

KLEINE NIEUWTJES

VISSERSVAARTUIGEN TE KOOP!

We kregen een lijstje te zien van een vissersplaatsje in Frankrijk met de vissersvaartuigen te koop aangeboden! Een indrukwekkend lijstje met onder meer een recent vaartuig daterend van 1973 en een hekreilertje uit '62. En zeggen dat er tientallen van dergelijke vissersplaatsjes zijn in Frankrijk! Tekenen des tijds!

TEKENEN DES TIJDS!

Bij de bouw van vissersvaartuigen en van bedieningsapparatuur wordt nu een bijzondere aandacht verleend aan brandstofbesparing. Er zijn studies voor de bouw van nieuwe vaartuigen, die zich bijzonder met dit probleem inlaten. Het rendement van de krachtbron verhoogt tegenover de gebruikte brandstof en de bouw van het vaartuig eveneens in die zin aangepast. Het brandstofgebruik wordt nu één van de voornaamste kostende elementen bij de uitbating van een vaartuig.

WIE HEEFT NU GELIJK?

Verscheidene Oostendse vaartuigen gingen in Denemarken verkopen en menen er wel aan gedaan te hebben. Ondertussen kregen we te Oostende regelmatig Deense vaartuigen aan de afslag die liefen weten dat ze aan de Oostendse prijzen profiteerden! Schrijvelaar van dienst meent echter dat voor beiden de voornaamste reden wel ligt in de nabijheid van de vangplaats tot de afslaghaven. In een tijd van dure brandstof is dit gewis ook al iets gewonnen als men dan onmiddellijk terug naar de vangplaats kan vertrekken.

POOLSE SCHEPEN

Zien andere vissers van hun kuster te weren en die in beide landen een sterke politieke faktor vormen. Vandaar dan ook eisen, zoals die van de Schotse vissers om de visserijgrenzen tot 50 zeemijlen uit te breiden. In een discussie heeft premier Wilson onlangs tegenover de vissers van de Schotse eilanden verklaard, dat gezien de internationale verhoudingen Groot-Brittannië, niet tot een eenzijdige invoering van een visserijgrens van 50 zeemijlen kan overgaan. De Engelsen schijnen dan ook meer te denken aan een internationale kwotering, waarbij aan de kuststaat het groter kwantum wordt toegekend. Maar wat er na de IJslandse beslissing elders onder politieke druk nog kan gebeuren valt moeilijk te voorspellen.

TEGENMAATREGELN

Eén ding is zeker. Wanneer de Westeuropese anden deze nieuwe schending van het internationale recht door IJsland over hun kant laten gaan, dan valt er voor de toekomst van hun eigen visserij weinig goeds meer te verwachten. In dien de regeringen van de Westeuropese visserijlanden inderdaad

REKORDAANVOER VOOR ENGELSE DIEPVRIESTREILER MET NOCHTANS GELDVERLIES

De grootste Engelse diepzeevriezer maakte een rekordvangst van 850.000 kg. diepvriesvis met in het bijzonder kabeljauw en gul. Niet-tegenstaande deze rekordvangst, leed de rederij een reisverlies van nagenoeg 2 miljoen en 7 honderd-duizend fr. Dit was natuurlijk te wijten aan de lage prijs die men in de afslag kreeg. Het was de eerste maal dat dit nagenoeg 85 meter lange schip, boven de achthonderd-duizend kgr. produkten afzette. Volgens de rederij is de enige manier om dit verlies tegen te gaan, het optrekken van de minimumprijs door de E.E.G.

Wat dan echter met de opgevangen vis en de daarmee betrekking hebbende stockagemoeilijkheden? Zal men de drogerijen en zouterijen toelaten ze over te nemen? Waarom niet, mits strenge controle.

INVOERVERBOD IN AUSTRALIË OP ZALM EN FOREL

De Australische regering heeft een invoerverbod gelegd op de buitenlandse diepgevroren zalm en forel tengevolge van de bezoedeling dezer produkten. De ware reden zal wel de bescherming van de eigen zoetwaterbedrijven voor deze vissoorten zijn, des te meer daar dit reeds sinds lang een eis was vanwege de nationale betrokken sektor.

NA DE FRANSE NU OOK DE ENGELSE PROTESTEN TEGEN ZANDWINNING UIT DE ZEE

We herinneren ons de talrijke protesten uit visserijkringen in Frankrijk vooral langs de West- en Middenkust, waarbij gewezen werd op de schade die de betrokken visserijsector lijdt door de zandwinning in zee daar deze doorgaans plaats vindt op de beste visbanken. Ook in Bournemouth komen er nu in dit verband protesten los van de visserij die het oppompen van zand voor aanvulling van stranden van Bournemouth veroordeelt. Daar dit gebeurt op plaatsen waar de lokale vissers hun tarbot, tong en platvis vandaan halen.

