

het visserijblad

Vrijdag 14 maart 1975 — Nr. 11

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1000 FR. — 6 MAANDEN 500 FR. — 3 MAANDEN 250 FR. — BUITENLAND 1100 FR. — HOLLAND 70 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, BUPUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELS-KAAI 30, OOSTENDE — TEL 70.77.13/70.77.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

Zeebrugse visserij gewurgd !

Waar blijft het stadsbestuur met de
vele beloften ?

Tijdens het ministerieel bezoek sprak de hr..... over de aanpassing van de vissershavens te Zeebrugge.

Men weet dat de actiegroep Zeebrugge Visserijbelangen enkele tijd geleden zei dat, om de vissers een betere toegang tot de haven te geven, het graven van een vaargeul met een sluis gewenst was vanuit het bestaande tijdok naar zee.

Volgens de hr..... was dit een nutte oos werk, dat bovendien de kosten voor de modernisering van de vissershavens zou verdubbelen. De werken met een sluis zouden 500 miljoen kosten, zonder sluis 250 miljoen. De sluis achtte hij niet nodig. Bovendien schijnen de schippers niet te beseffen wat zo'n sluis betekent. Het versassen zou heel wat tijd in beslag nemen, betoogde de hr....., die argumenteerde dat men alleen het tijdok moet verdienen tot —5 m. Dan zijn voor de zeevissers alle problemen opgelost.

In verband met de slipway zei de hr..... dat de enige goede oplossing is het bouwen van zo een slipway in de achterhaven van Zeebrugge op het uiteinde van het Prins Philipsdok. Daar beschikt men over een terrein van 5 ha en is er meteen ook plaats voor het vestigen van nevenbedrijven. Men weet dat de reders te Zeebrugge deze oplossing verwerpen. Ze willen een nieuwe slipway op de plaats van de huidige. De vissers beweren dat ze heel wat moeilijkheden zullen ondervinden om de nieuwe sluis te passeren. En ze vergeten zei de hr..... dat ze nu voor scheepsherstellingen naar Oostende moeten en daar ook telkens door een sluis moeten.

Zo lees ik het in de krant van 11.3.75; ik heb alleen puntjes gezet in plaats van de naam van de spreker, omdat ik hoop de persoon in kwestie eerstdaags te mogen voorstellen aan de oostkustreders, die hij aan het wurgen is en die hem misschien tot andere gedachten zullen brengen. Ofschoon ik betwijfel dat de hr..... de moed zal hebben zijn zaak te komen verdedigen.

DE MINISTER VAN

OPENBARE WERKEN

Volgens dezelfde krant is minister Defraigne naar Zeebrugge gekomen op uitnodiging van de maatschappij der Brugse Zeevaartinstellingen om de sinds 2 jaar stilgelegde werken aan de zeesluis te komen bezichtigen. Maar de MBZI schijnt dus plots ook erg geïnteresseerd te zijn in de vissershavens, gezien ze de minister ook daarheen gelooft hebben, echter zonder de reders een kans te geven ter dezer gelegenheid hun zaak te verdedigen. Ze gaven anderzijds wel de kans om, tegenover de pers, de verlangens van de Oostkust publiek te laten kelderen.

Ofwel wordt de minister hier schromelijk misleid, ofwel speelt hij onder één hoedje, hetzij met de MBZI, hetzij met andere belangengroepen, die de visserij weg willen, want ons werd géén kans gegeven, wel integendeel : wij moeten lezen hoe de raadgevers van de minister ons krankzinnig noemen en vaststellen hoe ze veel beter dan wij weten wat onze vissers willen en verlangen. We dagen de hr..... uit zich bij ons te komen rechtvaardigen, wat hij tegenover de pers durft zeggen moet hij ook tegenover de betrokkenen durven uiten. We dagen de minister uit, als zijn raadgever in zijn schelp kruipt en als die zijn verzinsele niet terugtrekt; zich in het parlement uit te spreken, om datgene te verdedigen wat wij van de hand wijzen.

VERZINSELS

Volgens de hr..... is een vaargeul met sluis een nutteloos werk dat bovendien 500 miljoen zou kosten, terwijl «zijn» moderniseringsplan 250 miljoen zou kosten. De

(vervolg blz. 2)

BELANGRIJKE STAATSTUSSENKOMSTEN VOOR FRANSE VISSERIJ WAAR BLIJFT DE BELGISCHE UITEENZETTING VAN DE TOESTAND ONZER VISSERIJ ?

De staatstussenkomsten die toegezegd werden aan de franse visserij bewijzen weer eens dat slechts ekstreme protestacties, maatregelen kunnen afdwingen. Waarom zou men inderdaad tussenkomen ten voordele van een bepaalde industrietaak wanneer het maar bij verbale protesten blijft ? Hebben de boeren het soms ook niet gehaald, dank zij het afzetten van de wegen met hun traktoren en het blokkeren van het verkeer ? In ieder geval is het op zekere manier toch een spijtige vaststelling dat men eerst tot de harde maatregelen met inbegrip van kloppen en slaan en het verstoren van de openbare orde dient over te gaan, vooraleer gehoor te krijgen. Moeten de openbare diensten dan altijd eerst tot de werkelijkheid gebracht worden door slaande argumenten. We willen in dit geval zeker niet de Franse visserij hun slaande acties verwijten maar wel de indolente mentaliteit van de bevoegde overheidsdiensten.

Overheidstoezeggingen :

Na de spektakulaire acties vanwege de vissers zoals het blokkeren van de havens, de vernietiging van de ingevoerde vis, het onbrijdbaar maken van sommige hoofdwegen door het verspreiden over het wegdek van ganse ladingen vis en niet in het minst het bezetten van de burelen van het ministerieel departement, kwam zeer spoedig een uitnodiging vanwege het betrokken ministerie tot het voeren van onderhandelingen.

Deze gebeurden reeds op 20 februari en werden langs de ene zijde geleid door de Staatssekreteraris zelf en langs de andere zijde door een ruime delegatie van reders, vissers, syndikaten en vertegenwoordigers van de handel. Vooraleer tot een overeenkomst te komen dienden echter drie bijeenkomsten gehouden en vijf uur gediskussieerd. Tenslotte kwam men tot een vergelijk op basis van een supplementaire staatstussenkomst ten bedrage van meer dan 400 miljoen B.fr. verdeeld als volgt :

- 1) een bijkomende staatstussenkomst van 90 miljoen B.fr. als tussenkomst in de gestegen brandstoffenprijs
- 2) subsidies ten bedrage van 160 miljoen voor de gewone visserij
- 3) een leningsfonds ten bedrage van 160 miljoen aan lage interest ten voordele van de productieorganisaties voor hun leden
- 4) hierbij kwam dan ook de toezegging vanwege de staat op sluiting van de grenzen voor invoer van vis uit landen buiten de E.E.G.

(vervolg blz. 2)

ZEEBRUGSE VISSERIJ GEWURGD ?

(Vervolg van blz. 1)

sluis achte hij niet nodig. Boven- dien schijnen de schippers niet te beseffen wat zo'n sluis betekent.

Hij voorziet 500 miljoen, waarvan 350 miljoen voor de sluis met een brug over de sluishoofden !

Mijnheer....., wie heeft er u een brug over de sluishoofden gevraagd? En wat kost dergelijke? Op het departement van openbare werken kregen wij een prijs voor de sluis, die veel veel lager ligt dan 350 miljoen.

Noemt u dit eerlijke voorlichting? Noemt u het eerlijk te verzwijgen dat het plan van de werkgroep honderden meter méér ligplaats voorziet (die er dringend nodig zijn) terwijl uw plan een onnozele steiger plant midden in het dok vóór de vismijn, en waardoor zelfs de huidige slipway van Bocher zou moeten verdwijnen !

Is het eerlijk 500 miljoen voorop te zetten tegenover 250 miljoen, terwijl het plan van de hr..... een slipway van 150 miljoen voorziet, die wij niet willen ! Terwijl volgens ons 150 miljoen + 250 miljoen altijd 400 miljoen is voor een slecht werk tegenover 500 miljoen (?) voor wat ons moet redden.

De schippers schijnen niet te beseffen wat zo'n sluis betekent... maar beseffen het de schippers van Oostende, die al generaties lang door een sluis gaan ?

Het merendeel van de schippers van Zeebrugge zijn al veel meer door de sluis van Oostende gevaren dan dat mijnheer... die Oostendse sluis heeft gezien ! En als een sluis zo'n afschuwelijke zaak is, waarom verplicht hij ons dan om door een sluis te gaan naar het Filipsdok ?

Het doet ons meer en meer geloven dat de slipway achteraan het Filipsdok er MOET komen om, naar wordt beweerd, de scheepswerven van Langerbrugge naar Zeebrugge te lokken. Niet ten bate van de visserij maar van de binnenscheepvaart.

Intussen heeft Oostende 2 slipways, in de vissershaven en niet in een nijverheidsdok, en plant men er thans een derde. Dit voor 77 bemande vissersvaartuigen, waar Zeebrugge er volgens het verslag van Verkeerswezen op 31.12.74 toch 127 bemande vaartuigen telde.

Waarom wordt die derde slipway

van Oostende niet gebouwd langs de vaart Brugge - Oostende... om nevenbedrijven aan te trekken ?

KWADE TROUW ?

Ik riskeer met overtuiging een proces voor wat ik schrijf, want ik kan niet bewijzen wat ik hier beweert, gezien de hr..... ons wel te woord heeft gestaan maar ons nooit iets schriftelijks heeft bevestigd.

Toen de slipway op de kuisbank te Zeebrugge gepland was en het lastenboek voor aanbesteding klaar lag, heeft de hr..... ons verklaard dat «Brussel» dergelijke slipway in laatste instantie toch had afgewezen, omdat een tijhaven daartoe niet geschikt is. Wanneer op vandaag dit argument niet langer geldt babet men nu over nevenbedrijven.

Verleden week vrijdag heb ik de hr..... onze argumentatie toegelicht en verkeerde ik bij het afscheid in de waan dat ik met overtuiging zijn voorstellen had weerlegd. In elk geval heeft de hr..... verklaard dat minister Defraigne eerstdaags moest oordelen over de verschillende voorstellen en dat de werkgroep dus best zo vlug mogelijk contact moest opnemen met de hoogste instanties, wilde men voorkomen dat er een definitieve beslissing zou getroffen worden tegen onze voorstellen in.

Maar reeds 4 dagen later tracht de hr..... ons bezoek aan Brussel te voorkomen en doet hij de minister in verzinsles geloven, buiten ons weten maar wel in aanwezigheid van de pers.

Maandagnamiddag, terwijl de hr..... nauwelijks was uitgesproken, kwamen journalisten mij reeds opzoeken om mede te delen wat ze pas hadden vernomen en te vragen of ik kon vermoeden waarom er nu plots anti-visserij wordt gewerkt. Wij vermoeden niets. We weten hoe getracht wordt de Zeebrugse visserij naar Oostende te dwingen. Als men dit wil loochenen moet men durven vooraf de kwestie uit te spreken.

De meeste parlementairen van de Oostkust hebben de werkgroep hun steun toegezegd.

Ze mogen niet langer wachten hun invloed aan te wenden als minister Defraigne weigert de werkgroep te ontvangen.

JEF DEROOSE

BELANGRIJKE STAATSTUSSENKOMSTEN VOOR DE FRANSE VISSERIJ

(Vervolg van blz. 1)

De bijkomende staatstussenkomst in de brandstofprijzen :

Het gaat hier werkelijk om een aanvullende tussenkomst vanwege de staat, zodat met deze 90 miljoen B.fr. het totale bedrag nu 185 miljoen bedraagt voor het jaar 1975, hetgeen voor het lopend jaar een subsidie van 0,50 fr per liter gasoil betekent, dat wil zeggen, nagenoeg hetzelfde als voor 1974. Gezien de brandstofprijzen nu in Frankrijk tot 4 fr. de liter bedraagt naargelang de tankplaats en dat de brandstofprijzen in de laatste anderhalf jaar verdrievoudigd werd, is zelfs de subsidie van 0,50 B.fr. nog niet verrekend genoeg. Bij onze zuiderburen heeft men anderzijds een eigenaardige vaststelling gemaakt, namelijk dat men gemiddeld over alle vaartuigen gezien, één liter gasoil nodig heeft voor het vangen van één kg. vis. Gezien de gasoil prijs ruim 2,60 fr verhoogde in de laatste achttien maand, is dit voor een gemiddelde vangst 130 fr. per ben. Voor een aanvoer van 300 bennen zou dit toch een globale meeruitgave betekenen van 39.000 fr. ! Waar blijft de Belgische studie ?

Subsidies voor de gewone visserij :

Het gaat hier over de kust- en middenslagvisserij. Hiervoor wordt een toelage verleend van 160 miljoen B.fr. Dit is in zekere zin te beschouwen als een sociale toelage in dezelfde zin als deze toegestaan aan de landbouwers om een vermindering van inkomsten te compenseren.

Leningsfonds aan lage rente :

Door de staatssecretaris werd eveneens een bedrag van 160 miljoen B. fr. ter beschikking gesteld voor leningen aan de reders. De rentevoet van deze leningen zou 5% bedragen. Door de lagere inkomsten van veel reders is het hen inderdaad nog moeilijk de kapitalen te verzamelen voor investeringsdoeleinden zodat deze staatstussenkomst werkelijk aan een behoefte beantwoordt. Het zijn de drie grote producentenorganisaties die met de verdeling zullen belast worden evenals enkele producentenorganisaties van minder aanzien uit de kleinere vissershavens.

Invoerverbod uit landen buiten de E.E.G. :

Niettegenstaande de vissers in hun eisen een totaal invoerverbod voorstonden, was het te voorzien dat de regering hier onmogelijk kon op ingaan wat de landen behorende tot de Europese Economische Gemeenschap betreffen. Inderdaad is een eenzijdige beslissing vanwege Frankrijk niet bij machte een multinationale overeenkomst te veranderen of te ontcrachten. Hiervoor is de toestemming van alle partners vereist. Dit hebben de betrokken visserijmiddens geredelijk ingezien en zich beperkt tot de eis voor verbod van invoer uit landen die buiten de E.E.G. staan. Dit verbod slaat echter slechts op een 10% van alle ingevoerde vis. Nochtans werd door de visserij een strengere controle gevraagd op de invoer van vis uit de E.E.G. in verband met sommige misbruiken die hierin bestaan dat vis van buiten de Gemeenschap, in transit langs een E.E.G.-land ingevoerd wordt en een ticket opgeplakt krijgt van het transitland. De grote aanvoer van Deense, Hollandse, Engelse en Duitse vis zal echter niet kunnen gekeerd worden ook al rust er twijfel op sommige van deze ingevoerde vis.

Ondertussen vernamen wij dat de werkgroep van de „Visserij ter Zee” te Brussel een motie gestemd heeft om overhandigd te worden aan het Uitvoerend Comité van de Gemeenschappelijke Markt, waarbij het verzoek uitgedrukt wordt dat in alle landen van de Europese Gemeenschap, de invoer van vis uit derde landen zou verboden worden en hulp zou verleend worden aan de stockage. Inderdaad is de toestand van de visserij, niet alleen in Frankrijk, maar in alle landen van de Gemeenschap even benard.

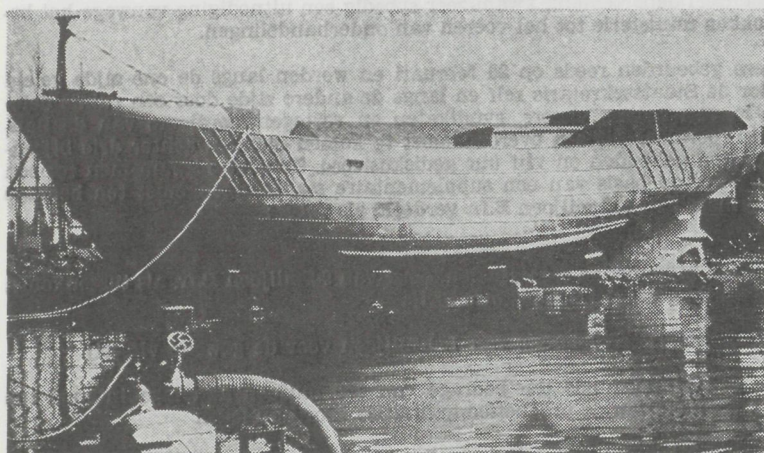
Anderzijds, gezien in Frankrijk de verre visserij van de voordelen die nu genomen werden praktisch uitgesloten werden, hebben de reders en vissers uit deze sektor besloten hun houding te verstrakken zodat ook hier terug moeilijkheden opduiken.

Ondertussen wacht de Belgische Visserij nog steeds op de voorstellen en uiteenzetting van de hachelijke toestand van de Belgische Visserij bij de regering door de Rederscentrale.

Tot nu toe is er al veel praat verteld, maar nog niets positiefs naar voor gebracht ! Hoe lang nog ?

„Sprokkel”

O.186 „SHANNON” LIEP VAN STAPEL



Zoals in onze vorige editie gemeld, werd op de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp de stalen treiler O.186 «SHANNON» te water gelaten. Bovenstaand een beeld van de gloednieuwe treiler, kort na de stapelloop.