

(Vervolg van blz. 3)

- Deze visserij vereist een juiste plaatsbepaling van visgronden en wrakken; een decca-installatie is dan ook noodzakelijk.
- Er kan slechts gevist worden tot windkracht 5 à 6 Beaufort; het manoeuvreren met het vaartuig wordt belemmerd en tijdens het binnenhalen kan het net scheuren door het slingeren van het vaartuig.
- De wrakken moeten niet alleen gekend zijn t.a.v. de plaatsbepaling, maar ook de oriëntatie moet zoveel mogelijk worden omschreven. Daarom is het aanbevolen een sonar te installeren. Deze sonar kan de onnauwkeurigheid van de decca (nachteffekt en kusteffekt) ondervangen.
- De vangmatigheid vermindert bij te grote stroming (afhankelijk van de plaats, stroomtij, kranktij).
- Het opschieten en controleren van de netten om terug visklaar te komen vergt enige tijd en werk.

V: Waar en wanneer wordt die visserij bedreven ?

A: Sedert de Denen in de Oostendse vismijnen komen verkopen, is er in onze Belgische visserijmiddens belangstelling ontstaan voor deze visserij. Vooral de kwaliteit van deze vis is uitstekend, enerzijds door de korte reizen en anderzijds door de visserijtechniek zelf, zoals reeds werd aangehaald.

Mijn inziens zou, vooraleer met deze visserij gestart wordt in België, moeten worden uitgezien naar visgronden die in aanmerking komen, alsmede de perioden waarin deze visserijtechniek kan worden bedreven. Hiermede bedoel ik in de eerste plaats het vastleggen van seizoenen per soort, dus gul of tong of eventueel gekombineerd, en in de tweede plaats de visgronden afhankelijk van stroming, aantal wrakken, visgronden waar de gewone trawlvisserij al dan niet kan bedreven worden.

V: Kunnen geïnteresseerde reders bij U terecht voor nadere bijzonderheden ?

A: Zoals voor andere technieken en visserijen het geval was in het verleden en is in het heden, kunnen geïnteresseerden natuurlijk bij ons terecht voor nadere informatie.

P. Vandenberghe.

KORTE BERICHTEN

LOCH DESJ

Visserij uit Blangladesj hebben voor de Bengaalse kust een groot «zeemonster» gevangen dat zes vleugels heeft en eieren legt, maar daarnaast ook levende jongen ter wereld heeft gebracht. Het monster is door vooruitziende zakenlieden gekocht en wordt onder enorme belangstelling in de stad Kkoelna tentoongesteld.

GEEN BEMANNINGSPROBLEMEN MEER VOOR DE FRANSE VISSERIJ

Met verbazing stelt men in Frankrijk vast, dat de aanvragen voor inschrijving in de visserij scholen gevoelig verhoogde en wel zodanig dat de 540 beschikbare plaatsen in de elf visserij scholen langs de franse kust, niet voldoen voor deze vraag. Afgewogen aan de crisis die nochtans de franse visserij telt, is er maar één uitleg en dit is deze van het groot aantal werkzoekenden elders zodat de families zich nu ook al tevreden achten met een plaatsje in de visserij voor hun zoon. Het zijn vooral de jongeren van de kuststreek die zich komen aanmelden. Tegenover deze eerder onverwachte toeloop heeft men zich dan ook verplicht gezien een pre-selektie te stellen. Tot deze pré-test behoort dan ook, voor die leerlingen die nog niet gevaren hebben, een ver-

plichte inscheping waarvan men naderhand reeds sommige afvalligen verwacht.

VERALGEMENING VAN DE OPVANG IN FRANKRIJK

In Frankrijk met zijn veelheid aan kleine vissersplaatsen, is men nog niet aan de algemene toepassing toe. Vanaf 1 januari 1976 hebsing van de richt- en opvangprijzen enkele plaatselijke producenten organisaties, die zich bij een erkende regionale organisatie aangesloten hebben, besloten vanaf volgend jaar de opvangprijs in te stellen voor de kommunautaire vissoorten. De producenten zullen een bijdrage van 0,30 % leveren. Tot nog toe was er geen algemeenheid te bereiken voor een ophouden der prijzen. Vermelden we in dit verband dat er op sommige plaatsen wel een aankoopkoöperatieve bestaat waarin de producenten hun belangen hebben. Deze aankoopkoöperatieve zorgde voor een regulerend ingrijpen van de prijs naar boven. Zo kwam onder meer deze aankoopkoöperatieve te Porten-Bessin alleen reeds tussen meer dan anderhalf miljoen kilogram vis voor een waarde van ruim zestig miljoen. In dergelijke koöperatieven die toch ook winst wensen te verzekeren, moet men toch altijd opletten dat het handelsschap niet haalt op het producentenschap.

