

Wie houdt men eigenlijk voor de aap ?

Dit was de titel van een artikel naar aanleiding van een bericht welke we ontvingen van uit Nieuwpoort waarin ons gemeld werd dat de N.720 zich daar had aangemeld voor de verkoop op woensdag en zonder verder nieuws 's nachts in plaats van Nieuwpoort, Oostende als haven verkoos met de reaktie van uit Nieuwpoort, welke we in ons blad weergaven.

Thans ontvingen we van reder Marcel Vercoutter als gevolg hiervan hiernavolgend schrijven :

„In realiteit wordt hier slechts ondergetekende, Vercoutter Marcel, voor de aap gehouden. Ik beschouw dit artikel als eervol tegenover mijn persoon en verzoek daarom op mijn recht op antwoord.

Inderdaad de N.720 zou normaal op vrijdag 22 oogst zijn vangst verkopen. Aan boord gebeurde echter een ongeval, een matroos verbrandde zijn voet, en daarom besloot de schipper uit menselijke overwegingen de reis in te korten en op woensdag te markten. Volgens plan zou het schip rond 02.30 u. de haven van Nieuwpoort aandoen.

Dinsdagnamiddag heeft mijn vrouw de vismijndirecteur te Nieuwpoort verwittigd dat het schip op woensdag zou markten.

Het is helemaal niet waar dat ik „parmantig” mijn beste bovenste geschrift aansprak om zelf deze mededeling op te schrijven, zoals U verkeerd in Uw blad schrijft.

Woensdagmorgen om 03.50 u. kreeg ik telefonisch bericht van mijn schipper dat hij Oostende had aangedaan wegens slecht weder. Op 120 mijl had het schip reeds 2 uur vertraging. Slechts rond 05.00 u. had het schip kunnen in Nieuwpoort zijn. Het uitwijken naar Oostende was de enige logische en verantwoorde oplossing gezien de waterstand. Ikzelf ging naar de Nieuwpoortse Vismijn waar niemand te vinden was. Daar ik op dit nachtelijk uur niemand kon verwittigen of bereiken heb ik zelf de opgave op het bord uitgeveegd.

Wanneer zulke feiten zich herhaaldelijk zouden voordoen kon ik het met dit artikel eens zijn. Als men echter in visserij-middens geen rekening meer wil houden met heikracht en overmacht dan vind ik zulke artikels hatelijk.”

Totdaar Marcel Vercoutter.

Nota der Red.: Wij nemen akte van deze terechtwijzing aan het adres van ons blad en de Nieuwpoortse mensen en nemen aan dat de feiten, zoals ze weergegeven werden, eerst hadden dienen onderzocht te worden. In de plaats van de schipper zouden wij 's nachts hetzelfde gedaan hebben. We nemen tevens aan dat men 's nachts niemand kan bereiken en dan zelf moet beslissen.

BELGISCHE VISSERS VERKOPEN VIS IN DENEMARKEN

Meer en meer stellen we vast dat Belgische vissers in Denemarken hun vangst verkopen.

Weliswaar zijn ze er een 15-tal uren dicht bij de haven, maar als men de kosten nagaat welke ze hebben, dan vragen we ons af waarom ze zich daartoe laten verleiden.

Inderdaad bij het nazien van hun rekening komt men tot de vaststelling dat ze niet alleen 12 t.h. als onkosten voor lossen en verkoop moeten afdragen, maar dat hun mazoutprijzen aldaar 4,20 fr. per liter zijn en ze bij het ne-

men van mazout in de vreemde, geen staatstussenkomst, die nu 0,50 fr. per liter bedraagt, ontvangen.

Is het omdat de verkoopprijzen hier in juli en oogst slecht waren, dan moeten we er op wijzen, dat ze in de vreemde en dus in Denemarken niet beter waren.

Regelmatig komen hier elke week een zestal Denen markten, die beweren dat de prijzen hier werkelijk minstens 5 fr. per kg. hoger liggen dan daar.

Waarom dus daar verkopen ?

DE BELANGSTELLING VAN HET OOSTENDS EN HEISTS GEMEENTEBESTUUR VOOR DE ZEEVISSERIJ

Dat de visserij te Oostende vlug naar het failliet gaat is een feit.

De slechte toestand, de hoge brandstofprijzen, de goedkope vis en de weinige aandacht aan de visserij door het stadsbestuur van Oostende betoond, verschillen enorm met deze van de gemeente Knokke-Heist.

