



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



VLIZ vzw  
Wandelaarkaai 7  
8400 OOSTENDE

**REPORTAGE:**  
O 33 Marbi in 't water gezet  
**GESCHIEDENIS:**  
de rederijen van Aspeslagh  
**FOTOKATERN:**  
opendeurdagen Mercator & Ibis



5 414306 101517 05412 >

79ste jaar • verschijnt maandelijks  
nr 7 • 6 juli 2012 • 3,99 euro  
afgiftekantoor Oostende 1  
Niet bestelbare exemplaren terugbezorgen aan HVB  
Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene  
Danke postman / -vrouw

# Overkant

## 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.

Als we aan het ponton komen ligt hij er al. Net een stevige pantoffel. Geruststellende ronde vormen, vrolijke kleurtjes, gezellig motorgebrom. 'Het rode vierkant op de zee'. Ach, die goede oude Raveel. Ze horen samen, zijn voorspelbare kunstuitingen en deze gemoedelijke overzet. Op zee zullen ze niet varen, maar geef toe 'Het rode vierkant in de havengeul', het klinkt niet. We wachten tot hij leeggelopen is, griezelen anticiperend van plezier als we het ponton voelen bewegen door de waterversplaatsing. We gaan bootje varen over de zee (zie je wel), wie gaat er mee? Fietsers gaan mee, grootouders met kleinkinderen, hele families, enkelingen. We lopen achter een jong koppel aan, zij een vreemd soort rugzakje om waar je via een netje in kunt kijken. Er beweegt iets kleurrijks daarbinnen. Een peuter wijst. Dat is een parkiet, zegt zijn moeder. Een nieuwe trend na de hondenwagentjes die steeds talrijker opduiken in het straatbeeld? We gaan aan de reling achteraan staan tussen de fietsen. De ijzeren plaat wordt opgetrokken, een zinding doortrekt het dek en weg zijn we. Mijn gezelschap neemt foto's. Van de aange-meerde vissersboten aan de ene kant, van de loods- en politieboten aan de andere, van de voorbijglijdende mailboot die ons even de doorgang verspert.

We steken over. In de verte, voorbij de dammen al, vaart een vissersboot het zeegat in en opeens sta ik naast mijn vader, kijk ik met hem naar de lonkende deinende weidsheid, voel ik de magische trekkracht van water en zwerk. Hij kijkt me aan met die typische glimlach van hem: begrijp je het nu, dat ik telkens

terugging? Ook als de vorige reis slecht was geweest, nauwelijks iets gevangen of de netten gescheurd, een keer de boel kwijt gespeeld zelfs.

Het is in een paar seconden voorbij. De varende pantoffel draait van de einder weg, de oosteroever komt in zicht. Als we uitstappen: kasseistenen, zand en helmgras, bunkers, hangars, een eenzame boot in het droogdok, verlatenheid. Het levert prachtige plaatjes op. We lopen richting kaai. Klarlichte dag, toch brandt op alle aangemeerde boten één enkele lamp. De hoge boegen, het felle blauw, groen, oranje van de netten. Oliegeur. Laten we door de vismijn terugkeren, stel ik voor, langs de overdekte rijweg, waar de foto's van de vissers hangen. We wijzen elkaar de markantste koppen aan. Hier zou hij perfect bijpassen met zijn doorgroefde bruinrode indianengezicht. Ik zie het pekwarte sluike haar als hing hij er echt, de borstelige wenkbrauwen, de warme donkere blik, de haakneus, de witte blikkering van tanden. Ik wijs mijn gezelschap het pakhuis waar hij jarenlang werkte nadat hij zijn boot verkocht. Toch. En dat hij daarna nooit meer gevaren heeft, want voor alles is er de juiste tijd.

Stilaan tijd om terug te keren voor ons. Weer staar ik secondenlang naar die doorgang, weg van het land, recht naar de oneindigheid. Lang genoeg om te beseffen: voor alles is er de juiste tijd, voor ieder de juiste plaats. We meren aan. Aan de stadskant.

Nicole Derycker  
foto: Jo Clauwaert



**VJ** n.v. Tel. 050 54 45 41  
Fax 050 54 58 37  
Scheepsherstelling  
Afwerking nieuwbouwschepen  
Metaalkonstruktie  
Draai-, frees- en schaaftwerk  
Inox- en aluminiumconstructie  
Verhuur telescopische kranen

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

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



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





**HvVB**  
**79** **VRIJ**  
 HET VRIJE VISSERIJBLAD

**HET VRIJE VISSERIJBLAD**

Onafhankelijk magazine  
 van de zee

ISSN: 0776-6912

**MEDEWERKERS:**

Jo Clauwaert, Robert Coelus,  
 Walter Debrock (†), Nicole Derycker,  
 Juul De Vocht, Zio Joris De Voogt,  
 Don Fabulist, Peter Flynn, Peter  
 Holvoet-Hanssen, L.A. Inghelbrecht,  
 Frank Neyts, Jef Klausning(†), Antoine  
 Légat, Marc Loy, Chris Meyers, Geert  
 Cyriel Tavernier, Flor Vandekerckhove,  
 Louis Vande Castele, Jacques van Harten,  
 Katrien Vervaele, Guido Walters (†).  
 Gasten: Filip De Bodt, Katrien Devos,  
 Pierre Magis, Eddy Serie, Jan Lamote,  
 Isabelle Van Eeghem,  
 Vormgeving: Jo Clauwaert, Ilse Heip

**Redactie te bereiken op**

**0474 53 88 00**

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

**[www.visserijblad.be](http://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.



## Literaire kapers en verse vis

Van vrijdag 13 tot zondag 15 juli gaat in Oostende weer 't PaulusKleintje door, het voorafgaande kleine broertje van de Paulusfeesten.

Het Vrije Visserijblad organiseert daar op zondagmiddag 15 juli vanaf 16 uur een ontmoeting in **De Living**. In dat geprefabriceerde bouwsel, dat een woonkamer suggereert, ontvangen we auteurs, dichters en andersoortige artiesten die iets met de visserij en/of Het Vrije Visserijblad te maken hebben. Daarenboven nodigt Holvoet-Hanssen daar ook ons onbekend volk uit dat we zeker moeten leren kennen: de dichters-kunstenaars **Lebuin d'Haese** en **Marcelo Moncada**, plus **Griotshtenge & Group**, Congolese muzikanten waarover Peter bijzonder lyrisch doet.

Nog in **De Living**, die volgens de organisatoren oergezellig zal zijn, is die middag, om 18 uur, ook de dichter **Bart Punk** te zien/horen. 's Nachts wordt daar op TV ten slotte nog de film **Road to Nowhere** getoond.

Van start gaan we tussen 15,30 en 16 uur met de film **Fish & Run**.

Onze dichters halen hun beste gedicht van onder het stof, auteurs lezen voor uit eigen werk. Zullen er zeker zijn: columnist en vissersdochter **Nicole Derycker**, auteur **Katrien Vervaele**, muzikercensent **Antoine Légat**, oud-visser en auteur **Joris Surmont**, dichter **Johan Corveleijn**, schipper **Marnix Verleene**, schipper op rust **Eddy Serie**, columnist **Jan Lamote** van restaurant **Jolly Sailor**, fotograaf **Jo Clauwaert**, dichter **Geert Cyriel Tavernier**, HvVB-uitgever **Flor Vandekerckhove**, dichter **Peter Holvoet-Hanssen**, columnist **Joris De Voogt** van wine bar **ZioGio**, **Johan Smalle** van de vzw **Oosteroever** en matroos **Chris Meyers**.

Komt dat zien, komt dat zien!



Op donderdag 7 juni werd in de Antwerpse galerie **De Zwarte Panter** voor de 62ste keer de **Arkprijs van het Vrije Woord** uitgereikt. De eer viel te beurt aan dichter **Peter Holvoet-Hanssen**. Hij kreeg de onderscheiding 'voor zijn onverdroten inzet om het vrije woord naar alle lagen van de bevolking te brengen, en de wijze waarop hij poëzie toegankelijk maakt voor iedereen.' Dat doet hij ook in ons blad en meer bepaald in zijn maandelijks terugkomende rubriek **De Bibliotheek van Neptunus**.

Op de plechtigheid was een delegatie van ons blad aanwezig. Ook uitgever **Flor Vandekerckhove** werd op het podium gevraagd om er het vrije woord te verdedigen. (foto's JoC)



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



## O 33 Marbi in 't water

Op maandag 14 mei was de O 33 Marbi van de redersfamilie Vanbillemont op de slipway in het Oostendse Visserijdok gekapseisd. Een geknakte kabel lag aan de oorzaak van het accident. Het schip gleed 30 meter achteruit, waarbij het van de stutblokken geraakte en beneden de sloopshelling, nog op het droge, kapseide. De schade aan de sloopshelling is groot en het rechtrokken van het schip zou duidelijk een hele klus worden. Niemand durfde zich uit te spreken over de kosten van de hele operatie. Door tussenkomst van het Oostendse stadsbestuur en het Vlaams Gewest werd er een oplossing gevonden waarbij verschillende verzekeringsmaatschappijen betrokken werden. Voor de berging werden offertes opgevraagd bij meerdere maatschappijen. Het rechtrokken van het 380 ton zware schip werd uiteindelijk gegend aan de Nederlandse hijskraanfirma en waterwerker Mammoet. Een drijvende bok van dat bedrijf slaagde er tijdens het weekend van 10 juni in om de O 33 weer in het water te plaatsen. Zoals verwacht trok de operatie veel kijklustigen, die omwille van het gevaar op afstand gehouden werden. (fv - foto's JoC & K.D.)

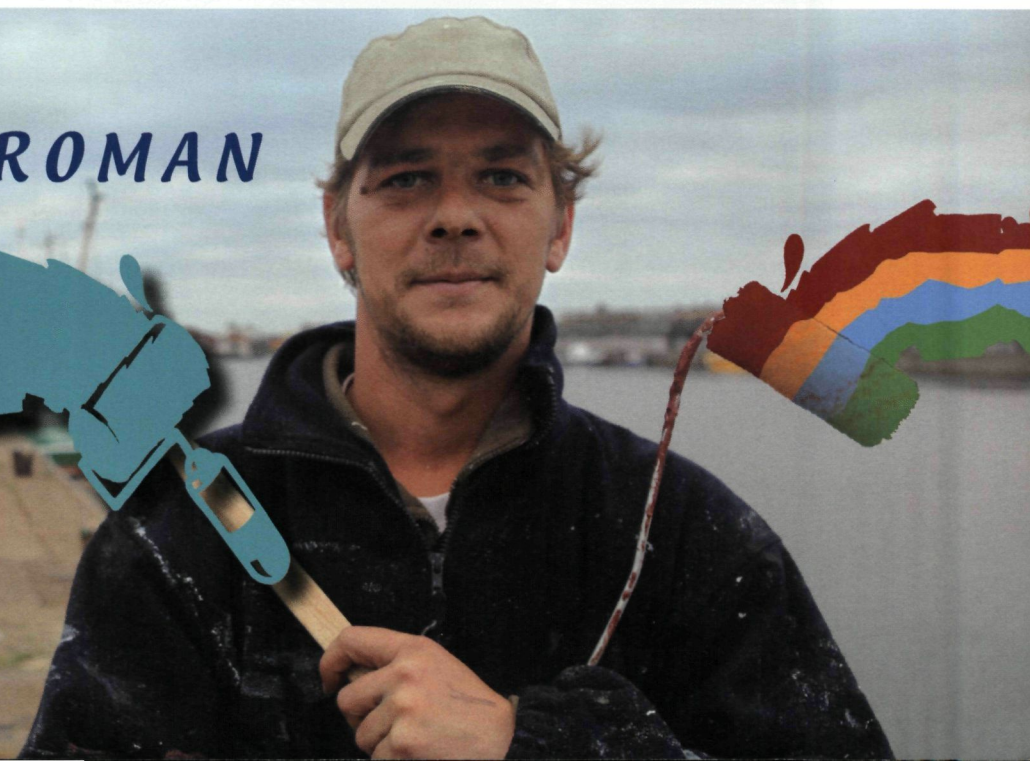




# SCHILDERWERKEN ROMAN

Ploegstraat 36  
8450 Bredene

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

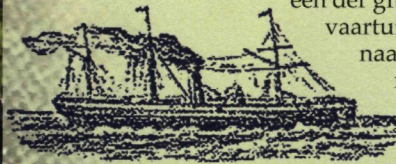


# De rederijen van Aspeslagh

De jaren tachtig van de 19de eeuw waren van groot belang voor de Belgische visserij. In die jaren maakte de sector de sprong naar de moderniteit.

In april 1884 had de Oostendse firma *J. et L. Dossaer & C°* in Engeland een stoomschip aangekocht. De Dossaers brachten het over naar Oostende waar het als O 71 *Prima* ter visserij voer. Nog hetzelfde jaar brachten de broers een tweede stoomschip in de vaart, de O 122 *Franco-Belge*. De nieuwe schepen veranderden de sector op een spectaculaire manier. De vaartuigen waren nu immers niet langer meer afhankelijk van de wind om uit te varen en bovendien waren ze met een netto tonnenmaat van 50 à 60 ton groter dan elk van de 192 grote zeilschepen (40 ton) die vanuit de Oostendse haven opereerden. M.a.w. de stoomschepen veranderden de marktsituatie ten gronde.

Andere reders volgden al vlug het voorbeeld van de Dossaers: Frederic Rooryck kocht in 1885, eveneens in Engeland, een stoomschip dat in Oostende als *Juliette-Marie* de visserij zou beoefenen. Nog in datzelfde jaar werd in Luik een NV gesticht die ook stoomschepen vanuit Oostende zou uitreden. Het kapitaal werd verstrekt door Luikse industriëlen die in die stad de O 43 *Catherine* lieten bouwen, meteen het eerste stoomvisserijvaartuig dat in België van stapel liep. Die *Société des Pêcheries Ostendaises* werd aan de kust geleid door Alfred Golder die voorheen als bediende gewerkt had bij Vroome,



een der grootste reders van zeilvisserijvaartuigen (en die nooit de sprong naar de stoomschepen zou maken). En ook de gebroeders Dossaer bleven initiatieven nemen. Na voornoemde *Prima* kochten ze in Engeland ook nog

de O 187 *Secunda*, O 153 *Tertia* en O 204 *Quarta*.

Op 31 december 1885, nog geen volle twee jaar nadat het eerste visserijstoomschip alhier uitgreed werd, telde de Oostendse vloot er al 9.

### De stichter

De firma *J. et L. Dossaer & C°* gaf er al vlug de brui aan. Ten tijde van de Vissersopstand (1887) was een van de Dossaers zo'n beetje door de Oostendse visserij uitgespuwd geworden (hij was toen zelfs uit de stad moeten vluchten) en al in 1890 werd de firma ontbonden. De andere broer, Louis, ging er nog tot in 1889 mee door.

In dat jaar verkocht hij zijn O 122 *Franco-Belge*<sup>(1)</sup> aan Henri Pierre Aspeslagh (°Oostende, 15 februari 1854 - †Oostende, 9 november 1925) en schipper Florimond Zonnekeyn (°Adinkerke, 19.12.1854 - †Oostende, 15.04.1946).

Beiden kwamen trouwens uit de onderneming van de Dossaers. Aspeslagh had in het kantoor als rekenplichtige gewerkt en Zonnekeyn was voor die rederij schipper geweest. Beiden waren ook erg bekende figuren in de visserij. De eerste werd 'den krommen Aspeslagh' genoemd omdat hij als kind een zware beenbreuk opgelopen had waaraan hij een blijvend letsel overhield. Hij moest als volwassene een schoen met hoge hak dragen, want zijn ene been was 8 à 10 centimeter korter dan het andere. Schipper Florimond Zonnekeyn van zijn kant was van de Westkust naar Oostende afgezakt en hielp de steeds toenemende vloed 'Pannenaars' in Oostende te integreren. Zo hielp hij ook de familie Blondé, waarvan zoon Arseen tot de beroemdste schipper van de Belgische visserij zou uitgroeien. In 1898 lieten Aspeslagh en Zonnekeyn de nieuwe stoomtreiler O 125 *Tourquennois* naar Oostende brengen. De naam van het schip is niet toevallig, want de onderneming van *Aspeslagh & Zonnekeyn* werd gefinancierd door industriëlen uit het Franse Tourcoing. Zonnekeyn zou er de schipper op worden. Kapitaalbezitters waren in die dagen erg geïnteresseerd in de visserij. Op 16 april 1898 werd in Antwerpen de *Société Anversoise de Pêche H. Aspeslagh et Cie* opgericht. De zetel was gevestigd in Oostende en Henri Aspeslagh werd er de afgevaardigde-beheerder van. De nieuwe rederij, afgekort tot *Aspeslagh & C°*, bestelde in Engeland de nieuwe O 140 *Nervien* die op 5 oktober in Oostende toekwam.<sup>(2)</sup> Hiermee startte

*H.P. Aspeslagh, een der grootste reders van de Belgische visserij.*

Aspeslagh met het uitreden van een aantal schepen waarvan de namen alle met de letter N beginnen.

Op het einde van de 19 de eeuw werden in Oostende al 27 stoomschepen uitgereed. In twee ervan bezat Aspeslagh belangen, het ene schip (O 140) behoorde toe aan *Aspeslagh & C°*, het andere aan *Aspeslagh & Zonnekeyn*.

