NAAR BILATERALE OVEREENKOMST TUSSEN IJSLAND EN DE WEST-EUROPESE LANDEN ?

Enkele afgevaardigden van de duitse bundestag hadden niet-officiële gesprekken met de ministerpresident van IJsland met betrekking tot de door dit land eenzijdig uitgevaardigde uitbreiding van de territoriale wateren. Volgens de ministerpresident, is IJsland voor zijn ekonomie voornamelijk aangewezen op de visvangst en is dit land dan ook verplicht de visstocks voor eigen uitbating te beschermen en te behouden. De IJslandse handelsbalans, door gebrek aan andere nijverheid, is zeer deficitair en praktisch moet alle invoer betaald worden met wat de visvangst opbrengt. Het is dan ook van levensbelang voor IJsland dat men deze voorname bron van inkomsten beschermt. Men zou wel begrip kunnen opbrengen van IJslandse zijde voor een soort overgangsperiode, waarin zekere faciliteiten zouden voorzien kunnen worden voor de West-europese landen met ijslandse visserijtraditie. Wat echter de 50 mijlenzone aangaat, kan er absoluut geen sprake meer zijn, zegde de ministerpresident, van sommige verworven rechten. Anderzijds lieten de duitse volksvertegenwoordigers doorschijnen dat het verkoopsverbod voor IJslandse vaartuigen in de duitse havens zou dienen ingetrokken worden om IJsland niet verder in de afzondering te duwen. De duitse Bundesafgevaardigde Grunenberg hield in de IJslandse hoofdstad een voordracht waarin hij zich gewonnen stelde voor het voeren van een minder harde koers vanwege Duitsland. Eén en ander wijst dus in de richting van een zekere ontspanning op voorwaarde, dat men voor beide partijen tot voldoening gevende overeenkomsten komt. Intussen is het nagenoeg zeker dat IJsland de vroegere aangevochten 50 mijlengrens nu veilig gesteld heeft, mede dank zij zijn 200 mijlen grensaanspraak.

EN BELGIE ?

Wij vernemen dat een Belgische reder opnieuw op eigen houtje of in opdracht van het secretariaat van de Rederscentrale, waar de beheerders niets van af weten, gedurende een drietal weken in IJsland vertoefd heeft. Dat dit te Brussel in Buitenlandse Zaken en Landbouw in geen goede aarde gevallen is, valt te begrijpen. Het zijn inderdaad niet de reders afzonderlijk, die menen voordelen te kunnen afdwingen.

Onze Belgische afgevaardigde van Buitenlandse Zaken, de heer Vander E sen, is een zeer bekwaam diplomaat en ook onze ambassadeur in IJsland geniet krediet.

Als onze Rederscentrale de belangen van ALLE IJslandreders, dus ook deze van de andere reders wil verdedigen, dan is het noodzakelijk dit in overleg te doen met onze verantwoordelijke ambtenaars, die de toestand kennen.

Want de vraag stelt zich of wij de zaak in het kader van de EEG moeten behandelen ofwel op bilaterale akkoorden, zoals de Duitsers thans op het oog hebben, dienen afgesloten temeer dat België slechts een 15-tal IJslandse schepen heeft, onze betrekkingen met IJsland zeer goed zijn, IJslandse schepen te Oostende steeds zeer goed behandeld werden en onze toestand dus niet deze is van Engeland en Duitsland.

Het is ons bekend dat begin september besprekingen zullen gevoerd worden. We menen in het verleden genoeg vertrouwen te mogen gehad hebben in de betrachtingen van onze autoriteiten en dat het in elk geval niet gepast is van Rederszijde, zich rechtstreeks met IJsland in betrekking te stellen, daar het slechts onze toestand kan vertroebelen.

Wij zullen onze lezers en belanghebbende steeds tijdig voorlichten en hopen voor hen het beste.

P. Vandenberghe.

WIE HOUDT MEN EIGENLIJK VOOR DE AAP ?

Gisteren (woensdag) was er verbolgenheid waar te nemen in de Nieuwpoortse vismijn en, alles wel overwogen, hadden de plaatselijke handelaars en vismijndirectie nog overschot van gelijk ook. Stel je voor dat reder Marcel Vercoutter uit Nieuwpoort dinsdagnamiddag parmantig naar de plaatselijke vismijn trok, zijn bovenste beste geschrift aansprak en meldde dat zijn vaartuig, de N.720 's anderendaags zo'n 50 à 60 manden shelfcod en gul zou aanvoeren. Meteen een drukte van belang ; de vismijndirectie verwittigde mondeling (en telefonisch) de plaatselijke handelaars die zich meteen al aan het cijferen zetten. Ook een ploeg vissorteerders sprong al om 4.30 u. 's morgens van tussen de lakens. Kortom, het nodige was gedaan maar... 's anderendaags lag de N.720 aan de kaai van de.. Oostendse vismijn.

Nu is het wel zo dat een reder zijn vaartuig om het even welke haven kan laten aandoen om te verkopen. De lef echter waarmee reder Marcel Vercoutter persoonlijk de verkoop aankondigde en achteraf, om dubieuse redenen, toch koers wijzigt lijkt, ons althans, niet goed te praten. Handelaars voelden zich beknot en de plaatselijke vismijndirectie, die vele onkosten had om de kopers te verwittigen, is helemaal niet te spreken over dergelijke optredens. En ook de vissorteerders noemen dergelijke grappen biezonder misplaatst. Fair play behoort schijnbaar niet tot het repertoire van Marcel Vercoutter maar, zo verzekerde men ons vanuit Nieuwpoort, men zal daar in de toekomst wel rekening mee houden.

ZIJ HADDEN PECH...

Ter garnaalvangst in de omgeving van 't Schooneveld kwam door een onbekende oorzaak plots de antenne van de radio-installatie naar beneden. Deze kwam terecht op de antenne van de radar en scheurde zodat alle radar-ontvangst uitbleef.

Ter visserij had de Z.519 White Horse de visserij aanvankelijk zonder moeilijkheden bedreven. Dan hoorde men een harde klop. Bij het inhalen van de netten bleek dat de beschermkap van de vislier-ketting weggevlogen was. Er ontstond ook schade aan het plafond van de kombuis en aan de ventilatoren van de air-conditioning. Op dezelfde reis werd ook een reddingsboei opgevist met kenmerken «S. Angl. Lindenburg». Men liet dit aan Radio Oostende weten, maar deze zei dat dit niet veel te betekenen had. De Z.519 is dan naar Grimsby gevaren voor verkoop van de vangst.

In de Britse haven Grimsby kreeg, tijdens het verhalen van de Z.496 Damar, de motor een abnormaal laag toerental. Bij onderzoek bleek dat drie verstuivers vervuild waren. Na verkoop van de vangst werd de terugreis naar Zeebrugge begonnen.

Op de kuisbank van de Werfkaai in de Zeebrugse vissershaven is aan de bakboordzijde van de reling van de Z.184 schade veroorzaakt. Dit gebeurde doordat het schip opeens slagzij maakte tengevolge het onhandig vastmaken van een dwarseinde. De bakboordreling werd over een lengte van 2 à 3 meter ingedrukt.

HOLLANDSE REDERS IN AKTIE

WAAR BLIJVEN DE BELGEN ?

Van alle kanten wordt in Nederland gehamerd op quoteringssysteem en dus de beperking van de aanvoer.

Dat talrijke faillissementen en de verkoop van vaartuigen te verwachten zijn, zo geen sterke staatshulp opdaagt, is te verwachten.

Maar dan mag die steun niet afzonderlijk maar moet het geschieden in het kader van de EEG-landen, al schijnt men in verschillende landen het niet zo nauw te nemen met de gelijkberechtiging. Een mooier voorbeeld van de steun aan de vloot inzake gasoilprijzen, kan er niet gegeven worden.

Inderdaad tot 2 juni waren deze prijzen in België officieel 3,86 fr. Eerst was de tussenkomst van het fonds in België 0,30 fr om sedert één juli tot 0,50 fr opgevoerd te worden, waar in Nederland dit 0,80 fr is, dus discriminatie in EEG verband.

Sedert 5 oogst is de prijs in België van 3,86 fr in enkele weken tijd tot driemaal toe verhoogd en is deze thans 4,29 fr., wat het voordeel van die ristourne van 0,50 fr praktisch vernietigt en als een soort toelage aan de grote oliemaatschappijen mag aangezien worden.

Vanwege de Rederscentrale komt op dit alles niet de minste reactie.

In Holland worden er in alle visserijplaatsen vergaderingen belegd, waar het er soms heftig aan toe gaat.

Men beraadt zich over de te voeren acties, zo er geen snelle financiële hulp komt.

In Scheveningen werd vorige week de haven geblokkeerd.

Ook de Wieringer vissers gaan in actie.

Zij legden 14 dagen geleden de Stevinsluizen lam met als gevolg een urenlange opstopping.

Deze vissers zijn vooral kwaad omdat ze binnen de 12 mijlszone niet mogen vissen. Ze hebben ongelijk en niemand die het met de krisis ernstig meent, kan hen volgen.

De hulp moet van ergens anders komen. Maar op welke wijze ?