

vens noodzakelijk zijn de werking van het Fonds voor Scheepsjongens aan te passen daar onze toekomstige vissers slechts op oudere leeftijd kunnen aangemonsterd worden.

Buiten de verlenging van de leerplicht betekenen de vernieuwde inzichten inzake bijzondere jeugdzorg evenzeer een belangrijke evolutie.

De bijzondere jeugdzorg zal niet meer zo duidelijk gericht zijn op de bescherming en het uit handen nemen van alle verantwoordelijkheid van de jongeren, maar zij zal voornamelijk gericht zijn op het geven van zelfbeschikkingsrecht aan de jongeren, opdat zij meer verantwoordelijkheid zouden verwerven om een menswaardige plaats in te nemen in onze maatschappij. Naar aanleiding van deze nieuwe inzichten zal het voor DE BOLLE belangrijk zijn in de toekomst haar visie en haar beleid, naar de jongens toe, uit te bouwen met eigentijdse middelen. Wij denken hierbij aan de nodige verbouwwerken die zich op korte termijn zullen opdringen.

DE BOLLE moet voor onze jongens een lichtbaan zijn die hen de weg wijst, een licht in de duisternis van moeilijke periodes in hun leven.

Voor ons allen, welke plaats wij in de maatschappij ook innemen, is het een bestendige opdracht om samen te werken voor een mooiere en een betere wereld, waar het ook goed is om te leven, ook voor de jongens van DE BOLLE, die, hoe pijnlijk ook, niet bij hun eigen vader, moeder, broers of zusters kunnen of mogen opgroeien.

DE BOLLE is een thuis voor onze jongens en ook voor diegenen, die ons reeds verlieten en een heuse plaats in de maatschappij hebben verworven, een wegwijzer door moeilijke tijden.

Wij menen samen met U allen fier te kunnen zijn op het gepresteerde werk van de voorbije 22 jaar en kunnen met zekerheid zeggen dat wij het niet bij deze voorbije jaren laten, maar verder gaan om onze jongens bij te staan in omstandigheden waarin geborgenheid, veiligheid en liefde

geen holle woorden zullen zijn.

Het is in de geest van solidariteit dat DE BOLLE, als sociale instelling, iedereen oproept om zich in te zetten tot het uitbouwen van een meer menselijke maatschappij. Wij zijn overtuigd dat „HET VISSERIJBLAD”, samen met ons Visserstehuis, verder hand in hand, zich zal inzetten om dit doel te bereiken.

Met onze dank voor de trouwe sympathie en de jarenlange samenwerking, bieden wij „Het Visserijblad” onze welgemeende gelukwensen aan en wensen wij al onze vissers, hun familie en allen die onze visserij genegen zijn, een VROLIJK KERSTFEEST en GELUKKIG NIEUWJAAR.

Namens DE BOLLE,
Visserstehuis voor Jongeren, v.z.w.
Tweebruggenstraat 2, Oostende

J. CLAEYS
directeur

A. OPSTAELE
voorzitter

DE OOSTENDSE SCHOVER

De Oostendse schover of open garnaalboot zag het licht rond het begin van de 19de eeuw. Aanvankelijk niet veel groter dan een roeiboort groeiden de laatste exemplaren uit tot zeilschepen van doorgaans 8 meter lengte. Nog langere types werden dan later van een hulpmotor voorzien. Allen hadden een intrekbare kluiver en één mast die van een trapeziumvormig emmerzeil was voorzien.

De grootste concentratie van schovers bevond zich te Oostende (vandaar de benaming) doch ook in Blankenberge en Nieuwpoort vond men dit type vissersvaartuig terug, weliswaar in veel mindere mate. De grotere exemplaren hadden doorgaans een gladboordig afgewerkte romp in karveelwerk, terwijl enkel het voorsteven door een roeffje was overdekt, en dat de rest van de boot volledig open was.

Dergelijke schepen vaarden 's morgens vroeg uit en keerden nog dezelfde dag terug. Door de barre weersomstandigheden was in vroeger jaren de bemanning van deze zeilschepen soms genoodzaakt één of meerdere overnachtingen in Frankrijk door te brengen meestal in de havenstad Duinkerke. Er zijn gevallen bekend van schovers die 4 ton vis naar huis brachten: gezien de werkmiddelen van die tijd weliswaar een flinke prestatie.

De bemanning bestond uit 2 man en er werd hoofdzakelijk langs de kust op garnaal gevisst, die echter aan wal werd gekookt. Gedurende de winter werd dan op de sprotvangst overgeschakeld.

