ZEEBRUGGE: DIEP - SLIJKHAVEN

Men schrijft ons :

Sinds jaren ijvert stad Brugge opdat Zeebrugge zou uitgebouwd worden tot een diepzeehaven.

Men verwijt zelfs Antwerpen deze uitbouw te boycotteren en gans België kent de onverkwikkelijke tribulaties rond de zeesluis, waarvan de aanvangswerken de huizen in de dorpskom deden scheuren en waarom sindsdien alle aktiviteiten aan de sluis stilligeggen.

Zoals de heer P. Vandenberghe verleden week schreef in dit blad, moeten we betreuren dat bepaalde politiekers veeleer aan politiek opbod doen i.p.v. politieke verantwoordelijkheid op te nemen en zich voor duidelijke opties in te zetten.

Het mag toch geen enkele politieker kwaad bloed zetten, wanneer de ganse visserij van de Oostkust haar scepticisme voelt groeien en haar vertrouwen totaal verliest. Moest het niet zo tragisch zijn, we zouden hartelijk kunnen lachen met de vooruitzichten op een diepzeehaven met een diepzeesluis van 250.000 Ton, palend aan en behorend tot een kompleks waarvan de schuilhaven onze vissersvaartuigen in het slijk vasthoudt !

We weten dat de diepzeehavenpromotors internationaal drukwerkjes verspreiden met foto's en tekeningen van de toekomstige wereldhaven. Maar om alles op zuivere flessen te trekken, zouden deze promotors er tevens een folder moeten bijsteken ten bewijze hoe die diepzeehaven tot op heden hoop en al een verslijkte, verziekte en teleurgaande schuilhaven is gebleven, waar hoogstens enkele yachtmen zich kunnen uitleven.

En toch zijn er nog politiekers die meenden te kunnen afwezig blijven op onze uiteenzetting en die nadien zeer wijsneuzig verklaren, dat het voorstel tot het afsluiten van de schuilhaven met sluisverbinding een onzinnig idee is waartegen men zich moet verzetten. Gelukkig waren de meeste parlementairen wél aanwezig; is en was men vrij algemeen akkoord dat het alternatief plan van de werkgroep de enige oplossing blijft voor de verdere instandhouding van de visserij aan de Oostkust.

Intussen heeft Openbare Werken gereageerd en heeft de minister van Landsverdediging blijkbaar eveneens woord gehouden, want we kregen reeds inzage van de plannen die Openbare Werken, ingevolge ons voorstel, uitwerkte en waarop onze schuilhavensluis wordt uitgewerkt in twee varianten. Er is echter een groot MAAR gerezen.

DE YACHTHAVEN

Het was de werkgroep duidelijk dat de bouw van een sluis slechts mogelijk zou zijn, wanneer men bereid is de huidige yachthaven te weren uit de schuilhaven. We waren ons bewust dat hiertegen zou gereageerd worden en dat er zelfs konden reakties verwacht worden uit een totaal onverwachte hoek.

Thans krijgen we weliswaar de zekerheid, dat er voldoende begrip is gegroeid voor de toekomst van de zeevisseerij, maar tevens worden we gekonfronteerd met de harnekkige wil om kost wat kost in deze vissershaven een plaats voor de yachten te willen voorbehouden.

Het standpunt van de visserij is ondubbelzinnig : in een schuilhaven voor vissersvaartuigen mogen geen yachten de normale bedrijvigheid komen belemmeren. DE YACHTEN MOETEN ER UIT. Want waarom worden er voor de yachthaven van Nieuwpoort miljoenen verspild ? Waarom wordt deze van Oostende en Blankenberge met miljoenen bedeeld ? En als ooit de gedachte werd geopperd dat op een kust van 60 km één vissershaven voldoende is, met hoeveel meer overtuiging kunnen we dan beweren dat één yachthaven op 60 km des te zekerder kan volstaan. Welnu, te Nieuwpoort worden honderden miljoenen besteed aan, wat men noemt, de modernste yachthaven van Europa; honderden miljoenen worden besteed te Oostende aan het Mercatordok MET NIEUWE SLUIS, en ook Blankenberge kreeg de toezegging om, met miljoenen, de spuikom tot yachthaven om te bouwen.

Waarom zou men dan nog tegen beter weten in, en ten nadele van de visserij, een yachthaven te Zee-Zal men het wagen de zeer dubieu brugge behouden en stimuleren ? ze ekonomie van een handvol yachten af te wegen tegen de waarde van de zeevisserij ? Of kan men beweren dat het toerisme van Knokke-Heist eerder bedreigd wordt door het verdwijnen van de infrastruktuurloze yachthaven, dan door de bouw van distrigazopslagplaatsen en kerncentrales ?

We kunnen niet geloven dat het stadsbestuur van Brugge hier zou achter durven staan; we zijn overtuigd dat Brugge de visserij wil behouden en verdedigen, OOK TEN KOSTE VAN HAAR YACHTHAVEN, want ooit zal Brugge toch moeten kiezen : men kan niet alles willen hebben, een kerncentrale, een zeesluis, containers, ruwe olieaanvoer, visserij een zeemachtbasis en yachten.

We moeten hopen en aandringen dat het Ministerie van Verkeerswezen ook eens laat horen dat het de visserij beheert en dat zijn diensten niet bij machte zullen blijven het geheel van de gedroomde havenaktiviteiten te organiseren en te kontroleren !

Als de parlementairen van het arrondissement Brugge dit willen beseffen en hun steun verlenen, zoals ze beloofden, is er voor de visserij nog altijd een toekomst. Anders niet.

De werkgroep
Zeebrugge Zeevisserijbedrijf

NIEUWE ZWARE LASTEN OP DE RUG van de REDERS

Huur- en onderhoudskontrakt I.N.E.S.

Meerdere reders kregen reeds hun nieuw huur- en onderhoudskontrakt van de «International Electronic Service» voor hun boordapparatuur toegespeeld, zelfs voor polissen die slechts in maart van 1976 ingaan. Het wordt een echte geldklopperij.

Alhoewel we slechts naar de haast van INES kunnen gissen, menen we toch dat de reders liefst geen dergelijke vroege verplichtingen zouden opnemen. Inderdaad, met de huidige latente krisis die in de visserij heerst, weten we niet hoe de toestand morgen zal zijn voor vele reders en of veel schepen niet zullen moete nbesluiten tot een verplicht opliggen tengevolge van een niet meer rendabele uitbating. We menen dan ook, dat in dergelijke moeilijke tijden, men liefst niet te veel vroegtijdige verplichtingen op zich neemt.

Ondertussen lezen we in het nieuw kontrakt dat, behalve een substantiele opslag, er een formule ingewerkt is die nu reeds wijst op een bijkomende betaling buiten de bepaalde huurprijs om.

De huurprijs wordt inderdaad nog afzonderlijk vermenigvuldigd, enerzijds met de koerswijziging van het pond tot de Belgische frank, anderzijds met de verhouding van het uurloon van een ongeschoolde werkman van 21 jaar in datum van 1-1-1974 tot het uurloon in datum van de risicodekking. Is de eerste verhouding Pond tot Belgische frank op zekere manier te verwaarlozen, omdat deze zowel een beetje gunstig of ongustig kan uitvallen, dan is dit niet het geval met de verhouding van de uurlonen 1 januari 1974 tot 1976 ! Inderdaad loopt de nieuwe risicodekking in 1976 in. De verhouding 1974 op 1976 kan dus zeer groot zijn en de bijkomende betaling dus navenant groot.

In het kontrakt wordt het uurloon op 1-1-74 van een ongeschoolde op 69,54 fr bepaald. Het zal zeker niemand moeten verwonderen dat dit in 1976 zeker de 100 zal overschrijden. Op deze basis kunnen de reders dus reeds met zekerheid rekening houden dat er een bijkomende rekening zal gepresenteerd worden die, alhoewel slechts op 45 pct van de forfaitaire huurprijs dragende, toch tamelijk hoog zal zijn.

We hebben hier een polis waarin het basisbedrag meer dan 70.000 fr bedraagt. Op basis van 100 fr uurloon vor de ongeschoolde werkman in 1976 zal er dus ongeveer 50 pct bijkomen op een bedrag van 31.500 fr (70.000 x 45 pct) hetzij ongeveer 15.000 fr.

Voor wie meerdere huurkontrakten heeft, voor meerdere apparatuur, is dit toch zeker weerom een bijkomende zware verhoging van het huur- en onderhoudkontrakt.

Een opmerking moet ons in ieder geval ook nog uit de pen, dat is, dat zeer weinigen van de brave reders die deze polis ondertekenen, deze ingewikkelde formule begrijpen die ergens tussen de kleine lettertjes weggedoken staat. Hun verrassing zal dus zeker te onaangenamer zijn.

SPROKKEL.

WATERSCHOUT WILFRIED HENDRYCKX OP RUST

Zaterdag 1 maart gaat waterschout Wilfried Hendryckx, die zeer grote diensten bewezen heeft aan de visserij op rust.

Hij wordt heden vrijdagavond in de lokalen van de «Sport Nautique» waar hij ook zeer veel voor gedaan heeft, door zijn collegas, vrienden en de visserij gevierd.

We hopen op deze viering volgende week terug te komen en wensen de knappe Wilfried ondertussen «good luck».

DE „PERSEVERANCE" EN DE VEILIGHEID DER BEMANNING

Naar aanleiding van de mysterieuze visserij van de Persévérance en zijn mirakuleuze vangsten welke in allerlei havens buiten Oostende toch moeten gelost worden, wordt ons gemeld dat dit wonderbaar schip met zijn onbekende bemanning en ladingen aan boord in alle geval geen bewijs van deugdelijkheid werd afgeleverd door een Belgische maritieme autoriteit.

Er is zelfs meer. Het schip liet zijn reddingsvlot nazien en het op het ogenblik dat het moest betaald worden, eenvoudig liggen, zodat het vanuit Zeebrugge het zeegat koos zonder reddingsvlot.

Wordt het een nieuw avontuur ? Of wordt dit schip, zoals reeds gezegd een bevoorrader van deze die in de Theems zo'n moole muziek uitzendt ?

Wait and see !