

PRAKTISEREN

(Vervolg van blz. 6)

kustvisseren hebben niet minder dan de helft van de totale aanvoer van verse vis voor hun rekening genomen! Maar de waarde van de aanvoer van de grote schepen, overtreft verre deze van de kustvangers, daar deze schepen de beste en duurste soorten aan de wal brachten. Dit zijn de grondvissoorten. De grote visserij bevindt zich steeds in Aberdeen, Hull, Grimsby, Lowestoft, Fleetwood, North Shields en Milford Haven, en de visgronden waarop deze schepen jagen, strekken zich uit van de Britse kusten tot aan de IJzee en in mindere mate de westelijke Atlantische Oceaan. De vloot is gedurende de laatste 5 jaar evenwel van 14 % verminderd. De oudere treilers werden vervangen door nieuwe schepen die minder talrijk zijn maar veel doelmatiger vissen. Op het huidige ogenblik zijn er niet minder dan 47 diepvriesschepen in plaats van 34, een vijftal jaar geleden.

Kurieus genoeg neemt de kustvloot een gunstige ontwikkeling wat zou te verklaren zijn door de vermindering van de voorraden van de grote visserij. De kleinere vissersvaartuigen zijn over 't algemeen eigendom van een reder-schipper en ze bevinden zich in de talloze kleinere havens van het land. Ze gaan nooit ver weg van deze havens om hun visserij te bedrijven. In Noord-Ierland, in Schotland en sommige delen van het land is deze visserij van groot belang voor de economie van de streek.

Het aantal vissers neemt toe met de toename van de kustvissersvloot. 23.000 personen en daarvan zijn er 19.000 die niets anders doen.

We weten dat in Engeland veel gedaan wordt om de visserij leven in te blazen en de mogelijkheden te verbeteren. Daarom heeft de White Fish Authority de gekende wagen laten bouwen die overal naar de kleine haventjes toe gaat om de vissers te leren omgaan met modern materiaal en ook om lessen te geven aan diegenen die wensen een hogere graad te bereiken. Daartoe is deze wagen uitgerust met een simulator en met alle mogelijk didactisch materiaal. Het systeem schijnt te slagen.

Waar zijn wij?

DE NORMANDISCHE SCHELPEVISSERS VRAGEN EEN BEPERKING VAN DE VANGSTPERIODE

De Normandische vissers op de St Jacobsschelpen van de havens van Grandcamp, Port-en-Bessin, Isigny, St-Vaas-la-Hougue, Cherbourg en Granville hebben een bescherming gevraagd en een betere regeling voor de uitbating van de vangstgronden van het kanaal en de Calvados. In het bijzonder de vissers van Port-en-Bessin en van Granville verzoeken zelfs om een beperking van het vangstseizoen dat andere jaren bepaald werd van 1 oktober tot 1 mei. Ze wensen dat men er zou toekomen de periode in te krimpen van 1 november tot 15 april. Hiertegen komen de vissers van Dieppe wel in het verzet omdat hun vaartuigen eenzijdig op de visserij op St. Jacobsschelpen ingesteld zijn en zij voor 80 % van deze schelpenvangst afhankelijk zijn. Men is ten slotte tot een compromis gekomen en het vangstgebied werd in twee gedeelte waarvan ten Noorden van een lijn gaande van Barfleur tot Antifer vanaf 1 oktober en ten zuiden in de Seinebaai vanaf 15 oktober. Anderzijds beklagen de franse vissers zich over de vangstmethoden van de engelsen die de zeebodem totaal verwoesten. Men verwacht daarom veel van het initiatief van overheidswege die een krediet van bijna anderhalf miljoen B.fr. ter beschikking van het regionaal comité gesteld heeft voor een studie van beschermingsmaatregelen voor

de banken van St Jacobsschelpen.

Wat de pollutie van de kustwateren betreft en meer in het bijzonder van de wateren van Seinebaai betreuren de vissers het feit dat het Ministerie van Zeewezen met een «mini-relanceplan» is afgekomen voor tussenkomst voor de betrokken visserij in een aanpassing van hun materiaal voor het beoefenen van een andere visserij. De vissers van de Seinebaai beoefenen vooral de garnaal- en kleine visvangst. Deze vangsten waren voor de garnaal, vanwege de watervervuiling van 70 % teruggelopen en van de helft voor de visvangst. De nieuwe uitrusting houdt ook rekening met een aanpassing voor de vangst van vischelpen. Dit wordt natuurlijk met lede ogen aanzien door de traditionele schelpenvangers die zich nu reeds beklagen dat er op sommige ogenblikken tot vijftig vreemde vaartuigen geteld worden die nu ook al een graantje van de schelpenooft komen mede pikken. De visserijmiddelen zijn het trouwens eens dat het bevoegd ministerie geen subsidies moet verlenen voor de ombouw van sommige uitrustingen maar het kwaad van de waterbezoedeling aan de bron moet aangepakt worden. Men is daar wel in Engeland in geslaagd voor de Theems zodat het ook voor de Seine moet mogelijk zijn.

IS DE TOEKOMST AAN COOPERATIEVE REDERIJEN?

Zo meent ten minste een representatieve reder uit Normandië en meer speciaal uit de haven «Port-en-Bessin». Deze reder betreft verscheidene vooruitziende schippers en bemanningsleden in de uitbating van het schip waarbij deze 'n financiële inbreng doen. Het is anders inderdaad uitgesloten voor jonge schippers om zelf genoeg te kunnen opbrengen of aan genoeg kredieten te geraken voor de bouw van een vaartuig. Dit is de reden legt betrokkene uit, waarom de vloot zo snel veroudert. Meer dan 1/3 van de vaartuigen uit de streek zijn ouder dan twintig jaar en wat Port-en-Bessin zelf betreft, zijn, onder de houten vissersvaartuigen, de twee recentste respectievelijk 2 jaar en 13 jaar oud. In de laatste dertien jaar is er dus slechts één enkel vaartuig bijgekomen een paar jaar terug. Onder de stalen vaartuigen vindt men er echter verscheidene van recenter datum, maar de bouwkosten vol-

gens spreker zijn niet bij te houden. Deze schepen maken nochtans goede beurten, zodat de toekomst in een vernieuwing ligt, zo men de kwestie van het financieel kan oplossen. Volgens onze reder blijven de ouderen zeer voorzichtig en kijken, wat de nieuwbouw betreft, de kat uit de boom. De jongeren die het wel zouden aandurven, kunnen onmogelijk de zware financiële kosten van een nieuwbouw dragen. In een recente bouw van een kustvaartuig dat ruim 8 miljoen bedroeg, heeft men inderdaad voor 6 miljoen waarborgen moeten leveren! Daarom denkt men nu aan de formule van coöperatieve rederijen. Opgevat zoals de spreker het meent is het meer een kollektieve rederij dan een coöperatieve rederij, namelijk het financieel betrekken van alle varenden. Hierbij denkt men dan ook aan een regionaal financieel door de oprichting van een bijzonder streekorganisatie voor de Bretoense kusthavens.

LOSSE PUNTJES ...

Zoals bekend, kreeg Denemarken voor de periode 1 juli 1975 — 31 december 1976, een haringquota van 69.000 ton voor de Noordzee toegevoegd.

Denemarken heeft nu bezwaar tegen deze toewijzing aangetekend en wil op de a.s. bijeenkomst van de Noord-oost Atlantische Visserijkommissie, in Londen, in november a.s., de zaak opnieuw bespreken.

Hierbij willen we toch een bedenking maken. Een ernstige Denemarken heeft de grootste «haringbelangen» in de Noordzee. Wij het de zaak van de quoteringsregelingen op de helling zetten?

X X X

De Voorzitter van de «Shetland Fish Merchant's Association» is niet tevreden omdat zijn organisatie niet werd geraadpleegd over de nieuwe E.E.G.-minimumprijzen. Hij vindt de prijzen voor de kleine vis te hoog, maar hij kan wel akkoord gaan met hogere prijzen voor grote vis. Verder vreest hij dat door die hoge prijzen veel vis naar de vismaalfabrieken zal gaan.

Deze bezwaren hebben we nogal eens gehoord. En niet steeds in het belang van de gehele visserij!

X X X

In Noorwegen zal dit jaar aan de visserij een steun voor een totaal bedrag van 500-600 miljoen Noorse kronen verleend worden.

Het meeste geld zal gaan naar tussenkomsten in produktie- en exploitatiekosten. Moest het totaal bedrag onder de vissers worden verdeeld, hetzij ca 30.000, dan zou ieder vissers 20.000 N. Kr. ontvangen.

Het verlies in de visserij belooft momenteel, in vergelijking met vorig jaar, reeds 250 miljoen N. Kr. of 150 miljoen voor de kabeljauwvisserij en 100 miljoen voor de loddevisserij.

X X X

De uitputting van de quota van verschillende vissoorten zal nu wel sti aan een regel gaan worden.

In Groot-Brittannië is het toegestane quota voor kabeljauw rond Noorwegen, zijnde 98.000 ton, nu ook uitgeput.

X X X

Schipper Andrew Watts van het schip «Kathy Colleen» is van een ander gedacht. Hij kreeg geen behoorlijke prijs voor zijn levende verse makreel. En gevolg? In Modbury (Devons) heeft hij zijn vangst bijna totaal aan de gewone mens uitgedeeld. Het ging om ca 100 stones. En ca 150 mensen stonden aan te schuiven om makreel te krijgen.

X X X

We hebben het al gehad over de zg krill en krillvisserij.

Krill zijn kleine garnalen die voedsel vormen voor walvissen, zeehonden en vele vissoorten.

In Japan werd onlangs diepbevroren krill op de markt gebracht en... verkocht. In natuurlijke vorm.

Volgens deskundigen waren de klanten uiterst tevreden.