

(Vervolg van blz. 9)

Later zocht men het in de adellijke titels (Prince de Liège, Graaf van Vlaanderen) en na de oorlog 40-45 de serie geleerden (Marconi, Edison enz...).

De Oostendse Rederij bekende duidelijk kleur met de namen van socialistische voormannen: O.149 Emiel Vandervelde, O.158 Edouard Anseele, O.159 César De Paepe enz.. Toen na 1945 de Oostendse Rederij wat minder rood werd, moesten de socialistische voormannen het afleggen tegen figuren die in de tweede wereldoorlog een belangrijke rol hadden gespeeld: O.157 Winston Spencer Churchill, O.159 Franklin D. Roosevelt, O.333 Monty. Alleen de O.148 Captain Blondé liep daar wat verloren tussen al die grote staatslieden.

De Motorvisserij hield het bij de Vlaamse Schilders: O.293 Van Eyck, O.295 Memlinc, O.297 Rubens enz.. Traditie zat er alleszins in: dezelfde namen komen steeds terug. Het ware een interessante vraag voor een kwisprogramma over de zeevisserij hoeveel Rubens' de Motorvisserij heeft gehad of hoeveel John's bij de P.V. in de vaart waren. Het antwoord is 3 Rubens' en 4 John's.

Verskillende rederijen deden de grote broers uit de koopvaardij na. De rederij Brunet keek naar de Cunard White Star Line met de namen uitgaande op „ic”: O.108 Adriatic, N.117 Aziatic, Z.88 Atlantic enz.. Iedereen kent de „Belgian's” (Belgian Sailor, Lady en Skipper) naar het voorbeeld van de reeks Liberty-schepen door de Belgische Staat in 1945 aangekocht. Niet onaardig, maar zeker niet erg typisch Vlaams.

Trouwens, ook in het naamgeven speelt het taalprobleem een rol, zoals in alle zaken in ons land. Vroeger kwamen Franse namen veelvuldig voor: O.127 Ste Thérèse de Jésus, O.166 Bonne Espérance, enz.. Daarna ging de voorkeur naar het Engels: O.72 Sea Gull, Z.425 Research.

Zeer Vlaams klinken de namen van de Vlaamse banken die enkele Nieuwpoortse reders in de jongste jaren aan hun schepen gaven: N.41 Ter Streep, N.708 Ruytingen, enz.. Hoewel de Vlaamse zandbanken talrijk zijn, zijn er blijkbaar toch niet genoeg om de ganse Nieuwpoortse haven te bevolken. Hopelijk zal daarin geen beperking van de bloeiende Nieuwpoortse visserij liggen.

Opvallend is dat bitter weinig namen van visgronden aan de vissersschepen gegeven worden. Er is wel een O.170 Rockall geweest, en er zijn namen van lichtscheepen als Noordhinder en Westhinder die ook aangestreden kunnen aanduiden. Maar er is, bij mijn weten, nooit een reder geweest die zijn schip IJsland of Engels Hoofd, Witte Bank of Fladen doopte.

De Christen invloed op de namen valt niet te onderschatten. Bij reders zoals Raphaël Vercouter was dit een traditie: N.45 Hernieuwen in Christus, N.59 Getuigt in Christus. Eén van de eerste schepen van wijlen Henri Lambregt was de P.26 In Gods Naam. Sommige reders hebben dit op een geleerder wijze in het Latijn uitgedrukt: O.275 Deo Volente, Z.543 Volumtas Dei, enz.. Terloops gezegd, in die categorie waren er reders die op geen lekje verf zagen om de naam op het schip te

schilderen. Wie zegt beter dan B.29 Ste Marie Joseph protégé nous van K. Giese (26 letters) of O.73 Notre Dame de Perpétuel Secours van Ghys en Zonnekeyn (27 letters) ?

Er zijn namen van hoop, van vertrouwen in de toekomst, te beginnen met O.111 Tout va bien, over de Z.27 De Hopende Visscher naar het eenvoudige „De Hoop” waarvan op hetzelfde ogenblik twee schepen met die naam in de vaart waren, de O.155 en de Z.764.

Maar het meest spannend is de wedloop tussen de gebroeders en de gezusters. Wij hebben de Z.426 De Twee Gebroeders gehad van Jan Vantorre, de Z.65 De Drie Gebroeders van Jan Dobbelaere, de N.804 De Vijf Gebroeders van Louis Legein tot de Z.416 De Zes Gebroeders van Th. Van Wijsberghe. De gezusters hebben het niet zo ver gebracht: de N.706 De Drie Gezusters van Jac. Legein en de O.271 De Vier Gezusters van Laurent Verbiest. Maar de gebroeders en gezusters worden met een lengte geklopt door de N.27 De Zeven Kinderen van M. Beschuyt, behouden. Een oud bijgeloof wil dat het ongeluk bijbrengt de naam van een schip te wijzigen. Bewijzen kan men dit zeker niet. Verschillende schepen ondergingen een naamwijziging bij de verkoop en brachten de nieuwe eigenaars geluk en voorspoed. Schepen die hun naam behielden, stortten de nieuwe eigenaars in een even diepe put als de vorige eigenaars. Een algemene regel bestaat, vanzelfsprekend, niet.

Per slot van rekening, zoals Shakespeare zei, „Wat is in een naam ?” Vooral in de zeevisserij, waar de schepen meer met hun nummer worden aangeduid dan met hun naam.

Maar ook in de nummers ligt een traditie. Grote rederijen zoals P.V. of Motorvisserij, hebben er steeds op gestaan bepaalde nummers voor te behouden voor hun schepen. De P.V. had vooral de cijfers in de nummers tachtig, de Motorvisserij van 290 tot 300.

Hoezeer de reders soms houden aan een bepaald nummer blijkt uit enkele voorbeelden waar, soms na vele jaren, hetzelfde nummer weer aan een bepaalde rederij toegewezen wordt. Zo kan het zeker geen toeval zijn dat de „Coudekercke” van de gelijknamige rederij het nummer Z.499 draagt, vermits één van de eerste schepen van Eugeen Vlietinck, de promotor van deze rederij, het nummer Z.499 droeg. De eerste Z.499 Jean-Marcel werd in 1956 verkocht, de tweede Z.499 Coudekercke kwam in 1968 in de vaart.

Even treffend is het voorbeeld van de Nieuwpoortse reder Raphaël Vercouter die voor 1940 de N.45 Hernieuwen in Christus uitbaatte. Zijn zoon Michel kocht in 1974 de Heracles en die werd opnieuw de N.45. Andere voorbeelden zijn de Z.161 Ronny van Constant Pauwaert in 1955 verkocht; 10 jaar later kocht Pauwaert de Z.161 Knar. En Oscar Rappé bezat zowel de Z.30 Hubert-Elise als vele jaren later de Z.30 Westhinder.

Waaruit het besluit kan worden getrokken dat zelfs aan een nummer een sentimentele waarde kan vastzitten. Een verheugende vaststelling dat het prozaïsche leven van de visser toch een zeker sentiment niet uitsluit.

(Nadruk verboden)

Jan Yole

## Waarheen met de vloot ?

Ook zonder de oliecrisis en de nasleep er van zou de internationale zeevisserij in dezelfde nauwe schoentjes zijn terecht gekomen als nu het geval is. Te veel vaartuigen zijn bedrijvig op dezelfde identieke visgronden. Dit leidt onvermijdelijk tot overbevissing. België ziet zijn vangsten van jaar tot jaar achteruitgaan. Bij onze buurlanden is het al niet veel beter.

De te verdelen koek is veel kleiner geworden. Nu er niet genoeg meer is voor iedereen, moest men noodgedwongen tot maatregelen overgaan. De Noord-Oost Atlantische Visserijcommissie (N.E.A.F.C. in het Engels) is aangesteld tot „moeder van het huishouden” om te zorgen dat elkeen zijn stuk van de taart krijgt, elk volgens zijn behoeften en vermogens. Zo ontstonden de kwoteringen of kwota, waarmee dit jaar van wal gestoken werd.

