



de Oostendse bootsjowerie, waarvan hiernaast een historische foto afgebeeld wordt, staat ook voor een organisch gegroeide band tussen de visserijsector en de gemeenschap.

# Hoe de bootsjower

HVB SCHONK IN haar februari-nummer veel aandacht aan de teloorgang van de Oostendse kustvisserij. Daarbij kwam kustvisser Jacques Bogaert (O.148 Snipe) uitgebreid aan het woord. Ook hij besloot er immers een punt achter te zetten: 'De laatste twee jaar was de opbrengst ondermaats', zo zegde hij. 'Vorig jaar liet ik het vaartuig van januari tot maart aan de kant liggen omdat de opbrengst onvoldoende was om mijn schipper en matroos een fatsoenlijke verdienste te garanderen. Het vaartuig heeft vorig jaar slechts 147 dagen gevaren, 50 dagen minder dan normaal.'

Nadat recentelijk ook de kustvisserstvaartuigen O.533 Virtus, O.225 Norman-Kim, O.100 Emilie, O.536 Zeevalk ermee opgehouden zijn (en met een O.116 Caroline die nauwelijks nog uitvaart) is de Oostendse kleine kustvisserij teruggevallen op negen vaartuigen. We maken vandaag het einde mee van een typische Oostendse visserij die in de volksmond *bootsjowerie* (2) genoemd wordt.

Ik denk niet dat de Oostendenaars er tranen zullen voor laten. De bootsjowers zijn het inderdaad gewoon er alleen voor te staan. In de visserijsector hebben ze evenmin op steun kunnen rekenen en politici allerhande mogen dan wel meermaals beweerd hebben dat ze de bootsjowers genegen zijn, veel meer dan woorden heeft dat nooit opgeleverd. Willy Labens die in het Oostendse stadsbestuur verantwoordelijk was voor de beroemde Vistrap vindt het dan ook allemaal niet zo erg. In Het Laatste Nieuws zei hij: 'Er zijn inderdaad minder schepen en kustvisseren, maar er zijn nog altijd vijftien plaatsen wel bezet.' Dat verschillende standplaatsen aan de Trap al door dezelfde reders ingenomen worden, zei hij er niet bij. Hoe de resterende negen kustvisseren in de toekomst die zestien stalletjes kunnen vullen, zei hij evenmin.

Het einde van de bootsjowerie dient

zich wel degelijk aan en dat is spijtig, want die visserij brengt dagvers gevangen waar op de markt en ze doet dat rechtstreeks van producent tot gebruiker. Een betere publiciteit kan de sector zich niet indenken. Bovendien dreigt hiermee een letterlijk unieke band te verdwijnen tussen visserij enerzijds en stadsleven & toerisme anderzijds, wat zowel voor de visserij als voor het toerisme een verlies betekent. En ten slotte is het spijtig omdat hiermee een typische Oostendse figuur met historische roots — de bootsjower — uit het straatbeeld wegvalt. De bootsjowers zijn namelijk de historische erfgenamen van de vissers die destijds met open roei- en zeilvaartuigjes ter kustvisserij voeren (zie de historische foto's op deze bladzijde). De bootsjowerie was altijd al de visserij van de kleine man en dat is ze vandaag nog steeds.

Hebben de bootsjowers hun eigen graf gedolven door na te laten de sprong naar de moderne tijden te wagen? Hebben ze zich al te gewillig laten afslachten? Moesten de bootsjowers hun visgebied maar niet leeggevestigd hebben?

G'hebt de Trap, een lege zee  
en de bootsjowers  
En hoe rijmen we  
dat te saam? (3)

Het is waar dat de kustwateren omzeggens leeggevestigd zijn. Maar dat is geenszins het werk van de bootsjowers. Doordat ze met kleine vaartuigjes het zeegat intrekken is hun vangst altijd al beperkt geweest. Van zodra het een beetje teveel waait blijven hun schepen aan de kant liggen. Hun actieradius is klein en bovendien vist een groot deel onder hen op garnaal, een soort die helemaal niet schaars is. De bootsjowers zijn niet verantwoordelijk voor de ecologische catastrofe die we aan het meemaken zijn. Integendeel, mocht de kust uitsluitend aan die categorie vissers

voorbehouden zijn, dan was er nooit een ecologisch probleem voor onze deur geweest.

De bootsjowers zijn overigens de eersten die het ecologisch probleem op zee aangekaart hebben. Zij deden dat lang voordat de milieubeweging het licht zag. Het eerste pamflet waarin de overbevissing door grote schepen aangeklaagd wordt dateert van 1860(!), bijna honderd vijftig jaar geleden. Het waren de bootsjowers die tijdens de eerste langdurige crisis van overbevissing (in 1889-1892 al) talrijke klachten uitten over de uitputting van de visgronden. Die klachten bereiken ook de overheid. In 1909 al rapporteert een ambtenaar zijn minister dat grote schepen de visgronden aan het leegvissen zijn.

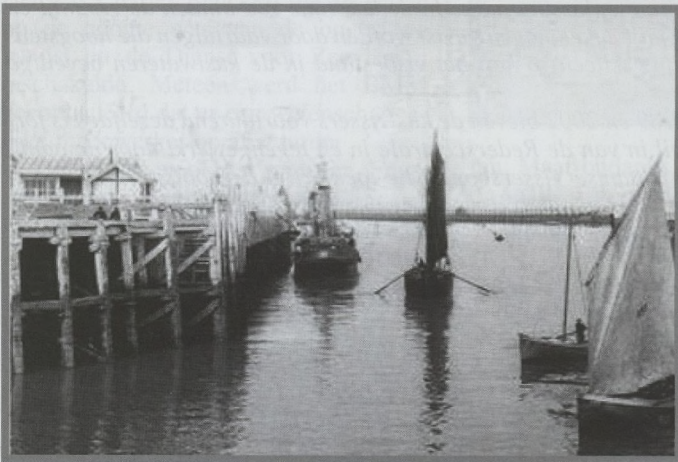
Wie in het archief van HVB bladert, vindt heel de tijd door verwittigingen van kustvisseren. Zoals deze titel uit 1954: 'Zal men de Belgische kustvisserij wurgen?' Of dichterbij: 'Boze vissers: kustwateren moeten beschermd worden' (1989).

G'hebt de polletiek,  
de moderne tied  
en de bootsjowers  
En hoe rijmen we  
dat te saam?

Hebben de bootsjowers zich gewillig laten afslachten? Het is in elk geval niet zo dat ze alleen maar geklaagd hebben. Ze hebben ook oplossingen aangereikt. Zij eisten bescherming van hun visgronden (1989), eisten inspraak in de overlegorganen (1995), richtten een eigen strijdvaardige organisatie op (1996), eisten officiële erkenning als aparte groep (1997). Zij zijn ook vele keren tot actie overgegaan. Legendarisch is de havenblokkade die ze in 1998 organiseerden. Op verschillende tijdstippen werd front gevormd met Greenpeace en er werd gezamenlijk met de milieubeweging actie gevoerd, zoals dat ook in

Mo 't is ol an 't verdwienen  
 en da 's niet amusant  
 Ze lossen nu in de mienne  
 dor an den overkant  
 Ze leggen 't vul met jachtjes  
 da's voe 't riek gespuus  
 Gin gernoasvisscher voelt hem  
 bie zundagsmatrozen tuus.  
 Wor hangt er nog 'n droogvis  
 wor stoat er nog zo'n raam  
 je moe ze verre zoeken  
 want da past nie in ulder kraam.  
 (Bertino-Deensen) (1)

# ie vernietigd werd



De bootsjowers zijn de historische erfgenamen van de vissers die destijds met open roei- en zeilvaartuigjes (foto) ter kustvisserij voeren. De bootsjowerie was altijd al de visserij van de kleine man en dat is ze vandaag nog steeds.



Met het wegvallen van de bootsjowerie dreigt een letterlijk unieke band te verdwijnen tussen visserij enerzijds en stadsleven & toerisme anderzijds, wat zowel voor de visserij als voor het toerisme een verlies betekent. Het maatschappelijk belang van de sector krijgt daardoor weer een fikse knauw.

2002 nog het geval was.

Werden ze gehoord, die kustvissers? Zowel het Oostendse stadsbestuur, de Provincie, opeenvolgende ministers van Landbouw, ja zelfs de koning (2001) gaven de indruk hun zaak ter harte te nemen. Het bleef bij woorden. Ook de groene minister Vera Dua luisterde maar met een half oor. De eis voor een eigen, exclusief voor hen voorbehouden visgebied van minstens zes mijl voor de kust (eis die wij al sinds 1989 horen formuleren!) werd door haar getorpedeerd. De kustvissers moesten het na veel ministeriële twijfel met maar drie mijl doen (2003): too little, too late!

Dat doekje voor het bloeden kon toen ook al lang niet meer verdonkeremanen dat de ecologische catastrofe in de kustwateren georganiseerd werd door een overheid die met de Benelux (1958) de al overbevestigde Vlaamse kustzone wijd openzette voor grote Nederlandse kotters. Dat proces werd nog intenser door de Europese Unie die forse subsidies verleende voor het bouwen van de zgn. eurokotters; grote, krachtige, moderne schepen die de Europese en dus ook de Vlaamse kustwateren als jachtgebied kregen en alhier het werk kwamen afmaken.

De publicist (en vishandelaar) H. Neubacher schrijft dan ook terecht: 'Door haar jarenlange gevoerde politiek van subsidies om vissersschepen te vernieuwen en nieuwe te bouwen, creëerde de Europese Commissie niet alleen een overcapaciteit in haar vissersvloot, maar ze vernietigde ook oude visserijgemeenschappen langs alle Europese kusten'. Dat is exact wat met de Oostendse bootsjowerie gebeurd is.

G'hebt de Rederscentrale, ulder ministers  
 en de bootsjowers

En hoe rijmen we dat te saam?

Het is waar dat dit alleen maar heeft kunnen plaatsgrijpen doordat de top van de visserij hieraan meegewerkt heeft. Zolang al als we HVB uitgeven, wijzen de bootsjowers er de Rederscentrale op dat ontoelaatbaar grote eurokotters de kustwateren aan het leegvissen zijn. In 1989 zei een protesterende kustvisser ons daarover: 'Nederlandse vaartuigen die 24 meter lang zijn en slechts een motorvermogen van 300 pk hebben, dat is pure onzin. De snelheid die deze vaartuigen ontwikkelen en de grootte van de netten maken duidelijk dat het over veel sterkere motoren gaat. Daar zijn wij de dupe van.'

In hetzelfde artikel reikten de bootsjowers de enige oplossing aan: 'In de kustzone zou binnen de zes mijl en zelfs binnen de twaalf mijl enkel mogen gevist worden door vaartuigen die hoogstens twaalf uur op weg zijn. Alleen zo kan het visbestand in de kustwateren beveiligd worden.'

Modernisering van de kustvissersvloot was geen optie. Hoe hadden de bootsjowers het kunnen opnemen tegen schepen die drie keer zo sterk waren als de hunne en daarenboven twee keer zo sterk als wettelijk toegelaten? Dat deze beschuldiging niet op los zand gebouwd was, wist iedereen, maar het was wachten tot 2004 (en een spectaculaire verhoging van de olieprijs) vooraleer een Nederlandse reder het ook met zoveel woorden toegaf. In het weekblad *Visserijnieuws* zei reder Anton Dekker, eigenaar van de SL 9, het zo: 'Eind zeventiger jaren bleek het zeer lucratief te zijn om met een eurokotter binnen de 12-mijlszone te vissen. De kabeljauw-, schol- en tongbestanden stonden er goed voor, wat uitmondde in goede resultaten voor de toenmalige eurokotters.' Maar al heel vlug gebeurde er iets anders: 'Met name in de zuid had men snel in de gaten dat het vissen met meer dan 300 pk nòg veel lucratiever was. Hierop volgde begin jaren tachtig, met name in de zuid, een ware nieuwbouwgolf van eurokotters. De eerste eurokotter met 500 pk diende zich aan en behaalde zeer goede resultaten.'

Maar was de toegang tot de 12-mijlszone niet wettelijk beperkt tot 300 pk? Dekker: 'Het ministerie gedoogde deze pk-overschrijding, ondanks dat ze er zich wel degelijk van bewust waren.' En in België? Wel, ook hier was het ministerie er zich van bewust en ook hier werd het gedoogd. De bootsjowerie was immers geen prioriteit, zo liet de sectortop het haar ministers menig maal verstaan. Meer zelfs: hier heerste de mening dat alles beter zou gaan als de bootsjowers de netten voorgoed aan de kaaimuur hingen.

Hoe dat komt? In 1996 was de kustvisserij, dixit de Rederscentrale, maar goed voor iets meer dan 1% van de omzet. In de visserij waar de dienst traditioneel uitgemaakt wordt door de reders van de grootste boomkorvaartuigen is de bootsjowerie dan ook 'quantité négligeable'. Maar elke kustvisser die de pijp aan maarten geeft, opent voor de sectortop nieuwe mogelijkheden. Daar aast men dan ook al vele jaren op de motorvermogens van de bootsjowers. Die motorvermogens mogen ze van de overheid toevoegen aan hun schepen, waardoor ze tegelijk toelating krijgen om meer vis uit zee weg te halen. Meer vis hebben die mensen ook nodig, want zo'n groot boomkorvaartuig verbruikt vele duizenden liters diesel per dag en we weten allemaal wat er met de olieprijs gebeurt is.

De conclusie klinkt pathetisch, maar is daarom niet minder waar. Door doelbewuste keuzen van overheid en sectortop werd een organisch gegroeide vissersgemeenschap, samen met haar visgronden, moedwillig vernietigd.

De rol van de Oostendse bootsjowerie is daarmee beëindigd. Maar de tegenstel-



Foto boven: In 1989, tijdens een protestvergadering, zei een bootsjower ons in een interview: 'Nederlandse vaartuigen die 24 meter lang zijn en slechts een motorvermogen van 300 pk hebben, dat is pure onzin. De snelheid die deze vaartuigen ontwikkelen en de grootte van de netten maken duidelijk dat het over veel sterkere motoren gaat. Daar zijn wij de dupe van.' Tijdens dezelfde protestvergadering reikten de bootsjowers ook de enige oplossing aan: 'In de kustzone zou binnen de zes mijl en zelfs binnen de twaalf mijl enkel mogen gevist worden door vaartuigen die hoogstens twaalf uur op weg zijn. Alleen zo kan het visbestand in de kustwateren beveiligd worden.'

Foto onder: Tussen 1989 en 2002 bleven de kustvissers voortdurend dezelfde eis formuleren. Tegen de wil in van de Rederscentrale in en tegengewerkt door de administratie verkreeg de Vlaamse Vissersbond (die toentertijd de bootsjowers organiseerde) uiteindelijk in 2003 een beschermd visgebied van... drie mijl: too little, too late! De kustwateren waren inmiddels leeggeroofd door overmaatse eurokotters. (foto's gw)



lingen in de visserij blijven onverminderd voortbestaan. Nu de bootsjowers geliquideerd zijn nemen anderen de rol van 'zwart schaap' over. De garnaalvisser die zich sinds kort achter het Puruslogo scharen hebben inmiddels op hun beurt mogen ondervinden wat het betekent niet tot de sectortop te behoren. Hun initiatief om garnaal op te waarderen tot Vlaams streekproduct werd door de Rederscentrale geboycot. De bootsjowers zijn uitgespeeld, maar de concurrentiestrijd blijft voortwoekeren en tegenover elke winnaar zal ook in de toekomst altijd minstens één verliezer staan. Het is dan ook niet te verwonderen dat HVB vorige maand kon melden: 'Reder Jean-Pierre Damman van de warrelnetvisser 0 554 Godelieve voelt zich als kleine reder benadeeld bij de hervorming van de quotatoewijzing. De Rekenaar peilt nu bij zijn collega's of er interesse bestaat om een nieuwe vzw op te richten die de belangen van de kleine reders ter harte neemt.' Wat de

bootsjowers al vele tientallen jaren ondervinden, valt nu anderen te beurt: de grote vissen blijven ook vandaag de kleintjes opeten. Hoe dat komt? Als we de gewezen Amerikaanse president Bill Clinton mogen parafrasen vinden we het antwoord in de alomvattende woorden: *It's capitalism, stupid!*

Flor Vandekerckhove

(1) Jef Klausling, 1991, *Het groot Oostendsch liedboek*, p. 50. 2de strofe van het Oostendse lied 'An de Gernoastrap' van volkszanger Bertino.

(2) In het *Oostends Woordenboek* van Roland Desnerck vinden we naast het lemma Bootsjowerie: 1. die visserij met betrekking tot de schepen die weleer op het strand gezet of achter de duinen gesjord werden; 2. de kleine visserij met de open roei- of zeilvaartuigjes, meestal van klinkwerk, voerende één enkele mast, met een vierkant zeil; zij waren bestemd voor de garnalenvangst, maar in het najaar en de winter ook voor de sprout- en de haringvisserij op de kust; 3. thans de visserij met de kleine gernoasbaks die aan de vistrap liggen.

(3) De tussentitels van dit stuk zijn geïnspireerd door het Oostendse visserslied 'Lange Tjes'. Deze klassieker van de Oostendse bootsjowers behoorde tot het repertoire van de beroemde volkszangeres Irma Bubbeline. Meer daarover in Jef Klausling, 1991, *Het groot Oostendsch liedboek*, p. 301.