

De 63-jarige Noordwijker, Jacob Ammeraal, heeft opnieuw een uitvinding gedaan, die voor de visserij mogelijk van groot belang zal blijken te zijn. Eerder werd hem oktrooi verleend op een nieuwe manier om het net dicht te trekken en op zijn ontwerp van een andere netvorm, het zogenaamde driewiekenet. Thans is een aanvraag naar de oktrooiraad gegaan voor een vistel, waarmee op praktisch elke diepte in zee kan worden gevist. De treilnetten met de traditionele scheepsborden worden over de bodem van de zee gesleept. Konstateert men via de opsporingsapparatuur visscholen in hogere waterlagen, dan ziet men in de regel geen kans die te verschalken.

Blijkt het vistel van Ammeraal in de praktijk te voldoen, dan is de grote betekenis ervan duidelijk. Op het ogenblik zijn er nog geen proefnemingen mee gedaan, zodat nog moet afgewacht of de praktijk de theorieën van deze oud-visser zal bevestigen. Bij de nieuwe methode worden de scheerborden vervangen door cilinders, zogenaamde visbuizen. Voor een vistel zijn vier buizen nodig, twee onderbuizen die zijn voorzien van glijspanten en over de grond kunnen worden getrokken, en twee bovenbuizen van

licht materiaal. Alle vier de buizen zijn aan de binnenkant voorzien van een hoogteroer en een richtingroer, die naar wens kunnen worden afgesteld. Verliezen de scheerborden hun uitscheerkracht zodra ze van de bodem worden getrokken, de buizen bewaren die en houden het net op elke diepte wijd open. Er behoort hierbij een aangepast net te worden gebruikt, waarvan de bekopening driemaal zo groot is als van het gangbare net. De twee onderbuizen

voor de visserij van grote betekenis is. Tot nog toe immers zijn in de visserijwereld wel allerlei verbeteringen aan de schepen aangebracht maar de vismethoden zijn bijna ongewijzigd gebleven. De heer Ammeraal is ervan overtuigd dat zijn nieuwe vinding geen wondernet oplevert. Als er geen vis is vangt men met dit net natuurlijk ook niets. Het grote voordeel van de nieuwe methode zal echter zijn, dat men de vis kan vangen op welke diepte zij zich

Uitvinding

moeten twee-en-een-halve meter lang zijn en ongeveer 150 kg wegen. De bovenbuizen dienen van licht materiaal te zijn vervaardigd. Zij mogen niet zinken. Ammeraal heeft tot nu toe slechts geëksperimenteerd met modellen op verkleinde schaal. Hij bezit de gelden niet om de buizen op ware grootte te laten maken en op zee proefnemingen te doen.

Daarom hoopt hij dat hij daartoe na de oktrooiverlening de medewerking zal ontvangen van reders en de regering. Het zou heel plezierig zijn als de reders de regering duidelijk konden maken dat deze vernieuwing

ook beweegt. En dat is thans niet het geval. Er kan op een bepaalde diepte in zee veel vis zwemmen, terwijl de vissers niets vangen, doordat ze met hun netten te laag zitten. Dat is voor een visser natuurlijk ontzettend vervelend, maar technisch was daar tot nu toe weinig of niets aan te doen. Men is wel bezig geweest met pogingen in die richting, vooral de Duitsers hebben zich er nogal druk voor gemaakt, maar veel resultaat werd niet geboekt. Men werkte met lijnen, die het net omhoog moesten trekken, maar dat schijnt allemaal niet erg te lukken. De heer Ammeraal is 'n

man van de praktijk. Van zijn elfde tot zijn zestigste jaar heeft hij als visser op de Noordzee gezwalpt. Al twintig jaar lang laat hij zijn gedachten gaan over nieuwe visserijmethoden. Twee uitvindingen waarop oktrooi is verleend waren daarvan het gevolg. Deze derde uitvinding moet de vorige in de schaduw stellen. Vier jaar is Ammeraal bezig geweest met het probleem van het vissen op elke gewenste waterdiepte. Tal van ideeën waar iets in leek te zitten, moest hij na enige tijd weer verwerpen. Tenslotte zijn dan de visbuizen uit de bus gekomen, waarmee het vraagstuk naar het schijnt is opgelost. De eerste proeven deed Ammeraal heel eenvoudig in een zwijn met een spinazieblanke zonder bodem. Er volgde nog heel wat denkbaarheid en heel wat moeizaam geteken, voordat het projekt klaar was voor de oktrooiraad. Nu is het wachten op het oktrooi en dan moet de praktijk gaan uitwijzen of de heer Ammeraal goed gemikt heeft. «Och», zo zegt hij er zelf van, «ik ben een nuchter man. Laten we nog maar even rustig afwachten. Ik loop er nog niet van naast mijn schoenen. Maar als ik de medewerking krijgt van de reders en de regering dan geloof ik stellig dat de visserij veel plezier van mijn net kan hebben.»

Vissersvloot andermaal uitgebreid

Op 1 januari 1964 telde de Nederlandse vissersvloot 883 vaartuigen met een totale inhoud van 87.236 ton en een totaal vermogen van 239.383 P.K. tegen op 1 januari 1963 845 vaartuigen met een inhoud van 81.961 ton en een vermogen van 208.717 P.K. Nadat in het voorjaar van 1960 de laatste stoomtreiler van de lijst werd afgevoerd is dit scheepstype drie jaar niet meer in gebruik geweest. In 1963 kocht een IJmuidse rederij twee Duitse stoomtreilers (oliestokers) zodat men weer rokende schoorstenen kan aanschouwen. In het verslagjaar werd de laatste Vlaardingse stoomlogger, de VL.172 Clara, die in 1908 werd gebouwd, aan de dijk gezet. In 1949 telde de Vlaardingse vloot nog 29 stoomloggers. Het aantal motortreilers-loggers daalde van 236 tot 233. De tonnage en het motorvermogen stegen echter van 49.416 ton tot 50.625 ton en van 107.245 P.K. tot 118.438 P.K. In het verslagjaar werden van deze vloot 20 vaartuigen afgevoerd met een tonnage van 3.267 ton en een motorvermogen van 4.737 P.K.

Hieronder bevond zich een in 1955 gebouwde treiler die naar Canada werd verkocht. Verder werden 17 vleetloggers en 2 treilloggers afgevoerd. Hiervan werden er 5 voor de sloop verkocht, 2 vonden een plaats in Engeland, 11 werden definitief aan de visserij onttrokken en 1 logger strandde in 1962 bij Bakkum en werd in 1963 ter plaatse gesloopt. Het oudste schip van de vloot, de in 1892 gebouwde KW.76 bevond zich onder de afgevoerde

vaartuigen. De andere schepen stammen uit de jaren 1901-1918. Katwijk leverde 11 schepen voor deze sarnering, Scheveningen 9.

Aan de haringteelt 1963 namen 56 drijfnettschepen deel. In de vloot van 233 schepen zijn bovendien begrepen 17 vleetloggers die in het afgelopen seizoen niet in bedrijf zijn geweest. De bewuste rederijen konden er echter nog niet toe overgaan hun schepen uit het visserijregister te doen schrappen. Niettemin werden in de laatste vijf jaar niet minder dan 64 vleetloggers definitief afgevoerd. In 1963 werden 17 nieuwe motortreilers met 'n inhoud van 4.471 ton en een motorvermogen van 13.960 P.K. in bedrijf gesteld. Hiermee werd een flinke schrede gezet op de weg naar vernieuwing van de vloot. In 1962 werden maar 8 nieuwe treilers aan de vloot toegevoegd. In het verslagjaar waren 6 nieuwe schepen voor Katwijk, 5 voor Scheveningen, 3 voor Vlaardingen, 1 voor Wieringen en 2 voor voor IJmuiden. De spreiding van de vloot was op 1 januari 1964 over de verschillende rederijplaatsen als volgt: Katwijk 94 waarvan 41 nieuwbouw, Scheveningen 92 waarvan 39 nieuwbouw, IJmuiden 22 waarvan 13 nieuwbouw, Vlaardingen 21 waarvan 12 nieuwbouw, Den Helder 2, Harlingen 1 en Wieringen 1. De 107 nieuwe schepen werden na de tweede wereldoorlog in Nederland gebouwd. Zij hebben een inhoud van 28.664 ton en een motorvermogen van 77.496 P.K. Dit komt respectievelijk neer op 46 percent van het vermogen. Als resultaat van de

voortgaande vernieuwing van dit onderdeel van de vloot daalde in 't verslagjaar de gemiddelde leeftijd van de kasko's van 30 naar 27 jaar. Een zeer belangrijk verschil. In dezelfde periode liep de ouderdom van de motoren terug van 12 tot 11 jaar. De verwachting is dat in de loop van 1964 weer een belangrijk aantal nieuwe treilers in de vaart zal komen. De nieuwbouw zal enige hektreilers omvatten.

De kottervloot breidde zich uit van 477 vaartuigen met een tonnage van 28.162 ton en een vermogen van 88.388 P.K. tot 523 schepen met een inhoud van 31.338 ton en een vermogen van 109.933 P.K. Het aantal houten kotters nam af van 31 tot 27. In de laatste vijf jaar werden aan de kottersvloot niet minder dan 237 vaartuigen toegevoegd. Deze onstuimige bloei moet wel eens te denken geven. De kotters worden ook van steeds krachtiger motoren voorzien. Waren er vijf jaar geleden nog maar 26 schepen van 240 P.K. of meer, nu zijn er al 169 van deze sterke jongens. Er werden in het verslagjaar 9 kotters afgevoerd, vijf stalen en vier houten. De vloot werd uitgebreid met 55 nieuwe kotters met een inhoud van 3.497 ton en een motorvermogen van 14.652 P.K. De nieuwbouw kwam voor rekening van: Katwijk 4, Scheveningen 4, Urk 10, Arnemuiden 2, Breskens 3, Delfzijl 1, Goedereede 2, Harlingen 3, Den Helder 3, Lemmer 2, Maassluis 1, Ouddorp 3, Tholen 1, Texel 2, Volendam 3, Vlissingen 1, Werkendam 1, Wieringen 5 en IJmuiden 2. In het verslagjaar werden 24 kotters van nieuwe motoren voorzien. Gezien het aantal nog opende opdrachten kan voor 1964 nog een belangrijke uitbreiding van de vloot wor-

den verwacht. Hieronder zullen zich ongetwijfeld ook hekkotters bevinden. De vloot motorvaartuigen waaronder zijn begrepen bidders, hoogarsen, verbouwde vrachtschepen en dergelijke neemt geleidelijk af. Al jaren worden in deze groep geen nieuwe schepen gebouwd. Op de eerste dag van 1963 stonden 131 vaartuigen met een inhoud van 4.178 ton en een motorvermogen van 14.062 P.K. ingeschreven tegen een jaar later 125 vaartuigen met 'n inhoud van 4.053 ton en een vermogen van 12.884 P.K.

PUBLICITEIT
IN
het
visserijblad
DOET
UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN