

ZEER ERNSTIGE TOESTAND VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

(Vervolg van blz. 1)

verhoogden, is de prijs van levend verse vis in de laatste maanden zo beduidend laag, dat van een zelfde opbrengst als de drie voorgaande jaren geen sprake meer is. En dit op een ogenblik dat de algemene onkosten voor vele visserijbenodigdheden van 100 % verhoogden en zelfs van de brandstoffen van 1,22 fr. begin 1973 thans officieel tot 3,86 fr. waren verhoogd en nu nog OFFICIEEL 3,77 fr. noteren.

Wij vragen ons ten andere af waarom de betrokken visserijmiddelen de bevoegde instanties niet beter en met bewijzen voorlichten om deze toe te laten de verantwoordelijken van de gemeenschappelijke markt op de ernst van de toestand te wijzen en de minimaprijzen van tenminste tien tot honderd te doen verhogen.

De bodemprijs is geen leefbare prijs, maar een beletsel tot erger.

En wat ons land betreft, waarom moeten wij benadeeld worden tegenover onze Beneluxpartner ?

Waarom krijgen onze reders geen even grote tussenkomst in de brandstofprijzen als in Holland. De officiële prijzen zijn hoger dan in Holland !

Waarom wordt er bij ons geen even groot fonds van 420 miljoen uitgetrokken om de visserij te steunen ? Waarom geen commissie van ervaren mensen in het bedrijf, die een programma snel uitwerkt om aan de toestand te verhelpen ? Waarom geen tweede Kon. Besluit zoals dat van 5 mei 1974 om buiten een vaste toelage voor brandstof, bepaalde visserijen te steunen ? De kustvisserij en IJslanders hebben het minst te lijden gehad, maar komen er ook niet. De ganse middenslagvisserij is zwaar getroffen.

Tot op heden werd er op onbegrijpelijke wijze niet krachtadig tussengekomen.

Is men onbekwaam ? Is men gelaten in het lot ? En als de ouderen zo zijn, moeten de jongeren niet evengoed gesteund ?

Of zal men pas reageren wanneer het te laat is.

Deze ernstige toestand moet niet alleen langs het departement aangeklaagd. Maar langs politieke weg wordt het tijd de ministers van Landbouw, Economische Zaken en Financiën wijs te maken, DAT HET VIJF VOOR TWAALF IS en dat het niet een inspekteur van Financiën moet zijn, die het land beheert, maar de ministers en gekozenen, die dan ook hun verantwoordelijkheid te dragen hebben.

Onze ambtenaars zijn van goede wil. vragen niet beter de toestand te saneren maar het is het bedrijf dat het de minister en hen moet bewijzen dat de toestand ernstig is. Het is het bedrijf dat een saneringsplan ter overweging moet voorleggen.

En het zijn de politici die op politiek vlak moeten tussenkomen. Maar daarvoor zijn er koördinatie, daden en geen woorden nodig. En dat ontbreekt op het huidig ogenblik. P. VANDENBERGHE

HOLLANDSE TWEDE KAMER STEUNT VISSERIJ

(Vervolg van blz. 1)

1 augustus t/m december 1974. Voorts deelde hij mede dat bij de Europese Commissie een aanvraag ligt om de bestaande overheidsgarantie voor het eerste halfjaar 1975 te verhogen tot 87 centiem per liter.

EN WAT IN BELGIE ?

Uit wat voorafgaat stellen we vast dat de Hollandse minister en zijn departement niet bij de pakken is blijven zitten en de visserij in elk geval in deze moeilijke ogenblikken krachtadig gesteund wordt.

Wat meer is : waar bij ons door de Belgische Minister van Landbouw van 1 april tot 1 juli 0,50 fr. ristourne gegeven werd welke verlengd werd tot 31 december 1974 omdat de mazoutprijzen voor de visserij vanaf 1 november van 0,30 fr. verhoogd werden en op zeker ogenblik de officiële prijs van 3,86 fr. bereikte, is deze tussenkomst in Holland veel hoger.

Vanaf 1 januari 1975 is de regeringstussenkomst bij ons tot 0,30 fr. per liter herleid, waar in Holland de tussenkomst oorspronkelijk als voorschotten bedoeld in een verklaring op 6 februari in de Tweede Kamer afgeleid. in een toelage veranderd is. die van 1 januari (en niet van 1 april 1974) tot 1 aug. 42 centiem bedraagt en van 1 oogst tot 31 dec. tot 72 centiem teruggave opgevoerd wordt met dien verstande, dat getracht zal worden te vanaf 1 jan. 1975 voor het eerste half jaar tot 87 centiem op te voeren.

Daarenboven wordt het Hollandse ontwikkelings- en saneringsfonds met 420 miljoen frank gespijsd.

Wij eeven die cijfers ter overweging aan onze ministers van Landbouw en vooral aan de minister van Ekon. Zaken, die met zijn brandstoffenpolitiek volledig verkeerd loopt, daar de kleinen groot geld blijven betalen en de grote maatschappijen voor grote afzet aan grote industrieën en grote schepen braderieprijzen toepassen.

Onze rederskringen schijnen op het huidig ogenblik een witboek op te stellen.

Zouden ze niet beter eerst er voor zorgen dat een onmiddellijke betere tussenkomst op de brandstofprijzen toegepast wordt en anderszids een budget bekomen wordt om de krisistoestand te kunnen het hoofd bieden vooraleer het voor velen te laat is.

Wij wachten af !

P. VANDENBERGHE

IS DE TOEKOMST AAN DE HEKTREILERS ?

Te Lorient is men begonnen aan de verbouwing van de klassieke middenslagtreilers tot hektreilers.

Reeds is de 29 meter «Le Paladin» volledig omgebouwd en maakt men aanstalten voor de ombouw van een andere klassieke 29 meter. De stoot tot deze ombouw is eerder toevallig gekomen. De Paladin was het slachtoffer van een brand waarbij de ganse bovenstructuur van het vaartuig vernield werd. De reder besliste hierna de treiler om te bouwen tot een eenheid voor hekvisserij. Het voordeel bestaande eenheden van dit type om te bouwen, ligt vooral op het financiële vlak. De ombouw tot een volwaardige hektreiler met behoud van de motor kost voor dit type nagenoeg 16 miljoen frank, terwijl een nieuw dergelijk 29 meter vaartuig 35 miljoen zou kosten. De hektreiler is bestemd voor de visserij ten zuiden en ten westen van Ierland.

De klassieke «Paladin» was een

29 meter treiler voor een breedte van 7,10 m. en een diepgang van 3,40 m. achteraan, een ruimte van 130 m³ vooraan en een motor van 600 pk. De bergruimte en de motorkamer werd niet veranderd, maar achteraan werd het vaartuig compleet omgebouwd en de kiel versterkt. Er werd een overdekte werk-kamer voor het behandelen van de vis voorzien en de scheepsromp onder en boven water achteraan werd eveneens volledig omgebouwd.

Het vaartuig werd voorzien voor polyvalente visserij zodat men niet aan één enkele visserij zal gebonden zijn. Er zijn twee hydraulische lieren vooraan en twee zijlieren achteraan, verder een lier voor het afrollen en een overbrengingssysteem voor de kuil. De logementen voor elf man bezetting, samen met de keuken en het sanitair liggen vooraan. Het vaartuig is uitgerust met alle mogelijke apparatuur voor de pelagische visserij. De bemanning telt 9 koppen.

HOE HET BRUGS STADSBESTUUR DE ZEEBRUGSE VISSERIJ UITZUIGT

Burgemeester Vanmaele en zijn schepen Raes veggen hun zolen aan de vissers en reders

Bij het ter perse gaan, vernemen wij dat de gemeenteraad van Brugge a.s. maandag, 24 februari 1975 samenkomt met als dagorde : „CONCESSIE VISAFSLAG VISMIJN ZEEBRUGGE”.

Men zal zich herinneren dat de concessie door het Schepencollege werd toegezegd aan de „PVBA Verenigde Visafslagers” voor één jaar met ingang 1 januari 1975 mits een vergoeding aan de stad van 16% op het afslagrecht (1,25% op bruto besomming, volgens degressieve schaal).

Dit zou voor 1975 circa 1 miljoen betekenen. Tegen deze on-demokratische toezegging hebben we toen geprotesteerd, voor al omdat de stad zonder zelf kosten te hebben zich wil verrijken op de rug van de vissers, die het momenteel uiterst moeilijk hebben. We konden juist vóór nieuwjaar lezen, dat in de gemeenteraad sterke oppositie werd gevoerd tegen het voorstel van het schepencollege.

Dezelfde gemeenteraad had de maand ervoor een motie gestemd om de minister meer steun te vragen. Deze minister heeft nu gevraagd wat de stad zelf al deed. Burgemeester Van Maele moest zwichten voor de argumentatie van BSP en VU en zag zich genoodzaakt de concessie te verdagen. De huidige visafslagers zouden mogen verder werken tot 31 december 1975, intussen zou een commissie worden aangesteld om de kwestie te bespreken en te onderzoeken en een nieuw contract of een nieuwe formule uit te werken tegen 31 maart 1975.

Deze commissie is nog steeds niet samengesteld en toch heeft men het lef de zaak terug voor de gemeenteraad te brengen. Sindsdien heeft zowel, de kleinhandel als de leurhandel gevraagd om de visafslag te mogen behartigen. De R.C. Oostkust heeft er bij de V.V.A. op aangedrongen te worden gehoord en geëist dat de belangen van haar leden in een protocol zou worden vastgelegd. HET SCHEPENCOLLEGE LACHT MET DIT ALLES !

Ook de houding van de V.V.A., die tot op heden de reders niet uitnodigde tot een open gesprek, is voor ons niet helemaal duidelijk. Of willen ze er opnieuw een viertal miljoen aan winnen met als medeplichtige het Brugs gemeentebestuur ? Maar dat de gemeenteraad, zonder verder onderzoek, zonder alle partijen te hebben gehoord, tegen alle principes in „en volgens ons ook tegen de wet in” thans bereid zou gevonden worden goed te keuren wat ze op oudejaarsavond niet durfden of niet wensten goed te keuren, kunnen wij niet geloven. Wij zijn overtuigd dat de voorbarigheid van Burgemeester Van Maele schipbreuk zal lijden op het gezond verstand.

Mocht de CVP-meerderheid op haar knieën gaan zitten voor een willekeurige en onwettelijke handeling van het schepencollege, dan zullen wij het beleven dat de kleinhandel of de visveters, de reders of de politieke groeperingen bij de Raad van State klacht neerleggen tegen deze ondemocratische beslissing. Op het miljoenenverlies van de vismijn, voorzien op de begroting 1975, komen wij later terug.

Groter uitbuiting van de brave visserij, na de historie met de bennen, waarvoor nog steeds 12 fr in plaats van 6 wordt aangerekend, bestaat niet.

P. VANDENBERGHE