

Proefvaart met L.5349 „Anna-Catherina“

Aan de akkaert vinden we wel een opper, dachten wij, of anders een paar uren op de zee gaan liggen. Want voor onze kok was het een zeer treurige geschiedenis. Trouwens niet voor hem alleen. De bloei zat in het water en daarbij krijg je gratis de fleemse reuk. Er woei een knappe noordooster met lange zwel en zeegang vijf met nijldige kleine krulders. Geen zon, enkel grijze koude eentonigheid. Weinig zichtbaarheid en een dynamisch schip, allemaal factoren niet van aard een landsman lange tijd op de been te houden.

Inderdaad, na een paar uren malen op de zee en vóór de zee, tot afwisseling dwarszee, toen bleef er van de drietalige luidruchtigheid op de brug-vol-toestellen, van de « Irma-Catharina » van Lorient niet veel meer over. Wij zullen ook wel nooit weten of die loods-met-zee-manssnor-en-stevige-rode-neus de whisky weigerde uit plichtsbefes of sympathie met lijdenden.

De L.5349, onder bevel van de 28-jarige Jean Tonnerre die met de totale crew uit Frankrijk gekomen was om het schip over te nemen, voer op maidentrip.

Drie jaar geleden deden wij dezelfde reis, met dezelfde deskundigen, de toen 25-jarige kapitein en bemanning, maar met een ander vaartuig: de « Monique-Andrée ». Ook deze treiler, van het konventionele type was gebouwd op de werven van Béliard-Murdoch. Toen reeds bewonderden we stevige lijnen en onberispelijke afwerking. Toen reeds voelden we dat dit schip een mooie toekomst voor de boeg lag.

In 1962 reeds, na één jaar vaart, was zij reeds « kampioen » van Lorient. Het jaar daarop tweede met een opbrengst van ± 1.300.000 N.F., op een haar van de leider.

« Monique-Andrée » meet 41 m. voor een breedte van 8 m. met een diesel-Deutz van 995 P.K. die haar 13 mijlen bezorgen. Een visruim dat 100 Ton kan inhouden en gedurende 3 jaar nooit thuis kwam met minder dan 60 Ton.

« Anna-Catharina » is nog beter met haar 47 m. lengte en 1.050 PK. diesel-Deutz. Op de schroef 150 toeren voor de visvangst aan 10 mijl maar op 180 toeren-schroef 'n speed van 15 mijl. Dit moet aan kapitein Tonnerre toelaten zijn blauwe-visvangstwimpel terug te bemachtigen.

Met zijn 14 voet diepgang en brede kimmen is het schip zeer stabiel en zeevast. Zij manoeuvreert letterlijk ter plaatse. Ook niet elke dag kunnen wij genieten van een 15-mijlsvaart. Een vaart die de « Anne-Catherina » zal toelaten op de traverse veel tijd te winnen, niet zozeer voelbaar op enkele reizen, maar wel als het tijd zal zijn om uit te rekenen wie de gele trui verdient in Lorient. Want de faktor snelheid is uiteraard nauw verbon-

den met de ligging der visgronden. En ook Frankrijk zoekt naar betere technieken, betere gronden, betere produktie, en een betere plaats in de rij der vissende landen.

Deze vaartuigen vissen al tot ± 1300 mijl van huis, Noord-Atlantisch, IJsland, Hebriden, enz... Op meer dan 600 meter diep is het schip de randen van de plateaus afkammend. De uitrusting is er trouwens op gericht het zoeken meer tastbaar en vakkundig te maken. Voorbij zijn de tijden van aan-'t-water-proeven en op de vogels te rekenen. Dieptemeter op de brug, dieptemeter in de mooi opgevatte kaartenkamer. Decca-navigator met trekker. Van onschatbare waarde en onmiddellijk invloed uitoefenend op de kosten van het vismateriaal.

Klassieke radio uitrusting, nochtans voorzien van de steeds meer in gebruik komende VHF Korte golf zender voor kleine afstanden waarvan reeds thans talloze koopvaardij-schepen reeds gebruik maken. Storingvrij en zeer konfortabel. Prompt werd ermede gewerkt tot dankbaarheid van ieder, tijdens de proefreis.

Radar, toerenteller, speedometer, roerverklikker, stuurmachine, wisselstop, alles zeer bijdehands en rationaal opgevat zullen beslist in belangrijke mate bijdragen tot een maximum rendement, dachten wij.

In de Wielingen, dank zij de slechte zichtbaarheid ondervonden wij van nabij de belangrijkheid van dit equipement.

De specialist aan de radar, de kapitein aan de decca-navigator en de loods tussen kompas, roerganger en venster. Teamwerk aan 15 mijlvaart. Met checking van boeien, dieptes en koersen op konventionele kaart der Vlaamse Banken en decca kaart, kwestie van laatste controle vóór overgave aan rederij. Een spannend en heerlijk beleven. Dat vonden wij.

Hard stuurboord, vol vooruit. Stop. Hard bakboord. Vol vooruit met de kop op de noordooster. Dat de zee's erover gaan. Tot tevredenheid van Veritas.

En dan hebben wij ook deze schijnbare onbelangrijke verbetering nuttig kunnen bekijken. Meer en meer geraakt het visdek omsloten en overdekt, meer beschut met die verlenging van de bak. Iets wat de crew aan dek naar waarde zal weten te schatten.

Een pluim op de hoed van de konstrukteur. Dat menen wij. Meer moet men aan de visser gaan denken. In tijden van snelle sociale vooruitgang en 40-uren-week-aandewal. Hij moet ook in de gelegenheid gesteld worden zijn beroep uit te oefenen in veiliger en « konfortabel » omstandigheden.

Die grauwe zee was ons, passagiers, niet gunstig gezind die dag. Maar ons niet gezien! Wij hebben, in de opper, de beroepskennis van

de kok aan de tand gevoeld! Beneden in 't foe's'l'tje naast de keuken. Zeer goed uitgedacht. We hebben dankbaar onze holle maag deugd gedaan. En bespoeld, ruim bespoeld.

Het was ook zo 'n plechtige dag. Schip, bemanning en passagiers werden allen duchtig op de proef gesteld. En ieder was voldaan. Toen wij 's avonds over de vloed, Oostende binnenliepen wisten we dat de « Anna-Catherina » haar mannetje zal staan. Vlaamse vaardig-

heid neemt voort deel aan de visserij-vooruitgang in de wereld.

Onze warme wensen vergezellen heer Pierre Tonnerre voor « L'Armement des Pêcheries de Cornouailles » vader van de jeugdige maar zeer onderlegde en bevoegde kapitein die nu over een uitstekend middel beschikt om zijn blauwe wimpel te heroveren.

L.5349 vertrok dinsdag 11. met bestemming Lorient.

Bonne marée Capitaine!

L. A. INGHELBRECHT.

TECHNISCHE ONTWIKKELING VAN HET VISMATERIAAL

In de Romeinse tijd wordt een soort zak, voorzien langs voor van een strakke opening, gebruikt om oesters vanop de bodem der zee te vissen. Dit is waarschijnlijk de oorsprong van het sleepnet. Nochtans dient vermeld dat het strand-seinenet reeds bestaande in de oudheid, op een bepaald ogenblik aangewend wordt op zee. Vastgemaakt tussen twee vaartuigen, onvolmaakt en onaangepast en dientevolge moeilijk handelbaar, wordt het zo goed en zo kwaad mogelijk over de zeebodem gesleept. De vaartuigen laten zich meedrijven met het net, de wind en het getij. Daaruit ontstaat langzamerhand het sleepnet, getrokken tussen twee vaartuigen. Het is echter een moeilijke techniek die aanspoort tot vereenvoudiging. Het net wordt vervolgens opgehouden door een stok en alzo ontstaat de boomkor, die kan gebruikt worden door één vaartuig, ondanks de vrees dat de aanwezigheid van een kabel vóór het net de vis zou verjagen.

Rond 1600 is op de Engelse Zuidkust dit schrobnet in gebruik.

Netten voorzien van bomen van 5 à 6 meter lengte met een hanepoot voortgetrokken door één korretouw zijn steeds bruikbaar bij gunstig tij en wind.

De uitbreiding van deze techniek tot alle Noordzeekusten bewijst dat de aanwezigheid van een kabel of touw vóór het net geen invloed heeft op de produktiviteit van het systeem, al wordt het maar rond 1800 verspreid op onze kust.

Ongeveer 1880 verschijnt de mechanische voortstuwing en daarmee het gebruik van boomkorren met grotere spanwijdte. Nochtans ook hier wordt de boom wanneer hij een bepaalde lengte bereikt, in dit geval ± 20 m, moeilijk handelbaar en andere middelen om het net open te houden, en de opening groter te maken op een eenvoudiger manier worden onontbeerlijk.

Tijdens deze evolutie stijgt de produktie voortdurend.

Rond 1890 wordt de visplank uitgevonden en, op punt gezet door de Engelsman Herder. Dit blijkt het geschikte middel, doch het vindt bij de konservatieve visser slechts langzaam ingang. Traag maar zeker echter, want het is duidelijk dat vele voordelen verbonden zijn aan het gebruik der visplanken en niet in het minst de vangstkapaciteit.

Als bijkomstig voordeel dient vermeld het feit dat een plankennet, zodra het vaartuig stopt, toevalt en alzo het ontsnappen van de vis belet, terwijl dit niet het geval is met de boomkor.

De techniek wordt verder doorgedreven en de Fransen Vigneron en Dahl vinden de voorloper uit, systeem waarin de woelingen en trillingen in het water aangewend worden om de winning te verhogen.

De wijze van het aan boord halen en het vissen van het net verandert niet. De boomkor wordt uiteraard langs de zijde van het schip opgehaald en neergelaten, hetgeen ook gebeurt met het plankennet die zich uit de boomkor ontwikkelde maar toch de speciale galgen vereist.

Aanwezigheid schroef, voortbestaan konventionele scheepstype, vrees voor onklaar komen, traditionalisme zijn zovele redenen en oorzaken van het zijlings trawlen.

Trouwens, eens de twee korretouwen in de sletchblok, wordt het praktisch recht net achteruitgesleept en scheepsbewegingen, schroefwater, trillingen, woelingen deren de winning niet meer.

GEVOLGEN

Met de hektrawler komt men in de grond, terug tot een oorspronkelijke uitvoering van de sleepnetvisserij. Twee vaartuigen hielden de vleugels van het net gespreid, niet enkel als gevolg van de vereiste trekkracht maar eveneens om te beletten dat touwen vóór het net de vis zouden verjagen. Dit bleek ondertussen een vergissing.

In ieder geval blijven de korretouwen bij de hektrawler gescheiden en geen enkele reden die aanleiding zou kunnen geven tot twijfel nopens de nadelige invloed van het recht-achteruit-trawlen, lijkt aanwezig.

De hektrawlervisserij, in gebruik sedert 1953 geeft op dit gebied voldoende en spoort aan tot uitgebreide toepassing.

Verscheidene Europese landen, waaronder België, zijn reeds in het bezit van hektrawlers-fabriekschepen, terwijl reeds prototypen van kleine trawlers zonder hellend vlak in de vaart zijn.

Er bestaat geen reden om te geloven dat ze meer of minder zullen vangen per sleep, maar door het feit der rationalisatie zullen ze veel produktiever zijn.

L.A. INGHELBRECHT.