

De bokkenvisserij in België en Nederland

VOOR EEN BETER VEILIGHEIDSSYSTEEM DE ZEILWEDSTRIJD : ENGELAND - AMERIKA DE LIMIETEN EN ENGELAND Praatje van de Waterman

In Nederland zijn nu, een goeie maand geleden, bij bekendmaking aan de scheepvaart door de Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart, bepaalde veiligheidsmaatregelen voorgeschreven voor de boomkorvisserij.

In het «Visserijnieuws» van mei II. verscheen een lijst van de Nederlandse schepen die sedert begin 1960 ingevolge de toepassing van deze vismethode verloren gingen. Het zijn er acht, waarvan de beide laatste in drie dagen tijd, namelijk H.D.89 op 28 april en W.R.6 op 1 mei II. In totaal zijn een zestal mensenlevens te betreuren.

Onze vloot bokkenvissers is heel wat kleiner dan deze van de Nederlanders. Toch hebben wij ook al een schip verloren, gelukkig dan zonder verlies van mensenlevens.

Buiten deze gekende ongevallen, komen dan nog de honderden andere gevalletjes waarbij het «geen haar scheelde», en die uiteraard onbekend blijven.

Nuchter beschouwd is het ook een gekke manier van vissen om zo maar een tuig, dat er op berekend schijnt aan om het even wat te blijven haperen, te gaan vastmaken in de top van de mast! «This is asking for trouble» zou de Engelsman zeggen.

Maar ja, er zit een gesmeerde boterham in, en wat zou een mens, die een echte visser is, daar al niet voor doen?

Wat nu wel interessant is om na te gaan, zijn de maatregelen die in Nederland worden opgelegd. Het is een vrij volledig systeem.

Behalve de algemene veiligheidsvoorschriften (waarbij bv. de verplichting de remmen van de liertrommels vanuit de brug te kunnen bedienen, met verbod de koppeling te laten instaan) wordt een «immergency» systeem voorgeschreven dat verschillend is van het onze (dat een uitvinding is van de h. Ir. Verhoest).

Het komt hierop neer: de vislijnen lopen door een blokje of ringetje dat met een eindje op het achterschip belegd is. Tegen het einde van de vislijn zit er een verdikking dat wel gemakkelijk door kabelgeleider, voetblok en nokblok kan, maar niet door het ringetje of blokje bij het achterschip.

Wanneer men nu vastslaat, en men gooit de boel los, dan komt op een bepaald moment de verdikking vast voor het meergenoemde ringetje of blokje waardoor de trekkracht overgebracht wordt op de bolder op het achterschip. Hierdoor blijft het schip ongeveer in koers voor de tijd liggen, terwijl het aangrijpingspunt van de weerstand zo laag mogelijk, en bovendien ongeveer in de hartlijn van het schip komt te liggen. Hierdoor is alle gevaar geweken.

Het is niet nieuw, dit systeem, maar dat betekent nog niet dat het niet goed zou zijn.

In ons systeem schijnen de Hollanders niet zoveel te vinden, blijkbaar om volgende redenen: ten eerste, wanneer men de sliphaak losgoot en nokblok en vislijn komen naar beneden, dan kan hierdoor niet alleen schade aangebracht worden aan het schip, maar ook ernstig gevaar ontstaan voor de bemanning, en ten tweede, het belet niet dat het giek van het vrije net zou opklappen, waarbij men dan van de regen in de drop komt.

Voor deze redenering is wel iets te zeggen.

Het door de Nederlandse Inspektie voor de Scheepvaart weerhouden stelsel is echter ook niet vrij van kritiek. Men kan zich heel wat situaties voorstellen waarin het Belgische systeem ongetwijfeld meer veiligheid

biedt. Een daarvan is wanneer men pogingen gaat aanwenden om het net los te krijgen. De lijst met ongevallen, verschenen in «Visserijnieuws» bewijst dat dit manoeuvre de oorzaak was van het kapseizen van meer dan één schip.

