

Zeewijding te Heist en de toestand van de visserij

De jaarlijkse zeewijding van Heist was opnieuw een aantrekkingspunt voor duizenden toeristen, die vanop de zeedijk het traditioneel gebeuren gadesloegen en de halzen rekten om de excellenties van de regering te kunnen zien: er waren immers drie ministers die zich gewaardigd hadden een verlofdag te Heist te komen doorbrengen, nl. minister Declercq, minister Depaepe en minister Vanderpoorten.

Twintig vaartuigen, merklijk meer dus dan vorig jaar, namen aan de zeewijding deel, echter ditmaal zonder kleurige vlaggen wapperend aan de mast doch slechts versierd met een grote zwarte vlag.

Begrijpelijk dat daaromtrent vragen zouden gesteld worden en het was de beroepsvereniging Hand in Hand die gezorgd had voor een open brief aan de leden van de regering om te verduidelijken waarom deze zwarte vlag werd gevoerd, tevens er gebruik van makende te wijzen op de algemene crisistoestand van de visserij.

Achteraf werd deze brief ook overgemaakt aan de pers en heeft radio Kortrijk een interview afgenomen, dat verleden dinsdag in splinternieuws werd uitgezonden.

Intussen vernamen we dat de aanwezige minister niet alleen de gebruikelijke woorden van begrip hebben uitgesproken, maar konkreet een afspraak hebben gemaakt en bereid gevonden zijn in de schoot van de regering de visserijproblematiek in haar geheel te bekijken.

Hieronder volgt de door Hand in Hand opgestelde nota.

Aan de leden van de regering aanwezig op de Zeewijding te Knokke-Heist, 15-8-1975

Mijne Heren,

Het is niet de DAG DER ZEE-LIEDEN die werd gebocoyt, zoals een dagblad schreef, doch de reders en vissers van de Oostkust, die sedert een paar weken hun vaartuigen bewaren met een zwarte vlag in top, wensen ook vandaag de bijzondere aandacht te trekken en hun ongenoegen te uiten tegenover de regering, die schijnbaar akkoord gaat met het zich concentreren van de Belgische zeevisserij in één haven: OOSTENDE.

Immers, de akkomodatie van de Zeebrugse vissershaven is onbestaande en door het in de vaart brengen van grotere eenheden is thans zowel de diepgang als de ligplaats eveneens totaal ontoereikend geworden.

De zeevisserij van de Oostkust bekwaam van ir. Verschave, sekretaris-generaal van het Ministerie van Openbare Werken, het principieel akkoord om van de Zeebrugse tijhaven een gesloten dok te maken, waardoor aanzienlijk meer ligplaats en een konstant voldoende waterpeil zou verzekerd zijn.

Deze werken houden echter in dat de huidige yachthaven te Zeebrugge, die jaar na jaar meer plaats in de vissershaven inneemt, zou moeten ruimen.

Het Brugs stadsbestuur wil ech-

ter deze yachten niet prijsgeven en gedooft liever dat Zeebrugse vaartuigen noodgedwongen uitwijken naar Oostende.

Niet alleen de ekonomen zijn unaniem overtuigd dat een concentratie van de Belgische zeevisserij in één haven uiteindelijk nefast zal zijn, maar een emigratie van de Oostkustvissers zal tevens tot onherstelbaar gevolg hebben dat het familiaal bedrijf, dat in Oostende onbestaande is en tot teleurgang van de Oostendse vloot leidt, uitsterft en derhalve de gehele Belgische visserij zal laten teniet gaan.

Daarenboven is de gehele Belgische zeevisserij reeds in een impasse geraakt:

de Belgische zeevisserij beschikt nog slechts over 260 vissersvaartuigen met een totale bruto-tonnemaat van 24.000 ton en met 92.000 P.K.; daarvan heeft Zeebrugge 140 eenheden met 12.000 ton en 50.000 P.K., waardoor het de belangrijkste vissershaven is geworden met weliswaar de slechtste infrastructuur en met de meest bedreigde toekomst.

Toch blijft het een bedrijf waarin 1.200 vissers tewerkgesteld zijn en dat aan ruim 15.000 gezinnen in het land een inkomen verschaft.

In 1974 werd 39.000 ton vis aangevoerd en verkocht tegen 1 miljard 200 miljoen fr. In den vreemde besomden onze vaartuigen ongeveer 100 miljoen fr voor 3.000 ton.

Volgens het Ministerie van Landbouw, Dienst van de Zeevisserij, was op de veiling de gemiddelde prijs in 1974 voor kabeljauw 27,75 fr, voor schol 20,05 fr, voor tong 117,33 fr en garnaal 62,32 fr, terwijl in datzelfde jaar de gemiddelde prijzen in Nederland voor kabeljauw 29,45 fr, schol 22,76 fr, tong 129,20 fr en garnaal 45,70 fr bedroegen, hoewel België zeer veel invoert uit Nederland en de Belgische vishandel dus kennelijk een ondoorzichtige prijzenpolitiek voert.

EVOLUTIE DER UITBATINGSKOSTEN

Terwijl de bruto-besommingen stagneren, zijn de uitbatingskosten ongelooflijk gestegen, wat de rentabiliteit van de Belgische visserij onder nul brengt; in vergelijking met 1972 steeg de prijs voor de gasoil met 200 pct en werd aldus t.o.v. de bruto-opbrengst een kostenpost van in 1972: 8 pct, in 1975 20 pct; maar ook alle andere posten kenden enorme verhogingen: ijs 75 pct, vistuig 60 pct, sociale lasten 70 pct., uurloon voor herstel en onderhoud 60 pct enz., waardoor het totaal der kosten vandaag 105 pct. van de bruto-besomming bedraagt, wat dus noodzakelijk naar het failliet van de Belgische visserij moet leiden wanneer hier geen verandering intreedt.

VOORUITZICHTEN

Niet alleen IJsland, maar ook Noorwegen schikken hun territoriale wateren tot 200 mijl uit te

breiden, terwijl Groot-Brittannië bepaalde visserijmethodes zal beperken en/of verbieden; anderzijds heeft ook België de besluiten van de Noord-Oost Atlantische Commissie aanvaard, overtuigd dat door overbevissing bepaalde vissoorten uitsterven en dus moeten beschermd worden, maar waardoor onze visserij slechts bepaalde kwanta tong, schol en kabeljauw mag aanvoeren, zodat de rentabiliteit nog meer in het gedrang zal komen.

Daarenboven heeft het vooruitzicht op lagere besommingen tot onmiddellijk gevolg dat de bemanning afvloeit, die immers betaald wordt met een procent op de bruto-opbrengst.

OVERLEVINGSKANSEN

Als de overheid oordeelt dat de Belgische visserij moet behouden worden en ze die arbeidsplaatsen wil veilig stellen, dienen er dringend maatregelen getroffen te worden:

— de vangstcapaciteit wordt door nationale en internationale be-

schikkingen beperkt, waardoor niet alleen de aangroei van de vloot moet verhinderd worden, maar zelfs het bestaande aantal eenheden moet worden uitgedund, door bv. een aantrekkelijke slooppremie te geven aan de reders die zich uit het bedrijf willen terugtrekken.

— in afwachting dat een prijzenregeling de opbrengsten kan verhogen moet tegemoet gekomen worden aan de falikante druk van de uitbatingskosten en dient een blijvende en grotere tussenkomst op de gasoilprijs te worden gegeven.

Benevens tal van andere mogelijkheden, zijn deze primordiaal en mag de Belgische overheid over de grenzen kijken naar Nederland, die haar visserij wil redden en reeds dergelijke beslissingen heeft getroffen.

Mochten deze summier beschouwingen, die de zwarte-vlaggenactie willen verduidelijken, er de Regering toe aanzetten onmiddellijk maatregelen te treffen en het voortbestaan van de visserij te waarborgen.

Mocht uw persoonlijke tussenkomst ertoe leiden dat de vissershaven te Zeebrugge blijft, waarvoor dan ook spoedig de aanpassingswerken dienen aangevat.

In naam van de beroepsvereniging,

De Sekretaris :
(get.) J. DEROOSE.
De Voorzitter :
(get.) E. NEYTS.

NOTA van de REDACTIE: Waar blijft de Rederscentrale om een actie te voeren ?

DE BRANDSTOFFPRIJZEN VOOR DE VISSERIJ

Onze minister van Landbouw maakt volksvertegenwoordigers en senatoren steeds wijs dat de mazoutprijzen in België niet hoger liggen dan in Nederland.

Mogen we zijn aandacht vestigen op het feit dat de prijzen in België sedert begin 1975 als volgt evolueerden :

27 januari	3,77 fr.
28 februari	3,66 fr.
22 april	3,76 fr.
2 juni	3,86 fr.
28 juli	3,96 fr.
1 augustus	4,05 fr.
5 augustus	4,18 fr.
7 augustus	4,29 fr.
22 augustus	4,38 fr.

En in Holland is die prijs heden maandag 18 oogst nog steeds 3,67 fr.

En er is meer. Naar het schijnt is er voor september nog een nieuwe verhoging te voorzien.

Waar gaat het heen met onze brandstofprijzen. En wie is er nu baas en controleur over de grote winsten door deze maatschappijen gemaakt ?

Zou de heer Minister ons nu kunnen uitleggen of de Amerikaanse dollar in Rotterdam een andere koers heeft dan in België ? En waarom betalen de Hollandse vissers aan die petroleummaatschappijen 3,67 fr. en betalen onze vissers voor diezelfde gasoil nu reeds 4,38 fr.

En waarom is de Staatstussenkomst in Holland 0,75 fr. en in België slechts 0,50 fr.

Is dat geen duidelijke diskriminatie op Europees vlak, Mijnheer de Minister ?

Of is uw kollega van Economische Zaken slechts een werktuig in de handen van de grote maatschappijen, die een systeem schijnen uitgevonden te hebben dat in hun voordeel verschilt van hun winstmarges in Holland ?

Welke volksvertegenwoordiger of senator krijgt er opnieuw een ONTWIKKEND antwoord zoals in deze van de VOZOR, de 12-mijlszone en de IJslandkwesie ?

P. VANDENBERGHE