

IS EEN MODERNISERING EN UITBREIDING VAN ZEEBRUGSE VISSERSHAVEN GEWENST?

In ons vorig nummer hebben we breedvoerig de toestand van de Zeebrugse vissershaven weergegeven en de wijze waarop een werkgroep, bestaande uit syndikaten en reders, hun bedrijf trachten te verdedigen en te redden. De uiteenzetting van de heer Jozef Deroose is in dat opzicht een merkwaardig document.

Het is een feit dat de handel, de visserij en de visnijverheid daar in twintig jaar een ontplooiing hebben genomen welke we te Oostende in evenredige mate hebben zien afnemen. Moest de Zeebrugse vloot over een haven zoals deze van Oostende beschikken, dan zou die vloot, die visserij, die handel er zeker nog veel sterker voorstaan dan nu. Het is immers ook een feit, dat het vissersbloed en de vissersfamilies aan de Oostkust er nog weelderig bloeit en groeit, waar te Oostende, de verschillende andere mogelijkheden van tewerkstelling, het stadsleven, de jonggehuwde vrouwen aan hun partner andere eisen stellen, dan het wekenlang afwezig zijn op zee, enz..... Men spreekt wel van de emancipatie van de vrouw en dat 1975 het jaar is van de vrouw, maar de tijd is er nog niet gekomen, dat hoewel hun eisen voor gelijkaardig loon en voordelen aktueel zijn, zij er toe zullen besluiten in de plaats van de man of nevens hem, als visser, als kapitein, als motorist of matroos, naar zee te gaan.

Ondertussen blijft het een waarheid dat Heist-Zeebrugge en ook wel de Westkust nog steeds het vissersbloed blijven kweken, waar het te Oostende een felle deuk heeft gekregen tengevolge van de open plaatsen in het Zeewezen, het maritieme transport, en andere minder lastige jobs.

Dit is de vraag waarop van Overheidswege geen duidelijk antwoord komt en met welk antwoord men verveeld zit.

IMMERS DE BRUGSE OVERHEID WIL VOOR HAAR HAVEN TE VEEL EISEN. Miljarden en miljarden werden verspild om er een diepgang te verkrijgen voor grote schepen, die financieel geweldig veel kost maar in evenredigheid er geen tewerkstelling noch financieel groot voordeel voor bracht.

Het zijn niet de petroleumtankers die zaad in het bakje brengen, die duizenden huisgezinnen werk verschaffen! Integendeel, wij aanzien het als een onaantvaardbare geldverspilling, die best voor andere doeleinden had gebruikt geweest.

Want moesten die miljarden gebruikt zijn geweest om er alleen voor de Zeemacht en de visserij een behoorlijke haven te hebben gebouwd, dan zou dit economisch veel nuttiger en gerechtvaardigd zijn geweest.

Alleen voor de Brugse Maatschappij der Zeevaartinstellingen en enkele ambtenaren van de Staat, is het een hobby en een financieel vruchtbaar zaakje.

Maar wie nuchter dit alles bekijkt, het gebrek aan hinterland, aan expansiemogelijkheden om er werkelijk een grote handelshaven van te maken, zal het met ons eens zijn, dat zekere ambtenaren van Brugge en Wegen, niet de Belgische Staat maar een groep hebben gediend.

Had men er een tij- en vlotdok behoorlijk gepland en uitgebouwd voor de visserij; had men er zelfs de Zeemacht aan toegevoegd, welke te Oostende te weinig meerplaatsen heeft en een plaatsbelemmering is voor het steeds groeiend Maritiem Transport, dan zouden de vele miljarden nuttiger zijn besteed en zou zelfs een yachthaven er misschien nog op zijn plaats zijn geweest.

Maar neen! Te Brugge wou men een Europese grote haven. Men sprak zelfs op een zeker ogenblik van schepen tot 500.000 ton. Men wil er een grote yachthaven, waarvan de yachten een bestendig gevaar uitmaken voor de visserij, de koopvaardij en de Zeemacht.

Men verteert er thans miljarden om, niettegenstaande alle beweringen van de burgemeester van Oostende, tegen 1980 de ganse Zeemacht op enkele kleine eenheden na, in onder te brengen, enz.....

En dan stelt zich de vraag: En wat met de visserij?

De visserij telt er ongeveer 140 eenheden met een dagelijkse trafiek van minstens 30 à 40 eenheden. De visserij heeft een haven, welke sedert meer dan 30 jaar praktisch niet vergroot is. Integendeel, yachten, baggerboten en andere komen er de plaats innemen van de vissersvaartuigen. De diepgang wordt er niet vergroot en kan immers niet verder uitgediept omdat de kaaimuren er niet voor geschikt zijn. Bij laag water kunnen de schepen er moeilijk lossen en het mag gezegd: de stadsoverheid heeft tot op heden, **NIETTEGENSTAANDE ALLE OPENBARE VERKLARINGEN, NOG NIETS GEDAAN OM DIE VISSERIJ TE HELPEN**, zowel financieel als materieel. Integendeel: zij neemt de visserij voor een melkkoe.

