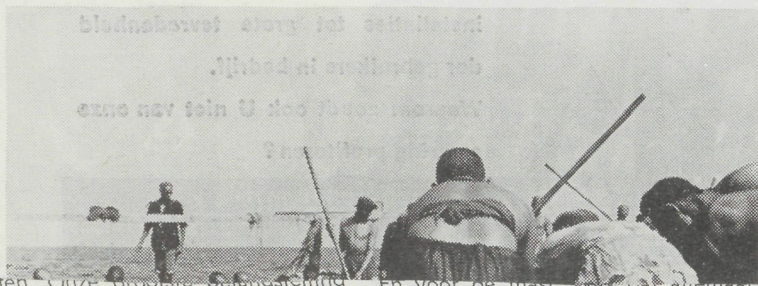


De tonijn, het raadsel van de zee

BESTAAT ER GEVAAR VOOR ONTVOLKING VAN DE TONIJNSTAPEL ?

Waar gaan de tonijnen heen gedurende hun lange en geheimzinnige trektochten? Sedert de mens de zee ging bevissen, heeft hij zich het hoofd gepijnigd bij het zoeken naar een oplossing voor deze vraag. Zelfs nu nog, terwijl de visserijbedrijvigheid op een wereldschaal geschoeid is, werd geen afdoend antwoord gevonden.

Dit is overigens niet het enige mysterie welke in verband met deze vissoort oprijst. Welke bijvoorbeeld zijn de bronnen van alle wereldzeeën waar tonijn wordt aangetroffen? In welke mate mag deze vissoort gevangen worden zonder gevaar voor ontvolking in te scheppen? In welke gebieden worden zij het meest aangetroffen? Al deze vragen houden evenveel problemen in, die een landbouwer of een fabrieksarbeider in generlei mate kunnen interesseren, maar die voor vele vissers over de gehele wereld van kapitaal belang zijn.



totten. Onze grootste belangstelling aan boord der garnaalschiptjes, verboden aan kwajongens, die toch onze beste speelplaats waren, ging steeds naar het muffige logiesje. Liefst als de noordoostenvogels geschuifeld hadden. Dan stond zware deining in het kaiegat. 't Geluid van de wrijvend schuivende oliebaaitjes en zuidwesters langs 't schot samen met 't zicht van het alleenbewegende zware oliegoed, verhoogden de illusie van koene zeevaarder die we ons maakten naar het sentimenteel patroon dat we ons, na alle gehoorde vertellingen, hadden gemaakt van onze grootvader die eens niet meer teruggekomen was in 't kaiegat.

«Join the deck under a sail, that's the life of men».

Onversaagd, boordevol plannen, bemerkten wij daar aan boord de eerste tekens van het verschil tussen het statische walleven en een toekomst vol deining, verrassing en beweging. Deining, daaraan zou het niet ontbreken, meer dan genoeg, zouden we even later onder vinden. Maar dit kan ons niet afschrikken. Neen, zo waren we niet. En hoe kon het ook anders. Kleuters en snotneusjaren gedrenkt in Schipper- en Franciscusstraat, in ruwe maar open hartelijkheid, omhuld van de vis- en rokerijreuk. Kon het anders of wij ook waren van het heilig sop overgoten. Al bekeek moeder het anders, vond ze het zó al welletjes, en kon ze geen goedkeuring hechten aan een natte zeemansloopbaan. Maar óns niet gezien. Zelfs niet na een lange visbakreis die ze goedkeurde in de hoop dat wij, na een ontmoeting met de zeeduivel, niet meer zouden meedoen, maar ons niet verschalkt. Al hadden we hem helemaal gezien. Maar zo 'n kolenbrander zou-

En voor de mast, was dat allemaal zó groot of waren wij zo klein? Dwars van de zee schepte het schip met zijn massieve verschansingen, waarvan de potdeksels laag op het water waren, de zeeën. Boord in boord uit wanneer de zeetjes met opgerolde hemdemouwen begonnen te lopen en onze wijdbeens aan dek geplakte voeten in zeelaarzen tot aan de knieën, beklommen. Met de telegraaf op langzaam vooruit en het roer aan stuurboord, de planken klaar buiten de galgen, zetten wij de kuil overboord. En dan maar vieren, de voorlopers, de planken, met volle kracht vooruit en mis-scheeps het roer vierden de winches gelijk. Dan lag het schip vaster en kon meteen de zware haak over het voorste touw naar achter glijden tot hij het achterste touw raakte. Dan het eind op de kop van de winch en de beide touwen werden naar de scheepszijde toege-hieuwd en in de sletchblok gelegd die dan vlug toegeslagen werd. De laatste en gevaarlijkste karwei voor het korren, met een endje rond de tappen van het grote wiel korden we dan vast op 't zeetje. Iedereen probeerde, in het vooruitzicht van de komende taak, het beste te halen uit dit aan-de-korre-liggen. Drie uur later mochten wij dan, een gewichtige opdracht, 't machien waarschuwen. Er was dan immers niet meer zoveel stoom meer van doen waardoor onze gebrilde, behaarde meester zijn briketten kon sparen. In 't logist, achterin schoven de kooideurtjes, op onze luide schreeuw « porren », open en maakten wij veiligheidshalve maar dat we wegwamen. Dan werd, met de nodige oplettendheid voor de schroef, traag gewonden. Als met de stuurboordzijde in de wind, het voorste touw na de nodige slagen

