

# KORTE BERICHTEN

## NIEUWE VERDEDIGINGS- TAKTIEK VOOR BESCHERMING ENGELSE IJSLANDERS

Teruggekeerde schippers uit de betwiste IJslandswateren hebben hun voldoening uitgedrukt over de nieuwe taktiek die door de Engelse beschermings- en bewakingsschepen thans wordt toegepast. Eén en ander is natuurlijk het gevolg van de bijkomende steun door Engelse oorlogsfregatten geleverd.

Voorheen werden de IJslandse kanonneerboten door de beschermings- en sleepboten geschaduwed als zij de Britse vaartuigen benaderden. Door hun grote manoeuvreerbaarheid konden de kanonneerboten zich echter tussen de Engelse vissersvaartuigen inschrijven en aldus van menig eenheid de sleeplijnen doorvaren. Met de komst van de fregatten van de Navy hebben de Engelsen echter een nieuwe taktiek uitgestippeld die voor de vissers volledige voldoening geeft. Van het ogenblik dat een IJslandse kanonneerboot gemeld wordt, vaart een fregat haar tegemoet en jaagt haar naar de open zee waar de betere manoeuvreerbaarheid van de kanonneerboot ten overstaan van de Engelse beschermingsvaartuigen verloren gaat. Terzelfdertijd leggen de onbewapende beschermingsschepen en sleepboten zich als een tweede verdedigingslinie rond de zone waarin de vissersvaartuigen opereren.

Sinds deze taktiek werd toegepast, hetgeen trouwens maar mogelijk is wanneer de Engelse vissersschepen zich allen in een bepaalde zone concentreren, hebben de IJslandse kanonneerboten slechts één enkel sleeplijn kunnen doorsnijden en dan nog door het feit dat het betrokken vaartuig zich te ver verwijderd had van de beschermde zone. De nieuwe verdedigingsaktie moet zich echter nog waarmaken bij een eventuele meer-voudige aanval, langs verscheidene zijden tegelijk door de IJslandse marine.

Verleden week slaagde de IJslandse kanonneerboot «Odin» er toch in, de beschermde zone binnen te dringen en kon drie, nochtans vergeefse pogingen wagen om de sleeplijnen te vernietigen van de Grimsby trawler «Boston Phantom». De Engelse fregatten «Leander» en «Brighton» bijgestaan door de sleepboten «Euroman» en «Lloydsman» konden echter de «Odin» uit de beschermde zone loswerken waarop deze laatste zich verwijderde. Even voordien hadden de «Odin» en het fregat «Brighton» elkaar gehinderd met wederzijds stoten en duwen. Gezien de meeste Engelse vissersvaartuigen voor Kerstdag thuis wensen te zijn, want «Christmas» is nog altijd van bijzondere betekenis in Engeland, bleven in het midden van de week van 15 tot 20 december, nog slechts 16 vaartuigen in de beschermde zone over met daarbij 8 beschermingsschepen.

## ENGELSE VISSERIJ EIST SUBSIDIES WEGENS DE HOGERE BRANDSTOFKOSTEN

Met betrekking tot de aankondiging begin december van een prijsverhoging met 30% voor de brandstof, heeft de Britse visserij voor subsidies aangeklopt bij de regering. De Britse trawlerfederatie heeft een dringende bijeenkomst gevraagd met de heer Paert F., minister van Landbouw en Visserij en dit nog voor Kerstdag. Aangenomen wordt dat bv voor de diepzeevloot alleen reeds, de verhoging van de brandstofprijzen een bijkomende last zal betekenen van nagenoeg 50 miljoen B.fr. en voor de gezamenlijke visserij meer dan 80 miljoen B.fr. In de toestand waarin de visserij momenteel verkeert, mitsgader de opgelegd kwoteringsbeperkingen, is dit een door het bedrijf onmogelijk te dragen last, aldus de woordvoerder. Volgens de regering moet een eventuele hulp gezien worden in een nationaal kontekst voor de ganse nijverheid. Dit gegeven zijnde meent de visserijsector dat zij zeker niet vooraan in de rij zullen kunnen plaatsnemen. Men wijst er nochtans op dat de regering wel de middelen heeft gevonden om in de auto-industrie de Chrysler-fabrieken ter hulp te komen met meer dan 14 miljard B. fr. terwijl zopas bericht ontvangen werd dat Noorwegen in 1976 haar steun aan de visserij zal gaan opvoeren tot een kleine 5 miljard B. fr. Volgens de federatie zal de verhoging met ongeveer 1300 B. fr. de ton brandstof, voor de hoogzeevloot per reis een bijkomende kost aan brandstof betekenen van ongeveer 110.000 B. fr. Om zich enig idee te geven van deze verhoging voor een plaatselijke haven betekent, zal deze verhoging voor de gezamenlijke vloot van Lowestoft 40 miljoen B. fr. bedragen. Dit betekent 40 miljoen B. fr. minder aan inkomsten voor de rederijen, waar de bemanning op één ten honderd vaart. Men vreest dan ook in de betrokken kringen dat in 1976, zonder speciale subsidies, heel wat rederijen de pijp aan maarten zullen moeten geven.

