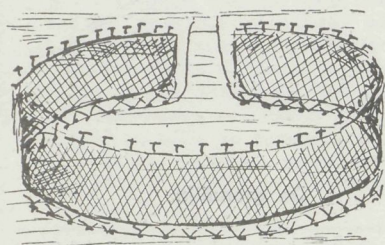


nietigingskracht moest worden gereguleerd. Dit probleem stelt zich niet in het dun bevolkte, barre noorden waar trouwens een praktisch onbegrensde visrijkdom in voorraad is.

Het SEINENET is misschien het meest produktieve instrument maar heeft een hoge kostprijs. Daarbij vereist het handigheid, snelheid en een geoefende bemanning om met sukses het enorme net dat tot 500 m lengte en 50 m val kan bereiken, te gebruiken.

Gemonteerd als een enorm drijfnet met vlotter en gewichten is het seinenet voorzien langs de onderreep, van metalen ringen door dewelke een buiktouw loopt. Wanneer een school vis wordt gevonden, over het algemeen zalmen, haring, pilchard enz., wordt een boot of een boei te water gelaten waaraan het net verbonden is. De school wordt dan omsingeld en door het snel dichttrekken van het buiktouw omsloten. Dit manuever moet zeer vlug en in stilte gebeuren want de ontdekking van de minste opening door een in het nauwgedreven vis laat het net in een oogwenk leeglopen. Deze techniek kan echter enorme vangsten opleveren, voornamelijk indien het kan worden gekombineerd met het echolood.



Het purse-seinenet.

Op het Tanganykameer in Afrika wordt het met groot sukses aangewend voor de dakala-visserij waar vangsten tot 15 en 20 ton per trek niet zeldzaam zijn. Seinenetten en fuiken vangen jaarlijks tot 100.000 ton harin in Kanada.

Kreeften worden gevangen in KREEFTPOTTEN, een soort kratten, waarin de kreeft gelokt wordt door de geur van een stuk vis die erin vastgemaakt is. De kreeft kan makkelijk door de fuikvormige opening kruipen maar de terugtocht is nagenoeg onmogelijk. Deze vallen worden geankerd op de bodem van de kreeftengronden en voorzien van een boei die hun ligging aanduidt.

Er bestaan ongeveer 2 miljoen kreeftenpotten in Kanada, vanzelfsprekend niet allemaal terzelfdertijd in gebruik, die jaarlijks 40 miljoen zee-kreeften opbrengen.

De vaartuigen die gewoonlijk dienen voor de visvangst met grondlijnen worden in de zomer aangewend voor de jacht op zwaardvis die GEHARPONEERD wordt. Het vaartuig, nog dikwijls een zeilschoener, is uitgerust met een kraaiennest waaruit de zee wordt afgespeurd en een kuipvormige verschansing op het uiteinde van een boegspriet. De zwaardvis, eens ontdekt, wordt in stilte genaderd en vanaf de boegspriet geharponeerd.

Oesters en jakobsschelpen worden gevist met metalen dreggen in volle zee op de kust van New-Foundland. Verschillende dergelijke dreggen naast elkaar worden over de grond gesleept aan een boom door motorboten.

BESTUUR EN BEDRIJF

De visserij-industrie is ook in Kanada volop in ontwikkeling. Nieuwe methoden en rationalisatie van de oude werkwijzen verhogen de produktie en maken het bedrijf efficiënter. Het land is aangesloten bij zeven internationale visserijkonventies die zich inspannen de wereldvisstapel in stand te houden, evenals deze van het noordamerikaanse koninent.

Het ministerie van visserij bezit een wetenschappelijke tak «The fisheries research board», die zich actief bezighoudt met het opzoeken van nieuwe methoden en het uitdiepen van bestaande technieken. Zij demonstreerde voor de kustvisserij een soort klein sleepnet dat grote hoeveelheden bot vangt. De demonstratie van gemechaniseerde sleeplijnen op kleine schepen kende een zeer grote navolging op de Atlantische kusten.

Ieder jaar neemt de visserij in belangrijkheid toe. Kanada staat bij de 10 voornaamste visproducenten en is met een uitvoer van tweederden zijner totale produktie naar de Verenigde Staten, Europa en Midden-Afrika, een der voornaamste vis-uitvoerende landen, alleen verslagen door Noorwegen en Japan.

Het ligt in de lijn der verwachtingen dat Kanada zijn visserij-produktie nog zal opvoeren en in geen geval nog werkeloos zal toezien hoe talloze vreemde vaartuigen van heinde en verre komen putten in de enorme visstapel.

Door zijn ligging kan het trouwens vissen op een goedkope wijze en in betere omstandigheden dan die schepen die dikwijls zeer lange reizen maken en lang van huis wegblijven.