HOGЕ BRANDSTOFFPRIJZEN IN IERLAND

Volgens de „Irish Skipper” beklagen de Ierse vissers er zich over

de hoogste prijzen van alle Westerse landen te betalen voor hun brandstof. De Ierse vissersschepen betalen volgens een rekening van dit blad, 50 % meer dan de Franse prijzen en dit vervalst de concurrentie. Anderzijds krijgen de Engelsen een tussenkomst van hun regering van 20 pond per dag voor vaartuigen van 18 tot 24 meter en van 10 pond per dag voor vaartuigen van 15 tot 18 meter. Ook de Nederlanders en de Belgen krijgen een tussenkomst in de kosten van brandstof en de Ierse vissers verwachten dan ook dat hun eigen regering iets ter zake zal doen.

KLACHTEN OVER VERDWIJNING VAN PLASTIEKE VISBENNEN

De Ierse vishandelaars zullen van 1 september af geen visbennen meer ter beschikking stellen van de vissersschepen wegens het verdwijnen van talrijke bennen. Deze verdwijning zou de handel in de loop van het voorgaande jaar een slordige 325.000 B. fr. gekost hebben. Maar ook de reders beklagen er zich over dat hun eigen bennen verdwijnen, zodanig zelfs dat hun vertegenwoordigers een oproep deden meer speciaal gericht tot het publiek en gelegenheidskopers tot teruggave van de verdwenen bennen. Zo een plasticben kost nagenoeg 400 B. fr. Volgens de betrokkenen zijn er velen die het inzicht hebben de ben terug te brengen, maar ze doen het niet. Ook over boord gegane bennen en aan land gespoeld, worden door de vindsters gehouden. Men heeft een tijd een systeem in voege gebracht om de bennen te laten betalen en dit bedrag terug uit te keren wanneer men ze terug bracht. Toen ging men echter bennen gapen en streek de waarborg op bij het terugbrengen zodat men voor de eigen gestolen ben betaalde. Veel bennen worden in de streek ook gebruikt voor doeleinden waarvoor ze niet ter beschikking gesteld werden. Het moeilijke is, dat iedereen plasticke bennen kan kopen (het systeem is er anders dan bij ons) en dat er veel koelen zijn die „Blare” heten. Waarom worden ze niet gemerkt?

REGERINGS- TUSSENKOMST IN INDIA TOT OPVOERING VAN DE VISAANVOER

Door de Indische regering zal overgegaan worden tot de bouw van een moderne vissershaven met een landingskapaciteit van bijna 20 miljoen kgr. Deze capaciteit zal later opgevoerd worden tot 30 milj. kgr. per jaar. De haven zal een meer dan 400 meter kaai bevatten

met alle moderne losinstallaties. Ook de produktiviteit van visfarmen in de binnenvijvers en waterplaatsen zal opgevoerd worden door een staf van technologen die de visfokkers zullen bijstaan. Terwijl de produktie voor het ogenblik slechts een goede 600 kg. per Hectare oppervlakte is, verwacht men dit te zullen kunnen opdrijven tot meer dan het dubbele. Gezien het hier gaat over meer dan 6 miljoen Ha. zou deze geleidelijke opvoering van enorm belang zijn voor de doorgaans ondervoede bevolking van India.

NEDERLANDSE HULP VOOR PAKISTAN BIJ HET BOUWEN VAN EEN VISSERSHAVEN

Uit Nederland vernemen we dat een missie van enkele Nederlandse technici naar Indië werd uitgenodigd om ter plaatse met de leiders van het bevoegd ministerie contact op te nemen voor de bouw van een vissershaven in de nabijheid van Karachi. Dit komt in het plan ter bevordering van de visserij gezien er voor Indië nog veel mogelijkheden in die zin openliggen. Zal Holland ook zijn te veel aan visserij-schepen daarheen willen zenden?

SPAANSE TONIJNVISSERS DOOR FRANSE DOUANEVEDETTE OPGEBRACHT

In de gereserveerde zone voor de monding van de Gironde in Frankrijk werd het Spaanse vissersvaartuig „Ostardor” uit de provincie Biskaye door de douanevedette opgebracht.

Na eerst de sommaties genegeerd te hebben, trachtte de „Ostardor” te vluchten maar tegen de 20 knopen snelheid van de Franse vedette was het schip niet opgewassen.

Publiciteit in

HET VISSERIJBLAD

doet Uw

zakencijfer stijgen