

KORTE BERICHTEN

WESTERSE STEMMEN VOOR EEN UITBREIDING VAN DE TERRITORIALE GRENZEN

Norwegen, langs haar minister voor visserij, de heer Evensen, heeft de Franse staatssecretaris, de heer Cavaillé op de hoogte gebracht van haar wens de zee-grenzen tot 200 mijl te zien uitbreiden. Dezelfde minister had in dit verband reeds vorige maand besprekingen gehouden te Londen met de Britse ambtgenoot, terwijl de heer Evensen binnenkort de hoofdsteden Bonn, Brussel en Den Haag zal aandoen voor hetzelfde doel. Vanwege Noorwegen is deze wens begrijpelijk gezien dit land over een zeer uitgestrekte kust beschikt en er dus slechts bij te winnen heeft zijn rechten te zien uitdeinen over een grote aera. Noorwegen heeft dan ook altijd de uitbreiding van de territoriale grenzen gesteurd en verdedigd op de konferentie van het Zeerecht in de Verenigde Naties. Wat dit land echter tegenhoudt om even haastig en brutaal op te treden als IJsland is de vrees dat het zou beroofd worden van haar preferentiële handelsrechten die het van de Europese Economische Gemeenschap verkreeg. Dit land zou dan ook wel eerder geneigd zijn bilaterale overeenkomsten te treffen met de landen van de EEG. Met betrekking tot zijn bezoek aan de Franse staatssecretaris kreeg hij van de heer Cavaillé te horen dat deze geen afzonderlijke positie ter zake wenste in te nemen en dat deze zaak in EEG verband diende opgelost te worden. Dus geen bilaterale besprekingen noch discussies. Voegen we er nog aan toe dat Frankrijk grote visserijbelangen heeft in de Noord-Oost-Atlantiek ter hoogte van de hoge Noorse kust.

DE ENGELSE STEM

Het is niet de eerste maal dat in Engeland in visserijkringen stemmen opgaan voor een uitbreiding van de territoriale grenzen tot 200 mijl. In een nieuw perscommuniqué hebben praktisch alle producentenverenigingen terug bij de regering aangedrongen voor de uitbreiding van de territoriale grenzen tot 200 mijl en dit met ingang van 1 januari 1976!

De Engelsen zijn echter niet zo schrokkerig als de IJslanders, mede door het feit dat ze zich gebonden achten door hun toetreding tot de EEG. Daarom stellen de redersverenigingen in deze 200 mijl een eerste zone voor van 100 mijl die zou voorbehouden worden aan de Engelsen, de leden van de EEG en wegens wederkerigheid aan die landen die een bilaterale overeenkomst met Groot-Brittannië getroffen hebben. De producentenorganisaties dringen bij de regering aan op de spoedige bijeenroeping van een conferentie te Londen waarop de EEG-partners en diegenen die een overeenkomst met Groot-Brittannië getroffen hebben, zouden uitgenodigd worden.

ANDERE WESTERSE STEMMEN

Ook in Denemarken en Ierland

zijn heel wat stemmen opgegaan voor uitbreiding van de visserijmieten. Het is aannemelijk dat het vooral die landen met uitgestrekte kusten zijn die brood zien in een uitbreiding van de territoriale grenzen. Het hemdje is nu eens dichter dan het rokje.

Wat speciaal Groot-Brittannië betreft, is het moeilijk voor dit land een eventuele uitbreiding van zijn territoriale grenzen tot 200 mijl te gaan bespreken wanneer dit land zelf in een omgekeerd konflikt staat met IJsland. Dit is natuurlijk niet mogelijk voor Engeland zonder het gezicht te verliezen. We menen dan ook dat de pogingen van de Britse producentenorganisaties vooreerst tot mislukking gedoemd zijn.

OLIEPROSPECTIE-KOMPAGNIES BETALEN VOOR BEZOEDLING VISGRONDEN

De Shell-BP compagnie is door het Hoger Nigeriaans Gerechtshof veroordeeld om een grote vergoeding uit te keren wegens grote schade toegebracht aan een traditionele viskreek van een inlands dorp bij de prospectie naar olie. De bezoedeling en vernietiging van de viskreek had reeds 5 jaar geleden plaats maar de rechtspraak duurde vijf jaar. Ondertussen is er reeds een nieuwe klacht door een andere visserijgemeenschap ingediend. Het is inderdaad zo, dat het précédent aanstekelijk werkt, terwijl we toch moeten zeggen dat in deze onderontwikkelde gebieden, voor sommige dorpsgemeenschappen, de jacht en vooral de visvangst, praktisch de enige bronnen van inkomsten zijn. We hopen dat men bij dergelijke gevallen in onze kustgebieden evenmin bij de pakken zal blijven zitten.

