

# TECHNISCHE DOORKIJK

door L.A. INGHELBRECHT,  
biedonder medewerker aan „Het Visserijblad”

(VERVOLG VAN KERSTEDITIE)

## OVER DIEPEN (1)

Wanneer in 't jaar 1976 twee nieuwe sonars met tastantennes in gebruik zullen kunnen worden genomen, dan zal het meteen mogelijk worden een soort fotografische kaart van de zeebodem te maken waarop wrakken, rotsen, pijpleidingen en andere hindernissen en vuiligheid in hun echte afmetingen zullen voorkomen evenals hun nauwkeurige ligging. Het apparaat zal uit twee delen bestaan. Een eerste zal een straal van 60 graden kunnen aftasten en dit op een bereik van 0 tot 300 m. en van 0 tot 600 m. de tweede zal een straal van 30 graden kunnen aftasten en een bereik hebben van 0 tot 225 meter en van 0 tot 450 meter.

De electronica in dienst van de zeevisserij houdt niet op, ons te verbazen. De sector zal zo maar eventjes 7.500 keer per seconde afgetast worden! De geluidsfrequenties zijn 180 en 270 Khz respectievelijk en er wordt vertikaal en voorwaarts getast.

De proeven werden alreeds gedaan en dit met houten blokken van 1 voet op 3 voet en op afstanden van een paar honderd meter. Het bleek mogelijk deze doelen op het kleine scherm uit mekaar te houden tot 3 voet in voorwaartse peiling en tot 2 voet in verticale peiling.

## OVER DIEPEN (2)

Met het hiervoor beschreven apparaat wordt het ons mogelijk meteen een zeebodemkaart op het scherm te krijgen en als we dan zullen kunnen beschikken over een netsounder zoals deze die nu eens niet in Engeland maar in Kanada werd ontwikkeld, dan staan we weeral een stapje dichterbij de te vangen vis. Met deze netsounder wordt het namelijk mogelijk, de kor op scherm te zien van boven langs onder en langs de beide zijden. Het toestel heeft een maximum bereik van 800 meter en daarmee vist men eigenlijk al op zeer behoorlijke diepte. Feitelijk werd hier gewoon een aftast-transducer overgeplaatst van de romp van het vaartuig naar de rugpees van de kor; de overbrenging van de impulsen gebeurt heel gewoon met een kabel die met een lier verbonden is met het schip. Een opnametoestel en een scherm zijn de andere delen.

Bij de proefnemingen werd de transducer vastgehecht op de rug van een pelagisch net met een opening van 12 op 20 meter. De taster werd ingeschakeld op 360 graden en het schip had verder 2.000 meter netsonde kabel op de winch.

Toen het net gevierd werd, kon men op de beeldbuis de ontwikkeling van het net volgen tot het de juiste vorm kreeg. Vervolgens zag men de vleugels, het buiktouw, de rugpees en de vlotter, de zeespiegel en de zeebodem.

Wanneer werd gekord tussen tien meter onder de oppervlakte van de zee en tot 4 meter boven de zeebodem, kon de verandering in de vorm van het net gedurende de verandering van diepte duidelij-

lijk gezien worden. De proeven werden uitgevoerd in diepten van 50 tot 90 meter. Zover heeft men het gebracht, dat op het scherm zelfs de mazen van het net kunnen worden onderscheiden!

De sektor taster is beslist een aanzienlijke vooruitgang op de netsonde van 2 of 3 richtingen. Niet alleen worden alle inlichtingen over de dichtheid van de visscharen langs weerszijden van de kor verkregen maar eveneens het gedrag van het net kan op de voet worden gevolgd. Bovendien ziet men op het scherm de «film» omtrent het gedrag van de visschool ten opzichte van de kor. Dit zijn allemaal belangrijke punten die in de gebruikelijke uitrusting niet voorkomen. Toch moeten we nog even afwachten om te zien of deze technische voordelen meteen in de handel en in het bereik van de treiler kunnen worden gebracht, al moeten we niet twijfelen dat dit niet meer zolang zal duren.

