



Proefvaart van de 033 Marbi

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



**Ibisleerlingen
op zeiltocht**



VLIZ vzw
Wandelaarkaai 7
8400 OOSTENDE

N 58 Pelorus Jack gedoopt

Leven & werken van Gaston Duribreux



79ste jaar • verschijnt maandelijks • nr 9
7 september 2012 • 3,99 euro • afgiftekantoor Oostende 1
Niet bestelbare exemplaren terugbezorgen aan HVB
Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene • Danke postman / -vrouw

Met Florent in meeuwenland

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.

Regelmatig glijd ik vanonder mijn donsdeken om Florents rug te bestijgen als hij weer eens op de vensterbank van mijn slaapkamer op mij staat te wachten. Dan sla ik beide armen rond zijn sterke nek en fluister hem de bekende vraag in het oor. 'Komaan, Flor, laat me vliegen!'

Met wijd gespreide vleugels stijgt hij iedere keer weer moeiteloos op terwijl hij zijn potige zwemvliezen tegen zijn buik trekt. Iedere keer weer schrik ik van het stil en snel omhoog rijzen en zie ik de stad onder mij krimpen tot een miniatuur, zie de haven, de zee en de omliggende landschappen zich buigen tot een halve bol en achter de horizon verdwijnen.

Ook vannacht geniet ik van de oppermacht waarmee mijn vriend de natuurelementen de baas is. 'Toon me wat je kunt, Flor, probeer eens te landen op die verlichtingspaal daar.'

Hij blijft maar even in de felle wind hangen vooraleer met de landingsmanoeuvres te beginnen. Vleugels tegen de wind, staart naar beneden, minieme bewegingen naar links en rechts om de zijwinden op te vangen, poten strekken, vleugels dichtplooiën en hops, met behulp van de zwaartekracht landen we.

Luidkeels laat hij me weten dat hij de beste is, een kloeke telg uit de voornaamste meeuwenfamilie ooit, dat het geen wonder is dat ik op hem viel, dat ik mijn vrienden wel weet te kiezen... Ik laat hem in zijn wijsheid, doe er nog een scheepje bovenop. 'Flor, zeg me nu eens, wat is je geheim. Hoe komt

het dat je met de wind doet wat je wilt? Hoe komt het dat mijn haar strak naar voren waait, bijna in je ogen, terwijl jij toch tegen wind in vooruit komt zonder een vin, pardon een vleugel te verroeren? Komaan, keppe, vertel!

Ook het weer loskomen van de lampoverkapping is aan een streng geregelde procedure onderworpen. Ik begraaf mijn gezicht in het dons van Flor zijn nek, vlij me tegen zijn stevige warme lijf en met stijl zeilen we twintig tot dertig graden links of rechts van de wind terwijl we vlak boven de daken van de appartementsgebouwen scheren. Niemand let op ons. Toeristen bekijken menukaarten van restaurants, billenkaren slingeren vrolijk over de dijk, een stel arbeiders zitten op een stelling een gevel te renoveren, een kind laat het papier wegvliegen waarin zijn Luikse wafel aan de laatste beet toe was en de wind jaagt het de hoek om. Ik herhaal mijn vraag.

'Ik vlieg niet tegen de wind in maar met de wind mee. Mensen denken dat we magiërs zijn wat vliegen betreft omdat ze te lomp zijn om fijne luchtstromingen aan te voelen. En ergens zijn we dat ook. We kunnen de wind worden. Dan hangen we zelfs bij stormweer stil in de lucht, dat heb je toch al gezien. Uiteraard laten we wel eens wat ballast vallen, maar goed, dat is een detail. Mijn geheim? Houden van kan je niet aanleren, liefhebben is puur zijn. Slaap maar lekker verder, lieverd, droom zacht van mij.'

Nicole Derycker
foto: Jo Clauwaert

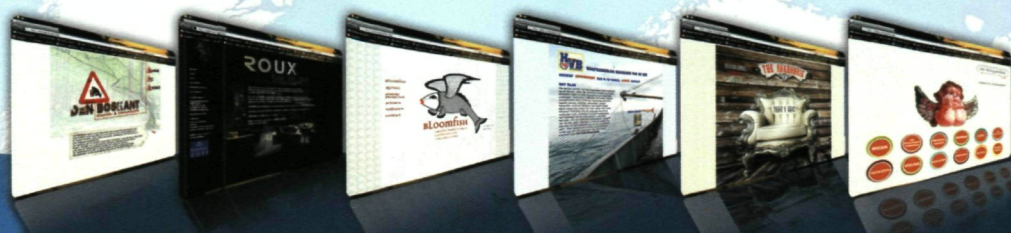
WEBDESIGN

Ik ontwikkel een website voor uw bedrijf of u persoonlijk, gebaseerd op uw doelstellingen.

GRATIS OFFERTE

ilse.heip@skynet.be

www.huisheip.be



N 58 Pelorus Jack gedoopt



Op zaterdag 1 september werd in Nieuwpoort de N 58 Pelorus Jack gedoopt. Het schip (19,35 m., 221 kW) dat voordien Pascin heette, werd in 1986 voor rekening van Walter T'Jaecx en Roland Vanhoutte gebouwd. Vanaf nu wordt de N 58 uitgered door schipper Peter Vlietinck (43) en zijn levensgezellin Veerle De Neve (39). Naast de schipper vinden we ook motorist Filip Vanhove aan boord en de matrozen Wim Vanhove en Johny Selen.

Aalmoezenier Dirk Demaeght hanteerde de wijwaterkwast onder het goedkeurend oog van Roel De Neve (vader van Veerle) en Larissa Vlietinck (dochter van de schipper) respectievelijk dooppeter en -meter van het vaartuig.

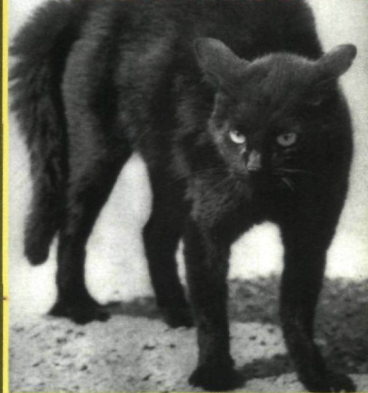
Peter Vlietinck is een ervaren visser die er inmiddels al 29 jaar vaart op heeft zitten. Toen de Z 84, het vaartuig waarop hij schipper was, verkocht werd, rijpte bij hem de gedachte om zelf een schip uit te reden. Op 18 juli werd met de vorige eigenaars van de N 58 een akkoord gesloten.

De naam Pelorus Jack verwijst naar een donkergrijze dolfijn die volgens de legende schepen de weg toonde in een gevaarlijke strook water nabij het Zuidereiland, Nieuw-Zeeland. De dolfijn begeleidde die schepen tot de haven van Pelorus, vandaar dat het de naam Pelorus Jack kreeg. Na de dood van het dier, die volgens dezelfde legende in 1925 gesitueerd wordt, leefde Pelorus Jack verder in tal van muzieknummers.

De plechtige zegening van de N 58 greep plaats vlak voor ons blad ter perse ging. Vandaar dat we de berichtgeving kort moesten houden. In het oktobernummer publiceren we een uitgebreide fotoreportage van deze vreugdevolle gebeurtenis. (fv)

DE LAATSTE VUURTORENWACHTER

op het internet



Kijk eens naar
florsnieuweblog.blogspot.com



HVB

79
VRIJE
HET VRIJE VISSERIJBLAD

HET VRIJE VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine
van de zee
ISSN: 0776-6912

MEDEWERKERS:

Jo Clauwaert, Robert Coelus,
Walter Debrock (†), Nicole Derycker,
Juil De Vocht, Zio Joris De Voogt,
Don Fabulist, Peter Flynn, Peter
Holvoet-Hanssen, L.A. Inghelbrecht,
Frank Neyts, Jef Klausung(†), Antoine
Légat, Chris Meyers, Geert Cyriel
Tavernier, Flor Vandekerckhove,
Louis Vande Castele, Jacques van Harten,
Katrien Vervaele, Guido Walters (†).
Gasten: Frone Clauwaert, Filip De Bodt,
Inge De Waele, Ronny Pieters, Eddy Serie
Vormgeving: Jo Clauwaert, Ilse Heip

Redactie te bereiken op
0474 53 88 00

E-mail: het.visserijblad@telenet.be

www.visserijblad.be

V.u.: Flor Vandekerckhove
Brusselstraat 12, Bredene
UITGEVERIJ:

ZVW 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 30 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.



Door een knappende kabel gleeed de O 33 Marbi op 14 mei onbedoeld van de Oostendse slipway af. Het schip kwam op zijn zij te liggen en zowel de slipway als het schip werden erg beschadigd.

Tijdens het weekend van 10 juni werd het schip opnieuw rechtgetrokken door verschillende kranen op drijvende pontons. Het werd toen weer te water gelaten maar was nog niet klaar om uit te varen. Na de nodige herstellingswerken was het schip op 13 augustus klaar voor een proefvaart. Fotografie Jo Clauwaert en reporter van dienst Nicole Derycker scheepten mee in.

De proefvaart van de Marbi



Maandag 13 augustus, kwart voor negen. De bedrijvigheid aan boord is in volle gang. Op de kaai kijken sympathisanten toe hoe bemanningsleden de steile trap afdalen. Kwart voor tien. De trossen los. Na meer dan drie maanden aan de wal vaart de Marbi eindelijk uit, de sluisen door, de havengeul uit, het zeegat in. Zon, geen wolkje te zien, plat zèètje.

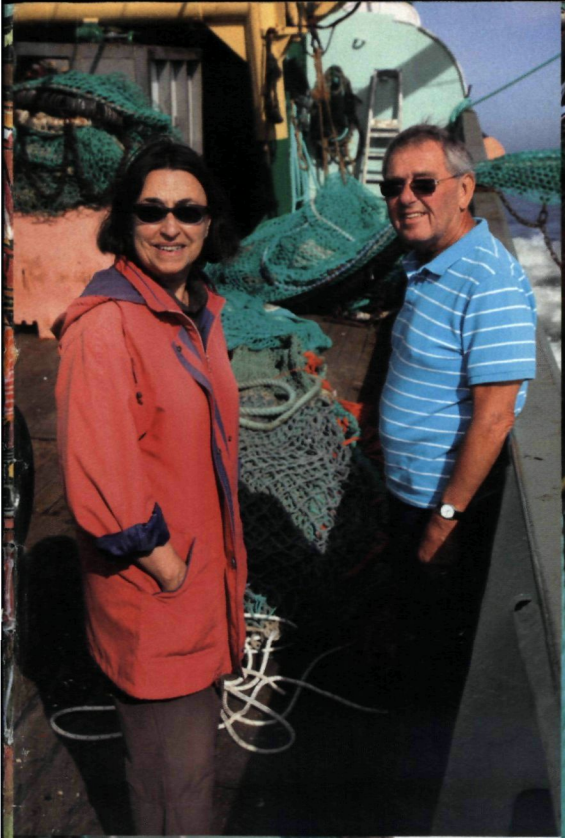
Kwart voor elf. De netten worden neergelaten. Het gaat veel te snel. De schipper probeert opnieuw en opnieuw. In de machinekamer wordt met man en macht gewerkt om het hydraulische systeem naar behoren te laten functioneren. Het wil niet lukken. Drie uur lang liggen we te dobberen. De lucht raakt bewolkt. Er worden foto's genomen, ervaringen uitgewisseld, broodjes gegeten (met dank voor het gulle onthaal). Willy, meer dan dertig vaart achter de rug, beantwoordt al mijn vragen. Hoeveel wegen die borden? Hoe duur zijn ze? En de netten? Hoeveel diesel verbruikt zo'n schip? Hoelang duurt een reis? Kwart voor twee. Het probleem in de machinekamer lijkt opgelost. De netten worden uitgeworpen. We varen. De eerste sleep duurt een goed half uur. Het optrekken van de netten: spektakel! Ze zitten vol slijk en dat weegt tonnen. Te ondiep hier, verklaart Willy, de borden boren zich in de bodem i.p.v. erover te scheren. Hilariteit als de mannen, die in de kuilen kropen om er de gekopte tongen uit te halen, worden afgespoten. Ook het dek krijgt een grondige wasbeurt.

Kwart voor vijf. Drie slepen verder. De sorteerband, de afvoerband voor de bijvangst, de waterpompen, het werk allemaal prima. We varen terug. De vangst bestaat uit een mandje 'buts' en een 'sliekhoaitje' dat na liefdevol gestreeld te zijn weer overboord gegooid wordt.

Tien over vijf. We zitten weer in het sluisencomplex. De bemanning zakt af naar de kombuis. De stemming is niet optimaal, blijkt dat de winchen via het noodstelsel in werking werden gesteld. Het plan om morgenvroeg richting Engeland te varen gaat niet door. Het hydraulisch systeem werkt nog steeds niet naar behoren.

Half zes. We leggen aan. Op de kaai wordt hartelijk afscheid genomen. We vertrekken, het hoofd vol beelden, het hart vol warmte. Zeelui, ze zijn niet veranderd: grote mond, hart van koekebrood.

Nicole Derycker, foto's Jo Clauwaert



Eddy Serie over de tongenvisserij op de kust in de jaren zestig



Bij het vissen in het slijk moeten, na elke sleep, het dek en de scheepzijden met water en borstel geschrobd worden. Op de foto toont de Brusselse passagier dat hij niet bang is voor het lastige werk. Op de achtergrond ziet men de matrozen Eddy en Maurice verpozen. Let op de rieten bemmen.

Begin de jaren zestig plaatsten onze kustvissers bokkeninstallaties op hun scheepjes om ermee garnalen te vissen. Tijdens de daaropvolgende jaren, wanneer de tongen in het voorjaar naar de kust komen, worden die installaties ook gebruikt om op tong te vissen. De netten hebben dan grotere mazen, worden verzaaid met ketting en kleinere bommen, maar de vangsten verdubbelen in vergelijking met het vroeger gebruikte plankensysteem.

De grote visserij volgt met belangstelling de ontwikkeling in de kustvisserij en als ze de resultaten zien duurt het niet lang

voordat ook het grote vlootsegment op het bokkensysteem overschakelt. Eerst doen de grote schepen dat met hun oude motoren, maar later gaan ze over op grotere motorvermogens die na een tijdje de pan uitswingen.

Tongenpopulaties doen tijdens het voorjaar de kust aan zodra het kustwater 6° Celsius bedraagt. Later, als hobbytuinier, ervaar ik dat dit moment met de narcissenbloei aan onze kust samenvalt. Na de winterse visserij is het een kwestie van enkele weken voor we met de bokken op tong gaan vissen. Elke kustvisser heeft zijn favoriete plekjes, voor mijn vader en



Schipper Frans Serie gebruikt al zijn aandacht om het schip op rechte koers te houden, zodat de netten niet in de schroef terecht komen.

zijn O 628 is dat meestal in de slijkgronden voor de kustlijn tussen De Haan en Wenduine. Het merendeel van de kustvissers wil daar niet vissen omwille van het ploeteren in het slijk en velen willen hun mooi geschilderde scheepjes niet vuil maken. Dat slijkgebied heeft niet voor niets de naam van "de beir" gekregen.

Op een dag hebben we vier passagiers mee naar de 'beir'; een advocatenpaar en een koppel baruitbaters uit Brussel; ze nemen foto's en nu, bijna vijftig jaren later, zijn het historische kiekjes geworden. We plaatsen er enkele bij dit artikel. Zoals dat altijd in de visserij is, bestaat de schipperskunst erin om de beste plekjes te vinden, niet alleen waar de meeste tong zit, maar ook waar je het makkelijkste met de twee boelen doorgeraakt zonder in het slijk te blijven steken. Bij het winden zijn het keer op keer twee halfvolle kuilen slijk die op dek komen waartussen de tongen spartelen. Als de boelen na



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

via www.welkombijvloot.be

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

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



het winden boven water komen is het eerst zaak volle kracht vooruit te varen om het slijk zoveel mogelijk uit de kuilen te spoelen. Om geen tijd verspillen kan niet al het slijk eruit er op die manier uitgespoeld worden.

We rapen de tongen van dek en werpen ze in manden. Als ze langs elke kant opgeraapt zijn zet een matroos zijn voet in de vangst terwijl de andere er volop met de waterlans inspuut. Zo wast men tongen voordat ze worden gestript. Nadien worden ze nogmaals gewassen, voor ze in bakken met ijs worden opgeslagen.

Terwijl beide matrozen, elk langs hun scheepszijde, de tongen van dek rapen worden ze geteld. Zo kan men beide boelen met elkaar vergelijken en als blijkt dat er langs dezelfde kant altijd minder tongen bovengehaald worden, betekent dit dat deze boel minder goed vist dan de andere; dan is het bijstellen totdat er evenwicht komt. Als een bijgestelde boel beter gaat vissen, is het tijd om de andere een zelfde beurt te geven.

Zo zoekt men verder tot men de beste resultaten bereikt heeft. De ondermaatse tong wordt overboord geworpen en doordat wij de enigen zijn die op deze plaats vissen, hebben de teruggegooid tongetjes tegen het einde van het seizoen de wettelijke



Toeristen aan boord van de O 628. Een advocatenrechtspaar en een koppel baruitbaters; Eddy Serie (rechts) vertelt hen over het vissersleven.

maat bereikt en hebben ze meer commerciële waarde gekregen. Zo moet het zijn.

Eddy Serie

Einde aan de groei?

Economische crisis alom. Is het voor altijd afgelopen met de economische groei? Richard Heinberg die *Einde aan de groei* schreef, is er zeker van: het is gedaan! Er zijn er nog die beweren dat de economie op zijn grenzen stoot. Maar volgens Heinberg is het nog erger: een financiële en ecologische tsunami komt op ons af.

Waarom komt er een einde aan de groei? Om drie redenen, legt Heinberg uit. Er is vooreerst de uitputting van onze natuurlijke hulpbronnen, denk aan het opstoken van de olie, aan het razendsnelle verbruik van heel wat belangrijke delfstoffen en aan watertekorten. Ten tweede wordt de milieuschade steeds ernstiger, denk aan de dreigende klimaatverandering. Als derde komen daar de financiële crises bij die de economische bedrijvigheid zwaar ontwrichten, met instortende huizenmarkten, failliete bedrijven en omvallende banken.

We beleven, zo meent Heinberg, de overgangsjaren naar de langdurige economische krimp.

De uitvinding van het geld maakte het eerst nog mogelijk om torenhoge financiële schulden op te bouwen. Maar als de hulpbronnen uitgeput geraken, stort het kaartenhuisje in elkaar. Eigenlijk weten we dat al 40 jaar, namelijk sinds de publicatie van het rapport *Grenzen aan de groei* in 1972, dat de economie ergens tussen 2010 en 2050 op haar grenzen zal botsen. Inmiddels hebben we de maximale oliewinning op aarde ongeveer bereikt. Vanaf een zeker moment stagneert het olieaanbod en zal het zelfs gaan dalen. Gevolgen: fel stijgende olieprijsen.

Maar er niet alleen maar het probleem van de olie. We zitten volop in een opeenvolging van luchtballen zoals we die al beleefden met de Aziatische crisis, de internetzeepbel en de huizenzeepbel.

We moeten leren leven met het 'nieuwe normaal', een economie die niet langer groeit. Maar we leren het helemaal niet. Heinberg waarschuwt: in 2100 zal de wereld het met minder energie moeten doen.

De linkse keynesiaanse politiek was erop gericht om de economie via overheidsinvesteringen weer op gang te krijgen. De groei zorgde dan voor de inkomsten waarmee de investeringen weer konden terugbetaald worden. Dat heeft in de XXste eeuw goed gewerkt, maar daar is nu een eind aan gekomen omdat we de draagkracht van de planeet overschrijden. Een keynesiaanse politiek zal, zo meent de auteur, het lijden slechts verlengen. Het rechtse alternatief van drastisch bezuinigen is nog schadelijker, aldus Heinberg. Dat zal de economie zo hard en catastrofaal verzwakken – Griekenland! – dat 'de patiënt weleens op de operatietafel kan komen te overlijden'.

Natuurlijk moeten we er alles aan doen om onze energie efficiënter te gebruiken. Maar, waarschuwt Heinberg, vergeet dat de efficiëntiewinst de groeimotor opnieuw zal doen aanslaan. Nooit nog zal energie nog zo goedkoop voorradig zijn als in de paar honderd jaar dat we de fossiele brandstofvoorraden plunderden.

We zullen, nog steeds volgens Heinberg, moeten afkicken van onze 'groeiverslaving' en moeten leren 'ontgroeien'.

Het goede nieuws is dat er wel degelijk oplossingen zijn voor onze economische problemen. Ook daarover valt nogal wat te lezen in 'Einde aan de groei'. Maar dat goede nieuws is wel afhankelijk van een vraag die eerder tot pessimisme noopt: zijn we bereid alle noodzakelijke veranderingen door te voeren, en dat tijdig te doen?

Heinberg schreef een goed onderbouwd en toch verstaanbaar boek over economie, een boek dat iedereen, zou moeten lezen, ook in de visserij. Niet dat we klakkeloos de stellingen van de auteur moeten overnemen, maar het boek levert ongetwijfeld compost van goede kwaliteit waarop goede denkoefeningen kunnen groeien over de toekomst van de maatschappij en van de... visserij.

Einde aan de groei van Richard Heinberg telt 380 p. en werd uitgegeven door uitgeverij Jan van Arkel i.s.m. Oikos. Kost 14,95. ISBN 978 90 6224 507 9.

EINDE AAN DE GROEI

Alle industriële en sloopherstellingen mekaniek en plaatwerk

Nieuwe Werfkaai 14 • 8400 Oostende

T: 059 33 22 15 • F: 059 33 01 55

GSM Johan: 0477 31 54 15

GSM Ludo: 0477 33 54 35



**BEMA
DOET
HET**



Ibisleerlingen op zeiltocht

Van 3 tot 8 juni trok Patrick Van Craeynest er met zijn zeilboot Lady Ann op uit. Aan boord bevonden zich ook drie pupillen van Ibis, Attila Forian, Igor Peeters en Ian Leduc. Het scheepje vertrok vanuit thuishaven Nieuwpoort. Van Craeynest: 'De Noordzee was zeer onstuimig (4 a 5 ENE). Voor de leerlingen was het een bijzondere ervaring om op een bootje van 8,5 m de Noordzee te bevaren. De geplande eindbestemming viel in 't water. Te veel laveren en tegenstroming zorgden ervoor dat we niet de geplande bestemming Middelburg haalden, maar wel Breskens. Intussen leerden de jongens veel bij: handelingen met schoten, vallen en meertrossen zijn in de praktijk uiteraard moeilijker dan in de theorie. Snel handelen is op zee een must. Meestal was het wel nodig om hun extra uitleg te geven.'



Attila Forian probeert het kaartlezen onder de knie te krijgen.

Attila: 'Net buiten de haven zat de pret er al in, het scheepje leek wel een kermisattractie. Igor verbleekte en begon aan zijn dutje om de zeeziekte te overwinnen. Twee uur later sneuvelde ook Ian, zijn overheerlijke koffiekoppen kwamen weer naar boven. Waarop Igor het voorbeeld volgende en het een grappig tafereel werd!'

De tweede dag ging van over het Veerse Meer, van Breskens naar Delta Marina. Van Craeynest weer: 'Ik moet wel zeggen dat Attila, Ian en Igor zeer aangename leerlingen zijn, waaraan niets te veel gevraagd blijkt te zijn. Iedere opdracht werd, al dan niet succesvol, uitgevoerd. Belangrijk blijkt ook de voeding aan boord te zijn, dat zorgt voor de goede sfeer. Wat geldt voor een vissersvaartuig geldt ook voor een jacht.'

Ian: 'De wind op het Veerse Meer zat niet gunstig, zodat we moesten laveren. Dat was één van de leukste gedeelten van de dag, omdat overstag gaan zo leuk is.'

Dinsdag 5 juni. Dag drie van de trip. De tocht gaat van Delta Marina naar Zierikzee. Van Craeynest: 'Ook vandaag toonden de leerlingen zich van hun beste kant en na een toets over seinvlagen sloten we de avond af met een pintje in een kroeg aan de haven.'

Igor: 'Ik had die nacht niet zo goed geslapen omdat Ian snurkte en ik hem steeds wakker moest maken. 's Morgens heb ik het roer in handen mogen nemen, aanmeren, fenders plaatsen en de uitkijk houden en ik heb ook een frisse en korte duik genomen in de haven van Zierikzee.'

Dag vier. Ian verjaart en de tocht gaat van Zierikzee naar Yerseke. Van Craeynest: 'De handelingen, manoeuvres en meertrossen bedienen worden al zonder mijn bevelen uitgevoerd. De jongens gaan er duidelijk op vooruit. 's Avonds stond er nog een kleine verrassing te wachten voor Ian: hij is vandaag 16 geworden!'

Igor: 'Vanmorgen heb ik Ian een gelukkige verjaardag gewenst ik heb hem later op de dag op een biertje getrakteerd. In zee hebben we ons anker uitgesmeten om te hengelen en dan zijn we naar Yerseke gevaren om daar aan te meren en pannenkoeken te bakken (het was lekker). Later ben ik nog op krabben gaan jagen.'

Attila: 'Gelukkige verjaardag Ian! We hebben lekker kunnen uitslapen en dan hebben we ons eens goed laten gaan in gezang voor de verjaardag van Ian: sweet sixteen.'

Op 6 juni ging het van Yerseke naar Terneuzen. Van Craeynest: 'Vanmorgen stond het examen PNT op het programma, een complete opdracht: losgooien, motor starten, manoeuvreren, aanmeren, kortom alle handelingen met een klein vaartuig. Daarna, rond 12u vertrekken richting Hansweert via het kanaal dwars door Zuid-Beveland. In Hansweert middaglunchen en bij het eind van opkomend tij richting Terneuzen.'

Attila: 'Het afmeren verliep vlotjes, enkel had ik op een bepaald het grote pech dat ik vastliep... zonder probleem opgelost. Het aanmeren verliep dan weeral net iets minder, maar op het einde bleek ik toch nog de betere punten te halen.'

Ian: 'Deze week blijft één van de beste ervaringen van dit schooljaar. Dat je kunt meehelpen en zelfstandig dingen aan boord kunt uitvoeren is leuk. Nu vroeg in bed, want morgen moeten we vroeg uit de veren.'

Op 7 juni voer het scheepje inderdaad weer naar huis.

Ian: 'Vandaag stonden we heel vroeg op (05:30u), omdat we een heel eind moesten afleggen. Van Terneuzen naar Nieuwpoort. We voeren eerst zeilend naar Breskens, maar een eind verder in de Noordzee moesten we toch de fok intrekken en op de motor varen. Helaas moesten we ons, door het slechte weer, gewonnen geven en voeren we omstreeks 11u Zeebrugge binnen. Nog een bonus: we hebben er de Queen Mary 2 zien, een redelijk indrukwekkend schip. Het was een aangename week waarin ik veel bijgeleerd heb.'



De drie Ibis pupillen hebben een aangename en leerzame tocht achter de rug.

Europese Unie wil tewerkstelling in de visserij redden



De vissector mag dan in de Europese Unie (EU) maar voor 0,2% van de totale werkgelegenheid zorgen, toch gaat het in totaal om bijna 355 000 mensen. Daarvan zijn er 145 000 die rechtstreeks bij de visvangst betrokken zijn, bij de visverwerking zijn dat er 137 000 en in de aquacultuur 55 000. Daarenboven zijn er nog 18 000 banen bij de diensten die de sector ondersteunen.

In sommige landen, zoals België, is de sector piepklein, maar in andere, zoals bijvoorbeeld Griekenland, is de visserij een belangrijke bron van werkgelegenheid. Dat geldt nog meer voor sommige streken. In het Spaanse Galicië is de sector goed voor 3% van de tewerkstelling en in het Ierse Killybegs zorgt de vis voor maar liefst 68% van de jobs.



Almaar minder volk

Bovenstaande cijfers dateren van 2007, het laatste jaar waarin volledige gegevens beschikbaar zijn. Vandaag zullen die cijfers niet meer gehaald worden, want de tewerkstelling in de visserij daalt voortdurend. Tussen 2002 en 2007 daalde het aantal banen in de vangstsector met maar liefst 31%. In de aquacultuur was er een vermindering merkbaar van 16%. In de verwerking gingen er 6,5% van de jobs verloren. Het ziet er niet naar uit dat die neergang sindsdien gestopt

SCHILDERWERKEN ROMAN

Ploegstraat 36
8450 Bredene

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





werd. Meer zelfs: als er niets gebeurt dan zal de tewerkstelling in de sector blijven achteruitgaan. De berekeningen van de eurocraten laten verstaan dat er in de vangstsector ook nu nog altijd jaarlijks 1 à 2% minder mensen tewerkgesteld worden. Beangstigend is ook het vooruitzicht: *'Het is nog maar de vraag of de resterende banen uiteindelijk toekomstbestendig zullen blijken.'* De Europese Commissie liet een studie uitvoeren in vierentwintig kustgemeenschappen. Daaruit blijkt dat de vloten steeds meer moeite hebben om ter plaatse een bemanning te vinden. Op zich is dat een merkwaardige vaststelling, want die vloten werden de voorbije decennia onder druk van de EU afgebouwd (slooppremies en Meerjarige Oriëntatieplannen), waardoor je zou denken dat er in de sector een overschot aan werkkrachten ontstaat. Dat blijkt niet het geval te zijn. Tegelijk

tor (via innovatie, waardetoevoeging en afzetmaatregelen) economisch rendabel te maken en om de ontwikkeling en diversifiëring van op de visserij aangewezen gebieden te stimuleren.'

