

KORTE BERICHTEN

EERLANG NAVIGATIE GELEID DOOR SATELIETEN

In de Verenigde Staten heeft men reeds bij de grote vissersschepen, onder meer, deze varende op tonijn, de navigatie geleid door communicatie met de satellieten. Zoals men weet hebben de Verenigde Staten een net van satellieten waarop de onderzeeboten zich kunnen richten om hun positie te bepalen en zelfs de inlichtingen kunnen bekomen om met de juiste gegevens naar een bepaalde plaats te varen zonder mogelijkheid van verkeerde navigatie. Hiervoor dient natuurlijk de nodige ontvangstapparatuur aan boord van het vaartuig aanwezig zijn. Men heeft nu een proefvaart ondernomen met een groot tonijnvissersvaartuig en aldus de absolute juiste navigatiegegevens met betrekking tot de positiebepaling en de te volgen weg langs een ordinator verkregen. Vooral in gebieden waar men natuurlijke richt- en merkpunten mist waarop de schepen zich kunnen richten, is deze navigatiemethode van groot belang en een kostelijke hulp. Men kan het zelfs zo instellen dat het vaartuig zijn vaartrichting van zelf opneemt en/of corrigeert. Het bespaart in ieder geval veel tijd voor de positiebepalingen. Men kan zelfs in de ordinator aan boord gegevens inlassen over de plaats waar men wenst te gaan en aldus onmiddellijk alle nuttige aanduidingen krijgen over de afstand waarop men zich van die plaats bevindt, over de richting die men moet nemen en zo meer. Men ziet hieraan dat men in de visserij nog niet ten einde is aan de techniek en dat anderzijds men in wellicht afzienbare tijd, van uit zijn bureel aan land een visserschip, kwasi onbemand ter visserij zal kunnen uitschepen, gezien alles aan land op een scherm zal kunnen gevolgd worden en het van op die plaats zal mogelijk zijn gegevens aan de ordinator door te spelen waaraan het vaartuig zal gehoorzamen!

Wacht and see!

ENGELSE EN SCHOTSE PROTESTEN TEGEN PRIJSVERHOOGING BRANDSTOF

Een woordvoerder van de Schotse Trawlersfederatie noemt de nieuwe aangekondigde verhoging van de brandstof katastrofaal voor de visserij. Het gaat hier om een voorziene verhoging van nagenoeg 30%! Niettegenstaande men nog niet over de volledige details beschikt, wat de verhoging juist zal zijn voor de visserij, is toch reeds uitgemaakt dat er verhoging komt en deze belangrijk zal zijn. Dit kan wel de druppel worden die de beker doet overlopen meent men in visserijkringen, vooral dan gekoppeld aan het feit, dat de in voege zijnde subsidietussenkomst voor brandstof terzelfdertijd ten einde

loopt in december 1975! Tot nog is de brandstof, altijd volgens de Schotse woordvoerder van de trawlerfederatie, in de laatste drie jaar reeds met 200% gerezen, zonder van de nieuwe voor de deur staande verhoging te spreken.

ZORGEN VOOR DE ENGELSE IJSLANDVAARDERS

De vangsten van de Engelse IJslandvaarders zijn praktisch allemaal in de laatste maand gevoelig achteruit gelopen, één enkele uitzondering niet te na gesproken. Dit werd ondermeer vastgesteld te Fleetwood en te Grimsby. Eén en ander is in de eerste plaats het gevolg van de moeilijkheden veroorzaakt door de IJslandse kannonnerboten waardoor de engelse vissersschepen voortdurend op de uitkijk dienen te liggen, paraat om door een manoeuvre of door het inhalen van het net, te vermijden dat de sleeptrussen doorgevaaren worden, of anderzijds voortdurend de beschutting dienen te zoeken van hun begeleidingsschepen. Aldus maakten verscheidene engelse IJslandvaarders hun laagste besomming uit jaren terug en verscheidene schepen vaarden met verlies.

Dit was dan ook de reden waarom de betrokken IJslandvloot onder meer een ultimatum aan de eigen regering zond om meer en efficiënter bescherming door gewapende fregatschepen van de Navy. Met de inwilliging van deze eis en de opvoering van de steun door oorlogsfregatten komen de IJslanders nu toch wat beter aan hun trekken.

DE RUSSISCHE VISSERIJVLOOT STERKER DAN DEZE VAN ALLE ANDERE NATIES SAMEN

De Lloyds hebben een statistiek over de sterkte der visserijvloot van de verschillende landen opge maakt en gepubliceerd. Aan de hand hiervan is de Russische vloot sterker dan deze van alle andere naties samen! Dit niet alleen wat het aantal en de tonnemaat betreft, maar ook wat de efficiency en de aanwending van de moderne technieken en vangstmethoden betreft. Dit overwicht is vooral duidelijk in de klasse van de hoogzeeschepen. De U.R.S.S. telt nagenoeg 650 visserij-eenheden van meer dan 2000 BRT (!!!), daar waar de rest van de wereld er slechts 270 bijeenkrijgt. België bezit in dit verband geen enkele dergelijke mammoth, niettegenstaande in de statistiek voor ons land er toch één opgenomen is, namelijk de «Narwal». Deze eenheid oefent echter sinds jaren geen bedrijvigheid uit op visserijgebied. Wat de fabriekschepen betreft, daar telt men bijna alleen Russische, namelijk 122 op de 140 bestaande. Het is dus duidelijk dat het de Russische vloot

is die in feite het grootste gevaar betekent en werkelijk is voor de overbevissing. Verscheidene landen waaronder Groot-Brittannië hebben dit onder meer onderstreept. Het is dus praktisch slechts van weinig belang wanneer de Westerse landen zich allerlei beperkingen opleggen, en de Oostbloklanden waaronder vooral dan Rusland, hiervan zouden profiteren door hetgeen de westersen laten liggen, als een supplementje mede te pakken. In Engeland is dit daarom ook één van de redenen om de eis voor een 200 mijlenzone te rechtvaardigen. Dan zou men ten minste de landen van het Oostblok kunnen verhinderen van de beperkende maatregelen die de westersen zich zelf opleggen, te komen profiteren. Het zou voor de EEG-landen zelfs nuttiger zijn omdat deze landen niet geweerd zouden worden uit deze zone.

