

# KORTE BERICHTEN

## GOEDE PLADIJSVANGSTEN IN MORCAMBEBAAI

De zachte zomer en najaar met het mooi weder hebben vooral de rederijen uit Fleetwood toegelaten zeer actief te blijven voor deze periode van het jaar die anders geteisterd wordt door het wat zwaar briesweder. Dit heeft hen toegelaten rijke pladijsvangsten te verwezenlijken, hetgeen naar het zeggen van sommige reders, heel wat rederijen gedeeltelijk uit de miserie geholpen heeft. Letterlijk deelde een woordvoerder mede dat de meeste reders in de rode cijfers stonden en dank zij dit meevallertje met het goede weder en mooie pladijsvangsten, effentjes terug in het zwart gekomen zijn bij de financiële instellingen. Alles zal nu afhangen van de komende winter. Indien we niet te veel geplaagd zitten met westerwinden dan kunnen we misschien onze kop boven houden. De oosterwind of zelfs harde winterkoude deert ons niet, aldus zelfde woordvoerder. Met betrekking tot de pladijsvangsten was dit één der beste zomers en najaren met dan nog redelijke prijzen wisten de vissers te zeggen.

## DE KANAALILEILANDEN GAAN HUN VISSERIJGRONDEN BESCHERMEN

Niettegenstaande de kanaaleilanden Jersey en Guernsey tot de Engelse kroon behoren hebben zij toch een eigen gouvernement. Aldus is tot op heden het visserijreglement van Engeland niet op hen van toepassing en komen vooral Franse vissersboten tot op 3 mijl onder de kust van Jersey en tot op 6 mijl van Guernsey. De kanaaleilanden zijn nu van plan de Engelse visserijreglementering toe te passen, vooral op aandringen van de eigen visserijmiddelen. Inderdaad komen de Franse vissers vissen met netten met te kleine maaswijdte en vangen heel wat ondermaatse vis.

Eens het Engels reglement in voege zullen de autoriteiten van de kanaaleilanden binnen de twaalfmijlgrens de Franse vissers kunnen vervolgen die met onvoldoende maaswijdte vissen of die ondermaatse vis aan boord hebben.

## REKORDVANGST AAN PLADIJS VOOR ANKER-SEINEVISSER

De „Rasmine” een anker-seinevisser uit Grimsby bracht na een tiendaagse reis voor de Deense kust, 530 bennen vis in de afslag waarvan nagenoeg 500 bennen pladijs. Ook een paar andere Grimsby vissersschepen kwamen met een mooie vangst pladijs binnen. Van één dezer schepen barstte het net zelfs open toen het binnengehaald werd. De paarvissers op kabeljauw doen het echter niet zo goed als de pladijsvissers.

## ENGELS REDERSPROTEST ZONDER GEVOLG

Het onderhoud dat de producentenorganisaties van de Engelse Zuid-Westkust hadden met minister Clayton in verband met het protest vanwege de reders de opgelegde nieuwe veiligheidsreglementering die de aanbrenge van kostelijk apparatuur met zich zou medebrengen, heeft geen resultaat gegeven. De Engelse regering wenst hieraan de hand te houden, niettegenstaande de visserijmiddelen er op wijzen dat, voor wat de betrokken schepen betreffen, deze veiligheidsnormen ver buiten verhouding zijn ten overstaan van het nut. Zij wezen er te vergeefs op dat de desbetreffende maatregelen in feite vroeger opgelegd werden voor de verre visserij en het onzinnig zou zijn dit op te leggen voor beurtvisserij van een paar dagen. Ze vroegen de minister hoeveel ongevallen hij denkt te vermijden met deze nieuwe reglementering. Het enige wat de minister kon beloven was een zekere plooibare houding vanwege de toezichters, die nochtans niet zullen aarzelen de vergunning in te trekken van schepen die werkelijk onveilig varen.

Voordien had de minister vrije contacten opgenomen met verscheidene vissers en reders uit Brixham en wees op een zeker fatalisme in de houding van deze laatsten, zoets als „als het ongeval komt, is het omdat het moet komen”. De minister kon hier niet mede instemmen en houdt er aan de veiligheidsnormen algemeen te maken.

## OOK EEN SEINE- VISSERS-REKORD IN HULL!

Eveneens langs de Deense kust heeft een seine-visser uit Hull het lokaal rekord verbeterd door 500 bennen, voor het merendeel platvis, binnen te brengen. De vangst gebeurde een 70 mijl uit de Deense kust. Het schip besomde nagenoeg 570.000 B. fr. met prijzen van even boven de 1.300 B. fr. voor de ben.

## EEN WEEK ZONDER NIEUWS VAN PAAR-VISSERS!

Een koppel paarvissers uit Grimsby had sinds een week geen nieuws laten horden zodat men zich ten eerste ongerust begon te maken over beide schepen. Radiostations trachtten te vergeefs in contact te komen en verzochten de andere schepen uit te kijken. De oproepen werden om het uur herhaald, maar het duurde nog 24 uur vooraleer een ander vaartuig meldde, beide betrokken vissers over de radio gehoord te hebben binst hun visserij! Men vraagt zich

af waarom de schepen geen regelmatig contact met de thuishaven gelegd hebben om dergelijke angstpsychose te vermijden.

## BRITSE IJSLANDTREILER STROOPT IN DE 200 MIJLENZONE

Terwijl de IJslandse minister van Buitenlandse Zaken voor bespreking in Engeland verblijft in verband met de uitbreiding der territoriale wateren, kwam het bericht binnen dat minstens één treiler uit Grimsby zich niet stoorde aan deze maatregel en in de zone van 50 tot 200 mijlen zijn visbedrijvigheid voortzet. Volgens IJslandse berichten was deze treiler aan het stropen alhoewel er voorlopig niet opgetreden werd van IJslandse zijde, waarschijnlijk om de atmosfeer der lopende besprekingen niet te schaden.

## SCHOTSE DUMPING- PRAKTIJKEN MET VERSE MAKREEL

In onze vorige uitgave gaven we reeds het bericht weer dat Schotse trawlers op de Minches de makreel kwamen wegvissen om deze dan aan dumpingprijzen naar Frankrijk uit te voeren en wel zodanig dat de gevestigde Engelse visserij hierdoor bij hun Franse afnemers in moeilijkheden komt.

De eerste Schotse trawlers hadden hiervoor Newlijn als basishaven genomen. Thans zijn er nog vijf Schotse trawlers bijgekomen, de „Vijf-Groten” zoals men ze, vanwege hun vangsten in Schotland noemt, die vanuit Plymouth opereren. Het gevolg was, dat in Cornisch de levend-verse makreel zelfs voor sterk verminderde prijzen geen afzet vond, evenals te Falmouth. Onder druk gezet vanwege de traditionele lokale makreelvisserij, overweegt het betrokken ministerie de vergunning voor de Schotse vissers in te trekken, ten ware de Engelse Zuid-West producentenorganisatie samen met de Schotse Vissersvereniging, een oplossing vinden voor de huidige moeilijkheden, waaraan het betrokken ministerie liefst voorkeur zou geven.

De grote Schotse trawlers brengen inderdaad dergelijke hoeveelheden binnen dat ze ook met een verminderde prijs rondkomen, hetgeen niet kan gezegd worden van de lokale vissers die aan dergelijke prijs met verlies in zee gaan. Het is hier dus terug een kwestie van marktordening waaraan zal moeten voorrang verleend worden zoniet zullen de vissers van Cornish en Falmouth in het verweer komen met harde middelen.

## WELKE LANDEN VAARDIGDEN REEDS DE 200 MIJLENZONE UIT?

Alhoewel internationaal geen zeerechtregel is vastgesteld voor een erkenning van de territoriale 200-mijlenzone, zijn er toch reeds verscheidene landen die eenzijdig dergelijke maatregel hebben uitgevaardigd. We noemen op: Argentinië in 1966, Brazilië in 1970, Chili in 1966, Korea in 1975, Costa-Rica in 1972, El-Salvador 1950, Ecuador 1966, IJsland 1975, Mexico 1975, Nicaragua, Panama 1967, Peru 1952, Sierra-Leone 1971, Somali 1972, Uruguay 1969. Zoals men kan vaststellen zijn het doorgaans onderontwikkelde landen. Het is inderdaad zo dat de genaamde rijke en nijverheidslanden die doorgaans over een vaste regering beschikken meer eerbied opbrengen voor de internationale wetgeving, en dat illustreert zich dan ook in de door deze landen uitgevaardigde territoriale zeegrens. Behalve de 200 mijlgrens hebben verscheidene landen hun grenzen gebracht op 100 mijl, 50 mijl, 30 mijl enz... Volgende industriële landen brachten de 12 mijlenzone in voege: Zuid-Afrika, West-Duitsland, Oost-Duitsland, Australië, Canada, Denemarken, Spanje, de Verenigde Staten, Frankrijk, Noorwegen, Polen, Portugal, Roemenië, Zweden enz.

## VERKOOP DER FRANSE OESTER PER GEWICHT OF PER NUMMER?

De verkoop van de oester in Frankrijk per gewicht volgens de nieuwe officiële indeling in plaats van per nummer, schijnt door de verzenders en uitvoerders niet aanvaard te worden. De nieuwe indeling behelst de oesters volgens hun gewicht in grammen.

De verzenders gaan wel akkoord om de oesters in klassen per gewicht in te delen, maar dan aangepast aan de vroegere indeling per nummer. Aldus zouden we de naevolgende klassen krijgen: 1) van 100 tot 120 gram; 2) 85 tot 100 gr.; 3) van 60 tot 85 gr.; 4) van 50 tot 60 gram; 5) van 40 tot 50 gram en ten slotte van 30 tot 40 gram.

Men komt dus tot zes klassen overeenstemmende met de vroegere nummerindeling, niettegenstaande de nieuwe klassificatie slechts van 4 categorieën getuigt. Het is inderdaad altijd zo met nieuwigheden, dat men eerst een compromis toepast tussen oud en nieuw en slechts veel later volledig op het nieuw systeem inschakelt.

(Vervolg blz. 6)

(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 tegevallede 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 kustwachters en patrouilleschepen te bespionneren 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 direktieur 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 geworpen worden, 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 terplaatse, 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)