BIJZONDERE SUBSIDIE VOOR PLASTIEKE NIEUWBOUW EN MODERNISATIEPREMIE IN FRANKRIJK

Te Honfleur staat een nieuwe 18,5 m. vissersvaartuig op stapel, volledig in plastic gebouwd. Behalve de 6 tot 10 % subsidie wegens moderne bouw, komt voor dergelijke vaartuigen nog een speciale toelage van 5 % op de bouwkosten. Men krijgt inderdaad 6 % toelage als modernisatiepremie voor diegenen die individueel uitbaten en 10 % voor diegenen die de bestuursuitbating door een speciaal opgerichte en door de overheid gesteunde organisatie laten gebeuren. Het is duidelijk dat diegenen die de modernisatiepremie wensen te ontvangen verplicht zijn te bouwen naar één door de overheid ontworpen type. In deze typen heeft men vooral het aksent gelegd op de polyvalentie of de mogelijkheid voor het vaartuig meerdere visserijen te bedrijven. Dit is nu bijzonder van belang gezien de opgelegde beperkingen en kwota het sommige typen van vaartuigen, eenzijdig ingesteld voor een bepaalde visserij, niet meer mogelijk zullen maken het ganse jaar rond te vangen. Als dit nu echter de oplossing is, om deze vaartuigen naderhand op andere vangstgronden tussen de anderen te laten vissen, is een andere vraag. Als men slechts bepaalde kwantums mag vissen, zal dit kwantum van geen kilogram vermeerderen door het gebruik van polyvalente vaartuigen. Men zal hierdoor alleen maar het aantal vaartuigen op bepaalde vangstgronden verhogen en de vangst per eenheid verkleinen. De types «A» en «B» komen bij «C» vissen tot de kwota uitgeput is. Dan komen «B» en «C» bij «A» vissen, enz.

Aldus vissen de schepen naargelang het seizoen, een gans jaar, voor dezelfde hoeveelheden die de betrokken eigen vaartuigen anders misschien in 8 maanden zouden uitputten. Het verhoogt dus de uitbatingkosten tot een gans jaar gezien de voor een bepaalde visserij ingestelde vaartuigen elk hun specifiek kwantum wellicht in 8 maanden zouden opgebruikt hebben, maar dan ook 4 maanden minder uitbatingkosten zouden kennen. De polyvalentie kan wel een oplossing zijn voor één enkel vaartuig die aldus telkens iets van een ander meeneemt, maar veralge-

meend en in verband met de opgelegde kwotas is het geen goede oplossing.

DE TYPES VAN POLYVALENTE VAARTUIGEN

Het plan voor visserijrelance voorziet 3 types van polyvalente vaartuigen waarvoor men een subsidie verkrijgt voor modernisatie.

HET HOUTEN POLYVALENT GARNAALVISSERSVAARTUIG

Het gaat hier om een 12 meter vaartuigje dat zowel achteraan of bezijden kan vissen. De breedte is 4,40 m. Dieptegang achteraan bij lading 1,95 m. Bruto tonnemaat 20. Brandstoftanks 2700 liter. Snelheid 10 knopen en visserijduur 4 dagen. Motor 150 P.K. Bemanning 4. Dit vaartuig kost 4,5 miljoen B. fr.

HET HOUTEN POLYVALENT SCHELPEVAARTUIG

Ook voorzien voor gewone visserij. Grootste lengte 14,35 m. Breedte 5,04 m. Middenholte 1,45 m. Dieptegang bij varen, achteraan 2,30 m. en vooraan 1,50 m. Brutotonnemaat 35 ton. Visruimen 21,30 m² en brandstoftanks 5000 liter. Motor 10,7 knopen. Motor 272 PK. 3200 t/m. Visserijbereik : 5 dagen. Bemanning 4/5 man. Kostprijs 5,5 miljoen B. fr.

HOUTEN POLYVALENT VISSERSVAARTUIG

Lengte 16 m. met mogelijkheid tot vissen achteraan als zijdelings. Breedte 5,5 m. Grootste lengte 16,5 m. en tussen loodlijnen 14,90 m. Dieptegang bij varen achteraan 2,70 m. Brutotonnemaat 40 Ton. Visruimen 40 m³. Brandstoftanks 9500 liter. Motor 400 PK. Snelheid 10,5 knopen. Visserijbereik 8 dagen. Hulpmotor. Bemanning 6 man. Kostprijs 1975 : 6,8 miljoen B. fr.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

IJSLANDSE TREILER VERKOOPT VANGST TE OOSTENDE

Na meerdere maanden afwezigheid komt opnieuw een IJslandse trailer in de Oostendse vismijn een vangst verkopen. Dit zou dan, als alles zijn normale gang gaat, dinsdag 30/9 moeten gebeuren. De schipper geeft een vangst van 50 tot 55 ton op met volgende detail : 511 kisten rode zeebaars, 248 kisten grote koolvis, 207 kisten grote kabeljauw en 12 kisten schelvis. Deze detail kan evenwel nog gewijzigd worden. De schipper had inderdaad toegezegd in de loop van heden donderdag opnieuw in verbinding te treden met de Oostendse vismijndirectie, maar bij het ter perse gaan was dit nog niet gebeurd. Het gaat hier dus wel om een voorlopige vangst.