

De evolutie van onze Vissersvloot in 1963

In ons vorig nummer hadden wij het, in verband met de evolutie van onze vissersvloot in 1963, ondermeer over de ouderdom van de scheepsrompen en de voortstuwingsmachines, evenals over de in onze vloot belegde kapitalen.

In huidig nummer gaan wij verder, waarbij wij het hoofdzakelijk zullen hebben over de bemanningen.

X X X

1. Aantal aangemonsterde zeelieden

Zoals gezegd omvatte onze nationale vissersvloot op 31 december 1963 in het totaal 396 eenheden. Hiervan waren er op hetzelfde tijdstip 348 bemand. Het aantal ingescheepte zeelieden bedroeg 1.493 tegen 1.638 einde 1962. Dit betekent dus een daling van het aantal vissers van 145 man.

Van de 1.493 hogergenoemde vissers behoren er 1.207 of 80,84% tot het dek- en gespecialiseerd personeel, terwijl er 286 of 19,16% tot het machinepersoneel behoren.

Als wij nu per scheepsklasse het gemiddeld aantal aangemonsterde vissers per vaartuig gaan berekenen krijgt men volgende tabel:

Scheepsklasse I:	2,71 man
Scheepsklasse II:	3,09 man
Scheepsklasse III:	4,18 man
Scheepsklasse IV:	5,27 man
Scheepsklasse V:	6,38 man
Scheepsklasse VI (m.):	11,18 man
Scheepsklasse VI (st.):	17,00 man

Over het geheel van de vissersvloot genomen krijgen wij dus per schip een gemiddelde bemanning van 4,29.

Hieronder geven wij nu een indeling van de bemanningen volgens de aan boord uitgeoefende functies:

a) Dekpersoneel en specialisten

Scheepsklasse	Schipp. (1)	Stuurm.	Bootsm.	Matroos	L. Matr.	Sch. J. (2)	Kok	Radio-telegr.	Totaal
I Mot.	62	—	—	79	3	6	—	—	150
II Mot.	56	—	—	75	6	4	—	—	141
III Mot.	140	14	—	250	26	29	—	—	459
IV Mot.	65	45	—	153	4	11	—	—	278
V Mot.	13	12	—	39	3	2	—	—	69
VI Mot.	11	11	3	51	8	4	5	4	97
VI St.	1	1	—	8	1	—	1	1	13
Totaal	348	83	3	655	51	56	6	5	1.207

(1) Waaronder 81 schippers-motoristen.
scheepsjongens waren aangemonsterd, telde men 18 matrozen en 42 lichtmatrozen, beneden de 18 jaar; deze kunnen volgens de wet op de aanwerving van het personeel der zeevisserij, van 23 september 1931, eveneens als scheepsjongen beschouwd worden, zodat op 31 december 1963 het aantal dekscheepsjongens 116 bedroeg.

b) Machinepersoneel

Scheepsklasse	Ie mot.	FUNKTIES					Totaal
		H. mot. (1)	Ie mach.	H. ma.	Ie stuur.	H. stuur.	
I Mot.	18	—	—	—	—	—	18
II Mot.	32	—	—	—	—	—	32
III Mot.	127	—	—	—	—	—	127
IV Mot.	65	—	—	—	—	—	65
V Mot.	13	1	—	—	—	—	14
VI Mot.	11	15	—	—	—	—	26
VI St.	—	—	1	1	1	1	4
Totaal	266	16	1	1	1	1	286

(1) Waarvan 3 minder dan 18 jaar.

C. Samenvattende tabel van dek- en machinepersoneel

Scheepsklasse	Aantal bemande schepen	BEMANNINGEN			Gemiddeld p/bemand vaartuig
		Dek	Machine	Totaal	
I Mot.	62	150	18	168	2,71
II Mot.	56	141	32	173	3,09
III Mot.	140	459	127	586	4,18
IV Mot.	65	278	65	343	5,27
V Mot.	13	69	14	83	6,38
VI Mot.	11	97	26	123	11,18
VI St.	1	13	17	17	17,00
Totaal	348	1.207	286	1.493	4,29
	%	80,84 %	19,16 %	100 %	

Indeling volgens de bemanningen per vissershaven

Vissershaven	Aantal bemande schepen	Gemonsterde Zeelieden			% op het totaal aangem. bemanning
		Totaal	Gemidd. per schip	% op het totaal aangem.	
Oostende	146	725	4,96	48,56	
Zeebrugge	149	583	3,91	39,05	
Blankenberge	2	8	4,00	0,54	
Nieuwpoort	51	177	3,47	11,85	
Totaal	348	1.493	4,29	100,00	

2. De ouderdom van de vissers:

Op 31 december 1963, telde men 2.043 vissers. Hiervan waren er 1.493 aangemonsterd en 550 afgemonsterd. De ouderdom van deze vissers lag begrepen tussen 14 en 70 jaar.

66 of 15,14% van 26 tot 30 jaar
76 of 17,44% van 31 tot 35 jaar
72 of 16,51% van 36 tot 40 jaar
71 of 16,28% van 41 tot 45 jaar
55 of 12,61% van 46 tot 50 jaar
33 of 7,57% van 51 tot 55 jaar
24 of 5,50% van 56 tot 60 jaar
11 of 2,52% van 61 tot 65 jaar

Scheepsklasse I:	38 of 27,74 %
Scheepsklasse II:	30 of 21,90 %
Scheepsklasse III:	51 of 37,22 %

Scheepsklasse IV:	15 of 10,95 %
Scheepsklasse V:	3 of 2,19 %

X X X

Hoe doet de onderverdeling van deze bemanningen zich voor per haven? Dit kan heel duidelijk uit de hieronderstaande tabel afgelezen worden, terwijl tevens het gemiddelde aantal vissers per vaartuig wordt weergegeven voor de vier vissershavens.

De indeling van de ouderdom der vissers, met inbegrip van de afgemonsterden, volgens categorieën van vijf jaar, kan als volgt worden samengevat:

1) Dekpersoneel

a) Schippers (436)

28 of 6,43 % van 21 tot 25 jaar

b) Ondergeschikt dekpersoneel (1.227)

54 of 4,40% van 14 tot 15 jaar
319 of 25,99% van 16 tot 20 jaar
234 of 19,07% van 21 tot 25 jaar
159 of 12,96% van 26 tot 30 jaar
134 of 10,92% van 31 tot 35 jaar
81 of 6,60% van 36 tot 40 jaar
79 of 6,44% van 41 tot 45 jaar
71 of 5,79% van 46 tot 50 jaar
48 of 3,91% van 51 tot 55 jaar
25 of 2,04% van 56 tot 60 jaar



moderne meerkabel van enkelvoudige
ATLAS-draden en een kern
van PERLON Bayer-strengen . . .

7 winstpunten voor uw scheepsuitrusting :

- 1 Hoge breekweerstand (breeklengte \pm 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 % vochttopslorpend
- 6 Bijzondere hanteerbaarheid dankzij zijn minime gewicht
- 7 Uitzonderlijke elektrische isolatie



Brevet Farbenfabriken Bayer AG Leverkusen

FABRICAGE-PATENT : CABCORD N.V.
ALGEMENE MAATSCHAPPIJ VOOR TOUW- EN STAALDRAADKABELS, KAPELLESTRAAT 44 HAMME-OP-DURME, BELGIË

19 of 1,55 % van 61 tot 65 jaar
4 of 0,35 % van 66 tot 70 jaar

2) Machinepersoneel

a) Motoristen en Machinisten
(341)

18 of 5,28 % van 18 tot 20 jaar
45 of 13,20 % van 21 tot 25 jaar
43 of 12,61 % van 26 tot 30 jaar
56 of 16,43 % van 36 tot 40 jaar
29 of 8,50 % van 41 tot 45 jaar
34 of 9,97 % van 46 tot 50 jaar
42 of 12,32 % van 51 tot 55 jaar
23 of 6,74 % van 56 tot 60 jaar
9 of 2,64 % van 61 tot 65 jaar
1 of 0,29 % van 66 jaar.

De gemiddelde ouderdom van 't ganse visserspersoneel (de afgezonderde vissers inbegrepen) bedraagt 33 jaar en 1 m. van de schippers 39 jaar en 4 m. van het ondergeschikt dekpersoneel 29 jaar en 4 m. van de motoristen en machinisten 38 jaar en 2 m. van het ondergeschikt machinepersoneel 35 jaar en 2 m.

Totdaar dit overzicht voor deze week. Volgende week gaan wij verder met deze beschouwingen over de bemanningen, terwijl wij tevens de rederijen zullen behandelen. — B

(Vervolgt)

TE KOOP

Stalen vissersvaartuig

met 250 PK Kromhoutmotor,
lengte 24,5 meter.

Alles 3 jaar oud en zeer goed
onderhouden.

Schrijven bureel blad nr 5256V.

Oneerlijke praktijken inzake kwaliteit van vis

Men schrijft ons :

Een viskoper liep dinsdagmorgen bij ons aan om ons persoonlijk de vaststelling te laten doen van praktijken die waarlijk door de beugel niet kunnen.

Er werden door hem zes bennen schelvis in de markt gekocht van een grote IJslander. De vis was eerste kwaliteit en werd dan ook als dusdanig door deze koper gemijnd. Bij het sorteren in het pakhuis werden niet min dan twee bennen gevijlde en slechte vis uit deze zes bennen gehaald. Vreemd was het echter dat bovenaan schelvis van eerste kwaliteit lag. Louter toeval is hier niet mogelijk, zodat er werkelijk een bedriegelijk inzicht aanwezig was. Gezien de bennen getekend waren en gezien de koper deze bennen heeft zien opladen, kan er van verwisseling geen sprake zijn. De voerders zijn trouwens formeel in hun getuigenis. De bijgeroepen commissaris in gezelschap van een keurder heeft de koper een gedeeltelijke voldoening geschonken en heeft 55 kg als volstrekt oneetbaar laten afkeuren. Niettegenstaande nog een gedeelte gekwetst en/of gevijld was, was deze vis toch genietbaar en bleef bij overeenkomst tussen de partijen aan de koper.

In dit verband laat de koper opmerken dat men terecht het stelen in de vismijn een schande noemt, maar dat bedriegen zoals men het

hier met opzet deed, eveneens een vorm van stelen is waar men niet streng genoeg kan tegen optreden. Dergelijke voorvallen doen een wantrouwen onder de kopers ontstaan waardoor men geneigd wordt een mindere prijs te mijnen omdat men terecht rekening moet houden met de mogelijkheid van verdoken slechte vis. Men beschikt theoretisch over de mogelijkheid de bennen om te draaien, maar het ware de marktregeling in de war sturen moest men dit van alle bennen doen of eisen. Er is dus een zeker wederzijds vertrouwen nodig en de officiële instanties kunnen niet genoeg doen om dit vertrouwen te bevorderen door zeer streng op te treden in gevallen waar het inzicht van bedrog bewezen is. Men kan aannemen dat ter goede trouw eens bij het sorteren een vis in een verkeerde ben terecht komt, maar 30 % slechte vis en dan nog telkens midden of onder in de ben sluit toevalligheid volledig uit.

Men zou dus niet alleen deze vis moeten afkeuren, maar tevens een sanctie voorzien opdat men deze praktijken niet meer zou herhalen. Inderdaad wanneer oneerlijkheid niet alleen niet loont, maar gestraft wordt, zal men er eerder van afzien.

Nota der Redactie

Zolang er in de vissershaven een private visafslager is, wiens enig

doel is cliënteel te ronselen ten nadele van de kwaliteit, het gewicht en de opvangregeling, zullen dergelijke ongeoorloofde praktijken bestaan en aangemoedigd worden al was het maar om de reder-klient te behouden.

De officiële moeten tegenover dergelijke praktijken er met de grove borstel doorgaan, want voor sommigen telt geld boven eerlijkheid.

Vispropaganda St.-Amandsberg

Volgende activiteiten zullen tijdens de maand september door sekretaris J. Terryn afgelegd worden :

21 SEPTEMBER

Bezoek Coupure - volmakingskursus. 9-10 uur: theorie diepvries en 10-13 uur praktijk, volledig menu.

29 SEPTEMBER

Voordracht in Vogelsangkaai te Gent van 17.30 tot 18.30 uur.

Daarna proeven en gezellig samenzijn.

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER STIJGEN