

De Franse staatssekretaris van verkeerswezen maant tot voorzichtigheid bij investeringen

In een zitting van het Centraal Comité ter Visserij, waarop de heer Cavallié, Frans staatssecretaris van verkeerswezen, een aandachtige toehoorder was, gaf de heer Sénéchal, voorzitter van de Redersfederatie Noord-Normandie, een overzicht van de huidige moeilijke toestand in de Franse visserij. Van juni 1974 tot juni 1975 liepen de ontvangsten in de afslag met 20 pct terug en dit alleen reeds als gevolg van de mindere prijzen voor dezelfde produkten. Voor diezelfde periode verhoogden de gewone exploitatiekosten, zonder rekening te houden met de verhoogde brandstofprijzen, van 15 tot 20 pct. De financiële lasten verhoogden eveneens gevoelig door de hoge interestenlast, waardoor zelffinanciering door de rederijen een kwasi onmogelijkheid werd, terwijl anderzijds de bouwrijprijzen over dezelfde periode van 15 tot 20 pct opliepen. Het was dus duidelijk dat de heer Sénéchal de Franse Staatssecretaris de vraag zou stellen wat de Franse regering zou doen om de visserij te helpen en de rentabiliteit te verhogen. De voorzitter van de Noord-Normandische Redersfederatie herinnerde hierbij aan het Zevende Vijfjarenplan waarin geduid werd op aktie en offensief.

In zijn antwoord wees de Franse staatssekretaris dat de objectieven van het Zesde Vijfjarenplan voor 90 pct bereikt werden, maar dat, wat de toekomst betreft, men toch uiterst voorzichtig diende te zijn. Inderdaad hebben de meeste rederijen hun zware investeringen in rand van het Zesde Vijfjarenplan nog niet verteerd en is hun leningskapaciteit hierdoor, mede door de hoge leningslast, gevoelig verkleind. Anderzijds moet men voor het ogenblik de produktiekapaciteit niet opdrijven gezien de beperkte opnamemogelijkheden van de huidige markt.

Daarbij blijven nog altijd de onzekerheden hangen van de toekomstige territoriale grenzenregeling, zodat zelfs de traditionele Franse visserijgebieden wel eens niet meer toegankelijk zouden kunnen worden. Voor al deze redenen, meent de heer Cavallié, zou het vanwege de regering niet aan te prijzen zijn de vangkapaciteit der Franse vloot op te voeren door investeringen aan te moedigen. In deze domeinen kunnen we slechts de vervanging van de oude eenheden voorstaan op voorwaarde dat deze laatste voor sloping uit de vaart genomen worden. Verder zou deze vervanging dan nog niet

mogen gebeuren volgens de tonnage van het oude vaartuig, maar volgens de vangkapaciteit. De Franse staatssekretaris bedoelde hiermede duidelijk dat men hierbij naar een vermindering van tonnage zou streven, met eenzelfde vangmogelijkheid. De Franse regering streeft dus duidelijk naar afremmende maatregelen.

STREVEN NAAR DIVERSITEIT IN DE AANVOER

De heer Cavallié wees er ook op dat men in de laatste jaren te eenzijdige aanvoeren kende en hierbij dacht hij waarschijnlijk wel aan de enorme stocks van diepvriesfilets van kabeljauw en koolvis. Volgens de Franse staatssekretaris moet de Franse visserij zich meer richten op aanvoer van de fijnere vissoorten en naar meer diversiteit. Hiervoor is het polyvalent vaartuig van een gemiddelde tonnemaat het meest aangewezen. In ieder geval besloot spreker tot een zeer voorzichtige vernieuwing van de vloot en liefst niet voor visserijen zonder toekomst.

NIEUWE REGLEMENTERING VOOR NIEUWBOUW

Wat het onderzoek van de dossiers voor nieuwbouw betreft, zal vanaf 1 januari 1976 een nieuwe procedure gevolgd worden. Ieder reder die wenst tot nieuwbouw over te gaan, zal voorafgaandelijk verplicht zijn het advies in te winnen van de «Groep — Financement der Industriële Visserij». Deze Groep zal aan de reder laten weten of hij van staatsinstemming zal kunnen genieten, van hoeveel en op welke manier. De Groep zal de reder uitnodigen tot het kenbaar maken van zijn financieringsplan en dit alles vooraleer hij een vaste order bij de werf mag plaatsen. Tenzelfdertijd zal bij de aanvang van het nieuwe jaar de voet van tussenkomst vanwege de regering laten kennen. Voor 1976 zal deze in ieder geval niet minder zijn dan voor 1975. Voor de andere jaren zal de subsidievoet herzien worden in functie van de konjunktuur. Voor het ogenblik is de subsidie vanwege de staat 15 pct. Als men hieraan de bonificaties toevoegt op de leningsinteresten dan verhoogt deze subsidie tot 23 pct. Men is niet zeker of de Gemeenschappelijke Markt hogere subsidies zou aanvaarden en dit niet als diskriminerend ten opzichte van de andere Staten zou aanzien.

De handelshaven van Oostende

De statistieken van de jaren 1946 tot en met 1950 tonen ons dat Oostende eens een heel belangrijke haven was voor de verhandeling van fruit dat uit Italië naar Engeland werd vervoerd. Eenieder zal zich nog wel de typische Cockerillschepen herinneren, de «Diamant», de «Topaze», de «Saphir» enz die een nooit aflatende bedrijvigheid kenden. Het waren de werkpaarden van onze Oostendse haven.

Volgens het min of meer goede slagen van de fruitoogsten was de trafiek aan sterke schommelingen onderhevig. Normaal moet de aansluiting van Engeland bij de Euro-markt nu toch langzamerhand een gunstige invloed gaan hebben op dit soort trafiek waarvan voor 1975 een doorvoer van 5.000 ton werd verwacht en zelfs in de gunstige omstandigheden 50 duizend ton. In de praktijk echter stelt men nog geen verbetering vast en het is niet onwaarschijnlijk dat ook hier de recessie een onaangename rol speelt. We moeten nog wel even geduld hebben om de werkelijke mogelijkheden van Oostende als handelshaven te zien.

Hoe lagen de cijfers in de verlopen jaren ?

1946	26.625 ton fruit
1947	76.208 «
1948	67.340 «
1949	63.276 «
1950	45.988 «
1967	2.308 «
1968	2.867 «
1969	2.678 «
1970	881 «

Aldus vertoonde deze trafiek een onverbidelijke daling die thans op nul is uitgelopen.

DE PASSAGIERS EN DE FERRYHAVEN

	1975	1974
Reizigers	179.746	173.341
Voertuigen	39.522	28.246

Bij deze vergetijking dient evenwel rekening gehouden met het feit dat Pasen in 1974 op 14 april viel en in 1975 op 30 maart.

De statistieken van de maand april 1975 in vergelijking bij deze van dezelfde maand in het jaar 1974 geven het volgende beeld :

	1975	1974
Reizigers	201.877	243.152
Voertuigen	39.247	38.836

De cijfers van april 1974 bevatten de trafiek van Pasen, wat maar gedeeltelijk het geval is voor april 1975.

De ferryhaven van Oostende beschikt nu reeds over drie fuiken.

TOEKOMST

De terreinen van de stedelijke haveninstellingen zijn uiterst beperkt langs de westkant door de spoorweginstallaties en oostwaarts

door de rijkswegen Oostende-Brugge en Oostende-Knokke. Men weet dat er een onderscheid bestaat tussen de staatshaven en de stadshaven. De staatshaven is alles wat buiten de sluizen zeewaarts strekt.

De huidige handelshaven, evenals trouwens de staatshaven is praktisch verzadigd en kan niet meer worden uitgebreid. De handelshaven van Oostende heeft trouwens het grootste rendement per 100 meter bruikbare kaaimuur-lengte van alle Belgische zeehavens.

De herbouwing van de diepwaterkaai heeft nu eindelijk wat meer ruimte gegeven aan de Regie voor Maritiem Transport aan de zeemacht en zelfs aan de koopvaardij. Thans meren er trouwens reeds schepen tot 5.000 ton die zee-mineralen aanvoeren. Deze nieuwe kaai is heel modern van opvatting en er werd een diepgang van 10 meter gebaggerd.

Er bestaat anderzijds een algemeen ontwerp van uitbreiding van de handelshaven, want er bestaat te Oostende een ideale plaats voor havenuitbreiding gelegen op de spuikom en op het kanselpad tot aan Plassendale dat een totaal braakliggend gebied vormt met een minimum aan onteigeningen.

De voornaamste gebouwen welke onteigend moeten worden zijn reeds voorzien om verplaatst te worden. Ibissschool en Gemeentehuis Bredene, de enkele overblijvende huizen zijn hoofdzakelijk krotwoningen.

Daartoe is de bouw van een nieuwe zeesluis aan de ingang van de spuikom onontbeerlijk. De sluis Demey met een lengte van 120 meter en een breedte van 18 meter is reeds meer dan 70 jaar oud. Ernstige defekten aan deze sluis verlammen geheel de havenbewegingen in de stadshaven.

Als afmetingen voor een nieuwe sluis worden als bruikbare lengte vooropgezet 200 meter; breedte 30 meter; drempeldiepte — 8 meter.

Op de sluis zou een ruime zwaai-kom volgen om tevens aan de zeeschepen toe te laten het kanaal-pand Oostende-Plassendale binnen te varen en een verbinding vormen met de bestaande handelsdokken. Op deze zwaai-kom zouden 2 ruime dokken en een kaai in zaagtandvorm uitgeven met in totaal 2.800 meter lengte van kaai. Twee aanlegplaatsen voor roll on roll off zouden eveneens voorzien worden. Door de sluisverbinding kan nog verder een grote uitbreiding van de haven tot stand gebracht worden langs de vaart tot Plassendale op ongeveer 1,4 km afstand. In de vervanging van de stuw van Slykens die meer dan 200 jaar oud is werd reeds door openbare werken een nieuwe stuw gepland die aan alle recente eisen inzake afwatering zelfs tot boven Gent zou voldoen.

Het ontworpen havengebied wordt dan eveneens als reserve-bekken ingeschakeld. De Noordede zou moeten rondgeleid worden.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN