

## FRANKRIJK

# De verdediging van de Franse visserij

In de laatste tijden werden verschillende alarmkreten de visserijwereld ingezonden, bijzonder dan door dhr M. Morin, Sekretaris Generaal.

Dat het niet in dorre aarde gevallen is, bewijst een antwoord van dhr Marc Jacquet, Minister van Openbare Werken die aan alle beroepsmensen luid verkondigt: we zullen de Franse visserij redden!

Onder meer heeft hij het over kredietverleningen waarvan we het volgende publiceren:

Op een ander plan zal de hernieuwing van de Franse Visserij slechts mogelijk zijn zo de beroepsmensen de mogelijkheid gegeven wordt met de beste voorwaarden kredieten te verkrijgen om op die manier nieuwe en grotere schepen te bouwen met een meer moderne uitrusting. Mijn diensten bestuderen tegenwoordig dit probleem. Ik denk dat een oplossing zeer nakend is. De te voeren politiek behelst in eerste plaats Boulogne. Zo kwam het dat in september II. het Departement zich heftig verzet heeft tegen de direkte haringinvoer van de vreemde landen. Iedere reder weet welke gevolgen dit met zich zou gebracht hebben in deze lokaliteit.

U kunt er op rekenen dat in de toekomst het Departement steeds met dezelfde kracht hiertegen zal te keer gaan.

Ik geef het u toe dat een zeker getal onrustwekkende geruchten zich heden voordoen en het zou onaanvaardbaar zijn onze activiteiten eenvoudig stop te zetten in de Noordzee.

Toch ben ik de mening toegedaan dat, afgezien van deze tijdelijke moeilijkheden, een mooie toekomst voor deze stad weggelegd is.

Hier duid ik op een uittreksel uit het rapport van M. Robert Ragache, inspekteur van het Zeevaartonderwijs, uitgegeven in een bulletin van de Handelsvloot, wat meteen wijst

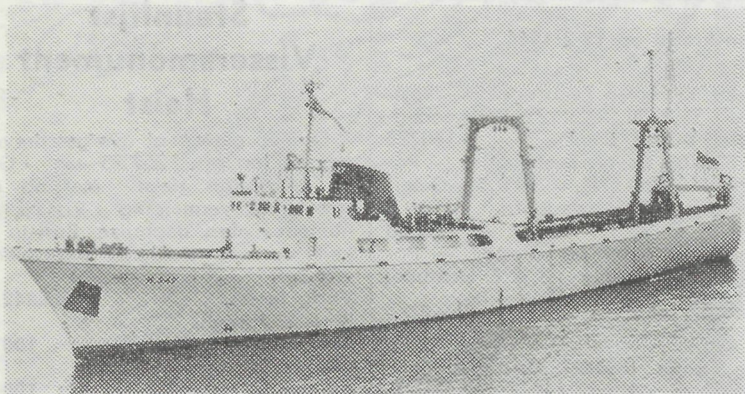
naar een toekomst voor onze vissers.

«De zeevisserij wordt gedomineerd en afgetekend door de particuliere kondities van het beroep. De matroos behoort tot een eigen wereld en een natuurlijke neiging leidt hem naar een vorming die hem gans opneemt in het beroep en hem verandert in een bestendig element van maritieme onderneming.

Dertig jaar geleden was deze tendentie slechts van een relatief belang. De stabiliteit van de zeevaart, zowel in zijn economische activiteiten — uitgenomen in een crisisperiode — als in de natuur van de vereiste kennis van de bemanning was bevredigend: de scheepjongen die aan boord ging, kon veronderstellen dat hij meester was van zijn lot en dat hij, zo hij het wenste, de normale ouderdom van zijn terugtrekking zou bereiken. Vandaag wordt de jongen die tussen 14 en 16 jaar in een leerschool opgenomen wordt, er zich van bewust dat hij gedurende zijn loopbaan het hoofd zal moeten bieden aan een avontuur dat nooit kan voorzien worden. Hij die in 1964 het ambt van visser uitkiest met de intentie dit te blijven tot zijn 55 jaar, moet nog aan boord zijn in het jaar 2.000 het is te zeggen 40 jaar na zijn opleiding.

De wetenschappelijke vooruitgang die een snelle loop kan nemen, de werkvoorwaarden aan boord, dit alles zal eensdaags een vermindering van effectieven met zich brengen en zal dus van een visser een hoger kwalificatie eisen of toch verschillend van deze die hij bezit en nu afdoende gedacht worden. Er zal dus werkelijk een herscholing moeten plaats vinden.

Hierin ligt een beslommering voor de verantwoordelijken van het visserijonderwijs die de moeilijkheden niet uit het oog verliezen die deze transformatie met zich zal brengen» — F



Dit was het grote vraagteken van de Britse diepzeevissersvloot. Zou de hekvriestreyler « Junella » welke gebouwd werd voor de rederij J. Marr and Son uit Hull, aan de gestelde verwachtingen voldoen. In ieder geval was de maidentrip zeer bemoedigend, vermits van deze 33-dagen lange reis — waaronder 18-dagen non-activiteit wegens dikke mist — niet minder dan 300 ton diepvriesprodukten werden aangevoerd.

(foto Fishing News Directory and Diary 1963)

## GROOT-BRITTANNIE

# Toelagen voor de visserij

De «White Fish Authority» heeft bekend gemaakt dat het totaal van de toelagen welke voor 1962-63 verstrekt werden £ 343.476 bedroeg (ongeveer 48 miljoen BF).

Van dit totaal werd er £ 318.931 uitbetaald voor de nieuwbouw, £ 47.263 voor de varende reders, £ 10.984 voor de niet meevarende reders, £ 60.694 voor de scheepsklasse onder de 80 voet. Verder werden er £ 23.659 besteed voor de vernieuwing van motoren en £ 886 voor de nodige heraanpassingen aan motoren.

### STEUN AAN DE VISSERIJ

Van februari tot 31 juli 1964 zullen de trawlers uit Hull, en welke

80 — 110 voet	... ..	£ 8 6s 6d. per zeedag
110 — 140 voet	... ..	£ 12 0s 6d. per zeedag
140 en meer voet	... ..	£ 13 17s. 6d. per zeedag

Verder werden van deze lijst van buitengewone toelagen de volgende scheepsklassen geschorst:

80 — 90 voet met als thuishaven Peterhead en Lowestoft.

100 — 110 voet met als thuishaven Grimsby, Lowestoft, Fleetwood.

110 — 120 voet met als thuishaven Grimsby, Fleetwood.

120 — 130 voet met als thuishaven Grimsby, Aberdeen.

Te Aberdeen werden de bijzondere toelagen voor de scheepsklassen van + 130 voet en welke met

in de scheepsklasse van 140-180 voet behoren een speciale aanvullende vergoeding ontvangen voor ieder zeedag.

Schepen van 170-180 voet zullen per zeedag £ 5 10 s. ontvangen, deze van 160-170 voet welke aangedreven worden door stoom en na 1 januari 1940 gebouwd werden zullen per zeedag £ 10 ontvangen.

Deze regeling vult de bijzondere toelagen aan welke in augustus 1963 in voege traden. Voor de diverse scheepsklassen bedragen deze toelagen:

stoom aangedreven worden vermindert, evenals de motorvaartuigen van tussen 90 en 110 voet en deze van 110-120 voet.

### VOLLEDIGE OVERZICHT VAN TOELAGEN

De van kracht zijnde toelagen in de diverse havens zijn

#### A. VOOR SCHEPEN MET STOOM AANGEDREVEN

Haven	Scheepsklasse	Uitkering per zeedag
Aberdeen	110 — 120 voet	£ 6
	130 — 140 voet	£ 3
	+ 140 voet	£ 4 10s.
	120 — 130 voet	£ 10
	130 — 140 voet	£ 3 10s.
	150 — 160 voet	£ 8
	160 — 170 voet	£ 10
	+ 140 voet en voor 1940 gebouwd	£ 8
	na 1940 gebouwd	£ 10
	Hull	160 — 170 voet van voor 1940
na 1940		£ 10
170 — 180 voet		£ 5 10s.

#### B. MOTORVAARTUIGEN

Haven	Scheepsklasse	Uitkering per zeedag	
Aberdeen	80 — 90 voet	£ 3	
	90 — 100 voet	£ 2	
	100 — 110 voet	£ 3	
	110 — 120 voet	£ 2	
	+ 140 voet	£ 5	
	Milford Haven	90 — 100 voet	£ 2
		100 — 110 voet	£ 3 10s.
		120 — 130 voet	£ 5 10s.
	Grimsby	135 — 140 voet	£ 3
		Fleetwood	80 — 90 voet
90 — 100 voet	£ 4 10s.		
120 — 130 voet	£ 7		
+ 140 voet	£ 5		
135 — 140 voet	£ 3		
Hull			

— K