

(Vervolg van bladzijde 37)

visserijlanden uit West-Europa. De bijgeroepen dokter heet de Noord-Oost Atlantische Visserijkommissie en zijn voorschriften dragen allemaal dezelfde melding : quota.

Een soort dieet dus.

Voor ons is dat dieet nog draaglijk, we moesten de buikriem maar met één gaatje vernauwen, maar voor de Hollanders bvb. die last hadden van zwaarlijvigheid (te grote schepen) en te hoge bloeddruk (te zware motoren), komt de aderlating en de opgelegde vermageringskuur hard aan.

Het moet nog afgewacht worden of de behandelende geneesheren te Londen wel de juiste therapie hebben voorgeschreven. Het lijkt ook voor hen een beetje zoeken en tasten, en het genezingsproces kan wel enkele jaren aanslepen.

Inmiddels zit men opgescheept met nog een andere kwaal die heel Europa teistert, de gevolgen van de oliecrisis en de algemene recessie waaraan maar geen einde schijnt te komen. Dat betekent voor de visserij een echt drama door de scheefgegroeide verhouding tussen de galopperende kosten en de ter plaatse trappelende prijzen. Minder vis, maar ook minder geld, men dient geen tekeningetje te maken om te begrijpen dat er alom geweest is en geknars van tanden.

Veel cijfers ter staving zijn daarbij niet nodig. Slechts dit : de totale omzet in onze vismijnen gerealiseerd ligt NU lager dan deze van twee jaar geleden, terwijl de muntontwaarding tussen 1973 en 1975 alleen al meer dan 25 % bedraagt. Voeg daarbij dat de onkosten WEL blijven stijgen — en hoe ! — en ook de leek zal beseffen dat dit niet lang meer mag aanslepen of dat er brokken van komen.

Gerichte visserij of niet ?

ONDERZOEK VAN DE GEDRAGINGEN VAN HARINGEN DOOR MIDDEL VAN EEN KABELSONDE

door ir. G. C. VANDEN BROUCKE

In het kader van het onderzoek omtrent pelagische haringnetten voor middenslagtreilers werd in de maanden oktober en november door de werkgroep «Techniek in de Zeevisserij» (Commissie T.W.O.Z.) een reeks proeven uitgevoerd.

De proeven beoogden het testen en het eventueel in gebruik nemen van een kabelnetsonde voor de haringvisserij.

Deze netsonde — een kabelechlood — laat toe volgende gegevens te verklikken : (a) de verticale opening van het net, (b) de afstand tussen bodem en het net en (c) de plaats van de visschool ten opzichte van de zeebodem en het net.

Als net werd een nettype gebruikt dat uit vier identieke delen bestaat, het zogenaamde haringatoomnet.

Als voornaamste karakteristieken van het net gelden, dat :

- de boven- en onderpees een lengte hebben van 57 m,
- het net uit polyethyleen garen is vervaardigd,
- de maaslengte varieert tussen 800 en 38 mm en
- de kuil dubbel gebreed is.

De bovenpees wordt door twee à vier vlotters van 60 of 80 inch omhoog gehouden. Aan de onderkant van de zijpees wordt een gewicht van 25 à 30 kg bevestigd. De bovenste oplanger heeft een lengte van 60 vadem (109,80 m). De onderste oplanger is verdeeld in twee delen, nl. 20 à 24 voet aan de onderste hoek van het net bevestigd en 60 vadem (109,80 m) vanaf de gewichten.

Tussenbeide is een gewicht van 300 à 400 kg geplaatst. De functie van dit gewicht is tweërlei, nl. het net op een zekere diepte houden en het net openhouden.

De netsonde is bevestigd in het midden van de rug van het haringnet, juist achter de bovenpees. Daartoe wordt een stuk netwerk met fijne mazen op de rug van het net aangezet om te voorkomen

Aan het eind van de tunnel ziet men evenwel een lichtje verschijnen. Zoals gezegd, sedert november is er een greintje hoop op beterschap ontstaan. Is dit het goede keerpunt ? Het is mogelijk, maar nog ver van zeker.

