

## VOLLEDIG IN KISTEN AANGEVOERDE VANGST...

Ingevolge de voldoeninggevende resultaten welke na verscheidene proefnemingen bekomen werden, zal aan boord van een Britse treiler een proefneming gedaan worden. De test bestaat niet meer in het in kisten bergen en aanvoeren van een gedeeltelijke vangst, maar wel de volledige produktie.

Inderdaad is het uit de experimenten te Hull, Aberdeen, Grimsby en Fleetwood gebleken, dat de vangsten welke in kisten geborgen werden een dag tot anderhalve dag langer bewaren, dan de gewone manier van handelen, t.z. los in de visruimen. Anderzijds ondergaat de vangst geen de minste beschadiging terwijl het sorteren geschiedt volgens de vangstdagen. Het rendement van de aldus bewaarde visrepen kan zodoende met 5 t.h. opgevoerd worden.

## HET VISTRANSPORT IN VOLLE REORGANISATIE

De reorganisatie van het vistransport in Groot-Brittannië, en waarover wij het reeds vroeger hadden, is het meest markante feit van de laatste weken. Zoals wij toen schreven gaat het hier om een eerste fase van een reorganisatieplan, die zich over het ganse Engelse gebied zal uitstrekken.

Achteraf zal de distributie ook gewijzigd worden in de Gallische

gebieden en de graafschappen in het Westen en Zuiden. Door het sterk verminderen van de dagelijkse gevormde vistreinen, hebben de British Railways hoofdzakelijk voor ogen het aantal wagons te verminderen en de wagons die blijven bestaan zo goed mogelijk aan te wenden; het is inderdaad zo dat vele wagons slechts gedeeltelijk gebruikt worden.

Te Hull is men evenwel niet bij de pakken blijven zitten, en heeft de gevestigde vishandel schikkingen genomen om omzeggens het volledig vistransport aan het baanverkeer toe te vertrouwen; transport die vroeger langs de spoorweg gebeurde. De enige lijn die zou behouden blijven is de sneltrein met bestemming naar King's Cross. Te Hull werd tenandere een nieuwe maatschappij opgericht, n.l. de Hull Fish Transport Ltd, die moet instaan voor het transport van de visprodukten naar het binnenland. In de beginne voorzagen de promotors van dit organisme het gebruik van 140 vrachtwagens. Dit aantal werd evenwel verminderd toen beslist werd dat het spoorwegtransport slechts gedeeltelijk zou verminderd worden. Niettemin zal deze overschakeling van het spoor naar het wegverkeer gepaard gaan met een kwantiteit van 700 à 750 ton per week, met niet minder dan 1.000 bestemmingscentra, over gans Engeland. Naar een eerste raming zouden de kosten voor de aankoop van de vrachtwagens mogen geraamd worden op 48.000.000, fr.

— B

## NIEUWE METHODE VOOR HET VERVAARDIGEN VAN VEZELS

De wetenschap blijft niet stilstaan. Steeds weer worden nieuwe ontdekkingen gedaan. De meest uiteenlopende gebruiksvorwerpen veranderen in een niet te volgen tempo van gedaante, en het is er blijkbaar om te doen het ons zo praktisch mogelijk te maken. De moderne mens heet immers praktisch te zijn. Dit geldt evenzeer in de visserij-industrie.

Zo heeft bijvoorbeeld, op het gebied van de kunstmatige of scheikundige vezels, de nylon een onloochenbare grote rol. Netten in nylon bv zijn niet alleen zoveel sterker en duurzamer maar zijn tevens veel lichter, hetgeen ten goede komt aan het schip en het werk van de visser aan boord verlicht.

Het onderzoek naar nieuwe chemische vezels is in de laatste jaren heel produktief geweest. Het zou ons te ver leiden de gamma van dergelijke nieuwe stoffen op te sommen. Veel interessanter lijkt het ons de laatste ontdekking op dit gebied aan te halen, ontdekking die wel eens een mijlpaal in de geschiedenis van de visserij-industrie zou kunnen betekenen. Een Engels vakblad onthult inderdaad dat men in een technisch instituut te Manchester tot de bevinding zou gekomen zijn dat sommige scheikundi-

ge stoffen onder bepaalde omstandigheden — deze blijven natuurlijk geheim — in vezel gaan splijten van zodra ze verhit en uitgerekt worden.

De ontdekking leidde tevens tot de vaststelling dat dergelijke stoffen kommercieel zouden kunnen worden aangewend door het vervaardigen van vezels. Onderzoekingen en proefnemingen zouden immers hebben uitgewezen dat deze zg. « splijt-vezels » uiterst geschikt blijken als touw, garen enz. Bovendien zouden ze veel sterker zijn dan alle tot nu toe gekende soorten, en — en dit is wel het belangrijkste — gezien het eenvoudig procédé zou de kostprijs ervan gevoelig lager liggen.

Voor de visserij zou dit een enorm voordeel betekenen. — T.S.R.

## OPSLEPING

Tijdens de visserij diende de N.3 « De Rita » van Vermote Roger, uit Oostduinkerke, wegens breuk aan de verbinding van schroef- en tussenas, beroep te doen op de N.807 « Don Bosco » van Lelouarn F. Het vaartuig werd zonder verder onheil in de thuishaven gesleept. — N

## BERICHT AAN REDERS EN VISHANDELAARS

# De betaalde verlofdag van 15 augustus 1965

15 augustus valt volgend jaar op een zondag.

Bij ontstentenis van een paritaire overeenkomst dienaangaande zou normaal de vervangingsdatum automatisch op de daaropvolgende maandag komen te vallen. Het hoeft echter geen betoog dat de maandag een belangrijke marktdag is, zowel voor de reders als voor de vishandelaars.

Overtuigd van de belangrijkheid kwamen deze laatste daarom bijeen in de Rederscentrale op vrijdag 18 december 11. om deze aangelegenheid te bespreken.

De aanwezigen waren eensgezind akkoord om maandag 16 augustus 1965 als een regelmatige verkoopdag te doen doorgaan en de betaalde verlofdag naar een andere datum te verschuiven.

Wat dit betreft voorziet een K.B. d.d. 9 december 1960 het volgende: Bij ontstentenis van een algemeen bindend besluit van het paritaire

komitee enerzijds en gezien anderzijds, in de visserij noch syndikale afvaardigingen, noch ondernemingsraden bestaan, kan iedere patroon afzonderlijk, met de meerderheid van zijn werknemers de compensatiedag vaststellen. Dit betekent niet alleen dat die vervangingsdag van patroon tot patroon mag verschillen, maar dit houdt tevens in dat éénzelfde werkgever voor verschillende groepen van zijn personeel verschillende data kan vaststellen, steeds in overeenstemming met de meerderheid der werknemers van elk dezer afzonderlijke groepen.

Iedere datum moet echter minstens vijf dagen voordien op een goed zichtbare plaats in het werkhuis worden uitgehangen, en moet tevens binnen dezelfde periode medegedeeld worden, bij aangetekend schrijven aan de Sociaal Inspekteur, Distrikthoofd te Brugge, Spanjaardstraat 15.

Het Sekretariaat Rederscentrale.

## Vooruitzien

« Beheren is vooruitzien ». Dit gezegde is weliswaar oud, maar niet versleten; het geldt meer dan ooit, zeker ook in de visserij.

Om het even welke bedrijfstak waar geen toekomstplannen worden gesmeed en vastgelegd, gaat ten onder. Wordt er wel gepland dan moet dit kunnen worden omgezet in de praktijk. De vooruitziende industrie leidt daartoe jonge en bekwaame elementen op die, hand in hand met de moderne ontwikkeling en techniek, deze plannen zullen ten uitvoer brengen en meteen de toekomst van deze industrie veilig stellen. Dit geldt voor elke industrie en dus ook voor de visserij.

In deze sektor echter wordt het bemanningsprobleem steeds scherper — dit is trouwens een algemeen verschijnsel door heel Europa heen — en steeds minder jonge elementen blijken geneigd het schone beroep van visser te kiezen.

In dit verband ontleenden we het hiernavolgende aan « Fishing News » van 11 december 11.

Overtuigd zijnde dat « de beste waarborg van een stabiele toekomst en een bloeiende vloot bestaat in het aantrekken van geschikte jonge krachten » zijn de havensteden Aberdeen en North Shields tot volgende aktie overgegaan.

Aberdeen, die als havenstad steeds vooruitstrevend is geweest, heeft om te beginnen, in samenwerking met de « White Fish Authority » een werkgroep samengesteld die als hoofdtak de problemen en de mogelijkheden te bestuderen heeft om bemanningsleden voor de vloot aan te trekken. Een eerste resultaat is de benoeming van een zg. verbindingsman om leerjongens aan te werven.

De reders zijn een stap verder gegaan. Zij verschaffen kosteloos alle uitrusting en materiaal aan hen die zeereizen meemaken gedurende de studieperiode. Bovendien worden zakgeld en reiskaartjes geschonken aan de jongens die van huis verwijderd zijn, zodat ze steeds thuis kunnen gaan indien daartoe reden bestaat.

Niet alleen het bemanningsaantal als dusdanig is tegenwoordig een probleem. Immers de verarming van de visgronden, de uitbreiding van de visserijzones en van de visserijgrenzen gaat nieuwe problemen stellen. De vis is er nog wel, maar niet meer genoeg. Men moet verdere en langere reizen maken, en meer en meer wordt de vangst direct aan boord van de zg. fabriekschepen verwerkt. Dit stelt bijzondere eisen aan de bemanning. De Engelsen zijn zich hiervan eveneens bewust. Een nieuw type visser zal zich meer en meer op de voorgrond stellen. Taaiheid zal weliswaar een hoofdvereiste blijven maar daarnaast zal technische vaardigheid evenzeer noodzakelijk worden.

Daarom werd in het plaatselijk kollege van het voornoemde North Shields een speciale afdeling toegevoegd die de leerjongens in staat zullen stellen lessen over invriesprocessen en praktische oefeningen in het fileren te volgen. Een gedeelte hiervan zal rechtstreeks aan boord en op zee plaatsgrijpen.

De visserij-industrie gaat onvermijdelijk een nieuwe weg op, zo besluit het Engels dagblad, maar de les is duidelijk: er is nog steeds een boterham op zee te verdienen maar meer dan ooit zijn een paar stevige en vooral « handige » handen nodig om die te grijpen.

— T.S.R.