Dat beleid zal volgens de Commissie de daling van de tewerkstelling in de visserij stoppen en zelfs... omkeren in een stijging. De Commissie is ter zake optimistisch. Van zodra het niveau van de Maximale Duurzame Opbrengst (**) wordt gehaald zullen de TAC's immers stijgen. Lang zal dat nu niet meer duren, aldus het rapport. Er zijn trouwens al dertien EU-bestanden die dat niveau bereikt hebben: *'Dit heeft geresulteerd in een toename van de TAC's voor 2012 (voor haring in de Keltische Zee, kabeljauw in de Ierse Zee, zeeduivel in het zuidwestelijke deel van de Atlantische Oceaan en haring in de Noordzee - om er maar een paar te noemen). Precies deze verhoogde TAC's hebben bijgedragen tot het behoud van de werkgelegenheid in de sector dankzij de aanzienlijke extra inkomsten die ze de vissers opleveren. Deze extra inkomsten kunnen oplopen tot 10 miljoen euro voor de haringvissers in de Keltische Zee, 13 miljoen euro voor de kabeljauwvissers in de Ierse Zee en 12 miljoen euro voor de zeeduivelvissers in het westelijke deel van de Atlantische Oceaan.'* En de toekomst oogt nog rooskleuriger: *'(...) de TAC's zullen stijgen - globaal met ten minste 20 % tegen 2020.'* Onmiddellijk daarna volgt echter een waarschuwing. Voor veel EU-vloten komt er eerst nog *'een moeizame overgangperiode, met naar verwachting extra banenverlies (...)* Maar na die overgangperiode volgt de hoorn des overvloeds, aldus de rapporteurs: *'Inkomens en lonen zouden er dankzij de bevissing van duurzame bestanden op vooruitgaan, zoals blijkt uit simulaties in het kader van de beoordeling van de effecten van de GVB-hervorming zou het gemiddelde loon met een hervormd GVB bijna verdubbelen ten opzichte van de situatie waarin een hervorming achterwege zou blijven.'* We zullen zien. (fv • foto's JoC)



met de schepen verdwenen ook de vissers uit de sector. De redenen zijn velerlei: lage lonen (herinneren we eraan dat de Belgische vissers de best betaalde van de EU zijn); zware werkomstandigheden; veiligheidsproblemen (de visserij staat nog steeds bekend als het gevaarlijkste beroep) en ten slotte komt daar nog bij *'dat de banen die afhankelijk zijn van de visserijsector, in de meeste kustgebieden in aantal afnemen.'* Vooral die laatste reden is, zo vermoeden wij, de reden dat ook de Belgische visserijsector te maken heeft met een uitstroom van goed opgeleide werkkrachten. Wie er de kans toe heeft, verlaat een neergaande sector.

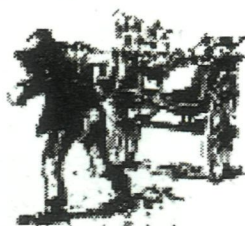
De neergang omkeren

Hoe kan de EU ervoor zorgen dat de tewerkstelling in de visserij weer aangezwengeld wordt? Volgens het rapport (*) is dat een kerndoelstelling van het Gemeenschappelijke Visserijbeleid (GVB) dat vanaf 2013 in voege gaat. Subsidies worden dan niet langer naar slooppremies afgeleid, maar naar projecten *'om de vloten en de aquacultuursec-*

(*) De sociale dimensie van de GVB-hervorming kan ingekeken worden op: http://ec.europa.eu/fisheries/reform/docs/social_dimension_nl.pdf Alle citaten komen uit die tekst.

(**) Het beginsel van maximale Duurzame Opbrengst (MDO) bestaat erin vangstquota vast te stellen waarmee de visbestanden zich kunnen handhaven en waardoor een duurzame exploitatie in duurzame economische, sociale en milieumomstandigheden op lange termijn mogelijk wordt.

Recuperatiebedrijf Willems nv



059/ 27 89 61
Snaaskerke

- Nieuw ijzer
- Containerdienst
- Oude metalen
- Afvalcontainers

www.nvwillems.com
info@nvwillems.be

Visserij werkt samen met kunststofindustrie en overheid Voor een afvalvrije Noordzee



Elk jaar wordt er 20.000 ton afval in de Noordzee gedumpt. 70% ervan zinkt naar de bodem, 15% spoelt aan op de kust en 15% blijft rondrijven. Plastic is verantwoordelijk voor 60 tot 80% van al dat afval. Een deel van die plastic komt ook in dieren terecht. Onderzoek wijst inderdaad uit dat in mossels, zeevogels en vissen plasticresten gevonden worden. De visserij wordt door de Europese Unie al langer ingeschakeld in projecten om afval uit zee te bannen. Zo werd al in 2007 fishing for litter gelanceerd, waarbij vissers gestimuleerd worden hun afval niet langer over boord te gooien. SDVO heeft daarom o.a. een verzamelpunt geïnstalleerd waar het afval van de schepen gedeponereerd kan worden.



Op de eerste rij tijdens de persconferentie. Van links naar rechts: Frans Coussement, verantwoordelijk voor de visserij in het kabinet van minister van landbouw Peeters; dr. Thomas Vanagt, verantwoordelijk voor de wetenschappelijke begeleiding van de pilotstudie in de Belgische kustwateren; minister van de Noordzee Johan Vande Lanotte en SDVO-voorzitter Ivan Victor. (foto hvvb)

Waste Free Oceans

Met Waste Free Oceans Belgium gaat de Europese Commissie een stap verder. In tal van landen werden, in samenwerking met de kunststofindustrie, projecten opgezet om te onderzoeken of vissers ingeschakeld kunnen worden in het actief verzamelen van rondrijvend afval. Bedoeling is daarmee de

plasticafval in zee tegen 2020 significant te verminderen. In dat kader voerde de N 32 Jolly Jumper van schipper-reder Philippe Godfroid vanaf november 2011 gedurende zes dagen proeven uit met het zgn. Thomseanet waarmee rondrijvend plastic uit zee gevestigd kan worden.

Resultaten

Op 22 augustus organiseerde de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling (SDVO) in Oostende een druk bijgewoonde conferentie waar o.m. de resultaten bekend gemaakt werden van de Belgische proeven⁽¹⁾. Thomas Vanagt gaf er tekst en uitleg bij. Vooreerst blijkt dat het Thomsonnet niet erg geschikt is om in open zee gebruikt te worden. Het net, dat oorspronkelijk ontworpen werd voor toepassingen op rivieren en binnenzeeën, is te onderhevig aan zijdelingse stromingen waardoor de netopening onefficiënt wordt. Ook biedt het net, dat uitsluitend aan de oppervlakte vist, geen oplossing voor plastic dat zwaar genoeg is iets lager te drijven. De proeven maakten verder duidelijk dat de Belgische kustwateren veel minder door plastic vervuild zijn dan de Middellandse Zee; tegenover 1 plastic voorwerp dat voor onze kust opgevestigd wordt, staan er in de Middellandse Zee maar liefst 1.200. Dat komt doordat de plastics die bij ons via rivieren e.d. in het water terecht komen met het tij afgevoerd worden en zich op die manier verspreiden, iets wat zich uiteraard niet voordoet in binnenzeeën.



Dr. Thomas Vanagt is een marien ecoloog met ervaring als onderzoeker en milieuconsulent. Hij is algemeen directeur van eCOAST sinds de oprichting van het onderzoekscentrum. Hij onderzocht de resultaten van het pilotproject in België. (foto hvvb)



De conferentie van SDVO werd druk bijgewoond door reders, vertegenwoordigers van de plasticindustrie en de pers. (foto hvvb)



Na afloop was er een degustatie van hapjes op basis van niet-commerciële bijvangst. De chefs Filip Claeys van restaurant De Jonkman (rechts) en Rudi Van Beylen (Hof ten Damme) zetten hun beste beentje voor. (foto hvvb)

Heeft het zin om de Belgische visserij op regelmatige basis in te schakelen in opkuis campagnes in de kustwateren? Het rapport beantwoordt die vraag negatief. De nadelige impact op het milieu van een vaartuig dat verschillende uren rondvaart is veel groter dan de positieve impact die door het ophalen van enkele plastics alhier behaald wordt. De rapporteur vindt wel dat er een (verbeterd) net ter beschikking moet blijven om plastic op te vissen dat in uitzonderlijke omstandigheden, bijvoorbeeld na een storm, in grote mate in de kustwateren aanwezig zou blijken zijn.



Als de visserij en de plasticindustrie inderdaad iets aan de vervuiling willen doen dan raadt het rapport aan om zich te concentreren op de toestand in ontwikkelingslanden. Vermelden we ten slotte nog dat Johan Vande Lanotte, minister van de Noordzee, op de conferentie een overzicht gaf van de resultaten van fishing for litter, het andere project waarbij vissers betrokken zijn. In België worden daar goede resultaten mee behaald. Probleem blijft dat onze vissers het aan boord opgespaarde afval niet in het buitenland kwijt kunnen als ze daar aanlanden. De minister zal een initiatief nemen om buurlanden aan te sporen afvaldepots in de vissershavens te voorzien. (fv)

(*) Vanagt T., Vandenaudenaerde P., Van de Moortel L. (2012). *Wast Free Oceans Belgium — a pilot study. eCOAST report 2011038.*

BRIEF UIT HET BINNENLAND



Van het één komt het ander. Vorig jaar maakte ik, samen met wat gedreven gasten, de documentaire *Fish and Run*: een film van vijftig minuten over de Vlaamse visserij. Het werd een poging om in kaart te brengen hoe we de vissersgemeenschap én de vis kunnen laten overleven, midden in een storm van klimaatwijziging, Europese regels, uitstervende bestanden, globalisering...

Die poging werd vrij goed ontvangen. We vullen de Ciné Realto in Oostende met een 150 mensen voor de première. De DVD is ondertussen in het Nederlands en het Engels ondertiteld én wordt nu bezorgd aan een aantal buitenlandse festivals. Hier en daar hopen we op een selectie bij de Lowbudget Documentaries. Met een laag budget werkten we alleszins. Bij een aantal van die festivals heb je prijscategorieën: Het Slam-dance filmfestival van New York is er voor de onafhankelijke filmmaker en is helemaal bestemd voor kleine producties **onder de 1 miljoen dollar**. Even slikken toch. Dank zij heel wat vrijwilligers en goodwill hebben wij afgerond op een *goeie* twintigduizend euro.

Tijdens één van mijn filmtochten kwam ik een man tegen die zijn verhaal deed over het opvissen van plastic. Een mooi initiatief, maar die gast vond dat toch niet zo leuk. Een beetje saai eigenlijk. Hij was visser en had niet zoveel zin om achter de vuilkar aan te lopen. Ik wou een afspraak maken met Ivan Victor van de SDVO (Stichting Duurzaam Visserij Onderzoek) om het verhaal van twee kanten te kunnen bekijken. Ik had ook Willy Versluys al geïnterviewd en was toch wel vergeten dat beide heren op één of andere manier in een mosseloorlog verzeild geraakt waren. Victor stuurde mij een SMS-je en zegde verdere medewerking aan de film af. Geen plastic dus in *Fish and Run*, en ook geen mosselen! Daar stond ik dan in Nieuwpoort voor de deur van Lighthouse b&b.

Van het één komt het ander. Sinds de filmhistorie bleef het visserijwereldje mij boeien. Moet het nu lukken dat ik graag ook wat schrijf. Niet goed genoeg om Hugo Camps te vervangen in *De Morgen*, niet te slecht om het hier en daar kwijt te raken.

Zo schreef ik tot voor een jaar maandelijks een column in een zéér links maandblad dat ROOD heet. Ik schreef over de ogen van mijn lief, over boeken beffen, jazz en andere minder preutse onderwerpen. Het blad kwam maandelijks uit. Na zes bijdragen werd het tweemaandelijks, later vijf keer per jaar... tot het schier verdween. Ik vraag me zelfs af of het nog bestaat. Nu wordt dat dus *Het Vrije Visserijblad*. Met hopelijk niet dezelfde neergaande spiraal. Dat kan allicht niet. Kreeg dat blad hier niet onlangs een prijs? En daarbovenop: de uitgever is goed verzekerd. Hier kan niets gebeuren. Geniet van de nazomer!

Filip De Bodt

De film *Fish and Run* is nog altijd te verkrijgen. Schrijf 12 € (verzending in) over op reknr. BE40 0016 3236 1163 van Climaxi Groenlaan 39 Herzele. Wie meer info wenst, neemt contact op met filip.de.bodt@skynet.be.



ik neem onze haven terug op sleeptouw

KRISTOF CORNELIS

13 GROEN



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

Pauwels - Tommelein - Vermeire

Opleiding tot roerganger in de zeevisserij

Wie in de zeevisserij de vaarbevoegdheid roerganger wilt bekomen kan een opleiding volgen bij de VDAB in de L. Blondeellaan 9 te Zeebrugge. De opleiding loopt van 29 oktober tot en met 9 november 2012 (geen les op 1 november). Het examen wordt afgenomen op 10 november. Toelatingsvoorwaarden: in het bezit zijn van een STCW A-VI § 1-4 certificaat en een attest van medische keuring. Voor verdere info en inschrijving: administratie Zeevisserijfond: tel. 059-509 555 Wandelaarkaai 4, Oostende

Dag van de Pladijs in Zeebrugge

Een jaar geleden ondertekenden de Rederscentrale, Natuurpunt, ILVO, het departement Landbouw en Visserij en Vlaams minister-president Kris Peeters een maatschappelijk convenant ter bevordering van een duurzame Vlaamse visserijsector. Op het evenement Dag van de Pladijs, dat op 5 september in de Vlaamse Visveiling te Zeebrugge plaatsgreep, bespraken de verschillende partners de voorlopige resultaten van het convenant en presenteerden ze hun plannen voor de komende jaren. Aan het woord kwamen Eddy Landuyt, Emiel Brouckaert, Hans Pollet, Nathalie Deleersnyder, Noel Devisch en Kris Peeters. Devisch had het uitgebreid over het project Fish2Know, een door Europa, Vlaanderen en West-Vlaanderen gesubsidieerd project dat workshops ontwikkelt voor leerlingen van Vlaamse kok- en hotelscholen. Bedoeling is dat de toekomstige horecamensen een betere kennis verwerven van de verschillende visproducten, vooral van de minder bekende. Tegelijk werd in de gebouwen van de Vlaamse Visveiling het centrum Fish2Know officieel geopend.

