



# HET VISSERIJBLAD

VRIJDAG  
4 SEPTEMBER 1964

Abonnementen: Binnenl. 1 jaar 300 F - 6 maanden 150 F - 3 maanden 80 F - Buitenl. 1 jaar 325 F - Holl. 1 jaar Fl. 22  
Verantwoordelijk Drukker-Uitgeefster: Simonne BOLLINNE, Vindictivelaan 22, Oostende, Tel. 725.23, PCR 41.89.87

DRUKKERIJ  
Telefoon nr. 777.13

## De Visseren en hun sociale toestand

Tot nog toe zijn in «Het Visserijblad» verschillende artikels verschenen, die betrekking hebben op technische en op economische aangelegenheden en problemen inzake de zeevisserij.

Ik meen dat van deze bijdragen met veel belangstelling kennis wordt genomen vanwege de vissers en vanwege al de bedrijfsmensen zelfs. Zij bevatten telkens vele interessante gegevens voor het beroep, waaruit zij eventueel veel nuttige inlichtingen kunnen putten en waarbij ook het gewoon publiek kan vaststellen hoe ingewikkeld soms zekere zeevisserijaspecten voorkomen en aan welke moeilijkheden onze vissers het hoofd moeten bieden.

x x x

Ik ben van gevoelen dat het ook wel eens nuttig is iets van de sociale kant van het vissersbedrijf te belichten en even stil te blijven staan bij zekere aangelegenheden die onze vissers over 't algemeen sterk aanbelangen en die nog op een oplossing wachten, niettegenstaande het onmogelijke dat tot op heden in dit domein werd gedaan.

Het is alleszins opvallend welke verkeerde mening er in zekere middens wordt op nagehouden als het gaat over de vissers en de toestand waarop deze zo veel recht hebben.

Moest dit nu geschieden in het binnenland, waar men doorgaans omtrent de zeevisserij en haar problemen veelal onwetend is, dan zou dit nog geen verwondering baren, maar men komt dit regelmatig te horen in de kuststreek waar nochtans meest alles op de zeevisserij is afgestemd en waar men over 't algemeen van de zeevisserij leeft, al is het vaak op onrechtstreekse wijze.

De zeevisserij wordt dikwijls afgeschilderd, vooral sedert enkele jaren, als een zeer winstgevend beroep. Ik denk niet dat ongewijden in de zaak zulke dingen opzettelijk vooropstellen, doch dat het veelal gebeurt uit oorzaak van onwetendheid en dus door een verkeerd begrip ter zake.

Laten wij het dan vandaag eens hebben over dit netelige punt en onderzoeken wij thans een paar factoren, die sterk inwerken op het moreel van de visser zelf en uiteindelijk dus ook in zekere zin op het rendement van zijn zwaar en lastig beroep. Laten wij er tevens op zijn manier, het onze toe bijdragen om ook hier zo snel mogelijk een gevoelige wijziging te zien intreden in deze nog immer heersende abnormale toestand.

x x x

Ik heb altijd gehouden van personen en ambtenaren die hun opgelegde taak verrichten in functie van de mens, die dus niet enkel de zaken beschouwen langs de administratieve of de economische kant alleen, doch terzelfdertijd tevens hun werk onder sociaal oogpunt bekijken en gans hun streven daar naar richten, die dus het eventueel onrecht opsporen en trachten goed te maken en zo mogelijk op onopvallende wijze, mensen die dus niet op hun bureel blijven zitten, doch ter plaatse gaan onderzoeken en of er zich geen ernstige problemen stellen, wellicht ongewild en hoe deze dienen opgelost.

Dit gezegd zijnde, is het nuttig even te blijven stilstaan op de netelige kwestie van het pensioen onzer vissers.

Het is bekend dat er sinds lang — door de belanghebbende zelf en door de bevoegde ambtenaren — met aandrang gepleit wordt om te komen tot een doeltreffende en betere regeling van het pensioenvraagstuk voor onze vissers. Het betreft hier immers een meer dan billijk en menswaardig probleem. Inderdaad, het gaat zeker niet op dat een visser slechts kan genieten van het gewoon ouderdomspensioen, dat dus toegekend wordt op de leeftijd van 65 jaar aan alle werknemers. Het staat vast dat een zeevisser, als men de statistieken wil nagaan, een man is die op 55 jarige leeftijd beschouwd moet worden als zijnde niet meer totaal geschikt om zijn taak zorgvuldig uit te voeren. Oorzaak hiervan is het zeer onregelmatig leven van deze categorie mensen, hun buitengewoon hard en gevaarlijk werk, hun lange arbeidsuren, die gewis mogen geschat worden op gemiddeld 16 uur daags, hun speciale voeding aan boord en bovendien nog — in de meeste gevallen — 't niet te onderschatten moreel nadeel dat de

belanghebbenden zich moeten getroosten, namelijk de lange afwezigheid uit hun familiekring, zij die doorgaans door de hunnen zo diep en onrecht worden bemind.

Deze buitengewone toestand maakt van onze vissers een soort mensen die moeten kunnen genieten van een bevoorrecht pensioen, namelijk op 55 jaar, want alsdan tellen zij gewoonlijk een eerbiedwaardig aantal jaren vaart, vermits de meesten al zeer vroeg met hun vader of familieleden naar zee op visvangst zijn gegaan.

Niet alleen de ouderdom hoeft in aanmerking genomen, doch ook het bedrag van het te verlenen pensioen, want nogmaals eist hier de rechtvaardigheid dat het zou gaan over een hoger bedrag dan het gebruikelijk ouderdomspensioen.

Moet de Staat hier terugschrikken voor de aanzienlijke hogere onkosten daaraan verbonden? Geenszins, want het is zeker niet de waarheid geweld aan doen hier te vermelden dat zulks aan de gemeenschap — **alles globaal beschouwd** — omzeggens niets meer zou kosten dan thans. Men bedenke, inderdaad dat er slechts ongeveer 2.100 belanghebbenden zijn die als visser kunnen worden aanzien en dat er zovelen tussen hun 55 en 65 jaar werkloosheidsvergoedingen en ziektevergoedingen hoeven te ontvangen, vermits zij te oud en te zwak zijn geworden om regelmatig in zee te gaan en ook omdat zij vaker ziek vallen eens deze leeftijd bereikt.

Men mag aannemen dat er hoogstens een 200-tal vissers van deze nieuwe schikking zouden kunnen gebruik maken. Dit zou zeker een maximum betekenen, want er mag niet worden vergeten dat het de belanghebbende zeevissers vrij zou staan op bedoelde leeftijd het pensioen aan te vragen en dat sommigen (de kloeksten onder hen) toch nog zullen trachten hun zeeberoep — dat hun zo nauw aan het hart ligt — tot het einde toe te vervullen.

Omtrent de onkosten verbonden aan de revalorisatie van het pensioen der zeevissers, die dus zo bitter weinig in aantal zijn en zulke interessante klasse van mensen vormen, zou hier zeker niet mogen gerede-kaveld worden als men bedenkt dat men voor die talrijke schaar van mijnwerkers (die even eerbiedwaardig zijn) eveneens zulk prachtig werk inzake pensioenstelsel heeft kunnen verwezenlijken en als men, anderzijds, vaststelt dat ook in andere landen voor de vissers veel wordt gedaan, zoals b.v. in Frankrijk, waar een zeevisser zelfs op 50-jarige leeftijd de kans heeft zijn pensioen aan te vragen.

x x x

Op een tweede punt dient hier de dringende aandacht gevestigd en namelijk op de oorlogsrente van de zeevisser.

Zulke rente werd reeds sedert geruime tijd toegekend aan de zeevissers ter koopvaardij. Het betreft hier namelijk de premie van 50 F per jaar voor iedere maand vaart tijdens de beide wereldoorlogen, om precies te zijn gedurende de perioden van 1 april 1915 tot 11 november 1918 en van 10 mei 1940 tot 15 augustus 1945.

Als men opmerkt dat onze vissers een der zwaarste en gevaarlijkste taken hebben verricht gedurende de vijandelijkheden en die welverdiende premie reeds bij K.B. van 14 december 1954 aan hun collega's ter koopvaardij werden verleend, dan mag men wel met reden de vraag stellen — niettegenstaande allerlei besprekingen welke daaromtrent reeds plaats hadden en het feit dat vroeger een wetsvoorstel in deze zin werd ingediend — waarom dit zo zeer verdiend voordeel aan de kleinsten onzer zeevarenden nog immer wordt ontzegd, zij die zulke zware verliezen (geschat op een derde van het effectief en op de twee derden van hun materiaal) tijdens de laatste wereldoorlog, hebben geleden.

Zulks is des te meer waar gezien deze rente slechts zou ingaan op hun 60e jaar en — gezien hun gering aantal — nooit het bedrag van 200.000 F zou bereiken (voor de beide oorlogen samen). Gezien de leeftijd der belanghebbende vissers, zou dit bedrag ieder jaar merkkelijk afnemen en zou ook de rente nooit kunnen overgaan op de naastbestaanden.

Wij staan hier dus voor een bijzonder belangwekkend geval.

Wij willen ten slotte nog een derde aangelegenheid opwerpen, te weten het stemrecht van onze vissers.

Wanneer deze laatste in zee vertoeven — en dat gebeurt vaak — zijn zij in de onmogelijkheid hun stem uit te brengen. Dit feit misnoegt menig visser, want hij is er zich van bewust welke harde en belangrijke taak hij vervult in vergelijking met andere beroepen en waarvan de belanghebbende personen wel in de mogelijkheid zijn altijd «hun invloed» te laten gelden op 's lands bestuur.

Wij menen dat thans — nu er gesproken wordt over de herziening van de Grondwet — toch wel het middel zou dienen gevonden om in dit euvel te voorzien. Wanneer het verschil in dagen slechts onbeduidend zou wezen zouden zekere schikkingen kunnen getroffen worden om deze mensen toe te laten op voorhand, dus vóór zij naar zee gaan, hun stem uit te brengen in een bepaalde plaats en onder een zekere controle. Deze moeilijkheden kunnen niet onoverkomelijk worden bestempeld, vermits in sommige landen ook een dergelijk systeem van kracht is ten gunste van dezen die een belangrijke taak, onder meer op economisch gebied, vervullen.

Wij hebben gemeend dat het nodig is de aandacht van de openbare mening op deze leemten te vestigen. Hier wordt gewis niets bijzonders noch onmogelijks gevraagd. Zoals men zal willen opmerken, schuilt in deze korte uiteenzetting wel iets waarin de billijkheid in 't gedrang komt en het is onze plicht hier alles in 't werk te stellen — natuurlijk voor zover het ons mogelijk is — en de bevoegde personen en instanties te bewegen opdat in dit opzicht eindelijk veranderingen mogen intreden. Het gaat hier over punten die in de eerste plaats een morele draagwijdte hebben en zwaar inwerken op de man zelf.

Wij hebben ons hier in te spannen voor de visser, de man die recht heeft op meer waardering, in aanmerking genomen zijn verdiensten, zijn zwaar en soms onmenselijk werk, zijn opofferingen die hij zich getroost en het bestendig gevaar waaraan hij blootstaat. Indien het onze plicht is met al onze krachten goed te doen voor het welzijn van de andere mensen, vooral voor de misbedeelden, hoe veel meer moet het dan niet war zijn wanneer wij het op onbaatzuchtige wijze mogen verrichten voor de meest interessanten onder hen, namelijk voor onze vissers.

S.

## DE VEILIGHEID EN ONZE VISSERSVAARTUIGEN

# DE TOESTAND VAN DE ZEEBRUGSE VISSERSHAVEN

## Enkele beschouwingen

Op 31 juli jl. en 7 augustus II. stelde volksvertegenwoordiger Ene-man respectievelijk de 2 volgende parlementaire vragen aan de minister van Openbare Werken.

In acht maanden tijd verloor de Zeebrugse vissersvloot 6 vaartuigen zijnde:

Op 10-11-1963 de Z.226 — bemanning gered.

Op 10-8-1963 de Z.122 — bemanning gered.

Op 24-2-1964 de Z.274 — bemanning gered.

Op 31-5-1964 de Z.416 — (4 personen vergaan met het schip)

Op 10-6-1964 de Z.476 — de schipper verdrongen, 2 anderen gered.

Deze sombere opsomming stemt iedereen tot nadenken. De meest verscheidene oorzaken kunnen het gevolg zijn van deze rampen, wrakken in zee, het vastlopen van het schip, de ouderdom van het schip, de aard, de bouw van het vaartuig, de ontwikkelde kracht van de motor in bepaalde weersomstandigheden, de stromingen, de grondzee, de stormen enz.

Het nalezen van de verslagen over het vergaan van de vaartuigen leert ons weinig of niets.

Het is vanzelfsprekend dat de zo betreunde verliezen aan bemanning, en ook aan boten, druk besproken wordt in de visserij-middens.

De diensten van het Zeewezen volgen deze feiten van dichtbij, doen onderzoeken, ondervragen de geredden, spreken zelfs straffen uit, doch moeten zoals bij ongelukken op het land, het dikwijls houden bij loutere veronderstellingen.

Het weze me toegelaten, Mijnheer de Minister, zonder de opgesomde vaartuigen op het oog te hebben, enkele algemene vragen te stellen:

1 — Kan de zware misthoorn bij zichtbaarheid van slechts 100 meter in werking gebracht?

2 — Bij het toezicht van vaartuigen met bronzen schroef, wordt voldoende nagekeken de toestand van de verteerde nagels?

3 — Kan bij de schou-

wing door de Zeevaartinspektie terzelfdertijd in de haven het pneumatisch vlot gekeurd worden en de vuurpijlen geprobeerd om te zien of ze in goede staat zijn?

4 — De vissersvaartuigen worden gebouwd volgens de door de officiële diensten goedgekeurde plannen. Zijn de techniekers van de Zeevaartinspektie wel voldoende in de gelegenheid om zelf de vaartuigen te testen aan de problemen die zich stellen bij het vissen?

5 — De goedgekeurde plannen van de nieuwe boten, zijn ze niet te gewaagd ingevolge de verhouding bovenbouw en romp, zodat de stabiliteit in 't gedrang komt en als correctie al te veel ballast moet worden toegevoegd?

6 — Is het waar dat de Engelse en Duitse vissersvaartuigen in 't algemeen breder gebouwd worden?

De betrokken diensten, Mijnheer de Minister, zijn met al deze problemen ten eerste begaan en in 't bijzonder met alles wat de veiligheid van de vissers kan

bevorderen; de voorgelegde plannen worden met de grootste nauwkeurigheid onderzocht.

In de gegeven omstandigheden en om de gemoederen tot bedaren te brengen zou het goed zijn, Mijnheer de Minister, hieromtrent meerdere gegevens te verstrekken.

Totdaar de verschillende vragen van volksvertegenwoordiger Ene-man.

Hierop gaf de geïnterpelleerde minister volgende antwoorden:

1e vraag: Kan de zware misthoorn bij zichtbaarheid van slechts 100 meter in werking gebracht?

Antwoord: Het is mij niet zeer duidelijk wat bedoeld wordt. Indien bedoeld wordt het inwerkingsstellen van 3 mistsignalen langsheen de kust en op de lichtscheppen dan kan gezegd worden dat deze in werking gesteld worden zohaarst de zichtbaarheid gedaald is tot op  $\pm 1$  mijl.

2e vraag: Bij het toezicht van vaartuigen met bronzen schroef, wordt voldoende nagekeken de toestand van de verteerde nagels?

Antwoord: Ongeacht de aard van het schroefmateriaal worden de nagels, samen met de ganse romp overigens, minstens eens per jaar nagezien.

3e vraag: Kan bij de schouwing door de Zeevaartinspektie terzelfdertijd in de haven het pneumatisch vlot gekeurd worden en de vuurpijlen geprobeerd om te zien of ze in goede staat zijn?

Antwoord: Elk pneumatisch vlot wordt evenals elk schip tenminste eenmaal per jaar in de haven door de Zeevaartinspektie nagezien. Dit nazicht is niet noodzakelijk gelijktijdig.

De vuurpijlen kunnen helaas, evenmin als een lucifer op voorhand beproefd worden. Eenmaal ontstoken zijn ze daarna uitbrand en onbruikbaar. Wel wordt geëist dat alle vuurpijlen voorzien zijn van hun fabricagedatum en na verstrijken van de vervalttermijn wordt de vervanging van de vuurpijlen geëist.

4e vraag: De vissersvaartuigen worden gebouwd volgens de door de officiële diensten goedgekeurde plannen. Zijn de techniekers van de Zeevaartinspektie wel voldoende in de gelegenheid om zelf de vaartuigen te testen



Afgedankte baggerboten en onttakelde vissersvaartuigen liggen door elkaar gemeerd, derwijze dat een belangrijke meerplaats verloren gaat voor de overige eenheden.