

LAGE WATERSTAND

Dinsdag en woensdag zal de waterstand in het vissersdok van de Oostendse haven zeer laag zijn. Dat moet omdat men onderzoek wil instellen naar de funderingen van de slipway. De reders worden verzocht rekening te houden met deze situatie.

ZWARE AANVARING

Zaterdag heeft zich in het Nauw van Kales een zeer zware aanvaring voorgedaan tussen de Z.39 „Zuiderzee” en het Duitse vrachtschip „Cuxhaven” uit Hamburg.

De feiten deden zich voor omstreeks 21 u. en de aanvaring was zo hevig dat de „Zuiderzee” erge averij opliep aan de voorsteven die volledig werd ontzet.

Bovendien maakte het vissersvaartuig ook water zodat de schipper het geraadzaam achtte de haven van Plymouth binnen te lopen. Daar werden voorlopig herstellingen uitgevoerd en dinsdag kon de „Zuiderzee”, waarop zich gelukkig geen ongevallen met opvarenden voordeden, de Engelse haven verlaten.

Woensdag, in de namiddag, liep de Zeebrugse treiler die amper twee jaar oud is, de haven van Oostende binnen. Voor de reder, naast de zware materiële schade ook nog een ernstig economisch verlies.

NOG DE DOOP VAN DE O.137

DANK VAN PETER EN METER

Na de doop van de O.137 is natuurlijk vorige week dinsdag de „Twilight” haar eerste reis aangevangen en heeft de meter, zijnde de echtgenote van de heer Pol De Somer, directeur van de Generale Bank de „Twilight” uitgeleide gedaan. Men moet het er inderdaad maar voor over hebben.

Tergelijkertijd ontving S.C.A.P. van haar en haar man een schrijven waarvan de tekst luidt:

Mijn vrouw en ikzelf zouden U willen bedanken voor de aangename ogenblikken die we mochten beleven tijdens de inwijdingsplechtigheid en de feestelijkheden achteraf. We hebben vriendelijke en interessante mensen ontmoet.

Onnodig U te zeggen dat het voor ons iets aparts was. Ikzelf heb er de visserijwereld wat beter leren kennen en begrijpen, het zal me nuttig zijn bij de beoordeling van dossiers uit die sector.

Wij feliciteren uw ganse ploeg van de S.V. S.C.A.P. voor hun prachtige realisatie van de „Twilight”. Jullie dragen bij tot de vernieuwing en verdere uitbouw van de Oostendse visserijvloot.

Pros, wij steunen U in uw dagelijkse streven voor de verbetering en het welvaren van de Oostendse visserij.

Met onze welgemeende groeten, Dominique en Paul De Somer.

Wij en vooral reders en bemanning kunnen ons zelf over dergelijke achtbare belangstelling en meevolen verheugen.

De redactie.

SPAANSE TREILER GEKAPSEIZD 26 MAN VERDRONKEN DEENSE TREILER OOK VERGAAN

Een Spaanse treiler van 216 Brt en 30 meter lengte gebouwd in 1971 in het Spaanse Vigo is op haar visserij tussen de Marokkaanse kust en de Canarische eilanden gezonken. In zeer slecht weder was de 120 ton vis in haar ruimen, naar één kant geschoven, waardoor het vaartuig zwaar slagzij maakte en niet meer recht kwam. Door aankomende zware golven kapseizde het vaartuig.

EEN NIEUWE FRANSE METHODE VOOR LANGE-LIJNVISSERIJ

Franse techniekers hebben een nieuwe methode uitgevonden in de lange-lijnvisserij die een revolutie (?) in deze visserij kan veroorzaken.

Men is er van uitgegaan dat er aan het huidig systeem toch heel wat nadelen verbonden zijn. Inderdaad, werd bij het automatisch afschieten en azen van de lijn vastgesteld, dat de lengte van de lijn die in zee gelaten wordt, hoeveel haken deze ook bevat, toch begrensd is.

Anderzijds is een ten honderd van de automatisch in zee geschoten en geëaste haken zonder aas, terwijl vastgesteld wordt dat normaal 20 tot 30% van de haken hun aas verloren bij het uitschieten in zee.

Ook weet de schipper niet of de gronden waar de lijn uitgeschoten wordt, visrijk zijn. Dit wordt men slechts gewaar als de lijn opgehaald wordt.

Ook komt een deel van de vis los van de haken door te lang verblijf op de zeebodem.

Van een studie van deze nadelen vertrekkende, heeft men thans een systeem voor lijnvisserij uitgewerkt, die deze nadelen voorkomt zodat men hoopt de visserij bijgevolg heel wat meer renderend te maken.

Het nieuw systeem zou bestaan uit een lijn, die uitgezet wordt over een bepaalde afstand op de zeebodem en zich continu beweegt en dank zij een techniek weer van de bodem opgehaald wordt, over een katrol loopt opgehouden door een boei en terug door het water naar het vaartuig lopend.

Dus een doorlopende vissende lijn, die ronddraait zoals een kermismolen en waarvan de vis doorlopend kan afgenomen worden en doorlopend de haken terug geëast. Langs beide zijden van het vissend vaartuig loopt aldus een continu vissende lijn.

Het is evident dat het systeem zeker wel nog zijn kinderziekten heeft en dat zo het operatief wordt, wel nog aan verbeteringen toe zal zijn en miljoenen kan kosten.

In elk geval moeten we toch toegeven dat de Franse scheepswerf „Ateliers et Chantiers de la Manche” die deze studie over het nieuw lijnensysteem patroneert, wellicht tot een revolutie in het vissen met de lijn zal toe zijn.

Maar de visserij kan slechts in rotsachtige gebieden succesvol uitgebaat worden en niet in een visgrond zoals de onze.

Ook in de visserij zit de techniek inderdaad niet stil. Wat zal het worden wanneer men er in slaagt de elektrische visserij algemeen ingang te doen vinden, alhoewel we vrezen, dat dan het laatste visje uit de bodem zal gehaald worden. Op die manier gezien, kan de vooruitgang een rem worden en een zorg.

Er waren 28 man aan boord, waarvan er 26 verdronken. Vier man konden zich eerst vlottend houden aan wrakstukken, maar door uitputting moesten er twee afhaken en verdronken.

Twee anderen konden, elk afzonderlijk een vlot maken van wrakstukken en stukken koord. Eén werd na zestig uur door een voorbij varende schip opgepikt. De tweede geredde werd door een Canadees schip opgepikt na 4 dagen op drift te zijn geweest.

De mannen verbleven al die tijd zonder eten en water en het is werkelijk onbegrijpelijk hoe zij dit overleefden.

Waarom 28 bemanningsleden aan boord van een treiler van dertig meter lengte, is voor ons een raadsel. Het is begrijpelijk dat dergelijke catastrofes in de visserij in Spanje heel wat diening veroorzaakte, vooral dan in de thuishaven van het vaartuig.

Maar hoe wordt daar de stabiliteit van een vaartuig gecontroleerd? Men zou er goed aan doen bij onze zeevaartinspecteurs te rade te gaan. Ze zouden er iets kunnen van leren.

Op de kusten van Groenland verging anderzijds een Deense treiler, de 50-meter „Ocean Prawn” van 723 Brt. Het vaartuig was vissend op Groenlandse garnaal, even buiten de 200-mijlszone, toen het in aanraking kwam met een zware ijsschots, die de zijde van het vaartuig openreet.

Toch kon de treiler zich nog 90 minuten drijvend houden, voldoende om hulp te vragen en om de bemanning te laten overstappen op een ter hulp toegeschoten treiler. Ook aan boord van dit vaartuig telde men een bemanning van 28 koppen!

De „Ocean Prawn” werd in 1978 gebouwd. Het ongeval gebeurde vissend op garnaal in zwaar weder in de „Davis Street”. De garnaal werd aan boord van het vaartuig verwerkt.

GROOT-BRITTANNIE

■ In Berwick in Groot-Brittannië werd de grootste zalm sinds 43 jaar aangevoerd. Het pracht-exemplaar woog zo maar eventjes 18 kg. en werd de gevangene in de monding van de rivier Tweed te Berwick. De zalm had een lengte van 1,21 m en 60 cm buikomvang.

■ Verleden week was het terug een hoogdag voor de visserij en de handel in de afslag van Peterhead in Schotland, met 43.630 van onze bennen voor een brutobesomming van 107 miljoen B.fr., hetzij een gemiddelde per ben van 2.450 fr. Hiervoor kwamen 228 vaartuigen hun vis in de markt zetten, hetgeen overeenkomt over de 5 werkdagen evenredig verspreid, met zestig vaartuigen per verkoopdag! Voor onze begrippen moeilijk voorstelbaar. Peterhead is voor het ogenblik de eerste Schotse vissershaven en zeker ook wel van gans Groot-Brittannië.

■ Visserijkringen in het Britse Grimsby en Hull, maken zich bepaalde zorgen over de toekenning van vergunningen voor olieboringen in de Humbermonding. Aan de ene kant zou men zich te Grimsby verheugen over eventuele oliebronnen omdat dit heel wat nijverheid en jobs zou doen ontstaan in een economisch zwaar geteisterde streek, maar voor de visserij brengt het vraagtekens mede, maar meer nog voor de oesterteelt ter hoogte van Solent die eveneens in het olievergunninggebied ligt.