

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 ± 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.

aan de problemen die zich stellen bij het vissen ?

Antwoord: De plannen worden goedgekeurd onder oogpunt van veiligheid aan de hand van de criteria daaromtrent gesteld in het zeevaartinspektiereglement. De specifieke visvangstproblemen vallen niet onder de bevoegdheid van de Zeevaartin-spektie.

5e vraag: 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?

Antwoord: De verhouding bovenbouw en romp van de nieuwe boten waarvoor plannen werden goedgekeurd is op zichzelf niet gewaagd. De scheepsbouwer moet zorgen voor een gepaste gewichtsverdeling te komen.

Of de hoeveelheid ballast die hij daartoe moet toevoegen niet te veel of wél te veel is kan eventueel een punt van discussie uitmaken tussen de scheepsbouwer en de bouwheer al naargelang de termen van hun kontrakt, maar de Zeevaartsinspektie heeft hier niets in te zien.

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

Antwoord: mijn diensten bezitten geen dokumentatie die hun toelaat daar positief op te antwoorden.

Hierbij dient opgemerkt dat de breedte wel een belangrijk element is maar slechts één van de vele belangrijke elementen die bij de beoordeling van een schip moeten in acht genomen worden. Totdaar het antwoord op de eerste vraag van volksvertegenwoordiger Eneman.

X X X

Op 7 augustus jl. richtte ver-noomde volksvertegenwoordiger zich dan tot de minister van Openbare Werken, in verband met de verwaarloosde toestand waarin de Zeebrugse vissershaven zich aktueel bevindt. Hier moeten wij trouwens toegeven dat bedoelde vraag niet voor tijd komt, daar de Zeebrugse vissershaven allesbehalve als een voorbeeld van orde en reinheid mag aanzien worden.

Hieronder dan de vraag:

De vissershaven van Zeebrugge bevindt zich op velerlei gebied in een verwaarloosde toestand, bv.:

De wrijfhouten: Dat zijn zware houten balken die vertikaal aangebracht zijn tenen de kaaimuren ter beveiliging van de vaartuigen die er komen meren.

Vele wrijfhouten zijn beschadigd, hieruit vloeide voort dat de ijzers en bouten die de wrijfhouten vasthouden, bloot kwamen en zware schade aan de gemeerde vaartuigen veroorzaken, bij zakken of stijgen van het water.

Bolders: Er ontbreken bolders die niet vervangen worden b.v. tegenover de Zeebrugse IJsfabriek. Ze zijn daar vooral nodig daar vele vaartuigen daar ijs komen nemen.

Ijzeren trappen: Ze zijn be-

schadigd, en vele treden ontbreken.

Aanslibbing: De bestaande aanslibbing in de vissershaven is hinderlijk bij laag water voor de vaartuigen met tien voet diepgang en meer. De « zuiger » wil niet meer komen om reden van de vervuiling van de vissershaven. De zuiger ligt soms zesendertig uur stil (met verscheidene bemanningsleden aan boord) daar een stuk staalraad of een autoband zijn werking verhinderde.

En de lijst zou kunnen verder doorgezetz!

Naar ingewonnen inlichtingen zouden reeds sommige werken bevolen zijn. Mag ik vragen, Mijnheer de Minister, welke onderhoudswerken reeds werden bevolen ?

Men liet me weten dat: het uitblijven van de aanbesteding en van de goedkeuring van deze onderhoudsaanneming in ieder geval oorzaak zijn van vertraging in de onderhoudswerken. Dat de heer Minister de onderhoudspacht nog moet goedkeuren!

Mag ik vragen, Mijnheer de Minister, wanneer de onderhoudspacht door u zal kunnen goedgekeurd worden? Wanneer zal de aanbesteding van de onderhoudsaanneming kunnen doorgaan en goedgekeurd worden?

Het antwoord van de Minister van Openbare Werken luidde als volgt:

Antwoord: Ik heb de eer het geacht Lid te laten weten dat de gehelke toestand in de visserijhaven te Zeebrugge te wijten is aan het feit dat de nieuwe onderhoudspachten slechts op 10 juli 1964 kon aanbesteed worden, als wanneer de pacht reeds op 1 april 1964 moest ingaan.

Dit feit is een gevolg van de kredietbepalingen die moeten doorgevoerd worden.

Deze onderhoudspachten werden nu goedgekeurd; doch de toegekende bedragen werden gevoelig verminderd.

In aanzien van deze toestand zal gepoogd worden de dringendste werken uit te voeren.

Echter dient aangestipt te worden dat deze hachelijke toestand grotendeels te wijten is aan de vissers zelf, doordat bij de manoeuvres geen voldoende voorzichtigheid aan de dag gelegd wordt.

Wat de baggerwerken betreft, deze worden regelmatig uitgevoerd.

De diepliggende vissersschepen moeten nochtans in het Oostelijk deel van de vissershaven (Prins Albertdok) aanleggen.

Wij menen dat het antwoord van onze Minister van Openbare Werken in geen geval strookt met de werkelijkheid, waar hij de verwaarloosde toestand van de Zeebrugse vissershaven toeschrijft aan de vissers. Volgens bedoelde minister zou dit de hoofdzakelijke reden zijn. Dan willen wij er hier wel op wijzen dat wij in onze dokumentatie, og foto's hebben gevonden die dateren van mei 1961; Dat de toen bestaande toestanden evenmin gezond konden genoemd worden, blijkt hieruit duidelijk. Afgediende

baggerboten en onttakelde vissersvaartuigen liggen er naast elkaar gemeerd, waardoor een grote meer-ruimte voor de overige vaartuigen verloren gaat.

