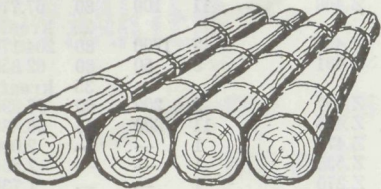




de primitieve boomstronk

# TERWIJL DE ENE MENS DE ZEE TROTSEERT ANDEREN DE OCEANEN AAN BOORD

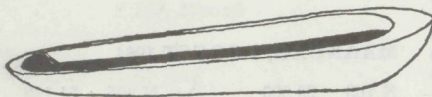
## VAN KANO TO



het vlot

Niemand weet precies wie de eerste boot uitvond. Mogelijks was het een jager, die inzag dat hij, door zich vast te klampen aan een groot stuk hout, en roeiend met de handen, een diepe rivier kon oversteken. De volgende stap was spoedig gezet, want weldra gingen men over tot het samenbinden van verscheidene houtstronken om tot een vlot te komen. Aldus kon de jager zich droog houden.

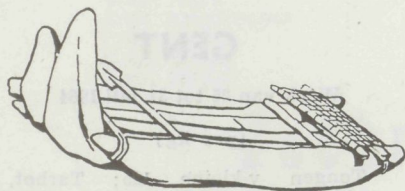
Dergelijke vloten waren echter plomp en moeilijk hanterbaar, zodat de jager spoedig terugkeerde tot de enkelvoudige stronk, die hij evenwel uitholde bij midde! van een scherpe steen die dienst deed als hakbijl, en aldus werd de eerste kano geboren. Het was dan dat de eerste onbekende scheepsbouwkundige op het voorplan kwam door het uitvinden van de uithouder, die ten zeerste te goede kwam aan de stabiliteit van de kano, vooral bij ruwe zee.



de kano

In sommige gedeelten van onze aardbol is dit het verste dat men ooit geraakt is inzake scheepsbouw. Het is inderdaad zo, dat in bepaalde gebieden van Australië, het beveren en bevissen van de zee nog steeds geschiedt bij middel van dergelijke primitieve bootjes.

De gedachte van het beplanken, of het vervaardigen van scheepjes uit verscheidene onderdelen, was een verdere stap in de evolutie van de scheepsbouw. Men ging inderdaad inzien dat wanneer men een plank opwaarts uitstreckte van de dolboord van de kano, de capaciteit merkbaar werd opgevoerd. Als men er nu nog planken ging aan toevoegen, vastgemaakt aan ribben, kwam men geleidelijk aan tot de eigenlijke typische scheepsvorm, terwijl de originele kano weldra werd aangewend tot kiel. Wanneer F.A.O. scheepsbouwkundige Kjeld Rasmussen een bezoek bracht aan Trinidad in 1960 ontdekte hij dat de gemeenschappelijke prauw de ontwikkelingsstap betekent tussen de kano en de opbouwboot; de uitgeholde gedeelten vormen de kiel en de drie tot vijf opgebouwde boorden maken de scheepsromp.

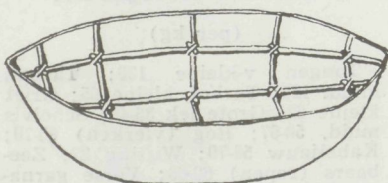


de kattumaram

Uit geschiedkundige overlevering, grafschriften en modellen is het gekend dat de scheepsbouw 6.000 jaar geleden, langs de Tigris, de Euphrasis en de Nijl, verder gevorderd was, dan thans in bepaalde gebieden. Neem bvb. de Ark van Noah. Terwijl sommige experts beweren dat het een vlot was, zijn anderen de mening toegedaan dat het 'n boot was, waarbij zij zich steunen op bijbelse geschriften. Deze zou een lengte gehad hebben van 450 voet op een breedte van 75 voet en een diepte van 45 voet. Indien dit inderdaad juist is, dan zou deze Ark van Noah langer zijn geweest dan enkele van de langste zeilschepen welke ooit gebouwd werden zoals de vijfmaster «France», de zesmaster «Wyoming» en de zevenmaster «Thomas W. Lawson».