Om te kunnen overleven zal bij de oriëntering en het begeleiden van de Belgische visserij naar een goed evenwicht dienen gezocht te worden tussen vloot, bemanning, visaanvoer en jaaropbrengst.

Daarvoor lijkt het best te streven naar een vissersvloot van ongeveer een 200 eenheden met een totale tonnemaat van 20.000 B.T. In de veronderstelling dat deze vloot door 1200 vissers bemand wordt en er jaarlijks een aanvoer van ±40.000 ton wordt bereikt, is het voor de economische leefbaarheid onontbeerlijk dat de jaaromzet, die nu amper 1,3 miljard fr. bedraagt, tot minstens 1,5 miljard fr. zou kunnen worden opgedreven.

Dat kan alleen wanneer de tendens tot heropleving van de jongste weken zich verder doorzet, en wanneer er te gelijk door het georganiseerd bedrijf zelf aan meer overleg, planning en samenwerking gedaan wordt.

Het herstel van de prijzen en van de marktevolutie hangt af van een gunstig evenwicht tussen de vraag en het aanbod en van een positieve wending in de algemene conjunctuur. Beide factoren heeft men niet altijd in de hand, maar zij kunnen door het treffen van verstandige beleidsmaatregelen en door het aanscherpen van een geest van discipline en samenhang in belangrijke mate in goede zin worden omgebogen.

Moge er op dit terrein in het jaar 1976 ook iets nieuws en opbouwends tot stand gebracht worden, is het hetgeen wij de aanvoersector van onze zeevisserij van harte toewensen.



dat de netsonde door de mazen heen zou zakken.

De kabel wordt naar een boven nok van het net geleid, waar hij met een kliphaak wordt ingehaakt. Verder gaat de kabel van deze nok via een kabelrol naar de lier, die op de achterreling van het vaartuig staat opgesteld.

De kabel wordt eerst naar de nok van het net geleid om te voorkomen dat de bovenpees naar beneden wordt getrokken. Dit naar beneden trekken wordt veroorzaakt door het eigen gewicht van de kabel en de hydraulische weerstand.

In het midden van de onderpees wordt een lichte ketting van ca 10 m aangebracht teneinde een duidelijk echo van de onderpees te verkrijgen.

Wat betreft de proefomstandigheden kan worden aangestipt dat de experimenten aan boord van twee zijtrawlers werden uitgevoerd. Vaartuig A is gebouwd in 1963 en heeft een lengte van 27,80 m. De bruto tonnemaat bedraagt 89,83 BT en het heeft een motor van 375 pk. Vaartuig B is gebouwd in 1968 en heeft een lengte van 28,80 m. De bruto tonnemaat belooft 130,90 BT en het vaartuig wordt voortgestuwd door een motor van 420 pk.

Voorts dat de proeven werden uitgevoerd 30 à 35 mijl west, zuid-west van Scheveningen waar de diepte ongeveer 46 m bedraagt.

Tevens dient opgemerkt te worden dat gedurende de proefreis de weersomstandigheden goed waren nl. 2 à 4 Beaufort, zodat in gunstige omstandigheden kon worden gewerkt.

Zoals reeds werd aangestipt, kan via een netsonde, de verticale opening van het net, de afstand bodem-net en de relatieve stand van het net t.o.v. de visscholen worden nagegaan. Deze fac-

(Vervolg bladzijde 41)

toren zijn van groot belang tijdens de pelagische visserij op haring omdat deze laatste zich met het boordecholood gemakkelijk laten detecteren. Hiermede wordt niet bedoeld, het opsporen van de visscholen, maar wel het feit dat haringen goede echo's geven op de recorder. Via deze gegevens kan de diepte van de haringscholen worden bepaald.

Een andere belangrijke factor is de gedraging van de haring t.o.v. het schroefwater, geluid en licht die wel enige ervaring vereist. Eens dat de schippers van dit laatste op de hoogte zijn, is het hun taak de vangsten te verwezenlijken door het net in de juiste richting en op de optimale diepte te manoeuvreren.

De voornaamste parameters die bij het zetten van een bepaald net en het regelen van zijn diepte kunnen worden aangepast, zijn de bevolting, de belasting, lengte van vislijn, verschil in lengte tussen bovenste en onderste oplangers, motor-toerental en lengte van het koptouw.

Gedurende de proefreis werden dan ook opmetingen gedaan van diepte en opening van het net in functie van deze variabelen die de schipper zelf in handen heeft.

Ter illustratie worden twee proeven weergegeven waarin slechts twee parameters worden veranderd nl.: motortoorental en belasting van het net (gewichten).

Bij de eerste proef werd met het boordecholood in de romp van het schip ingebouwd de diepte t.o.v. de kiel gemeten. Deze diepte bedroeg 46 m.

De optuiging die bij deze eerste proef werd gebruikt, kan als volgt worden samengevat:

- 60 vadem oplangers,
- 21 voet verschil tussen bovenste en onderste oplanger
- 2 x 2 blazen van 1,5 m omtrek,
- gewichten van 400 kg.

Met de netsonde werd de afstand bodem-bovenpees gemeten. Deze hoogte bedroeg met de gebruikte optuiging 36 m.

Uit deze twee gegevens blijkt dat de bovenpees zich 10 m (46 — 36 m) onder de kiel van het schip bevond.

EERSTE RESULTAAT.

Het motortoorental bedroeg 500 toeren per minuut. De netopening beliep 19 m.

TWEDE RESULTAAT.

Het motortoorental werd verminderd tot op 460 toeren per minuut. Aangezien de afstand bodem-bovenpees konstant bleef, mag worden besloten dat de bovenpees op dezelfde hoogte gebleven was. Op de recorder van de netsonde kon worden gezien dat de onderpees 1 m was gezakt. Dit heeft tot gevolg dat de verticale netopening 20 m was en dat de horizontale opening verminderd was.

DERDE RESULTAAT.

Het toerental werd tot 540 toeren per minuut opgedreven. Opnieuw bleef de bovenpeesstand onveranderd. De afstand onderpees-bovenpees was tot 18 m verminderd.

VIERDE RESULTAAT

De gedragingen van het net tijdens het draaien werd nagegaan. De resultaten op het echogram van de netsonde wezen erop dat het net werd gevormd en er kans bestaat tot scheuren. Door dit manoeuvreren daalde de onderpees met meer dan 2 meter. De bovenpees bleef weer onveranderd.

TWEDE PROEF.

Bij de tweede proef werd dezelfde optuiging gebruikt, maar in plaats van gewichten van 400 kg werd 350 kg aangewend.

De diepte bedroeg 47,60 meter. De bovenpees bevond zich op 40 m boven de zeebodem. De afstand kiel van het schip tot bovenpees bedroeg dan ook 7,50 m.

De verdere resultaten lagen in dezelfde lijn als deze uit de eerste proef zoals uit onderstaande tabel.

Tabel — Samenvatting van de resultaten.

	Eerste proef			Tweede proef		
Diepte (meter)	46			47,60		
Lengte oplangers (vadem)	60			60		
Verskil bovenste oplanger (voet)	21			21		
Gewichten (kg)	2 x 400			2 x 350		
Blazen	2 x 1,5 m			2 x 1,5 m		
Toerental						
toeren per minuut)	460	500	540	460	500	540
Afstand kiel-bovenpees (meter)	10	10	10	7,60	7,60	7,60
Afstand bovenpees-zeebodem (meter)	36	10	36	40	40	40
Netopening (meter)	20	19	18	20	19	18

Uit deze en andere proeven is gebleken, dat:

- Door middel van kleine snelheidsvariëaties de hoogte van de bovenpees praktisch niet verandert. Het is enkel de onderpees die van stand wijzigt. Door grotere snelheidsvariëaties verandert de diepte van het net onder de waterspiegel in omgekeerde zin met het motortoorental van de vaartuigen.
- De juiste instelling van de verticale netopening kan worden bekomen door een juiste combinatie van bevolting en belasting (gewichten).
- De diepte van het net kan worden geregeld door de lengte van de vislijn te veranderen en zeer gevoelig is aan het verschil tussen bovenste en onderste oplanger.
- De gedragingen van het net ook afhankelijk is van de lengte van het koppeltouw (afstand van beide schepen).
- Het scheuren van het net meestal gebeurt bij het draaien. Daarom is het noodzakelijk goed het reliëf van de zeebodem op het boordecholood na te gaan want het is juist de onderpees die geweldig zakt tijdens het draaien zodat haperen aan de ravels niet uitgesloten is.

Als algemeen besluit kan worden aangenomen dat met behulp van deze apparatuur het mogelijk is het net juist in te stellen t.o.v. de bodem en waterspiegel zodoende kan de visnamigheid van het net worden verhoogd. Met het boordecholood kunnen de haringscholen enkel in verticale richting onder de kiel van het vaartuig worden gedetecteerd. Belangrijk is dan ook te weten in welke richting de haringscholen zich bewegen. Daarom zou voor deze visserij een sonar voor ondiep water zeer efficiënt kunnen zijn.

Tenslotte dient opgemerkt, dat om netvorming en te grote vangsten (gebarsten net) te voorkomen, het gebruik van tractiemeters wordt aanbevolen.

FONDS VOOR SCHEEPSJONGENS

BEMOEDIGENDE RESULTATEN BIJ INZET VAN HET VIJFDE WERKINGSJAAR

Bij Koninklijk Besluit kwam in 1971 het Fonds voor Scheepsjongens tot stand. In de diverse Nationale zeehavens Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort werd het de Reders mogelijk, beroep te doen op scheepsjongens om hun schepen te helpen bemannen en tevens de « aankweek » van de visserijbeoefening voor de « toekomst » te verzekeren.

Na deze eerste vierjarige proefperiode mag met zekerheid gezegd worden dat, de initiatiefnemers zowel uit de beroepsbeweging, Reders, Staats- en Provinciediensten, het bij het rechte eind hadden toen zij de oprichting van het Fonds voorstonden.

Eén en ander vernamen wij van de Heer Claeys, welke reeds van bij aanvang der inwerkingtreding van het Fonds, instaat voor de administratieve verhandelingen.

Alzo blijkt, dat in tegenstelling met de periode « vóór » de oprichting van het Fonds, ieder scheepsjongen welke in aanmerking komt en langsom het Waterschoutsambt zijn aanmonstering bekomt, de leeftijd

moet hebben van 15 jaar en niet ouder mag zijn dan 18 jaar. Tevens is de betoelaging maar voorzien tot en met 399 gepresteerde zeevaartdagen.

Na deze periode van ouderdom of uitputting van de vaartdagen, krijgen deze vissers welke niet voor betoelaging van het Fonds in aanmerking komen, de gelegenheid om zich verder als lichtmatroos of matroos bij de visserij in te werken, maar dan met rechtstreekse bezoldiging door de Reder welke hem langsom het Waterschoutsambt in dienst nam.

Het mag gezegd dat vóór het totstandkomen van het Fonds, ieder scheepsjongen vanwege de Staat, slechts een kleine tegemoetkoming kreeg en dit in evenredigheid met de besomming van het vaartuig. Dit percentage bedroeg dan op een spaarboekje geplaatst.

Sedert de inwerkingtreding van het Fonds krijgt ieder scheepsjongen nu immers het vast bedrag van 300,— fr min 5 % aftrek voor recht-

(Vervolg bladzijde 43)