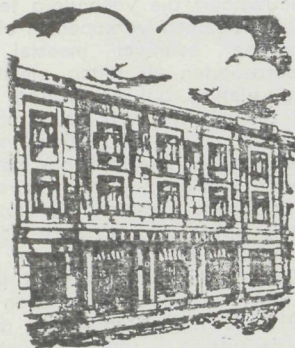


LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



Oudaan 26
ANTWERPEN :
Tel. 32.38.55 (8 lijnen)
Telex :
Leoneessel Antwerpen 277

★
BRUSSEL :
Keizerinlaan 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★
LUIK :
Boulevard
de la Sauvenière 24
Tel. 23.33.93 - 23.16.01

★
HAMBURG :
Leon Van Eessel & Co
Dammstorstrasse 31
Tel. : 34.27.00 - 34.27.18
Telex 021 - 4236
Leoneessel, Hamburg

Korrespondenten in :
Londen, Parijs, New-York, Rotterdam

(186)

Reders en Vishandelaars

H E T B E S T E

I J S

WORDT GELEVERD DOOR

Froid
Industriel

Telefoon : 717 91

(2180V)

BUITENLAND

EEN BLIK OP DE FRANSE VISSERSVLOOT

Frankrijk is opnieuw in een cyclus getreden waarin een ver doorgevoerde vlootvernieuwing dient uitgevoerd te worden.

Telkens wanneer een vaartuig een ouderdom bereikt heeft, waardoor het nodig blijkt dat steeds grotere sommen dienen geïnvesteerd voor het onderhoud moet er tevens onderzocht worden of het wenselijk is de uitrusting zelf volledig te vernieuwen en te moderniseren.

Momenteel verkeert de Franse vissersvloot in een dergelijke toestand. De nationale vissersvloot, tijdens de oorlog vernietigd om na de oorlog volledig heropgebouwd te worden, zal weldra 20 jaar oud zijn.

Zonder rekening te houden met de ouderdom, kan een ver doorgevoerde modernisatie opgedrongen worden door nevenfactoren zoals: onvoldoende rendement van een vissersvaartuig op een bepaalde visgrond, evolutie van het visverbruik, technische vooruitgang, enz.

Alzo heeft de vloot van Boulogne een verdoorgevoerde verandering ondergaan welke teweeggebracht werd door de geleidelijke vermindering van het rendement van de haringvisserij en tevens door de toenemende vraag van de verbruiker naar grotere vissoorten.

Evenzo heeft de vloot van La Rochelle een wezenlijke verandering ondergaan. Onmiddellijk na de oorlog werd er een nieuwe vissersvloot opgebouwd volgens het principe van de vooroorlogse werkwijze. Spoedig bleek dat de vooroorlogse werkwijze voorbijgestreefd was. Alzo werd het scheepstype « J.3 » in het leven geroepen om tot een rendabele uitbating te komen.

Het groot gevaar van nieuwe scheepstypen in de vaart te brengen, bestaat hierin dat alhoewel de eerste resultaten veelbelovend zijn de verder praktijk en ondervinding bewijzen dat aan de werkelijkheid niet tegemoet gekomen wordt. Ondertussen echter worden de scheepsbouwers overstelpt door bestellingen van die bepaalde type. Deze bestellingen worden geplaatst zonder dat de technische uitrusting doeltreffend beproefd is of dat ze economisch verrechtvaardigd is. Een sprekend voorbeeld hiervan is de mislukking van de ontwikkeling van

de kreeftenvloot. Bij de bouw werd er geen rekening gehouden dat er steeds verdere visgronden dienden opgezocht en dat een deel van de vangst aan boord diende bevroren te worden.

Bij de nieuwe uitbouw van de Franse vloot moeten er minimum 40 eenheden van 30 meter in de vaart gebracht worden met een motorvermogen van boven de 500 PK. Daarenboven moeten er minstens 10 vaartuigen van boven de 40 meter en een vermogen van 1.000 PK. gebouwd worden. Een groot gedeelte van deze schepen zullen hektrawlers zijn.

Bij de vernieuwing van de vloot stelt zich de vraag: « Is de Franse markt voldoende voorbereid om een verhoging van de aanvoeren en tevens een zeer gevarieerde aanvoer, op te sloppen ».

Om dit te bereiken moet er zware inspanning geleverd worden op het gebied van de informatie en propaganda. Het is duidelijk dat deze inspanning niet individueel kan gedragen worden. Een vaartuig wordt op enkele maanden tijds gebouwd, de verovering van een markt vergt dikwijls jaren.

Momenteel zijn er in Frankrijk 14.074 vissersvaartuigen in de vaart met een totale tonnemaat van 261.910 ton.

In deze cijfers zijn de twee fabrieksschepen begrepen.

Niettegenstaande er meer vaartuigen in de vaart gekomen zijn, is de gemiddelde aanvoer gedaald van 768 kg in 1956 tot 655 kg in 1959.

Hoogwaterboekjes

1965

Vanaf volgende week is het Hoogwaterboekje 1965 verkrijgbaar in alle boekwinkels of bij Uw dagbladverkoper.

Prijs per boekje : 10 fr.