Het is inderdaad zo dat de brandstofprijs in Engeland begin 1976 van 4.200 B fr per ton zal verhogen tot 5.400 B. fr. per ton. Als men daar aan toevoert dat ook in Engeland de bestaande brandstofsubsidie voor 1976 wegvalt, of minstens nog niet vernieuwd of verlengd werd, dan begrijpt men heel goed de paniekstemming waarin de Britse bedrijf zich bevindt. Men heeft berekend dat de brandstofverhoging een bijkomende kost op de aangevoerde vis zal bedragen van zowat 100 tot 125 B. fr. de ben. Het lager-huislid Walter Clegg van het Fleetwood-district heeft dan ook 'n parlementaire vraag ingediend om de hulp aan de visserij te herzien en minstens de bestaande subsidie-regeling voor 1976 te verlengen.

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

## VISSERS OVERLEGGEN IN IJMUIDEN

De Vereniging Visserij Belangen Urk is vorige week donderdag in spoedoverleg bijeengekomen voor een vergadering in IJmuiden. De vereniging drong eerder deze week bij de minister aan op doeltreffende financiële maatregelen om de moeilijkheden van vooral de kustvissers op te vangen. Anders vreest het bestuur van de vereniging acties van de leden, die kusthavens willen gaan blokkeren. Afgevaardigden uit Den Oever, Harlingen, Urk, Zeeland, IJmuiden en Scheveningen zullen vandaag de te volgen taktiek bespreken.

## GESLAAGD VOOR VISFILEREN

Bij het examen visfileren aan de gemeentelijke school voor visserij en scheepvaart te IJmuiden zijn de volgende kursisten geslaagd: De dames: S.A.W. Jacobs, Santpoort, D.E. Struijk-Wolker, Hoogvliet.

De heren: L. Gravemaker, IJmuiden, P. van Oorschot, IJmuiden, A. van Gelder, IJmuiden, J.N. Turenhout, Santpoort, J. Niessink, IJmuiden, R. B. Bakker, IJmuiden, P. van Opbergen, IJmuiden, C. Niessink, IJmuiden, R. van der Kamp, IJmuiden, M. Sjoordema, Haarlem, K.K. Brunner, IJmuiden, J.P. Bos, IJmuiden, C. Struijk, Hoogvliet, H. J. Arzbach, Amsterdam, P. van der Kaaij, Santpoort, A.C. de Niet, IJmuiden, S.J. Poland, Alkmaar, E. Chr. Poland, Alkmaar, G. Plug, IJmuiden.

## ENGELSE REKORD- BESOMMINGEN

In Hull brak de hoogzeevervisser «Somerset Maughan» in de week van 15 tot 20 december het absoluut rekord der brutobesommingen. Teruggekeerd van een 23 dagen-reis van de Witte Zee met een vangst van nagenoeg 4.200 bennen van 50 kg. (3.211 kits) maakte het schip een besomming van 5.120.000 B. Fr. waarmede het onder meer zijn eigen rekord versloeg met meer dan 1.000.000 B. Fr.

Het was voor kabeljauw en gul met daarbij een kleine 300 bennen schelvis. De schelvis kreeg 27 fr. in de afslag en de gul nagenoeg 24 fr.

Het was de derde reis van de aan boord zijnde schipper die ondermeer vertelde, dat het de ganse duur van de reis mooi weder was en intensief kon gevist worden. Terzelfdertijd kwam in de afslag een ander vaartuig, de «Artic Vandal» die een besomming maakte van bijna 4,5 miljoen, waarmede het eveneens zijn persoonlijk rekord en het rekord van de rederij versloeg.

## MEER BIJZONDERHEDEN OVER HET ZWAAR IJSLANDS-ENGELS INCIDENT

We herinneren ons hoe een paar weken terug in de dagbladen in grote opmaak het incident tussen de Engelse Navy en de IJslandse Marine, waarbij kanonsalvo's afgevuurd werden (waarschijnlijk blank), werd gegeven en zelfs vertekend werd.

Het incident greep plaats in de viermijl territoriale zone aan de ingang van de Seydisfjord, één van de diepwater-inhammen op de Oostkust van IJsland waar de zware Engelse sleepboot Lloydsman en de twee onbewapende beschermingsschepen «Star Aquarius» en «Star Polaris» zelf bescherming zochten tegen het slechte weder en de zeer hoge golven op 10 december. Bij het invaren van de Fjord kwam de IJslandse kanonneerboot «Thor» met het internationaal signaal «Stop» in top, plotseling op de Engelse schepen toegevoerd en viseerde de 900 Brt. zware «Star Aquarius», terwijl langzamerhand een gewapende enterbemanning klaar stond. De «Star Aquarius» wendde onmiddellijk en vluchtte naar de open zee, maar gezien de IJslandse «Thor» de jacht inzette gebeurde een aanvaring tussen beide schepen. Als de schepen van elkaar losgingen, kwam de Engelse sleepboot «Lloydsman» tussen beiden invaren als bescherming voor de «S.A.» Toen de «Thor» dit wenste te beletten door vóór de boeg van de «Lloydsman» te varen, kwam het opnieuw tot een aanvaring tussen de «Thor» met ditmaal de sleepboot. Hierbij liep de IJslandse kanonneerboot zeer zware schade op. De «Thor» antwoordde met het afvuren van zijn voorgeschut en in het gewirrewar dat hierop volgde, ontstond een nieuwe aanvaring, waarop de IJslander dan met het achterste geschut vuurde. Na een verdere korte jacht door de «Thor» op de zich verwijderende Engelse schepen die de vissersvaartuigen terug gingen vervoegen 30 mijl buiten de kust, keerde de IJslander terug. De «Lloydsman» zelf was praktisch niet beschadigd.

Naar het blijkt, werd heel waarschijnlijk door de «Thor» met blank geschoten.

## ENGELSE MINISTERIELE WENSEN

In de «Fishing News» heeft de Engelse Minister van Landbouw en Visserij, Fred Peart zijn beste wensen laten toekomen aan de vissers en reders. Hij beklemtoont er de moeilijkheden waarmede het bedrijf te kampen heeft, en drukt het voornemen van de regering uit, alle mogelijke maatregelen te overwegen en te treffen, zoodat in internationaal verband om de visserij te steunen en te helpen. We hopen dat dit voornemen zowel in België als in Engeland, werkelijkheid moge worden.

# KORTE BERICHTEN

## UURTABEL DER OVERVAARTEN

voor de week van 28.12.1975  
tot 3.1.1976

**Afvaarten uit Oostende naar  
Dover Western Docks :**  
— Alle dagen te 07u.50 (x), te  
10u.05 (x) en te 14u.35 (x).

**Afvaarten uit Dover Western  
Docks :**  
— Alle dagen te 11u.50 (x), te  
15u.45 (x) en te 18u.30 (1) (x).

**Afvaarten uit Oostende naar Dover  
Eastern Docks :**  
— Op 28, 29, 30 en 31.12.1975 te  
01u.25 (x), te 13u.25 (x) en te  
20u.25 (x);  
— Op 28, 29 en 30.12.1975 te 23u.25  
(x);  
— Op 1, 2 en 3.1.1976 te 11u.15 (x),  
23u.15 (x);  
— Op 2 en 3.1.1976 te 08u.15 (x).

**Afvaarten uit Oostende naar  
Folkestone :**  
— Alle dagen te 01u.15 (x) en te  
05u.05 (2) (x).

**Afvaarten uit Dover Eastern  
Docks :**  
— Op 28, 29, 30 en 31.12.1975 te  
00u.30 (x), te 03u.30 (x), te  
09u.30 (x) en te 17u.25 (x);  
— Op 1, 2 en 3.1.1976 te 00u.20 (x)  
en te 15u.20 (x).  
— Op 2 en 3.1.1976 te 03u.20 (x),  
te 09u.20 (x) en te 12u.20 (x).

**Afvaarten uit Folkestone :**  
— Alle dagen te 07u.35 (x) en te  
22u.45 (x).  
(x) Nemen ook voertuigen.  
(1) Op 1, 2 en 3.1.1976 :  
vertrek te 19u.00 (x)  
(2) Op 1, 2 en 3.1.1976 :  
vertrek te 05u.15 (x)

## VERVANGINGSVISSERIJ OP BLAUWE WIJTING

De Kommissie van de Schotse Hooglanden en Eilanden heeft een krediet van 28 miljoen B. fr. ter beschikking gesteld voor de ontwikkeling van de visserij op de blauwe wijting, aldus werd medegedeeld door de voorzitter van de Kommissie in Iverness in Schotland. Dit zou onder meer een alternatief moeten worden voor de kabeljauwoorlog en voor de beperkingen op de bevissing. Men heeft het inzicht voor deze visvangst twee 72 meter trawlers uit te rusten. Deze experimentele visserij moet de mogelijkheid nagaan van visserij op deze soort, de populatiedichtheid en de vangstseizoenen. Deze visserij zou plaats hebben op de Westkust van Schotland en zo zij kan lonend aangehouden worden, terzelfdertijd de lokale economie stimuleren.

## GROTE SPROTVANGSTEN OP DE OOSTKUST VAN SCHOTLAND

In Grimsby zijn door drie Deense trawlers de eerste grote sprotvangsten binnengebracht. Samen brachten ze meer dan 550 Ton binnen. Het gaat hier om trawlers op de industriële visserij met een brutotonnemaat van rond de 150 Ton. De Schotse en Britse kleinere trawlers op de sprot vissen praktisch allen ter hoogte van de Tyne-monding waar men terug concentraties heeft vastgesteld van grote sprot met een hoog oliegehalte. Deze vissersvaartuigen landen hun vangst echter niet te Grimsby maar te North Shields. Indien de grote vangsten blijven duren, zal de Britse redersfederatie een verhoging van het hen toegekend kwotum vragen met een verwijzing naar een voorgaande voor de haring waar Denemarken en IJsland begin november eveneens een wijziging in de hun opgelegde beperking konden losmaken.

## UITBETALING VAN AVARIJSCHADEN, ZONIET GEEN NIEUWE VERGUNNING VOOR OLIE-UITBATING

Rond de Shetland Eilanden heeft Shell en de B.P. oliewinningen. Deze werden vroeger toegekend onder beding dat eventuele schaden aan visserij schepen als gevolg van de oliewinning door de maatschappijen zouden vergoed worden. Er was vooral overeengekomen, dat er geen afval van buizen van de pijpleidingen in zee mochten gekipt worden. Verscheidene vissersvaartuigen liepen echter reeds averij op aan het vistuig door het zich op de bodem bevinden van ijzerafval en voorwerpen voortkomende van de booreilanden. In dit verband werden reeds 14 vorderingen voor schadevergoeding ingediend, waarvan er drie door de maatschappij verwor-

pen werden en twee in beraad gehouden terwijl twee andere gevallen in behandeling zijn. Op een totaal gevorderde schade van nagenoeg 500 duizend B. fr., werd echter slechts 325 duizend B. fr. toegekend, zodat één en ander aanleiding geeft tot protesten vanwege de gefrustreerde vissers. Toen de maatschappijen nu een nieuwe vergunning voor uitbreiding van de „pipe-line” aanvraagden, werden zij door de Regeringsraad van de Shetlandeilanden voor de keus gesteld eerst de schadevorderingen van de vissers te voldoen of geen vergunning.

## SAMENWERKING ONDER DE IERSE VISSERIJ- KOOPERATIEVEN

Vertegenwoordigers van verscheidene visserijkoöperatieven voor de bevoorrading aan de visserij zijn in Ierland samengekomen om een Federatie van Koöperatieven op te richten, hun krachten te bundelen en zoveel mogelijk initiatieven te nemen om een maximum rendement te kunnen geven aan de visserij in het algemeen. De Federatie is de overtuiging toegedaan, dat dit ten zeerste aan het bedrijf in het algemeen zal ten goede komen. De vertegenwoordigers van de verscheidene koöperatieven zullen zich eveneens verenigen voor samenaankopen. Kontakten met koöperatieven uit andere streken en landen zullen eveneens gelegd worden. Het gaat hier niet alleen over bevoorrading, maar eveneens over aankoop van vis.

Het is jammer dat het voorbeeld altijd van buiten uit moet komen en dat men hier in België niettegenstaande de zo beperkte oppervlakte en bedrijvigheid, men het zo moeilijk heeft om de visserij van het nut van de koöperatie te overtuigen. Eigen reders helpen deze liever bevechten dan te steunen en wanneer het slecht gaat, doen ze dan beroep op de regering om hun eigen tekortkomingen te zien dekken.

## ZELFZUCHTIG OPTREDEN DER ENGELSE VISSERIJSYNDIKATEN

Het is een algemeen verschijnsel vanwege de syndikaten dat ze nergens begrip kunnen opbrengen voor zelfs de meest voor de hand liggende zaken.

Gezien de moeilijkheden de Engelse IJslanders bezorgd door de IJslandse kanonneerboten, resulteerde dit in een mindere besomming voor de ingezette vaartuigen. Dit namen de syndikaten niet en na onderhandelingen met de redersbonden werd een vergoeding voorzien voor de vissers van 3 % op de brutobesomming wanneer één sleeplijn en van 5 %, wanneer twee sleeplijnen doorgevaaren werden. Dit schijnt nu echter niet voldoende te zijn voor de syndikaten die beweren dat ook op de vaartuigen die geen sleeplijnen afgekapt werden, een

mindere opbrengst te noteren valt vanwege de moeilijker omstandigheden waarin de visvangst plaats grijpt. Men wenst dus dat de overeengekomen vergoedingen opgetrokken worden. In dit verband moeten we toch op de onaanvaardbare houding wijzen van de betrokken syndikaten, gezien de rederijen toch de eerste en voornaamste slachtoffers zijn, niet alleen vanwege het verloren gegane vistuig, maar ook vanwege de mindere besommingen. Dit zijn echter geen argumenten die de syndikaten beletten de rederijen nog wat dieper de put in te juwen. Het is vooral in Fleetwood dat de syndikaten deze eisen stellen waarop de redersvereniging echter niet geneigd is in te gaan. Het economisch totaal onverantwoord optreden vanwege de syndikale Engelse transport verwondert ons zeker niet. Het is een internationaal verschijnsel en in dergelijke omstandigheden meer nog, een internationale kwaal, die de ondergang van veel industrieën betekent.

Eens genationaliseerd, zullen ze, zoals in Rusland niets meer te zeggen hebben en ook zoveel niet meer verdienen.

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

## Visaanvoer te Den Helder

Week van 15 tot en met 20 december 1975

Met in de voorweek nog redelijke kabeljauwaanvoeren van de kleinere kotters, kwamen op vrijdag de eerste weekkotters weer binnen met uiteraard grote hoeveelheden schol.

Hoewel voor bepaalde scholsoorten de prijs nog redelijk bleef, kon helaas niet worden voorkomen dat grote hoeveelheden van de kleinste soort doordraaiden.

Door de kleine tongaanvoeren, die uiteraard een hoge prijs opbrachten, (ruim f 16,— per kg gemiddeld) bleven over het algemeen de besommingen beneden de verwachtingen.

Dit had weer tot gevolg dat op zaterdag slechts 14 grote kotters hun aanvoer losten, om de markt niet nog meer te overvoeren met schol. De overblijvende schepen zullen in de komende week hun vangsten lossen.

Dat de aanvoeren van tong zo klein waren is het gevolg van de uitgevaardigde beperkende maatregelen op de aanvoer van deze vissoort, waarbij het de vissers slechts is toegestaan maximaal 200 kilogram aan te voeren. En hoewel tegen de kerstdagen de schof als regel geen hoge prijzen weet op te brengen, werd de afgelopen week toch weer bewezen hoe gemakkelijk een vismarkt te overvoeren is.

Door 80 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

3.718 kg	TONG	f 58.455,51	vn f 1716	f 1256
8.972 kg	TARBOT	f 82.876,33	van f 1432	f 379
183.670 kg	SCHOL	f 209.320,96	van f 228	f 072
78.320 kg	KABELJAUW	f 114.934,13	van f 475	f 071
1.921 kg	GRIET	f 7.498,04	van f 515	f 248
7.660 kg	SCHAR	f 6.963,04	van f 178	f 040
14.570 kg	WIJTING	f 11.350,04	van f 093	f 057
7.610 kg	BOT	f 5.817,48	van f 105	f 018
2.875 kg	BOT	f 5.817,48	van f 105	f 018
2.875 kg	LEVER en KUIT	f 4.740,26	van f 190	f 070
4.110 kg	SCHELVIS	f 3.321,33	van f 100	f 063
1.630 kg	STEENBOLK	f 350,88	van f 043	f 020
701 kg	TONGSCHAR	f 1.995,54	van f 372	f 184
681 kg	DIVERSEN	f 721,46	van f	f
316.438		508.845,18		