BESCHRIJVING VAN EEN OOSTENDSE SCHOVER DE O.30 „ROMANIE”

Interview afgenomen door Verleene Georges van Margory Marcel, naar aanleiding voor het maken van een model.

De schovers onderling verschillen wel ietwat van elkaar, doch in grote trekken waren ze allen identiek.

Marcel heeft reeds vanaf zijn 8e jaar tot zijn 18e samen met zijn vader met schovers gevaren.

Vertel eens Marcel: in welk jaar en door wie werd O.30 gebouwd?

De O.30 werd gebouwd door de werf Panesie in 1923. Het had een lengte van 8 m. over al en was een van de laatste en grootste boten die nog werden gebouwd. De buitenhuid was in zetwerk (karveelwerk) gemaakt. Dit was wel

algemeen voor deze periode en volgens de lengte terwijl vroeger wel kleinere boten in klinkwerk werden gebouwd. Het zetwerk heeft ook de eigenschap om veel dichter te zijn daar men die ook kan kalfaten met stoppe of lament.

Welke houtsoorten werden er gebruikt bij het maken van de schover?

De beplanking (buitenheid) bestond uit olmenhout, terwijl voorsteven, kiel en achterspiegel alsook het roer in eik waren. De doften en doftwegers waren eveneens in eik. De mast, ra en boegspriet waren in R.N.D. terwijl de inhouten en knieën in es waren.

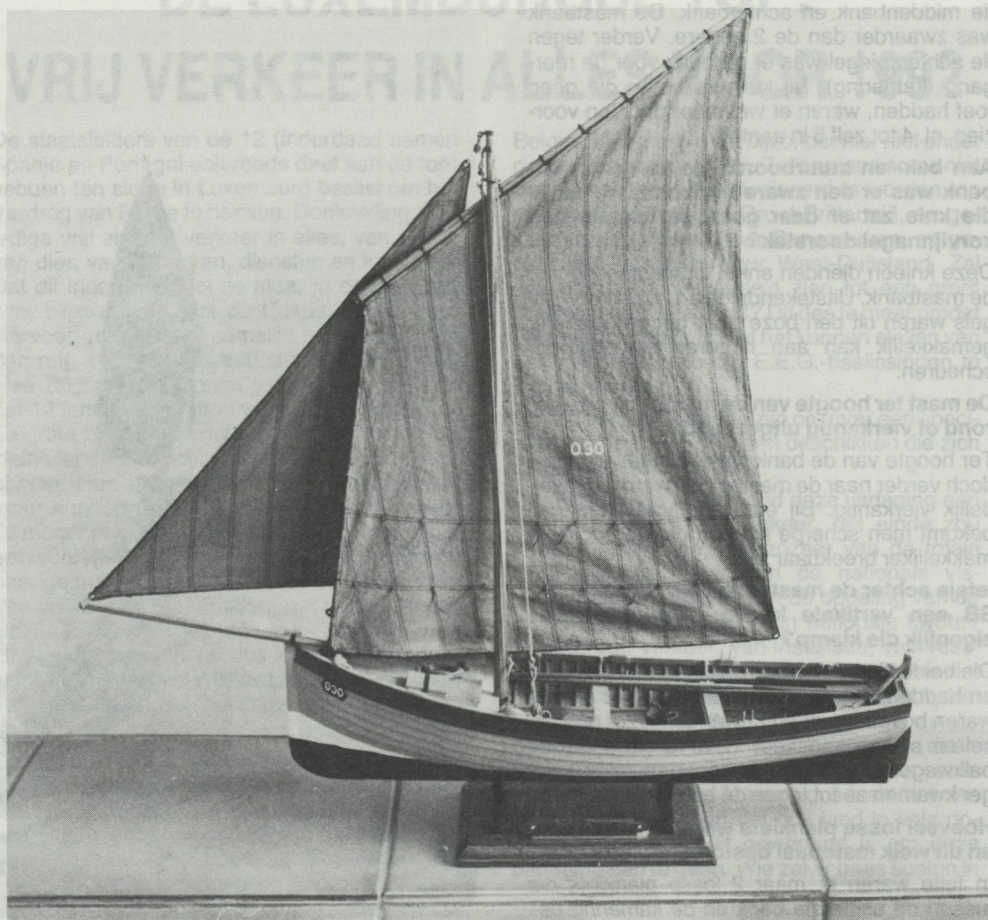
Uit welk materiaal bestond het dek van het roef?