Tientallen bezwaarschriften tegen bouwprojecten Oostendse Oosteroever

De Oostendse vzw Oosteroever deelt mee dat de organisatie op 23 augustus 73 bezwaarschriften ingediend heeft op het stadhuis. Deze werden hen bezorgd door 'inwoners, bedrijven, handelaars en werknemers van het havengebied.' Ook kreeg de vzw, zo vervolgt de persmededeling, 'bezwaarschriften binnen van Oostendenaars en van Oostendse verenigingen.' Ten slotte deelt de vereniging mee dat een aantal particulieren en bedrijven hun bezwaarschriften aangetekend naar het stadhuis stuurden, waardoor het totaal wellicht de 100 zal benaderen. De indieners protesteren tegen de bouw-aanvraag ingediend door de bouwgroep Versluys-CFE voor een appartementsgebouw dat op de hoek van de Victoria-laan en de Fortstraat gepland wordt. Het complex zou negen verdiepingen tellen, 56 appartementen omvatten en zeven commerciële ruimtes. Er zouden nog twee bouwaanvragen komen. De tweede (ook Versluys-EFC) betreft een appartementstoren van vijftien verdiepingen op het terrein H. Baelskaai 12, een derde aanvraag zou uitgaan van de bouwgroep De Jaegher die een flatgebouw wil plaatsen op de Hendrik Baelskaai 24 waar nu het fabrieksgebouw van Frima-McCain staat.

Alfred Vlietinck overleden



Peter Vlietinck naast zijn vader Alfred toen deze laatste zijn zoon voor het eerst meenam aan boord van een vissersvaartuig.

We werden op de hoogte gebracht van het overlijden van oud-visser Alfred Vlietinck, alias Fredje Roape. De echtgenoot van Jeannine Vantorre werd op 30 september 1936 in Brugge geboren en overleed thuis, in Heist aan Zee op 22 augustus. De uitvaartplechtigheid greep plaats op 28 augustus.

Dag van de garnaal

Op zaterdag 15 september staat de stedelijke vismijn van Nieuwpoort in het teken van de garnaal. Op het programma staan een bezoek aan het garnalenscheepje 'Crangon'. Om 9.30 u. Komt de N 93 'Aalscholver' toe met een verse garnaalvangst. Daarna is er gelegenheid om garnaalproevertjes met Rodenbach te nuttigen. Er zijn diverse infostanden (koken met garnalen, zeefdemonstratie...) en de voorstelling van een project rond levende garnalen. Tijdens de Dag van de Garnaal wordt het nieuwe boek 'Garnalen' van Katrien Vervaele en Nancy Fockedeij voorgesteld. Het boek is er te koop vanaf 12 u.

Oeps, foutje

In het vorige nummer publiceerden we een groot artikel over leven en werken van de familie Baels. Bij een van de foto's kwam een verkeerd onderschrift te staan. Lezer Piet Daman wijst er ons op dat Lilian Baels op de foto niet vergezeld wordt van Henri Baels. Wie de man dan wel is blijft onbekend.



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

Uit de bibliotheek van Neptunus (14)

Maak kennis met de poëtische wereld van Lebuïn D'Haese, beter gekend als beeldhouwer. Het boek over zijn werk 'Ook uit blauwe lucht valt regen' dat in 2008 uitkwam, is tevens een veredelde dichtbundel met 24 gedichten bij de vele foto's van beelden. In zijn performances (met o.a. Elvis Peeters en muzikanten zoals Jef Neve, Guy Kestens en Marcelo Moncada) boetseert de beeldhouwer-dichter beeld, woord en muziek als een poëtisch verhaal – niet wereldvreemd. In de verzen voor HvVB spreekt hij de schavuit in ons aan – een mens, niet meer maar ook niet minder: zie, daar vaart hij tegen oppervlakkigheid en onttovering in.
Surftip: www.lebuindaese.be

Lik op stuk

De schuit
gemaakt door mensenwerk
gemaakt door mensenbrein
gemaakt door mensenhand
gemaakt door mensenwil
De schuit, kijk uit

zij vaart op zij, de zee
zij vaart, zij aan haar zij
zij vaart op troebel water
zij vaart langs rollende letters
zij vaart langs golvende waarden
zij vaart langs oeverloze scharen
zij vaart over pijnloos gevaar
zij vaart met boei en wimpel
zij vaart langs schots en scheef
op mensenmaat
door de glinstering in water
in de betovering van zon kameraad
waar waterbloemen zijn ontloken
waar bronnen zijn ontsproten
de matroos is er paraat

zij baart gesmokkelde mens
en voert ook ondergrond aan
en de vis en het brood
en de zilte tranen die zij vergoot
en de vlag en de vaan
en in ondergoed ons bestaan

zij vaart
zij vaart lik op stuk

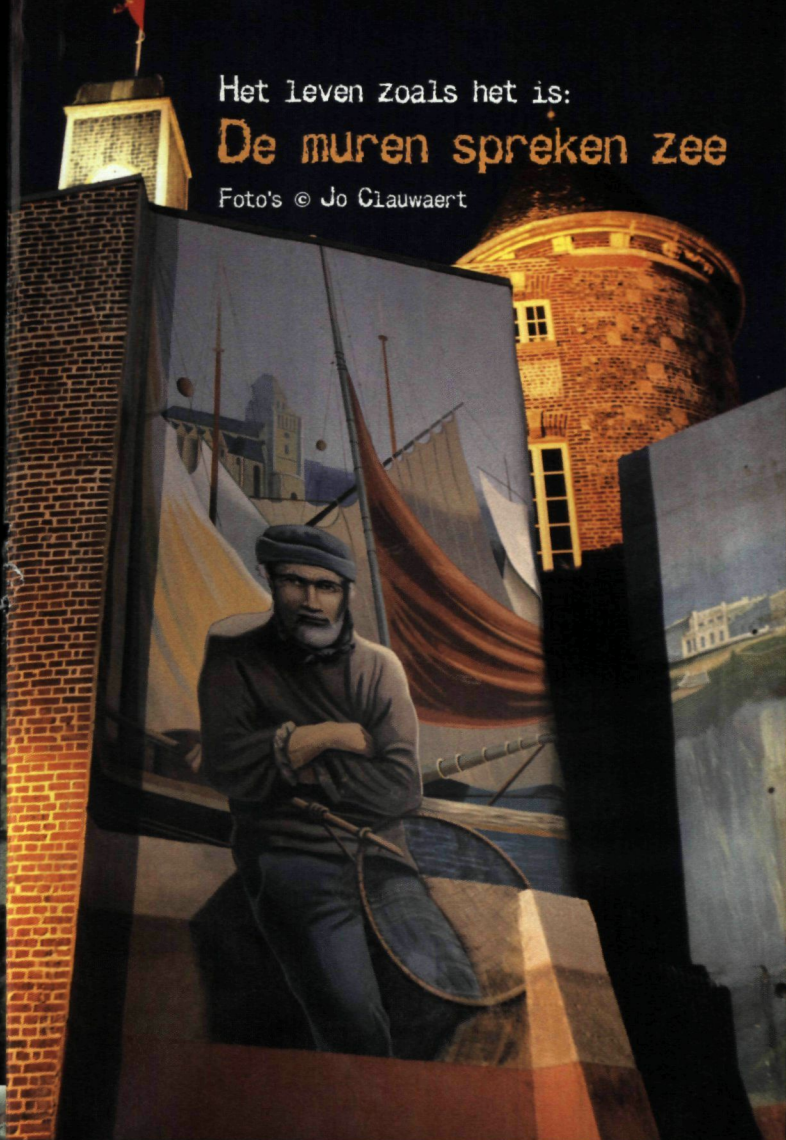
De schuit, schavuit,
overmorgen meert zij aan.

Lebuïn D'Haese
tekening Jo Clauwaert



Het leven zoals het is:
De muren spreken zee

Foto's © Jo Clauwaert



Le Tréport (Fr)



Le Tréport (Fr)



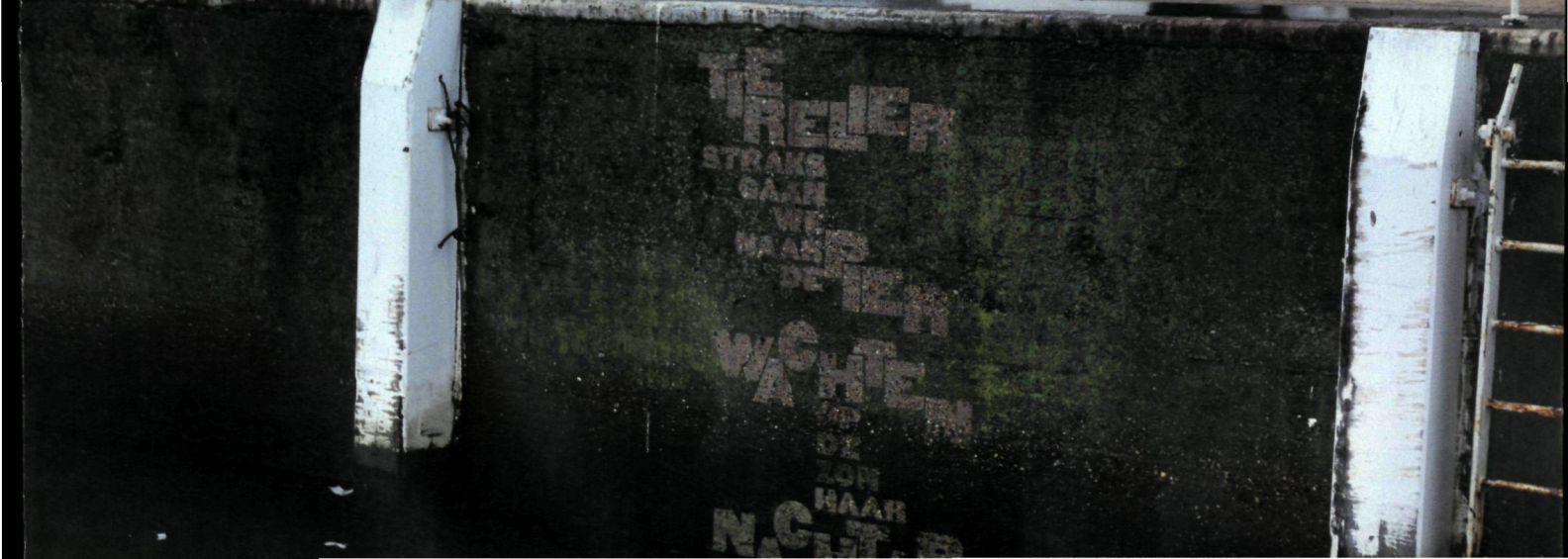
London (UK)



Londen (UK)



Oostende (B)





1999

PORT LIGHT



S DE FRONT

19-10-84



LA

7-1986

S. EARL



ROMNE

ALBAFROS



Jantje

MON 187

FRACHT

MARTIE 1998

21-04-92

HOI

JIS

HADES

SMA

11-



THE NARROW

TO TILLA 1995

LADY JANE

BELGICA

11-10-84



STAN WARTS

S LORD NELSON

MAY 1988

MOTING

19 november 2005

*Haar mond trilde voortdurend
Als er geen reutelende geluid uitkwam
dat maar aanrochelde
dan klakte
haar kaken open en toe
Het blub-bende geluid van
een goudvis
Het druppende geluid
van een druppel water*

*Haar voeten schuifelden
Haar lichaam weifelde
Ze hing aan mijn arm
Ze liet zich leiden
Zonder erbij te zijn
Ze wou alleen lijden
En dat laten blijken*

*Het was de zon
Het was het licht
De warmte op haar gezicht
het geruis sterker dan
haar gekwelde zelf
Die haar de kracht gaven
vreemden naast haar te
laten glimlachen*

*Ze sprak
Mijn moeders mond
creëerde de woorden
die zo moeilijk te vinden zijn als
we niet kunnen schilderen
wat we zien*

*'De schuimende witte koppen
op de golven
De prachtige blauwe lucht en
de bootjes die ons laten reizen
op onze Noordzee'
De ruwheid en de zachtheid
gebald in een novembermoment
lieten haar mond orakelen en
zoete woorden bakken
die onze blikken verzachtten.*

*Uit bundel "Beloof me dat je altijd
mijn moeder blijven wil"*

Inge De Waele

*Inge De Waele is lector sociaal
agoog-psycholoog en systeem-
therapeut. Zij publiceerde
'Samen uit elkaar' 'Ouders
blijven na een scheiding' en
'Over kikkers, prinses en witte
paarden'. Daarnaast is zij
auteur van de dichtbundels
'Beloof me dat je altijd mijn
moeder blijven wil' en 'Die
seconde gespleten'.*



<http://www.ingedewaele.com>

GIJ DIE DIT BLAD IN DE KRANTENWINKEL KOOPT

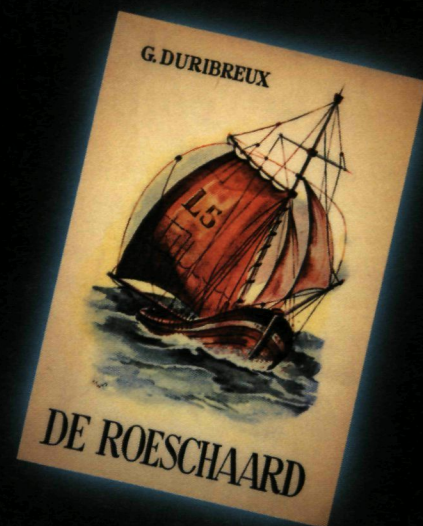


Schilderij: Frone Clauwaert

Neem vandaag nog een abonnement en schrijf 30 euro (*) over op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad. U krijgt dan een jaar lang HVB bij u thuis in de bus bezorgd.

(*) Tarief voor abonnementen in België. Voor het buitenland, zie colofon.

**NEEM TOCH
'N ABONNEMENT**



LEVEN EN WERKEN VAN GASTON DURIBREUX ROMANCIER VAN DE VISSERIJ

Sinds enige maanden publiceren we in dit blad bijdragen over markante, historische figuren die de Vlaamse visserij voortgebracht heeft. Daarin kwamen al een visser aan bod (Arseen Blondé), verschillende reders (Aspesslagh, Bauwens, Baels) en een pastoor (paster Pype). Tijd om er een intellectueel aan toe te voegen, de schrijver Gaston Duribreux (°1903 - †1986).

