

Franse schippers aan het woord

Leon Calon, een der vooraanstaande namen uit Boulogne werd op de B.I.P. te Lorient zijn mening gevraagd over de toekomst van de Franse visserij.

In ons land blijft de toekomst van onze visserij, industrieel gezien, gunstig. In vage trekken zie ik die als volgt: de aanvoer van verse vis zal steeds haar belangrijkheid blijven behouden. Wij zullen moeten voortbrengen wat gevraagd wordt. De vloot, gevormd met vaartuigen hiertoe bestemd zal werkelijk een noodzakelijkheid blijven. Anderzijds moet de diepzeevloot zich zien uit te rusten om vis aan boord in te vriezen. De « Colonel Pléven II » en het nieuwe fabriekschip dat in Fécamp besteld werd, openen hier een oriëntatie. De industriële visserij moet dus grote kwantiteiten aanvoeren teneinde die te kunnen fileteren. Dit kan slechts met grotere schepen die bij machte zijn de visgronden die totnogtoe weinig aangeroerd werden, te kunnen aandoen. Het moet mogelijk worden de vis rap aan wal te brengen teneinde die te kunnen bewerken. Voor deze schepen komt het er niet op aan in te vriezen aan boord, maar een groot tonnemaat te kunnen afzetten. Deze nog ongekende visgronden moeten eerst geprospecteerd worden en hier zou een zeevisserij-onderzoek al zijn krachten moeten samenbundelen. Als slot van zijn interview gaf hij ironisch te kennen: « Ik vis graag waar die niet is »...

X X X

Robert Le Rohellec, schipper van de « Pelago » uit La Rochelle kwam even de Biennale bezoeken tussen twee reizen in:

Ik betreur dat er geen gelegenheid van deze dagen geen samenkomst belegd werd van beroepsmensen. Waarom ook geen contact gelegd tussen alle deskundigen in scheepvaartkonstruktie, die alleen hun realisaties tentoonstelden als reclame voor hun zaak?

Wat is uw standpunt inzake automatisering van de vloot?

Aan boord van onze schepen moeten er tenminste twee mechanici en een elektriciër zijn. Hoe meer apparaten we zullen hebben, hoe meer geschoolde arbeidskrachten we nodig zullen hebben. Wat de matrozen betreft, is het onmogelijk hun aantal in te krimpen.

De telegrafist? Ja, hij kan de taak van stuurman overnemen en moet in elk geval op de hoogte zijn van navigatie.

Wat denkt u van hekreilers?

Zolang ik niet in zee geweest ben met dergelijk vaartuig, kan ik geen oordeel vellen. Ik meen dat, voor de bemanning, hier een groter comfort en zekerheid weggelegd is. Moest Boulogne over zulke schepen beschikken dan zou het aantal ongelukken snel afnemen.

Wat denkt u over de ontvolking van sommige visgronden?

Voor de zoekers is er steeds vis genoeg.

Bent u voorstander van grote aanvoeren?

Ja, voor zover de kwaliteit er niet onder lijdt. We moeten meer vissen, maar op de markt eerst-rangskwaliteit kunnen afzetten.

Speciaal voor de schepen van La Rochelle, kunnen de Mauritaanse gronden met sukses geëxploiteerd worden?

Zeker, indien enerzijds een commercialisatie van de vis kan ingebracht worden en we anderzijds niet te laat komen, daar de Russische en Poolse schepen deze gebieden al ontdekt hebben.

Denkt U dat de vloot van La Rochelle zich zal uitrusten met grotere schepen zoals die van Lorient?

De « Pelago » waarvan ik het bevel voer is een vaartuig van 800 P.K. We moeten schepen zien te vervaardigen van 1.200 P.K.

Is het moeilijk een bemanning te vinden te La Rochelle?

Nog niet, maar slechte schepen moeten niet meer hopen nog een goede bemanning aan boord te krijgen. Overigens, waarom die schepen niet slopen?

Is de opnemings van Spanje in de Gemeenschappelijke Markt, indien dit zich realiseert, voor u het voorwerp van een vooroordeel?

Een antwoord is moeilijk, maar Spanje heeft een grote behoefte aan vis.

X X X

Raymond Le Bail, schipper van de « Jechrisa Marie » komt zopas van een reis naar Holland, waar hij de Nederlandse schippers aan het werk zag.

Wat de kwaliteit van de vis aangaat, hoeven wij niets te vrezen van onze concurrenten. Onze werkmethode laat toe een variëteit van eerste klasse-vis op de markt te zetten, die voor Holland niet moet onderdoen...

Toch hebben ze een groot voordeel: de afstand naar de visgronden is niet zo groot. Daarentegen is hun sociaal regime veel ongunstiger dan bij ons.

Wat is uw mening over de laatste beslissingen door het « Comité Local » van Concarneau genomen, aangaande de tijdsduurte van de reizen?

Goede beslissing. We moeten alles in het werk stellen om onze kwaliteit op te drijven.

Fernand Péron, schipper van de « L'Aravis » deelt ook deze laatste mening, maar voegt hierbij:

Op voorwaarde dat we zekerheid hebben van een hogere prijs.

Er moet ook rekening gehouden worden met de weersomstandigheden waardoor het soms noodzakelijk wordt langer in zee te blijven.

Anderzijds moet men alles in het werk stellen om een langer verblijf in zee tegen te gaan. Men moet ook langs de andere zijde zorg dragen de vis geen uren aan een stuk aan de buitenlucht bloot te stellen, en dit voornamelijk in de vishallen... — F

Subsidies voor het Brits visserijbedrijf

Blijkens een mededeling van het Britse Ministerie van Landbouw en Visserij werden de subsidies voor het Britse visserijbedrijf gewijzigd.

Volgens een aanbeveling van het « Fleck » rapport moeten de basisvergoedingen jaarlijks van 7,5% tot 12,50% worden verlaagd. De eerste verlaging vond plaats in 1963 (7,50%). De tweede verlaging van 7,50 is ingegaan per 31 juli 1964.

De basisvergoedingen per dag op zee zijn voor de periode 31 juli 1964 — 31 juli 1965 de volgende:

— Voor schepen tussen 80 en 110 voet £ 7 13s 0d.
— Voor schepen tussen 110 voet en 140 voet £ 11 1s 0d.
— Voor schepen van 140 voet en meer £ 12 15s 0d.

De speciale uitkering per dag op zee voor motorschepen met een lengte van 80 voet en meer worden voor de periode 1 augustus 1964 tot en met 31 januari 1965 als volgt

— Schepen tussen 80 en 100 voet
Fleetwood £ 2 10s 0d
Brixham £ 2 0s 0d
— Schepen tussen 100 en 110 v.
North shield en Hartpool £ 3 10s 0d
Milford Haven £ 8 0s 0d
— Verre visserijtrawlers (Olie)
— Schepen tussen 160 en 180 v.
Grimsby (gebouwd tussen 1945-1952) £ 7 0s 0d
— Schepen tussen 160 en 170 v.
Hull (gebouwd tussen 1939 en 1948) £ 7 0s 0d

Dagvergoedingen voor schepen onder 80 voet.

— Schepen tussen 60 en 65 voet £ 6 0s 0d
— Schepen tussen 65 en 80 voet £ 7 10s 0d
— Seine netschepen, onder 60 voet welke normaal reizen van meer dan 7 dagen maken £ 6 0s 0d

De subsidies voor aangevoerde vis van andere schepen onder de 60 voet bedragen:

Ish. 3d. 6,3 kg gegutte vis en alsook bepaalde ongegutte vissoorten.

Ish. 0d. per 6,3 kg voor andere ongegutte vis, bestemd voor menselijk verbruik.

De subsidies voor schepen, welke de haringvisserij uitoefenen blijven als volgt:

Schepen onder 40 voet 6d per 6,3 kg haring.
Schepen tussen 40 en 60 voet £ 6.10.0 per dag op zee.
Schepen tussen 60 en 80 voet £ 7.0.0 per dag op zee.
Schepen van meer dan 80 voet £ 13.0.0 per dag op zee.

Op te merken valt dat in september 1964 hierin waarschijnlijk een verandering zal plaatsgrijpen.

Voorts krijgen de haringschepen een vergoeding van 25 sh. per 176 kg haring, welke wordt verwerkt tot vismeel mits de totale hoeveelheid niet meer dan 20% van de maandaanvoer van een schip uitmaakt. — K

ZIJ HADDEN PECH

Nabij de Thorntonbank sloeg de korre, bij het wegzetten in de schroef van de Z.793. Het vrijmaken bleek onmogelijk en schipper Gustaaf Mille zag zich verplicht om over de radio de sleephulp in te roepen van Louis Dhondt, schipper van de Z.161.

In de Welbank Flat visgronden had de Z.590, met schipper Maurice Helmsmoortel, keerkoppelingdefekt. Dit vaartuig werd door de Z.262 schipper Louis Adams naar Zeebrugge opgesleept.

GEMERKTE PLADIJZEN

In de Smith's Knoll visgronden ving de Z.30 van schipper-eigenaar Edmond Vandierendonck gemerkte pladijs ET 6964.

In het Bristol Kanaal ving de Z.420 met schipper Daniel Rappé een pladijs met kenmerken E.6516. — fL

Op 160 mijl Noord, Noord-West van Zeebrugge werd op het achterschip van de Z.458 een harde slag gehoord, gevolgd van hevige trillingen. Schipper Leon Demunter veronderstelde dat de schroef op een zich onder water bevindend voorwerp had geslagen. De vangst werd gestaakt en de Z.24 van schipper-eigenaar Henri Cogge sleepte het vaartuig op naar de thuishaven.

De Z.561 met schipper Demaecker Gilbert had nabij Smith's Knoll motordefekt. Herstellen bleek onmogelijk en het vaartuig moest door de Z.477 van schipper-eigenaar Firmin Vandepitte opgesleept worden naar Zeebrugge.