

Geef mij een paraplu

Niets beangstigt de mens zo erg als het mysterieuze, het geheimnisvolle, als een gevaar dat men aanvoelt maar niet kan thuiswijzen, en dat plots kan toeslaan om ons te vernietigen in ons leven, in onze verwachtingen of in onze illusies.

Zo is de Z.416 getroffen geworden door het ongekeende en werden vier zeer jonge mensen vernietigd in hun bloei, terwijl zoveel familieleden na hun dagenlange bange verwachting zich voortaan moeten dwingen te geloven in het schrijnend en moordend besef dat van hun verwachtingen en hun illusies niets meer zal terechtkomen; hun geliefde is dood...

Miljoenen mensen hebben zich, sinds de wereld bestaat, in opstandige wanhoop afgevraagd « waarom » moest mij dat overkomen! Wanneer zij getroffen werden door de slagen van het noodlot, maar op dit wanhopige waarom is er nooit enig antwoord gekomen...

Bij iedere ramp ook gaan de buitenstaanders zich afvragen: Hoe is dat mogelijk geweest?

Op het « hoe ? » over een ramp wordt er altijd geantwoord; iedereen meent dan de wijsheid in pacht te hebben, iedereen heeft altijd een antwoord versklaar in zijn zak steken. Maar is het antwoord juist?

Hoe is de Z.416 gebeven? op dit « Hoe ? » kunnen slechts vier jonge mensen antwoorden, wier nagedachtenis wij alleen maar kunnen huldigen; vier jonge kerels die voor altijd onbereikbaar zijn geworden en ons nooit het relaas van het gebeurde zullen kunnen vertellen.

Waarom dan willen zoveel buitenstaanders wel een antwoord geven waarom denken zovelen te kunnen vertellen wat er is gebeurd met vier jongens. Wie door het noodlot het eeuwige zwijgen werden opgelegd.

Men zal mij misschien antwoorden dat men de oorzaken van het vergaan moet trachten te gissen om te voorkomen dat in de toekomst dergelijke rampen zich opnieuw zouden voordoen. Met gissingen en veronderstellingen echter is er al veel meer kwaad dan goed gebeurd en daarom vind ik het triestig te moeten luisteren naar de vele roddelpraatjes vind ik het absurd nu wanneer het ongeluk niet meer te herstellen is, wanneer die vier jeugdige levens afgebroken zijn, met alle macht en kracht te willen een stok zoeken om ergens een hond te gaan slaan.

Onze visserij is al meerdere malen zeer smartelijk getroffen geweest; het is niet voor de eerste keer dat een vaartuig met een voltallige bemanning verdwijnt en dat de oorzaak van het gebeurde voor eeuwig een geheim blijft.

Onze visserij heeft in de laatste tijd al vele verliezen gekend, waar de bemanning gelukkiglijk bij gered werd zodat uit de mond der geredden het « Hoe ? » kon vernomen worden. Maar hebben we toen niet, blij omdat er geen levens te betreuren waren, min of meer over het hoofd gezien dat alles een oorzaak moet hebben, doch dat die oorzaken moeilijk of niet te achterhalen zijn en dat het relaas der geredden in sommige gevallen, zelfs ongewild,

de ware oorzaak van de ramp niet vermeld? Men blijft niet koelbloedig bij het verlies van een vaartuig, men leeft het mee, men beleeft het en men vecht voor het eigen behoud. Het is zeer menselijk. Het is ook zeer menselijk dat men nadien, bij het verhalen van het gebeurde, details over het hoofd ziet en ongewild de persoonlijke veronderstellingen en de goedbedoelde suggesties als ware belevenissen vertelt.

Het « Hoe ? » is nauwelijks te achterhalen; dat wordt bewezen door het relaas van mensen die een ongeluk of zelfs een moord zagen gebeuren; dat wordt geïllustreerd door mensen die zelf een ongeluk hebben veroorzaakt, en nadien niet in staat blijken te zijn een volledig juist beeld van het gebeurde te geven.