Duribreux werd op 28 mei 1903 in Oostende geboren, in een familie die uit Frans Vlaanderen afkomstig was. Middelbare onderwijs volgde hij aan het O.-L.-Vrouwecollege. Daarna trok hij naar het buitenland om er zich te bekwamen als hotelier. Hij verbleef daarvoor een jaar in Duitsland en drie jaar aan de Franse Riviera. In 1928 vestigde hij zich in Mariakerke-Oostende waar hij het goed gereputeerde hotel Miramar exploiteerde. Die naam (Miramar betekent Spiegel van de zee) leende hij van het groot hotel aan de Azurenkust waar hij zijn beroepskennis perfectioneerde.

Het is bekend dat kusthoteliers destijds buiten het zomerseizoen maar weinig om handen hadden. In de zomer verzorgde Gaston Duribreux zijn klanten en de rest van het jaar schreef hij romans. Oorspronkelijk begon hij in het Frans te schrijven, maar nadat hij aangevoeld had dat hij de Vlaamse vissers onmogelijk in het Frans kon laten converseren, schakelde hij over op het Nederlands.

Uiteindelijk zal Duribreux zo'n twintig boeken produceren. Daarin gaat het veelal over de gevolgen van de oorlog op de menselijke psyche, het katholieke geloof en de worsteling van de diepgelovige mens met goed & kwaad en ten slotte ook over de visserij. Soms zijn deze drie thema's in eenzelfde boek terug te vinden, dat is met name het geval in zijn vissersromans. Voor die romans kreeg hij in 1947 overigens al de Lode Baekelmansprijs⁽¹⁾

Overzicht

Vanaf zijn eerste werk, dat onder het pseudoniem Jan van Wieren verschijnt, **Karoen in 't aanschijn van de zee** (1934), worden de thema's van de schrijver zichtbaar: de kwelling van de oorlog; de tegenstelling tussen zee en land (die bij

Duribreux ook symbolisch is); het katholieke geweten; de zee als zuiverend element, tegengesteld aan de mens die zich vechtend van de chaotische zee losmaakt om (vooral in zijn ziel) orde te vinden.

De mannelijke figuren, vissers zowel als andere, in zijn boeken zijn gekweldde figuren, zoals de schrijver er ongetwijfeld ook een is. Maar wie gekweld wordt is nog geen zwakkeling. Centraal in zijn boeken *'staat de Noordzevisser, d.i. de harde, strijdbare man, die slechts zichzelf overmag te bevestigen in de dagelijkse worsteling tegen de uiteraard onoverwinbare heerseres: de zee.'*⁽²⁾

Bruun is de eerste roman die hij onder zijn eigen naam schrijft. Het blijkt uiteindelijk ook een van zijn beste boeken te zijn en hij ontvangt er in 1942 de debuutprijs van de provincie Antwerpen voor.

's Nachts, tijdens de visvangst betuigen de zwijgzame vissers uit het duinengebied van de Westhoek hun trouw aan de zee. In het boek ontmoeten we Bruun, Prosje, De Boenke en Ko den Halven. Ze strijden tegen een nachtelijk tempeest in



bladzijden die aan de buitenlandse grootmeesters van het genre (Conrad, Masefield...) laten denken. De mannen staan in het aangezicht van de dood en hebben alleen maar God als steun. Maar de strijd gaat door eens ze aan land zijn. De vissers van Duribreux staan model voor 'de strijdende mens' die zijn bestemming niet kan ontlopen.

Zo gekweld als Duribreux' mannen zijn, zo zuiver zijn de vrouwen, mysterieus en door de man maar moeilijk te doorgronden. Zo is ook Anna uit **De laatste visschers** (1940). In dat boek staat een sociaal verschijnsel centraal: jongeren hebben geen oor meer voor de lokroep van de zee en zoeken hun heil liever in landbouw die uitgeoefend wordt in de arme zandgrond van de Westhoekduinen. Het veroorzaakt de nodige conflicten met de oudere generatie die de zee trouw wil blijven.

In 1941 publiceert Duribreux **Derina**, zijn eerste roman die zich niet in het vissersmilieu afspeelt, maar het hoofdpersonage Derina is wel de dochter van een zeeofficier. De schrijver laat zich goed gaan. Zijn heldin worstelt met de echtelijke trouw, maar wordt uiteindelijk van 'de zonde' weerhouden. Eens de begeerte overwonnen is, ebt de zonde met de deinende dreiging weg.

Met **De roeschaert** (1943) zitten we weer in de visserij. Het sneeuwt en Manjerik kan daardoor niet uitvaren. De roeschaert (een kwade geest die de zeelieden aan de kust zit op te wachten) blaast hem wraakgedachten in. Hij wil afrekenen met visser Ghouwy die lang geleden zijn vader vermoord heeft. Uiteindelijk komt de moordenaar in het water om.

De bron op den berg (1945) is geen vissersroman, maar gaat daarom niet minder over de tweespalt van zee en land, het vaste en het vloeibare. Irma, een vissersdochter, verlaat de zeekant met de landman Benoo Spetebroodt. Benoo mag dan wel geen visser zijn, net als de figuren uit de eerdere boeken is hij evengoed een rusteloze mens die zijn kwellingen maar niet kwijtgeraakt. Benoo wordt gedood door de 'kommiezen' en weduwe Irma groeit uit tot een trotste, zwijgzame moederfiguur. Ze strijdt voor haar bron op de berg, het enige water dat zij, kind van de zee, nog bezit. Duidelijk is dat de bron hier voor Duribreux de zee vervangt als geestelijke krachtbron.

De door Scriptorum Catholici bekroonde roman **De grote hemme** (1950) verscheen eerst als feuilleton in De Standaard. In het boek verlaat Duribreux weer de visserij. Het is een oorlogsverhaal. Gusta staat er alleen voor in de hoeve uit de titel van het boek. Kan zij zich 'zuiver' houden naarmate de avances van de Duitse militairen toenemen?

Is de visserij voor Duribreux uitgeput als inspiratiebron? Neen, want in 1951 verschijnt **Het gouden zeil** dat hetzelfde thema behandelt als het eerder verschenen **De laatste visschers**: het conflict tussen een jonge visser (Bens Bonjé) die voor een leven aan de wal kiest tegenover de oude visser (in dit geval zijn vader) die de zee trouw wil blijven.

Gaston Duribreux wisselt het schrijven van vissersromans af met ander werk dat evenwel langzaam de overhand zal krijgen, maar zover zijn we nog niet. **De zure druiven** (1952) is een oorlogsroman, maar in 1953 verschijnt **Tussen duivel en diepzee**, weer een vissersroman. Dat boek krijgt de Vlieberghprijz van het Davidsfonds en de vijfjaarlijkse prijs van de provincie West-Vlaanderen. De thematiek is verwant met **De zure duiven**, maar dan in het vissersmilieu.

De innerlijke verscheurdheid van stuurman Degraeve wordt veroorzaakt door de oorlog, maar de littekens die het oorlogsgeweld in zijn ziel gekerfd heeft, transformeert hij tot waarden die hem stimuleren 'om steeds in de natuur te overwinnen wat hij het meest vreest'. Dat is dan zowel de woeste zee als het menselijk tekort. Hij vervult zijn plicht tot aan de uiterste grens van zijn vermogen. Dat is ook wat de katholieke mens volgens Duribreux hoort te doen, zo valt tussen de lijnen te lezen: niet plooiën voor de frivole moderniteit! Tegelijk beseft Degraeve, ook typisch voor Duribreux, dat hij als mens gefaald heeft.

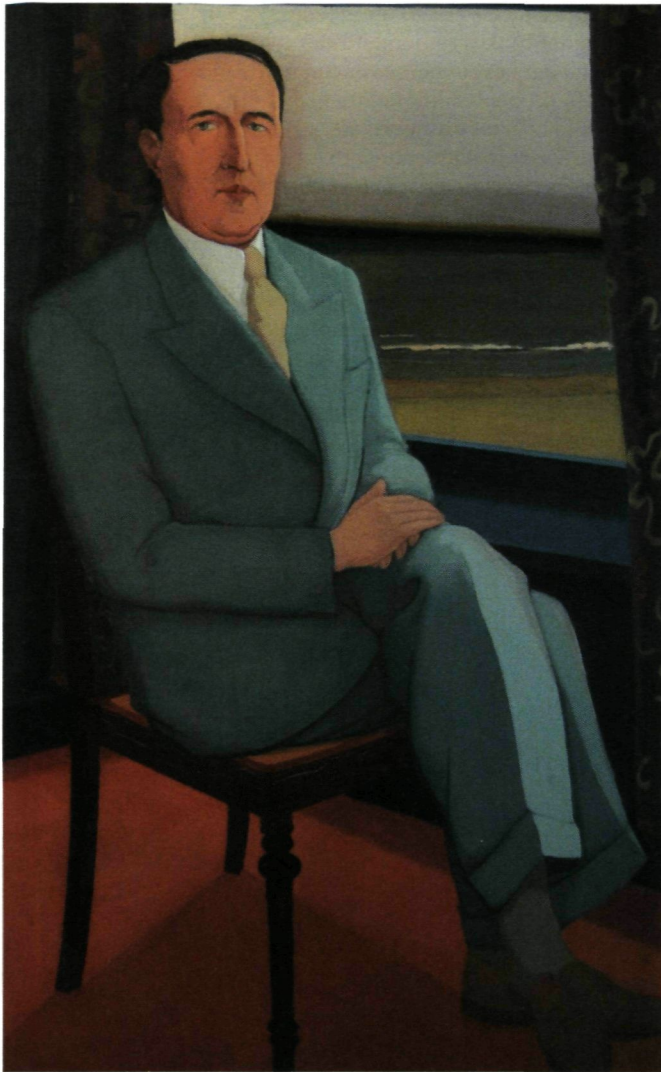
In **Schipper Jarvis** (1954) ontmoeten we een gewezen oostfrontstrijder (ook weer iemand die gehavend uit de oorlog komt) die het bevel voert over een nauwelijks zeewaardige visbak. In dit boek komt het thema van de godgelovigheid bijzonder sterk tot uiting, zo sterk zelfs dat de teksten ongelooftwaardig zijn wanneer Duribreux ze in een vissersmond legt: *'Ik geloof in God als enkelvoudige vaste waarheid, niet omdat ik zijn bestaan bewijzen kan, maar omdat de zekerheid van God in mij vastgeankerend zit, deel uitmaakt van mijn substantie, en ik weiger, halsstarrig en eigenzinnig, wat buiten deze, aan mijn vezels verbonden, godszekerheid ligt. In mijn gehele zijn is God. Ik kan niet anders'*. Moeilijk te aanvaarden is het dat een visser de dingen zo formuleert, ze lijken eerder thuis te horen op de preekstoel, maar het citaat maakt wel duidelijk dat de schrijver het hoe langer hoe meer een plicht vindt om zijn eigen conservatieve visie op het geloof uit te dragen.



Dat gebeurt dan ook in de drie daaropvolgende boeken. Twee daarvan zijn parabels: **De parabel van de gehate farizeeër** (1955) en **De parabel van de geliefde tollenaar** (1956) en het derde is de roman **Kantwerk en zwanen** (1958). Die roman gaat ten volle over de thematiek van zonde en straf, schuld en boete, problemen die volgens Duribreux niet door de mens kunnen opgelost worden.

Is de visserij voor Duribreux inmiddels als inspiratiebron uitgeput? Daar lijkt het inderdaad op. Zijn volgende roman **Het wrede spel** (1960) speelt zich wel af in een Vlaams kustdorp, maar zonder dat er vissers in het spel zijn. Ook hier weer vinden we nasleep van de oorlog weer en het worstelen met het menselijk tekort.

Het wrede spel zou overigens het op een na laatste werk van Duribreux worden. Duribreux laat de pen daarna tien jaar lang liggen. Waarom? Blijkt dat de conservatieve Duribreux zich maar moeizaam kan verzoenen met de losse zeden die de nieuwe tijden met zich meebrengen. Dat komt eerder al tot uiting in hoger vermeld **Parabel van de gehate farizeeër**. Daarin laat hij een figuur zeggen: *'[D]e ijveraars van de godsdienst moesten er zich voor wachten het geloof aan de losse zeden van de maatschappij aan te passen.'* Het personage vertolkt daarmee de mening van de auteur. In 1971 zegt Duribreux daarover:



'Ik heb me in die jaren gevoeld als een gekwetst dier, dat in zijn hol terugkeert en langzaam zijn krachten herstelt. Na tien jaren voel ik me teruggedreven uit dat hol. Door verontwaardiging. Ik ben een volkomen geëngageerd schrijver met 'n eindeloze kwetsbaarheid. De richting die de Kerk aanneemt doet me pijn en ik verzet me tegen die richting met al m'n gaafgebleven weerbaarheid.'⁽³⁾
De losse zeden die hij rond zich ontwaart, vindt hij maar

niets. Dat blijkt ten volle uit zijn laatste boek **Ballade van de hopeloze zuiverheid** (1971) waarin de dochter van de dorps-onderwijzer sterft omdat zij haar zuiverheid niet wil prijsgeven. Liever dood dan bloot!

Gaston Duribreux, die meer dan welke andere Vlaamse schrijver verhalen over de visserij geschreven heeft, komt in zijn totale oeuvre naar voor als een getormenteerde persoonlijkheid, 'bezeten door een kuisheidsfanatisme wellicht een trauma uit zijn jeugd.'⁽⁴⁾ Het is dan ook niet moeilijk om ons voor te stellen dat hij in de morele verschuivingen die de sixties kenmerken - vrijheid, blijheid! - het werk van de duivel herkent. Of van de Roeschaert.

Flor Vandekerckhove

(1) De Lode Baekelmansprijs is een Vlaamse literatuurprijs die van 1940 tot 2000 driejaarlijks werd toegekend aan een in het Nederlands geschreven werk van een Belgisch schrijver dat verband houdt met de zee. De prijs is gesticht door het Comité Lode Baekelmans en wordt toegekend door de Koninklijke Academie voor Nederlandse Taal- en Letterkunde in Gent.



In 2003 werden de prijzen van KANTL gereorganiseerd en werden nieuwe vijfjaarlijkse prijzen toegekend. Gelauwerd werden: 2000 - Bart Plouvier voor *Het gemis*; 1997 - Paul Demets voor *De landsheer van de Lethe*; 1994 - Bart Plouvier voor *De kleuren van de zee*; 1979 - Werner Pauwels voor *Ik beware al die vare*; 1976 - Fred Germonprez voor *Haaien op de kust*; 1967 - Andries Poppe voor *Als een grote dooie vis*; 1964 - Karel Van Isacker voor *De Antwerpse dokwerker 1830-1940*; 1958 - Libera B. Carlier voor *Duel met de tanker*; 1958 - Albert Van Hageland voor *De magische zee*; 1955 - Daniël Rosseels voor *Windkracht 11*; 1952 - Oswald Valcmar voor *De Marina vaart*; 1946 - Gaston Duribreux voor *De laatste visschers. Storm op de kust*; 1943 - Karel Jonckheere voor *Cargo*.