Onder de eerste scheepsbouwers waren de Egyptenaren veruit de vaardigste. Zij en ook de Feniciërs bouwden schepen voorzien van niet minder dan vijf rijen banken voor de roeiers, maar er werd ook gebruik gemaakt van roeibladeren en vierkant uitgesneden zeilen.

Het voor- en achterzeil, die het manoeuvreren in de wind toeliet, zou achteraf komen.



de eerste uitgeholde boot

### Wijder

De volgende evolutiestap welke tot het begrip van de vooruitgang in de mens aan verder uit de kustontdekking en handel uit

Wanneer dan de wetensch Europa overwaaide, kwam in Zweden verbleef op heman. Hij was het die voerde van Archimedes p Door wiskundige bestude gelijkmatige vormen was staat uit te maken hoe zou drijven.

Een volgende evolutie in wending van het materi langer diende te bekomme het drijfvermogen van H verschillend drijfvermogen schepen bouwen in prak zelfs ijzer en staal.

Al deze ontwikkelingen in den aangewend voor het tuigen. Europa werd geïnf de de weg te ruimen voe zeiltreiler werd een stoo weerbarstige overgave tot in verscheidene gebieden. bvb verloren een bron a ditie, wanneer de snelle moesten vechten voor ied Kaap.

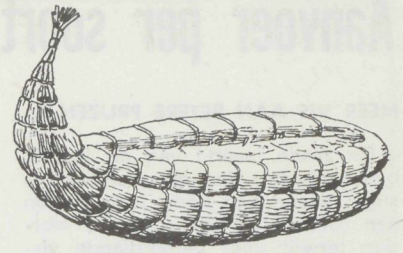
De mens spotte minachte bevallige raderboten van maar niettemin kwam in vaart. Thans nog bestaan e In New-Foundland bvb. is ieder lente, met de aank Portugal, deze zeiltreilers op de rijke gronden van

### Een vloed v

Voor de visserijbedrijvig natuurlijk heelwat. Door stoommachine konden de vissarjgronden gaan bev kon ontwikkeld worden Gekoppeld aan de nieu treilers thans voor versch gronden blijven. Een vlo bestond in het uitwerke

348

# MET PRIMITIEVE ROEIBOOTJES DOORKRUISEN D VAN REUSACHTIGE FABRIEKSCHEPEN



het rieten bootje

## T FABRIEKSCHIP

### horizonten

was het waterdichte dek, de onzinkbaarheid leidde. Dit, navigatie, moedigden de mente varen, en hun wereld van te breiden.

appelijke revolutie ook naar een Engelsman, die evenwel voorplan, nl. Frederich Chapman de eerste maal toepassing incipe inzake scheepsbouw. ing van het volume van on- Chapman in 1760 reeds in het nog te bouwen vaartuig

de scheepsbouw was de aan- al. Eens de mens zich niet en om het verband tussen materiaal en het volledig van het vaartuig, kon men tich gelijk welke materialen,

x x

algemene scheepsbouw wer- konstrueren van vissersvaar- ustrialiseerd en het zeil dien- de eerste stoommachine. De ntreiler. Het was een eerder de mechanische voortstuw- Gebieden zoals New England n opwinding, legende en tra- Yankee-Clippers niet langer ere duim vaarwater rond de

nd met de eerste lompe, on- John Fitch en Robert Fulton, 1807 «Fulton's Folly» in de r herinneringen aan die tijden. het een traditie gebleven dat mst van de «white fleet» uit uitvaren op kabeljauwvangst de Grand Banks.

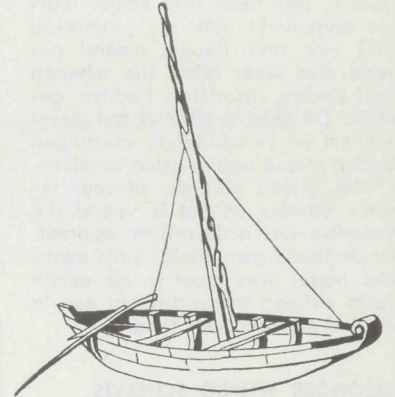
### an vooruitgang

eid betekende deze evolutie het in voege brengen van de reilers inderdaad verdere issen, terwijl er meer kracht om grotere netten te slepen. e koeltechnieken, konden de eidene dagen op de visserij- d van technische vooruitgang van nieuwe netten, sterkere

draden van synthetische vezels, sterke vislieren, geïso- leerde visruimen, het verwerken van de vis op zee, dieselmotoren, het opzoeken van de visscholen bij mid- del van echo-sounder, enz...

De eigenlijke vissersboot blijft evenwel het sleutelstuk van de uitrusting. In de meeste ondernemingen, ver- tegenwoordigt de kostprijs van het vaartuig ongeveer 60 tot 70 ten honderd van de totale investering.

De vissersvaartuigen van de meest vooruitstrevende visserijstaten — zoals daar zijn Japan en Rusland — bevaren thans omzeggens alle zeeën, bewerken, diep- vriezen of conserveren de vangsten aan boord, voor overscheping op transporteenheden of te lande geves- tigde basissen, ver van hun eigen thuishaven. Moderne hekreilers voor de vangst en verwerking aan boord bereiken tot 3.000 bruto-ton — ongeveer dezelfde ton- nage van een klein oorlogsschip. Verscheidene visserij- staten kunnen beschikken over fabriekschepen, welke tot 10.000 bruto-ton bereiken en ruim 150 miljoen bel- gische frank kosten. Het Japanse fabriekschip die spe- ciaal is uitgerust voor de walvisvangst in de poolge- bieden, nl. de «Nisshin Maru 2» is ongeveer even groot als een middelmatig passagiersschip, en ongeveer een derde van de zogenaamde «mammouth-tankers», de grootste vaartuigen ter wereld.



een primitieve zeilboot



modern houten vaartuigje

### Wat zal ons de toekomst nog brengen ?

Thans zijn wij zover gevorderd dat wij in onze visserij- bedrijvigheid kunnen beschikken over de meest mo- derne technische snuffjes. En toch wordt door deskun- digen onverdroten verder gewerkt om de visserij steeds verder en verder op een technische wijze te vervol- maken.

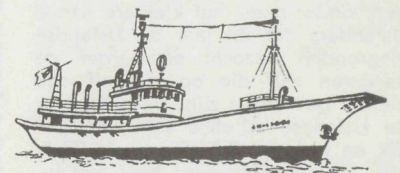
Wat zal ons de komende jaren brengen ? Misschien...

HYDROFOILS : biezonder snelle eenheden, die dank zij een speciale uitrusting boven het wateroppervlak sche- ren, en mogelijk kunnen aangewend worden voor een snel transport van verse vis, en kostbare zeevruchten zoals kreeften.

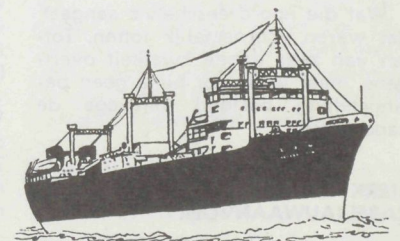
HOVERCRAFT : half vaartuig, half vliegende schotel, biezonder geschikt voor de visserij in ondiepe wateren waar geen ander vaartuig kan komen.

ONDERZEEBOTEN : voor het onderzoek van mogelijke rijke visserijgronden onder de uitgestrekte ijsvlakten van de poolgebieden.

En natuurlijk blijft er nog de atoomkracht. Ook hier liggen grote mogelijkheden voor de visserij. — B



moderne tonijnvanger



het grote fabriekschip