IJSLANDSE KUST-VISSERSVAARTUIGEN IN OVERTREDING GENOMEN

De IJslandse regering beklagt er zich over dat er altijd meer eigen kustvaartuigen in overtreding dienen genomen te worden vanwege het vissen in beschermd gebied. De betrokken vissers anderzijds beklagen er zich over het feit dat ze letterlijk geschaduwd en vervolgd worden door de eigen wachtschepen. Eén en ander is het gevolg dat IJsland aan te tonen heeft dat het haar ernst is met de beschermingsmaatregelen ook ten gevolge van eigen vloot.

GROTE REDERIJEN IN FAILLISSEMENT IN FRANKRIJK

Te Lorient heeft de « Société des Pêcheries Américaines » haar bilan neergelegd. Deze rederij, kortweg genoemd de SOPECAR heeft drie grote hekreilers van het 54 meter-type, zeer recente vaartuigen waarvan twee eenheden in 1973 en de derde van 1974! Verder baat deze rederij nog een vaartuig uit in huur. Ook een grote rederij op de tonijnvangst, de « Luz-Arment » uit St Jean-de-Luz heeft haar bilan neergelegd. Hier handelt het om de grote oceaantonijnvisser de « Biscaya », het 75 meter metende vaartuig de « Navara » en de « Guy-puzcoa ». Een diepvriessardienenvissersvaartuig van dezelfde rederij, namelijk de « Donibane » wordt voor het ogenblik ontmanteld na beslagname door de rechterlijke overheid.

Eén en ander is ook het gevolg van de zware personeelslasten en de onverzoenlijke houding van de syndikaten die sinds een paar jaar, geen enkel maatregel van rationalisering vanwege de rederijen aavaarden waardoor een besparing kon uitgevoerd worden op personeel en een efficiënter dienstregeling kon uitgevaardigd worden. Ook nu is de enige bekommernis van de syndikaten de vrijwaring van de werkgelegenheid en verdere uitbetaling van de lonen ten laste van... de in grote moeilijkheden verkerende rederijen.

VISSERSVAARTUIGEN IN PLASTIEK GERAKEN MOEILIK AANVAARD

Niettegenstaande heel wat voordelen, die de plastieke vaartuigen te bieden hebben, vooral kwestie van onderhoud, kijken de Franse reders langs deze kant toch de kat uit de boom.

Op de werven te Honfleur is er een prototype van 18,50 m. met een 430 pk motor waarvoor men tevergeefs naar een koper uitkijkt en dit niettegenstaande de aankoper van dit prototype-vaartuig van een aanvullende premie zou genieten.

Het schip kan 10 mijl lopen, heeft een breedte van 6,50 m., een holte in het midden van 2,83 m. en een diepgang achteraan van 2,83 m. De visruimen worden automatisch gekoeld en hebben een opslagruimte van 40 m³ met brandstoftanks voor 12.000 l.

Samen met de apparatuur voor radio, detectie, enz., kost dit vaartuig ongeveer 11.150.000 B. fr. Sommige wanddikten gaan tot 12 cm. dik, de schotten 8,5 cm. De kleinste gebruikte dikten zijn 2 cm.

Veel te duur dus om renderend uitgebaat te worden.

OVER WELK EIGEN KAPITAAL DIENT DE JONGE FRANSE REDER TE BESCHIKKEN VOOR NIEUWBOUW

Ter bevordering van de nieuwbouw voor jonge reders krijgen deze laatste een toelage en kredieten naar gelang de grootte en de aard van het te bouwen vaartuig.

Voor vaartuigen tot en met 16,20 m. met een motorvermogen van maximum 320 PK met een bouw-waarde van 9 miljoen B.F. moet de jonge reder over eigen kapitaal beschikken ten bedrage van één miljoen zeshonderd en tachtig duizend frank. Hij krijgt hierbij een toelage van 800 duizend frank en wordt toegelaten tot een krediet voor het saldo, zijnde 6 miljoen 520 duizend frank, dit laatste aan een interestvoet van 5,75 %.

Voor een vaartuig tot en met 19,50 m. ter totale waarde van 14.400.000 BF moet de eigen financiering 2 miljoen 400 duizend frank bedragen, de subsidie ten bedrage van 1 miljoen 440 duizend frank en de kredieten voor 10 miljoen 560 duizend frank, eveneens aan 5,75 %.

Volgens de zeevisserijsector is het heel moeilijk voor jonge patrouilles om over deze eigen bedragen te beschikken en dan nog de last te dragen van de lening. De betrokken sector heeft dan ook voorgesteld dat de visserij over dezelfde voordelen zou beschikken met betrekking tot de interestvoet der leningen als de landbouw, namelijk 3 %. In redersmiddens verwacht men dat één of ander volksvertegenwoordiger dit voorstel deze week zou willen verdedigen in het parlement en wel op het ogenblik van de bespreking van het budget van Zeewezen.

DE EVOLUTIE IN DE RUSSISCHE VLOOT

De nieuwe types van de Russische diepzeevloot, hebben heel wat weg afgelegd sinds de, toen in 1950 reeds opzienbaarwekkende Pushkins-, B.15, Mayakovksys en Tropiks. De nieuwe types die men in de Leningrader tentoonstelling kon bewonderen, tonen heel wat verschillen met de westerse hoogzeevloottypes, zowel wat de afmetingen als de mogelijkheden en de prestaties betreffen, zoals bv. van de 110 meter lange « Gorizont » met zijn 7.000 pk! Anderzijds kregen we er de nieuwe 102 meter Atlantiek met zijn 3.880 pk die in serie gebouwd wordt in Oost-Duitsland en waarvan vóór het eind van dit jaar liefst 43 eenheden zullen geleverd worden. Het probleem van Rusland is wel, dat gewoonlijk bij overstappen van het ene type op een ander wegens modernisering of wegens andere visserijmethoden of wegens een andere visserij, er altijd een ganse serie vaartuigen aan de beurt komen omdat de

nieuwbouw ook in serie gebeurt in staatsopdracht. Bij ons gebeurt de nieuwbouw gaandeweg door partikuliere bestellingen die gewoonlijk niet samenvallen. Aldus krijgen we in de westerse landen geen ganse serie zelfde types, maar een langzaam evoluerend type, naar gelang het jaar waarin de nieuwbouw gebeurde en naar gelang de intussen in toepassing gekomen nieuwe technieken.

Als we echter zien hoe Rusland zo maar in eens 43 nieuwe uiterst moderne vaartuigen laat bouwen ter grootte van 102 meter met een 3.880 pk vermogen, dan stelt men zich toch wel gemakkelijker de bedenking van de overbevissing van de oceanen. Volgens bekende verslagen is de jaarlijkse visaanvoer van de U.S.S.R. zowat 9 miljoen Ton en telt hun diepzeevloot alleen reeds meer dan 500 grote vissersschepen. De vernieuwing en modernisering van deze gigantische vissersvloot, alsmede de op handen zijnde aanpassing wegens de kwartaalregeling en de nieuwe territoriale grenzen, stelt anderzijds zelfs voor Rusland een probleem waarmede de planmakers voor het nieuw vijfjarenplan 1976-1980, ter dege zullen mede rekening hebben te houden. Wellicht zal men zich in de U.S.S.R. verplicht zien de vloot aan te passen en te verminderen. Nochtans wenst het Russisch Ministerie voor de Visserij, hetzelfde jaarlijks kwantum vis voort te brengen. Dit is onder meer ook de reden waarom men zich in de laatste jaren bijzonder toegelegd heeft op de akwakultuur. In een afzonderlijke bijdrage in deze uitgave, leest men meer over de inplanting van een zeefarm aan de kust van de Pacifiek. Anderzijds hebben de vijverfarmen in Rusland zich reeds ver boven de 300 uitgebreid en beslaan ze een wateroppervlakte van meer dan 150.000 hectaren. Ook worden veel studies verricht over de kunstmatige broeding van kuit en over de klimatisering van verscheidene vissoorten, onder andere van de steur in de Wolgarijvier en de Kaspische Zee. Er worden in Rusland eveneens studies gedaan om het maximum van voedings- en andere waarde uit de aangevoerde vis te halen. Men zoekt verder uit of de Noordelijke IJzsee geen nieuwe bronnen van aanvoer voor de visserij toelaat. Dit alles is echter slechts mogelijk in een door de Staat geleide economie en de aanmoedigingsmaatregelen vanwege de Staat voor de modernisering en uitbreiding van de visserij in de westerse landen zijn dan ook niet vergelijkbaar met deze genomen in Rusland.

