevolgd door een digestief. De visserij in de Golf heeft inderdaad iets weg van een halve vakantie. De lastige controles van de Fransoos neem je er dan maar bij.

Chris Prut • chris.prut@telenet.be



SCHILDERWERKEN ROMAN

Ploegstraat 36
8450 Bredene

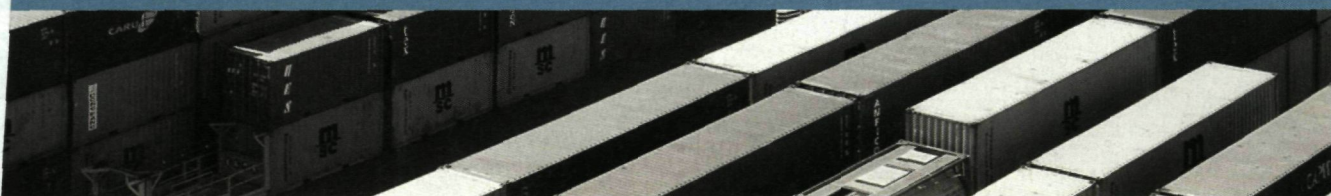
TEL 0477/43 40 14
nick.roman@telenet.be





www.expertmanagement.be

The hassle of damage and loss is our challenge.



NorthSea Marine Surveyors^{NV}

surveyors
loss-adjusters
consultants

antwerpen
T +32 3 216 49 90
F +32 3 216 49 96
antwerpen@nsms.be

zeebrugge
T +32 50 55 08 90
F +32 50 54 78 70
zeebrugge@nsms.be

MARINE WORLD

Leading marine claim experts come together at NorthSea Marine Surveyors (formerly known as Van Ameyde Marine & Industry Belgium). The marine world goes further than ports and ships. We follow cargoes on land, by sea and in the air.

SURVEYORS, LOSS ADJUSTERS AND CLAIMS CONSULTANTS

We act as surveyors, loss adjusters and claim consultants in the marine world. We offer surveys and inspections, we investigate cargo damage and liabilities and offer risk management as regards goods transportation by sea and inland waterways, road transport and air cargo.

FORMER VAN AMEYDE MARINE & INDUSTRY BELGIUM

Maybe you know us better under our previous name, Van Ameyde Marine & Industry Belgium. The many years of experience which we built up under this name and the thorough training of our experts are the foundations of our current unique approach.

PROFESSIONAL APPROACH

What really makes us essentially different is our genuine commitment, our passion for our job and our global vision, which we share with the other members of Expert Management Group. As a tightly-knit team we stand for and go for a respectful, nuanced and solutions-based approach to every claim, every story and every interested party.