

## DUITSE ONZEKERHEID OVER DE KOMST VAN DE HOOGZEEVISSERIJ

De zaakvoerder van de Noord-Duitse hoogzeevloot, de heer Rehder, sprak zijn ongerustheid uit over de gevolgen van de niet-tot-overeenstemming gekomen Geneefse konferentie over het Zeerecht en de mogelijkheid tot afkondiging van eenzijdige maatregelen met betrekking tot de grenzen der territoriale wateren door sommige deelnemende landen. Dat hierbij vooral aan IJsland en Noorwegen wordt gedacht, is overduidelijk. Het principe van de 200 mijlengrenszone is zowat aanvaard behalve dan de uitgestrektheden van de rechten van de oeverlanden in deze zone. Volgens de Duitse woordvoerder zouden de oeverstaten de traditionele rechten van de vaartuigen van die landen moeten erkennen, die in deze gebieden de visvangst beoefenden. Dit is dan zeker nog meer gerechtvaardigd wanneer de oeverlanden zelf niet bij machte zijn om de biologische rijkdommen van deze gebieden uit te baten en aldus de noodzakelijke proteïnen voor de voeding van de mens zouden laten telooftaan.

Wat de binnengebrachte diepvriesvis betreft, konden deze in

Duitsland in de jaren 1973 en 1974 nog volledig aan de man gebracht worden, hetgeen niet meer het geval was voor 1975. Men is verplicht geweest tot stockage van de diepvriesprodukten over te gaan en de stock bedraagt nu reeds de produktie van drie maand visserij van de hoogzeevloot, waardoor een bedrag van meer dan 1 miljard Belgische frank evengoed bevroren ligt. Dus overbodig!

Tegenover de aanwezige mogelijkheid dat landen afzonderlijk en eenzijdig tot een uitbreiding van hun territoriale wateren zouden overgaan, heeft anderzijds Engeland aangedrongen op een gemeenschappelijke houding van alle EEG-landen ter zake. Dit was in ieder geval de mening van de Engelse minister Peart. Hij dacht hierbij waarschijnlijk aan de kabeljauwoorlog met IJsland waarin Engeland praktisch alleen stond om de IJslandse aanspraken over het hoofd te zien en hiernaar te handelen.

Hopen we maar voor minister Peart dat het Engelse referendum intussen gunstig uitvalt voor een EEG samengaan.

## JACHTING AAN DE BELGISCHE KUST

Het ministerie van Openbare Werken gaf een brochure uit: «Jachting houdt wind in de zeilen», waarin de toenemende groei van de watersport wordt onderlijnd en waarin over de mogelijkheden van Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge wordt uitgeweid.

Het werkje dateert reeds van 1974 en is in feite achterhaald. Niettemin leren wij er uit, dat de jachthavens langs de kust aan de Staat toebehoren die dus, niet, zoals wij verkeerd dachten, de verantwoordelijkheid voor uitbreiding op opheffing mogen aan de stadsbesturen overlaten of toeschrijven, maar er zelf dient voor in te staan.

We zouden ons kunnen gelukkig wanen met een citaat uit deze onooglijke brochure: «gezien de functie van de haven van Zeebrugge is de jachthaven hier in haar uitbreidingsmogelijkheden beperkt en zal zij vermoedelijk gedurende de eerstvolgende jaren geen belangrijke wijzigingen ondergaan».

We kunnen ons aldus troosten met de gedachte dat de jachthaven van Zeebrugge geen verdere uitbreiding zal nemen, maar ons tevens ergeren aan het schijnheilig van deze uitspraak.

Want wat denkt O.W. van volgende parafraze: «gezien de functie van de haven van Zeebrugge, is de visserijhaven in haar meest dringende noodzakelijke uitbreidingsmogelijkheden beperkt en zal ze nooit geen verbetering meer ondergaan. Meer ligplaats en meer diepte werd intussen voorzien te Oostende, waar vele mogelijkheden openblijven»? ? ?

Er wordt regelmatig beweerd dat drukingsgroepen in België nooit

iets hebben bereikt: er wordt gefluisterd dat ik door mijn «onnozele» artikels persona non grata ben geworden; men sleurt er desnoods de politiek tussen (om bepaalde mensen te kunnen dekken) en men huldigt een bepaalde middeleeuwse vorm van naastenliefde om een tegenstander «achter 't gat» verdacht te maken en af te maken.

Men moet diplomatisch te werk gaan, beweert men, om de wind in de zeilen te houden en om niet met de kop tegen de muur te lopen.

Mij goed. Ik wil zelfs mijn pen breken, als dat zijn nut kan hebben. Maar of men nu met het odium van de revolutionair rondloopt, dan wel zwoel omgeurd met het parfum van de diplomatie en de welsprekendheid, het kan toch niet geïochend worden, dat O.W. de jachthaven van Zeebrugge wil de wind in de zeilen laten houden.....