Ook dergelijke toestanden dienen wel even aangeklaagd.

« OORZAAK LIGT BIJ DE VISSERS ZELF », aldus de minister van Openbare Werken

Er is evenwel één zaak waar wij ons in geen geval akkoord mede kunnen verklaren, en dit is dat de minister van Openbare Werken verklaart dat deze hachelijke toestanden grotendeels te wijten zijn aan de vissers, die, steeds volgens de minister geen voldoende voorzichtigheid aan de dag leggen bij de manoeuvres. Aldus zou het de schuld zijn van onze vissers dat de wrijfhouten rot zijn, dat er bolders ontbreken, dat de ijzeren trappen beschadigd zijn, of de aanslibbing groter dan normaal is.

Waar onze minister het hier gaat zoeken, vragen wij ons af, maar ver is het in ieder geval. Ofwel zijn de diensten niet bevoegd ofwel schudt men die toestand van zijn nek. Wat hebben de rotte wrijfhouten in de havens van Zeebrugge, Nieuwpoort en Oostende met de onvoorzichtigheid van een schipper te maken.

Zijn de wrijfhouten aangebracht om er niet tegen te liggen of zijn ze er, om wanneer ze rot zijn, door de reders betaald te worden.

Moest het toezicht van zekere administratie wat beter zijn of moesten de nodige kredieten, de vernieuwing tijdig toelaten, dan zou men die toestanden niet kennen.

En deze zijn in elk geval niet te wijten aan de vissers!

Wij durven dan ook verhopend dat, nu de onderhoudspachten goedgekeurd werden, deze ongezonde toestanden zullen gesaneerd worden, en de Zeebrugse vissershaven niet langer een oord van wanorde en zelfs gevaar zal daartstellen.

WAAR LIGT DE FOUT ?

Het komt ons voor dat onze volksvertegenwoordigers zeer weinig en stipt op de hoogte gehouden of ingelicht worden omtrent de ware toedracht van vele zaken. Alhoewel wij aan de oprechte bedoeling van volksvertegenwoordiger Eneman niet twifelen, dat ze ingegeven is, met de gedachte nut te halen in het belang van vaartuigen en mensenslevens, toch moeten wij bekennen dat de aan de Minister gestelde vragen dikwijls een gevolg zijn van wanbegrip of gebrek aan kennis en voorlichting omtrent de werkelijkheid.

Met het vergaan van de 6 vaartuigen uit Zeebrugge in 6 maanden tijd, heeft een misthoorn van op de havendam niets te zien en nog veel minder een bronzen schroef of het al of niet in goede staet verkeren

van de vuurpijlen. Vuurpijlen zijn ten andere zeer streng nagezien door leveranciers en wanneer vuurpijlen afgeschoten worden kunnen deze achteraf niet meer gebruikt worden. Wat het pneumatisch vlot betreft, worden de mensen hierdoor steeds gered. Wij zijn het wel eens dat deze vloten door mensen niet bevoegd in het vak, nagezien worden en dat daarop niet streng genoeg kan gewezen worden, iets wat de Zeevaartsinspektie ten andere zeer van nabij volgt.

De plannen van vaartuigen worden nauwkeurig nagezien maar het ongeluk wil dat deze plannen door de vissers-reders zelf dikwijls reeds uitgevoerd zijn vooraleer goedgekeurd.

Daarover had men het reeds in bevoegde middelen en het is wel noodzakelijk onderrichtingen te geven aan om het even welke reder dat hij het recht niet heeft om te bouwen vooraleer de nodige plannen werden goedgekeurd. Zo gebeurt het toch dat de Zeevaartsinspektie zich het recht voorbehoudt, de bouw af te keuren.

Deze plannen worden ten andere zeer snel nagezien en men is er zeer streng op.

Het is niet aan ons, de verdediging van de Technische Diensten van het Zeewezen te Oostende op te nemen, maar het komt ons voor dat nuttiger zaken aan de bevoegde minister zouden moeten voorgelegd worden, nl. het beter inrichten van de zeevaartsinspektie, waar er te weinig mensen zijn voor zo'n grote vloot en het revaloriseren van het ambt van Zeevaartsinspektie dat zeer belangrijk is, veel hoofdbreken medebrenge zonder te spreken van de grote bevoegdheid welke dergelijke mensen moeten hebben.

De bouw van Belgische vaartuigen is niet slechter dan de Engelse of Duitse, integendeel, maar veel reders menen meer en meer te mogen verlangen van een vaartuig dat met allerlei nieuwigheden wordt voorzien zonder dat men rekening houdt met de vereisten welke hiermede automatisch gepaard gaan.

Het is in veel gevallen de gewoonte dat sommige reders of vissers daartoe aangewakkerd door allerlei mensen die er een zaakje willen van maken, vergissingen begaan, door « bouwen, kopen van schepen, van allerlei motoren, vervanging ervan, enz. » zonder de Hogere Overheid daarover te raadplegen.

Er is een Visserijdienst te Oostende en een Technische Dienst, inzake nazicht van bouwen van vaartuigen, het inbouwen van motoren, enz. Deze diensten hebben thans geen bevoegdheid om in te gaan tegen de willekeur van zekere reders die zich gemakkelijk laten vangen aan allerlei schone woorden en beloften van leveranciers en vertegenwoordigers van om het even wat. Daar ligt in feite het groot gevaar en niet het gebrek aan toezicht.

Wij hebben gemeend dat enkele beschouwingen te moeten hieraan wijden naar aanleiding van de vragen van Volksvertegenwoordiger Eneman, opdat hieromtrent sommige vooroordelen zouden uit de weg geruimd worden. — B