## De eeuwswissel

In die tijd was de visserij prominent aanwezig in de stad. De visserijstoomschepen legden aan in het eerste handelsdok (nu Mercatordok), want ze hadden een te grote diepgang om het strandingdok (nu Montgomerydok) binnen te varen. We weten dat de cirkelvormige vismijn (door de Oostendenaars de 'sierk' genoemd (van het Franse cirque, circus), zich eveneens in de stad bevond. Die vismijn bleef in gebruik tot 1934, maar was uiteraard niet gebouwd om de massale aanvoer veroorzaakt door de vele stoomschepen te verwerken. Dat gold bij uitbreiding ook voor alle andere visserijvoorzieningen in de stad. De stoomschepen moesten bij het vertrek grote hoeveelheden water, ijs en proviand aan boord brengen, want ze waren dikwijls 20 dagen op zee. Bovendien moesten ze grote hoeveelheden steenkoolbriketten inslaan, want de stoomschepen verbruikten per etmaal ongeveer drie ton kolen. Met de toename van het aantal stoomschepen nam ook het plaatsgebrek toe.



Het eerste schip rechts is de O 25 *Augusta* van *Aspeslagh & Zonnekeyn*. De rederij kocht het stoomschip in 1903 van de S.A. des *Chalutiers à Vapeur* van reder August Pede. De O 25 zou niet lang meer varen. Op 21 juli 1904 stootte het schip op een wrak en zonk. De bemanning kon gered worden.

*Aspeslagh & Zonnekeyn* brachten in 1901 de O 126 *Neptune* in de vaart, waardoor Aspeslagh drie stoomschepen onder zijn hoede kreeg. In 1903 kwam daar nog de O 127 *Numinor* bij, meteen het grootste schip uit de Oostendse vloot, goed voor 18 bemanningsleden en later zelfs voor 21.

In 1905 kochten *Aspeslagh & Zonnekeyn* ook nog de O 25 *Augusta*<sup>(3)</sup> van reder August Pede. Jaak Aspeslagh werd er de schipper van. In 1905 kwam de O 128 *Nautilus* in Oostende toe, een zusterschip van de O 127, dat de rederij in Engeland had laten bouwen.

Aspeslagh werd daardoor, evenals de andere reders van stoomschepen, met almaar toenemend plaatsgebrek geconfronteerd. De kaaien lagen bezet met hoge stapels gezaagd hout en er was een drukke spoorwegtrafiek langs de zuidkant van de vismijn. Plaats om nog briketten te stapelen was er nauwelijks en de rederij *Aspeslagh & Zonnekeyn* kocht daarom een oude smak aan die als kolenmagazijn dienst deed.

In 1905 telde de stad 23 stoomtreilers, in 1908 zouden dat er al 26 zijn, waarvan Aspeslagh er met zijn twee rederijen vijf controleerde.

De Handelskamer van Oostende pleitte al op 20 maart 1907 voor het bouwen van een nieuwe vissershaven met vismijn op de oosteroever. In afwachting dat dit zou gebeuren pleitte Aspeslagh ervoor de spuikom (!) als vissershaven te gebruiken, een voorstel dat de steun kreeg van andere grote reders, zoals Bauwens, Baels en Golder, maar dat uiteindelijk afgewezen werd. Al dat plaatsgebrek belette niet dat er in 1910 nog een stoomtreiler voor H.P. Aspeslagh te Oostende toekwam, de O 141 *Narval*, een zusterschip van de *Nemrod*.

In 1911 besliste de regering om de visserij inderdaad op de oosteroever uit te bouwen, maar het zou nog meer dan twintig jaar duren vooraleer de nieuwe vissershaven in 1934 ingehuldigd kon worden.



Op 5 oktober 1898 kwam in Oostende het stoomschip O 140 *Nervien* toe. Het werd gebouwd op de werf Edwards Bros. te North Shields. Hiermee startte Aspeslagh met het uitreden van een aantal schepen die alle namen kregen die met de letter N zouden beginnen. Schipper van de O 140 werd Arthur Benard. Het schip viste vooral in de Noordzee, het Kanaal en de Ierse Zee.

De ontwikkeling van Aspeslaghs rederijen verliep vlugger. De O 125 *Tourquennois* zonk in augustus 1909 in het Kanaal van Bristol en werd binnen de zes maand vervangen door een gloednieuwe O 125 *Nemrod* die op 24 januari 1910 te Oostende toekwam. Helaas ging dat schip nog geen maand later ook alweer verloren.<sup>(4)</sup> Op 19 februari van dat jaar verging het inderdaad nabij St.-Catherine's Point, eiland Wight. Aspeslagh liet het hoofd niet hangen. Al op 18 september werd het vervangen door de O 141 *Narval*, een zusterschip van de onfortuinlijke *Nemrod*.

## De rechterhand

In 1905-1912, toen de rederijen van Henri Pierre Aspeslagh volop uitgebouwd werden, waren 's mans zonen Richard (°1890) en Henri (°1895) nog te jong om in het bedrijf een rol te spelen. Maar in het rederskantoor werkte Alphonse Deceuninck (°1884), in Oostende gemeenzaam Fonsje Ceuninck genoemd: 'Hij was maaglijder, klein van gestalte, mager en tenger van gestel, vrij sober in eten en drinken, rookte kleine sigaren die lang, vaak uitgedoofd, tussen zijn lippen bleven hangen (...) Zijn ouders waren ervan overtuigd dat hij de soldatendienst nooit zou overleven. Toen hij werd opgeroepen, hebben ze dan ook een ander persoon gezocht om in zijn plaats soldaat te zijn.'<sup>(5)</sup>

De zwakke jongeman had school gelopen in het Oostendse O.-L.-Vrouwecollege en vond daarna werk in het kantoor van Aspeslagh.

De toen zevenentwintigjarige bureaubediende huwde in 1912 Margriet (23), een van de twee dochters van de reder. Hij werd de trouwste medewerker van zijn schoonvader. Fonsje Ceuninck en de krommen Aspeslagh vormden vanaf dat moment een hecht team. Al gauw was het Deceuninck die de rederijen van Aspeslagh daadwerkelijk leidde.

Op 18 maart 1912 kwamen twee recent gebouwde occasieschepen in Oostende de vloot van Aspeslagh versterken: O 142 *Nixe* en O 144 *Naiade*. Ze waren bestemd voor de verre visserij: IJsland, Marokko, Witte Zee.

Aspeslagh controleerde nu zeven schepen, alle met beroemde schippers: O 126 *Neptune* (schipper Richard Zonnekeyn); O 127 *Numinor* (schipper Louis Zonnekeyn, evenals Richard een zoon van Florimond Zonnekeyn); O 128 *Nautilus* (schipper Alexis Leire); O 140 *Nervien* (Arthur Benard)<sup>(6)</sup>; O 141 *Narval* (Jacques Aspeslagh); O 142 *Nixe* (Rochus Legein) en O 144 *Naiade* (gevoerd door Jean Crekillie).

Op het einde van 1912 telde de Belgische stoomvisserij 26 eenheden, verdeeld over zes rederijen, alle gevestigd te



Het briefhoofd van de rederij van Aspeslagh nadat Henri Pierre de onderneming overgelaten had aan zijn zonen en zijn schoonzoon.



Vooran zien we de O 127 Numitor liggen. Het schip was het derde vaartuig van de rederij Aspeslagh & Zonnekeyn die het besteld had bij de werf Cochrane & Sons te Selby. Het schip mat netto 123,06 ton, was 120 voet lang en 22 breed. Voortgestuwd door een tripel expansiemachine van 71 pk liep het 11,5 knopen. Het kwam op 21 februari 1903 toe in Oostende en was in die tijd het grootste schip uit de vloot. Florimond Zonnekeyn kreeg er het bevel over.

Oostende. De grootste was toen de *Pêcheries à Vapeur* van John Bauwens, die tien schepen had. Aspeslagh was tweede met zes vaartuigen. Derde in de rij was rederij Delta met drie vissersvaartuigen. Op vier vinden we de *Pêcheries d'Islande* van Jules Baels (drie stoomschepen). De rederij *Golder-Brix & C<sup>o</sup>* (voorheen *S.A. Pêcheries Ostendaises*) kwam met twee schepen op de vijfde plaats en ten slotte was er de *Société Anonyme à Responsabilité Limitée pour le Perfectionnement de la Pêche*, gewoonweg rederij Ibis genoemd, die eveneens twee, maar dan kleinere stoomschepen bezat.

Op 15 maart 1914 kwam weer een tweedehands vaartuig de vloot van Aspeslagh verruimen, de O 143 *Neree*. De werf bestelde hetzelfde jaar overigens nog een nieuw schip, maar dat kon niet meer geleverd worden voor de Eerste Wereldoorlog in augustus 1914 uitbrak.

## De oorlog

Bij de aanvang van de oorlog verhuisde de Oostendse vissersvloot naar het Verenigd Koninkrijk. Ook de schepen van Aspeslagh namen aan de exodus deel. Schoonzoon Fons Deceuninck haalde zijn familie op en liet die in oktober 1914 inschepen op het laatste schip van Aspeslagh dat in veiligheid gebracht werd. Wellicht waren toen ook familieleden van Aspeslagh zelf en van de bemanningsleden aan boord.

Eerst werden de families in Folkestone aan land gezet, maar de stoomtreilers zelf werden door de Britse autoriteiten naar Milford Haven gestuurd. Vandaar dat ook het redersgezin Alphonse Deceuninck-Aspeslagh al gauw in Milford te vinden was.

De Belgische kolonie te Milford Haven bestond in 1915 uit 1.500 personen van 169 families. Daaronder waren er 256 zeevarenden en ongeveer 50 arbeiders uit het zeevisserijbedrijf. 192 Vlaamse kinderen volgden er onderwijs in Britse scholen of in een van de twee Belgische die daar opgericht werden. Vanuit Milford Haven (en in mindere mate vanuit Swansea en Fleetwood) mochten de Belgische stoomschepen uit vissen varen. Lowestoft was dan weer de thuishaven van de Belgische visserij schepen die onder zeil voeren.

De vangsten die aan wal gezet werden waren overvloedig en door de oorlog lagen de prijzen ook heel hoog. De Vlaamse vissers, die in het Verenigd Koninkrijk, de machtige *Unions* aan 't werk konden zien, gingen zelf ook twee keer in staking om hogere lonen te eisen.

Op 11 oktober 1915 verkocht Aspeslagh zijn kleinste schip, O 142 *Nixe*, aan reder Canon uit Aberdeen. Hij hield bijgevolg zes schepen over, maar niet voor lang. Op 1 maart 1916 eiste de Britse Admiraliteit vijf stoomschepen uit de Belgische vloot op. Merkwaardig is dat die alle uit de vloot van Aspeslagh kwamen. De *Numitor*, *Narval*, *Naiade*, *Nautilus* en *Neree* werden door de Belgische regering opgeëist en aan de Britse Admiraliteit verhuurd. De bemanningen werden afgemonsterd.

Waarom de opgeëiste schepen uitsluitend uit de rederij van

Aspeslagh moesten komen, is een raadsel. Een mogelijke verklaring is dat de *Société Anversoise de Pêche H. Aspeslagh & C<sup>o</sup>* inderdaad ook mee gefinancierd werd door Duits kapitaal. Reder Aspeslagh hield hoe dan ook alleen de O 126 *Neptune* over. Het schip werd echter nog hetzelfde jaar, op 26 december 1916, door een Duitse duikboot tot zinken gebracht. Gelukkig werd de bemanning gered.

Aspeslagh had nu geen schepen meer en hij was daardoor evenmin nog langer aan Milford gebonden. De familie verhuisde op 1 juli 1917 van het winderige Milford haven naar Cheltenham, waar het aangenamer wonen was. Ze wachtten er het einde van de oorlog af. En toen het eindelijk zover kwam, en de opgeëiste schepen terugbezorgd werden, hield reder Aspeslagh maar drie vaartuigen over: de O 128 *Nautilus*, O 143 *Neree* en O 144 *Naiade*. De andere waren verloren gegaan in het oorlogsgeweld.

## De terugkeer

Na de oorlog kreeg Aspeslagh de drie schepen weer en hij werd door de Britse Admiraliteit uiteraard ook vergoed voor het gebruik van de opgeëiste vaartuigen. Aanvankelijk bleven de schepen van Aspeslagh ter visserij varen vanuit Milford Haven. Het is niet heel duidelijk wanneer ze naar Oostende konden terugkeren.

In september 1919 waren er, van de 25 die Oostende als thuishaven hadden, nog maar 20 stoomtreilers teruggekeerd. Die moesten bovendien in de dokken blijven liggen bij gebrek aan kolen en ijs. Begin oktober begonnen de kolen toe te komen en ook de ijsfabrieken konden toen weer op volle toeren draaien. Maar enkele maanden later, in april 1920, werden de kolen weer gerantsoeneerd. De visserij kon toen slechts 400 ton kolen per week krijgen, daar waar er 1.000 ton nodig was om alle stoomtreilers aan 't werk te zetten.

Er was ook sociale spanning. De Vlaamse vissers hadden, zoals gezegd, in Engeland de trade unions aan 't werk gezien en bij hun terugkeer in België begonnen ze zich ook hier syndicaal te organiseren. In juli 1919 brak een eerste staking uit. In september legden de vissers voor de tweede keer het werk neer. De eisen: loonsverhoging; verschaffen van voedsel aan boord bereid door een kok en betaald door de reder en ten slotte een aantal rustdagen berekend op het aantal dagen dat ze in zee geweest waren. Het kwam uiteindelijk tot een vergelijk dat de tewerkstelling zou bevorderen. Alhoewel er na WO I maar 25 Oostendse stoomtreilers meer waren, vier minder dan in 1913, steeg het aantal bemanningsleden wel van 93 tot 144. Vissers hadden immers via de stakingen recht op rustdagen afgedwongen. Tijdens die dagen moesten ze vervangen worden.

Op 15 juni 1920 brak een nieuwe staking uit. De arbeiders uit de werkhuizen van de *Pêcheries à Vapeur* en de *Pêcheries du Nord* sloten zich bij de beweging aan die verschillende weken



Op 12 februari 1905 kwam de O 128 *Nautilus* in Oostende toe. Het was een zusterschip van de *Numitor*. In Oostende was dit het eerste schip dat met acetyleen verlicht werd. Het had twee reddingsboten op het achterdek. Schipper Alexis Leire kreeg er het bevel over. De grote schepen van de rederij Aspeslagh & Zonnekeyn, O.127 *Numitor* en O.128 *Nautilus*, werden in de jaren 1906-1908 hoofdzakelijk ingezet in de wateren rond IJsland en de Britse eilanden, hoewel ze ook wel gingen vissen op de Spaanse en Portugese kusten. Let ook op het mooie gebouw links, het inmiddels verdwenen gebouw van het waterschoutambt.



zou duren. Van de 32 stoomtreilers die er in dat jaar alweer waren, konden er slechts drie uitvaren. Uiteindelijk, na een staking van maar liefst 2,5 maanden, werd op 7 september een voorlopig akkoord gesloten en op 12 september waren alweer 24 stoomtreilers in de vaart.

Hier past een opmerking. Het visserijpatronaat was uiteraard niet te spreken over de stakingacties en de voormannen ervan zouden het geweten hebben. De reders stelden een beroepsverbod in tegenover de schippers Arseen Blondé en Louis Zonnekeyn. Nooit zou een van beide 'woelmakers' nog een vaart aangeboden krijgen. Nadat ze een jaar zonder vaart gezeten hadden, trokken de twee syndicalisten naar Gent, waar ze samen met o.a. de socialistische voorman Edward Anseele besloten een eigen rederij op te richten. Die 'rode vloot' zou zelfs uitgroeien tot



Schoonzoon Alphonse Deceuninck werd de trouwste medewerker van reder Henri Aspeslagh.

een van de grootste visserijondernemingen die België ooit gekend heeft.

Voegen we er ten slotte nog aan toe dat de reders van stoomtreilers op 8 september 1922 twee coöperatieven oprichtten: enerzijds de verzekeringsmaatschappij *Assurance mutuelle maritime* en anderzijds het nog altijd bestaande *Industriële des Pêcheries*. Opmerkelijk is dat Aspeslagh daar niet bij betrokken was.

### De zonen

1922 was ook het jaar waarin de toen 68-jarige Henri Pierre Aspeslagh de zaak voor bekeken hield. Op 21 december liet hij de waterschout weten dat hij de directie van de firma toevertrouwd had aan zijn zonen Richard en Henri en ook aan zijn schoonzoon Alphonse Deceuninck. Ze zouden dat doen onder de firmanaam *R. & H. Aspeslagh frères & A. Deceuninck*. In 1923 stichtten die drie de *N.V. Pêcheries Ostendaises*.<sup>(7)</sup> Er was veel interesse op de kapitaalmarkt en de kapitaalsuitbreiding die met de oprichting van deze NV gepaard ging, had onmiddellijk gevolgen. In datzelfde jaar werden vier tweedehands stoomtreilers aangekocht. Op 22 mei kwam de O 126 *Neptune* (II)



Op zondag 4 augustus 1901 kwam de O 126 *Neptune* toe in Oostende, een nieuwe stoomtreiler voor de rederij Aspeslagh & Zonnekeyn. Op het beeld ligt de O 126 achter het jacht.

in de vaart, op 12 juni was het de beurt aan de O 125 *Narval* (II). Op 3 juli werd de O 127 *Nason* gedoopt en op 7 november kwam de O 104 *Nebris*<sup>(8)</sup> in de vaart.

Op het einde van 1923 beschikte de familie Aspeslagh, nu via de *NV Pêcheries Ostendaises*, weer over zeven grote stoomtreilers, waarmee de Aspeslaghs weer tot de grote reders van Oostende behoorden.<sup>(9)</sup>

Maar er waren ook tegenslagen te verwerken. De O 104 werd al gauw weer verkocht. Begin 1925 ging de O 144 *Naiade* verloren. Eind februari 1926 zonk de O 143 *Neree*. Gelukkig vielen ook bij deze scheepsrampen geen slachtoffers te betreuren.

