

(Vervolg van blz. 5)

FRANSE TONIJNVISSERIJ OP DE ANTILLEN

Ook de Franse rederijen op de tonijnvisserij gaan aan prospectie doen in de Antillen met een basis voor hun schepen op de Martinique. De kosten van deze prospectie zullen gedragen worden deels door het „herstelplan”, deels door de producenten. Nochtans is het wachten op het antwoord van het Departement van de Martinique aan wie men gevraagd heeft de voornaamste kosten van de prospectie te dragen. Het is inderdaad zo, dat een eventuele beoefening van de tonijnvisserij in deze wateren, wanneer de prospectie gunstig is, vooral aan de Antillen zou te goede komen, gezien men er een basis zou vestigen, personeel zou rekruteren en eventueel de nevenverwerkende nijverheid zou installeren. Deze prospectie is vooropgezet gezien de uitbreiding der Marokkaanse wateren en de eerder tegevalven kampanje in deze wateren.

ONDERZOEK OP KWIKAANWEZIGHEID IN DE VIS EN OP RADIO-AKTIVITEIT IN FRANKRIJK

In Frankrijk hebben vijf speciaal ingerichte laboratoria bijna 1500 kontrolemissies uitgeoefend naar de aanwezigheid van kwik in zeeproducten. De onderzoeken op de tonijn, de gewone vis, de mosselen, de garnaal en kreeft en op bereide visproducten. Het gemiddeld aanwezig gehalte van kwik in de onderzochte producten was 0,13 per duizend terwijl het nog aanvaardbaar (maksimum toegelaten gehalte 0,50 per duizend is vastgesteld door experts van de Wereldorganisatie voor de Gezondheid, in 1972 te Genève. Verder werden bijna 700 metingen op radio-activiteit verricht, waarvan nagenoeg 600 op vis en een 100-tal op mosselen en schaaldieren. De onderzoeken bewezen dat 90 % van de onderzochte stalen volledig vrij waren van radio-activiteit en 10 % een radio-activiteit bezaten die kon verwaarloosd worden vanwege zijn geringheid.

BEDREIGING MET SANKTIES TEGEN WEST-DUITSE SCHEPEN

De IJslandse labourpartij heeft voorgesteld dat haar werknemers-syndikaten geen havendiensten meer zouden verlenen aan West-Duitse schepen in het algemeen, die diensten verlenen aan de West-Duitse trawlvloot die in IJslandse wateren opereert.

Volgens Labourkringen worden deze West-Duitse schepen verdacht het komen en het gaan van de IJslandse kustwacht en patrouilleschepen te bespioneren om dit achteraf door te geven aan de Duitse trawlers, die nog altijd in de 50-mijlenzone opereren.

Bij dezelfde gelegenheid heeft Labour verwittigd dat de IJslandse

dokwerkers zullen weigeren zich ten dienste te stellen van de West-Duitse schepen voor laden en lossen tot IJslandse trawlers terug zullen toegelaten worden in de West-Duitse havens hun vangsten te verkopen. Als in West-Duitsland dock- en bunkerfaciliteiten aan de IJslandse vissersvloot geweigerd worden, dan vindt Labour het normaal, dat dit ook in IJsland aan West-Duitse schepen geweigerd wordt.

Uit één en ander wordt het toch duidelijk, dat bij een eventuele overeenkomst tussen IJsland en West-Duitsland met betrekking tot de territoriale uitbreiding van de IJslandse wateren, men er in IJsland de voorwaarde zal aan verbinden terug in West-Duitse havens aan de afslag te mogen komen. De Oostendse afslag zou dus nog altijd maar een voorlopige wisseloplossing blijken te zijn, hoe men het ook van bepaalde zijde anders wenst te zien. België zou dus best, bij een eventuele overeenkomst, liefst een bepaald contingent IJslandse vis, verplicht te brengen in de Oostendse afslag, trachten af te dwingen.

HEET-WATER, NIEUW EXPORTARTIKEL ?

Zoals men weet, beschikt IJsland over heel wat heetwaterbronnen waarvan sommige zelfs tot een temperatuur oplopen van meer dan 300 graden C.!

Een Zweedse groep onderzoekt nu de mogelijkheid hier een exportartikel van te maken door heetwater per mamouttanks naar Zweden te vervoeren voor verwarmingsdoeleinden. Met aangepaste geïsoleerde tankschepen is men overtuigd nog altijd heetwater aan 80 graden C. te kunnen leveren op de eindbestemming. Gezien de relatief korte reisduur tussen Zweden en IJsland, maksimum 3 tot 4 dagen voor de 250.000 Ton-tankers die men hiervoor wenst in te zetten, zou er slechts een 3 graden temperatuurverlies ontstaan en zou de kost van het water schommelen rond de 4 B. fr. de kubieke meter, hetgeen economisch haalbaar zou zijn. De huidige haalbare reserve-omzet van de municipaliteit van Reykjavick alleen reeds bedraagt 30 miljoen ton. Zoals men weet, boort IJsland sinds geruime tijd de heetwaterbronnen aan voor eigen landelijk verbruik.

SAFARIS IN IJSLAND

IJslandse reisburelen organiseren safaris in het IJslandse binnenland waarvan sommige binnenlandse verkenningstochten tot 10 dagen duren. Bij deze laatste safaris treft men vooral buitenlanders aan, waaronder voornamelijk Amerikanen. De binnenlandse trektochten zijn slechts mogelijk gedurende een paar maand in de zomer.

GOED IJSLANDS ZALMSEIZOEN

De afgelopen zomer is in de IJslandse wateren een bijzonder goed zalmjaar geweest. Men schrijft dit p'aatseijk ook wel toe aan het bescherming- en herbepotingsprogramma van jonge zalm in de rivieren. Anderzijds was de prijs voor zalm zeer goed en de prijs in de uitvoer naar Frankrijk was gemiddeld 150 B. fr. het kilogram.

OPENING IN DE MORLAIX-BAAI VOOR DE VANGST OP ST.-JACOBSSCHELPEN

De directeur van de gewestelijke afdeling van Zeewezen te Nantes heeft beslist dat de vangst op St-Jacobsschelpen toegelaten is in de wateren van de Morlaix-baai vanaf 17 november tot en met 19 maart 1976. Het vangen wordt beperkt vanaf de maandag tot en met de vrijdag met uitzondering van de feestdagen vanaf 9 u. tot 13 u. tot 12 december en vanaf 9 u. tot 14 u. voor de volgende periode tot 19 maart. Ook werden beperkingen opgelegd betreffende de vangmethoden en vangmidde'len. St Jacobsschelpen van min. dan 10 cm. moeten terug over boord worden gebracht, terwijl evenmin ledige schelpen mogen aan boord genomen worden.

BRETOENSE PROTESTEN TEGEN INVOER ENGELSE MAKREEL

Engelse makreel van 2 tot 3 in één kgr. wordt aan de Franse verwerkende nijverheid, aan de deur van de fabriek geleverd aan 8 fr. het kgr. De Franse producenten zijn overtuigd dat deze makreel beneden de E.E.G.-richtprijs aangeboden wordt in Engeland vermits het vervoer naar het vasteland over de lijn Plymouth-Roscoff zeker nog van 2 tot 3 fr. het kgr. kost. Ondertussen zitten de Bretoenen met de gebakken peren, gezien de eigen zeer geringe aanvoer geen kopers vond tegen... de richtprijs ter plaatse ! Voegen we hier nog aan toe dat het de Schotse vissersvaartuigen zijn die op de zuid-westkust van Engeland de makreel in grote kwantiteiten vangen en aan dumpingprijzen in Frankrijk binnen brengen.

PRAKTISEREN

WANNEER

Wat wordt er gedaan met een havenradar en wanneer heeft een haven een radar van doen ? Ieder havendispatchingdienst zou wel wensen over een havenradar te beschikken om een algemeen overzicht te hebben van de toestand, maar bovendien bestaat er nog de noodzaak van te weten, welke bewegingen een bepaald schip uitvoert, sommige inlichtingen omtrent de positie ten overstaan van een vaarwater en de nuttige mogelijkheid om een vaargebied af te lijnen. Dit zouden dan de posities kunnen zijn van tonnen en andere navigatiemerken of ook wel het leiden van de vaart.

Vanaf welk ogenblik heeft een bepaalde haven een radar nodig ? Het is heel moeilijk een helder antwoord te geven op deze belangrijke vraag. Over het algemeen evenwel zou het antwoord zijn : wanneer de scheepsbewegingen worden belemmerd tengevolge van onvoldoende informatie omtrent de trafiek of andere navigatiefactoren, in dergelijke graad dat de kosten voor een aangepaste installatie er tegen zouden opwegen. Dit voor de hand liggende antwoord vraagt evenwel wat uitleg.

REDENEN

De elementen die er mee gemoeid zijn, zijn de dichtheid van de trafiek, de configuratie van het land, de grootte van het schip, de plaatselijke weersomstandigheden, het type van het schip en vanzelfsprekend de financiële middelen waarover men beschikt. De dichtheid van de scheepvaart ter plaatse, is over het algemeen de eerste reden. Deze dichtheid neemt maar steeds toe. Het Lloyds Register leert ons dat het aantal schepen van over de 100 ton gestegen is van 29.000 in het jaar 1900 tot 61.194 in 1974. De grootste toename gebeurt sedert 1948. Deze 29.000 schepen in 1900 hadden een brutotonnage van 29 miljoen ton. In 1974 hebben dit aantal schepen zeker 10 keer deze tonnemaat, wat erop wijst, dat de gemiddelde tonnemaat van het schip eveneens toegenomen is.

Zeer grote schepen, van meer dan 100.000 ton, zijn biezonder kwetsbaar tengevolge van hun geringe manoeuvreerbaarheid bij langzame vaart.

Uiteindelijk hebben we dus meer en groter schepen waarmee de havendiensten moeten afrekenen. De configuratie van het land is anderzijds een belangrijke faktor. Het ligt voor de hand, dat een grote rede die vanop een bepaald punt kan worden overzien, geen zulke grote vraagstukken stelt als een kronkelende rivier. Als de zichtbaarheid nagenoeg ononderbroken slecht is zoals dit het geval is aan de Clyde, dan zal het toezicht op de scheepvaart veel moeilijker zijn dan in de haven Ras Turas in de Perzische Golf (bij gelegenheid een zandstorm daargelaten) Voorwat het type van schip aangaat, is het belangwekkend dat op grond van vermelde cijfers (1974), 6785 schepen op het totaal van 61.194, die 129 miljoen ton meten (uit de 311 miljoen ton) tankers waren en daarvan er 388 meer dan 100.000 ton groot zijn.

(Vervolg blz. 7)

PRAKTISEREN

(Vervolg van blz. 6)

De schepen die vloeibaar olie van alle soorten vervoeren, nemen een groot deel van die cijfers in, maar olietankers zijn bijzonder kwetsbaar tengevolge van de bevuilding die kan voortvloeien uit een aanvaring of een stranding.

In feite, indien de zeer grote tankers een bepaalde haven bevaren, kan de grootte van het schip en het type ervan van boven aan de lijst geplaatst worden. Alles wat kan worden gezegd over de belegging (het plaatsen van een havenradar) is, dat er moet gehoopt worden, dat het juiste stelsel het doelmatigst is in haar werking : de juiste uitrusting op de juiste plaats.

KIJKEN (1)

We kunnen even bekijken wat er terzake gebeurt in havens als Southampton, Kaapstad, de Theems, Milford haven, Chedabucto (Canada) en Aberdeen bv.

In feite spelen de grote toename van het havenverkeer en de verscheidenheid van de scheepsoorten de grootste rol. In Southampton varen daar containers, tankers, cargo's, ferries, ro-ro, hovercrafts en yachten. De eerste installatie werd er geplaatst in 1962 en vereiste een eerste aanzienlijke aanpassing in 1972. Er ontstond eveneens een noodzaak om schepen bij slecht zicht individueel bij te staan. De configuratie van het land met rechtover de haven het eiland Wight, is nu ook niet precies zo geschikt. Voor Kaapstad pleiten alle factoren gelijk met de landconfiguratie misschien het minst belangrijk. De dichtheid van de scheepvaart is er belangrijk met snelle containerschepen als vaste klanten. Bij slechte zichtbaarheid wordt de radar veelvuldig gebruikt om de scheepvaart naar de havennaderingen en de ankerplaatsen te leiden.