## OVER SCHEEPS-SCHROEVEN (1)

't Een heeft met 't ander te maken aan boord van een schip, maar aan boord van de treiler kan 't een niet zonder 't ander. Daarom is de schroef ten allen tijde een voorwerp van studie gebleven en tot nog toe is ieder schip en ieder schroef een vraagstuk; voeg de twee samen en het is een probleem van onoverzichtelijke omvang. Nu werd een reeks vijfbladschroeven ontworpen speciaal gebouwd door treilers. Een curiositeit zou men zo zeggen: een vijfbladschroef? Ze bestaan al en in maten van 30 tot 80 cm diameter. Het materiaal waaruit ze worden gebouwd is brons; uit aluminium-brons is de schroef eveneens beschikbaar maar dan kost ze 20 pct duurder.

Trillingen zijn ten allen tijde een nadelig verschijnsel aan boord van schepen, evengoed voor het schip als haar uitrusting, als voor de ekonomie als last but not least, het comfort van de bemanning. En daar gaat het er juist om: de vijfbladschroef schijnt trillingsvrij te zijn.

## OVER SCHROEVEN (2)

Een eerder ongebruikelijke omkeerkoppeling die zelf op de tast haar beste reductie uitzoekt! Ze schakelt automatisch in bvb. voor de traverse, voor het slepen, voor het korren. Er wordt een vaste vaart verstrekt voor het normale stomen, maar eens men aan het werk gaat op de visgrond, zoekt de omkeerkoppeling zelf het regime uit dat de schroef zal toelaten te draaien aan haar meest doelmatige snelheid in overeenstemming met het gekozen aantal toeren per minuut van de motor. Het ligt voor de hand dat deze uitvinding zou kunnen toelaten een zeer doelmatige schroefdiameter te gebruiken. Zo heeft bvb een vaartuig van 23 meter lang met een basisregime van 6:1 en met een dieselmotor van 12 cilinders daarmee een topvaart van 12 knopen bereikt.

## OVER SCHROEVEN (3)

En dan, als klap op de vuurpijl, een Franse uitvinding die komaf zou maken met de gewone scheepsschroef en haar vele ongemakken. De hypropulse werd reeds met succes beproefd op een boorvaartuig maar wordt nu uitgetest in een kleiner model. Om redenen van industriële zekerheid werden geen technische bijzonderheden over het systeem bekendgemaakt maar dat weten we al, dat er geen draaiende delen zouden aanwezig zijn in de installatie. De voortstuwing zou worden bereikt door de beweging van een vlak in een vernauwde straalbuis van rechthoekige doorsnede. Het vermogen wordt verder bekomen door een hydraulische rem die aangedreven wordt door een romp.

De Fransman is er geen duts op. Hij spreekt zo maar eventjes van een verbetering van de doelmatigheid van de voortstuwing over het algemeen met 200 kg per 7 pk! De gewone voortstuwing zoals we die nu kennen met de schroeven waarin af en toe onze korre eens draait, is 70 kilo. We zouden dus meteen moeten geloven in een verbetering van 300 procent.

En wanneer we denken aan een schip zonder schroef, dan gaan onze gedachten als vanzelfsprekend naar die tros, naar die korren die in de schroef terecht komen voor een ja of een neen en die ons het bloed in de keel doet komen. Een treiler zonder schroef?

Het schijnt in ieder geval goed te werken bij schepen van geringe diepgang. Er zijn geen hoge trillingen... Men spreekt er nu al over, reddingsboten uit te rusten met dergelijk stelsel en zelfs schepen van 300.000 ton.

## OVER VISSSEN

Er bestaat bewesten van onze eigen goede haven aan de Franse Noordkust een kleine vissersplaats «Grand Fort-Philippe» genoemd, waar met een rest van de Vlaamse koppigheid de visvangst verloten wordt voortgezet tussen reusachtige industrieën en uitgestrekte havenkommen, dijken en zandhopen. Maar de visgronden worden steeds maar beperkter. De vissers worden in het defensief verdrongen. Ten westen van de plaats sluwt de schouw van de industrie haar stinkend vergift onbeschaamd de ruimte in. Ten oosten groeit de Duinkerke petroleumhaven. In zee wordt de bodem gebaggerd en omwoeld... Nu weten de vissers van «Fort Philippe» al, dat er ook een grote atoomcentrale binnenkort de zee aldaar thermisch zal gaan bevullen. Wat zal er binnen korte tijd nog overblijven van deze wateren, die een tiental jaren geleden nog zo rijk waren aan platvis, paling, garnaal en zelfs wijting, makreel, baars en tot kabeljauw toe?

Och, ze zijn nog weinig talrijk, de vissers van «Fort Philippe». Ze worden gewoon verpletterd door de reusachtige belangen waarvan ze omringd zijn. Het Kanaal waarmee ze met de zee verbonden zijn, is bovendien aan het veranderen en meneer Giscard is niet van plan daar iets aan te doen.

Kon het waar zijn dat het kanaal verstopt geraakt wanneer het laatste visje de pijp aan Maarten zal gegeven hebben...

## OVER VISSSEN (2)

Anderzijds gaat het de Franse zeevisserij niet te slecht. Alleen maar de oceaantonijnvangers laten het afweten. Ze blijven een verliespost. Wat maakt er deze techniek dan zo onzeker? Eerst en vooral het gaat om een zwaar beleggingsprogramma. De prijs van de brandstof rijst maar steeds. Er zijn weinig bemoedigende vooruitzichten voor wat de visgronden aangaat. Er is een te kort aan nylon op de wereldmarkt voor de seinenetten... en voeg dan daar nog aan toe, dat de vismarkt van tonijn, veel lager ligt met haar prijzen zodanig, dat de kosten niet gedekt geraken! Er is soms minder voor nodig om iemand onzeker te maken...

Maar daarmee is de kous nog niet af voor de Franse tonijnvangers, want aan de deur staat dreigend de invoer aan lagere prijs...

Het grootste gedeelte van de Franse vissersvloot bevist de Noordzee en de gronden bewesten de Britse eilanden. Binnenkort evenwel zullen al deze visgronden binnenin de «eksklusieve ekonomische zone» vallen. Dit is binnen de 200 mijlen, als dit in voege komt en al werd door de Europese gemeenschap nog geen limietenpolitiek aangekondigd. De Franse vissers schijnen evenwel geen risikos te willen lopen en ze schrijven doornstig al hun ervaringen op de visgronden op. De vangsten die ze doen ter hoogte van de Spaanse kusten, krijgen een biezonder tintje. Als het er ooit op aan komt, dan zullen ze, indien ze geen vis meer hebben, toch beschikken over statistieken! Op gebied van vorsching ter zeevisserij, heeft Frankrijk een langzame start gemaakt en dat moeten we toegeven: ze heeft in sommige gebieden pionierswerk verricht.

Er bestaat een ambitieus plan voor het bevolken der oestergronden, een nieuw type overdekte treiler voor de kustvisserij, het gebruik van kunststoffen voor de herbevolking, het gebruik van vooruitgeschoven vissersposten met wisselende bemanningen, een nieuwe vissershaven in Sete bevolkt met oud-kolonialen voor de tonijnvisserij en er zijn bemoedigende vooruitzichten voor de vissteelt.

## OVER VISSSEN (3)

Als men het allemaal goed na gaat, moet in het belang van de bevoorrading van de vismarkt, de bouw van treilers voor de verre visserij aangemoedigd worden. Maar dan rijst vanzelfsprekend dadelijk de vraag: op welke gronden gaan deze schepen vissen? Langs de andere kant zijn de opbrengstberekningen weinig bemoedigend. Men is daar nu eigenlijk al aan toe, dat men vriestrelers wenst te bouwen waarvan de vangsten zouden worden versneden in repen en verkocht als... verse vis! Een dergelijk gebruik van de gewone treiler zou onoverzichtelijke gevolgen kunnen hebben voor de vissershaven de vismarkten en de verdelingsuitbouw. Maar het zou mis-

(Vervolg blz. 10)

## IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	30-12-1974
Schelvis	27.—39.40
Groot	22.—28.60
Middel	17.—21.60
Klein	35.—42.—
Kabeljauw	27.—31.60
Gul	16.—21.60
Wijting	16.—33.40
Schaat	33.20-36.—
Zeebaars	28.—35.60
Leng	11.40-23.—
Schartong	103.0-118.2
Heilbot	17.40-23.40
Koolvis	16.—38.—
Hondstong	75.—14.6
Zeewolf	
Staart	

## Tong- en pladijsprijzen

### TONG

#### Oostende

Soorten	30-12-1974
Lappen	149 -172
Grote	188 -210
3/4	205 -236
Blok	219 -248
voor-kleine	184 -215
kleine	168 —,—
slips	143 —,—

#### Zeebrugge

Soorten	
grote	
blok	
fruit	
schone kleine	
kleine	
tout petit	
slips	

#### Nieuwpoort

Soorten	
Tong I	180 —,—
Tong II	239 —,—
Tong III	254 —,—
Tong IV	242 —,—
Tong V	258 —,—
Kleine	170 —,—

### PLADIJS

#### Oostende

Soorten	30-12-1974	31-12-1974
Grote	15,60-25,40	23,—,—
grote iek	13,80-23,80	
kleine iek	14,60-24,60	18,—,—
derde slag	11,80-15,60	22,—,—
platjes		17,40,—,—

#### Zeebrugge

Soorten	
I	
II	
III	
V	
IV	

#### Nieuwpoort

Soorten	
Moeien	13,—,—
grote pladijs	15,—,—
drielingen	12,—,—
platjes	

(Vervolg van blz. 7)

schien toch wel eens moeten geprobeerd worden. Vele Staten wensen nog steeds hun visserijgrenzen uit te breiden, maar dit neemt niet weg, dat vele vreemde vissers economische en sociale rechten verworven hebben, wellicht zoveel als de aangrenzende staat.

En het loont verder wel eens de moeite te melden, dat zoveel wetenschappers medegeholpen hebben aan het onderzoek van wateren die eigenlijk de hunne niet waren. Dit ook kan bepaalde rechten inhouden.

### OVER VISSEN (4)

Gedurende het verlopen jaar hebben de wereldvisserijverheden genoten van een grenzeloos uitgebreide tijdsperiode van voorspoed en uitbreiding, dank zij voornamelijk de algemene verhoging van de waarde van de vis en de schelpdieren. Doch, het is allemaal geen goud dat blinkt, het weze in Europa, het Verre Oosten of de Verenigde Staten. De hogere visprijzen zijn inderdaad alleen maar het gevolg van de onaangepaste aanvoeren, die meteen aantonen hoe deze aanvoeren verminderen.

De landen die het geluk hebben over eigen visgronden te beschikken, besloten meteen er hun hand op te leggen en daarmee is de eerste en beslist niet de kleinste onweerswolk, aan de visserijhemel verschenen.

Dan is weeral — tot vervelens toe — het tekort aan brandstof en de stijging van haar prijs. Deze stijging kan toch niet anders dan de prijs van het eindprodukt te beïnvloeden!

Daar is verder het tekort aan kunstvezel voor de vervaardiging van visnetten. Hoe komt het, dat we nu plots zonder nylon gaan zitten? De faling van het petrochemisch bedrijf in Japan heeft daar schuld aan, in grote mate althans. Men vermoedt evenwel, dat een algemene verhoging van het verbruik eveneens verantwoordelijk is. Zeven nieuwe fabrieken die door Japan gepland zijn, zullen er weinig toe kunnen bijdragen, dat het lek gedicht wordt.

