HET VISSERIJ

Abonnementen: Binnenl. 1 jaar 300 F - 6 maanden 150 F - 3 maanden 80 F - Bu
Verantwoordelijk Drukker-Uitgeefster : Simonne BOLLINNE, Vindictivelaan 22

moderne meerkabel van enkelvoudige ATLAS-draden en een kern van PERLON Bayer-strengen . . .
7 winstpunten voor uw scheepsuitrusting :

1 Hoge breekweerstand (breeklengte ± 30 km)
2 Grotere weerstand aan afschuring, weersomstandigheden en allerlei schadelijke stoffen
3 Geringere rek : 24 % bij het breekpunt
4 Blijvende elasticiteit 100 %
5 Buitengewone waterdichtheid : PERLON is slechts voor 3 tot 5 % vochtopslorpend
6 Bijzondere hanteerbaarheid dankzij zijn miniem gewicht
7 Uitzonderlijke elektrische isolatie

ATLAS

Brevet Farbenfabriken Bayer AG Leverkusen

-DURME. BELGIË

Is het aan te rade buitenland oude schepen te k

DE TE VOLGEN WEG

Zoals onze lezers hebben kunnen vaststellen zijn er reeds in Nederland talrijke vissersvaartuigen te koop welke amper twee tot drie jaar oud zijn.
In Hollandse goed ingelichte kringen, beweert men, dat de oorzaak hiervan niet zozeer gelegen is in het personeelstekort welke zich overal doet voelen, maar wel in het feit dat de technische evolutie zich zo snel ontwikkelt, dat talrijke reders aldaar nu inzien dat ze schepen hebben gebouwd welke ofwel niet geschikt zijn voor de soort visserij welke ze beoefenen of beoogden te beoefenen, ofwel niet genoeg voorzien zijn van de modernste snufjes inzake techniek.

Er zijn er die schepen hebben gebouwd waarvan de motoren te zwaar of te licht zijn of niet geschikt als marine motor. Er zijn er die schepen hebben gebouwd welke te lang of te kort zijn of waarvan het visruim niet aangepast is, enz... In een woord : velen hebben zich vergist omdat toen er gebouwd werd, het er zo nauw niet op aan kwam De verdiensten waren goed en elk schip min of meer rendabel.

Ondertussen heeft moeder natuur een rol gespeeld inzake de visgronden (zie de tongenvisserij), zijn internationale maatregelen in wording of worden reeds van toepassing inzake territoriale wateren, de grootte der netmazen en het bevissen van bepaalde visgronden. Minimumprijzen kwamen tot stand, bepaalde regelingen in het kader van het EEG zijn in het vooruitzicht en een marktordening moet er in de eerstvolgende jaren volgen

Dit alles wordt in bepaalde Hollandse rederskringen ingezien met als gevolg dat velen er aan denken al wat door de hierboven genoemde faktoren gevaar loopt niet rendabel te zijn, zo vlug mogelijk van kant te maken.

EN IN BELGIE ?

Zoals we reeds schreven is er sedert twee jaar een rush naar nieuwbouw ontstaan. D sloopprem ie, de opvangregeling en de goede resultaten op Kanaal en Noordzee, zijn er niet vreemd aan ; zonder te spreken van goedkope kredieten welke tot op heden toelieten kop boven water te houden en de politiek van onze ministers van Landbouw en Verkeerswezen die de noodzakelijkheid van meer steun hebben ingezien

Alleen de grote IJsland- of verre visserij heeft moeite de twee eindjes aan mekaar te knopen De kleine IJslanders komen er wel, dank zij knap beleid en goed verzorgde schepen, die op enkele uitzonderingen na, goed uitgebaat worden en modern uitgerust.

Er is dus een rush naar nieuwbouw want met de oude schepen verliest men ook meer en meer de kans op het behoud van zijn bemanning En wat in dit alles opvalt, is de schitterende wijze waarop kleine werven die aanvankelijk aan houten scheepsbouw deden, zich hebben aangepast.

Scheepswerven zoals R. Panesi en Deweert te Oostende ; Bocher, Degrave en Haerinck te Zeebrugge, hebben zich vlug en flink geadopteerd en bouwen thans stalen vaartuigen welke met de beste van Europa mogen wedijveren althans daar waar het gaat om de visserij.

GEEN OUDE SCHEPEN KOPEN !

Het is in die voorwaarden en met dit alles rekening houdend, dat we niet inzien waarom er Belgische kredieten zouden moeten ter hand gesteld worden om schepen, welke technisch niet meer beantwoorden aan wat binnenkort van ons zal vereist worden, in te voeren omdat sommigen geen geduld hebben of ze wat goedkoper kunnen kopen. De kredieten zijn beperkt. Ook de bemanning is beperkt Laat ons kredieten voorzichtig aanwenden om in Beneluxverband aan nieuwbouw te doen en ze alzo te besteden.

Het gaat tevens niet op verder zijn tijd en geld te verliezen met kredieten te verlenen voor het plaatsen van nieuwe motors in ijzeren of houten schepen die 20 en meer jaar oud zijn. Dit is een reders in kwestie zelf omdat beneve de kostprijs van 'n nieuwe motor in een oud schip, daarbij de kosten van het uithalen van de oude motor, het plaatsen van de nieuwe het vernieuwen van talrijke andere zaken door de zeevaartinspektie terecht opgelegd, komen voegen

In dit licht gezien is het inderdaad een slechte dienst bewijzen aan de reder en beantwoordt het verlenen van kredieten niet aan de bedoelingen van de wetgevers, die streven naar een moderne en ekonomisch wel uitgeruste vloot, welke kwaliteitsvis in de beste voorwaarden moet kunnen aanbieden

Waar anderzijds in Nederland in één jaar 20 miljoen frank ter beschikking wordt gesteld om een nieuwe visserij in COOPERATIEF VERBAND te zien beproeven, zien we niet in waarom ons land hetzelfde niet zou doen voor de deficitaire takken van de visserij en, voor zover dezelfde eisen worden gesteld van de reders, waarvan sommige maar al te gemakkelijk op staatssteun aandringen in plaats van in eigen huishouden na te gaan op welke wijze onze visserij-ekonomie kan georganiseerd worden en onze algemene onkosten verminderd.

Staatshulp en visserijbeleid is nodig, maar sommige reders welke er steeds bij zijn om te kritiseren vergeten maar al te gemakkelijk dat het niet opgaat dat de Staat finantiele offers zou doen, waar zij zelf er slechts aan denken HUN zaak en niet die van ALLEN te dienen.

Vooraleer verdere finantiele steun verleend wordt, heeft de Staat het recht eisen te stellen, zoals in andere landen is geschied, namelijk dat alleen steun verleend wordt voor zover de reders in cooperatief verband bewijzen het waardig te zijn. Die hier niet aan mee doet, kan wel gemachtigd zijn op eigen vleugels te vliegen, maar dan zonde zich te mogen beklagen dat het slecht gaat, want hij zal het zo gewild hebben.

P.V.

Malesys

stelling ten grave gedragen. Vooraf had een plechtige lijkdienst plaats in de parochiale kerk van O.L. Vrouw (Hazegras), waarop met stoffelijk overschot op het kerkhof van de Stuiverstraat ter aarde werd besteld.

Ons blad biedt aan de familie Malesys de meest oprechte blijken van deelneming aan in het zware verlies dat hen komt te treffen.

— B

Studie van Gerechtsdeurwaarder
A. MESTDAGH
Pandreitje 1, Brugge

— O —

OP FAILLISSEMENT
STAD BRUGGE

Op MAANDAG 8 JUNI 1964, te 15 uur, te Zeebrugge Vissershaven

OPENBARE VERKOPING VAN :

EEN VISSERSBOOT

Bouwjaar 1951. Bruto ton 79,45. **«MARYLA» Z.321 met toebehoorten** zonder motor, met pneumatisch vlot voor zes personen.

Na te zien de dag der verkoping van 10 tot 12 en van 14 tot 15 uur.
(2647N — 5144V)