Australië, Zuid-Afrika, Brazilië, de Filipijnen, Kenia, Marokko, Ghana, Israël, Zanzibar en de meeste andere landen op de Antillen thans grote kapitalen investeren in de uitrusting van een tonijnvloot. In het kader van de visserij-industrie is, sedert de jongste wereldoorlog, de tonijnvisserij een van de voornaamste takken geworden. In de loop van de laatste tien jaar kon de wereldproductie omzeggens verdubbeld worden. In 1953 bedroeg deze productie inderdaad 500.000 ton terwijl de deskundigen de mening zijn toegedaan dat deze kwantiteit in 1970 anderhalf miljoen ton zal bereikt hebben.

Het mag dus gezegd worden dat, niettegenstaande de tonijn meer en meer de wereldbelangstelling gaat genieten, zij nog steeds het grote vraagteken van de zeeën blijft uitmaken. Tot in 1962 zelfs kende men nog niet met precisie het juiste aantal soorten tonijn. Met dit doel voor ogen werd dan ook, onder de auspiciën van de F.A.O. te La Jolla in de Amerikaanse staat Californië in hetzelfde jaar een wetenschappelijke bijeenkomst gehouden, met het uitsluitend doel de biologie van de tonijn en de verscheidene soorten beter te leren kennen. Aan de hand van deze bijeenkomst werden vijf tonijnsoorten onderscheiden.

Op het gebied van de handelswaarde hebben deze vijf tonijnsoorten allen een grote belangrijkheid. De afmetingen van deze soorten schommelen tussen de 50 cm lengte en 50 kg voor de bonito met gestreepte buik, tot meer dan 4,50 m en 600 kg voor de rode tonijn. Er bestaan hiernaast nog andere tonijnsoorten, die evenwel op het huidig ogenblik geen handelswaarde hebben, maar die het zeker kunnen worden.

WELKE IS DE BESTE VISSERIJMETHODE ?

Nog een ander vraagteken stelt zich, en wel dit van de meest gunstige methode voor de tonijnvisserij, en welke is de meest economische voor ieder der vijf soorten? Hierop kan, voorlopig althans, niet op geantwoord worden, gezien men op het huidig ogenblik nog niet genoeg afweet van de vijf tonijnsoorten. Dit geldt eveneens voor het aanwenden van de verschillende vistuigen. Deze hebben een dermate hoge kostprijs dat noch de betrokken regeringen, noch de private ondernemingen het risico kunnen lopen hierin te voorzien. Deze installaties dienen inderdaad dermate up to date te zijn, dat zij niet het risico lopen van binnen enkele jaren nog enkel te beschikken over verouderde installaties.

Nog een ander probleem is dit van de overbevissing! De Inter-Amerikaanse Commissie voor de Tropische Tonijnvisserij heeft reeds aanbevolen dat het aantal geelgevinde tonijn aan de westkust van Latijns-



Het dek volgeladen met een rijke vangst, doet een tonijnvanger, na een kampanje van een paar maanden, opnieuw de thuishaven aan.

Amerika de 83.000 stuks niet mag te boven gaan. Dit cijfer zou inderdaad overeenstemmen met het maksimum rendement in deze wateren. Eenmaal dit cijfer overschreden zou de gedachte van de overbevissing inderdaad niet denkbeeldig zijn, en zelfs een feit worden.

Aktueel bestaat dit gevaar van overbevissing nog niet voor de andere gebieden, maar ook daar kan het zich voordoen. Teneinde dus een rationele visserij op wereldschaal mogelijk te maken, is het dan ook een eerste vereiste geworden dat men de belangrijkheid van de tonijnstapel beter kent. Misschien is het potentieel vijf- of zesmaal zo groot dan wij vermoeden, maar het omgekeerde kan evenzeer waar zijn. De waarheid is, dat, behalve voor enkele gebieden, wij omzeggens onwetend zijn nopens deze zaken. Het is dan ook een dringende noodzaak geworden dat onze wetenschap nopens de tonijnsoorten meer en meer uitgebreid wordt, en dit dan in de eerste plaats voor de gebieden in de Atlantische Oceaan en de zuidelijke gebieden ervan.