Waarom durven wij ons dan een oordeel aanmatigen wanneer wij volledig in het duister tasten?

Het schijnt dat de zeevaartspectie nochtans absoluut een oorzaak wil aanduiden voor het door iedereen zo pijnlijk aangevoeld verlies van de Z.416; het schijnt dat de zeevaartspectie het bewijs van deugdelijkheid introk van een vaartuig met zelfde type als de Z.416.

Waarom? Ofwel gelooft de zeevaartspectie niet in de capaciteiten der zeevaartspecteurs, die bewijzen van deugdelijkheid afleveren zonder daartoe bekwaam te zijn; en dan moeten ze verdwijnen! ofwel hadden de proeven, genomen aan boord van bedoeld schip, de onzwaardigheid van dit vaartuig moeten aantonen en dan hadden zij geen bewijs van deugdelijkheid mogen afleveren; maar ze deden het wel!

Ofwel hebben zich sindsdien aan boord van bedoeld schip grote wijzigingen voorgedaan, waardoor een herkeuring noodzakelijk is; maar dit is niet gebeurd!

Hieruit durf ik konkluderen dat de zeevaartspectie niet alleen, zoals zoveel instanties, de verantwoordelijkheid vlucht en het paraplu-systeem toepast, maar durft ik vooropzetten dat de zeevaartspectie zelfs aan een paraplu tracht te geraken om zich te beschermen tegen allerlei kaipraatjes en smerig geroddel.

Ik begrijp de ernst van dergelijke aanklacht, maar ik begrijp eveneens de gemoedstoestand van onze vissersbevolking, die door het verlies van de Z.416 veel erger geschokt is dan welke ambtenaar ooit kan vermoeden, zodat we de moed moeten hebben onze visserij op te beuren in plaats van hen nog dieper te demoraliseren.

Er heersen in de visserij toestanden die betreurenswaardig en aan te klagen zijn; iedereen is ervan op de hoogte, en iedereen zwijgt. Wij zullen de eersten zijn te mogen vaststellen dat onze vloot op internationaal niveau geschoeid wordt, maar dat is allerminst een reden om, na een diep te betreuren ongeval, in paniekstemming te geraken en naar maatregelen te grijpen alsof iedere hond zou vlooien hebben.

Laten we vier mensen, vier jonge kerels uit ons milieu betreuren en huldigen als slachtoffers van een zeer gevaarlijk beroep, maar laten wij hun nagedachtenis niet bezwadden door hun vrienden vissers die noodzakelijke vissersmoed te ontnemen of te ondermijnen.

DE MUGGZIFTER

Nota der redactie:

Uit eerbied voor de vrijheid van gedachte, laten we die gedachten van de Muggzifter verschijnen.

We zijn het echter met hem niet eens en kunnen ondertussen slechts het werk van de zeevaartspectie in hare zeer delikate rol steunen. We komen hierop in een volgend artikel terug.

Waar bleef de garnaal in mei 1964?

Was de meimaand 1963 reeds veel flauwer wat de garnaalaanvoer betreft dan deze van 1962, dan was de meimaand dit jaar nog veel flauwer. De vangst per vaartuig bleef redelijk goed en bevatte zowat 41 kilo, het aantal vangsten was echter veel kleiner. In de ganse maand kregen we inderdaad slechts 76 vangsten in de garnaalmijn tegenover 332 vorig jaar. Er was dus werkelijk sprake van een flauwe belangstelling vanwege onze garnaalvissers. Dit kan misschien gedeeltelijk worden uitgelegd door de eerder kleine vangsten. Toch was de vangst per schip nog groter dan vorig jaar toen slechts 27 kg gemiddeld werd aangevoerd. Er is verder het probleem van de nogal lage prijzen die dit jaar betaald werden, hetgeen zijn oorzaak vond in de ruime invoer van Duitse garnaal. Deze ingevoerde garnaal van minder goede kwaliteit, drukte de prijzen zodat slechts een gemiddelde werd bereikt van 42,87 F tegenover 50,87 F. Dit niet-tegenstaande de aanvoer daalde van 9.070 kg in mei 1963 naar 3.124 kg in mei 1964.

