

TUNESIE : MEER VIS VANGEN, MEER VIS ETEN

Tijdens de konferentie die de Franse bioloog, prof. J.M. Pères onlangs te Tunis hield over de verontreiniging van het zeewater, kwam duidelijk tot uiting dat Tunesië goede kansen heeft om van de zeevisserij een rendabele zaak te maken. De Middellandse zee is sommige gronden — o.a. de west-weliswaar betrekkelijk visarm en kust — werden overdadig geëxploiteerd, wat echter niet wegneemt dat kusten, zoals die van Tunesië en Algerije, een zeer interessante en rijke potentialiteit bezitten. De spreker legde dan ook sterk de nadruk op de noodzakelijkheid om deze gebieden te beschermen tegen de steeds grotere bezoedeling. Hij deed nogmaals een oproep tot de bevoegde personen om in het Middellandse zeegebied de internationale aanbevelingen te doen respektieren en de onontbeerlijke wetgeving hieromtrent in het leven te roepen.

Tunesië bekleeft een bevoorrecht plaats dank zij de verbinding van het oostelijk en westelijk bekken. Aan de ene kant hebben we de zachte noordkust en aan de andere kant de subtropische oostkust. Ideaal voor de visvangst. Toch blijft het rendement schaars. Tussen Hammamet en Sousse haalt men overdag 50 kg vis per uur boven, wat weinig is. Maar de vis ligt vooral 's nachts: 135 kg per uur op een diepte van 200 m. De eksploitatie in haar geheel langs deze oostkust blijft evenwel ontoereikend. Onderstaande tabel geeft ons een idee van de opbrengst voor het jaar 1973.

	1	2
sloop	2.600 ton	585 ton
trawler	60.000 ton	44.200 ton
lampero	109.000 ton	46.000 ton
1 Totale opbrengst (per vaartuig)		
2 Opbrengst Oostkust (tussen Hammamet en Sousse)		

De vissersvloot van deze kust telt in het totaal 72 sloepen, 13 trawlers, 19 amperos en 3 gemengde vaartuigen.

Het zou inderdaad heel wat beter kunnen indien het materieel niet zo verouderd en de uitrusting niet zo armzalig was. Vele vaartuigen hebben niet eens een motor! De haveninfrastructuur blijft eveneens in gebreke. Op de oostkust kunnen alleen Sousse en Hergla de boten opvangen. De vissershaven van Sousse sluit direkt aan bij die voor het vrachtvervoer wat onvermijdelijk een grote vervuiling van het havenwater met zich meebrengt. Bovendien varen de trawlers per eenheid gemiddeld slechts 1 maal per jaar uit. Het zou zover moeten komen dat ze hun aantal uitvaarten verdubbelen waardoor ze 450 kg vis in 3 uur tijd zouden kunnen vangen. Tenslotte ontbreekt het nodige kaderpersoneel. Wat dit laatste punt betreft, werd al een stap in de goede richting gezet door het implanteren van een visserijschool in Sousse.

Wanneer we de huidige toestand in 'n geheel bekijken, moeten er nog vele inspanningen geleverd worden zowel op het niveau van de uitrusting van de vaartuigen

a's van de opbrengst en de bewerking van de vis.

Op zee en op het land gaat er heel wat vis nutteloos verloren. De vissers gooien grote hoeveelheden van hun vangst weg omdat ze deze ten onrechte als afval of ongeschikt voor het verbruik aanzien. Dit verschijnsel doet zich trouwens in het gehele Middellandse zeebekken voor. Verder gaan er ook grote hoeveelheden verloren wegens slechte of verkeerde behandeling. Daar er weinig of geen mogelijkheden zijn om de vis te bewaren (bv invriezen) wordt de vis die niet onmiddellijk van de hand gaat, bewerkt tot meel of olie.

Vermits de prijzen voor deze produkten zeer laag liggen, is dit economisch gezien een mager zaakje.

Ondertussen werden enkele projecten op gang gebracht om de visproduktie te verhogen, te verbeteren en te diversifiëren. Zo werden opzoekingswerken uitgevoerd in de meren van Bizerta en Ghar El Mehl om de oesterkultuur te ontwikkelen. Dit laatste meer dekt een oppervlakte van 3.000 ha en heeft een gunstig zoutgehalte. Volgens de tot nu toe bereikte resultaten zou het mogelijk zijn om hier barbeel, rob, goudbrasem en tong te kweken. Men voorziet een opbrengst van 20 tot 25 ton per jaar. Deze opzoekingen vallen ook in het kader van de regeringsvoorstellingen («meer produceren en zich beter voeden») om een grotere verscheidenheid te brengen in de voeding van de bevolking.

Vis bevat veel calorieën en is ook goedkoper vergeleken met andere levensmiddelen. Maar eerst moeten de voedingsgewoonten van de bevolking veranderd worden. De visserij in Tunesië is dus een produktiesector die een voorname rol speelt in de inspanningen van de regering om de kwaliteit van het leven te verbeteren.

TE KOOP:
SCHROEF
van vissersvaartuig
(Bolnes 300 p.k. - 440 t.)
Tel. (058) 41 25 71
(7731V)

REDERS
LEEST UW
VAKBLAD

Woorden uit de zeemanskist

Met de toepassing bij Flot 22 van een nieuw wachstelsel gedurende de manoeuvres, zijn de zeewachten weer in de aktualiteit gekomen.

De wacht, als tijdsinterval waarin een gedeelte van de scheepsbemanning aan dek blijft om noodzakelijke diensten of werken uit te voeren terwijl de overige bemanningsleden van dienst of werk ontslagen zijn, blijft onafscheidelijk verbonden met de vaart ter zee.