What about een combinatie van beide?

Op het eerste zicht lijkt dit wel een middel om de veiligheid zoniet te verdubbelen, dan toch te verhogen.

Maar opgelost is de zaak hiermede toch niet helemaal.

Eerst en vooral zou een grondige konfrontatie van alle ervaringen ter zake geen kwaad doen. Wanneer men brieven leest van bedrijfsmensen, zoals in «Visserijnieuws» van Mei II., of «Visserijwereld» van 14 mei II., als men met bokkenvissers praat, en zelfs wanneer men de onderscheiden rapporten over de ongevallen onderling vergelijkt, krijgt men sterk de indruk dat alle aspecten van het gevaar nog niet door en door gekend zijn.

Een tweede zaak is deze: veiligheidsmaatregelen nemen ten overstaan van het tuig is ongetwijfeld nuttig en noodzakelijk, maar moet ook het schip zelf niet anders opgevat worden voor dit soort visserij? Het is altijd een gezonde opvatting geweest in de scheepsbouw, dat een schip zoveel mogelijk moet kunnen voor zichzelf zorgen. Wanneer een schip alleen maar aan de goede zijde van het zeeoppervlak kan blijven, dank zij de ononderbroken waakzaamheid van de mens, dan komt vroeg of laat het moment dat door een reeks omstandigheden deze waakzaamheid faalt, en schip en bemanning in ernstig gevaar komen.

x x x

Veertien dagen geleden kwam de Franse Luitenant ter Zee Tabarly als eerste in de zeilwedstrijd Engeland-Amerika voor alleenzeilers, bij de aankomstlijn aan. Hij zette er minder dan een maand over. Ondertussen zijn nog een paar concurrenten binnengelopen.

De opvatting van deze wedstrijd, de tweede in zijn soort (de eerste ging door in 1960), is wel interessant. Als enige beperking gelden ten eerste dat men uitsluitend mag zeilen, en dus geen motor mag gebruiken, en ten tweede dat men helemaal alleen aan boord moet zijn. Het vertrek is uit Plymouth en de aankomstlijn ligt bij de vuurtoren van Brenton Rock (Rhode Island)

Nu staan deze zeilers voor een eerste keuze en die is: wat voor soort scheepje te gebruiken. Hoe groter het is, hoe sneller het normaal kan varen. Maar aan de grote van het schip is een grens en die is: men moet het alleen de baas kunnen blijven, en hoe kleiner het is, en vooral hoe kleiner de zeilen zijn, des te gemakkelijker zal dit gaan. Daartegenover staat dan weer dat een klein scheepje weinig comfort biedt, en het is toch ook van belang dat men eens de benen kan strekken, en tijdens slecht weer niet uit de kooi geslingerd wordt. Enkele deelnemers hebben het gezocht in een zeer speciaal model: er waren twee catamarans bij, en een trimaran (vaartuigen met twee rompen, of een romp met vlerken en twee vlotters, geïnspireerd door de traditionele vaartuigen der eilandbewoners van de Stille Zuidzee) en twee deelnemers vervingen het bij ons gebruikelijke kotter- of kitsting door het Chinese jonktuig.

Een tweede keuze geldt de te volgen route. Men kan de zuidelijke koers volgen, die wel veel langer is, maar meestal dragende wind en warm weder biedt. Het is de route die onze ouwe vriend Columbus destijds volgde, en die meestal genomen wordt door wereldreizigers-per-zeiljacht (bv. onze OMOO).

Ofwel kan men de Noordelijke route nemen, de route van de oude Vikingers, langsheen IJsland en Groenland. Deze route is veel korter, en biedt over het algemeen ook veel oostelijke winden. Het nadeel is dat men rekening moet houden met koude, gevaren voor storm, mist en ijs, en dat men daarenboven scheepvaartroutes kruist.

Een dergelijke onderneming is natuurlijk geen sinecure. Eén der deelnemers, de Engelse koopvaardij-officier Roy Ellison, kan hierover meepreten. Toen hij juist halverwege de oceaan was brak tijdens een storm eerst het blok van zijn grootzeilval, en daarna zijn voormast. Drie dagen

vervolg blz 2

De bokkennisserij in België en Nederland

(vervolg van blz. 1)

heeft de arme man, moederziel alleen midden op de ontketende oceaan, moeten werken om de hele rommelse boel terug aan boord te krijgen en een noodtuig in mekaar te sjouwen, vóór hij, zo goed en zo kwaad het ging, verder kon zeilen.

Vijftien concurrenten namen aan de wedstrijd deel, allemaal stuk voor stuk bekende en ervaren zeilers. Naar verluidt zouden de inrichters een zestigtal kandidaten geweerd hebben, nadat ze «gewogen en te licht bevonden» werden.

Tussen de «gelukkige uitverkorenen», die aan het vertrek konden deelnemen bevonden zich twee Fransen, één Deen, één Australier, één Nieuw-Zeelander, en tien Engelsen.

Behalve een marine-officier (de winner) en een koopvaardijofficier, waren er mensen uit allerlei sociale middens: een paar artsen, een tandarts, een hoger legerofficier, een uitgever, een handelaar, en zelfs een paar mensen uit het landbouwersmilieu, waarvan, indien mijn inlichtingen juist zijn, op zijn minst één authentieke Britse boer.

Laten we nu niet onmiddellijk gaan afleiden uit het feit dat er geen Belg bij was, dat wij helemaal geen zeevaarders zouden zijn. Er was ook geen Hollander bij, geen Noor, geen Japanner of geen Griek, en nu zal wel niemand gaan beweren dat dit geen zeevarende volkeren zijn.

Maar in de Engelse kranten stond het nieuws over het verloop van de wedstrijd in grote letters en met foto's erbij; in de onze heb ik er niet zoveel van gemerkt.

Nu kunnen we ons wel inbeelden dat een Belgisch marine-officier aan de volgende wedstrijd zal deelnemen, of misschien wel een dokter of een tandarts; maar het komt me wel erg waarschijnlijk voor dat er nog heel wat water door de poldergrachten zal lopen, vóór er ooit een Westvlaamse boer aan de startlijn zal komen aanzeilen.

Van een Friese of Bretoense boer lijkt me dit niet zo onwaarschijnlijk.

Alles bij mekaar doet dit een mens toch inzien hoever ons volk verwijderd is van de zee, ook al ligt geen enkel plaats in België op meer dan een drietal uren rijden van de Noordzee, ook al hebben we verscheidene havens, waarvan één grote wereldhaven, ook al brengen de meeste mensen jaarlijks een gedeelte van hun vrije tijd door aan zee.

Zou dit geen verband houden met de geringe belangstelling die de gemiddelde Belg aan de dag schijnt te leggen voor de visserijproducten?

De volgende race gaat waarschijnlijk door in 1968. Misschien zit er een kandidaat tussen dezen die dit lezen. Wat zegt U? Ik? Nee, dank je wel, ik zit ook liever naar de Televisie te kijken.

x x x

Nieuws van het «limietenfront». Volgens Fishing News heeft het Britse Lagerhuis in tweede lezing de Bill over de uitbreiding der voorbehouden Britse visserijzone doorgenomen.

Naar het schijnt hebben heel wat leden van het Huis deelgenomen aan de discussie. De meesten hebben de maatregel toegejuicht, en aangedrongen op strenge controle. Enkele hebben betreurd dat, naar hun zin, te veel toegevingen gedaan worden aan de «continentale» vissers. Eén enkel vond het jammer dat het aloude principe van de vrijheid ter zee verder aangetast wordt.

Er wordt mordicus beweerd, zegt Fishing News, dat het de foreigners zijn, die onbeschaamd met kleine mazen blijven doorvissen, terwijl de Britten onschuldig zijn als een lam. Nu de Britse controlediensten overal binnen de 12 mijl zullen kunnen mazen meten naar hartelust, zowel aan boord van vreemde schepen als aan boord van de Britse, zal met zekerheid kunnen uitgemaakt worden, wie de grote zondaars zijn.

