

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 wachtstelsel 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 wachtstelsel 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)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Met een aanvoer van bijna 8.500 bennen vis en 6.500 kg tong was er weer vis genoeg in de Oostendse vismijn. Alleszins geen tekort aan ronde soorten hetgeen dan tot uiting kwam in de prijs die voor die soorten betaald werd. Zo zakte de kabeljauwprijs weer tot 24 fr en werden de gullen verkocht tussen 17 en 24 fr. Dinsdag, maar ook op het einde van de maandagmarkt was deze prijsdaling reeds ingetreden. Schelvis en totten kregen ook sterk dalende prijzen met de kleine sortering zelfs aan minimumprijzen.

Er waren, gelukkig voor de visser, ook dure soorten op de markt.

HODI

Rog bvb. waarvoor tot 60 fr gegeven werd. Haai die dinsdag opliep tot 28 fr en tarbot waarvoor tot 225 fr gegeven werd. De tongen zijn weer iets minder duur geworden. Dinsdag zakte de bloktong tot 136 fr en kreeg driekwartsortering nog maar 150 fr. De lappen de grote tongen noteerden maandag en dinsdag 190 fr. Kleine tong zakte onder de 100 fr; het seizoen is dus werkelijk voorbij.

Voor schol en iek lagen de prijzen iets lager dan verleden week. Toch werd deze vissoort nog zeer goed verkocht. De verschillende sorteringen heek waren peperduur, grote sortering steeg zelfs tot bij de 70 fr terwijl middensorteringen tot 55 fr haalden.

De IJslandse soorten die alleen maandag aangevoerd werden kregen middelmatige prijzen. Rode zeebaars was redelijk duur en steeg tot 33 fr. Voor grote schelvis van goede kwaliteit werd tot 45 fr betaald. Kabeljauw en gul waren ook hier goedkoop. Voor leng werd tot 40 fr gegeven en heilbot kreeg weer tot 130 fr. Schaats was eveneens erg duur en liep op tot 60 fr.

GROTERE GARNALVANGSTEN

Alhoewel er dinsdag geen kilo garnaal aangevoerd werd, kregen we voor de ganse week toch een aanvoer van 8.302 kg. Een topaanvoer van 2.344 kg op zaterdag deed de prijs die dag teruglopen tot 38 fr. Nog steeds blijven er zeer grote prijsverschillen bestaan waarbij op één en dezelfde dag prijzen genoteerd worden van 38 en 119 fr. Vrijdag was de laagste prijs 41 fr en de hoogste 147 fr. De totale opbrengst deze week bedroeg 548.000 fr en de gemiddelde prijs beliep 66 fr. De vangst per schip is opgelopen tot 140 fr, de grootste vangst werd zaterdag door de O.225

gelost : 551 kg. En zeggen dat er dagen zijn dat dit schip maar 60 kg vangt.

MATIGE GULPRIJZEN

Voor de spanvissers was het geen te beste week. De vangsten waren niet slecht, de O.141-O.369 losten dinsdag zelfs meer dan 900 bennen; de prijzen waren echter aan de lage kant. Hierdoor vielen de opbrengsten niet te best uit en geraakten de meeste schepen aan geen 400.000 fr.

Een mooie vangst gul werd door de O.123 aangevoerd, de prijs was ook hier nogal matig zodat de 460 bennen kabeljauw en gul amper 478.000 fr opbrachten. Gemiddeld dus iets meer dan 20 fr het kg.

Een hoger gemiddelde werd betaald voor de vangst van de O.35. Die vangst was zeer gevarieerd en bevatte bijna uitsluitend dure soorten als zonnevis, rode knor-

STRAALBUIZEN

haan, rog, staart, enz. Rode knorhaan kreeg van 27 tot 39 fr en zonnevis ging weg aan 83 fr. Staart kreeg deze week tot 140 fr het kg en keilrog tot 62 fr. De opbrengst voor de O.35 viel alleszins mee : 261.000 fr voor 130 bennen.

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

Een twintigtal vaartuigen hebben hun vangsten gelost deze week, daarvan kwamen er twee van het Kanaal, zeven van de Kreeftenput, de overige van de Noord en de Kust. De vaartuigen van de Noord kwamen hoofdzakelijk aan de markt met pladijsoorten. De verschillende soorten bekwamen prijzen die schommelden tussen de 18 en de 37 fr het kg. Het waren overwegend grotere pladijsoorten die gelost werden. De tongsoorten werden eveneens vlot afgenomen. Voor de grotere soorten van 174 tot 191 fr, de fruits van 166 tot 198 fr. De middensoorten met schone en kleine en kleine bekwamen van 115 tot 177 fr. De kleinste slag bekwam van 98 tot 127 fr voor de Tp.

De tarbot, en de grietsoorten blijven zeer hoge prijzen behalen, de verschillende soorten haalden van 125 tot 240 fr en van 74 tot 115 fr voor de grieten. Buiten de wijtingsoorten waren er zeer weinig ronde vissoorten op de markt. De afnameprijzen voor de kabeljauwsoorten bedroeg van 27 tot 42, gezien de kleine aanvoer waren dit zeker geen renderende prijzen. Zelfs de wijting die eveneens in mindere mate werd gelost dan de vorige week, haalde maar vrij lage afnameprijzen. Roggevis was eveneens aan de kleine kant in aanvoer, doch deze soorten haalden renderende prijzen, van 22 tot 58 fr het kg. De twee vaartuigen van het Kanaal waren aan de markt met o.a. steen- en schotse schol.

De steenschollen bekwamen van 16 tot 56 fr het kg. De Schotse schollen van 16 tot 38 fr. De verschillende soorten zeekeeftjes ondergingen een prijsdaling, de grotere sorten haalden van 1810 tot 2510, de midden van 1510 tot 1850 en de kleinste slag van 1210 tot 130 fr de ben. De 18.337 kg garnalen bekwamen prijzen die schommelden tussen de 13 en de 159 fr het kg.

ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

IN DE OOSTENDSE VISMIJN KREEG DE VIS EEN GRATIS-WASBEURT

Toen we een tiental dagen geleden op een vroege morgen gezegd werden met een kolossale regenbui kwam er plots op verscheidene plaatsen in onze overdekte... vismijn, emmers water neder op de uitgestalde bennen vis. De helling van het dak kon het water niet tijdig afvoeren dat aldus boven 't reuf van de uitzettingsvoegen kwam te staan waardoor langs deze voegen kleine watervalletjes regen naar beneden pendsen. Velen dachten dat het dak van onze vismijn aan een nieuwe beurt toe was, maar het was in feite een omstandig gevolg van heikracht. Aan de uitgestalde vis deed het regenwater zeker geen kwaad.

(Vervolg van blz. 7) van hadden gekregen. De zeilen werden gezet voor de nach waarna de EERSTE WACHT van de dag opging.

De HONDEWACHT werd zo genoemd omdat men aan land gedurende die tijd de bewaking van huis en erf aan de hond overaat.

Wordt aan boord de wacht gelopen met 4 kwartieren dan hebben diegenen die de TWEEDE PLATVOET lopen een BOERENNACHT, wat wil zeggen dat ze de hele nacht kunnen doorslapen, zonder de wacht op te moeten, want het is slechts 's morgens om 8 uur terug hun beurt.

Onze HONDEWACHT heeft niets te zien met het Engelse DOGWATCH. De juiste vertaling van DOGWATCH is PLATVOETWACHT. De Engelsen dachten niet aan een waakhond toen ze deze wacht zo gingen noemen, maar misschien aan een SEA-DOG, de naam die zij aan een oude bevaaren matroos gaven, de mensen van de soort die vroeger bij voorkeur aan boord van een schip voor deze wacht gebruikt werden.

Een andere verkaring voor de naam DOGWATCH kan liggen bij een oorspronkelijke vorm die DOCKED WATCHES moet geluid hebben — DOCK in de betekenis van een stomp, een kort eind — waarbij dan mettertijd het DOCKED zich vervormde tot DOG.

Enkele termen in verband met wachten. Een ZEEWACHT wordt uiteraard in zee geopen. Licht het schip in een beschutte rede of haven dan spreekt men van REE- of HAVENWACHT. Ten anker liggende wordt het een ANKERWACHT.

Het WACHTLOPEN gebeurt op basis van een reeks voorschriften die men WACHTORDERS noemt. Die behandelen een reeks belangrijke punten in verband met de wacht waaronder we vermelden : het OVERGEVEN EN OVERNEMEN VAN DE WACHT, uit wie de WACHT AAN DEK en de MACHINERKAMER bestaat, de samenstelling van de BRANDWACHT, hoe de VALREEPSWACHT dient te worden gelopen en zo meer.

Het beginnen van een nieuw wachtsysteem of het overgaan op een ander systeem noemt men het WACHT OPSTELLEN, een wacht wordt dus OPGESTOKEN. Soms is het noodzakelijk DUBBELE WACHTEN te lopen, de bezetting van de verschillende posten is dan uiteraard dubbel.

Men noemt de DONKERE WACHT het tijdsbestek tussen 20 uur 's avonds en 08 uur 's morgens. De tijd dat een bepaalde wacht of KWARTIER geen dienst doet noemt men WACHT TE KOOL.

En iemand die tijdens het verblijf in de haven steeds beschikbaar is maar gedurende de nacht mag s'apen doet een STILLE WACHT.

VORDAP

SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
☎ 00-31-4180-2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
☎ 00-31-1150-4117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
☎ 031-752051

(5723V)