De visserij op de «Bonito» op de Haïtaanse visserijgronden. Terwijl de ene visser een gevangen tonijn aan de haak trekt komt reeds een tweede aan boord. De hoogste produktie bij deze visserijmethode omvatte 1600 kisten, gevangen in een tijdspanne van 5 minuten door 6 vissers.

(Foto M. Routh)

Het is dan ook speciaal met dit doel voor ogen dat de F.A.O. een werkgroep heeft opgericht, teneinde de mogelijkheden te onderzoeken van een rationele tonijnvisserij in de Atlantische Oceaan.

Hetgeen misschien wel van het allergrootste belang is, en wij herhalen het hier nogmaals, is dat wij meer moeten weten over de vis zelf en zijn ekrologie.

Waar bevinden zich de paaiplaatsen? Welke zijn de gebieden die gevolgd worden tijdens de trektocht? Wij weten wel dat de tonijn zich verplaatst; wij weten evenwel niet waarheen. In welk seizoen grijpen deze trektochten plaats? Op welke diepte? Waarom? Evenveel vragen die onbeantwoord blijven, en dit zowel op regionaal als op internationaal gebied.

Enkel een internationaal organisme, waarbij de ingewonnen inlichtingen uitgewisseld worden, kan helpen bij het onderzoeken naar de gedragingen van de tonijn, de meest internationale aller vissoorten.

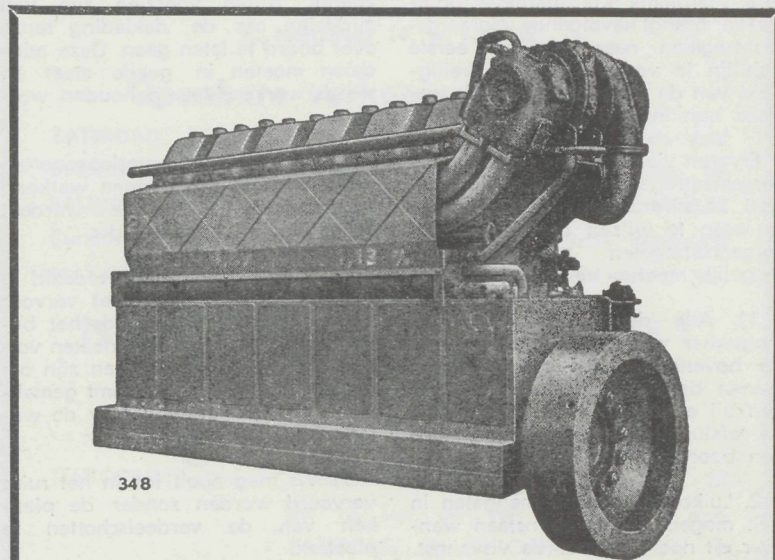
EEN EERSTE STAP

De F.A.O. heeft aldus gereageerd op de reeds voornoemde konferentie te La Jolla. Vorig jaar werd dan overgegaan tot de oprichting van

een studiekommissie, bestaande uit enkele deskundigen op het gebied van de tonijnvisserij en die tot doel heeft de opzoekingen te stimuleren.

Deze studies worden thans in alle gebieden doorgevoerd en tot nu toe werden reeds enkele voldoeninggevend resultaten bereikt. Zo bijvoorbeeld was men vóór twee jaar nog de mening toegedaan dat de grotere tonijnsoorten zich met hoge snelheden voortbewogen, schommelend tussen de 10 en 12 knopen. Sedertdien stelde een Japans geleerde evenwel een einde aan deze gedachte, door de door hem opgedane praktische waarnemingen. Dank zij een akkoestische sonarinstallatie met hoge frequentie heeft hij aangetoond dat deze snelheid de 3 knopen niet overschrijdt. Hierbij komt nog dat hij heeft kunnen vaststellen dat de tonijn zich voortbeweegt op diepten die schommelen naargelang de lichtsterkte. Bij fel zonlicht gaat hij de diepere wateren opzoeken, terwijl tegen de oppervlakte gezwommen wordt bij avondschemering.

De toekomst zal ons evenwel nog vele geheimen prijsgeven nopens deze mysterieuze vissoort. Op één punt zijn alle deskundigen en vissers het evenwel eens: hoe sneller, hoe beter. — B



ACEC-CARELS

Scheeps-dieselmotoren

van 500 tot 30.000 PK

ACEC Afdeling Gent

Verkoopdienst: "MACHINEBOUW"

Dok 52, Gent - Tel. (09) 25.76.01

Telegr.: ACEC Gent

Telex: ACEC Gent (09) 267

Algemene vertegenwoordigers van de
ACEC-CARELS DIESELMOTOREN

R. BAUWENS & C^o

Henri Baelskaai 14, Oostende. - Tel. (059) 713.92



ATELIERS
DE CONSTRUCTIONS
ÉLECTRIQUES
DE CHARLEROI S.A.

ADVERTEERT IN
«HET VISSERIJBLAD»
UW VAKBLAD