De Theems is vanzelfsprekend het duidelijkste voorbeeld van de kronkelrivier, steeds vernauwend met een aanzienlijke trafiek. Grote schepen en tankers worden alleen maar aangetroffen in de buitenzakken uitgezonderd containerschepen met aanlegplaatsen in Tilbury. De vorm van het land toont aan, dat een klaar beeld van de rivier vanaf de buitenste grenzen tot aan de Erith kan worden bekomen voor de dispatch in een enkel centraal gelegen punt, n.l. Gravesend.

KIJKEN (2)

In Milford haven vragen de grootte van het schip, het type en de vorm van het land gelijke aandacht wanneer het gaat om zeer grote tankers die gevaarlijke naderingen moeten gebruiken om naar hun ligplaatsen te varen. De weeromstandigheden zijn niet danig goed maar de dichtheid van de trafiek is ook niet danig hoog.

Chedabucto Bay waar de stranding van de tanker Arrow in 1971 aanzienlijke bevuilding teweegbracht, lijkt op Milford, al is in dit geval, de configuratie van het land op sommige punten wel minder goed.

Aberdeen, al is het op een veel kleiner schaal dan de andere vernoemde havens, is een schitterend voorbeeld van «opstopping» tengevolge van de dichtheid. De oliescheepvaart, tankers en vissersvaartuigen vechten omzeggens met mekaar voor de beschikbare vaarruimte en alle andere factoren zijn daardoor van minder belang.

PRIJS

Er zijn vele havens in de wereld die er deugd zouden van hebben over een havenradarstelsel te beschikken. Thans bestaan er ongeveer 250 waarvan 200 door Decca werden geplaatst. Deze maatschappij heeft een specialiteit gemaakt van deze tak van marineradar. Enige jaren geleden kostte de eerste generatie van dergelijke installaties zeer duur daar ze speciaal moesten gebouwd en ontworpen worden. Maar tegenwoordig is het wel mogelijk door het gebruik van transistoren, deze installaties te doen aan aanvaardbare prijzen. Er kunnen immers ook standaardstukken van de gewone radar in gebruikt worden.

Daar radar (nog) niet rond de hoeken kan kijken, is het nu gewoon onbemande radarstations te plaatsen die hun inlichtingen overseinen bij middel van een microgolfschakel naar een centraal gelegen station. De radar controle wordt verricht bij middel van U.H.F. radio verbinding, landlijn of standaardtelefoon. Vele jaren ervaring werden nu al verzameld. Dit is een belangrijk pluspunt wanneer men weet, dat er veel vraagstukken worden gesteld bij de bouw van torens, tot 200 voet hoog in onherbergzame gebieden.

Decca Haven Radar Systemen bestaan in drie maten : de HR 09, HR 18 en HR 25. Deze cijfers geven de maat van de tastantenne in voet. Ze hebben allemaal een 20 Kw transciever en 16 duims-beeldkasten.

TECHNIEK

De 9 voet scanners komen eveneens voort van de scheepsradar maar de 18 en de 25, zijn speciale havenbestellen. De solide state bouw wordt er in aangewend, zodat de enige temperatuur verwekkende delen nog de magnetron en de straalbuis zijn. In ieder geval kan de apparatuur worden aangepast en vergroot, zoals b.v. het bijplaatsen van schermen om tegemoet te komen aan de bijzondere vereisten van ieder haven. Daar waar een maximum aan bruikbaarheid van het grootste belang is, kan een tweeledig kanaalstelsel gebruikt worden in dewelke alle elektronische eenheden dubbel zijn; de dual transcievers voeden een enkel luchtnet langs een op afstand bediende golfgeleiderschakeer. Het ontwerp is dusdanig, dat de reservezender in volle bedrijf kan worden gehouden, zodat het helemaal mogelijk wordt, normaal voort te werken wanneer een defect optreedt of wanneer er onderhoudswerken moeten worden uitgevoerd aan het hoofdstelsel.

De toestellen die werden gepaast, zijn over het algemeen : de deccaspot en Videorecording. Deccaspot is een uitstekend stelsel voor het nauwkeurig plaatsen van boeien en bebakenen van vaarwaters. Het werd geplaatst op de Theems, Southampton, Kaapstad, Scheveningen, Chedabucto en Milford haven.

Deccaspot — een reeks schitterende echo's maakt het mogelijk eender welk beeld zoals een vaarwaterlichtenlijn of ankerplaats ononderbroken te tonen en dit met grote nauwkeurigheid. Vermits de echo's een gekende afstand uit mekaar gelegen zijn, wordt de waarnemer op een onfeilbare manier bijgestaan voor het doorgeven van inlichtingen aan de scheepvaart. De aflijning van kanaalmiddellijnen kan nauwkeurig gevolgd worden en dit is beter dan bij gissing langs rechte lijnen. De echo's worden op het scherm voorgesteld op dezelfde manier als bij de gewone radar en langs dezelfde leidingen. Het gehele stelsel hangt af van de inlichtingen die bekomen worden via de antenne en de transciever en deze inlichtingen kunnen vertoond worden op hoeveel schermen ook.

Een basissein bestaat uit 100 echo's die kunnen onderverdeeld worden in 4 groepen. Er is een schakelaar voorzien om bepaalde groepen uit of in te schakelen waardoor het meteen mogelijk wordt geleidelijne, vaarwaters, ankerplaatsen en andere informatie op het scherm te brengen, wanneer dit nodig blijkt.

Video opname — Een ander belangrijke mogelijkheid van dit apparaat, is de opname op band van de radarinformatie. Deze kan dan terug vertoond worden op het scherm op eender welk ogenblik. En vermits de oorspronkelijke radarinformatie onafhankelijk was opgenomen van beeldomstandigheden, kunnen al deze omstandigheden (afstandsringen, off centring, enz...) teruggebracht worden op het scherm, juist zoals het een echt radarbeeld zou zijn.

Een ander gemak is de aanvullende installatie die b.v. werd geplaatst in Southampton en in Liverpool : het «Computer Assisted Measurement System» verkort CAMS waarmee de waarnemer nauwkeurige en ogenblikkelijke positieafstanden van schepen kan opnemen ten overstaan van eender welk punt dat zich op het scherm bevindt.

Het havenradarsysteem schijnt anderzijds wel meer en meer ingang te vinden, te zien aan de bestellingen die de laatste drie maanden geplaatst werden : St. Margerets bay, Bay van Fundy, Spurn Head (Humber Pilots), Wicklow, Dungeness (onbemand).

Het controlecentrum van Fundy bay zal gelegen zijn bij St. Johns, New Brunswick, met een van op afstand bediend onbemand station op Mount Redhead niet verafgelegen en een ander onbemand station dat 50 mijlen verderaf gelegen is!

DRAMA

Er kan nu al wel geredelijk aangenomen worden dat de ontwikkeling van de scheepvaart de volgende tien jaren zal aanhouden zoals dit het geval was de laatste tien jaar, waaruit dan rechtstreeks voortvloeit, dat een groter noodzaak aan veilige scheepvaart zal bestaan. Het vervoer van giftige vrachten onderlijnt trouwens deze vaststelling en er bestaat een groeiende noodzaak om de containerschepen die aan grote snelheden, tot 30 knopen, varen geen tijd te laten verliezen.

We hebben anderzijds vele waarschuwingen gekregen ; de «Torrey Canyon», «Arrow», «Oregon Standard», «Arizona Standard», «Pacific Glory» en «Panther» zijn welbekende namen. Ze kwamen bij de dikke koppen in de kranten. Dit zijn namelijk de bevuildingsschepen. De «Texaco Caribbean», «Brandenburg», «Nikki» zijn andere dramatische figuren, die samen het leven hebben gekost aan een vijftigtal mensen.

Er kan niet worden getwijfeld dat kust en havenradarstelsels geen waarborg zullen bieden tegen dergelijke ongevallen, maar ze zullen zeker bijdragen tot een veel veiliger vaart.