(2) Paul Hardy in de reeks 'Ontmoetingen', uitgeverij Desclee De Brouwer, 1963.

(3) Gaston Duribreux in *Gazet van Antwerpen*, 29 augustus 1971.

(4) <http://users.skynet.be/fa263248/duribreux/Duribreux.htm>

GARDEC

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

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

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

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



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



MARNIX VERLEENE LAS VOOR ONS DE LAATSTE VISSCHERS



De Westhoek na de Eerste Wereldoorlog. Nazaten van de IJslandvaarders overleven van de duinengrond en de zee. Boten die zinken of door zeeworm gestoken zijn worden niet meer vervangen. Wanneer de schipper in een ramp omkomt, wordt diens plaats niet meer als vanzelfsprekend door een zoon ingenomen. Zij die de zee trouw blijven moeten bewijzen dat de visserij waarlijk een levensvervulling kan zijn. Ze staan er slecht voor.

De logger van Bulteel loopt in een Noordzeestorm vast op de Braakbank. Een Franse reddingsloep pikt Bulteel, Monko en Cadzand op en zet ze af op het strand. De dompelaars verdwalen in de duinen. Een boerin helpt hen maar houdt het vissersvolk wantrouwend in de gaten.

Halsstarrig weigerend om aan wal te werken, smokkelen de varensgezellen specerijen de grens over. Monko wordt neergeschoten wanneer hij hun smokkelhond uit de handen van de gendarmen redt. Hij verbergt zich in een verlaten vissershuisje in de duinen. Na een klopjacht wordt hij ingerekend en krijgt een gevangenisstraf.

Bulteel krijgt aanbiedingen om zich een ander vaartuig aan te schaffen. Tegen de zin van zijn oudste zoon, die het verzekerings-geld wil gebruiken om de boerderij uit te breiden, schaft hij een kotter met scherpe zeilen aan. Cadzand heeft met hulp van zijn familie het tekort bijgelegd. Hij verwerft een aandeel in de opbrengst van de boot. Twee maanden later komt Monko weer vrij en hij gaat als tweede man op de nieuwe kotter weer de zee op. De opbrengst van de boot overtreft die van de landbouw.

Bulteel valt op dek. De varensgezellen brengen hun schipper naar huis. Ze vissen verder zonder de reder. Na drie dagen is deze weer te been en hij komt na een dagenlange kroegen-tocht bij de pastoor terecht. De oud-aalmoezenier ter zee aanvaardt de vloekende biecht van de zeeman. *'Pastoor, ik heb Louis Desaever overboord gestoten. We waren twee dagen te lang in Reykjavik gebleven en hadden een deel van de vangst versjacheld. Hij ging ons verklikken bij de reder. Wij dronken en ik deed het.'*

In de morgen ligt het lijk van de oud-IJslandvaarder dood op de dorpel van de pastorie.

Monko en Cadzand blijven varen met diens scheepje. Tijdens een storm gaan ze schuilen te Oostende. Ze houden zich op in de cafés aan de kaai waar ze streekgenoten aantreffen die hen meewarig aankijken. Als ze hun lading op hebben, stommelen ze aan boord van hun Pannepot en kruipen in hun koude kooi. s' Anderendaags horen ze dat een Oostendse visbak op de Witte bank met man en muis vergaan is en dat een ander vaartuig uit dezelfde vloot op de Franse kust in nood verkeert. De zee is bezeten.

Ondanks al die negatieve berichten manoeuvreren de Pannaars de haven uit. Het schip maakt vervaarlijk slagzij. Tijdens het laveren wordt Monko door de boom van het grootzeil overboord geslagen. Cadzand is onmachtig om zijn vriend aan boord te halen. Monko verdrinkt.

De volgende morgen is de wind gevallen en Cadzand laat het vaartuig stranden zonder een aanlegplaats te kiezen. Zijn familie raadt hem aan de visserij te verlaten: *'Doe zoals de anderen, leg een tuin aan en kweek groenten.'* Elza, zus van Monko haalt hem uit de impasse. Elza en de oude Wanne gaan met Cadzand mee in zee.

Na een week varen trekt Elza naar het hoveniershuis voor de afrekening. De parten worden verdeeld en de helft van de winst is voor Cadzand.

Die gaat links en rechts aankloppen om aan vers geld te geraken voor het schip dat hij verder wil uitreden. Lieden die hij zijn ganse leven al kende blijken nu vreemden te zijn.

Nadat ze zich ervan afgekeerd hebben, haten ze de zee. Geld om in het visserijbedrijf te steken? Voor een huis en grond, ja!

Ten lange laatste zoekt hij de officier op die met Monko in de oorlog heeft gediend.

De majoor stelt het nodige bedrag ter beschikking. Cadzand koopt het vaartuig.

Tien jaar later resten er nog maar acht boten die uit de Westhoek ter visserij varen, waaronder die van Cadzand. Zijn streekgenoten schamen zich over diens trouw aan de zee.

Hij zal de laatste zijn om er de brui aan te geven. Nooit zullen jonge visserszonen nog vanuit de Westhoek met de landwind van het strand ter visserij wegvaren.

Marnix Verleene
foto JoC



Een bekende stem

Tijdens de overtocht met de veerboot van Sint-Amands aan de Schelde is het plotseling hard gaan regenen. De veerman en ik haasten ons naar zijn 'kotteke' op de hoek van de kaai. Als we dichterbij komen, zien we de deur op een kier staan. Er komen stemmen naar buiten.

- Neen, dat was toen helemaal anders, zegt een bas. Dat trapje daar bestond nog niet.

Twee mannen staan naar de foto's te kijken die tegen de houten wand zijn geprikt. Groot van gestalte, een strooien hoedje.

Allebei een reusachtige, pokdalige neus en met couperose doorlopen wangen. En beiden dragen ze een sjofele ribfluwelen broek die met een leren riem op hun welvende buik is gebonden. Broers, daar bestaat geen twijfel over. Ze zien ons binnenkomen en vragen meteen wie de veerman is.

- Ben jij de jonge Kapper ?

Dat is de bijnaam die men aan de vroegere veerman gaf, de vader van de huidige. Toen die nog een knaapje was, zei een oom ooit tegen hem: 'Gij zult nog wel eens 'kappertein' worden!' Dat werd hij inderdaad, voer met zijn binnesschip op de Europese binnenwateren, en keerde later als veerman weer naar Sint-Amands. De 'kappertein' werd van dat ogenblik af kortweg Kapper genoemd, en Kapper is het gebleven. Nu is er de 'jonge Kapper'.

De twee mannen beginnen honderduit te vertellen. Ik schat ze eind de zeventig.

- Neen, dat trapje was er toen niet, want de kaai lag een stuk lager. Zelfs op deze foto zie je het niet, hoe het vroeger was. Met ons schip legden we hier zo aan.

Hij duidt de plek op een van de foto's aan.

- Ja, repliceert de ander. En in dat huis, daar moest ik gaan vrijen, want daar woonde mijn lief.

- Weet je nog toen dat vliegtuig naar beneden kwam in de

oorlog? In '44 was het. Recht op de kerktoeren! Was me dat een klap. Het contergewicht van onze mast vloog eraf, en dat woog zeker 450 kilo!

De stemmen verheffen zich, de gebaren worden weidser, het heeft al lang opgehouden met regenen. We staan weer buiten en op het betonnen verhoog aan het 'kotteke' gaat het verhaal verder.

- God, Edouard, dat is toch allemaal lang geleden, hé !

- Ja, René, maar ja, zo gaat het nu eenmaal in het leven.

- Ook schippers geweest?, vraag ik.

- Ja, elk ons eigen schip, en veel samen gevaren. En dan, ja, dan getrouwd, hé. Ik in de Limburg. Daar ben ik dan blijven wonen. Schip verkocht, een huisje aan de wal. Ja, in Limburg. Maar ik wilde het hier nog eens zien. Amaai, dat is hier veranderd.

- Kijk, ginder in die straat, daar heeft mijn grootvader nog gewoond.

Het enthousiasme van de nostalgie is groot. Rond het tweetal hebben zich al enkele dorpelingen geschaard. Nieuwsgierige toeristen luisteren mee van op een afstand. Dan komt een vrouw met de fiets van de dijk gereden. Een blozende vrouw, met de bolle wangen van een Klein-Brabantse boerendochter. Ook minstens zeventig, maar dat valt aan de vaart waarmee ze rijdt niet te merken. De fietsremmen piepen en ze staat amper stil wanneer ze licht hijgend zegt :

- Ik hoorde jullie praten en dacht meteen : dat is een stem die ik ken.

René stapt naar voren. Hun blikken kruisen elkaar. Ogen worden vochtig.

- Dat is een lief geweest, fluistert de veerman me toe. Dat kan niet anders.

- Hoe lang is dat nu al geleden, René?, vraagt de vrouw.

Hij laat zijn ogen een poos in de hare rusten. Zijn dooraderde wangen zijn nog roder geworden.

- Lang, hé, zegt hij dan. Heel lang.

- En hoe gaat 't?

- Goed zeker, hé...

Hun blikken raken maar niet van elkaar los.

Ik vroeg me af waarom deze levens elkaar meer dan vijftig jaar mislopen hadden. Had zij geweigerd om schipperin te worden? Was René op een ander verliefd geraakt? Ze zijn nu een eind in de zeventig. Maar het vuur, zo zie ik wel, is nog niet gedoofd.

Thierry Van Eeckhout • foto JoC

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



B.V.B.A. S & S

Jofra Shipping & Trading

Postbus 51 • B - 9060 Zelzate

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

GSM: +32 (0) 477 952 450

E-mail: jofra.jan@gmail.com

Web: www.bvba-sens-jofra.be

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



BOEKEN



De Smaak van de Wadden

Bij Fontaine Uitgevers verscheen onlangs een prachtig boek onder de titel "Smaak van de Wadden", samengesteld door Annette van Ruitenburg & Ruth de Ruwe. De Wadden, het laatste stukje wildernis in Nederland. Wie krijgt er niet een bijzonder gevoel als hij denkt aan deze prachtige eilanden, omringd door de zee? Het leven is er anders: minder gejaagd; meer op elkaar, de zee en de natuur gericht. De eilandbewoners leven er elke dag met eb en vloed, de zilte lucht van de kust die altijd nabij is en de producten die de eilanden voortbrengen.

Het boek is veel meer dan een gewoon kookboek. Het brengt de Wadden tot zijn recht en niet alleen culinair. Het brengt de sfeer van de eilanden op een pakkende wijze.

Uiteraard staat het culinaire centraal. Hierbij wordt veel aandacht besteedt aan het culinaire erfgoed van de Wadden; de producten uit de zee, op ambachtelijke wijze gevangen, maar ook die van het land, met respect voor de natuur geteeld. Met dit boek kunt u ook een vleugje 'smaak van de Wadden' in huis halen. Voorwaar een aanrader!

"De Smaak van de Wadden"

(ISBN 978-90-5956-339-1) werd als hardback uitgegeven. Het boek kost 39,95 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Fontaine Uitgevers BV, Leeuwenlaan 10, 1243 KC 's Graveland, Nederland.

Website: www.fontaineuitgevers.nl

In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/76.72.26, Fax 053/78.26.91, E-mail: info@agorabooks.com.

De wereld van de sleepboten

Naar jaarlijkse gewoonte publiceerde het vakblad International Tug & Salvage (IT&S) ook eind 2010 een overzicht van de recentste nieuwbouwsleepboten die wereldwijd werden opgeleverd. Onder de titel "TugWorld Review 2010" biedt dit 103 pagina's tellend jaarboek gedetailleerde besprekingen van 34 verschillende sleepboten. Voor iedere sleepboot wordt de bespreking aangevuld met een G/A plan en een kleurenfoto.

Naast de besproken sleepboten biedt dit jaarboek ook een overzicht van de belangrijkste nieuwtjes die er in 2010 te sprokkelen vielen.

"TugWorld Review 2010"

(ISBN 978-1-904050-20-9) kost £30, inclusief p&p. Wie zijn exemplaar per luchtpost wenst te ontvangen moet daar nog eens £4,5 bijtellen. Bestellen kan bij The ABR Company Limited, The Barn, Ford Farm, Bradford Leigh, Bradford on Avon, Wiltshire BA15 2RP, UK. Tel. +44(0) 1225.868821, Fax +44(0) 1225.868831, www.tugandsalvage.com

Naar Island!

Het kwam al aan bod in HVVB en inmiddels is het al aan zijn tweede druk toe, maar om deze rubriek te vervolledigen, voegen wij het boek er nog eens aan toe. Bij de uitgeverij Lannoo verscheen dit buiten-

gewoon interessante boek van Katrien Vervaele. Onder de titel "Naar Island" brengt ze een nooit eerder geschreven overzicht van de Vlaamse IJslandvaart, vanuit de havens van Oostende en Zeebrugge. De bloei en teloorgang komen aan bod. Centraal in het verhaal staat de visser als mens, maar daarbovenop schetst Katrien Vervaele een goed gedocumenteerd overzicht van wat ooit de parel aan onze visserij was. Voor al wie interesse heeft voor de Vlaamse visserij, een echte aanrader!

In 1995 voer de "Amandine" voor de laatste keer de haven van Oostende binnen. Dit betekende meteen het einde van de IJslandvaart. Sinds de zeventiende eeuw vertrokken de zeilschepen vanuit Duinkerke en Grevelingen naar de rijke IJslandse visgronden. Duizenden vissers, waaronder ook Vlamingen, monsterden aan om te vertrekken in februari en terug te keren in september, met een ruim vol kabeljauw in het zout. Sinds de opkomst van de stoomschepen eind negentiende eeuw vertrokken de vissers vanuit Oostende. Vanaf dan duurden de reizen telkens achttien dagen en werd de vis vers aangeland.

"Naar Island!" beschrijft de geschiedenis van de IJslandvaarders, met de klemtoon op de IJslandvisserij vanuit Oostende. Wat er ooit aan IJslandvaart was in Zeebrugge komt in het boek ook aan bod. "Het is het verhaal van de vissers, de laatste getuigen van de IJslandvaart. Met glimmende ogen, waarin je de zee leest en in hun eigen, ruige taal met op de achtergrond de klank van de golven en de wind vertellen ze over de meest heroïsche periode van de Vlaamse visserij. Ze werkten uren aan een stuk, vaak in bijtende kou, tijdens de wintermaanden in dagen vol nacht en tijdens de zomermaanden in nachten van eindeloos licht. Het verhaal van de IJslandvaarders was er een van zwoegen en beulen, afzien in weer en wind, vechten tegen schuim, zout en zware zee. Een verhaal vol heroïek, maar ook barstenvol ellende," zo zegt de auteur.

Katrien Vervaele is auteur van een tiental jeugdboeken en vaste medewerker bij 'Plus Magazine'. Ze woont vlak bij de kust en is gepassioneerd door het leven op en rond de zee. Eerder portretteerde ze 26 sterke vrouwen in "Vissersvrouwen".

"Naar Island!" (ISBN 9789020996395) werd als paperback met flappen uitgegeven en telt 272 pagina's. Aankoopprijs 19,90 euro.

Bijbel voor Bootonderhoud

Bij De Alk & Heijnen Watersport verscheen onlangs een prachtig boek onder de titel "Bijbel voor Bootonderhoud", samengesteld door Pat Manley & Rupert Holmes.

Maar al te vaak leidt het verwaarlozen van preventief onderhoud of het uitstellen van noodzakelijke reparaties aan romp of dek, zeilen, motor of tuigage tot hoge kosten, flinke irritatie en veel werk. Dat hoeft niet meer met dit boek in de scheepsbibliotheek. Want elke watersporter vindt in deze "Bijbel voor Bootonderhoud" tal van onderhoudsadviezen en tips om het schip in een tiptop conditie te krijgen en te houden. Deze zeer complete gids helpt de booteigenaar met stap-voor-stap instructies het noodzakelijke onderhoud te verrichten, maar ook meer ingewikkelde herstelwerkzaamheden en reparaties uit te voeren. Duidelijke schema's en tekeningen, prachtige instructieve foto's en heldere uitleg ondersteunen de schipper bij het onderhouden van zijn schip, of dat nu een sloep, zeiljacht, open boot of motorboot is. Een aanrader!

UW PUBLICITEIT IN
HET VRIJE VISSERIJBLAD?



Contact, info en opmaak:
cdvproductions@skynet.be

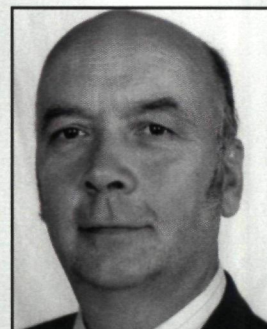
"Bijbel voor Bootonderhoud"
(ISBN 9 789059 610866) werd als hardback uitgegeven en telt 304 pagina's. Het boek kost 39,90 euro. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgeverij De Alk & Heijnen Watersport, Postbus 9006, 1800 GA Alkmaar, Nederland. Tel +31.(0)72.511.39.65. internet: www.alk.nl. In België wordt het boek verdeeld door Agora Uitgeverscentrum, Aalst/Erembodegem. Tel. 053/76.72.26, Fax 053/78.26.91, E-mail: info@agorabooks.com.

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

WENDT U TOT DE



Zeemansbond A.B.V.V.



Ivan Victor
Federaal secretaris
zeefisserij

Nieuwpoortsesteenweg 98,
8400 OOSTENDE.

T 059 55 60 85

F 059 70 51 33

E-mail:

Ivan.Victor@btb-abvv.be

R. Vermote:
gewestelijk secretaris
0476 23 40 28
Heiststraat 3
Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

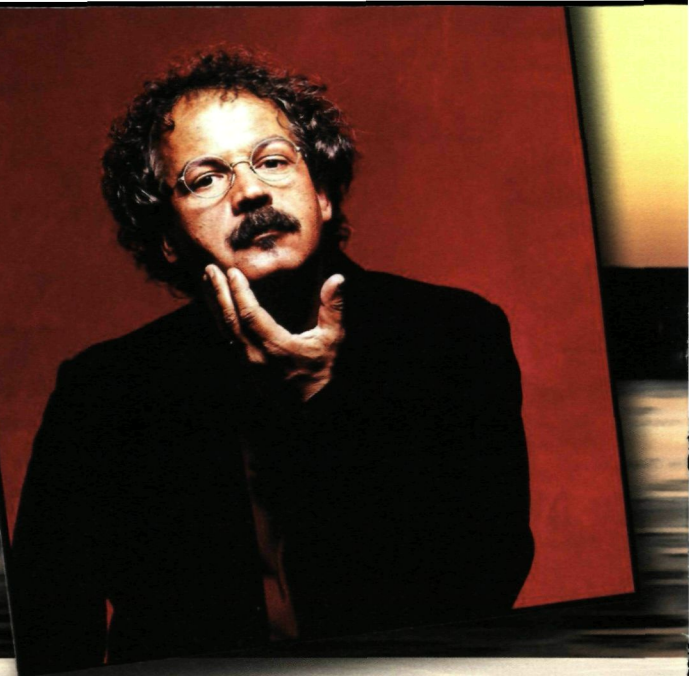
E-mail:

renaud.vermote@btb-abvv.be



HET MUZIKALE ANKER ¹⁴ GIANMARIA TESTA EN LAMPEDUSA

[OVER DE BOOTVLUCHTELINGEN EN ANDERE ONTHEEMDEN]



'Eppure lo sapevamo anche noi, l'odore delle stive, l'amaro del partire, lo sapevamo anche noi, e una lingua da disimparare, e un'altra da imparare in fretta, prima delle biciclette.' -
'Natuurlijk wisten ook wij het, de geur van het scheepsruim, de bitterheid van het vertrek, dat wisten we ook, een taal die we moesten afleren, een andere die we moesten aanleren, en snel, nog vóór het leren rijden met de fiets.' Daarmee begint 'Ritals', één van de songs van 'Da questa Parte del Mare' ('Van dat Deel van de Zee') 2006 van Gianmaria Testa, cantautore, 'singer-songwriter', in Italië omzeggens even groot als Paolo Conte dat bij ons is.

Besnorde Testa wijdde aan het fenomeen der bootvluchtelingen en aanverwante drama's een hele cd, en één die niet misstaat in zijn ganse, prachtige oeuvre, zesde cd in een rij van acht, sinds het verrassende 'Montgolfières' (1995), dat het werk bleek van een stationschef van Cuneo, in de noordwestelijke punt van Italië. De minzame en gemoedelijke maar erg klaarkijkende ambtenaar van de Ferrovie dello Stato had in zijn bureau blijkbaar veel tijd om zijn gedachten op papier en noten te zetten. De inspiratie kwam meestal van gewoon door het raam te kijken.... Maar voor dit project keek Testa veel verder...

Het door prachtige muzikale golven omweven 'Ritals', broos als een bootje in volle storm, geeft goed aan dat de 'seminatore di grano', 'graanzaaiers', zoals Testa hen in het openingslied noemt, die Afrika ontvlied(d)en om het 'beloofde continent' Europa te bereiken, zich eigenlijk niet veel begoochelingen maakten en maken. Natuurlijk wilden en willen deze mensen hun triestige lot te slim af zijn, droogte, extreme armoede, hongersnood, in vele gevallen nog verergerd door schimmige oorlogen die draaien om de belangen van enkele potentaten en multinationals. Maar even goed beseffen ze welke nieuwe problemen ze tegemoet gaan in onbekende landen en streken,

die hen beslist niet met open armen ontvangen. Maar alles is beter dan het verleden, al betekent het opgeven van alle zekerheden en gigantische risico's nemen...

Om dat lotje in de loterij van het lot te winnen, moesten ze immers een zee over, groot en vijandig, en dat in schepen die niet eens voor kustvaart geschikt (meer) zijn, gammele schuiten, rijp voor de sloop. Met vrouw en kinderen en tientallen andere sukkelaars probeerden ze de dichtste 'overoever' te bereiken. Het tekort aan geschikte sloepen en boten en, meer nog, de graaizucht van lieden, mensensmokkelaars, die hier plots een winstgevend bedrijf in zagen, maakte dat men overvolle bootjes bij nacht en soms ontij het water opstuurde. Als het vaartuig al van een motor voorzien was, viel het te hopen dat die niet uitviel, iets wat er dik inzat. Want dan was zinken en de vrij snelle dood ten gevolge hiervan, verdrinking, haaien, nog te verkiezen boven het hulpeloos rond zwalpen, want dat betekende een langzame hongerdood, of vaker nog, een letterlijk moordende dorst. Er was immers geen catering aan boord...

Wie ziek is of wordt, kan niet naar de ziekenboeg. Ziekten reisden ook mee, en gezien de hygiëne nul was op de schuit... Als het bootje zinkt, kraait geen haan ernaar, er worden geen zoektochten ingesteld: men weet het meestal niet (al schijnen de kustwachten en marines beter geïnformeerd dan ze ons willen laten geloven...) en zelfs als men het wist, kwam alle hulp te laat. Men heeft weet van kapiteins van grote schepen die de scheepjes straal voorbijvaren. In het artikel 'Hoe is het mogelijk dat kapiteins bootvluchtelingen voorbijvaren?' van De Morgen van 13 juli, n.a.v. de vondst van een boot met 54 van dorst omgekomen migranten, acht Tineke Strik van het Centrum voor Migratierecht aan de Radboud Universiteit van Nijmegen het bewezen dat men de bootjesmensen bijna systematisch aan hun lot overlaat, zelfs in hoge nood.

SKB Life Saving Equipment

reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakelichten 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
Vossesdijkstraat 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

Het is soms schrijnend. Strik geeft enkele voorbeelden, met naam en toenaam. Men fotografeert de bootjeslui, gooit in het beste geval wat flesjes drinkbaar water en Kees in klaar. Men heeft weet van mensen die hun dode baby's in de lucht houden terwijl ze om hulp krijsen. Zelfs als de kapiteins zouden willen, mogen ze wellicht niet ingrijpen van de rederij of opdrachtgever, al komen die daar natuurlijk niet voor uit. Er mag geen dure tijd verloren worden! De kapiteins zouden zelf van 'gewone' smokkel of mensensmokkel kunnen beticht worden! Ook de landen waar de bootjes heen willen handelen alsof hun neus bloedt. Het zeerecht is nochtans overduidelijk: iedereen op zee moet mensen in nood helpen. Maar hier heeft letterlijk iedere instantie maritieme boter op het hoofd. Anders gezegd: het is een structureel probleem, want de schending van het zeerecht (en van de fundamentele menselijke rechten) is massaal.

Het westen van de Middellandse Zee had ermee te maken. Spanje is dichtbij. **Gibraltar** staat daar als een, heu, rots in de branding. Er is de enclave van Spanje in Marokko, **Ceuta**, een apart geval in de rand van dit verhaal. Maar het bekendst is de toevloed van geluickszoekers op **Lampedusa**, grootste eiland van de **Pelagie archipel**, onder Sicilië, en nog iets dicht bij het Afrikaanse continent (waar het geologisch toe behoort) dan **Linosa**, dat ook tot die archipel behoort, en het ook al bekende **Pantelleria**. De beelden zijn bekend, de frustraties van de lokale bevolking, de theatrale 'tussenkoms' van een bepaalde Italiaanse staatsleider, op 30 maart 2011 was wereldnieuws. Het probleem was toen plots heel acuut geworden, nog acuter dan tevoren, door de Arabische Lente in Tunesië. De gebeurtenissen die leidden tot de val van **Ben Ali** maakten dat 18.000 Tunesiërs het onzekere voor het onzekere kozen, en hals over kop naar het 130 km verderop gelegen eiland voeren.

Maar dat was al vijf jaar na 'Da questa Parte del Mare', waarin Testa op zijn eigen gevoelige wijze en met een hoge poëtische vlucht het verschijnsel had aangekaart. Met de hulp van de beste muzikanten ook, niet alleen de Italiaanse, maar ook Amerikaanse toppers als gitarist **Bill Frisell** en contrabassist **Greg Cohen**. Het is Testa wel degelijk in de eerste plaats om de bootvluchtelingen te doen, zoals dat blijkt uit songs als 'Una Barca scura' ('Een donkere Sloep') of zelfs 'Rock' in de openingszin. Maar heel bewust heeft hij de zaak opengetrokken naar alle vluchtelingen, asielzoekers en ieder die een vertrouwde thuis moet achterlaten. Zo is er ook 'Miniera', 'De Mijn', waarin het gevaarlijke leven van de mijnwerker aan bod komt: 'In de nacht doet een kreet de harten opveren: moeders, ze zijn gered, de mijnwerkers komen weer... Er mankeert er slechts één, een man met ene donker gelaat, maar er is niemand om hém te redden...'

Italianen hadden een traditie van emigratie om in de mijnbouw te gaan: in de vreselijke mijnramp van het Waalse **Marcinelle** in 1956 waren veruit de meeste slachtoffers Italianen. Later zou Italië zelf mijnwerkers uit armere streken aantrekken, iets wat ze volgens Testa in zijn land maar al te vlug en al te gemakkelijk 'vergeten' zijn. Maar het heimwee is dat van iedere banneling: 'Sterrenhemel, hemel met de kleur van de zee, draag me in gedachten naar mijn vaderland, breng het een hart dat sterft van nostalgie.' Je kan het album beschouwen als een conceptplaat, al moet je zelf dat concept invullen met je fantasie. Dat is mogelijk. Testa deed het eigenlijk zelf tijdens zijn concert in CC De Spil in Roeselare, enkele jaren geleden, door een tip van de sluier op te lichten over bepaalde songs.

We laten onze sympathieke Italiaanse ambtenaar ('Grazie, Gianmaria!') graag het laatste woord. '3/4', zoals de titel suggereert, een wals, begint oneindig teder met 'Volevo tenere per te la luna del pomeriggio. Volevo tenerla per te, perché è sola com'è solo il coraggio...' Daar droom je meteen een koppel bij dat op één zo'n bootje samen het lot ondergaat. Hij zegt tegen haar: 'Ik wilde voor jou de maan van de namiddag vasthouden. Ik wilde ze vasthouden voor jou omdat ze alleen is, zoals ook de moed alleen is...' Een straalje hoop in een uitzichtloze situatie.

Antoine Légaré



Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling

SDVO vzw

Wandelaarkaai 4

8400 Oostende

Tel: 059 50 95 26

Fax: 059 50 96 64

info@sdvo.be

Openingsuren:

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



HET ZEEVISSERSFONDS

fonds voor bestaanszekerheid

Zeevissersfonds

Wandelaarkaai 4

8400 Oostende

Tel: 059 50 95 55

Fax: 059 50 95 25

info@zeevissersfonds.be

Openingsuren:

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



In onze lange reeks visseninterviews zijn we intussen bij de schar gekomen, de 'werkmensvis' bij uitstek. Om meer te vernemen over de scharrenwereld hebben we op de interviewtafel een jonge schar voor ons liggen, Warre de Scharre, want weinig leken kennen de lekkere smaak van een mooi, dik scharretje.

Een interview met Warre de Scharre

HvVB: Welkom Warre, blij je hier aan te treffen.

WARRE: 't Is niks, ik ben vereerd het woord te mogen voeren in dit fijne blad.

HvVB: We gingen je heus niet vergeten. Schar is een trouwe bijvangst die altijd wel een stabiele prijs oplevert, geen hoge weliswaar. Maar alle beetjes helpen bij het steken aan de kar. Variatie in een vangst is goed voor de prijzen en het geheel oogt ook mooier.

WARRE: Jullie Nederlandse collega's zijn anders wel verlekkerd op ons. Zij appreciëren ons omdat er vanuit Nederland een grote export van scharren naar Japan is.

HvVB: Ja, je vraagt je af wat ze ginder in de sushi met jullie aanvangen? Ik zie het echt niet voor me, een Japanner die scharren als droogvis 'aansteekt' of die een pannetje met scharren bakt.

WARRE: Misschien is je culinair vermogen te klein om verder te kijken dan de rand van je Tefalpan?

HvVB: Dit blad is dan ook geen SOS Piet hé.

WARRE: Inderdaad, HvVB herbergt veel inzichten en interesses maar een uitzondering daargelaten is het geen kookmagazine.

HvVB: Laten we het even hebben over de manier waarop we jullie vangen. Scharren komen we eigenlijk een beetje overal tegen, we vissen er dan ook niet doelgericht op. Ik herinner me wel nog levendig dat er aan 'het Trapje' een soort scharrencreche was.

WARRE: Kwamen jullie daar ons al van in onze maxi cosi aanvallen?

HvVB: We visten er nooit lang, meestal slechts 12 uur. Het 'Trapje' lag op de vaarroute naar d' Oost en we stopten er altijd om er een nachtje te vissen, in plaats van

er meteen door te stomen. Maar niemand was erg happig op de kleine schol en schar die we daar vingen. En er was dan ook nog een boobytrap: doordat de bodem er verraderlijk is kwamen we er vroeg of laat met een gescheurde vloer (bodemzijde net) uit. Het was telkens afwachten hoeveel slepen we respijt kregen. En die vloer herstellen of vernieuwen was dan wel werk dat de rest van de traverse naar d'Oost vulde.

WARRE: Hahaha, no pain no gain hé

HvVB: Inderdaad, da's collateral damage.

WARRE: Boetedoening is het omdat jullie op ons jagen, niks meer, maar ook niets minder.

HvVB: Wij waren nochtans geen kinderlokkers. Die kleine scharren kregen, in tegenstelling tot wat de Nederlanders ernee doen, weer de vrijheid. Druk spartelend gingen ze terug de afvoerbuis in. Wij meten jullie niet af op de minimumlengte.

WARRE: Enfin, best dat jullie geen contacten hebben met de Japanse kopers.

HvVB: Ja, in Nederland kunnen ze beter netwerken. En dan bedoel ik niet met naald en garen.

WARRE: Of hoe je letterlijk en figuurlijk kunt netwerken.

HvVB: Er zou hoe dan ook wel een beetje reclame voor jullie soort mogen komen. Mensen staan niet echt te wachten op een portie schar.

WARRE: De Japanse liefhebbers daalentegen, hahaha.

Interview Chris Prut Meyers • tekening Jo Clauwaert

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

Marnix Verleene vaart op de O 316 Aegir.
Voor ons houdt hij een dagboek bij.

Vissersdagboek

28/7 — De visserij blijft flauw. Tongen en rare vis kunnen we wel vangen, maar er vallen geen roggen op dek. Om 09.00 komt er controle aan boord. Voor de schipper is het de vuurproef. Wonder boven wonder, de controleurs maken geen aanmerkingen over het e-logboek (voor hen mag het papieren logboek aan wal blijven) en de kuil is met maaswijdte 84 mm ook goed bevonden. We zijn vrij om verder te vissen. We winden het vistuig aan boord en verleggen ons naar een andere visgrond. We mogen nog twee ton schelvis vangen en de schipper weet ze zitten. Drie slepen later hebben we de schelvis aan boord en vissen zuid in.

30/7. 19.30. — Aan de korre voor de laatste sleep. Het grote kuiswerk. Ray doet een 'speciaaltje', een alles of niets sleep: of we hebben vis (alsjeblijft géén kabeljauw), of de korren komen zwaar gescheurd boven, of geen van beide. Een vlugge kop koffie en winden.



22.45. — Planken bijvangen, sensoren eruit. Pineinden op de rol en korren winden. Stuurboordkuil komt boven, een witte vlek op nachtzwart zeewater. Even later komt ook bakboord aan de oppervlakte. Een groot stuk ijzer hangt tussen de twee korren in. We kunnen het zonder noemenswaardige problemen wegwerken en winden de staarten van het net dicht bij het schip. We zien de buit al spartelen, maar hebben hem daarmee nog niet aan boord. Het kuiltouw van stuurboord breekt. Met veel kunst- en vliegwerk krijgen we de immense zak vis binnenboord. De bakboordkuil krijgen we op de gangbare manier aan dek. Een spot vlassers. Zeker honderd oude bennen. De ouwe faxt, mailt en bericht. Er is een extra koelwagen nodig. We kunnen aan de slag. De twee jongens krijgen hun visdoop. De Langen heeft het moeilijk om de grote vis op de band te krijgen. Bjorn, Ronny en ik gutten als bezetenen. De jongens moeten de vis



wegen en stapelen. Jarno aan de wasser en Robin aan het zware werk. We gutten ons in trance. Een uur. Nog een uur. Bij elke visbuik die ik opensnijdt voelt het alsof ik mijn arm openhaal. De graai- en draai beweging om de ingewanden eruit te snijden scheuren door mijn elleboog. Grijpen, snijden, smijten! En weer een andere. En nog een.

Op zoek naar de laatste. Gebrul van Ronny haalt me uit mijn pijn. Jarno kan ons tempo niet aan. De viswasser ligt vol. Bjorn en Ronny tonen hoe het moet. De te licht bevonden scheepsjongen uitkafferend vliegen de vlaswijtingen in de kisten. De kleine staat erbij en kijkt ernaar: de slenterende generatie... Hou het rustig vriend. Het oude bloed zit niet in die jongen. Robin loopt zich in het zweet met kisten van dertig kilo. Ik help stapelen tot ze zeven hoog staan. Een kwartiertje later kunnen we verder gutten. Nog een half uurtje erbij en de laatste vis is verwerkt.

04.00. — Een kist minder dan 200 vlassers, 50 kilo prime en 100 kg grondvis. Van de duizend kilo's grote kabeljauwen die we hebben laten gaan, willen we niet spreken. Een kop koffie later zijn we afgemeerd. We lossen de klaarstaande koelwagen (800 kisten) en zetten alles klaar. De vangst van de laatste sleep zullen we afjizen tijdens het lossen.

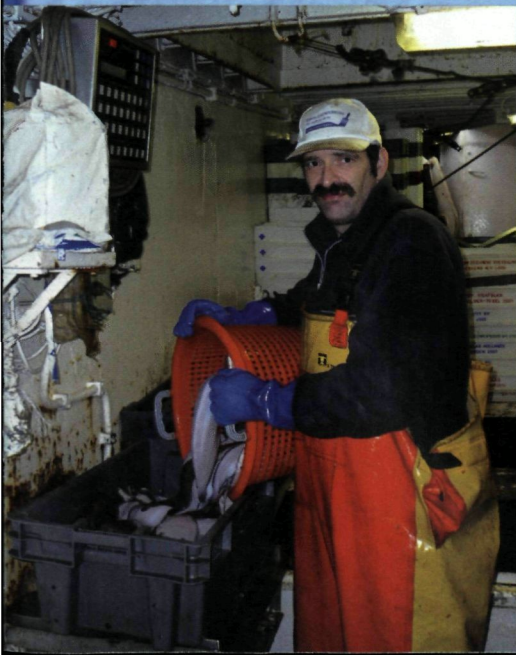
08.00 — De eerste koelwagen is gevuld. We wachten op de volgende. In afwachting zetten we de lege kisten aan boord. Elke spier in me trilt, elk gewricht kraakt, elke beweging brandt. Niet stilvallen. Nog dit, nog dat, nog.. Twee uur voor tijd zien we onze tweede koelwagen aankomen. We vliegen er nog maar een keer in. Niet stilvallen.

11.00. — Gewassen en wel stappen we in het busje. De rest van het werk loopt niet weg. Nu gaan we naar huis.

31/7. 21.00. — Op de kaai in Oostende. Ondanks onze chauffeur worden we veilig afgeleverd in liefhebbende armen.

foto's: www.gargoylepics.net

Marnix Verleene



De Belgische visserijvloot (89)

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 317 BELGIAN LADY

Lengte: 46,10 m

Breedte: 8,70 m

Tonnage: 414,42 brutoton

Bouwjaar: 1959

Werk: NV Béliard Crighton & Co,
Oostende

Motor: Klockner Humboldt Deutz
1959

Vermogen: 1.200 pk

Eigenaars

NV Noordvisserij (Raymond
Claeys) 1960.

Op 23.08.1985 werd het vaartuig
geschrapt uit de officiële lijst der
vissersschepen

Verkocht aan een rederij uit Da
kar, Senegal en wordt DAK 766
DIEME (A Van Lul en partners).



Z 559 GUDRUN

Lengte: 25,00 m

Breedte: 6,05 m

Tonnage: 89,24 bruto ton

Bouwjaar: 1961

Werk: Casco: NV Westvlaamse
scheepswerven Oostkamp

Afwerking: R De Graeve, Zeebrugge.

Motor: A.B.C. 1961

Vermogen: 240 pk

Eigenaars.

Z 559 BLAUWVOET

Albert, Emiel en Leon Utterwulghé
(1961)

Z 559 GUDRUN

Albert Utterwulghé.(1972)

PVBA Zeemansblik (1980)

04.08.1985 werd het vaartuig
geschrapt uit de officiële lijst der vis-
sersschepen.

Werd sportvisser NOBUS van Van-
denbroucke – Amandel uit Knokke.



Z 564 SADUC

Lengte: 24,80 m

Breedte: 6,05 m

Tonnage: 85,27 bruto ton

Bouwjaar: 1963

Werk: J Haerinck, Zeebrugge

Motor: Daimler Benz 1962

Vermogen: 300 pk

Eigenaars

Z 564 SADUC.

Albert Savels (1963)

Z 564 POOLSTER

Leon Jonckheere – Dobbelaere,
Heist (1965)

29.04.1985 werd het vaartuig
geschrapt uit de officiële lijst der
vissersschepen.



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 zag op Pukkelpop veel groepen, maar herinnerde vooral The Black Keys en de Mark Lanegan Band. The Computers waren een ontdekking. Snoop Dogg was een teleurstelling. Hij gaat op reis naar Frankrijk en kan zo eindelijk de nieuwe Douglas Coupland beginnen lezen, Speler 1.

VISKRAMEN OP PUKKELPOP



In de visserij is de mooiste periode van 't jaar weer gepasseerd, de Golf van Goscogne is voor de visserij gesloten. Dit jaar was daar veel te vangen, maar de marktprijzen gooiden roet in het eten. In het vorige nummer van HvVB schreef ik nog dat we gefeliciteerd werden voor de hoge prijzen die we met onze vangst gehaald hadden, maar onlangs waren we weer op de markt en deze keer hebben ze er 'serieus in gescheten'. Op de veiling smeten ze als 't ware de vis naar je hoofd; weggeefprijzen!

De Franse controleurs waren dit jaar nauwelijks te zien en ze waren bovendien erg mild. Blijkbaar is er een staking aan de gang. Ons hoor je daar niet over klagen.

Onze scheepsjongen is er ook weer vanaf. Scheepsjongens worden vandaag beperkt in het aantal vaartdagen. Erg bevorderlijk om de stiel te leren is dat niet, maar over een tiental jaar gaan ze met nostalgie terugblikken op de tijd waarin ze tijdens de zomer thuis konden zijn. Al heb ik de indruk dat er over tien jaar maar weinig van die jongetjes in de visserij nog zullen meedraaien.

Waar er veel jong potentieel rondliep was op Pukkelpop. Met doelgerichte campagnes zou de visserij daar ongetwijfeld veel beginners kunnen inpikken. Al is het de vraag of daar gerekruteerde jonge enthousiastelingen die begeestering lang zullen vasthouden. Ik bemerkte op Pukkelpop één visbakkraam, weggestoken in een verloren hoekje. Daar heeft de VLAM volgens mij een kans laten liggen. Een voorstel: volgend jaar enkele vissers aan de vispan op elk festival! De jeugd laten kennismaken met lekkernijen die eens niet uit de frituurpan komen. En hun ver van al die gekweekte vis weghouden! Ik wil daar zeker voor kandideren.

Na de Golfperiode hebben we een tiental dagen 'tegen de kant' gelegen om vaartdagen te sparen. We hebben al redelijk veel gevaren en doorgaan aan het huidige tempo zou meebrengen dat we begin december door onze toegelaten vaartdagen zitten, wat natuurlijk niet de bedoeling is.

Tijdens deze periode was er ook een droeve gebeurtenis. Keestje, de pa van onze collega, was overleden toen we uit



de Golf weg aan 't stomen waren. Dat is trouwens één van de grote nadelen aan de visserij, je kunt niet zomaar van boord gaan om nog een laatste groet te brengen of dingen te regelen die niet via de telefoon geregeld kunnen worden. Er was veel volk op de begrafenis, want Keestje was een bekende figuur in de sector en spendeerde er een hele periode van z'n leven aan. Rust zacht, Keestje.

Onze V-netten blijven nog even aan boord, want we gaan, net zoals verleden jaar, weer op de Noord enkele reizen maken. Daarna gaan we naar d' Oost. Het kan natuurlijk zijn dat er op de Noord niet genoeg te vangen is en dat ik in Zeebrugge weerkeer om er onze 'steennets' op te halen. Maar aangezien we wel veel vernuftige instrumenten aan boord hebben, maar geen glazen bol wordt het afwachten.

Chris Prut • chris.prut@telenet.be



**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 - 12U
EN 14U - 18U
GESLOTEN: ZON - MAAN -
EN FEESTDAGEN

LOKEREN

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

GRATIS PRIJSOFFERTE

GOUD • DIAMANT • ZILVER

DIRECTE BETALING

ANTIEKE JUWELEN

BUDDYSGOLD@HOTMAIL.COM
WWW.BUDDYSGOLD.COM



www.expertmanagement.be

The hassle of damage and loss is our challenge.

NorthSea Marine Surveyors^{NV}

surveyors
loss-adjusters
consultants

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

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

MARINE WORLD

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

SURVEYORS, LOSS ADJUSTERS AND CLAIMS CONSULTANTS

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

FORMER VAN AMEYDE MARINE & INDUSTRY BELGIUM

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

PROFESSIONAL APPROACH

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