Met die kwota valt het nogal mee. Voorlopig althans. Met de dalende vangsten, tot nog toe in 1975 aangeland, moet dit jaar geen uitputting van de kwota worden verwacht, noch voor de platvis (tong en schol), noch voor de ronde Noordzeevis (kabeljauw, schelvis en wijting).

Maar het kan in de toekomst anders worden. De N.E.A.F.C. brengt in mei a.s. de nieuwe kwoteringvoorstellen voor 1976 ter tafel, en naar verluidt zullen de kwota voor volgend jaar een heel stuk beneden deze van 1975 liggen. Komt daarbij dat de kwota vastgelegd worden in verhouding tot de gemiddelde vangsten van de laatste tien jaar, waarbij voor ons land door de kleinere aanvoer van de laatste drie jaar en vooral van 1974 ons aandeel procentsgewijs nog zal afnemen.

Men moet dus niet verwachten dat de kwota in de eerstkomende jaren zullen afgeschaft of verruimd worden. Er mag intengendeel meer gerekend worden dat nog andere vissoorten op deze manier zullen dienen beschermd te worden.

Overbevissing is evenwel niet de enige aanleiding tot het opleggen van vangstbeperkingen. De vrije visserij ter zee wordt hoe langer hoe meer belemmerd door de totstandbrenging van voorbehouden visserijzones tot ver in zee. Meer en meer landen met visrijke wateren willen alleenheerser worden over een brede zone voor hun kusten. Oorspronkelijk deed deze tendens zich alleen in Zuid-Amerika en in Azië voor, doch ook West-Europese landen, zoals IJsland, Noorwegen en Groot-Brittannië zijn nu van deze gedachte bezeten.

De Verenigde Naties pogen op dit gebied tot internationale afspraken te komen, maar de achtereenvolgende konferenties van Caracas en Genève leverden nog geen concrete resultaten op. Hoe dan ook met of zonder overeenkomst, kan nu al gesteld worden dat voorbehouden visserijzones van 50 en van 200 zeemijlen ook in onze kotreien weldra een feit zullen zijn.

Zo staat het zo goed als vast dat Noorwegen binnenkort tot 50 mijl uitbreidt en IJsland tot 200 mijl. Ook Groot-Brittannië zal de 200 mijlen invoeren, maar wil, met het oog op het EEG-referendum, nog eerst even de kat uit de boom kijken alvorens een definitieve beslissing te nemen. Doch dit uitstel zal zeker geen afstel worden.

(Vervolg blz 13)

Voor landen zoals België die het grootste deel van hun vangsten traditioneel uit die „bedreigde” wateren halen, stelt zich vanzelfsprekend de vraag welke visserij nog zal mogelijk zijn. Zullen wij met die landen nog akkoorden kunnen afsluiten?

Momenteel hebben wij nog 10 vaartuigen die op IJsland vissen en die dit nog tot 13 november 1975 mogen doen ingevolge een bilateraal akkoord met dat land, waarbij tussen 12 en 50 mijl in bepaalde vakken en in bepaalde maanden mag gevist worden. Wat met onze IJslandvisserij na die datum? Wat indien IJsland, zoals verwacht en gevreesd, reeds vóór november overgaat tot uitbreiding tot 200 mijl? Het zal al een hele krachttoer worden van de IJslandse autoriteiten een verlenging te verkrijgen van de huidige regeling, zij het maar voor een korte tijdsperiode van één of twee jaar.

Belangrijk nog is onze verhouding tot Groot-Brittannië, want onder de Britse wal halen wij het grootste gedeelte van onze aanvoer vandaan. Toen op 1 januari 1972 Groot-Brittannië, Ierland en Denemarken tot de EEG toetraden, sloten de negen lidstaten een akkoord over de visserijrechten voor tien jaar. Met dien verstande dat niemand de EEG inmiddels verlaat, is dit het huidige stelsel dat samengevat er als volgt uitziet:

- a) tot op zes mijl kan elke lidstaat de visserij reglementeren naar goeddunken;
- b) historische rechten blijven gelden;
- c) tussen 6 en 12 mijl mogen de lidstaten de visserij regelen in een reeks wel omschreven zones.