In mei 1926 brak een grote staking uit in de Engelse steenkolenmijnen. Honderden (!) Britse stoomtreilers kwamen in Oostende bunkeren. De Oostendse reders van stoomschepen traden daarbij op als makelaar. De Aspeslaghs ontvingen hun eerste klant op 11 mei. Tegen het einde van die maand waren er al 92 schepen gepasseerd die elk 180 tot 200 ton kolen aangekocht hadden. In de volgende maanden staking waren er nog meer en tegen dat de 30 weken lang durende staking afgelopen was had Aspeslagh 897 Britse stoomtreilers van kolen voorzien. Ook de visserij verliep voorspoedig. De vier schepen boekten in 1926 en 1927 voortreffelijke resultaten. Bij het afsluiten van het vierde exploitatiejaar kon de rederij aan de aandeelhouders een dividend van 6% op hun kapitaal uitkeren. Ook het daaropvolgende exploitatiejaar mocht bevredigend genoemd worden.

### De neergang

De O 126 *Neptune* (II), gevoerd door Rochus Legein, een van de beste schippers van de Belgische vloot, liep op 25 maart 1925 op de rotsen van de Schotse kust. De 16 mannen konden gered worden, maar de rederij was wel haar beste schip kwijt. Het aantal stoomtreilers van de Aspeslaghs was daarmee weer tot drie herleid. Toch kon het exploitatiejaar 1927-28 nog met een kleine winst afgesloten worden. De verloren O 126 werd in 1928 vervangen door de *Neptune* (III).<sup>(10)</sup>

In 1926 en '27 had de Belgische economie het niet zo goed gedaan. In oktober 1926 onderging de munt een waardevermindering van 89%. In 1929 kregen we de beurscrach van Wallstreet. Dat was de start van een wereldwijde economische crisis die verschillende jaren zou voortduren.

Het zevende exploitatiejaar van de *N.V. Pêcheries Ostendaises* werd op 31 mei 1930 afgesloten met een verlies van 624.163 frank, zijnde 31,2% van het oorspronkelijke kapitaal van 2 miljoen. Op 16 juli 1930 besliste de buitengewone algemene vergadering om de vennootschap te vereffenen, waarmee het doek viel over een van de grootste stoomrederijen van Oostende. De Aspeslaghs hadden in totaal 17 stoomtreilers uitgereed. Het tijdperk van de stoomschepen liep ten einde. In 1930 ging ook de *SA Pêcheries d'Islande* van Jules Baels in vereffening. In 1933 was het de beurt aan de *S.A. Pêcheries nationales belges* (die NV werd opgericht na het overlijden van reder Alfred Golder en baatte diens schepen uit). De *NV Oostense Reederij* (de rode vloot) hield evenwel stand tot 1951 en ook de *S.A. Pêcheries à Vapeur* van John Bauwens zou WO II overleven,

maar deze rederij had al sinds 1924 de eerste stappen richting ontploffingsmotoren gezet, een evolutie die de rederij in de jaren dertig verder zou zetten.

**Flor Vandekerckhove**

[Met dank aan Louis Vande Castele voor het bezorgen van 'De geschiedenis van de rederij Aspeslagh-Deceuninck' van Raymond Vancraeynest (datum onbekend, 55 bladzijden). Ook dank aan Eddy Eneman en André Barbaix voor het leveren van de scheepsfoto's.]

- (1) De O 122 verging op 22 december 1900 op ongeveer 30 mijl van IJmuiden. De bemanning werd gered.
- (2) De O.140 behoorde aanvankelijk tot de 'Société Anversoise de Pêche H. Aspeslagh et Cie'. Deze vennootschap was opgericht voor 20 jaar, maar werd evenwel al na 10 jaar ontbonden. Het enige schip werd nu eigendom van H.P. Aspeslagh, een vennootschap met aandelen (association en participation). Schipper van de O 140 was Arthur Benard. Het schip viste vooral in de Noordzee, het Kanaal en de Ierse Zee.
- (3) De O 25 stootte op 21 juli 1904 ter hoogte van het lichtschip Smith's Knoll op een wrak en zonk. De bemanning kon gered worden.
- (4) Ook hier moest niemand er het leven bij laten.
- (5) Door Raymond Vancraeynest beschreven in 'De geschiedenis van de rederij Aspeslagh-Deceuninck', (datum onbekend, 55 bladzijden), waaruit dit artikel ook de meeste andere informatie gehaald heeft.
- (6) Dat schip ging echter hetzelfde jaar nog verloren toen het, nu onder bevel van schipper Klausning, op 17 juni 1912 op een wrak stootte ter hoogte van het vuur Longships in de buurt van Landsend. De bemanning kon gered worden.
- (7) Niet te verwarren met de NV met dezelfde naam die in Oostende bestond tussen 1885 en 1902 en waarvan Alfred Golder de directeur was.
- (8) De O 104 werd op 4 oktober 1924 weer verkocht aan een rederij uit Grimsby.
- (9) De in 1921 gestichte Oostendse Reederij (alias de Rode vloot) had er toen acht, de Pêcheries à Vapeur bezat er acht. Alfred Golder reedde vier schepen uit en de rederij Pêcheries du Nord bezat drie stoomtreilers.
- (10) Op 24 september werd de Neptune (III) omgedoopt tot O 268 Tanganyka. In oktober werd de O 125 Narval (II) omgedoopt tot O 271 Kasai. Waarom kwamen die naamsveranderingen er en waarom kregen ze andere nummers? Volgens wijlen Robert Ryces, IJslandvisser, moet het antwoord gezocht worden in de IJslandse territoriale wateren, waar de schepen betrappt werden terwijl ze daar onrechtmatig aan 't vissen waren. Hun namen en nummers werden door de kustwacht genoteerd. Wilden ze bij een volgende zeereis niet opgeleid worden, dan moesten ze een andere naam en een ander nummer krijgen, zodat ze onherkenbaar waren voor de IJslandse kustwacht.



**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



## Vijftien verdachten in acht jaar oude fraudezaak naar de rechter

Bijna acht jaar na de start van een onderzoek naar visfraude in de vismijn van Oostende komt de zaak in een hogere versnelling. Op woensdag 20 juni heeft de raadkamer van Brugge beslist vier vennootschappen en elf personen door te verwijzen naar de strafrechter. Ze moeten zich verantwoorden voor schriftvervalsing en witwaspraktijken. Volgens het parket waren ze betrokken bij de frauduleuze activiteiten van de firma H&G International, die een systeem opgezet had om de quotabeperkingen te omzeilen. Het zou om vis gaan die onder het regime van de Belgische quota gevangen werd, maar als Ierse vis verkocht zou worden. Onder de verdachten bevinden zich enkele voormalige toplui van de vismijn, de vismijn zelf, Belgische en Nederlandse reders en de firma H&G International. Ook visserij-schepen Yves Miroir behoort tot de beschuldigen. De raadkamer oordeelde ook over een nevendossier rond vermeende schending van het geheim van het onderzoek. Guy De Vleeschouwer van de dienst Zeevisserij, die geheime informatie zou gelekt hebben aan voormalig Oostends gemeenteraadslid Jean-Marie De Decker, werd daarbij buiten vervolging gesteld.

### Wat voorafging

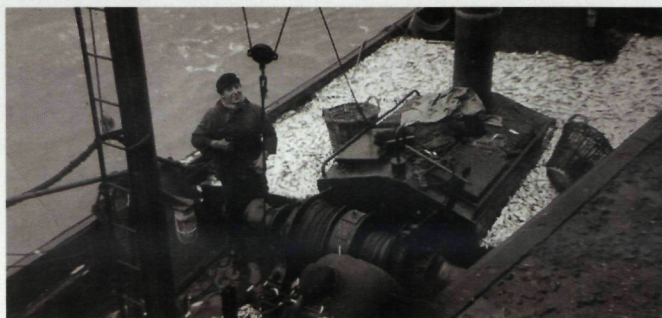
Tijdens een controle op zondag 5 december 2004 legden inspecteurs van het ministerie van landbouw beslag op 5.000 kg schol en 700 kg tong die op onrechtmatige wijze aan de veiling onttrokken werd. Volgens de vismijndirectie betrof het vis van trader H&G International die de waar de volgend maandag via de veiling wilde verkopen. De trader zei dat het uit Ierland ingevoerde vis was. De inspecteurs daarentegen hadden sterke vermoedens dat de betrokken vishandelaar de vis rechtstreeks aangekocht had bij enkele Nederlandse kotters die onder Belgische vlag varen. In dat laatste het geval zou er inderdaad sprake zijn van het omzeilen van de veilplicht. In dat weekend lagen o.a. de Iers-Nederlandse WD 29 Kathleen K. en WD 208 Lilly L. In Oostende aan de kaai, naast ook een vijftal onder Belgische vlag varende schepen van Nederlandse reders. De fraude zou dan gebeurd kunnen zijn door vis van de Belgisch-Nederlandse schepen over te schrijven op de Iers-Nederlandse kotters, of op naam van een Ierse exporteur. Vervolgens voerde het parket van Brugge op woensdag 22 december 2004 een huiszoeking uit in de kantoren van het AG Vismijn Oostende. Er werden documenten, w.o. facturen in beslag genomen. Kennelijk gaat het parket er nu van uit dat de toenmalige vismijndirectie, in casu Freddy Pollet, van deze onwettelijke transactie op de hoogte was en dat ook visserij-schepen Yves Miroir van de zaak afwist. Samen met vishandelaar H&G International en de betrokken reders moeten ze voor de strafrechter komen. Yves Miroir ontkent de aantijgingen en gaat in hoger beroep tegen zijn doorverwijzing. Ook de andere beschuldigen krijgen veertien dagen tijd om in beroep te gaan. (fv)

## Eddy Serie over de sprotvangst in de jaren zestig van vorige eeuw

Het sprotseizoen start de 1ste maandag van oktober, vlak na het weekend van Oostende kermis. Voor we van wal trekken, hebben we nog enkele dagen nodig om op de spanvisserij over te schakelen, want de sprotvisserij gebeurt met twee schepen die in span vissen. Bij ons zijn dat O 628 en O 177. De omschakeling brengt veel werk met zich mee, maar we zijn met twee bemanningen om de klus te klaren en we hebben er de gewoonte van, het is immers een bezigheid die jaarlijks weer terugkomt.

Bijna een half jaar jagen we op sprot, want het seizoen gaat door tot begin maart. Er zijn kustvisserij die hun jaar op die manier goedmaken, maar er zijn natuurlijk ook minder fortuinlijke. Wie tot de top behoort verdient er goed aan, de rest houdt er de boel mee draaiend.

De opening van 't sprotseizoen werd in die tijd als belangrijk aangezien. In 1961 vergezelden BRT-reporter Omer Grawet en zijn cameraman ons tijdens de 1ste sprottdag. Na de verkoop kwamen Omer en vrouw Marcella bij ons huis frieten eten. In het avondjournaal zag TV-kijkend Vlaanderen ons aan 't werk.



1962. De zeventienjarige Eddy Serie hijst een mand sprot op de kaai. Op dek ligt 9000 kg te wachten die in de verkoophal moet gezet worden.

De zeedag van de sprotvisser begint 's morgens vroeg tussen 4 uur en 6 uur, naargelang de sprotscholen dichter of verder van de haven zwemmen. Onze actieradius gaat ten westen tot nabij Cap Griz Nez en ten oosten tot voor Zeeland. We varen daarbij tot 30 km ver buiten de kust.

Sprotvisserij was hard als er bij winters weer *pufsprout* moest worden gezeefd. Zo voeren we eens uit en vanaf de eerste sleep moest er gezeefd worden. Dat werd alleen maar onderbroken om te winden en de kor weer uit te zetten. Tot de volgende morgen zijn we met die zeefbak in de weer geweest. Vieren-twintig uur over en weer schudden, zonder rust. Theo Bogaert, Maurice Zanders en ik zeven die dag ongetwijfeld het record bij elkaar. We zeven die dag ongeveer 10.000 kg kwaliteitssprot uit.

Je hebt er goed aan verdiend als je 2000 kg sprot aan 10 frank op de markt kunt zetten. Dat levert 20.000 frank op, bedrag dat tussen de twee schepen gedeeld wordt. 10.000 kg aan 2 frank kan natuurlijk ook, maar je moet er wel meer voor werken. Hoe groter de aanvoer, hoe kleiner de prijs.



De opening van het sprotseizoen was een evenement. Jaarlijks brengt een delegatie kustvisserij een mandje gerookte sprot naar de gouverneur van West Vlaanderen. Van links naar rechts: schipper-reder Frans Serie, schipper-reder Constant Wynsberghe, visserijvoorman Pros Vandenberghe, gouverneur Van Oustrive 'd Ydewalle en de jonge schipper-reder André Barbaix.

Ook toppers kwamen weleens met lege handen thuis. Begin de jaren zestig was er zo'n jaar waarin we geen sprot konden vinden. Met de pas gekochte wagen van mijn vader reden we toen naar Breskens, omdat we wisten dat ze daar wel veel sprot aanvoerden. Zeelandse schippers toonden ons op hun zeekaart waar ze de sprot gingen halen. Daarop trokken ook wij naar Schouwen Bank voor Zeeland om er ons part van te vangen. Het laatste jaar dat er massaal veel sprot op de kust komt, situeert zich halverwege de jaren zestig. Dat jaar brengen al de koppels dagelijks 20.000 kg, binnen. De markt is oververzadigd. Voor het overaanbod krijg je een schamele 70 centiem per kilo. Maar waarom vangt iedereen dan zoveel? Omdat er zoveel vis zit dat je al na enkele slepen 20.000 bovengemaal hebt. En hoe vlugger het schip vol is, hoe eerder je thuis bent natuurlijk. Niet onbelangrijk is dat, want na het binnenlopen zijn we nog zo'n vier uren bezig om de vangst te lossen, te wegen en, in manden van 50 kg, in de verkoophal te zetten. In december werden we deze sprotscholen gewaar voor Calais, ze volgden hun route en in maart waren ze voor Zeeland te vinden. Met onze relatief kleine scheepjes konden we de winterse trek van de sprot van zuid naar noord goed achtervolgen. Gedurende enkele weken passeerden ze voor Oostende en moesten we maar een kwartiertje ver varen om er ten volle in te zitten.

We hebben dat jaar een *herenleven* gekend omdat er door de al te grote aanvoer op zaterdag en zondag niet mocht worden uitgevaren.

Hebben we er dat jaar teveel van gevestigd of komt het door de grillen van de zee? Feit is dat er het daaropvolgende jaar op onze kust geen sprot meer te zien was.

Eddy Serie



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

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

kun je solliciteren:  
(jobs - vacatures)

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





**OUTSIDE THE BOX**



## HARD STUURBOORD, VOLLE KRACHT ACHTERUIT (SLOT)

*Outside the box – In Nederland wordt volop nagedacht over alternatieven voor de boomkorvisserij. Jacques van Harten trok naar de Nederlandse vissershavens om te kijken wat daar aan de hand is. Het leverde een aantal artikels op waarvan dit deel het slot vormt.*

Stel dat er op korte termijn wordt besloten tot de financiering en bouw van het pilot schip conform de uitkomsten en ontwerpen van het Nederlandse Masterplan Duurzame Visserij, Stel dat het schip (waarschijnlijk kotter B, zie vorige maand in dit blad) binnen twee jaar bedrijfsklaar in het water ligt en dat de twee jaar durende proefperiode van start gaat. Dat worden dan twee jaren naarstig zoeken naar de effecten op de visserij. Veel zal moeten worden geregistreerd. Online kan dat gebeuren voor wat betreft de emissiemetingen. Ook moet vastgesteld worden welke meetapparatuur kostenefficiënt aan boord geplaatst gaat worden. Maar er is meer.

Er dienen bedrijfseconomische metingen te gebeuren over opbrengsten en kosten, waardoor het mogelijk wordt vast te stellen hoe goed dit pilotschip feitelijk tijdens normale bedrijfsvoering is. Nieuwe vangsttechnieken die binnen maatschappelijk verantwoord ondernemen vallen (bijvoorbeeld de twinrigpuls) moeten ook worden getest en onderzocht.

Ook zal onderzoek gebeuren naar de mogelijkheid om discards tot nul terug te brengen en er zal kritisch gekeken worden naar nieuwe behandelingsmethoden van vis aan boord. Tot slot zal duidelijk moeten worden in welke mate, deze nieuwe multipurpose schepen in te zetten zijn voor offshore of wetenschappelijk onderzoek. Derde partijen zullen het schip op verzoek in gebruik kunnen krijgen voor biologisch en ecologisch onderzoek op de Noordzee. Hierbij kan gedacht worden aan het programma dat door IMARES elk jaar wordt toegepast. Zij gebruiken daar nu nog de onderzoekschepen Tridens en Isis voor.

### Is dit het schip van de toekomst?

In de proefperiode wordt samengewerkt met technici, NGO's en onderzoekers. Organisaties als LEI Wageningen UR en IMARES, TU Delft, Flynth, Stichting De Noordzee en andere staan klaar om input te leveren. Het grootste deel van het onderzoek zal echter van de vissers zelf moeten komen. Zij gaan met een volwaardige bemanning het schip in de dagelijkse visserijpraktijk testen.

Bij deze voor de visserij belangwekkende proef zal sprake moeten zijn van een (gedeeltelijke en tijdelijke) ontheffing voor quotum en licentie-eisen. Dit moet nog overlegd worden met het ministerie. Uiteraard dient daarbij ook een ontheffing in het kader van 'noodzakelijk visserijonderzoek' voor pulsvisserij betrokken te worden. Brussel zal hier apart toestemming voor moeten verlenen. Er is dus nog een boel te financieren, te bouwen en te regelen alvorens de trossen los kunnen. Twee kotters (type A en B) zijn intussen in vergaande mate in tekening op papier gezet. Er is echter nog een derde type kotter (C); een type dat mogelijk de harten van menige visser sneller zal doen kloppen.