ENGELSE GRIEVEN TEGEN BELGISCHE VISSERIJ OP KRABBen

In Grimsby en omstreken mist er een groeiend protest tegen, wat men daar noemt: de onaanvaardbare belgische praktijken bij de krabbenvangst. Verscheidene Belgische boomkorders zouden zich gespecialiseerd hebben in het aan land brengen van nippers van krabben. De belgen worden inderdaad tot zes mijl onder de kust toegelaten en hebben met hun barbaarse methoden reeds de lokale krabbenvisserij, onder meer deze van Yorkshire, in een moeilijke toestand gebracht. Er werd dan ook een Comité ter verdediging van de lokale krabbenvisserij opgericht. Men

verwijlt de belgen vooral dat ze niet meer zoals voorheen zich vergenoegen met hun krabbenvangst in de markt te brengen, maar deze dieren verminken door hen de nippers af te rukken en hen dan terugwerpen om een miserieel dood te gaan sterven. Er worden eveneens verwijten gericht aan 2 plaatselijke handelaars die zich geleend hebben tot deze handel en die tot 1.600 B. Fr. bieden voor 65 kg, hetgeen nagenoeg overeenkomt met 1.200 fr per ben van 50 kg. Volgens het Comité gaat de lokale krabbenvisserij naar een ramp, zo de belgen niet ophouden met deze barbaarse praktijken. Men wenst hier dan ook wat aan te doen zo men de belgische vissersvaartuigen niet kan overtuigen uit eigen beweging te verzaken aan een uitroeiingscampagne op de plaatselijke krabgronden. Er is misschien wel het éne en andere te zeggen op een visserij die, op dergelijk manier, werkelijk gericht is op de vernietiging van een soort.

Men moet redelijk zijn en de gouden eieren op die wijze niet vernietigen.

GROTE MISTEVREDENHEID IN DE ENGELSE HOOGZEEVLOOT- VISSERIJ

Het is de schuld van onze regering, dat we nu aangezicht in aangezicht staan met de IJslandse kanonneerboden, is de algemene roep en overtuiging van de Engelse reders en vissers die op IJsland varen. Volgens hen zijn de onderhandelingen voor een nieuwe overeenkomst veel te laat begonnen vooral met betrekking tot de IJslandse dubbelzinnigheid, die geen tijd laat om in enkele weken tot een aanvaardbaar resultaat te komen. Deze hadden minstens zes maand tot één jaar voorafgaandelijk aan de vervalddag van het eerste kontrakt moeten aangevat zijn. Aan het gezegde van onze Staatssekretaris van Buitenlandse Zaken Roy Hattersley, dat de gesprekken die hij had in IJsland, een zuiver tijdverlies waren, hebben we niets, besluit de betrokken sektor.

Herhalen we dat Engeland voorstelde haar jaarlijkse vangst van 130 duizend Ton tot 110.000 Ton te herleiden en netmazen van 135 mm te zullen gebruiken, zoals IJsland van plan is voor 1976 te reglementeren. Gezien IJsland slechts 65.000 Ton wenst toe te kennen gaat de struikelblok dus over 45.000 Ton of anders uitgedrukt over 45 miljoen kg, hetgeen 7 maal de eigen jaarlijkse aanvoer is van onze IJslandse vloot. Volgens de staatssekretaris van Buitenlandse Zaken is het nu aan IJsland de eerste stap te doen om de besprekingen terug aan te vangen. De betrokken rederijen menen dat IJsland zeker de kat uit de boom zal kijken en zelfs niets zal ondernemen, vermits het dan bij een voldongen feit blijft te voordele van IJsland. De Engelse rederijen wensen dat er, ofwel een oplossing komt met betrekking tot de 45.000 Ton ofwel dat voldoende begeleiding en bescherming gegeven wordt door de Britse oorlogsmarine. Anderzijds vrezen velen, dat in dit laatste geval, Engeland wel eens voor een gesloten deur zou kunnen komen te staan, de dag dat de Konferentie over het Zeerecht van de Verenigde Naties de 200 mijlenzone wettelijk officieel bekrachtigt.

HOGЕ VISPRIJZEN IN ENGELAND

In de laatste paar weken werden in de engelse afsagmarkten hoge prijzen genoteerd. Het is inderdaad zo dat we terzelfdertijd hoge en lage prijzen in de gemeenschappelijke E.E.G. markten vaststellen, want ook in Oostende kregen we voor sommige soorten rekordprijzen. Opmerkenswaardig was in Aberdeen een plaatselijk rekord voor heibot met bijna 220 B. fr. het kilogram!