Praktisch betekent dit voor ons dat de Belgische vissers rond Groot-Brittannië en Ierland mogen vissen tot op 12 mijl, en op sommige kusten zelfs tot 6 mijl.

Wanneer de Britten uit de EEG zouden treden, of hoe dan ook tot een unilaterale vastlegging van een 200-mijlszone zouden overgaan, kan dit voor onze visserij bijzonder ernstige gevolgen hebben. Men mag er gewoon niet aan denken wat het gevolg zou betekenen indien onze historische rechten zouden komen te vervallen of wanneer de Noordzee in vakken zou verdeeld worden, uitgaande van de 200-mijlsregel.

Men zegt wel, de soep wordt nooit zo heet gegeten als ze opgediend wordt, maar toch lijkt het onvermijdelijk dat in de toekomst met een belangrijke vermindering van de bevisbare oppervlakte van de zee dient rekening te worden gehouden.

Waarheen dan met de vloot, nu vangstbeperkingen opdoemen van dubbele oorsprong, enerzijds vangstkwoteringen en anderzijds uitbreiding van exclusieve voorbehouden zones en verkleining van het gebied der volle zee.

Het is voor iedereen duidelijk dat een land als België de gedachte van een verdere uitbreiding van zijn zeevisserijvloot ver van zich af mag zetten. Reëler is de vraag of het huidige peil van de vloot mag gehandhaafd worden, of indien integendeel een verdere reductie ervan wenselijk is.

Momenteel omvat de Belgische vloot 245 bemande vaartuigen met een bemanning van ongeveer 1.100 zeelieden. Het aantal schepsjongens

ontwikkelt zich normaal en op voldoende wijze, zodat de aflossing verzekerd schijnt.

Men moet evenwel toegeven dat de vloot stilaan een zekere veroudering ondergaat. Door de hoge kostendruk vermindert het animo tot nieuwbouw snel: vorig jaar leverden de scheepswerven nog 7 nieuwe schepen af; dit jaar zullen het er maar 3 of 4 zijn. Meer en meer vergenoegt men zich er mee in oudere vaartuigen nieuwe motoren te plaatsen om aldus de levensloop van het schip zo lang mogelijk te rekken. Ook qua type vaartuig wordt aldus een achteruitgang in de hand gewerkt, omdat te weinig geprofiteerd wordt van hetgeen de technologische vooruitgang in de jongste jaren heeft tot stand gebracht.

Nemen we het voorbeeld van de buurhaven Boulogne, waar een rationele aanpak van de nieuwbouw tot volgend merkwaardig resultaat leidde: in 1964 brachten 118 schepen (klassieke zijtrawlers) hetzelfde tonnage vis aan als in 1974 door amper 64 vaartuigen (35 hektrawlers en 29 zijtrawlers) wordt aangeland.

Het is duidelijk dat daar door modernisatie de vangst (en de besomming) per eenheid gevoelig werd opgedreven, en dit is zeker iets waar ook bij ons een grote nood aan bestaat. Het voorbeeld van Boulogne moet ons in ieder geval doen nadenken over de huidige structuur en samenstelling van de vloot. Hierbij lijken volgende overwegingen richtinggevend te moeten zijn:

- 1) Nieuwbouw dient vervangingsbouw te zijn — dus geen verdere uitbreiding van de vloot.
- 2) Een numerieke afname van de vloot is op zichzelf niet erg, indien door een aangepaste nieuwbouw de vangstcapaciteit van de totale vloot behouden blijft, waarbij het rendement per eenheid opgevoerd wordt.
- 3) Met het oog op de verlegging der visserijgrenzen en de uitbreiding der voorbehouden zones, lijkt het wenselijk de kustvisserij en de kleine zeevisserij speciaal te stimuleren en te ontwikkelen.
- 4) In hetzelfde kader en dan meer speciaal in betrekking met de toekomstige houding van Groot-Brittannië, moet ook de keuze van het type nieuwe vaartuigen worden aangepast, bv. door omschakeling naar de hekreiler, voor het geval de Britten de bokkenvisserij zouden verbieden in hun zones.
- 5) Polyvalentie van vissersvaartuigen en -methoden verdient de voorkeur te verwerven, dit om eenzijdige specialisatie te voorkomen en om in crisistijd naar andere soorten visserij te kunnen overschakelen.

Deze en soortgelijke overwegingen gaan natuurlijk maar op, voor zover de internationale vangstbeperkende maatregelen een werkelijke bescherming en een geleidelijk herstel van de visstocks opleveren, en op voorwaarde dat binnen de evolutie van het zeerecht een billijke verdeling en een aanvaardbare regeling van de betrokken visgebieden kan worden bereikt.

Tenslotte is het voor het heropleven van de visserijbedrijvigheid onontbeerlijk dat de huidige algemene economische recessie bedwongen wordt, en in het specifiek geval van de zeevisserij dat een oplossing gevonden wordt voor de grote voorraden diepvriesvis die momenteel de normale afzet van vis in het algemeen ontworpen.

Walter VAN ROOSE  
Sekretaris Bedrijfsraad voor de Visserij

## Woorden uit de zeemanskist

Vanwege oppermeester J.B. Dreesen, verschenen in het maantnummer van Neptunus enkele zeer interessante woorden uit de Zeemanskist.

Hij schrijft o.m.:

Het touw dat op het KRUIS of de VLOEI van een anker wordt geslagen en naar het schip leidt om daarmee een anker te kunnen binnenhalen noemt een NEURING. Overdrachtelijk wordt ook de boei-reep van een ankerboei, die men op het kruis van een anker sluit, als voorzorg tegen het verspelen van het anker, zo genoemd.

Oorspronkelijk was de neuring een lijn die over een rol of een blokje vooraan of onder de boegspriet liep (NEURINGROL) en waaraan het moeilijk te verstuwen stokanker werd gevoerd. Een zo zwaar gewicht ver van voor was

aan boord niet erg gewenst omdat het de stampbeweging van het schip ondersteunde. Bovendien bestond er in vele havens een verbod het anker op deze wijze te voeren. Geleidelijk aan verdween dan ook de praktijk waarbij het anker aldus gevoerd werd. Mits sterk genoeg te zijn was de neuring echter een uitstekend hulpmiddel bij het UITBREKEN, het van de bodem loskrijgen van het anker, zodat zelfs nadat het anker aan dek werd gestuwd de lijn verder in gebruik bleef.

De oorsprong van het woord is waarschijnlijk te zoeken bij de ring die zich op de oude ankers op het kruis en tegenwoordig in het zwaartepunt van het anker bevindt. Vergelijk met ROERING, waarmee oorspronkelijk de zeldoekse- of touwen bekleding van

de bovenste ankerring werd bedoeld en dat nu als benaming van die ring dient.

Een SLAPKIST is voor ons een verouderd begrip, maar oorspronkelijk was het de kist van de schipper waarin deze allerlei benodigdheden stockeerde die zijn bemanning gedurende de reis mits betaling kon krijgen. Hieronder waren begrepen: oliegoed, laarzen, klederen, dekens, tabak en zo meer. Later ging de naam over aan het lokaal of de ruimte die aan boord voor dit doeleinde werd gereserveerd. Het woord komt van het Amerikaans SLOPCHEST (Alle Amerikaanse schepen met uitzondering van walvisvaarders en vissersvaartuigen zijn nog verplicht een slapkist aan boord te hebben). Het is een samenstelling van SLOPS — a name given to ready

made clothes and other furnishings for seamen by Maydman in 1961 — en CHEST, een ruime (zeemans) bergkist.

BEZALMIEN is een woord dat sedert de «KAMINA» en de Algerines bij ons in gebruik is geraakt. Het betekende het op maat schuren van de houten dekken met stenen en zand tijdens generaal schoonschip. Eigenlijk luidde het woord BEPSALMIEN, een verving van PSALMEN ZINGEN, uitdrukking die sedert verleden eeuw in de Nederlandse Marine burgerrecht heeft gekregen voor bovengenoemde operatie. De gele zandsteen die hierbij gebruikt wordt noemt een PSALMBOEK. De woorden psalmen zingen, psalmboek en bezalmen werd in de soldatentaal

(Vervolg blz. 15)