

(Vervolg van blz. 13)

overgenomen voor de gebruikelijke wekelijkse operatie waarbij tafels en stoelen uit de troepenrefters met een zandsteen werden afgeschuurd. Ergens schijnt de Marine da ntoch invloed op de Landstrijdkrachten te hebben. Nu stond er voor enkele weken nog 'n PSALMBOEK in het KABELGAT van de M930 «ROCHEFORT», en een Psalmboek met ijzeren draagstel in de dito ruimte van de M933 «KOKSLIJDE», doch niemand onder het niveau van Bootsman scheen daar nog het gebruik van te kennen. Hopelijk staat er op onze Logistieke Groepering nog ergens een compleet stel van PSALMBOEK met IJZEREN DRAAGSTEL en STEEL, dit opdat we het geheel als een onderdeel van onze Maritieme Folklore in een nog op te richten Maritieme Museum kunnen onderbrengen tot meerder kijkgenot van de generaties matrozen voor wie het een schurende werkelijkheid was.

De uitdrukking PSALMEN ZINGEN vindt haar oorsprong in het gedruis en geraas waarmee het generaal schoonschip en bijzonder het dekshuren gepaard ging en dat Janmaat vergeleek met het zingen van stichtelijke liederen tijdens de kerkdienst aan boord.

Het zakje waarin op de koopvaardij een matroos zijn voorwerpen van dagelijks gebruik bijhoudt noemt in het Nederlands een

KREEUW. De oorsprong van dit woord is ons vooralsnog onbekend. In de Nederlandse Marine noemt dit een LOOPZAKJE, dit is een zeildoeks zakje waarin schoen en kleerborstel, naaizakje en dergelijke meer worden opgeborgen. Bij ons noemen we dat een TOILETZAKJE, waaruit eens te meer blijkt dat er in eenzelfde taalgebied verschillende woorden voor een identiek begrip kunnen ontstaan afhankelijk van het midden waarin dit gebeurt.

Sommigen onder ons herinneren zich nog wel het woord LUIWAGEN. Zo noemden we indertijd de ANKERBORSTELS die we aan boord gebruikten. De naam ankerborstels ontstond doordat in het harig gedeelte de tekening van een zwart anker voorkwam. Zonder het te weten waren we niet ver van de juiste naamgeving want WINDSCHOTEN gaf in zijn SEEMAN (1681) voor LUIWAGEN reeds een eerste betekenis van «Stijve schuier met lange steel» wat in het huidig Nederlands bewaard bleef als «Schuurborstel met lange steel». De andere betekenissen vna het woord zijn ook maritiem. Zo is luiwagen op de tweede plaats een dwarsbalk of ijzer waarop een lange helmstok steun vond, zoals dit bijvoorbeeld aan boord van binnenschepen het geval is. Op kleinere schepen wordt ook de OVERLOOP zo genoemd. Ook was het destijds de benaming voor een AZIMUTAFEL die in 1638 werd samenge-

steld door Willem Janszoon Blaeu, en die zo genoemd werd omdat ze het gemak diende.

Een gekende uitdrukking uit onze maritieme woordenschat is TILT SLAAN. Zij wordt bij alle mogelijke vergelijkingen gebruikt om een tijdelijke onbestendigheid aan te geven. Aan de wal vindt men het woord op de elektronische speelkassen, ook wel FLIPPERS genoemd, die bij een bepaalde speelstand op TILT slaan. Het woord werd echter door de amusementswereld overgenomen uit de marine terminologie waar het TILT SLAAN van de TILTING van een gyrokompass komt. Met die TILTING bedoelt men de verticale component van de beweging die de as van een gyroscoop maakt ten opzichte van de aardoppervlakte ten gevolge van de aardrotatie. Aan boord wordt dit woord bij voorkeur gebruikt om aan te duiden dat het gyrokompass ongestadig, niet gestabiliseerd draait, geen juiste koers aanduidt. Voor deze uitdrukking bestaat er echter ook een Nederlands woord en dat is WALLEN. Als men zegt dat het kompas WAALT dan wil dit zeggen dat het onbestendig is, dat het zeer langzaam zijn richting neemt. Zo zegt men ook van een KENTERENDE TIJ dat «de tij al begint te walen».

SLOOTBLOKKEN zijn stukken eikenhout die van boven voorzien

zijn van een rechthoekige inkeping en die bij een schip dat op stapel staat onder de kiel worden gelegd en door dwarsscheepse schoren beletten dat het schip dwars weg kan bewegen of SLOOIEN. Slooien is dan ook het zijdelings op het vet glijden onder of voor het aflopen van een schip. Als voor enkele dagen de Indische bulkcarrier, «JAGAT SAMBAT», van 66.000 ton, bij een rekord hoogwaterstand op de Boelwerf te Temse dwarsscheeps tewater werd gelaten dan werd dat schip GESLOOID.

Om te eindigen een paar nieuwe woorden die we in eigen midden noteerden. Het is onze Marine gebruikelijk dat de MAC, dit is de hoofdwapenmeester van een groepering een matroos in zijn naaste omgeving heeft die zijn routine schriftwerk verzorgt, en die uit hoofde van deze functie van zeer veel zaken op de hoogte is.

De gebruikelijke bijnaam voor deze persoon is MINIMAK.

De schoenen het uniform waaraan Janmaat in onze Marine bijzondere zorg besteedt en die nu en bij voorkeur alleen gebruikt voor generale inspecties en «divisies» moemt hij zijn PANIEKSCHOENEN of zijn PANIEKUNIFORM. Of deze woorden zullen stand houden weten we binnen enkele jaren te vertellen, ondertussen weet U echter dat ook onze marine taalkundig leeft.

J.B. DREESSEN

# PRAKTISEREN

## VISSERIJTECHNIEK

De Noren hebben nooit ofte nimmer gebrek aan vindingrijkheid betoond voor al wat zeevisserij en scheepvaart aangaat. Trouwens dit koude land is een der belangrijkste voortbrengers van vis, vistuig, visserijproducten en vissersvaartuigen, om verder nog maar te zwijgen van alles wat koopvaardij aangaat. Merkwaardig is het nieuwe «krista-net» dat ze nu hebben uitgevonden en vervaardigd. Het is een drijfnet waarvan de breekkracht veel hoger ligt dan hetgeen totnogtoe het geval was.

Verder werd voor de zeevisserij op New Foundland een nieuwe kor uitgewerkt voor de garnaal en de capelin, visserij.

De Noren werken nog zeer veel met de lijnen en een der grootste vraagstukken van deze techniek is het ontwarren van deze lijnen en het afnemen van het oude aas van de haken, een tijdrovend en vermoeiende arbeid. Eigenlijk is men er nog nooit in geslaagd dit probleem zelfs met de modernste technische middelen, uit de wereld te helpen. Dit schijnt nu evenwel toch het geval te zijn want de Noren hebben daarvoor een mechanische oplossing gevonden. Nadat de beuglijn doorheen de machine gepasseerd is, is ze weer klaar voor een nieuwe reis! Er is dus geen handwerk te doen. Eigenlijk een verbazende prestatie want al wie al eens met beuglijnen gewerkt heeft, weet dat dit inderdaad een heel moeilijk geval is. Ze zijn er zelfs in geslaagd de gehele lijnvisserij elektronisch te controleren. Aldus gaan de Noren nu ook op doelmatige wijze naar de lijnvisserij.

De aasmachine is een kuriosum op zichzelf en is bestemd voor de grote visserij met de grondlijnen. Het aas zoa's b.v.b. haring, inktvis, makreel, enz. wordt gewoon in de machine gestopt en daar wordt het automatisch op maat gesneden. Doorheen deze machine loopt de «grondlijn» en de haken worden zomaar met een snelheid van 240 per minuut van hun aas voorzien, naargelang de snelheid waarmee de lijn «geschoten» wordt. Verder bestaat er nog een tuig waarmee heel vlug de grondlijnen op de zeebodem kunnen worden teruggevonden.

Nu kan een enkel matroos het dubbel aantal lijnen ophalen in minder tijd dan vroeger.

## STUDIE VAN DE ZEEBODEM

Een nieuwe robotduiker, de zoveelste van de reeks, werd ontworpen door het «Amerikaans departement voor de Handelsontwikkeling van de Oceanen». De «Rufas» wordt gesleept door een vaartuig en kan worden neergelaten en opnieuw naar de zeespiegel gebracht door afstandsbediening en dit tot op diepten van 2400 voet. Het is vanzelfsprekend uitgerust met een televisiekamera die op band de gebeurtenissen opneemt; meteen wordt het beeld overgeseind naar het schip.