Het is ontvullend te moeten vaststellen, dat de reusachtige beleggingen in schepen, diepvriespakhuisen, vervoer en fabrieken helemaal afhankelijk zijn van wat ER UIT DE KUIL komt. En zowel seinenet als kor, zijn vervaardigd uit kunstvezel. Er zit heel weinig verdienste in de gedachte naar de natuurvezel terug te keren. Het moderne schip is trouwens gebouwd en uitgerust voor kunstvezel. De afmetingen en de weerstand van netten, hun levensduur, de vangstdoelmatigheid, het vermogen het hoofd te bieden aan de moderne sleepsnelheid. De economische elementen in feite liggen aan de grond van het moderne schip.

Andere kunstvezels die minder schaars zijn? Ze zijn minder aangepast tengevolge van hun drijfvermogen en hun slipknopen. Er zijn twee uitwegen: een nieuwe vezel aanpassen of een productieproces. Of, ten tweede: zoeken naar een noodoplossing of een aangepaste bevoorrading van vezel voor de visserij te verzekeren indien nodig ten nadele van nijverheden, die niet betrokken zijn bij de voedselvoortbrengst.

Ondertussen voor de visser: terug naar de naald.

### Poolse

## vissersvaartuigen voeren diepbevroren vis aan te Zeebrugge

Alle vis die de haven van Zeebrugge binnenkomt, wordt niet alleen door de vaartuigen van onze vissersvloot aangevoerd. Dit gebeurt geregeld ook door grote vissersvaartuigen, die men eerder kleine fabriekschepen zou kunnen noemen, van de Poolse Staatsrederijen, die Swinoujcie als thuishaven hebben. Eenheden van deze Poolse staatsvloot die op geregelde tijdstippen onze haven aandoen, dragen namen als «Narwal», «Granik», «Marbow», «Mulr», «Murena» of «Barbata». Het zijn visverwerkende schepen van om en rond de 13 à 1400 bruto ton met een bemanning van zowat 39 koppen. Ze leggen aan langs de havendam en lossen bij ieder aankomst ladingen, diepgevroren vis, meestal kleine makreel, in kartonnen dozen verpakt, variërend tussen 150 en 600 ton. Deze diepgevroren vis wordt dan in afwachting van de verzending, opgeslagen in de pakhuizen van Refribel op de havenmuur. Hier wordt deze makreel dan meestal afgehaald per kamion met bestemming Frankrijk. Deze diepgevroren vis betreft meestal gedeeltelijke ladingen, want deze Poolse vissersvaartuigen, die wekenlang onderweg zijn naar de visserijgronden, lossen hun diepgevroren visvangsten ook in Engeland en Duitsland.

## BERICHT AAN ZEEVARENDEN

### BELGIE

#### LOMBARSIJDE — ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN

Gedurende de periode van 23 december 1974 tot en met 17 januari 1975, schietoefeningen uitgevoerd in de grote sector, als volgt:

— week van 6 tot 10 januari 1975: geen schietoefeningen;

— week van 13 tot 17 januari 1975: op woensdag 15, donderdag 16 en vrijdag 17 januari 1975.

De oefeningen worden gehouden van 0800 GMT (0900, plaatselijke tijd) tot zonsondergang, zonder onderbreking.

#### OOSTENDE HAVEN OBSTRUCTIE. TON GELEGD

Positie: ± 51°14'.5N — 2°55'.0E.  
Een houten obstructie, zichtbaar bij LW ligt ± 20 m E van het W-lijk staketsel en 240 m inwaarts van het uiteinde. Gevaarlijk voor de scheepvaart. Een groene spitse ton, gevende 3 schitteringen alle 10 sec. is uitgelegd, dichtbij E van deze obstructie.

### NEDERLAND

#### WESTERSCHELDE — ZUID SAAFTINGE. LICHTSECTOREN GEWIJZIGD

Positie: ± 51°21'.9N — 4°13'.2E.  
De sectoren van held licht Zuid Saafthinge wijzigen als volgt: «Rood» van 158° tot in 169°; «Wit» door S tot in 245°; «Groen» door W tot 299°; «Wit» tot in 322°; «Rood» tot in 342°; overigens «Wit».