GEVAARLIJKE VAART VANWEGE NOORDZEE- OLIEBOTEN

Verscheidene Engelse en Schotse vissers klagen over gevaarlijke vaart van de olieschepen die varen voor de Shellmaatschappij op hun winning in de Noordzee. Aldus passeerde één dezer vaartuigen op slechts enkele meters voor de boeg van een vissend schots vaartuig. Alle pogingen van dit laatste vaartuig om de aandacht van het olieschip te trekken op zijn gevaarlijke vaart, waren tevergeefs geweest. De schipper had dit schip reeds een drietal mijl voordien gezien, een koers varende, die kon aanleiding geven tot een overvaren van het vissersvaartuig. Oproepen over de radio, geven van seinen en signalen, werden niet opgevangen door het olieschip, zodat men aan boord van het vissersvaartuig reeds de lijfboeien aangetrokken had en het reddingsvlot klaar had om te water te zetten. Het betrokken schip kruiste de vissersroute van de Schot zes meter voor de boeg!

18 MAAND STRAF VOOR EEN UITSTAP MET ANDERMANS SCHIP!

Twee Schotten werden respectievelijk veroordeeld tot een gevangenisstraf van 18 en 12 maanden om een vissersvaartuig bedriegelijk weggenomen te hebben voor een reisje naar..... de Kanarische eilanden. Spreken we van «joy-riding» bij het wegnemen van een auto voor een «ritje-maken» dan zouden we hier misschien de term «joy sailing» kunnen gebruiken.

Beide mannen, een gewezen schipper van 28 jaar en een jonge visser van 21, waren na een drinkpartij op het idee gekomen met een 34 Ton vissersvaartuig een plezierreis te ondernemen naar de Kanarische Eilanden. Onderweg echter kregen zij met zwaar weder te kampen en ontuchtend besloten zij een Hollandse haven aan te doen. Ze lieten daar het vaartuig voor wat het waard was. Praktisch alle tuigage was over boord gegaan met het zwaar weder en verder was het vaartuig sterk beschadigd. Teruggekeerd in Engeland werden zij aangehouden en verklaarden dat zij onder de invloed van de drank gehandeld hadden. Wat de vele beschadigingen betroffen aan het vaartuig, was dit volgens hen het gevolg van vandalenstreken in de Hollandse haven en een poging om het verlaten schip van waardevol-

le voorwerpen te ontdoen. De rechtbank velde echter een zwaar arrest en hierbij komt dan nog de rekening gepresenteerd door de eigenaars van het vaartuig die wegens beschadigingen en economisch verlies nagenoeg 900.000 B. fr. vorderen. In ieder geval werd het voor beiden zeker geen plezierreisje.

VISSERIJBEURS VAN AYR 1976 REEDS VOLGEBOKT

Er is geen enkele stand meer vrij voor de 4e Schotse Visserijbeurs te Ayr die volgend jaar doorgaat. Gezien de recessie in de visserij hadden de inrichters eerst gevreesd voor een eerder magere bezetting. Men stelt echter nu reeds dat deze visserijbeurs minstens vergelijkbaar zal zijn aan deze van Aberdeen en Inverness. Het aksept in deze tentoonstelling heeft zich meer verlegd naar de kleinere vissersschepen en hun uitrusting.

TWEE VISSERSVAARTUIGEN OP HUN ANKERPLAATS TOTAAL VERNIELD

Twee kustvissersvaartuigen, onderscheidelijk 10 en 14 meter werden op hun ankerplaats in Jersey door een storm kracht 10, volledig vernield. De wind zat zeer ongunstig voor de ankerplaats en de twee vaartuigen werden geteisterd door golven van meer dan 6 meter hoog.

ENGELSE REGERINGSHULP AAN DE VISSERIJ

Volgens een mededeling van de Engelse Staatssekretaris voor Visserij spendeert de regering jaarlijks 2 miljard 400 miljoen B. fr. aan de visserij. Dit bedrag is de totaliteit voor rechtstreekse tussenkomsten, waarborgen, tussenkomsten in haven installaties, uitbouw en verbetering, enz..... Dit werd medege-deeld op de jaarlijkse zitting van de Vismeeindustrie waartoe de staatssekretaris uitgenodigd was.

PUBLICITEIT

IN

HET

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN