

WAT WEET EN DENKT MEN IN 1975 ?

PATRIA BELGICA

Het kan kinderlijk, zelfs kinderachtig lijken, nachtenlang oude franse teksten te willen vertalen en zich bedroefd te voelen bij de vaststelling dat er gedurende 100 jaar zo weinig veranderde, dat een eeuw later nog bijna dezelfde vraagtekens zijn blijven bestaan en dat, althans onze eigen vissers, zo bitter weinig afweten van het produkt dat ze willen vangen en aanvoeren. Mij leert het in elk geval dat onze visserij altijd reeds in grote mate afhankelijk is geweest van zowel het onbekende als van het profitaariaat.

Over wat men in 1873 wist of dacht, kan men dus lezen in Patria Belgica; summier wil ik hier enkele details geven, in de hoop dat Het Visserijblad een vaste rubriek krijgt over wat men weet en denkt in 1975. Ik ben overtuigd dat onze vissers er uitermate mee geholpen kunnen worden.

Kabeljauw : de beste, of althans de meest geëerde kwam van de Doggersbank, hoewel er het meest gevangen werden aan de Lofodeneilanden, waar meer dan 20.000 mensen de kabeljauwvangst beoefenden. Opmerkelijk echter dat kabeljauw slechts op de kust met netten werd gevangen, maar doorgaans met haken aan een lijn. Kabeljauw op de kust is niet in gewone doen en daarom uitzonderlijk; dit komt doordat kabeljauw, in tegenstelling met andere vis, niet naar de kust komt om kuit te schieten, doch de eieren in open zee legt, waar ze drijvend in het water uitbroeden. Vandaar oordeelde men dat de uitroeiing van kabeljauw praktisch onmogelijk was. Het Noord-oost Atlantisch pact denkt er wellicht anders over.

Haring : en wat een zorg besteedde men aan de kwaliteit ! Gezouten haring moest van Holland komen, want dat werd niet geëvenaard, en Rusland kocht jaarlijks 33 miljoen kilo tegen 9 miljoen toenmalige frank, doch ze moest verpakt zijn in houten kisten van sparhout, die de smaak van hars meegaf, terwijl andere landen beukenhout verkozen.

Ook toen wist men niet waarom de haring verhuisde en op totaal nieuwe visgronden te vangen was; men durfde hoogstens pomen dat de temperatuur van het water zeer sterk de verhuizing beïnvloedde, terwijl de ene geleerde vast overtuigd was dat de haring eens per jaar kuit schiet, maar een andere in het tweemaal verschijnen per jaar op dezelfde plaats het bewijs geleverd zag dat haring jaarlijks 2 liefdesseizoenen beleefd. De bewering dat haring 50.000 eitjes per jaar legt was voldoende reden om te geloven dat de haring eenvoudig niet kon uitgeroeid worden, dat de huidige toestand van de haringstapel toch schijnt tegen te spreken. Of niet ?

«De geleerden hebben zich uitgeput in veronderstellingen om de oorzaken te vinden omtrent de onregelmatigheid waarmee de haring verschijnt en verdwijnt; men kwam er slechts toe te verklaren dat de ondergrondse warmte als oorzaak moet gezien worden voor het soms plotseling verdwijnen. Als het niet dit aards vuur is, dan zal zekerlijk de loop van de Golfstroom er niet

vreemd aan zijn.» Weet men er vandaag meer over ?

Dat de haring altijd tegen stroom zwemt wist men toen ook reeds, maar een jong geleerde, A. Boeck, was overtuigd dat haring zich niet ver verwijdt van de geboorteplaats en leeft in zeer diepe bekens, die slechts verlaten worden om kuit te gaan schieten, hoewel ook volgens hem de haring onmiddellijk verdween wanneer er een plotselinge temperatuurschommeling optrad en dat haring onvindbaar werd wanneer het water beneden de 4° daalt.

Straks kunnen we misschien haring vinden met trawlnetten die de diepste inzinkingen van de zeebodem afdreggen.

NIETS NIEUWS ONDER DE ZON

De schrijver van 1873 verwondert er zich over dat in Helst, de schipper eigenaar van de boot is, waarom hij een procent vooraf neemt van de opbrengst, waarna alles in gelijke delen wordt verdeeld, terwijl in Oostende schipper noch visser van ver noch nabij zou eigenaar zijn, want dat de vaartuigen toebehoren aan zeilmakers, scheepsbouwers, leveranciers van netwerk enz., die er allen een part in heb-

ben, waardoor deze gezamenlijke eigenaars zich al te vaak minder bekommeren met de strikte visserij dan wel met hun persoonlijke leveringen van garen, zeilen enz.

De schrijver vindt dit een verfoeilijk systeem waardoor de visser te weinig verdient en de visserij niet wordt gemoderniseerd. Hij wijst er ter dezer gelegenheid op dat het trawlnet, te Oostende veel te zwaar is en te log, en het best door lichter materiaal zou vervangen worden, waardoor men in plaats van één net, er twee zou kunnen voortslepen, zoals een zekere P. Maas van Scheveningen dit reeds toepast.

Het klinkt allemaal nogal stuntelig en onbeholpen maar mij blijft het fascineren dat men aan de Oostkust merklijk beter betaalde dan aan de Middenkust, en dat zulks op vandaag nog altijd even waar is. En het is meer dan toeval dat in de jaren zestig de Oostkust entoesiast en zelfs overmoedig de boomkorre invoerde terwijl Oostende niet alleen moeizaam volgde, maar tot op heden rabiante tegenstanders van het boomkorren behoudt.

Men kan oordelen dat al die oude kul vandaag geen belang meer heeft, maar daar stel ik tegenover dat onze eigendunk al even grote flauwe kul is, want het is tenslotte niet de wetenschap die Van Waes en Bonny hebben bijgebracht hoe op een andere en betere manier op kabeljauw kon gevist worden !

