

59 NIEUWE EENHEDEN IN 1974

WAAR IS BELGIE ?

In de loop van het jaar 1974 telde men in Frankrijk 59 nieuwe eenheden waaronder enkele van de grootste in het buitenland besteld. Over het algemeen is 1974 met dit cijfer praktisch gelijk gebleven aan de voorgaande jaren niettegenstaande de gerezen uitbatingsmoeilijkheden voor de rederijen eerder een teruggang had doen vermoeden. Het weze echter gezegd dat vele, zonet de overgrote meerderheid van deze nieuwe vaartuigen een bouwplanning kenden van zeker op zijn minst in 1973.

Terzelfdertijd kende men bij onze zuiderburen 7 totale verliezen onder de vissersvaartuigen en 12 veranderingen van thuishaven en slechts één enkele sloping. Hierbij komen nog 9 verkopen aan het buitenland.

Onder de vissershavens is de achteruitgang van Duinkerke treffend. Door een grote rederij werden twee mooie eenheden verkocht aan Griekenland, een andere eenheid kreeg Concarneau als thuishaven, terwijl de zeer recente eenheid „Ganymède” reeds bij zijn tweede uitvaart verloren ging.

Te Boulogne breidde de vissersvloot zich licht uit. De kustvloot kwam hier goed te voorschijn door een aanwinst van 8 nieuwe eenheden. Twee trellers kwamen eveneens de plaatselijke vloot vervoegen terwijl anderzijds een 36 meter treiler verkocht werd aan Denemarken. Te Dieppe kreeg men 3 eenheden bij, namelijk de nieuwe „Yan-Cédric” ter plaats van stapel gelopen en verder een overgang van de haven van Lorient. Te Port-en-Bessin kregen we de het van stapel lopen van de eerste stalen kotter der lokale vloot! Maar terzelfdertijd het totaal verlies van twee eenheden. Te Cherbourg noteerde men eveneens de aanwinst van twee nieuwe eenheden. Te St-Malo kregen we de aanwinst van twee diepzee-trellers, namelijk de „Capitaine-Pleven II” en de „Joseph-Roty II” maar terzelfdertijd noteerde men er de verkoop aan Sénégal van de „Alex-Pleven” en voor de kustvisserij het van stapel lopen van een nieuwe eenheid. Concarneau kende in 1974 verscheidene aanwinsten in de tonijnvloot hetgeen de eerste plaats van deze haven in de tonijnvisserij nog verder beklemtoont. Te Lorient telden we twee nieuwe eenheden voor de industriële verre visserij, namelijk de „Drake” en de „Cassard”, beide gebouwd in België, verder de „Jean-Marc” gebouwd in Polen, terwijl de „Jean-Pierre Robert IV” verkocht werd aan Argentinië.

Het vernieuwingsprogramma voor de industriële diepzeevloot telt verder voor 1975 niet minder dan 20 eenheden! Vanaf februari zal de Franse vloot één nieuwe industriële eenheid per maand kennen en één nieuwe tonijnvissersvaartuig per trimester. Nochtans staat het vast dat de spectaculaire verhoging der bouwkosten nu reeds de inzichten voor vernieuwing en modernisering over 1975 aanzienlijk heeft beknut, vooral dan bij de kustvaartuigen. Dat is vooral waarneembaar op de werven van Cherbourg en St-Malo die daarbij nog getroffen werden

door sociale moeilijkheden zodanig dat men onder meer de sluiting noteerde van één der modernste werven die nochtans een zekere toekomst beloofd was.

Waar is het Belgisch kapitaal ?

Wanneer men leest wat er in Frankrijk, Engeland, Duitsland en Ierland aan vernieuwing gedaan wordt dan vraagt men zich af hoe het mogelijk is dat er bij ons zo weinig belangstelling bestaat voor modernisering.

Wat een feit is, dat is dat de reders nooit of althans slechts sedert een tiental maanden ingelicht werden omtrent de wijze en voor welke redenen de „Feoga” kredieten verleent.

De redersorganisaties en vakbonden in de ons omringende landen werken samen en hard om van hun regering van alles te bekomen om het bedrijf leefbaar te houden en te moderniseren.

Het is geen opwelling van enkele dagen om dan in het niet terug te vallen, want van de brandstoffenkwestie hoort men niets meer, de zware premies voor ongevallen door de kustvisserij te betalen, blijven te betalen, het krediet voor de Danish Pair visserij is een flop geworden, want nog niemand ontving één frank en de uitvoeringsbesluiten inzake de verplichte bijdrage voor het scheepsfonds blijft sedert maanden hangen, zoals het vijfjarenplan voor de sanering, enz.....

Ondertussen zijn zware beperkingsmaatregelen op til inzake vangsten. Maar heeft men al nagegaan hoe die economisch op te vangen om onze visserij in leven te houden?

Van dit alles, nog niets.

Zal de hereniging van de Rederscentrale en Unie daarin verbetering brengen en de stootkracht worden waaraan we behoefte hebben?

We hopen het dat nieuw bloed daaraan zal meehelpen in het belang van het bedrijf en de mensen die er in leven.

P. Vandenberghe

SCHIP TE KOOP

lengte 25 m., breedte 6 m., bouwjaar 1966, motor: Kromhout-Dieselmotor TP6FD 240, 500 pk, met straalbuis, van brug af bedienbare winch. Radar automatisch piloot, gekoeld visruim.

Aanvraag:
L. MARIJS
Schoolstraat 7, Vlissingen
Tel. 01184/6193 of 3839
(7660N)

Tot op heden kennen we drie Konventies die zich bezig hielden met de bescherming van de wateren en de zeeën. Dit zijn de Parijse Konventie, de Konventie van Straatsburg en de Konventie van de Rijn.

De Konventie van Parijs houdt zich in het bijzonder bezig met de pollutie van de wateren en de zeeën veroorzaakt door landelijke bronnen. De Konventie van Straatsburg had in het bijzonder de studie van maatregelen ter bescherming van de internationale waterlopen en de Konventie van de Rijn meer speciaal de bescherming tegen scheikundige pollutie van de Rijn zelf.

De Commissie van de Europese Gemeenschap met betrekking tot één van de gevaarlijkste polluties, namelijk deze van de waterlopen en van de kustwateren, heeft nu een beslissing kenbaar gemaakt die laat veronderstellen dat er nu toch wat meer schot zal komen in de bescherming van de waterlopen. De

ze beslissing is het coördineren van de resultaten van de hierboven aangehaalde konventies. Deze commissie zal de verscheidene regelen die de konventies uitgewerkt hebben in afzonderlijke internationale zittingen, bijeen brengen en een vormige verplichte normen dikteren.

De voornaamste bevuilingsagent van de zeeën zijn de waterlopen en daarom wil de commissie deze waterlopen zuiverder houden. Daarom zal zij een lijst samenstellen geldig bindende voor de drie Konventies voornoemd, met de naam van de gevaarlijkste substanties waarvan de lozing streng dient gecontroleerd, het gaat hier in het bijzonder over kwik, kadmium, fosfoorsamenstellingen, zekere synthetische samenstellingen, zekere oliën en hydrocarburen. Verder zal de commissie een datum vaststellen van waarop de lozingen zullen gecontroleerd worden en verplicht gesteld voor alle leden van de gemeenschap.

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

Naar een oplossing voor de moeilijkheden in de Franse diepzeevisserij

Verleden week deelden we mede dat de franse vissers uit St. Malo en Fécamps weigerden in zee te steken naar de verre visserij zolang hun geen voldoening werd gegeven in het loonconflict dat hen met de patroons scheidde. Het gaat hierom de vangsten van de laatste campagne van 1974 die niet verkocht en in de diepvries opgeslagen werden. Gezien de reders de prijs niet kunnen vooruitzeggen aan dewelke zij hun produkt op de markt kwijt zullen geraken, hadden zij een regeling voorgestaan op basis van een geschatte prijs voor de niet verkochte vis. Deze prijs was minder dan deze van de vorige campagnes en vermits het loon op de totaalopbrengst berekend wordt betekende dit ook een minder loon voor de vissers. De reders hadden reeds in de voorlaatste campagne van 1974 moeilijkheden ondervonden met de afzet van het produkt en wensten hiermede rekening te houden in de berekening van het omzetcijfer dat terzelfdertijd als basiscijfer zou dienen voor het bepalen van procentsgewijs vastgestelde lonen. Om de nieuwe campagne niet te laten voorbijgaan zijn de reders nu grotendeels tegemoet gekomen aan de looneisen der vissers mits de toezegging vanwege de openbare overheden dat:

- 1) de franse regering zou aandringen bij de C.E.E. om de franse markt van het opgeslagen diepvriesprodukt te ontlasten.
- 2) de uitvoer van dit produkt te vergemakkelijken en te bevorderen door aangepaste maatregelen.
- 3) op het nationaal plan een aantal maatregelen te treffen om het verbruik van het produkt te stimuleren.
- 4) de werknemers en de werkgevers terug aan de rondetafel te brengen om de ontstane moeilijkheden in een geest van begrip voor beider moeilijkheden op te lossen.

VOORNAAMSTE EENHEDEN NAAR ZEE

Na de toezegging vanwege de rederijen gingen zaterdag 18 januari reeds vier vaartuigen van de «Rederij Pleven» in zee. Het zijn de «Jozef-Rothy II», de «Kapitein Pleven II», de «Pierre-Pleven» en de «Kolonel Pleven» zal naderhand vastgesteld worden. Enkele eenheden van andere rederijen waren reeds een paar dagen voordien voor de nieuwe campagne vertrokken. In franse visserskringen maakt men zich toch wel ongerust over de afzet van de nieuwe campagne.