En dan stelt zich de vraag: Wenst men er wel die ambetante mensen en hun scheepjes te behouden?

Want men wil groot zien: koopvaardijsschepen tot 2 à 300 duizend ton, die geen last hebben van die vissersvaartuigen, die in hun weg lopen; de Zeemacht met al zijn oorlogsgeweld en gefluit, die op elk ogenblik vrij moeten kunnen in- en uitvaren om de toekomstige vijand (?) (atoombommen) tegemoet te gaan.. Men moet daarnaast al de yachtbarons een yacht-haven geven, waar ze naast de grote bonzen van de Zeemacht en de koopvaardij kunnen komen paraderen.

Het miljard voor de Nieuwpoortse yachthaven uitgegeven, is immers van geen tel. Daar is men niet dicht genoeg tussen het groot geweld, tussen de grote machten om er van grrroote koetjes en kalfjes van zijn zee avonturen te spreken. Met een yacht uitvaren uit de mooie en stille yachthaven van Nieuwpoort, waar men geen koopvaardij, geen zeemacht en wei-

nig visserij te vrezen heeft, gaat niet.

Avonturen zijn er om beleefd te worden, ook op zee.

Is het dan te verwonderen dat de stad Brugge evenals mensen uit de Zeemacht, eveneens een Vanden Boeynants, evenals een maatschappij der Brugse Zeevaartinstellingen dat kleine schroot, dat de visserij is daar als ongewenst ziet voorttrammelen om zijn moeizaam bestaan te verdedigen?

Is het dan te verwonderen dat de visserij, welke al meer dan 30 jaar streeft om een betere haven te bekomen als paria behandeld blijft?

Is het dan te verwonderen dat alle openbare verklaringen ten spijt, diezelfde visserijmiddelen, met de kleine onbeholpen en machteloze middelen hen eigen, niet de invloed hebben van een Mij als deze der Brugse Zeevaartinstellingen als de Zeemacht, als de Koopvaardij.

De strijd thans aangegaan door een handvol moedige mensen om voor het bestaan en de modernisering van **DIE VISSERSHAVEN** te vechten, is moedig en te steunen.

Of de politiciers of de financie en grootmacht er voor zullen zwichten of opdraaien zal, hopen we, de toekomst ons wijsmaken.

P. Vandenberghe

PROTESTACTIE VAN FRANSE VISSERS HAVEN VAN DUINKERKEN GEBLOKKEERD

Visserij uit de Franse aanvoerhavens Boulogne, Calais en Duinkerken hebben gisteren de toegang tot de laatstvernoemde haven versperd. Dit moet gelden als een protest vanwege de reders tegen bepaalde fabrieken die door het lozen van giftstoffen in de kustwateren, de visstand ernstig bedreigen. Ze spreken o.m. van broodroof, want ze vrezen dat er binnenkort niets meer zal te vangen zijn in de nabije wateren.

Bij het ter perse gaan vernemen we dat vandaag een 20-tal kotters voor de haven van Duinkerke zullen afmeren, en aldus hun mistevredenheid uiten t.o.v. de grote visinvoeren uit vreemde landen waardoor het prijzenpeil op de eigen markt katastrofaal laag is geworden en de uitbating van de vloot niet langer houdbaar is. Ook in Frankrijk zijn de exploitatiekosten steil de hoogte in gegaan in betrekkelijk korte tijd. Er is ook sprake dat men de haven van Boulogne zou blokkeren, terwijl vrachtwagens die ingevoerde vis transporteren ondersteboven zullen gekeerd worden. Er kan dus wel degelijk van een « Franse coëire » gesproken worden maar... men zou om minder op zijn achterpoten gaan staan.

Door de blokkade van de haven van Duinkerken werd een gedeelte van de scheepvaart afgeleid naar andere havens. Aldus liep gisteren het Engels vaartuig « Bankstone », dat normaal in Duinkerken grint lost, de Oostendse haven binnen.

D. VERBEKE

- * SCHEEPS- EN BOUWSCHILDERWERKEN
- * ZANDSTRAALWERKEN
- * BEHANG EN BEVLOERING
- * KENITEX MUURBEKLEDING
MET 10 JAAR TOTALE WAARBORG

Weidestraat 346

8320 BRUGGE 4 (Assebroek)

Tel. 33.80.61

(8884N—7519V)