### De energieleverende kotter

Het ontwerp kotter C-1 is afgeleid van de scheepsontwerpen A en B, maar de toegepaste energiezuinige techniek (diesel-elektrische motorinstallatie) maakt dit schip bijzonder. Ontwerp type C-2 gaat nog veel verder. Type C-2 is het ultieme concept voor radicale verduurzaming van de vloot. Een tekening is nog niet beschikbaar, maar de ideeën zijn er wel. Beeld u een 24 meter lange composiet gebouwde catamaran in met Bio-LNG gas/dieselelektrische voortstuwing, voorzien van twinrig/puls vistuig voor de schol- en tongvisserij. Minder dan 800 pk geïnstalleerd motorvermogen!

Dit schip van de toekomst moet superzuinig varen en vissen, zodat het ingezet kan worden bij olieprijzen hoger dan € 1,- per liter! Ook hier is sprake van een multipurpose inzetbaarheid: zowel voor de visserij als voor andere activiteiten.

Als 'outside the box' ontwerp wordt zelfs gestreefd naar een 'energieleverende kotter'!

Zo'n schip zou zelf bio-energie uit visafval produceren en tijdens de vangst zo energiezuinig varen dat je brandstof

## Alle industriële en scheepsherstellingen mekaniek en plaatwerk

**Nieuwe Werfkaai 14 • 8400 Oostende**

**T: 059 33 22 15 • F: 059 33 01 55**

**GSM Johan: 0477 31 54 15**

**GSM Ludo: 0477 33 54 35**



overhoudt die kan verkocht worden. Het is daarmee de optimale invulling van de uitdaging om een radicale verduurzaming in de visserij te realiseren. Het wekelijkse brandstofverbruik t.o.v. de referentiekotter zou met dit schip verlaagd worden van 35 ton naar minder dan 5 ton! Optimalisering van het onderwaterschip, de schroef, de inrichting en uitrusting moeten zorgen voor die aanzienlijke brandstofbesparing. Brandstof staat bij dit schip voor maximale inzet van biodiesel, Bio-NLG en/of zonne- en windenergie. Alle duurzame energiebronnen zullen op dit nu nog futuristische vissersschip optimaal ingezet worden.

Naast de genoemde energieoptimalisatie zal geavanceerde visverwerking aan boord worden toegepast. Voor de constructie van romp en opbouw van het schip zal 'composietbouw' worden toegepast en naast enkelromp schepen komen ook weinig waterverplaatsende catamaran-ontwerpen in beeld. Is het een natte dagdream? Allesbehalve. Gedacht wordt dat dit veelbelovende schip binnen een termijn van vijf tot tien jaar geproduceerd kan worden.



### Weg met de maatschap

Met het verdwijnen van de oude schepen wordt het nu ook tijd dat die al eeuwen oude deelloonregeling verdwijnt. Nu wij in een tijd leven dat de brandstofkosten de reders dwingen om tot een gezondere bedrijfsvoering te komen, lijkt ook de tijd gekomen om het deelloon definitief overboord te gooien. Weg met het systeem waarbij de bemanning gekort wordt op het salaris omdat de olieprijs zo hoog is! Het brandstof- en exploitatieprobleem is immers een ondernemersrisico dat in



# B.V.B.A. S & S

## Jofra Shipping & Trading

**Postbus 51 • B - 9060 Zelzate**

Tel: +32 (0) 9 361 00 04 • Fax: +32 (0) 9 360 60 04  
 GSM: +32 (0) 477 952 450  
 E-mail: jofra.jan@gmail.com  
 Web: www.bvba-sens-jofra.be

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

de 'nieuwe visserij' niet meer op rug van de bemanning afgeschoven mag worden. Daartoe dient een goede CAO gemaakt te worden met een logische vaste beloning voor de bemanning waarbij nu ook eens een urenberekening gaat gelden waarin de vaartijd wordt meegenomen. En waarom wordt er niet direct een permanente regeling gemaakt voor stilligperiodes en vierdaagse reizen per week? Ga maar eens uit van veertig visweken en twaalf verplichte stilligweken. Dan kan er meteen eens nagedacht worden over quotavrij vissen!

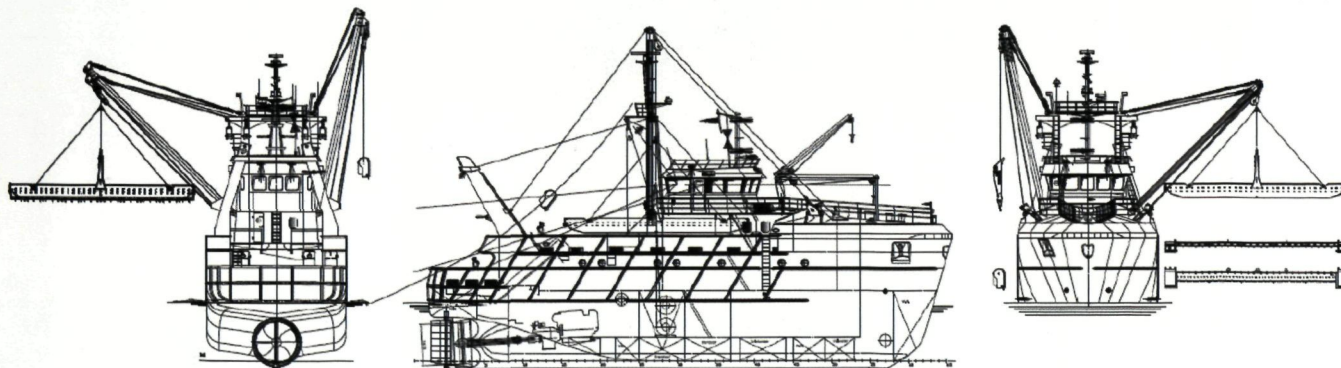
### Slotoverweging

Het plan van Koffeman is nu in officiële vorm gegoten en daarmee 'los van de wal' gekomen. Uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek 2de fase tonen aan dat vernieuwing in de platvisvisserij noodzakelijk en haalbaar is. De techniek is er en de scheepsbouw is er klaar voor. De bal ligt nu bij de Nederlandse overheid en de stakeholders die participeren in deze nieuwe opzet.

Als de boomkorfvloot straks vernieuwd wordt, zal het nog lastig worden een goede financiële verdeelsleutel te vinden tussen overheid, visserijondernemers en banken. En één aspect is in het rapport niet duidelijk geworden. Werkt deze rapportage niet als 'de wet op de remmende voorsprong'? In Nederland zitten veel visserijbedrijven immers te wachten op een toelating om op hun schip de nu nog verboden 'pulsvisserij' te installeren. Daarvoor staan al 48 gegadigden op de wachtlijst en nog ruim 20 bedrijven tonen interesse. Nu de plannen van Koffeman realistisch beginnen te worden zijn ze straks misschien niet meer bereid hun oude schip voor de pulsvisserij te verbouwen. Is het voor hen niet economisch veiliger om nog even door te vissen met de wekkers? De kans lijkt groot dat al die reders straks toch even de adem inhouden en wachten op wat het worden zal.

*Jacques van Harten  
foto's JoC*

*Kotter B*



# Uit de bibliotheek van Neptunus (12)

27 mei 2007. In Oostende spoelen verzen aan van Pierre Magis: 'De rauwe zee schittert in spe, / ze kauwt, spoelt haar speeksel weg, / Het strand wordt weer heroverd, / wat ik over het water zeg / brandt aan de lijn betoverd, / vouwt het water meer tot golven.' Pierre Magis, lid van de Vereniging van Vlaamse Letterkundigen (VVL), afkomstig uit de Kempen, is sinds 2006 uitgeweken naar Antwerpen. Sedert enige jaren is hij er actief als kernlid van het dichterscollectief De Muzeval, met uitvalsbasis café Den Hopsack. Zijn observaties voeren u met de wolken mee over de stad van Wannes Van de Velde, naar zee, maar ook naar de ruwe kust van Cornwall...

## Gij, Wannes

Op natte kasseien  
verdwaalt gij mee,  
leraar, troubadour zonder glamour  
met 'n knipoog van 'n vos  
daar langs 'n oude gevel,  
in uw baard, uw haardos  
boven de stroom  
in slierten van nevel  
zijt gij gevlochten,  
vaart gij mee met schroom,  
als 'n kleine vissersboot,  
vlindert gij met uw penseel,  
uw potlood,  
Gij, reus zindert nog na  
drijft geheel op de vleugels  
van de ziel, serieus, amoureux,  
dopt koppig uw stalen pen,  
uw fakkel  
in de inkt van de rebel.  
Wannes, gij blijft wel bij ons  
vernachten,  
met 'n pook vol warmte  
komt gij porren  
in onze gedachten,  
verdrijft gij 't geklaag,  
het morren.  
Gij ruikt de stad,  
roept naar de wolken,  
boven de daken blijft gij waken,  
gij, zuiver op de graat  
zijt ons stansend geweten,  
met 'n zwerm vogels  
die 'n dansend kleed maken  
zwirrelt gij op de akkoorden  
van de morgen...

## Trebarwith Strand

naar voren  
schuiven, glijden  
zoals altijd tevoren,  
klotsen nu en later,  
gutsen telkens op rotsen  
golven, witte schuim, water  
zo uit de mond van de zee,  
uit elke hoek van haar lippen,  
spuit de zee : Groen en turkoois,  
spat speels op elk ornament,  
op hun tedere plekken,  
nee, ik verdrink niet luidkeels  
in de heisa van elk argument,  
ik zie goed naar de meeuwen,  
groot, met hun gele bekken,  
ik spoed mij naar voorspoed  
al kijkt het heden als 'n leguaan,  
de zee trekt zich terug  
in haar narcose  
zoals rozen die dichtgaan,  
ze rust lauw op haar lauweren  
zo in haar karkas,  
heeft geen vals plafond,  
geen echo, geen uniform,  
vloeit weer terug na elke storm,  
kent 'n kentering van humeur,  
ze bruist, ruist meer  
dan bladeren  
van weelderige luifeltakken ;  
tot 'n kleine waakvlam van koperkleur  
zie je  
de glinsterbol tam in haar zakken,  
verankerd blijven de rotsen liggen,  
de struiken zijn onderweg dreadlocks  
tot ze ontluiken  
met de morgen als 'n tatoeage,  
m'n oorschelp ligt bij ...  
Trebarwith Strand

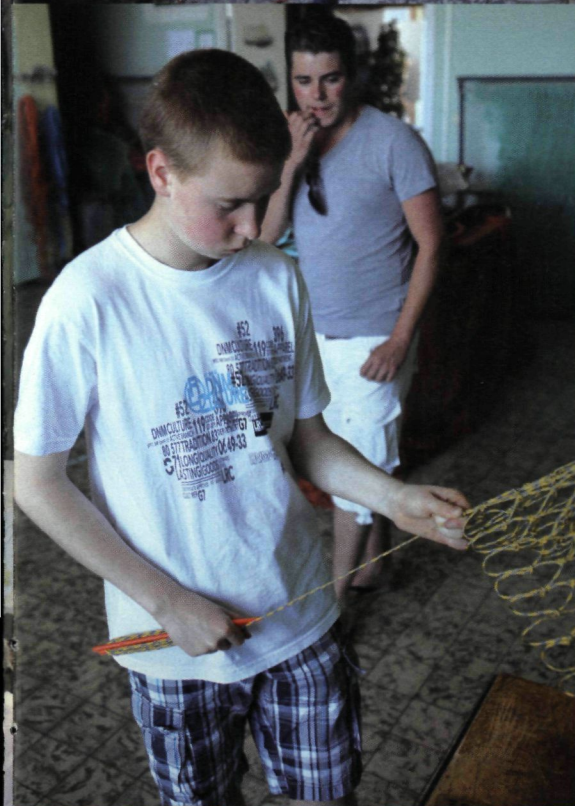
Pierre Magis

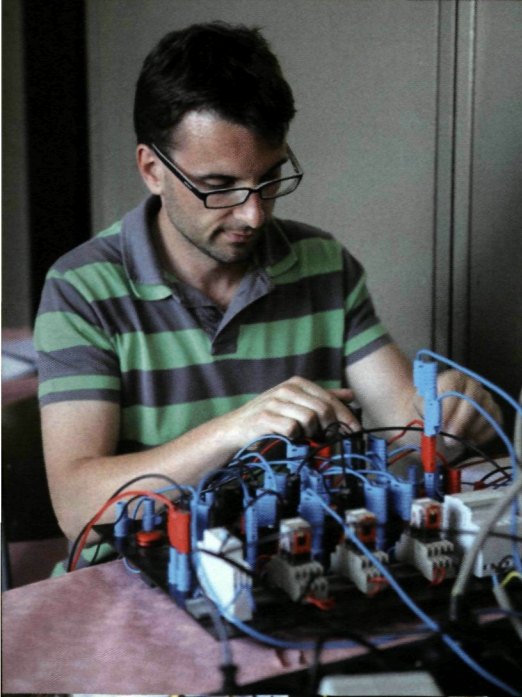
foto's Jo Clauwaert



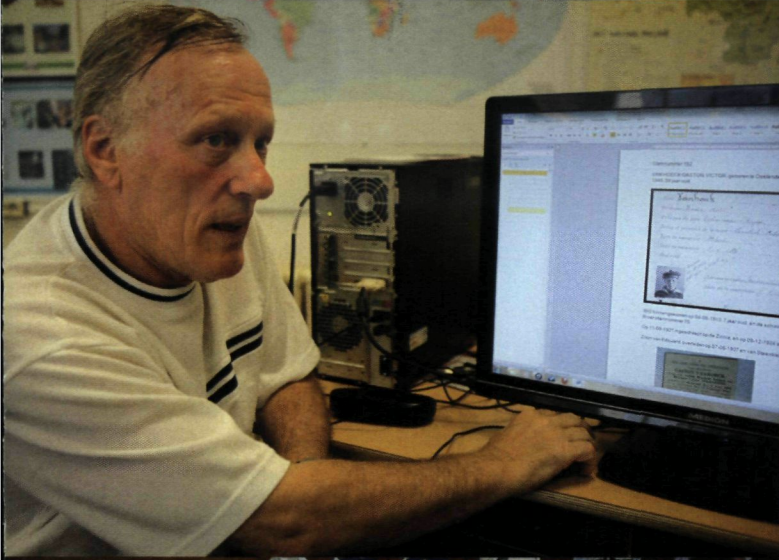
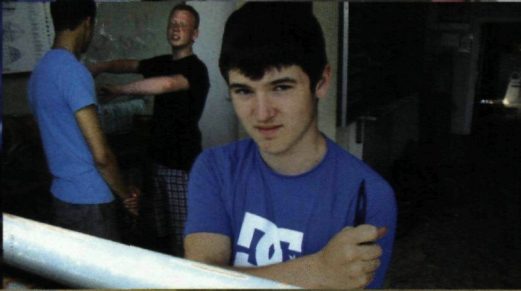
Het leven zoals het is:  
**Opendeurdagen 2012**  
**Maritiem Instituut**  
**Mercator &**  
**Koninklijk Werk Ibis**

Foto's © Jo Clauwaert & Flor Vandekerckhove







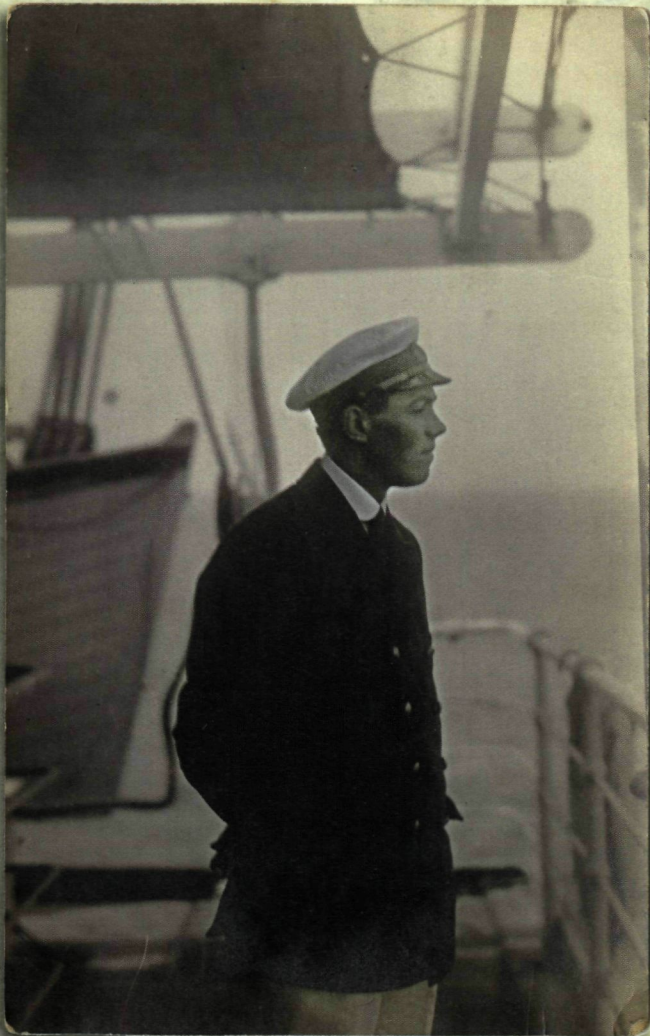




Enkele maanden geleden publiceerde Jacques van Harten in dit blad een geschiedenis van de draadloze radio, in het Engels ook vandaag nog wel de 'wireless' genoemd. Van Harten merkte toen al op dat de Belgen tot de pioniers ter zake behoren. Vandaag presenteren we u de geschiedenis van zo'n pionier. Isabelle Van Eeghem mocht in de papieren snuisteren van deze, inmiddels overleden, West-Vlaamse 'uitvinder' en sprokkelde daaruit onderstaande biografie.

## Gabriel Carpentier Marconist, uitvinder, ondernemer

Gabriel Louis Carpentier (° 23 mei 1900 Kuurne, toen nog Cuerne - + 7 oktober 1996 Gent) was al op jonge leeftijd gefascineerd door alles wat met elektriciteit te maken had. Zijn aandacht ging vooral uit naar de draadloze telegrafie. Als jonge snaak kreeg hij de kans om naar de Marconi school in Londen te gaan.



### Een daadkrachtige jongen

De familie Carpentier was actief in de vlasnijverheid. Gabriel liep tot augustus 1914 school in Sint Leo te Brugge. Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog moest hij die school verlaten. Hij werd fotograaf in het jaar dat de 'eenzelvig-

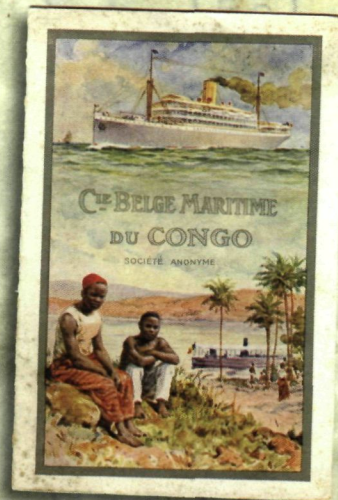
heidskaart' (identiteitskaart) verplicht werd en er bijgevolg veel pasfoto's gemaakt moesten worden. Het bleek evenwel zijn roeping niet te zijn en hij zette zijn middelbare studies verder in het Sint-Amanduscollege in Kortrijk. Daar werd hij bevriend met Ingenieur Reyntjes en woonde hij diens elektrische experimenten bij.

In 1918 werd Gabriel door de bezetter verplicht om in Menen loopgraven te graven. Samen met zijn broer Maurice kon hij ontsnappen. Ondergedoken bij zijn tante in Brussel kon hij zich verdiepen in de wetenschappelijke boeken van de stadsbibliotheek en zich verder in zijn passie verdiepen. Na de bevrijding keerde Carpentier terug naar Kuurne. Hij kwam er in contact met Fossier die gedurende de oorlog Wireless Radio Officier geweest was op de bevoorradingschepen tussen de U.S. en Engeland. Die Fossier was ook instructeur in de Marconischool in Antwerpen, waar Marine draadloze telegrafie onderwezen werd. Gabriel schreef zich in en leerde daar de apparatuur en de Morsecode kennen die op de schepen gebruikt werd.

Hij behaalde uitstekende resultaten en kreeg de kans om aan de Marconischool in Londen te studeren. Hij greep de kans, enerzijds om er zijn technische kennis in marine en telegrafie verder te ontwikkelen, anderzijds om daar de Engelse taal onder de knie te krijgen.

Gabriel werd zodoende de jongste chef marconist die-ooit in Londen afstudeerde. (1)

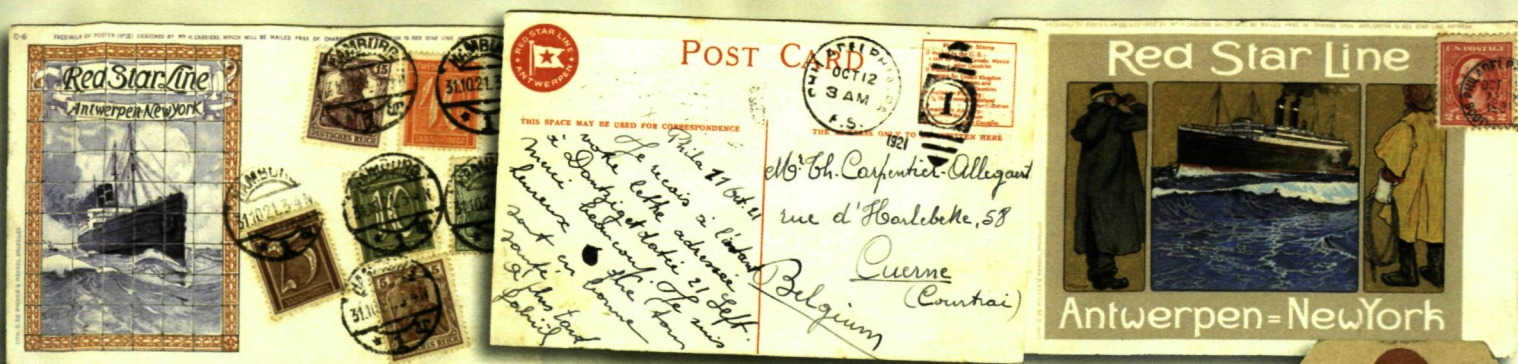
Bij zijn terugkomst tekende hij onmiddellijk zijn indiensttreding bij de S.A.I.T. (2)



### Zeemansbenen

Op 11 maart 1920 scheepte hij in op de SS Albertville voor zijn eerste reis. Die bracht hem in Belgisch Congo (via La Pallice - Tenerife - Dakar - Boma - Matadi). Gabriel kwam terug op 19 mei 1920 en was opgetogen over die eerste zeemanservaring. Vijf dagen later scheepte hij opnieuw in, deze keer op de SS Hastier. Aan boord was de radioapparatuur niet ingericht. Dat werd een taak voor Gabriel. Na 20 dagen kwam het schip aan in New York, waar het 12 dagen ter plaatse moest blijven





omdat de koelcompressors teveel stroom afgenomen hadden en de koelruimten opnieuw bevroren moesten zijn vooraleer het vlees ingescheept kon worden. Op de terugreis kwamen ze terecht in de warme golfstroom, waardoor de temperatuur steeg en al het vlees ontdooid. Bij thuiskomst werd het vlees afgekeurd en aan de zoo bezorgd. Gabriel omschreef het als 'Een goede zaak voor de dieren, een slechte zaak voor de verzekeringsmaatschappij'.

Op 17 augustus 1920 start hij zijn volgende reis, deze keer met de SS Belgier, 'a thirty-two day ship' (3) De reis duurde 5 maanden (via Lissabon - Porto - Rio de Janeiro - Santos - Montevideo



Gabriel Carpentier als marconist

- Buenos Aires - La Plata - Rio Santiago - Ensenada - Bahia - Pernambuco - Tenerife - Antwerpen). Het betrof een cargo van de Lloyd Royal Belge, er waren geen passagiers aan boord en er was nauwelijks werk. Gabriel gebruikte zijn tijd om verder te studeren en om zijn technische kennis uit te breiden. Van 18 februari 1921 tot 16 april 1921 voer hij weer met de SS Albertville mee naar Congo (Tenerife - Dakar - Boma - Matadi). Tijdens de laatste dagen in Matadi kreeg hij malaria en was hij verplicht ziekteverlof te nemen tot 18 juni 1921.

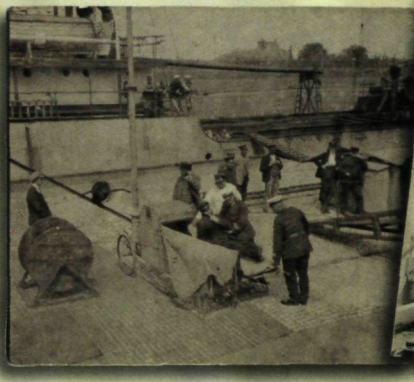


Onmiddellijk erna vertrok hij met de SS Samland, een schip van de Red 1 Star Line. naar Dantzig. (4) Het schip kreeg daar Russische Joden aan boord die uit hun land naar Amerika vluchtten. Gabriel deed drie keer de reis van Dantzig naar Philadelphia tot hij in oktober 1921 het schip verliet en terugkeerde naar Kuurne om in België zijn legerdienst te vervullen.

### Ondernemen

Gabriel kreeg tijdens zijn legerdienst de kans om zijn expertise rond 'de draadloze verbinding' verder uit te bouwen. Meteen erna stichtte hij, samen met Fernand Dewez, de NV Société Appareillage Electrique op. De vennootschap had tot doel radio ontvangsttoestellen voor het leger te fabriceren. De constructie van deze toestellen, onder het merk Carpentier & Co liep niet van een leien dakje. Het project bezorgde Gabriel slapeloze nachten, maar hij slaagde wel in zijn opzet. In september 1924 bleven de bestellingen van het leger uit omwille van besparingen. Carpentiers vennoot zag de toekomst van de radio somber in en besloot de NV te liquideren. Gabriel was een andere mening toegedaan. Zijn broer Maurice kocht de aandelen van Dewez. Materiaal en machines werden naar Kuurne gebracht en geïnstalleerd in een leegstaand vlammagazijn naast het ouderlijke huis. Gabriel studeerde dag en nacht om een duidelijk prototype klaar te krijgen om variabele condensatoren met buitengewone eigenschappen te vervaardigen. Hij verkreeg een principepatent waardoor concurrenten geen kans meer kregen om via kleine wijzigingen of omwegen aan zijn uitvinding te sleutelen. De fabricatie begon op 2 februari 1925. Het werd een enorm succes. Carpentier zag de omzet maandelijks verdubbelen en hij moest regelmatig nieuwe machines kopen (draaibanken Jenny, automatische draaibanken Tarotte, automation Index Esslingen). In 1928 liet hij een nieuwe werkplaats bouwen. Tijdens de wereldtentoonstelling in Brussel kocht hij een uitermate hoogtechnologische machine 'Spitzpresse van Schuler Göppingen'. In 1937 bouwde Gabriel opnieuw een nieuwe



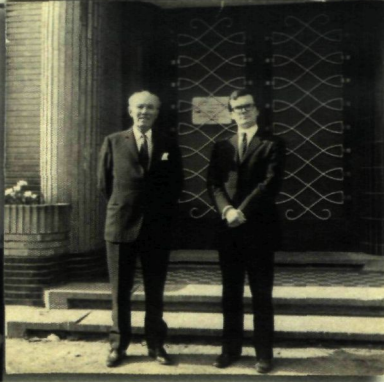


fabriek en nam verschillende mensen in dienst. Maar toen naderde de Tweede Wereldoorlog. Gabriel leverde onderdelen aan het leger onder dagelijks toezicht van een officier van de bevoorrading. Op 10 mei 1940 werden, op bevel van het Belgische leger, de machines op een trein geladen met bestemming Tarbes (nabij de Spaanse grens). Gabriel volgde samen met zijn gezin per auto. De trein en zijzelf bereikten de bestemming niet. Vijf dagen later was de familie weer in Kuurne, de machines waren verloren.

ontwikkelde radiotoestellen, en later ook televisietoestellen, kwamen goed binnen. In de 2e helft van de jaren vijftig lanceerde CARAD een reeks audio-apparaten: bandopnemers, versterkers, tuners en luidsprekers. Na 1965 werd het gamma vernieuwd met apparatuur gebaseerd op transistors. In 1970 kende het bedrijf haar hoogtepunt. Er werkten daar toen ongeveer 400 mensen. Onder toenemende druk van goedkope merken en de financiële problemen die erdoor veroorzaakt werden, kwam CARAD in 1971 in handen van de Britse Thorngroep. De activiteiten stopten in 1975. Alleen de ouderen onder ons zullen zich de merknaam CARAD herinneren.

Isabelle Van Eeghem

foto's en illustraties uit het archief van B. Carpentier



De heropgebouwde Carad-gebouwen.

Gabriel en Jacques Carpentier.

**CARAD**

Carpentier Radio, afgekort tot CARAD, werd door Carpentier in 1925 opgericht. Het merk produceerde en verkocht elektronische en mechanische componenten voor radio-ontvangst eenheden.

Rond 1939-1940 was er onder die merknaam een eerste radio-toestel in productie. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden de werkplaatsen volledig vernield. In 1945 hernam het bedrijf haar activiteiten. De fabriek draaide weer op volle kracht, er was nauwelijks concurrentie en de bestellingen voor de nieuw

- (1) In 1901 opende de Marconi Wireless Telegraph Company, de eerste draadloze school in de wereld in Frinton, Essex. Deze school verhuisde nadien naar Chelmsford en werd het Marconi College. Vervolgens werd in 1912 het Marconi House geboren (The Strand, London). De Marconi school gaf een grondige opleiding in draadloze telegrafie. Later werden ook Marconi scholen opgericht in New York en Madrid).
- (2) de geschiedenis van SAIT Zenitel begint in 1901 onder de vleugels van de Belgische koning Leopold II en Marconi, uitvinder van de telegraaf. Samen met een groep Belgische entrepreneurs slaan zij de handen in elkaar om een oplossing te vinden voor het communicatieprobleem in de scheepvaart. De Compagnie Générale de Télégraphie sans Fil is geboren.
- (3) Tijdens de oorlog werden die schepen in serie in de U.S. gemaakt. Van het begin van de constructie werden 32 dagen geteld tot het van stapel lopen. Deze schepen hadden geen tussendeck, je kon door de ladingsopening de bodem van de boot zien.
- (4) de Red Star Line, opgericht in 1871, was een joint venture van de International Navigation Company van Philadelphia en de Société Anonyme de Navigation Belge-Américaine van Antwerpen. De belangrijkste havens waren Antwerpen, Liverpool, Southampton, New York City en Philadelphia. Momenteel zijn in Antwerpen de voorbereidingen bezig voor de oprichting van het Red Star Line museum. De opening is voorzien in 2013. Van 28/04/2012 tem 02/09/2012 loopt in het MAS al een kleine expo rond deze Red Star Line.

**BUDDY'S GOLD**

**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

**BRUGGE**

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

**OOSTENDE**

VAN ISEGHEMLAAN 72  
8400 OOSTENDE  
059 50 67 29  
OPEN: DIN - ZAT VAN 10U - 12U30  
EN 14U - 18U  
GESLOTEN: ZON - MAAN -  
EN FEESTDAGEN

**LOKEREN**

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

GRATIS PRIJSOFFERTE

GOUD ♦ DIAMANT ♦ ZILVER

DIRECTE BETALING

ANTIEKE JUWELEN

BUDDYSGOLD@HOTMAIL.COM  
WWW.BUDDYSGOLD.COM

### Sportvisser Etienne Victor aangespoeld

Op 5 juni kapseisde het sportvisserbootje Sara van de 65-jarige Etienne Victor in de omgeving van de westelijke strekdam van de haven van Zeebrugge. De enige opvarende was een ervaren visser die lang in de sector actief geweest was en op latere leeftijd overschakelde op het hobbyvissen. Het schip werd op 18 juni geborgen. Het lichaam van Victor spoelde op 30 juni aan te Cadzand.

### Vlaamse Visveiling heeft nieuw veilsysteem

Op woensdag 27 juni verkocht de Vlaamse Visveiling voor het eerst via een nieuw veilsysteem in de vestiging van Zeebrugge. Op maandag 9 juli wordt hetzelfde systeem ook in Oostende voor het eerst toegepast. Vanaf diezelfde dag draaien de klokken van de twee vestigingen simultaan en kunnen ze door alle kopers gevolgd worden.

### Passieve visserij heeft kinderziekten

Van de zeven Vlaamse rederijen die in 2010 de passieve visserij beoefenden, zijn er vandaag maar twee over die het volgehouden hebben. Het betreft de uitbaters van de O 554 Godelieve en de N 95 Jonas II. Niet toevallig zijn dat de twee enige vaartuigen die deze visserij al vele jaren uitoefenen. Al de nieuwkomers zijn inmiddels gestopt of weer op de sleepnetvisserij overgeschakeld.

### Brandstofbesparing in kaart gebracht

Een onderzoek toont aan dat er in de Vlaamse visserij drie 'golven' van brandstofbesparing waren. Zo zou de introductie van de econometer ('samen met een mentaliteitswijziging') een gemiddelde reductie van 14% opgeleverd hebben. De summing zou tot 12% brandstofbesparing geleid hebben en motorvernieuwingen zouden gemiddeld 13% minder brandstofverbruik opleveren. Al die gegevens slaan evenwel slechts op vijf onderzochte vaartuigen.

### Golf van Biskaje nog open tot eind juli

Vanaf 10 juni tot en met 31 juli is de Golf van Biskaje weer open voor Vlaamse tongvisser. Volgens Tom Craeynest van de Rederscentrale hadden veertien schepen zich aangemeld. De reders kunnen zelf kiezen wanneer ze van de mogelijkheid gebruik gaan maken om gezamenlijk 384 ton tong uit de Golf weg te vangen.

### Nieuwpoort wil garnaalvisser aantrekken

Nieuwpoort neemt maatregelen opdat meer garnaalvisser voor de westkusthaven kiezen. Schepen van visserij Kris Vandecasteele: 'Door de geringe diepgang van de havengeul moet Nieuwpoort het vooral hebben van kleine vaartuigen. Maar die verdwenen uit de vloot en grotere verhuisden naar Oostende en Zeebrugge. Doordat het nu mogelijk is om visvergunningen te splitsen zal de drempel voor beginnende garnaalvisser drastisch verlagen'.

Nog andere maatregelen moeten helpen om de Nieuwpoortse vloot nieuw leven in te blazen. Vandecasteele: 'We geven onder bepaalde voorwaarden een aanmoedigingspremie bij de verwerving van een eerste schip. De reder krijgt in zijn eerste jaar ook zijn mijnrechten tot 2.500 euro terugbetaald. Verder lobbyen we om de wettelijke verplichte

bemanning van vissersvaartuigen kleiner dan 12 meter te verminderen, zonder dat de veiligheid in het gedrang komt'. Maar niet iedereen is optimistisch. Reder Charles Beuckels verkoos onlangs om niet meer in Nieuwpoort maar in Oostende zijn vangsten te veilen: 'Tot vandaag moet ik vaststellen dat de prijzen die we in Nieuwpoort voor onze vis krijgen, beduidend lager zijn dan in de andere veilingen. Ik ben altijd voorstander geweest van een vistrapje op de Kaai, waar we vis aan de man kunnen brengen. Maar dat is ons blijkbaar niet gegund.'