De Europese Economische Gemeenschap legt inderdaad onderling, wederkerige tegemoetkomingen, plichten en rechten op aan de landen die de gemeenschap samenstellen. Men zou er echter moeten kunnen toekomen Noorwegen in de Gemeenschap te betrekken dit vooral uit het oogpunt van de visserijbelangen der EEG-landen.

OOK TE BOULOGNE WORDT REGELMATIG HARING OPGEVANGEN

Uit Boulogne bereikten ons klachten van reders en vissers die gemeend hebben een stuwertje opzij te kunnen steken van hun haringseizoen. Na een eerder goede novembermaand, is in december plots de weerslag gekomen van een tamelijk redelijke aanvoer. Inderdaad, na de beslissing genomen te London om de haringaanvoer vrij te laten tot de laatste dag van dit jaar, tengevolge de weigering van Denemarken om de Konventie van London te ratificeren, werden op sommige dagen te Boulogne meer dan 5000 ton haring in de markt gezet, dat wil zeggen meer dan 100 duizend bennen! Dit was natuurlijk voldoende opdat een ganse partij geen kopers meer vond en de haring door de vismeelfabrieken diende te worden opgevangen. In Boulogne verwijst men in dit verband naar vroegere jaren toen de plaatselijk verwerkende industrie alleen reeds jaarlijks 50.000 ton gebruikte. Deze enorme hoeveelheid werd toen in reusachtige pekelbakken opgeslagen. Dit is nu echter voorbijgestreefd door de stockage in diepvriesinstellingen. De traditionele vaartuigen hebben hierin echter geen aandeel omdat de diepvries gebeurt door fabriekschepen en door schepen die in feite voor de Witte Zee en Groenlandvaart gebouwd werden maar nu in de Noord zee in massa de haring komen wegvegen. In Frankrijk vraagt men zich dan ook het nu af van de beperkingen die de regering en visserijsektor aan de eigen schepen oplegt door de aanvoer per uitvaart van de grote haringvaartuigen te beperken tot 120 ton en zelfs een beurtrol voor uitvaart in te leggen.

Deze beschermingsmaatregelen, mede het inzicht om de aanvoer op de Franse markt te beperken, hebben geen zin wanneer intussen de vreemde grote vaartuigen van de gelegenheid gebruik maken om de haringstand uit te dunnen en via diepvriesstockage en invoer in Frankrijk, de mogelijkheden van de eigen nationale vloot aantasten. De Franse reders en vissers van de grote haringsschepen stellen het duidelijk dat hetgeen zij niet mogen aanvoeren vanwege de beperking tot 120 ton per uitvaart, zonder scrupules door de andere nationaliteiten aan boord gehaald wordt.

Dit bewijst nog eens duidelijk dat richtlijnen voor de visserij niet nationaal kunnen gesteld worden, maar minstens in E.E.G.-verband en dan nog slechts gebrekkelijk van wege de willekeur der landen van het Oostblok en Derden.

NIEUWE HEKTREILER IN DE VAART GEBRACHT TE LORIENT

De rederij «Jégo-Quéré» te Lorient heeft verleden week zijn 4de grote hektreiler in de vaart gebracht. Het vaartuig werd de «Ludovic-Jégo» genoemd naar de stichter van de rederij en vormt met de reeds in de vaart zijnde drie zusterschepen de «Saint-Jude», de «Cook» en de «Rocamadour», de laatste uit de rij van het klaverblad van vier ultra-moderne waarvan de bouw jaren terug in betere tijden door de rederij gepland werd.

Teken des tijds:

Door de rederij werd er aan gehouden de doopplechtigheid zo sober mogelijk te houden, gezien de zeer moeilijke toestand van het bedrijf in het algemeen. De huidige patroon van de rederij hield er zelfs aan de aanwezigheid er op te wijzen dat het nu zeker niet passend zou zijn de ceremonie in stromen champagne te verdrinken. Men had dan ook slechts de werklieden van de werf van Dieppe en de familie van de bemanning op de plechtigheid uitgenodigd.

Enkele cijfers:

De nieuwe eenheid is 52,50 meter lang gemeten over alles, met een breedte van 10,80 en een holte van 6,15 m. De bruto-tonnemaat is 650 BRT en de motor heeft een vermogen van 2000 HP. De visruimen werden voor deze eenheid opgevoerd tot 500 M3. De winchen hebben een vermogen van 420 pk! De portiek achteraan bezit deze nieuwheid dat ze schuin werd gebouwd maar voren toe waardoor de portiek zelf veel meer achteraan kon opgeschoven worden waardoor meer plaatsruimte vrij kwam op 't vaartuig en waardoor men ook een minder belemmerd zicht heeft vanuit de brug. Er werd bijzonder zorg besteed aan de werkplaats voor de bemanning evenals aan de akkommodaties. De «Jégo-Quéré» is reeds vertrokken voor een paar korte plaatselijke reizen waarbij bijzonder aandacht zal verleend worden aan de houding van het vaartuig. Nadien zal het vaartuig naar de visgronden gestuurd worden waarvoor het in het bijzonder gebouwd werd.