Tijdens het debat in het Lagerhuis, heeft de minister er de nadruk opgelegd dat alles er alleen maar om begonnen is de kleine kustvissers te beschermen. Het gaat er helemaal niet om de visstand te behoeden tegen overbevissing. Dit is het werk o.m. van de Noord-Oost-Atlantische Overbevissingsconventie.

Hij heeft aangekondigd dat door de Regering verhoopt wordt de maatregelen van toepassing te zien komen in September.

Fishing News wist ook te vertellen dat de Deense Regering nog deze zomer wenst te komen tot het instellen van een visserijzone van 12 mijl op de kusten van haar land, wel te verstaan met eerbiediging van wat werd overeengekomen op de Visserijconferentie van Londen.

Deze race gaat dus ook verder, wat in de lijn der verwachtingen ligt. Na IJsland, Noorwegen, de Faroer en Groenland, nu Groot-Brittannië en Denemarken. Ierland zal er zeker ook niet zo heel lang meer over slapen.

Er blijft ons één troost over: laten we hopen dat dit zal bijdragen tot de verrijking van de visstand, niettegenstaande Minister Soames gezegd heeft dat die bedoeling niet is.

PLECHTIGE PRIJSUITREIKING IN DE RIJKSVISSERIJSCHOOL TE HEIST

ONDERWIJZEND PERSONEEL DOOR VORSTEN BEGROET

Het was dinsdag jl. een heuglijke dag voor de Rijksvissersschool te Heist, naar aanleiding van de jaarlijkse plechtige prijsuitreiking. Talrijke personaliteiten hadden er aan gehouden aanwezig te zijn, o.a. de heren A. De Mulder, directeur bij het Hoofdbestuur en Inspekteur van het Zeevaartonderwijs; Luyens, Directeur bij het Loodswezen te Oostende; Vanhulle, Onder-voorzitter van de Rederscentrale; K. Vantorre, gemeenteraadslid en Voorzitter van de Oud-leerlingenbond; Van Gelder, Waterschout te Zeebrugge; Van Eeckhoute, kapitein van het opleidingsschip «Cdt Fourcault»; M. Debruycker, afgevaardigde van de Belgische Transportarbeidersbond, e.a.

De plechtige zitting werd geopend door de heer A. Callant, Directeur van de school. Hij vroeg vooraf een minuut stilte te willen in acht nemen ter nagedachtenis aan de slachtoffers van de Z.476 en de Z.416, waaronder drie Oud-leerlingen van de school.

In zijn welkomstwoord dankte de Directeur de talrijke aanwezigen. Hij betreurde het evenwel dat, niettegenstaande het opvoedende werk dat door de school sinds zovele jaren aan de jeugd van Heist en omgeving besteedt, niemand van het College van Burgemeester en Schepenen, aanwezig was. Hierna gaf hij een overzicht van de manier waarop de examens worden afgenomen door de centrale examencommissies te Oostende. Het zeevaartonderwijs heeft inderdaad deze particulariteit, dat geen enkel brevet of certificaat, door de scholen zelf mag afgeleverd worden. Na nog gewezen te hebben op eenieder's verantwoordelijkheid aan boord, spoorde de Directeur zijn leerlingen aan voort hun best te doen.

Daarna dankte de heer Callant alle personen en instanties die de school genegen zijn. In zijn toespraak bracht hij ook hulde aan het lerarenkorps voor zijn onverdroten werkzaamheden ten bate van de school. Hij betrok speciaal in zijn dank de heer J. Bonte, sekretaris van de school.

Na de proclamatie was het de leerling Henri Moeyaert, die een dankwoord uitsprak.

Met de uitvoering van het Vaderlands Lied besloot deze mooie plechtigheid.