Voor de zeewijding werden daar 2 premies van elk 5.000 fr gegeven bij loting en verder aan elk schip 1.500 fr. Te Oostende 500 fr.

Te Oostende worden er, wanneer er een minister komt, door de burgemeester alleen foefjes verkocht en tracht hij alleen zijn foto met koninklijke belangstelling in de bladen te doen verschijnen zonder te spreken van alle flauwe praat in radio en televisie.

Te Knokke-Heist worden zwarte vlaggen gehesen en bewerkt het gemeentebestuur een onderonsje

tussen visserij en drie ministers om hen de erge toestand waarin deze verkeert, tussen pot en pint te doen begrijpen en steun te bekomen.

Te Oostende van dit alles niets, terwijl er één miljard aan de bouw van een verlengde vissershaven wordt besteed.

Begrijpe wie begrijpen kan !

En wie regelmatig de werking van het gemeentebestuur van Knokke-Heist met dat van Oostende, OP ALLE GEBIED vergelijkt, zal onomwonden moeten bekennen, dat te Knokke gewerkt wordt en te Oostende alleen aan „show”, gouden bruiloften en kiespropaganda gedaan wordt om de goede burger te horen zeggen : «En de burgemeester was op onze gouden bruiloft».

Dat zijn de werkelijke belangen waarmede Oostende zo schitterend vooruit gaat.

DE HEER SIAENS OVERLEDEN

De heer Xavier Siaens, ere-directeur van het Bestuur van het Zee-wezen is in de ouderdom van 87 jaar te Zeveneken overleden.

De heer Siaens was vóór en na de oorlog vooral de ambtenaar die zich bezig hield met de koopvaardij en ook wel met de visserij, waaronder vooral de Ongevallenkas voor Vissers, waarvan het ontwerp van wet van 31 dec. 1929 vooral zijn

stempel droeg. Hij was ook de vader van de verzekering tegen oorlogsrisico (VOZOR) welke in 1939 tot stand kwam.

Hij was een zeer werkzaam en verdienstelijk ambtenaar, die noch rust noch tijd kende in de uitoefening van zijn moeilijk ambt.

Aan zijn familie biedt ons blad zijn innige deelneming aan.

BESTELLINGEN VERMINDEREN IN DE SCHEEPSBOUW

Op 30 juni ll. waren over de gehele wereld 2.276 schepen (samen 34,2 miljoen bruto registerton) in aanbouw. Dat was 835.858 ton minder dan in het eerste kwartaal toen een historische piek werd gevestigd. Dit blijkt uit de door Lloyd's Register gepubliceerde eindcijfers voor het tweede kwartaal van dit jaar.

Over de ganse wereld werden bestellingen genoteerd voor samen 102,1 milj. brt. Dit is 11,2 miljoen ton minder dan einde maart van dit jaar.

Men verwacht dat die daling nog zal toenemen; men verwacht ook dat nog vele kontrakten zullen geannuleerd worden.

Japan met een orderportefeuille van 42 miljoen ton kende een daling van 6 miljoen ton. De orders van Zweden daalden met 1,1 miljoen tot 8,1 miljoen, die van West-Duitsland met 1 miljoen ton tot 6 miljoen ton.

Groot-Brittannië en Spanje hebben nog orders voor 5,3 miljoen ton, V.S. 5,2; Frankrijk 5,1; Brazilië 3,4 en Italië 3 miljoen ton.

In Japan hebben, na de scheepsbouwers, ook de reders en scheepvaartmaatschappijen hulp aan de regering gevraagd. Ze stellen voor het overschot aan tankertonnage te gebruiken als opslagruimte voor de nationale voorraad ruwe olie en olieproducten.

Volgens de redersvereniging zijn in Japan momenteel zes supertankers (+ 200.000 ton) opgelegd en werkloos.

Volgend jaar in maart zou dat twaalf kunnen bedragen. Voor september 1976 verwacht men dat dit aantal zou stijgen tot 15.

In West-Duitsland stelt men de eerste zes maanden een stijgende tendens vast tot het plaatsnemen van nieuwbouworders voor rekening van Westduitse reders.

Ook Frankrijk zal waarschijnlijk zijn tankervloot nog aanzienlijk uitbreiden. In de komende zeven jaar wil men de vloot van 5,3 miljoen brt tot 10,7 miljoen brt opvoeren. De tankervloot zou dan ca 66 procent van de totale nationale vloot uitmaken.