Als er moet belet worden dat de reders, kwaad geworden, tot een aktie overgaan en om met doorslaggevend argumenten O.W. te kunnen overtuigen van een smeuwend verzet en van de noodzaak 1500 arbeidsplaatsen veilig te stellen, leg ik me graag neer bij alle mogelijke diplomatieke betrachtingen en kijk ik hoopvol uit naar de eerste resultaten.

Maar allereerst zal O.W. dan een brochure moeten uitgeven met de titel: «Visserij te Zeebrugge houdt wind in de zeilen!» en als ondertitel: jachthaven van Zeebrugge vindt te Blankenberge, te Nieuwpoort, te Oostende een nieuw en veiliger tehuis.

Of ben ik weer te duidelijk geweest en te weinig diplomatisch? JEF DEROOSE

## REDDINGSVLOTTEN BERICHT AAN DE SCHIPPERS

Bij het jaarlijks nazicht en onderhoud, wordt vastgesteld dat de containers van vele reddingsvloten, beschadigd zijn, gekraakt, gescheurd, gaten vertonen, enz.

Dit kan verstrekkende gevolgen hebben. Bij gebruik van het vlot kan het gebeuren dat de container zich niet opent langs de voorzienen naden, maar dat de schelpen van de container barsten waar ze beschadigd zijn, zodat het vlot zelf beschadigd wordt of zelfs lek gescheurd wordt, met alle gevolgen van dien.

Daarbij komt nog dat wanneer deze containers niet meer waterdicht zijn, het vlot zelf soms voor maanden in 't water ligt, wat dan bij nazicht onnodige vervanging van uitrusting met zich brengt en dus ook onnodige onkosten.

Daarom laat UW reddingsvlot niet vallen, laat er geen zware en harde voorwerpen opvallen, enz.

**DRAAG ZORG VOOR UW REDDINGSVLOT, DAN ZAL HET IN GEVAL VAN NOOD ZEKER VOOR U ZORGEN.**

R.F.D. Inspector  
J.F. De Pessemier

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

## DE HAVEN VAN OOSTENDE

### PASSAGIERSHAVEN

In 1953 werden tussen Dover en Oostende ongeveer 19.658 auto's vervoerd. Tien jaar later waren dat er 129.542. En in 1974 bereikte het totaal de 306.055 wagens.

Er mag redelijkerwijze worden verwacht dat in 1975 het verwachte cijfer van 320.000 zal worden overschreden.

Enkele totalen ter vergelijking.

	passagiers	auto's
1973	2.183.000	311.000
1974	2.223.470	306.000

Aldus kan worden vastgesteld dat het passagiersvervoer steeg met 1,8 % en dat het transport van auto's daalde met 1,5 %.

De cijfers van januari 1975 in vergelijking met deze van januari 1974 geven het volgende:

	1975	1974
reizigers	73.779	54.635
voertuigen	29.699	23.190

Voor de maand februari in vergelijking met deze van dezelfde maand in 1974:

	1975	1974
reizigers	71.915	47.195
voertuigen	29.763	22.794

### HANDELSHAVEN

In 1964 bedroeg de handelstrafiek, in- en uitvoer, 500.000 ton. In het jaar 1974 werd een verhandeling bereikt van 862.000 ton. Het aantal koopvaardij schepen bedroeg in 1964 1.483 met een totale tonnage van 683.703 ton. In 1974 zijn er nog maar 940 schepen maar hoe eigenaardig ook, hun tonnage bedraagt toch nog 626.552 ton. Daaruit kan rechtstreeks worden afge-

leid dat de tonnemaat per schip aanzienlijk toenam, minder maar grotere schepen.

Naast de belangrijke trafieken van fosfaat, vlasslemen, zeezand en grint neemt de aanvoer van stookolie een voorname plaats in. Zij wordt aangevoerd uit Rotterdam en Antwerpen en een enkele keer uit Duitsland met kleine kusttankers.

Het verloop en de aanvoer van stookolie.

Jaartal	ton
1961	163.500
1962	179.400
1963	163.500
1964	170.000
1965	187.900
1966	181.400
1967	199.622
1968	263.030
1969	287.199
1970	337.971
1971	374.854
1972	—
1973	352.796
1974	266.160

De aanvoer van schroot ving aan in 1963; deze trafiek is uiteraard aan sterke schommelingen onderhevig.

Jaartal	ton
1963	30
1964	10.749
1965	6.307
1966	3.448
1967	2.255
1968	3.282
1969	7.086
1970	27.913
1971	3.118
1972	4.834
1974	8.665

In 1973 bedroeg de goederenimport 858.926 ton.

In 1974 bedroeg de goederenimport 798.401 ton.