

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 schade 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 duwen. 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		