De handelaars die garnaal verkopen beweren dat die Duitse garnaal niet zo slecht is. Mensen die zulke garnaal geëten hebben beweren echter van wel. Het zal wel zo zijn dat er bij die garnaal ook verschillende kwaliteiten is, juist zoals bij ons. Daarom ware het wenselijk dat een strengere keuring wordt doorgedreven waarbij Duitse garnaal van slechte kwaliteit wordt geweerd. Anderzijds zou men de goede kwaliteit moeten toelaten gezien de huidige aanvoer alleen, onmogelijk het verbruik kan dekken. Het is vanzelfsprekend dat bij een ruimere eigen aanvoer, die de prijzen abnormaal laag zou doen dalen, van invoer geen sprake meer zou mogen zijn.

Ondertussen is het voor onze kustvissers een triestige maand geweest, want er werd slechts een totale opbrengst bereikt van 133.934 F. Vorig jaar kregen we een opbrengst van 461.450 F. De gemiddelde opbrengst was dit jaar in mei wel hoger en steeg van 1390 F naar 1762 F.

Zoals gewoonlijk moeten we deze cijfers echter met een korreltje zout nemen, want niet alle gevangen garnaal werd in de garnaalmijn verkocht. Dat is trouwens een publiek geheim.

Vermelden we hier nog even dat in mei 1962 een aanvoer van 15.889 kg werd geboekt, in mei 1961 een

aanvoer van 6639 kg werd bereikt en dat vóór 4 jaar in dezelfde maand door de Oostendse garnaalvissers 16.881 kg garnaal werd verkocht in de mijn. Mei 1964 was dus wel degelijk een schraal beestje.

8.000 kg MINDER NA 5 MAANDEN

De eerste 3 maanden ten spijt, toen de aanvoer in 1964 telkens groter was dan deze van dezelfde maand in 1963, stonden we einde mei met een achterstand van 8.811 kg.

Na 5 maanden kregen we inderdaad nog maar 15.041 kg garnaal op de Oostendse markt, tegenover 25.852 kg na 5 maanden in 1963. In 1962 stonden we na dezelfde periode reeds met 37.545 kg. Ook einde mei 1961 was er reeds meer garnaal aangevoerd (17.698 kg) terwijl in 1960 onze mensen voor 53.658 kg garnaal hadden gezorgd.

Hoe eigenaardig het ook moge klinken, ondanks de aanzienlijk lagere aanvoer was de gemiddelde prijs die dit jaar na 5 jaar werd bereikt de laagste van de laatste 4 jaren. Er werd per kg garnaal 43,88 F betaald. Vorig jaar werd voor dezelfde kg nog 49,64 F betaald. De prijs die het dichtst deze van dit jaar benadert is deze van 1960 die 46,95 F bedroeg. Toen was de aanvoer echter bijna 4 maal groter. Er wordt heel zeker niet minder garnaal verbruikt, dit jaar dan de vorige jaren. We moeten die lagere prijs dus op de rug schuiven van de invoer. Voor de verbruiker is het wel goed in die zin dat deze niet zoveel moeten betalen. Het is echter wel eigenaardig dat in een tijd dat alles steeds duurder wordt, de kleine visser steeds minder krijgt voor zijn produkt. Dit is niet normaal en niet eerlijk.

Bekijken we de cijfers nog wat verder, dan zien we dat de totale opbrengst verminderde van 1.184.153 F in 1963 naar 660.006 F dit jaar. Het is nu niet omdat onze kustvissers iets hebben verdiend in de voorbije winter dat ze het nu allemaal zouden moeten teruggeven.

Het aantal vangsten is eveneens sterk gedaald en viel terug naar 269 waar verleden jaar in dezelfde tijd vangsten geteld werden. De vangst per schip is wel groter geworden en steeg van 32 naar 56 kg. De opbrengst per schip was ook groter en steeg van 1600 naar 2453 F.