Na de prijsuitreiking deed het gerucht de ronde dat onze Vorsten te Heist aangekomen waren om de naastbestaanden van de slachtoffers van de recente scheepsrampen hun medeleven te betuigen. Ten huize van de zo jammerlijk achtergebleven oud-leerling, Rafaël Calus werden de heer Callant en zijn personeel aan de Vorsten voorgesteld. Iedereen was diep onder de indruk van het zo menslievend gebaar van Hunne Majesteiten.

Hier volgen dan de behaalde uitslagen van de leerlingen:

1e Jaar Afdeling «Dek»
Flitser Ludo, 87,37; Devoogdt Werner, 86,91; Keukelink Roger, 86,68; Deschacht Gilbert, 83,70; Cornille Herman, 77,08; D'Hondt René, 74,87; Devaux Jean-Pierre, 71,87; De Groo-

te William, 69,83; Pollet Willy, 68,68; Mahieu François, 64,51; 11. Molde- rez Ronny, 63,20; Savels André, 63,07; Vandierendonck Georges, 60,76; Cattoor Freddy, 59,64.

2e Jaar Afdeling «Dek»

Savels Robert, 91,79; Teetaert Marc, 77,31; Van Rompaey Walter, 72,82; Mortier Ghislain, 70,09; Van Beveren Willy, 68,80.

3e Jaar Afdeling «Dek»

Vlietinck Charles, 87,21; Claeys Marcel, 79,02; Allemeersch Guido, 76,69; Devinck Willy, 75,30; Willemkens Johan, 66,02; Teetaert Frans, 59,74.

Afdeling Machine 1e Jaar

Savels Johan, 78,08; Ballet Bernard, 75,69; Vlietinck Jan, 73,89; Dobbeleere Willy, 58,07.

Afdeling Machine 2e Jaar

De Cock Freddy, 86,17; Amys Ronny, 81,02; Devoogdt Daniël, 80,26; Maeyaert Henri, 76,14; Haerincq Jacques, 74,48; Camerlynck Freddy, 72,36.

II. BIJZONDERE PRIJZEN

Prijs E.H. Corneillie, Aalmoezenier van de Visserij, voor Rooms-Katholieke Godsdienst: Vlietinck Charles. Prijs leraar in de Zedenleer voor niet-confessionele Zedenleer: Camerlynck Freddy.

Prijzen toegekend door de heer Directeur van het Loodswezen te Oostende, Luyens, voor Nederlands:

Dek: Vlietinck Charles; Machine: De Cock Freddy.

Prijzen toegekend door de heer Directeur Callant, voor zeevaartrekenen:

Examen scheepsleerjongen: Savels Robert.

Examen Aspirant-Schipper: Vlietinck Charles.

Prijzen geschonken door de school, voor gedrag en opvoeding:

1e jaar Dek: Degroote William

2e jaar Dek: Savels Robert

3e jaar Dek: Claeys Marcel

1e jaar Machine: Ballet Bernard

2e jaar Machine: Devoogdt Daniël.

Prijzen geschonken door de Belgische Transportarbeidersbond voor het examen van motorist (— 400 PK):

Decock Freddy, Amys Ronny, Devoogdt Daniël, Haerincq Jacques, Moeyaert Henri, Camerlynck Freddy.

De leerling De Cock Freddy behaalde in het examen van motorist (— 400 PK), 86,97 % van de punten, zijnde het hoogste procent van de Kust. De Belgische Transportarbeidersbond schenkt hem derhalve een bijzondere prijs.

III. UITSLAGEN VAN DE LEERLINGEN BEHAALD VOOR DE CENTRALE TE OOSTENDE

Examenzittijd januari 1964

A. Afdeling Dek

Behaald het brevet van Schipper ter Kustvisserij: Willemkens Bernard, (met grote onderscheiding).

Behaalde het brevet van Schipper ter Visserij 1e Klas: Deman Hui-brecht, (met onderscheiding).

Zie vervolg blz. 10