En wat zijn we met onze eigendunk als we doodjaloers de opbrengsten van de Nederlandse visserij bekijken ?

Op mijn vraag antwoordde men destijds dat de Nederlanders het veel gemakkelijker hebben, want dat ze dichter bij de visgronden zijn; daarna beweerde men dat 't resultaat van de Nederlanders te danken is aan het zwaarder motorvermogen dat ze mogen inbouwen. Maar vandaag spreken we ook reeds over 1000 PK en ligt Breskens zo geweldig veel dichter bij de visgronden dan Zeebrugge ?

Ik herinner me dat een kredietaanvraag werd ingediend voor een vaartuig « zoals de Hollanders » en dat onze reders die aanvraag bestempelden als onrendabel en af te wijzen.....

Patria Belgica of een grote borst is één betekenis !

Hoeveel beter zouden we een krediet van enkele miljoenen, besteden om de Europese toestanden in de visserij ter plaatse te bestuderen, gedurende weken en maanden, ware het niet dat iedereen zou jaloers zijn moest ik voor 1 jaar op staatskosten Europa afweilen terwijl ik zou barsten van rijd moest jij of hij in mijn plaats daarvoor worden aangeduid !

Jef Deroose

ER WERD SCHEVE KOERS GELOPEN AAN BOORD VAN DE O.288 „LANS“

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende heeft een ganse zitting besteed aan het vastlopen van de diepzee-reiler „LANS“ op Berry Hoy Island op 21 december van vorig jaar. Het is uiteraard nog veel te vroeg om nu reeds conclusies te trekken maar toch kon uit de onderhoren afgeleid worden dat de stranding uitsluitend werd veroorzaakt door het lopen van een scheve koers. In omstandigheden die vooralsnog niet juist konden vastgesteld worden heeft roerganger Zanders Maurice een peiling genomen op het licht van Tor Ness in plaats van het licht van Stroma. Hierdoor moest de O.288 „Lans“ onvermijdelijk op de 200 m hoge klippen van Berry Hoy Island lopen. Schipper Julien Germonpré, die sedert zijn 14 jaar op IJIsland vaart en derhalve de Penty Firth kent als zijn broekzak, bevestigde inderdaad dat hij 2 mijl bezuiden Sule Skerry een welbepaalde koers op gaf aan de roerganger waarbij het licht van Stroma lichtelijk aan stuurboord voorbij moest gevaren worden. Terzelfdertijd werden de nodige correcties toegepast op het stuur- en standaardkompas. Dit betekende dat men op het standaardkompas Z.O. ten O. voer en op het stuurkompas Z.O. Schipper Germonpré hield zich vervolgens bezig met de herstelling van de automatic pilot die ingevolge een defect was uitgevallen maar bevestigde dat hij op regelmatige tijdstippen op de brug kwam en koers nazag. Hij gaf

toe dat hij de navigatie van zijn vaartuig voortdurend onder controle had. Wel is hij honderd procent zeker dat hij omstreeks middernacht, dus ongeveer een half uur vóór de ramp nog het licht van Stroma peilde. Wat er dan gebeurd is blijft vooralsnog een open vraag al mag verondersteld worden dat de „Lans“ op een bepaald ogenblik uit koers is gegaan en de roerganger het licht van Tor Ness aanzag voor dat van Stroma, en bovendien geen aandacht werd geschonken aan het aantal flikkeringen.

Ook wordt schipper Germonpré aangewreven dat hij zeer onvoorzichtig is geweest door de brug te verlaten in een gebied dat als zeer gevaarlijk staat aangeschreven. Te meer daar de herstelling aan de automatic pilot niet van zeer dringende aard was. Men kon zonder moeite op handbesturing overschakelen en later, in open zee, de reparatie uitvoeren. Bovendien bleken de decca, de verlichting van de dieptemeter, alsmede de radar eveneens onklaar. Een samenloop van omstandigheden die allemaal een rol hebben gespeeld in deze scheepsramp. Rijkskommissaris Bentein beslist dan ook schipper Germonpré te betrekken.

Ook motorist Michiels werd onderhoord die o.m. verklaarde dat de roeraanwijzer inderdaad niet meer overeenstemde met de roerstand. Er kon evenwel gemakkelijk op handbesturing overgeschakeld worden.

ONDERZEESE TELEGRAAF- TELEFOON- EN VERBINDINGEN VRIJWAREN TEGEN VISSSENDE TREILERS

Voor de zeelieden en de zeevissers greep te Oostende een voorlichtingsvergadering plaats over de te nemen maatregelen ter bescherming van de onderzeese kabels voor intercontinentale telefoon- en telegraafverbindingen.

Het is een inrichting van de dienst public relations van de R.T.T. Het blijkt dat bedoelde kabels vaak beschadigd worden door de netten van treilers tijdens het vissen. Het was zeker niet de bedoeling op deze vergadering het proces van de zeevisserij te maken. Het was vooral de bedoeling een toenadering tussen de betrokken partijen te bewerkstelligen met het oog op het voorkomen van dergelijke voorvallen.

Aan de hand van een film werd uiteengezet, wat er precies kan gebeuren en wat de gevolgen hiervan kunnen zijn. Nadien gaf de h. Hoebeeck dienstchef bij het departement transmissie een uiteenzetting over de juridische kant van de zaak

Verder werd ook bijzondere aandacht besteed aan de verbindingen tussen de schepen op zee en Oostende-radio, waarbij ook hier heel speciaal de zeevisserij werd betrokken. Vanwege de vertegenwoordiger van de betrokken dienst werd bevestigd, dat geen enkele inspanning te veel wordt geacht om de veiligheid op zee te waarborgen.