Indien op de bodem van de oceaan een belangwekkende situatie te zien is, kan een 35 mm kamera worden in gang gezet om het in beeld te brengen.

Een andere nieuwigheid is een sonar die hindernissen onderwater kan opsporen en een waarschuwing naar de waarnemers stuurt, die dan meteen het tuig kunnen oplichten zodat het niet vast kan slaan.

Het toestel meet 12 voet op 7 voet maar weegt toch 500 kilo. Het kan worden gesleept met een vaart van zes knopen. Een «vluchtcontrole» laat toe, dat het apparaat voor lange tijdsspannen alleen kan varen en dit is dan een verbetering op het voorgaande toestel dat ongeveer 6000 mijlen zeebodem afspeurde op zoek naar schelpenbedden waarvan de belangwekkendste in kaart werden gebracht.

Hetzelfde Amerikaanse organisme heeft eveneens proeven uitgevoerd met een «zijsonar» in een gesleept toestel of torpedo om eens te zien hoe doelmatig de werking was bij het vastleggen van hindernissen op de zeebodem, hindernissen die dan gevaarlijk zijn voor de sleepnetvisserij. De uitkomsten van de proeven met de «shadowgraph» waren naar het schijnt betrekkelijk goed.

De Russen blijven natuurlijk ook niet achter met hun opsporingen op het gebied van de oceanografie en zij probeerden in de Zwarte Zee een soort «tweezitter» duikbootje dat dient om de bodem van de oceanen te onderzoeken. Het tuig kan duiken voor lange tijd en verre reizen maken. Het werd gebouwd op verzoek van het «Sovjet Ministerie voor de Zeevisserij» voor onderzees onderzoek en de studie van viskoncentraties en het gedrag van verschillende soorten. Eveneens trouwens om de biologische mogelijkheden van de oceanen te onderzoeken.

Het tuig kan twee mensen inschepen, een navigator motorist aan het roer die de instrumenten en de rest bekijkt en een wetenschapper. Negen patrijspoorten verstrekken een goede zichtbaarheid. Cinemakeras kunnen onder water fotograferen bij het licht van buiten gemonteerde schijnwerpers en lampen. De ontwerper beschrijft het tuig als betrouwbaar en veilig. De normale atmosfeer en druk worden gehandhaafd en het vaartuig heeft luchtverversing. Eten en drinken kunnen in voldoende hoeveelheid worden meegevoerd. Er wordt verbinding onderhouden met het begeleidende vaartuig. Motoren en batterijen laten toe, dat het tuig op zichzelf kan manoeuvreren en varen en het kan over een voorwerp blijven hangen, dat nader moet worden bestudeerd.

(Vervolg blz. 17)

## HET VISSEN OP NIEUWE SOORTEN

Het zal nog niet zo gemakkelijk zijn om nieuwe vissoorten te gaan ophalen en in de handel te brengen als men wel zou willen geloven. Dit werd eens nader bekeken door mensen die niets anders te doen hebben. Het gaat hier in het bijzonder over de «blauwe wijting» en de «grenadier» waarover de laatste tijden nogal wat werd gesproken als DE visjes van de toekomst.

Wanneer men de tegenwoordige hoge (?) inkomsten van de treilervloot bekijkt, dan zou het meteen onredelijk lijken de reders aan te zetten om over te schakelen naar dergelijke spekulatieve bedrijvigheden. De reclame die de laatste tijden werd gemaakt rond deze twee spookachtige visjes, lieten het vermoeden ontstaan dat moeder de vrouw volgende vrijdag het visje in haar pan zou hebben. Daar zijn we evenwel heel ver van af. De zeevisserijdiensten van Groot-Brittannië stuurden evenwel aan op het bezit van een eigen diepvriestreller, ontwerp dat ondertussen reeds bij de regering terecht kwam. De kosten van dergelijk geval..... 500.000 pond en een jaarlijkse kost van uitbating van om en rond de 250.000 pond. Deze laatste kosten zouden evenwel fel kunnen worden vermindert door de verkoop van de vangsten, die zouden worden gedaan bij de experimentele reizen. Een belangrijk programma zou moeten worden uitgevoerd zodat de techniek en de uitrusting nodig voor de diepzeevisserij zou kunnen worden verbeterd. Er zouden winches nodig zijn die veel sneller kunnen winden evenals aangepaste zeekaarten en bovendien nog een gissing van de hoeveelheid van deze soorten die zouden kunnen worden gevangen. Indien de Britse regering de zeevisserij wil helpen in deze zin, zou dit heel opbouwend zijn.

In den beginne zou er vanwege de verbruikers wel weerzin bestaan tegen de vissoorten die totnogtoe onbekend waren. Toch kan er een tijd komen dat de kabeljauw een lukse wordt en dan zal er wel een verandering moeten komen in de aankoopgewoonten, indien de vis redelijk geprijsd blijft.

## ZEEBEVUILING

Amerikaanse vorsers hebben ten Oosten van Noord-Amerika in de Atlantische Oceaan een gebied van 700.000 vierkante mijl onderzocht naar beoedeling door olie en afval van plastic. Een eenzame yachtmans vond op duizend mijlen uit de Amerikaanse westkust vele plasticen flessen en ander soortgelijke afval.

Nochtans werd vastgesteld dat plastic geen schade berokkent aan de vis of andere zeedieren al bestaat er geen bewijs vooralsnog dat dergelijke afval geen schade zou kunnen berokkenen aan de omgeving van de zee. Eigenlijk is er ook nog geen bewijs geleverd dat olie, zelfs in grote hoeveelheden geloosd door de schepen, het zeeleven aantast al moeten we wel vanzelfsprekend aannemen dat grote hoeveelheden van deze stoffen vreemd aan de zee schade moeten toebrengen aan kleine vis, aan plankton en aan broed. Maar verder vorsingen moeten in dit opzicht nog worden gedaan.

De hoogste concentratie van olie en teer werd waargenomen in de Bahamas Antillen gebieden. Het lag daar 5 maal hoger dan in de andere gebieden. Bovendien bleek toch 95 percent van de onderzochte stalen van de zee, aangetast.

## TOEKOMST

Het komt steeds meer naar voor dat de capelin, het kleine visje dat een onbezorgd leventje slijt in de Noordelijke Atlantische Oceaan, in aanmerking zal komen voor het menselijke verbruik in de toekomst. Althans het zou op de markt van de nog onbekende soorten door de verbruiker vermoedelijk het eerst aanvaard worden. Dit werd verteld op de Technische Konferentie van Tokio. De Kanadezen hebben de zaak van heel nabij bekeken en er een folder over opgesteld waarin de vangst-techniek, de markt en de verwerkingswijzen worden besproken.

De visserijproeven werden uitgevoerd met de pelagische korre en het Schotse ringnet en de vangsten waren lonend, de vis werd het best bewaard in kisten met ijs. De vis kon onmogelijk zonder ijs bewaard blijven. Toch kan in vele gevallen tijdig worden geland na de vangst. De bewerking gebeurt eerst en vooral met een Baadermachine, die de mannelijke van de vrouwelijke vis scheidt. Dit heeft het nadeel dat sommige rijpe vrouwtjes kuit verliezen. De capelin kan doorheen een machine passeren voor het afsnijden van de kop en de staart. Het kan ook doorheen een Arenco machine worden gestoken die de kop afsnijdt en het gut terzelfdertijd. Er kunnen ook repen worden voortgebracht en de Arenco machine kan de repen stropen. Nochtans zijn de beide methoden nog niet vlug genoeg in hun bewerking om renderend te zijn voor handelsdoeleinden en er moeten verbeteringen aangebracht worden aan 60 vis per minuut tempo.

Capelin zou kunnen worden ingeblikt of diepgevroren. Noorwegen is er weer eens als de kippen bij en heeft al een uitvoerhandel met Japan op stapel gezet voor de volle capelin al moet er hier dadelijk aan worden toegevoegd, dat Noorse vismeelfabrieken nog helemaal afhangen van de capelinsorten.

## BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

9/85 (T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.  
Zie B.a.t. 1/46-1975

Gedurende de periode van 28 april tot en met 9 mei 1975 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden in de grote sektor als volgt :

Vrijdag 2 mei 1975 ; week van 5 tot 9 mei 1975 : op maandag 5, dinsdag 6, woensdag 7 en vrijdag 9 mei 1975.

Deze oefeningen worden gehouden van 0800 tot 1100 GMT (0900 tot 1200, plaatselijke tijd) en van 1300 GMT (1400, plaatselijke tijd) tot zons-  
ondergang.

9/86 Oostendse haven. — Obstructie opgeruimd. Ton opgenomen.  
Positie :  $\pm 51^{\circ}14'.5N - 2^{\circ}55'.0E$ .

De houten obstructie, 20 m E van het W-lijk staketsel en 240 m in-  
waarts van het uiteinde, werd opgeruimd. De spitse wrakboei werd opge-  
nomen.

B.a.Z. 26/171 (T) - 1974 vervalt.  
(Zie Belg. krt. « Vlaamse Banken » — bijkaartje Oostende).  
(Med. Loodswezen Oostende 8-4-1975 — H. 57720)

z/87 Haven Nieuwpoort. — Diepten.

De minste diepten bedragen thans in de havengeul : 15 dm onder  
GILLWS.

B.a.Z. 15/116 — 1975 vervalt.

(Hydrografie Oostende).

## NEDERLAND

9/88 Westerschelde. — Everingen. Ankerplaatsen. Betonning gewijzigd.

1. Aanbrengen het symbool van een ankerplaats met daarbij vermelde  
letter, op :

- a)  $51^{\circ}23'56''N - 3^{\circ}44'48''E$  « A » ;
- b)  $51^{\circ}23'42''N - 3^{\circ}45'29''E$  « B » ;
- c)  $51^{\circ}23'28''N - 3^{\circ}46'11''E$  « C ».

N.B. — De straal van de zwaaicirkels is 400 m., de afstand tussen de  
zwaaicirkels is 100 m. De middelpunten liggen op een rechte lijn mid-  
denvaarwaters. Deze ankerplaatsen zijn aangewezen t.b.v. grote schepen  
die in de Everingen moeten ankeren om te bunkeren of te lichten.

2. Voor het markeren van deze ankerplaatsen zijn de volgende wijzigin-  
gen in de betonning uitgevoerd :

- i. schrappen op  $\pm$  :
  - a)  $51^{\circ}24'.1N - 3^{\circ}45'.5E$ , rode lichtboei E 2 ;
  - b)  $51^{\circ}23'.5N - 3^{\circ}44'.7E$ , zwarte lichtboei E 1A ;
  - c)  $51^{\circ}23'.3N - 3^{\circ}45'.9E$ , zwarte ton E 3.

- ii. Aanbrengen ter markering van de daarbij vermelde ankerplaatsen,  
op :

- a)  $51^{\circ}23'36''N - 3^{\circ}44'31''E$ , een zwarte lichtboei met radarreflector,  
« E 3A » ; GS (3) 15 sec (ankerplaats A) ;
- b)  $51^{\circ}24'14''N - 3^{\circ}45'04''E$ , een rode stompe ton met radarreflector,  
« E 2A » (ankerplaats A) ;
- c)  $51^{\circ}23'25''N - 3^{\circ}45'15''E$ , een zwarte spitse ton met radarreflector,  
« E 3B » (ankerplaats B) ;
- d)  $51^{\circ}23'59''N - 3^{\circ}45'43''E$ , een rode lichtboei met radarreflector,  
« E 2B » : Iso r 4 sec (ankerplaats B) ;
- e)  $51^{\circ}23'14''N - 3^{\circ}45'58''E$ , een zwarte lichtboei met radarreflector,  
« E 3C » : S 5 sec (ankerplaats C) ;
- f)  $51^{\circ}23'43''N - 3^{\circ}46'22''E$ , een rode stompe ton met radarreflector,  
« E 2 C » (ankerplaats C).

(Zie Belg. krt. « Schelde » en Lichtenlijst 1972 — Nos 450, 451 en 451bis.)  
(Ned. B.a.Z. 1066 — H. 57731)

9/89 Westerschelde. — Nauw van Bath. Oostketel. Lichtsectoren gewijzigd

Ligging :  $\pm 51^{\circ}24'.1N - 4^{\circ}11'.8E$ .

De sectoren van het licht Oostketel wijzigen als volgt : « Rood » van  
 $272^{\circ}$  tot in  $296^{\circ}$  ; « Wit » tot in  $318^{\circ}$  ; « Groen » door N tot in  $054^{\circ}$  (onge-  
wijzigd) ; « Rood » tot in  $089^{\circ}$  ; overigens « Wit ».

N.B. — Het licht is tevens 22,5 m in de richting  $317^{\circ}$  verplaatst.

(Zie Belg. krt. « Schelde » en Lichtenlijst 1972 — No 644).

(Ned. B.a.Z. 1137 — H. 57770).