Het dek van het roef bestond uit gewone grenen

planché-planken van 1" dikte en ± 10 à 12 cm. breed. De planken pasten met tand en groef in elkaar en waren aan de dekbalken genageld. Het dek was ook niet gekalfaat. Daardoor gebeurde het regelmatig dat het dek lek was wanneer de boten een paar dagen in de zomer in het dok of aan de kade lagen.

Op ongeveer 50 cm van de achterzijde van de voorsteven was er de stopdocht. Hoe zag die eruit?

De stopdocht of tornbalk had dezelfde vorm als die op de jollen doch was wel iet of wat zwaarder. Die was ook lichtjes gebogen en afgerond. Aan de achterzijde was er aan bak- en stuurboord een klampje voorzien als versterking. Verder was er niets anders voorzien ter bevestiging van de boegspriet. Die rustte gewoon op



de stopdocht en werd met enkele strakke slagen kruisgewijze errond vastgesjord.

Waar bevond zich het luik dat toegang gaf in het roef?

Het luik stond aan bakboordzijde, doch dit was wel geen algemene regel. Bij vele schovers stond het luik zelfs in het midden. Dit hingde af van werf tot werf en volgens de eisen van de eigenaar.

Waren er nog andere voorzieningen op het dek van het roef?

Op het dek was er nog enkel een metalen koker voor het kachelkje die in het roef zat. Praktisch alle schovers met roef hadden de laatste jaren een kachelkje. Die werden gebruikt wanneer men bij slecht weder in een andere haven moest binnenlopen om er de nacht door te brengen. Wel waren er nog tegen de zijkant van de keper 4 ogen met een haak voorzien: nl. 2 aan BB en 2 aan SB-zijde waarvan 1 voor de stopdocht en 1 achter de stopdocht was. Deze dienden om het groot zeil vast te pikken.

Wat lag er nog allemaal in het roefetje?

In het roef lag er een losse plankiet. De hoogte tussen dek en plankiet bedroeg ongeveer 80 à 90 cm. (Een volwassen persoon kon wel tussen de dekbalken er goed in recht zitten). Verder werd er het kluiwerzeil in geborgen, alsook het petroleumlampje, een kachelkje en iet of wat reservetouw. Ook bennen, krabbezak, zeef en garnaalzak. Reservenetten werden nooit meegenomen, en weinig schovers hadden reddingsgordels of boei aan boord.

Op achterzijde van het voordek was er daar een waterbalk voorzien en op andere boten?

Op de rand van het dek van het roef was er geen waterbalk voorzien. Het water kon dan ook gewoon in de boot lopen waardoor men bij slecht weder de boot regelmatig moest leegschepen. Dit gold ook bij andere schovers.

Hoeveel dochten waren aan boord?

Er waren 3 dochten of banken: nl. de mastbank, de middenbank en achterbank. De mastbank was zwaarder dan de 2 andere. Verder tegen de achterspiegel was er de bank voor de roergang (kamerling). Bij kleinere boten die geen roef hadden, waren er wel meer dochten voorzien, nl. 4 tot zelf 5 in aantal.

Aan bak- en stuurboordzijde van de mastbank was er een zware horizontale knie. In die knie zat er daar geen gat waarin een korvijnnagel doorstak?

Deze knieën dienden enkel tot versterking van de mastbank. Uitstekende delen zoals korvijngels waren uit den boze daar het groot zeil er gemakkelijk kan aan haperen en daardoor scheuren.

De mast ter hoogte van de mastbank was dat rond of vierkantig uitgezaagd?

Ter hoogte van de bank was de mast nog rond doch verder naar de mastpot toe werd die geleidelijk vierkantig. Bij een vierkante uitsparing bekomt men scherpe hoeken die dan ook gemakkelijker breekbaar zijn.

Ietsje achter de mastbank was er aan BB en SB een verticale klamp. Hoe groot was eigenlijk die klamp?

Die beide klampen waren in eikenhout gemaakt en hadden een doorsnee van $\pm 8 \times 8$ cm. Ze waren bovenaan effen gewerkt met het potdekseel en staken ongeveer 12 à 15 cm onder de balkweger uit. Tussen de keper en de balkweger kwamen ze tot tegen de beplanking.

Hoeveel losse plankiets waren er aan boord en uit welk materiaal bestonden die?

In feite waren er maar 2 losse plankiets die tussen de achterste bank en de kamerling be-

vonden. Ze waren uit grenenhout van $\pm 1" \times 10$ cm. gemaakt en werden door klampen aan de onderzijde bevestigd. Deze werden regelmatig uitgenomen om de boot te kunnen leegschepen. Ze bevonden zich daarom ook boven het laagste punt waar het meeste water bleef. Vooraan echter werden de planken nooit tegen elkaar aan de dekbalken genageld.

De naden dienden wel goed dicht te zijn ten einde geen vuil of klein vis onder in de boot te krijgen. Eenmaal per jaar, juist voor het sprotseizoen, werden die planken los gemaakt om de boot grondig te kuisen en opnieuw vastgespijkerd.

Werd de ruimte onder de bank, waar de roerganger zat, afgesloten of niet en was dat algemeen?

De kamerling, zo heette deze ruimte, was volledig open en dit ook bij de meeste schovers. Daar werd het stokanker weg geborgen alsook een stuk ballast. Bij boten die volledig open waren en dus geen roef hadden was de kamerling vertikaal afgesloten. Dit was dan ook de enige droge bergplaats.

Aan de binnenzijde van de achtersteven was er een oog met ring. Waartoe diende deze ring?

Deze ring had verschillende functie's. Eerst en vooral werd die gebruikt voor het aanleggen van de boot of voor het vastsjorren van de korrestok. Verder diende die ook als beveiliging van het roer. Aan het roer was een touw verbonden die met enkele slagen aan de ring vast zat. Daardoor kon men het roer niet verliezen wanneer men die uitnam voor onderhoud of tijdens het varen.

Iets vóór de knieën tegen de achterspiegel waren aan BB en SB zijde horizontale klampen voorzien. Buiten deze klampen waren er nog andere voorzieningen?

Naast de 2 zware knieën die de achterspiegel

moesten vasthouden en die vanaf de keper tot tegen de achtersteven kwam, was er nog enkel de twee horizontale lipklampen, waaraan men het schoot van het groot zeil vastlegde. Wel waren er bij enkele schovers een gat in de knieën voorzien waarin een dol inpaste wanneer men aan de korre lag.

Hoeveel roeiklampen waren er op de reling voorzien?

Er waren zowel aan BB als aan SB-zijde 4 roeiklampen waarvan er een ter hoogte van het luik op het roef.

De 2 achterste roeiklampen werden wel het meest gebruikt, doch wanneer de boot vol met sprot zat werd wel eens de voorste roeiklampen gebruikt. Op het achterspiegel naast de helmstok was er een wrikgat voorzien.

Hoe werd de mast gestaagd?

Door het optrekken van de ra waaraan het grootzeil verbonden was, werd de mast enkel aan de loefzijde (windzijde) gestaagd door een zware touw of later door een stalen kabel van ± 10 mm \varnothing . Aan het einde van de touw was er een splitsing voorzien waaraan een enkele blok verbonden was. Aan de onderste enkele blok was een lus of strop voorzien die over de zware verticale klamp schoof. Bij het optrekken van de ra komen de beide blokken dicht bij elkaar en wordt de schoot aan dezelfde klamp vastgelegd.

Wat was er voorzien aan de top van de mast?

Aan de top van de mast was er een metalen beugel voorzien met aan de voorzijde een horizontaal oog. Daaraan was er door middel van een schakel een enkele blok voorzien. Deze blok diende niet alleen om het kluiwerzeil op te hijsen maar ook voor verscheidene andere doeleinden zoals bijvoorbeeld:

- tijdens het vissen werd er een ben of een oude emmer of een bol voorwerp opgehesen
- wanneer er praktisch geen wind was trok



men de boot van op het staketsel de haven binnen.

Dit gebeurde door een lange touw die door de bovenste blok liep en onderaan aan een klamp vast zat. Een kleine 20 cm lager zat een schijf van voor naar achter waarover het touw voer waarmee de ra werd opgetrokken.

En wat aan de onderzijde van mast?

Aan de onderzijde van de mast op $\pm 1,20$ m van het dek was er een verticale kruisklam aan de achterzijde van de mast genageld, waaraan onder ander het schoot van het kluiverval vast zat.

Uit welke houtsoort was de ra?

De ra was zoals mast en boegspriet in grenen-hout. Vooraan had de ra een \varnothing van ± 10 cm. terwijl het achteraan (aan de top) maar een \varnothing heeft van 5 à 6 cm. Daar die anders gemakkelijk plooibaar waren, werden de meeste ra's voorzien van versterkingen. Op ongeveer 1/3 van de voorzijde nagelde men een eiken lat zowel boven als onder van $\pm 1,50$ m. lengte en 3/4" dik. Verder waren er aan de onderzijde 2 klampen van 20 cm. lengte voorzien waartussen de strop vast zat. Dit belette het verschuiven van de strop die rechtstreeks aan de traveelaar hing.

Hoe werd de boegspriet of kluiverboom en kluiver vastgezet?

De boegspriet had een lengte van 4 m. ongeveer en vooraan een \varnothing van 10 cm. terwijl achteraan een \varnothing van 12 cm. De boegspriet ging door een metalen beugel die aan BB-zijde van de voorsteven was bevestigd en rustte aan het uiteinde op de stopdocht. Aan de beide uiteinden was er een gat door de boom voorzien waardoor een touw heen stak. Vooraan was dit van het kluiverzeil terwijl achteraan het touw gebruikt werd voor het vaststorten van de kluiverboom (zie vraag 4). Deze laatste bleef vast aan de boegspriet terwijl deze vooraan met een korte splitsing vast zat aan het kluiverzeil via kous. Bovenaan was het zeil vast aan de val met 2 halve steken (dus geen splitsing) daar men die val ook voor ander doeleinden moest gebruiken (zie vraag 19).

De schoot van het kluiverzeil was vast aan het zeil via een kous door een splitsing van vastgesjord aan een van de 2 zware verticale klampen. De 3 kousen aan de hoeken staken buiten het zeil uit. Het waren ook kleine kousen daar het zeil ook uit baalkatoen bestond. Er was ook een lichte voorlijk voorzien die iets voorbij de kous liepen. Verder waren er geen achter- en onderlijk, maar wel ± 1 m aan weerszijden van de achterste kous. Het zeil mocht ook niet zwaar zijn want die werd maar gebruikt wanneer praktisch geen wind was.

Uit wat bestond het groot zeil of emmerzeil?

Het groot zeil bestond uit kleden van ± 45 cm breed en liepen gelijk met het achterlijk. Het zeildoek was wel veel zwaarder dan de kluiver doch wel lichter dan op grotere schepen.

Aan de onderzijde van het zeil waren er 2 reefbanden, nl. 1 op 1 m van het onderlijk en de ander 1 m. hoger. Ze liepen wel evenwijdig met het onderlijk. Daar waren ook aan weerszijden van het zeil reefbindsels voorzien. Deze dienden om het zeil samen te binden wanneer men reefde d.w.z. het zeil verminderen.

Juist boven de reefbanden waren kousen voorzien zowel vooraan als achteraan. Dit noemde men een rif. Tussen die rifs waren er op het voorlijk alleen ook halfweg nog een kous voorzien, deze noemde men een leuver. Ook boven de bovenste reefband waren er leuvers of kousen voorzien op het voorlijk. Ze stonden ongeveer 1/2 m van elkaar. Op de 2 bovenste kousen na staken die kousen allen buiten het zeil. De leuvers en rifs werden op het lijk vastgezet, terwijl de 2 onderste kousen binnen het lijk lag

doch wel buiten het zeil. Enkel de 2 bovenste kousen zaten in het zeil ingewerkt en dit om het zeil heel dicht tegen de ra te kunnen vastbinden. Bij iedere naad van de kleden zat bovenaan een zeilkousringel waardoor een touw $2 \times$ liep en ook $2 \times$ over de ra ging en dan vastgeknoopt.

Hoe werd het groot zeil vastgezet?

Wanneer men het zeil heeft opgetrokken pikt men een van de kousen in het voorlijk in één van de haken die vooraan de boot tegen de keper voorzien waren (zie vraag 6).

De schoot zat met een splitsing vast aan de onderste kous van het achterlijk en vastgebonden aan de lipklamp achteraan de boot.

Gebeurde het soms dat men zodanig moest reven dat men één van de bovenste kousen moest gebruiken?

Hoe krachtig de wind hoe meer men moest reven. Bij een bootramp in het jaar 24 of 26 waren verschillende boten gekapseisd omdat ze met de bovenste leuver nog teveel zeil hadden.

Was er overal rond het zeil een lijk voorzien en was die rondom even zwaar?

Er was niet overal rondom het zeil een lijk voorzien. Er was wel een zwaar lijk over de ganse lengte van de voorste zijde van het zeil genaaid = voorlijk. Het zwaar voorlijk liep onderaan ongeveer 1 m verder door. Ook op ongeveer 1 m voor de onderste kous van de achterzijde van het zeil was er een ietwat lichter lijk genaaid die eindigde op ± 40 cm. boven de bovenste reefband = achterlijk. Het lijk aan de ra was wel veel lichter daar die er het minst te lijden had, deze liep een eindje achteraan naar beneden door.

Wat was er nog aan boord voorzien?

Over het algemeen waren er 2 roeiriemen aan boord. Sommige boten hadden nog een 3e suppl. riem als reserve mee. Ook was er een bootshaak of knoek. Verder nog een zeef, krab-

bebak, een aantal bennen, garnaalzak om die levens te houden, reservedollen, enkele touwen, een stokanker en ballast. Er was ook een petroleumlamp.

Welke visserij deed men met de schover?

In de winterperiode ging men achter sprout met een stroopnet. In de zomer ging men op garnaalvangst. Wanneer dan later geen garnalen meer te vangen waren ging men met een viskorre wat vis en tongen vangen.

Voor hoelang ging men op zee tijdens de sproutperiode?

Over het algemeen was men hier voor onze kust voor 12 à 14 uren weg. Wanneer men echter voor de Franse kust ter hoogte van Duinkerke, Calais of Grevelingen viste moest men wel in één van die havens 's avonds binnenvaren.

Al naargelang de wind varieerde de reis van 4 tot 7 uren eer men er was. Wanneer men ongeveer wist waar de sprout zat vaarde men binnen omwille van de duister.



DE LUXEBURGSE TOP: VRIJ VERKEER IN ALLES VOOR 1992

De staatsleiders van de 12 (inderdaad namen Spanje en Portugal ook reeds deel aan de top) hebben ten slotte in Luxemburg beslist om het Verdrag van Rome te herzien. Doelstelling: volledige vrijheid van verkeer in alles, van mens, van dier, van goederen, diensten en kapitalen. Dat dit inderdaad niet zo maar in een jaar tijd kan, blijkt duidelijk uit de tijdspanne die men hiervoor gezet heeft, namelijk tegen 1992. En dan nog, daar zal wel een staart(je) bijkomen. Men zal zich dus kunnen gaan vestigen in één der 12 landen waar men wil. Dit zal vooral voor de grote holdings een kans worden, waarin de kleine landen wellicht minder aan de bak zullen komen. Hun instellingen zullen nationaal niet meer kunnen beschermd worden. Het land of de mogendheid die in een bepaalde technologie een voorsprong heeft, zal daar natuurlijk dankbaar gebruik van maken, zoals bv. door slechts één voorbeeld aan te halen, het verzekeringswezen in Groot-Brittannië die kan bogen op de Groep Lloyds. Men zal dus kunnen investeren waar men wil en we vrezen toch wel een beetje dat de kleine landen het slachtoffer zullen worden.

Bepaalde kleine landen zijn echter groot in bepaalde domeinen, denken we in dit geval maar aan Denemarken (op visserijgebied), met zeer vooruitstrevende technieken. Ook Nederland op gebied van treilerbouw staat sterk met zijn bekende scheepswerven en vooruitstrevende technieken. Zal België in het algemeen en de

Belgische visserij in het bijzonder hier niet onder de voet gelopen worden. Zal ons land soms niet het gevaar lopen gekoloniseerd te worden, op maritiem gebied door Groot-Brittannië, op gebied van de visserij door Denemarken, op gebied van financiën door West-Duitsland. Zal ons land zich niet herleid zien tot een groot filiaal van het buitenland? Dit des te meer omdat het tevens uit zal zijn met het kunnen stellen van een nationaal veto om E.E.G.-beslissingen te kunnen weren.

Het zal thans voldoende zijn om over een speciale meerderheid te kunnen beschikken die zich zal situeren rond de 70%.

De vraag is dus of ons land deze uitdaging aan kan en of totaal vrij verkeer, het einde zou kunnen betekenen, niet zozeer van de totale EEG-viskwota, maar van de nationale viskwota? Dat wil zeggen van de opdeling van de totale viskwota per soort, in nationale kwota? Vrijheid van verkeer, van installatie, van vestiging, enz., zal dit soms kunnen betekenen dat men er zo maar zal kunnen op losgaan, ten voordele in de eerste plaats van diegenen die over de middelen beschikken? We zullen daarvoor natuurlijk de uitvoeringsbesluiten moeten afwachten, maar we kunnen ons toch niet van de gedachte ontdoen dat ons land in vele domeinen absoluut niet gewapend is om deze uitdaging aan te gaan. Wie zal er baas spelen in „Groot-Europa“?