De man aan de wal verdeelt zijn dag in twee delen. Alnaargelang hij doende is of rust, spreekt hij van de dag of van de nacht - sommigen draaien die volgorde wel eens om.

Voor de zeeman stelt zich de zaak zo eenvoudig niet. De meeste schepen blijven bij dag als bij nacht doorvaren en moeten uiteraard gans de tijd dat ze varende zijn, gevoerd worden. Dat kan een man alleen iet af, daar komt meer volk bij te pas, waarbij de prestaties evenredig verdeeld moeten worden.

Net als aan de wal begint de zeeman zijn dag te middernacht maar instede hem in twee te delen, deelt hij hem, afhankelijk van een reeks factoren en omstandigheden, in twee of meerdere delen.

Zo moet er rekening gehouden worden met:

- de aard en de opdrachten van het schip;
- het aantal beschikbare mensen;
- de te bevaren routes;

Het probleem dat zich hierbij stelt kreeg in de loop van de tijden bij de zeevarende volkeren verschillende oplossingen.

Zo noteerde PIGAFETTA, de «pileoto» van Gagelaan, in zijn uitvoerige beschrijving van de eerste reis rond de wereld, over zijn kapitein-generaal: «.....Hij gaf de nodige bevelen om drie wachten op te zetten gedurende de nacht. De eerste bij het begin van de nacht, de tweede te middernacht en de derde bij het gloren van de dag, die naar de morgenster «La Diana» werd genoemd.....»

Waarschijnlijk is dit het meest voorkomende wachstelsel geweest in de middeleeuwen. Men hield het scheepsvolk gans de dag aan het werk, voor het invallen van de duisternis werden de zeilen gereild voor de nacht, waarmee de eerste wacht, bestaande uit een derde van de bemanning, opging tot middernacht. In die tijden kreeg dus iedereen aan boord buiten zijn dag werk nog een wachtbeurt van 4 uur te doen gedurende de nacht. Daar zat nog wel iets van de walmentaliteit in van dat «Overdag werken, 's nachts rusten» maar dan met een beperking op het rusten.

De lengte van de zeewacht bleef niet altijd beperkt tot die ene 4-uur wachtbeurt tijdens de nacht. Met de geleidelijke industrialisatie van de zeevaart ging men de bemanning van een schip in tweeën verdelen, die dan Stuurboordwacht werden genoemd, dit naar de zijde van het schip waar de bemanningsleden hun kooi hadden.

Bij dit zogenaamd TWEEWACHTENSTELSEL werd op Britse, Nederlandse en andere Noord-Europese schepen meestal 4 op en 4 af

gelopen. In Frankrijk was de duur van een wacht zeer veranderlijk. Soms werden er wachten van 6 uur gelopen en in andere omstandigheden 7 à 8 uur. Dit was ook aan boord van de meeste schepen van het Middellands zeegebied. Uitzonderlijk waren er schepen waar dagen nachtwachten gelopen werden met een tijdsduur van 12 uur.

Met de opkomst van de stoomvaart kwam hierin verandering. Het 4 op en 4 af werd in sommige gevallen vervangen door een 4 op en 8 af stelsel. Dit werd dan het DRIEWACHTENSTELSEL genoemd. Tegenwoordig wordt in de meest voorkomende indeling het etmaal verdeeld in 6 wachten. Die wachten kregen in het Nederlands de volgende namen:

- van 0000 tot 0400 de HONDENWACHT; Fr: quart de nuit; Eng.: Middlewatch.
- van 0400 tot 0800 de DAGWACHT (DW); Fr: quart de jour; Eng.: morningwatch.
- van 0800 tot 1200 de VOORMIDDAGWACHT (VW); Fr: quart de l'avant midi; Eng.: forenoonwatch.
- van 1200 tot 1600 de ACHTERMIDDAGWACHT (AW); Fr: quart de l'après-midi; Eng.: afternoonwatch.
- van 1600 tot 2000 de PLATVOETWACHT (PW); Fr: petit quart; Eng.: dagwatch.
- van 2000 tot 2400 de EERSTE WACHT; Fr: premier quart; Eng.: First watch.

Door de platvoetwacht te verdelen in een EERSTE en een TWEEDE PLATVOET, die onderscheidelijk van 16 tot 18 en van 18 tot 20 uur liepen werd het aantal wachten oneven. Dit had a's voordeel dat voor de zelfde personen het vervullen van de wacht tevens verschoof ten opzichte van de dag voordien. Een tweede voordeel was dat niet meer behoefde afgelost te worden voor het avondeten.

Bij deze indeling kan soepel overgeschakeld worden van bv. een tweewachtenstelsel - ofte BOORDSTELSEL naar een driewachtenstelsel of vice-versa. Dit laatste wordt ook wel de KLEURENWACHTEN genoemd omdat de wachten naar de kleuren van de nationale vlag genoemd worden. Ook is het mogelijk van de twee vorige stelsels naar een VIERWACHTENSTELSEL over te stappen.

Nu klinken namen als DAGWACHT, ACHTERMIDDAGWACHT zeer logisch maar van waar komt dan die PLATVOETWACHT, de EERSTE WACHT en wat is er zo honds aan de HONDENWACHT.

Zoals blijkt uit de beschrijving van PIGAFETTA werd in vroeger tijden overdag op de schepen geen wacht gelopen buiten de schipper op de brug en een mannetje te roer. Met de rest van het volk werd dan het nodige scheepswerk gedaan.

Als het donker begon te worden, meestal tussen 16 en 20 uur, werd een begin gemaakt met het opsteken van de wacht. Dan waren de matrozen al zolang te been dat ze er zogenaamd «PLATVOETEN»

(Zie vervolg blz. 8)