Anderzijds bewaart het ijs, dat het grootste gedeelte van de kusten onbevaarbaar houdt, een onschatbare reserve die ten gepaste tijde zal kunnen worden aangesproken.

L. A. INGHELBRECHT.

De O.202 „Pelagus” voor einde van het jaar in de vaart

GAAT DE NIEUWBOUW NAAR EEN SLAPPE PERIODE ?

Sedert enkele tijd werd op de scheepswerven Panesi te Oostende de laatste hand gelegd aan de O.202 «Pelagus» welke voor rekening van de rederij Boels N.V. te Oostende werd gemaakt. Deze speciale haringtreiler, met een lengte over alles van 38 meter voor een breedte van 7 meter dient thans verder afgewerkt te worden door de rederij Boels zelf.

ENKELE TECHNISCHE GEGEVENS...

De O.202 is een stalen treiler met de volgende hoofdkarakteristieken:
Lengte over alles: 38 m.
Breedte op de buitenspanen 7 m.
Holte: 3,80 m.

De visruimen hebben een gezamenlijke capaciteit van 1.700 visbenen, terwijl de bruto-tonnage rond de 200 Ton zal schommelen.

De brandstoftank heeft een inhoud van 50.000 liter, terwijl het bemanningsverblijf is voorzien voor 10 opvarenden.

De O.202 «Pelagus» zal voortgestuwd worden door een lister motor van 660 P.K. bij 750 t/m en een keerkoppeling Reintjes 4: 1.

Het vaartuig is speciaal uitgerust voor de haringvisserij op verschillende diepten door middel van diepte-apparaten, welke aan het net zijn vastgehecht.

NIEUWBOUW VERMINDERT...

Het is een feit dat, na een waarlijk enorme nieuwbouwtende, deze sedert enkele tijd is gaan afnemen. Weliswaar hebben enkele werven nog orders te boek staan, maar anderzijds is het ook zo dat er werven zijn die momenteel geen nieuwe schepen in aanbouw of zelfs in bestelling hebben. Zo verkeert ondermeer de scheepswerf Panesi in dit geval, want, sedert voor enkele weken de O.275 «Deo Volente» aan de reders werd over-

gedragen werd geen nieuw schip aangelegd. Dit laat weg open aan de bedenking dat wij naar een enigszins slappe periode gaan in de nieuwbouw van onze vissersvloot. Het zou ons inderdaad vreemd voorkomen, moesten de reders die zinnens zijn tot nieuwbouw over te gaan, plots alle vertrouwen verloren hebben in een bedrijf zoals dit van de werven Panesi, die toch door de jaren heen bewijzen heeft geleverd van gedegen vakmanschap en verzorgde afwerking.

Hopelijk komt hierin in de eerstkomende tijden enige verbetering.

Visser gewond

Tijdens de werkzaamheden aan boord van de Z.540 werd matroos Robert Beernaert in zijn linker wijsvinger geprikt en liep daardoor 10 dagen werkonbekwaamheid op.

Bij het aanwinden van de dekloper werd Alfred Van Waes aan boord van de Z.435 gekwetst aan de linker wijsvinger.

Schipper Hubert Meyers werd bij het splitsen van staaldraad aan boord van de Z.564 geprikt in zijn linker handpalm.

Leon Adams, schipper-eigenaar van de Z.442 is bij het inhalen van de korre door het slingeren van het vaartuig uitgegleden en viel met zijn gezicht op de zijde van het vaartuig. Schipper Adams liep daardoor kneuzingen aan de neus op.

Bij het afdalen van de ladder aan boord van het vaartuig Z.508 sloeg René Cattoor zich zijn rechter voet om waardoor de gewrichtsbanden werden gescheurd.

Robert Rammeloo, motorist aan boord van de Z.557 is bij het binnengaan van het kookhuis uitgegleden en met de borst terechtgekomen tegen het onderste gedeelte van de ijzeren deur.

Visser in het water gevallen te Zeebrugge

Dinsdag 13-10 II. in de voormiddag is Vanderhaeghen Jozef, matroos aan boord van de Z.541 «Corina» van de kade in het water terechtgekomen, toen hij van zijn fiets stapte. Gelukkig kwam hij er met 'n nat pak vanaf. Zijn fiets viel aan boord van de Z.149 «Patrick» en werd beschadigd. — FL

Ten grave gedragen

Zaterdag werd, onder zeer grote deelname van familie en vrienden, de heer Marcel Jonckheere ten grave gedragen. De heer Jonckheere was de schoonvader van de heer Roger Boels directeur bij de rokerij «La Couronne» te Stene. Aan de families Jonckheere en Boels bieden wij andermaal onze gevoelens van innige deelneming aan.