### Een derde van Belgische Noordzee wordt natuurgebied

De Belgische regering keurde in eerste lezing de instelling van het grootste beschermde gebied op de Belgische Noordzee goed. Dit gebied werd in 2010 door de toenmalige Staatsecretaris Schoupe aangemeld bij Europa. Daardoor werd het in 2011 op de lijst van beschermde gebieden geplaatst. Dit gebied, dat de naam 'Vlaamse Banken' heeft meegekregen, wordt nu ook in de Belgische wetgeving vastgelegd.

Het gebied is een grote uitbreiding zeewaarts van het vroegere gebied 'Trapegeer-Stroombank'. Het heeft nu een oppervlakte van 1099,939 km<sup>2</sup> (een uitbreiding met ongeveer 920 km<sup>2</sup>) en beslaat hiermee ongeveer één derde van het totale oppervlak van de Belgische zeegebieden.

Op wereldschaal zijn ondiepe zandbank-systemen zoals wij ze kennen niet zo veel te vinden. Het gebied werd daarom aangemeld omwille van de meest waardevolle ondiepe zandbanken en de 'riffen' die gevormd worden enerzijds door stenen (zogenamde grindbedden) en anderzijds door schelpkokerwormen. Behalve de Vlaamse Banken, werden er vroeger al drie vogelrichtlijngebieden voor de kust afgebakend en was er al het klein integraal reservaat dat aansluit bij het strandreservaat 'de Baai van Heist'.

### Sail parade in Nieuwpoort

Het maritieme evenement 'Nieuwpoort Sail Parade' vindt plaats op zondag 19 augustus in de havengeul van Nieuwpoort. Niet minder dan 30 klassieke schepen met thuishaven in Nieuwpoort nemen deel aan de parade die 2 keer te zien zal zijn tussen 14.30 u. en 16.30 u. Tijdens hun passage wordt ook de nodige uitleg gegeven.

### Rederscentrale wil windparken gebruiken als visgrond

De Rederscentrale wil de windmolenparken op zee gebruiken als visgronden voor de passieve visserij. Rond de windmolens is momenteel alle scheepvaart en visvangst wettelijk verboden. Voor wetenschappelijk onderzoek wordt een uitzondering gemaakt.

Het Instituut voor Landbouw en Visserijonderzoek (ILVO) start een project om de exploitanten van de windparken te overtuigen visserij toe te laten.

Uit onderzoek door het ILVO blijkt dat sinds de plaatsing van tientallen sokkels voor windturbines in volle zee riffen zijn ontstaan met een gunstig effect op het zeeleven. Volgens Hans Polet van het ILVO is dat een ideale omgeving voor onder andere zeekeef, Noordzeekrab en kabeljauw.

In het Belgische deel van de Noordzee

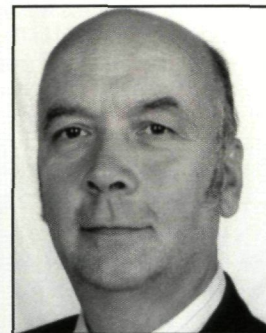
### ZEEVISSERS - VISBEWERKERS

- HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN EN BINNENSCHIPPERS  
VOOR AL UW PROBLEMEN

WENDT U TOT DE



Zeevisserijbond A.B.V.V.



Ivan Victor  
Federaal secretaris  
zeevisserij

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.

zijn vijf gebieden afgebakend voor de bouw van windturbines. Dat betekent dat ongeveer 4 % van het bevisbare gebied voor onze kust niet meer beschikbaar is voor de visserij. Zolang er nog gebouwd wordt in de zones voor windmolenparken kan er geen onderzoek gebeuren. Het is dus nog even wachten op de haalbaarheidsstudie.

Het Vrije Visserijblad later in augustus  
Doordat de drukker t.e.m. 6 augustus  
met vakantie is, zal het eerstvolgende  
nummer van dit blad pas op  
10 augustus beschikbaar zijn.

# Oost'ende ...

Een stad kende honderdduizend kamers. Elke kamer werd bewoond en schreef haar verhaal. Niemand kende het verhaal van deze stad, nooit had iemand de verhalen van de zovele kamers vernomen.

De bewoners van deze vertrekken hadden zich opgesloten om de zandstormen en windhozen, vooral het vreemde te vermijden. De ramen werden dichtgespijkerd om de hitte van de zon te ontwijken; om het verblindende licht te mijden.

De deuren waren vergrendeld om de stoten van de witte wind te trotseren; om de kleuren van de golven te vergeten. Onvoorzien en onverhoeds daar kon men absoluut niet tegen. Bijgevolg werd de onderstroom van de zee ontweken.

De kieren werden volgepropt met isolatiematerialen om de geuren van de zee te maskeren, de vleselijke roddels en geruchten van het land te kamperen; om tijdig te kunnen vluchten in de zweet- en kelderluchten.

Zo bleven de verhalen binnenskamers, kreeg deze stad ze nooit te horen.

Tot de kapers en drollen de onderaardse gangen beslopen. Zelfs de mieren sloten de rangen met de kaperkapiteins en zeeroevers. Zij voerden de sagen, de vertellingen vanuit de loopgraven naar de overzeese gebieden.

Maar nooit kreeg de stad ze ooit te aanhoren. Tot een prettig gestoorde dwaas tegen de deuren van de kamers begon te pissen.

Er ontstond verwarring en consternatie omwille van de ongeziene ingreep. Enkele verweesden gingen de deur op een kier zetten om te zien wat er gebeurde. Uit weezin sloten ze een combine. Sommige angsthazen keken door het sleutelgat en riepen holle slogans om hun vrees te onderdrukken. Ze vormden een vereniging om hun belangen te verdedigen.

Anderen haalden de isolatie weg om door de lichtspleet nieuws te vergaren. Sommige nieuwsgierigen ontgrendelden hun raamkozijnen en herkenden de kleuren, de geuren van hun afkomst en achtergrond. Zij vormden een unie om het verleden met het heden te verbinden.

En zo verspreidde zich langzaam in de stad het gerucht dat er zich een verhaal ontrolde.

Avonturiers gooiden hun ramen open en vrijbuiters verwijderden hun deuren. Zo gingen één voor één alle poorten open. Riep men door de spleten naar elkaar om het nieuws te adverteren. Sommigen tekenden op de muren, enkele schreven brieven, anderen gooiden papieren boodschappen naar elkaar tot plots een aanval van gsm's, black berry's, ipods in de stad weerklonk. Was dit een collectieve aanval tegen de buitensporige privacy, een oorlogsaankondiging of gewoon een beroerte van de stad?

Zo leek iedereen voor zijn open of gebroken ingang op zoek te zijn naar een metgezel alsof het eerste oordeel in aantocht was. In het staatsblad verscheen een nooit geziene toevloed van groepen, unies en verenigingen.

Deze beweging vermenigvuldigde zich als een lopend vuur tot een onoverzichtelijk onvoorstelbaar verbond.

De verhalen werden verteld van mond tot mond zodat elkeen het hoorde, zich gesterkt voelde, zichzelf heruitgevonden. Daardoor werd de ander gehoord, erkend en gevonden.

Enkelens vouwen zich in elkaar, anderen voegen zich samen.

Niet meer op de vlucht, samen dolen als vrije vogels op het water, voze vissen in de lucht...diep in de verte zien ze de pisser blinken.

*Geert Cyriel Tavernier*  
foto's Jo Clauwaert



## SCHEEPSRAMPEN deel II: De moedige, moegetergde vissers van Cordova, Alaska



David Rovics is geen bekende naam, zelfs niet binnen het besloten universum van de singer-songwriters. Dank zij zijn 'beste vriend en tekstschrijver' G.W. Bush is daar toch enige verandering in gekomen. De totale onbekwaamheid van Junior inspireerde Rovics immers tot even vlijmscherpe en vernietigende als hilarische commentaren op zijn fratsen. Rovics is echter veel meer dan de kroniekschrijver van George Walker, want David legt met verve en zonder mededogen de schijnheiligheid en de ongebreidelde inhaligheid van machtshebbers allerhande bloot. Dat ze met hun immoreel gedrag onschuldige slachtoffers maken is iets waar Rovics niet mee om kan. Hij neemt het op voor de kleine man, los van elke voorgekauwde ideologie, godsdienstige overtuiging of commerciële overweging, maar ook zonder nihilisme, verbittering of misplaatst cynisme. Het establishment in de States dicht hem de ergste scheldwoorden toe die ginder denkbaar zijn, die van 'communist' en 'socialist'. Maar dat legt hij met de glimlach naast zich neer.

Op commercieel vlak lijkt het zelfmoord om je songs beschikbaar te stellen voor gratis download. Zijn *songbooks* vind je gewoon online. Maar het kan hem niets schelen: zijn cd's zijn ook via de gebruikelijke kanalen beschikbaar tegen lage prijzen. Fans willen nog altijd iets tastbaars! Maar deze houding staat natuurlijk haaks op het op winstbejag ingestelde beleid van een grote platenfirma. Geen barricade, geen rally voor de goeie zaak, geen protestbetoging van enige betekenis in eigen land of hij treedt er op en zijn songs worden er gebracht. Dat men de songs makkelijk meezingt helpt de verspreiding. Het geweten van Amerika? Die titel verdient hij wel, maar daar stopt het niet: ook andere landen en werelddelen krijgen ervan langs als ze dat verdienen. Geen dictator, corrupt regime of graaierige multinational is veilig voor zijn in vitriool gedrenkte pen. Maar eigenlijk vertelt hij gewoon de waarheid, niets meer. Hij zal die hoogstens een beetje in reliëf zetten, maar da's volledig in dienst van de boodschap.

Ook de rest van de wereld ontsnapt niet aan kritiek, want ook hier hebben politiek, grootindustrie en de clerus een boterberg op het hoofd. Gelukkig overstijgt David Rovics elegant het niveau van moraalridder, zedenpreker en betweter. Want hij focust op de essentie, en hoe hij die vertelt is van een onwaarschijnlijke directheid en vanzelfsprekende relevantie, gedragen door de kracht van de waarheid. Je zou kunnen zeggen dat hij tegelijk de functie van middeleeuws troubadour, West-Afrikaanse griot en klokkenluider bekleedt. Een beetje zoals 'onze' volks- en plakkaatzangers van lang geleden, Karel Waeri, Tamboerke en heden nog Erik Wille. Rovics' site heet dan ook terecht '*Songs Of Social Significance*'. Toen we David vroegen naar de toelating om zijn tekst voor deze bijdrage te bezigen, klonk zijn antwoord resoluut: *'definitely feel free to quote "cordova" or any of my other songs. also link to mp3, etc., let me know if i can help provide links or anything. folks can download the song and the rest of the album it's on "big red sessions" by clicking on "download big red sessions and more" at www.davidrovics.com. Thanks!* Allen daarheen dus! Bij zijn gesmaakte optreden in 't Werkhuys in Borgerhout in april bracht hij een song die meteen onze aandacht meekreeg, deze rubriek indachtig. 'Cordova' is geen toeristische reclame voor de

Zuid-Spaanse stad Córdoba, ooit de tweede grootste stad ter wereld. Cordova is een bescheiden vissersdorpje in de Amerikaanse staat Alaska. Wat de lokale vissers in 1993 deden, is amper gedocumenteerd. Het lijkt erop dat men van overheidswege er veel, zo niet alles aan heeft gedaan om een en ander onder de mat te vegen, te bedekken met de 'mantel der liefde'. Men heeft daar in de VS, zoals elders, wel enige traditie in, denk aan Watergate. David Rovics kon uiteraard niet bij de pakken blijven zitten en schreef een liedje over de gebeurtenissen die we hieronder trachten te beschrijven.

De oliewinning in Alaska is van groot economisch en strategisch belang. De inwoners van de regio Prince William Sound waar Bligh Reef (ook: Bligh Island Reef) zich bevindt, bij Bligh Island, werd bezworen dat er nooit ofte nimmer problemen zouden zijn met de tankers die zich bevoorraden in Valdez aan de installaties van Alyeska Consortium en die op hun beurt de andere, meer zuidelijk gelegen staten van het zwarte goud voorzagen. Zoals Rovics het zingt: *'Senator Stephens said not one drop / of oil would spill on Alaska's shores / and if it happened it would be cleaned up'* Zoals men weet: als politici iets beloven, dan gebeurt dat en dan nog binnen de kortste keren! De dure eed van de senator kwam niet onverwacht: op dit rif was in 1910 al eens een passagiersschip gestrand en gezonken, maar men had toen iedereen tijdig van boord kunnen halen. Ongevaarlijk kan je deze ondiepte echter niet noemen. Een rif krijgt normaal die benaming als de diepte bij laag water geen zes vadem bedraagt (1 vadem = 182 cm) Daarom waren er wel een aantal regels van kracht om een ongelukken te vermijden, zowel bij de lokale overheden als in de scheepvaartmaatschappijen. Zo was er een permanente automatische bakken.

Maar het noodlot sloeg toch toen op 24 maart 1989 de tanker Exxon Valdez er aan de grond liep en duizenden vaten ruwe olie loosde. Het schip was toen eigendom van Exxon Shipping Company. Het was relatief nieuw: het werd eind 1986 aan Exxon afgeleverd. Het schip werd gebouwd in San Diego en was ('is' misschien nog heel even?) ruim 300 m lang en 50 m breed. De tonnenmaat was 30.000 ton en er konden 1.480.000 'barrels' in, zo'n 200.000 ton olie. Het kon geladen meer dan 16 knopen (30 km / uur) lopen. Belangrijk is dat het behoorde tot de veelbesproken 'single-hull' of enkelwandige tankers: om geld te sparen kregen ze slechts één romp, slechts één letter verschil met 'ramp'. Veel ongevallen met tankers hadden vermeden kunnen worden als die schepen dubbelwandig waren geweest...

De Exxon Valdez was die fatale 24 maart voor iets meer dan 80% gevuld. Kapitein Joe Hazelwood sliep toen het schip op het rif liep, maar had wel bevelen gegeven die een stranding moesten voorkomen. Hazelwood was zeker niet dronken zoals later af en toe beweerd werd, maar weerlegd werd. De derde stuurman Gregory Cousins voerde het manoeuvre wel uit, maar waar het misliep is niet gans duidelijk. Gaf Cousins het bevel niet tijdig door aan de roerganger? Reageerde de roerganger te traag? Was er een technisch mankement? Wat wel vaststaat is dat de bijzondere radar (RAYCAS: Raytheon Collision Avoidance System) niet aanstond. Dat kon ook moeilijk: die was al een jaar stuk, wat eigenaar Exxon trouwens wist. Exxon had zichzelf nog meer te verwijten. De firma had tot dan toe, net als gelijkaardige bedrijven betrokken in de scheepvaart, om economische redenen verzuimd om de bemanning te superviseren en het schip te voorzien van een uitgeruste en bekwame bemanning, iets wat na het ongeval overall snel in orde werd gebracht: zoals dikwijls werd het ongeval aanleiding om -hopeloos te laat, maar beter laat dan nooit- een heel aantal verbeteringen aan te brengen in de procedures en veiligheidsvoorschriften.

Zoals dat zo vaak gebeurt, was het ongeval mede te wijten aan een reeks andere factoren die net dan allemaal samenspannen om dit 'resultaat' te bekomen. Zo zat de Exxon Valdez niet op zijn normale koers om... kleine ijsbergen te vermijden (waar hebben we nog iets van die strekking gehoord?!). Inspecties waren niet uitgevoerd, het schip was onderbemand, de bemanning was dan ook overwerkt, maar ook het vasteland ging in de fout. Bref, de Exxon Valdez (of een andere vergelijkbare tanker) was *an accident waiting to happen...* Het schip verloor tussen het kwart en driekwart miljoen vaten aan olie (er is een technische discussie over de hoeveelheid) Omdat het schip niet het juiste materiaal aan boord had om de problemen meteen te bestrijden en de schade binnen de perken te houden, omdat er een zware storm was die drie dagen later nog -excuus voor de uitdrukking- olie op het vuur kwam gooien, omdat de plek afgelegd was, bedekte de smurrie zo'n 28.000 km<sup>2</sup> zee (bijna de oppervlakte van België!) en werd de kustlijn voorzien van een extra laagje over een lengte van 2100 km... Natuur, dier en mens, allen hadden ze zwaar te lijden onder de gevolgen. Exxon en overheden bleven niet bij de pakken zitten, zoals dat



wel zou gebeuren met **hurricane Katrina** in 2005, maar de resultaten waren om allerlei redenen bedroevend. De getroffen mensen zagen enkel de chaos, de ogenschijnlijke besluiteloosheid, het tekort aan succes in de bestrijding, terwijl men eigenlijk met man en macht werkte aan de *damage control*, maar zonder veel ervaring of technische kennis. Onvoorzienbare en onvoorzienbare lokale omstandigheden bemoeilijkten de tussenkomst. Men stond in 1989 nog lange niet zo ver als nu in het toepassen van de juiste tegenmaatregelen (er werd net veel geleerd uit het ongeval, zaken die nu hun nut bewijzen bij andere ongevallen). In het onmiddellijke vervolg stierven zo'n 250.000 vogels en de slachting onder de andere diersoorten was omvangrijk. Vis, vooral dan de zalm, zeevogels en zeezoogdieren werden massaal afgeslacht. Men telde zelfs 22 orka's onder de tienduizenden slachtoffers. De ramp is op heden de tweede grootste van haar soort in de VS, na het BP drama in de Golf van Mexico.

Het was bovendien duidelijk dat Exxon de eindverantwoordelijke was. De moeizame behandeling van de schadeclaims en de weinig gewaardeerde pogingen tot 'geheime' afspraken van Exxon met bepaalde betrokken partijen vormen een apart verhaal. Men merkte twintig jaar later wel dat de afbraak van de toxische stoffen veel trager gaat dan berekend (verhoopt!) en dat er nog steeds gevolgen zijn voor de natuur, deels van nooit meer te herstellen aard, zoals bij een bepaalde walvispopulatie, waarvan de schaarse overlevenden zich niet meer reproduceren. De Exxon Valdez verliep het beter: de tanker ging weer in de vaart, veranderde geregeld van naam (o.a. Mediterranean). Het lag tussen 2002 en 2008 stil, maar beëindigde zijn loopbaan als ertsschip **Dong Fang Ocean** en later **Oriental Nicety**. Het schip werd in maart van dit jaar definitief uit de vaart genomen en zou in Singapore ontmanteld moeten worden. Misschien is dit al in volle gang... Op één grote aanvaring in 2010 na lijkt de loopbaan van het schip vrij rustig te zijn verlopen...

Over de ramp zelf is er muzikaal vrij weinig te vinden. Er is een dansplaat **'Remember Exxon Valdez'** van **Dance 2 Trance**. Maar een ander 'incident' kwam David Rovics ter ore... Toen de inwoners van Cordova na vier jaar begrepen dat de zalm en haring wellicht nooit meer zou weerkomen, dat de rotzooi nog steeds overal lag en dat de beloften tot compensatie van de geleden schade door Exxon (tot dan toe) loze woorden gebleven waren, besloten ze tot de actie over te gaan, niet voordat een aantal inwoners, waaronder een vroegere burgemeester, uit pure wanhoop zelfmoord hadden gepleegd. Zo'n honderd vissersboten sloegen op 20 augustus 1993 voorraad in en 'gewapend' met spandoeken voeren ze tegen valavond uit naar de **Valdez Narrows**, vastbesloten de tankers die de engte binnen wilden varen tegen te houden. Ze moesten nog zwaar weer trotseren, maar ze stelden zich bij dageraad op, het ene bootje naast het andere.

Een eerste tanker kwam afgevaan en zag zich verplicht te zwenken... en zo ging dat met alle volgende tankers die de straat wilden binnenvaren. De vissers hielden het drie dagen uit, tot de overheid een oorlogsboot vanuit Seattle daar kon krijgen. Toen gingen de zeelui zonder verder verweer opnieuw huiswaarts, want het was hun enige bedoeling een krachtig signaal te geven dat de gewone man er genoeg van had, een voorloper van de **'Occupy Wall Street'** beweging, of van de **'Indignados'**. De song van David Rovics vindt men op YouTube, maar voor er is ook de **'Big Red Sessions'** cd, waar naast deze song onder dertien anderen ook **'Riot Dog'** te vinden is, een lofzang op **Loukanikós** (Grieks voor **'Hot Dog'**), de hond die schijnbaar uit het niets verscheen tijdens betogingen in Griekenland en het daarbij steeds opnam voor de betogers en tegen de politie. Het dier werd een nationale held voor de Hellenen. Of de vissers van Cordova dat ook zijn voor Alaska, dat mogen we hopen.

Antoine Légar



## Cordova

*I am a fisherman, so were my parents  
Here in Cordova on Prince William Sound  
I'm not a treehugger but I love the mountains  
And hauling in the gill net with the ocean all around  
Life was good here, you could raise a family  
With a hundred thousand tons of Herring sent out every year  
1989, the tanker grounded  
Nothing has ever been the same around here*

*Senator Stephens said not one drop  
Of oil would spill on Alaska's shores  
And if it happened it would be cleaned up  
But our beaches were still covered, as was the ocean floor  
Four years passed, each run collapsed  
It was then we knew for sure the Herring weren't coming back  
Exxon's promises of compensation  
Were about as empty as a used up paper sack*

*It was August 20th, 1993  
When we fishermen decided something must be done  
We packed some groceries, we made some banners  
We headed out to Valdez Narrows beneath the midnight sun  
One hundred vessels took to the water  
Pushed through a storm and to the Valdez sea  
We lined up our boats, formed a blockade  
And waited for whatever might be*

*A tanker was approaching  
It was a sight to see there in the twilight of the day  
We saw it turning and we all cheered and cried  
As tanker after tanker after tanker turned away  
A Coast Guard gunship from Seattle  
Would take three days to get up to the sound  
We held the line til then, then we went back  
Home to Cordova, to this hallowed, oiled ground*

*I am a fisherman, so were my parents  
Here in Cordova on Prince William Sound*

## Cordova

*Ik ben een visser, dat waren ook mijn ouders,  
hier in Cordova op Prince William Sound.  
Ik ben niet dol op bomen maar ik hou van de bergen  
en van vis ophalen in het kieuwnet in het midden van de oceaan.  
Het leven was goed hier, hier kon je een gezin stichten  
met elk jaar honderdduizend ton haring uitgevoerd.  
1989, de tanker liep aan de grond...  
Sindsdien was hier niets meer hetzelfde.*

*Senator Stephens zei dat niet één druppel  
olie zou geloosd worden op de kusten van Alaska  
en als het toch gebeurde, zou ze opgeruimd worden.  
Maar onze stranden waren nog steeds overdekt, en zo ook de oceaانبodem  
Vier jaar gingen voorbij, elke vaart liep slecht af.  
Toen waren we zeker dat de haring niet meer zou terugkomen.  
Exxon's beloften van compensatie  
waren ongeveer zo leeg als een gebruikte papieren zak.*

*Het was 20 augustus 1993  
Toen wij vissers besloten dat er iets moest gebeuren  
We sloegen proviand in, we maken een paar spandoeken,  
we trokken naar de Valdez Narrows onder de middernachtszon.  
Honderd schepen voeren naar zee.  
We gingen doorheen een storm naar de Valdez zee.  
We stelden onze boten op naast elkaar en vormden een blokkade  
en we wachtten af wat er zou gebeuren.*

*Een tanker naderde.  
Dat was nogal een zicht in de schemering van de dag.  
We zagen dat de tanker de steven wendde en we juichten en riepen  
toen de ene tanker na de andere weg draaide.  
Het zou drie dagen duren voor een kanonneerboot van de  
kustwacht vanuit Seattle hier kon geraken.  
Tot dan hielden we stand, daarna voeren we  
huiswaarts, naar Cordova, naar deze gewijde grond die onder de olie zat.*

*Ik ben een visser, dat waren ook mijn ouders,  
Hier in Cordova op Prince William Sound.*

David Rovics all rights reserved  
Antoine Légar - Nederlandse vertaling



## BOEKEN



### Oorlog onder zee

Bij Pen & Sword Military Books verscheen "Business in Great Waters. The U-Boat wars 1916-1945". Het werd geschreven door John Terraine.

Twee maal in een kwart eeuw werd Groot-Brittannië in zijn bestaan bedreigd door de vijandige inzet van de U-Boot. In deze studie over onderzeebootoorlog verklaart de auteur waarom Winston Churchill ooit schreef: "the only thing that ever frightened me during the war was the U-Boat peril" (het enige wat mij tijdens de oorlog ooit angst aanjoeg was het duikbootgevaar). Zonder de overwinning op dit duikbootgevaar was het Brits-Amerikaanse optreden in 1944 tijdens de Tweede Wereldoorlog nooit mogelijk geweest. De auteur richt zijn aandacht op de duikbootbemanningen zelf, zowel de Duitse als de Geallieerde, maar verliest daarbij de drie hoofdfactoren in de U-Boot oorlog niet uit het oog, de politieke, militaire en technologische aspecten. Zeer belangrijk in de onderzee-oorlog was de inbreng van de inlichtingsdiensten. Dit boek is een zeer dikke aanrader, zeker als men de aankoopprijs in aanmerking neemt.

"Business in Great Waters"  
(ISBN 978-1-848 841352) telt 839 pagina's en werd als softback 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.

### Een rederij van containerschepen

In Frankrijk is er een privé-uitgave (Marc Ottini) verschenen die de geschiedenis van CMA CGM brengt, en dit onder de (lange) titel "De la Compagnie Maritime d'Affrètement au groupe CMA CGM. Les Trente Ans". CMA CGM ontstond na de overname van CGM door CMA nu meer dan twaalf jaar geleden. Op korte termijn wist de Franse groep (met Marseille als thuisbasis) zich op te werken tot de nummer drie onder de container-operatoren wereldwijd. Op vandaag beschikt CMA CGM over een hypermoderne vloot. Het grootste CMA CGM-schip kwam onlangs in de vaart en heeft een capaciteit van 13.344 TEU

Het boek brengt kort de geschiedenis, biedt een volledige vloot lijst van alle CMA CGM-schepen en partners zoals daar zijn ANL, Delmas, enz...

Het meest opvallende aan het boek zijn de honderden opgenomen kleurenfoto's van de eerste schepen tot en met de "CMA CGM Christophe Colomb".

Het boek tel 126 pagina's, werd als een softback uitgegeven en kost 41 euro. Daarbij moet ge nog eens 10 euro P&P rekenen. Een prachtig boek, maar niet goedkoop. Tekst in het Frans!

Bestellen kan bij de auteur, Marc Ottini, 221 rue du Vallon, 02100 Harly, France. Tel. +33.648.60.67.71.

E-mail: m.ottini@laposte.net.

Voor wie interesse heeft voor rederijgeschiedenis, een aanrader.

### Outside the box Jaap Kruithof schreef teksten voor de toekomst



Toen Kruithof in 2009 stierf ontstond er alweer een klein gat in de Vlaamse bodem. Hij liet een erfenis van duizenden voorwerpen achter in een eigen museum, maar ook een verzameling aan kritische teksten die nu nog baanbrekend zijn. Nu heeft de uitgeverij EPO een klepper van een boek over de man uitgegeven. De teksten zijn van de hand van Kruithof zelf en komen uit zijn boeken, uit toespraken en interviews. Er zitten ook een aantal nooit eerder gepubliceerde teksten in. Ze werden geselecteerd door Rik Pinxten, Roland Commers en Luc Desmedt en her en der van commentaar voorzien door Eric Goeman, Francine Mestrum, Ine Pisters en Hubert Dethier.

Bij het lezen valt op hoe vooruitziend Kruithof was: hij voorspelt de bankencrisis en duidt die door te verwijzen naar de opheffing van de scheiding tussen deposito- en investeringsbanken. In de jaren tachtig was Kruithof op zoek naar een ander humanisme. De verlichting had ons wel bevrijd van de godsdienst, maar nu waande de mens zichzelf een god. De mens dacht van zichzelf dat hij de maatstaf van alle dingen was, wat volgens Kruithof niet kan: de mens is wel de meter (het enige wezen dat in staat is de toestand van de planeet te meten en te sturen) maar de maatstaf mag niet de mens zijn, maar wel de hele planeet. Samen met Leo Apostel lag hij aan de basis van de leerstoel moraalwetenschappen van de Gentse universiteit. Samen pleitten ze voor een diep respect voor de planeet. In tegenstelling tot Apostel was Kruithof iemand die d.m.v. duizenden lezingen, interviews en optredens zijn stellingen aan de man bracht. Hij kon daarbij scherp zijn voor zijn tegenstanders. Zo verketterde

hij zijn leerling Etienne Vermeersch toen die de oorlog tegen Irak als 'noodzakelijk kwaad' verdedigde.

Hij ontwikkelde een ethiek maar schreef ook over cultuur, milieuthema's, ruimtelijke ordening, seksualiteit. Steeds komt daarbij dezelfde basislijn weer: verzet tegen de 'vermarkting', tegen economische concentraties, tegen het kapitalisme. Kruithof had het voordeel zeer bevattelijk en gestructureerd te werk te gaan. Bovendien was hij nooit te beroerd om concrete tips te geven en iedereen met raad en daad bij te staan.

Filip De Bodt

Jaap Kruithof, 'Teksten voor de Toekomst' telt 510 bladzijden en is uitgegeven bij EPO. Het boek is te koop in de boekhandel en kost 28,50 euro

### Papa Caron

In onze vorige editie besteedden we aandacht aan de tekeningen die illustrator Mars op het einde van de XIXde eeuw van de Oostendse vissers maakte. Ze werden in 1896 gepubliceerd in het toerismeboek *La vie d'Ostende*.

Lezer Daniël Eyland vond een tekstje terug van folklorist Ary Sleeks (pseudoniem van Karel Seys, 1888-1966). Onder de titel Papa Karrong (zoals het in het Oostends uitgesproken werd) heeft hij het over dezelfde visser.

Charles Caron werd in 1826, nog onder het Hollands bewind, in Oostende geboren. Sleeks: 'Hij droeg lange tijd een eigenaardige ringbaard, zonder bakkebaarden of knevels. Een der meest karakteristieke en mooiste visserskoppen uit vroegere tijden. Vooral zijn grijsgrauwe blik had iets betoverends: een blik die de verre horizons peilt. Een echte zeemansblik.'

'Charrel Karrong werd tamelijk jong als stuurman aangesteld. Hij heeft slechts voor twee reders gevaren in zijn lang vissersleven, namelijk voor de heren Hamman en Vroome. Men vocht letterlijk om onder de bevelen van Caron te mogen varen. Daartoe bestonden verschillende redenen: 1° Stuurman Karrong was wellicht de vaardigste en kloekmoedigste Oostendse visser uit de tweede helft van de XIXde eeuw. 2° Niet alleen kwam hij steeds "zoet verzoeten" van de "Noord" terug, doch hoe dikwijls deed hij niet "de Grote Uitzoendering"?'

Vervolgens legt Ary Sleeks die twee termen uit. Een sloep die 'zout verzouten' binnenzeilde wil zeggen dat de hele voorraad zout opgebruikt was. Het schip kwam dus met een volle lading kabeljauw thuis. 'Grote uitzoendering' was een sloep die in hetzelfde jaar twee keer naar de Noord trok, d.w.z. naar de Faeröer-eilanden of naar IJsland. Iets wat maar zelden gebeurde en waarvoor Caron overigens herhaaldelijk gedecoreerd werd. Zijn bijnaam - papa - kreeg hij omdat hij zich, in tegenstelling tot andere stuurlieden - vaderlijk ontfermde over de scheepjongens die overigens al voor het eerst inscheepten toen ze pas hun eerste communie gedaan hadden en zelfs eerder, kinderen dus. Moeders hadden daarom liever dat hun zoon bij Caron inscheepte die zich als een papa gedroeg. Charles Caron stierf in 1898.



# 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

## Vissermensen van bij ons :



In de maand mei zette Johan Decock, alias kokje, gedurende drie weekends zijn beste beentje voor in het Oostendse oosteroverrestaurant Jolly Sailor. Merkwaardig is dat Johan ook visser is en momenteel ook op de Z 45 Stefanie vaart. Nog merkwaardiger is dat hij ons allemaal verraste met zijn kookkunst : een culinair voorspel, gros piece en orgasme. Iedere week presenteerde hij een ander menu dat hij noemde naar schepen waarop hij vaart. De eetfestijnen noemden Z 45 Stefanie, Z 279 Ramblers en de 0 231 De hoope. En de reders tekenden telkens ook present voor het menu dat naar hun schip genoemd werd. Is Johan Decock een visser met een culinair hart of is hij een kok met een vissershart ? Ik heb het hem gevraagd. Antwoord : 'Ik zien è visscher.'

Ik geloof hem nauwelijks. Uit zijn mouw tovert hij zomaar 'Chaudfroid van paddestoelen en kreeft met zoetzuur van bergbloemhoning' of een 'Heilbot op een bedje van spinazie met druiven en een muskaat visroomsausje'. È visscher?

Een kok is het en een goeie. Neen niet zo één uit 'komen eten' of een ander flutprogramma. Niveau haalt hij, zelfs onwaarschijnlijk hoog.

Zorgvuldig kiest hij z'n ingrediënten, heeft oog voor combinaties en harmonie, en adviseert er de juiste wijnen bij. Hij vertrekt van het oerproduct. Pasta's worden gemaakt van eigen deeg. Fonds worden getrokken uit viskoppen, kreeften en garnalen. Dagenlang werkt hij aan de voorbereiding.

Ik zag hem staan in mijn keuken, met zijn sterke getatoueerde vissersarmen; in zijn verweerde handen een spuitzak waarmee hij visvullingen op het bord toverde. Dat had wel iets ontroerends. Stel het je eens voor dat zo'n bonkige visserman de haven binnenvaart, z'n plunje uittrekt, vervolgens z'n smoking uit de

kast haalt, zijn viool onder de arm steekt en het filharmonisch orkest van Brussel vervoegt. Wel, daarmee is het te vergelijken. En met een schitterend resultaat!

Het is een les voor ons allen. We moeten meer buiten de doos leren denken, meer dingen samenvoegen die op het eerste gezicht niet samen te voegen zijn.

Dan ontstaat er magie, dan groeit er kunst.

Johan Decock wenkt me in de keuken. 'Jan.....je moet doar è kè van proeven'. Met een geheimzinnig lachje, reikt hij me een koffielepel aan. Ik proef diepe smaken, doorleefd, niet gelaagd. Ik proef eenheid en tegelijk een rijk palet. De Het zit er allemaal in, en in evenwicht.

Ik sluit m'n ogen, maak met m'n lepel een dirigentengebaar en houd mijn pink omhoog. Kokje lacht, daarvoor doet hij het. Dan is het zover. Zaterdag 5 mei. De Jolly Sailor is volzet, voor de gelegenheid met nieuw tafelgerei, katoenen servetten geplooid als in de 'Comme Chez Soi', klaar om de gasten met alle égards te ontvangen. Ik besterf het van de zenuwen. Kokje is de rust zelve, zeker van zijn stuk.

Dank zij de formule 'visser gaat culinair' krijgen we veel volk over de vloer dat we nooit eerder gezien hebben. Zoals het hoort worden de gerechten plechtig geannonceerd. Bewonderende blikken van de kenners als ze het eerste voorgerecht proeven. Goede kritiek op de geselecteerde wijnen. Sommige klanten denken dat het een stunt is. Dit kan toch niet het werk van een hobbykok zijn, zo zie je ze denken. Tijdens het laatste gerecht vraag ik kokje om, zoals dat gaat in sterrenrestaurants, zich even in de zaal te komen presenteren.

Hij betreedt de zaal en er volgt een spontaan applaus van alle gasten. En ik, ik ben zo fier als een gieter op mijne visscher-kok.

Jan Lamote • foto's JoC



## SKB Life Saving Equipment

reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - reddingsvloten: 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

Na het interview met Miet de Griet komt Lieselot de Tarbot aan bod in onze reeks onderwaterinterviews. Lieselot is een flinke 'paandertarbot' (term die vissers gebruiken om een tarbot te benoemen die in hun paander past) en ze blinkt in haar vel.

## Een interview met Lieselot de Tarbot

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.

HvVB: Welkom Lieselot, het is een eer om een tarbot te interviewen. Per slot van rekening zijn jouw grote vrienden ook de onze.

LIESELOT: Ja, ik heb eerder al gehoord dat jullie zot van ons zijn. (Lieselot giechelt wat en trekt warempel een oogje, wat heel speciaal is want een tarbot heeft geen oogleden.)

HvVB: Euh, buitenmatig zot van jullie zijn we nu ook weer niet. Een mooie besomming maak je niet alleen maar met tarbot hoor.

LIES: Kom kom, je moet niet zo verlegen zijn. Er is meer in 't leven dan zo'n besomming. Ik weet wel dat jullie jezelf in je kooi betasten terwijl je aan ons denkt. (Knipoogt weer).

HvVB: Ik begrijp wel wat je bedoelt, maar ik wil toch nuanceren. Als er een grote tarbot in de kuil zit, wordt aan de wachtman inderdaad wel eens gevraagd of hij daarbij aan 't vrouwtje dacht. Maar we vragen die wachtman ook wel of er bij de ochtendsleep meer omhoog gekomen is dan de zon. Het is dus toch wel enigszins anders dan wat jij daar beweert.

LIES: Mmmm, inderdaad. Maar wij zijn wel de enige vissoort waarvan dat gezegd wordt hé. Van grieten zeggen ze dat niet. En zeker niet van Miet de Griet die je in het vorige nummer van HvVB geïnterviewd hebt, de seute.

HvVB: Heb jij dan geen frustraties?

LIES: Welnee schat, voor ons is een toekomst weggelegd. Zelfs als een gewone mens ons bereidt zijn we al lekker. En als Sergio ons onder handen neemt... mmmm. Van mij mag hij dat stante pede doen. Had ik je niet gevraagd hem mee te brengen?

HvVB: Hij had het te druk, maar laat ons over kookprogramma's zwijgen, die vullen al genoeg zendtijd. Het enige wat ik aan tarbot jammer vind is dat je de donkere kant van het vel niet kan opeten vanwege de steentjes die er lijken in te zitten. Spijtig, want het vel van een vis is een lekkernij, zij het ondergewaardeerd. Veel mensen laten dat vel gewoon links liggen, jammer.

LIES: Ach, dan is er des te meer over voor de fijnproevers.

Die zogenaamde steentjes zijn trouwens meer dan een tache de beauté. Ze zijn echt wel belangrijk voor ons.

HvVB: Dat wist ik niet, leg eens uit.

LIES: Hoe meer steentjes we hebben en hoe groter ze zijn, hoe meer we gerespecteerd worden. 't Is zoals bij jullie vrouwen. The bigger, the better.

HvVB: Hahaha, zo zijn de mannen wel, maar of de vrouwen daar respect voor hebben is iets anders.



LIES: Ah, vrouwen zijn overal 't zelfde, zowel onder als boven water. Als de mannen maar over ons spreken.

HvVB: Ieder z'n mening hé. Wil je ter afsluiting nog iets meegeven aan de lezers?

LIES: Aan de vrouwen zou ik zeggen: vergeet dat ideaalbeeld, rond is gezond. Aan de viskopers zeg ik dat we onze dure prijs waard zijn. En aan jou ten slotte zeg ik niets meer. Heb je melk in huis? Maak dan wat Tarprutjes Klaar.

HvVB: Zo gezegd, zo gedaan. (De interviewer gut Lieselot de tarbot en legt haar na het wassen in een klein kistje met de donkere zijde naar beneden besprenkelt haar met ijs en denkt...) Laat ons hopen dat ze haar praat in euro's waard is.

Interview Chris Prut Meyers  
tekening Jo Clauwaert

# indupro

Indupro Belgium  
Hendrik Baelskaai 49  
Industriezone 7  
8400 Oostende

Tel: +32 (0)59 43 53 36  
Fax: +32 (0)59 43 53 66

www.indupro.be



- Hydraulische slangen
- Waterslangen
- Brandstofslangen
- Batterijen
- Luchtreduceerventielen
- Lucht snelkoppelingen
- GEKA koppelingen
- Storz koppelingen
- Camlock koppelingen
- Spanbeugels en spanbanden
- Smerolie en vetten
- Reinigingsproducten en industriële ontvetters
- Snij - en schuurschijven
- Spuitbussen
- Industriële handzeep
- Hydro motoren en pompen
- Laselectroden
- Bolkranen

## O 187 wordt kreeftjessvisser

De Belgische eurokotter O 187 'Grietje Hendrika' van reder Joos de Ridder uit Urk werd in Urk verbouwd voor de twinrigvisserij op langoustines. Schipper Hendrik Klaas Visser viste nog tot Pinksteren met de matten in de zuidelijke Noordzee. Na Pinksteren kwam de O 187 naar Urk, waar de werf VCU het complete pakket levert: een dubbele nettenrol, een extra lier voor de middel-lijn, extra spoelmachine en vijf kreeftjessnetten. De klus werd in twee weken tijd geklaard.



## Het nieuwe strategisch plan van de MSC

De Marine Stewardship Council (MSC) heeft haar nieuwe strategie gepresenteerd. Naar eigen zeggen wil ze daarmee gezonde visbestanden en oceanen realiseren door het creëren van een markt voor duurzame visproducten met het MSC-keurmerk. Het plan schetst op welke terreinen de MSC zich de komende vijf jaren gaat richten om haar positie te handhaven.

*'Wij presenteren dit nieuwe bedrijfsplan op een moment dat de MSC op een belangrijk kruispunt staat', zegt Rupert Howes, CEO van de MSC. 'Er is een duidelijk momentum in de beweging voor duurzame vis-, schaal- en schelpdierproducten. Met dit nieuwe plan richten wij ons ook op een groter aanbod van vis-, schaal- en schelpdierproducten met het MSC-keurmerk.'*

Het plan is opgebouwd rond vier strategische pijlers: Zekerstellen van de geloofwaardigheid en effectiviteit van het MSC-programma; uitbouwen van huidige markten en uitbreiden naar nieuwe voor duurzame vis-, schaal- en schelpdierproducten; groei in het aanbod; opschaling en versterking van MSC als wereldwijd opererende organisatie.

## Maatjesseizoen alweer voorbij

Op 3 juni 2012 werden de eerste maatjes-haringen in Scheveningen aan land gebracht. Omstreeks 15.00 uur meerden de Wiron 5 en 6 van rederij Jaczon aan in de Scheveningse haven. Beide schepen waren een week op zee geweest om ter hoogte van Schotland de eerste nieuwe haring te vangen. Zij brachten 20.000 vaatjes met in totaal 100.000 kilo haring aan wal.

De Wiron schepen zijn nog de enige Nederlandse schepen die haring in Scheveningen aanlanden. Het overgrote deel van de nieuwe haring wordt door Noorse en Deense vissers gevangen. In totaal wordt er jaarlijks 25.000 ton haring gebruikt voor de verwerking tot maatjesharing. Die jaarvoorraad werd in een periode van 6 weken (van half mei tot eind juni) gevangen en direct ingevroren.

## Rederscentrale tegen de aanpak van het Europees visserijbeleid

De Europese Raad van visserijministers is op 13 juni tot een akkoord gekomen over de algemene aanpak van de vernieuwing van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid. De Rederscentrale (RC) noemt het akkoord onrealistisch omdat het de vissers verplicht om alle gevangen vis ook aan te landen.

De RC merkt op dat dit *'een veel minder duurzame oplossing is dan het verder werken aan het verhogen van de selectiviteit van die netten'*.

De RC zal zich dan ook verder verzetten tegen de maatregel.

## MSC lanceert haar eerste mobiele app

De Marine Stewardship Council (MSC) heeft nu ook mobiele applicatie, een zgn 'app'. Via deze mobiele applicatie wijst MSC visliefhebbers de weg naar duurzame vis op de winkelvloer. Met behulp van de app kunnen gebruikers op snelle en eenvoudige wijze alle visproducten met MSC-keurmerk vinden die in hun land te koop zijn.



Torhoutsesteenweg 42  
8400 Oostende  
T 059 27 05 45  
F 059 51 25 15  
[www.calcule.be](http://www.calcule.be)

Pauwels - Tommelein - Vermeire

De MSC app is ook beschikbaar in het Nederlands en toont momenteel meer dan 10.000 gecertificeerde producten die in 75 landen in de schappen liggen. Consumenten kunnen hun land selecteren en hun zoekopdracht verfijnen om producten met MSC-keurmerk van een bepaalde vissoort, merk of in een gewenste productvorm te vinden. De database waarop de app is gebaseerd wordt dagelijks bijgewerkt. De zoekresultaten bestaan uit informatie over en foto's van duurzame vis-, schaal- en schelpdierproducten en tonen een link naar de website van het merk, de supermarkt of de vishandelaar. Via een extra feature is de app gelinkt aan Google Maps en kunnen consumenten de dichtstbijzijnde winkel vinden.

# Gemeentelijke Visveiling Nieuwpoort

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

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



visinfolijn:  
veilmeester:  
directie:  
fax:

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

# De Belgische visserijvloot (87)

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

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

## O 81 JOHN

Lengte: 56,50 m

Breedte: 9,48 m

Tonnage: 555,05 bruto

Bouwjaar: 1952/53

Werk: NV Béliard Murdoch & Co  
Oostende.

Motor: SEM Carels 1952

Vermogen: 1.000 pk

Eigenaars

SA Pêcheries à Vapeur, Oostende  
(1953)

PVBA Van Lul – Pintelon (1970)

PVBA De Zeester (1977).

06.03.1986 geschrapt na faling en  
afgebroken te Brugge.

Foto: verzameling LVC.



## Z 471 JAN BART I

Lengte: 18,70 m

Breedte: 5,20 m

Tonnage: 39,35 bruto

Bouwjaar: 1954

Werk: Leon De Graeve, Zee-  
brugge

Motor: MaK 1954

Vermogen: 130 pk

Eigenaars

PVBA Jan Bart (1954)

René Vantorre- Savels (1964)

Jozef Vantorre (1969)

28.02.1986 geschrapt

Foto: LVC



## Z 473 JAN BART III

Lengte: 18,70 m

Breedte: 5,20 m

Tonnage: 39,35 bruto

Bouwjaar: 1955

Werk: Leon De Graeve, Zee-  
brugge

Motor: MaK 1955

Vermogen: 130 pk

Eigenaars

PVBA Jan Bart (1955)

Ludwina Vantorre, weduwe Frans  
Dobbelaere. (1968)

## O.473 KIMBERLEY.

PVBA Kimberley (Alfons Deryc-  
ke en Dirk Cuyllle) (1982)

28.02.1986 geschrapt.

Foto: verzameling LVC



## 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 had met het oog op lange lezingen in de luie stoel een arsenaal boeken mee, van onder andere Jos Pierreux, Louis Paul Boon en Patrick DeWitt. Dat laatste boek had hij verkeerdelijk voor iets nieuws van (pdw) gehouden. Diens bijna naamgenoot heeft met 'De gebroeders Sister' ook een mooie worp afgeleverd. Qua muziek heeft hij voor zomerse klanken gekozen, waaronder Bob Marley, Morcheeba, Alabama Shakes. Metallica is ook mee, nadat hij hen op Stubru live gehoord had tijdens de Werchter Boutique.

## FRANS VOOR DUMMIES

De zomer is begonnen, al valt daar buiten niet veel van te merken. Vissers zijn dan natuurlijk wel graag thuis. Maar we werken met een beurtrol en bijgevolg moeten we wachten tot het zover is.

Plannen maken is in de visserij overigens altijd een heikel punt. Voor schippers en machinisten (die hier aan boord schertsend de officieren genoemd worden) ligt dat nog moeilijker. Zij moeten tijdens hun vakantie vervangen kunnen worden. Meestal zijn er wel geschikte vervangers, maar ze hebben het juiste diploma niet.

Wij sukkelten al vele maanden met een tekort aan stuurmannen. Omdat ik de stuurman van dienst ben, maar ook als reserve-schipper en reservemachinist inspring, kan ik dan niet monstere voor stuurman. Dat ik wél aan boord ben, speelt geen rol in die papierwinkel. Gelukkig werd onlangs een cursus stuurman georganiseerd en onze collega die meedeed was geslaagd. Hopelijk is zijn stage nu ook gauw voorbij. Dan bezorgt de postbode me geen oproepen meer voor een verhoor bij de zeevaartpolitie.

We zitten intussen in de Golf van Biskaje, maar onze plannen om daar te zonnebaden en te BBQen is letterlijk in het (regen) water gevallen. Op het ogenblik dat ik dit schrijf hebben we onze BBQ nog maar 1 keer kunnen opstarten. Het Europese voetbalkampioenschap is voor sommigen een waardige vervanger. Ikzelf, gezegend met een voetbalallergie, behoor daar spijtig genoeg niet toe. Satelliet-TV is voor mij in die periode echt geen aanwinst. Maar goed, het weer is nu ook niet zo slecht dat we binnen moeten blijven. Droogvis kan makkelijk klaargemaakt worden (probeer trouwens eens kleine lotjes te drogen, deze zijn heel lekker).

We zijn al eens binnengelopen in La Pallice voor een blitzbezoek van drie uur door de Franse controleurs. Ze wilden

wel nog een beetje langer blijven, maar we vroegen hen vriendelijk op te hoepelen of we haalden onze deadline niet. Ze beloofden volgende reis zeker terug te komen. Ja, dat belooft! Maar wij hebben al gereserveerd bij Chez André in La Rochelle. Lang zal hun controle dan ook weer niet mogen duren. Ons elektronisch logboek is nu ook geüpdatet en we zijn verplicht het te gebruiken. Wanneer het papieren logboek zal wegvallen is nog niet geweten. Met het nieuwe logboek moet de schipper meer uit z'n kooi komen om allerlei meldingen te noteren. Pluspunt is wel dat het allemaal een beetje zichzelf uitwijst. Maar er kan niks meer gemeld worden op een tijdstip dat al gepasseerd is. Nalaten je logboek in te vullen is zo niet meer mogelijk. De wurggreep waarin ze de, ooit zo vrije, vissers wringen, knijpt ons langzaam maar zeker de keel dicht. Wat betreft het tongquotum in de Golf zitten we safe doordat er minder vaartuigen komen dan er ingeschreven waren. I.p.v. 15 kg per kW krijgen we er 22kg, wat al gauw ettelijke tonnen meer per vaartuig is. En ook de prijzen lijken stand te houden. Maar, hout vasthouden, want voor je 't weet vallen ze als een steen. 't is een soort bijgeloof: geen 'bofslagen' uitspreken of het omgekeerde valt je ten deel. Maar misschien is ze neerschrijven iets anders, dat leest U volgende maand wel. Verder heb ik dit jaar 'Frans voor Dummies' mee, want de Franse controleurs kunnen (of willen) geen Engels spreken en mijn Frans is dan weer *avec trop cheuveux* op. Maar proberen is de boodschap, want ze zijn toch zo blij met je poging, de chauvinisten. Hen iets te drinken aanbieden is ook een tip voor wie vindt dat ze niet 'meegaande' zijn. Doe er je voordeel mee!

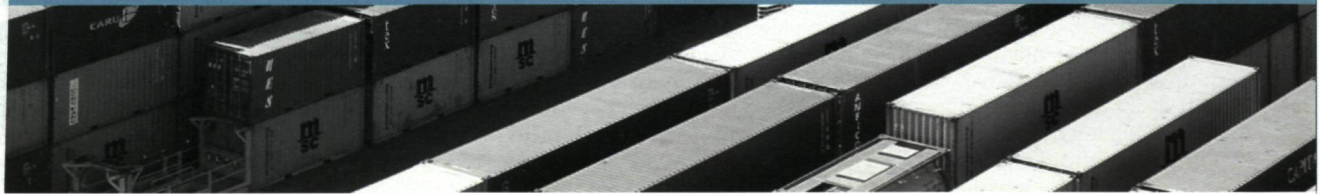
Chris Prut • [chris.prut@telenet.be](mailto:chris.prut@telenet.be) • foto's JoC





[www.expertmanagement.be](http://www.expertmanagement.be)

# The hassle of damage and loss is our challenge.



## NorthSea Marine Surveyors<sup>NV</sup>

surveyors  
loss-adjusters  
consultants

antwerpen  
T +32 3 216 49 90  
F +32 3 216 49 96  
[antwerpen@nsms.be](mailto:antwerpen@nsms.be)

zeebrugge  
T +32 50 55 08 90  
F +32 50 54 78 70  
[zeebrugge@nsms.be](mailto: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.