

WESTDUITSE VISSERIJSCHEPEN UIT DE 200-MIJLENZONE DOOR IJSLANDSE KUSTWACHTER GEDREVEN NIEUWE KABELJAUWOORLOG OP TIL ?

Op 15 oktober werden de maatregelen van kracht die IJsland eenzijdig genomen heeft door het uitbreiden van zijn visserijzone tot 200 zeemijlen. Ook op bewuste dag bevonden zich nog talrijk Duitse trawlers in de zone tussen de 50 en 200 mijlen. De IJslandse overheid had reeds 24 uren voordien zijn kustwachters en enkele helikopters ter bespieding uitgezonden. Voor het handhaven van zijn exclusieve rechten beschikt IJsland over 6 oorlogsvaartuigen, verscheidene patrouilleboten en 3 hefschroefvliegtuigen. Behalve de West-Duitse schepen bevonden er zich eveneens 2 Franse en een Japanse trawler in de 200 mijlenzone. Gezien de West-Duitse schepen geen aanstalten maakten om de visvangst te beëindigen, werden zij door de IJslandse zeemacht verzocht het vissen te staken en zich te verwijderen uit de betwiste zone. De vissersschepen hebben zich hierop uit de 200 mijlenzone laten uitdrijven, alhoewel ze hun inzichten lieten blijken het optreden van de IJslandse marine niet te erkennen. Zoals men weet hebben de Britse, de Noorse, de Belgische en de schepen van de Faroë-eilanden nog het recht te vissen tot 13 november in de exclusieve 200 mijlenzone omdat IJsland met deze landen een bilaterale overeenkomst getroffen heeft en dit nogmaals zinnig is te treffen. Aldus heeft de IJslandse marine alleen de West-Duitse vaartuigen doen verwijderen.

Van de West-Duitse Trawlersvereniging ontvingen de Duitse schepen intussen het bevel zich niet te storen aan de IJslandse bevelen en voor zoveel mogelijk de visserij verder tussen de 50 en 200 mijlen te bedrijven. Gezien de IJslandse

marine te klein is om het uitgestrekt gebied te bewaken, ligt de mogelijkheid wel voor dat de West-Duitse vaartuigen dit hier op het maximum uit te baten. Anders nog wijst de stelling van de West-Duitse trawlersfederatie er op, dat het misschien terug tot een kabeljauwoorlog zal komen. Ook West-Duitse officiële instanties wijzen er op, dat IJsland volgens het internationaal zeerecht nog geen enkele aanspraak kan maken op de betwiste zone, omdat er nog geen internationale beslissing getroffen werd en de uitbreiding tot de 200 mijl slechts steunt op voorbereidende teksten waarvoor onder de landen een zekere consensus zou bestaan, maar die toch nog aanleiding zou kunnen geven tot amendementen. We zijn echter overtuigd dat in de periode die ons nog scheidt van de 13 november, datum waarop de bilaterale overeenkomsten tussen IJsland enerzijds, Engeland, België, Noorwegen en de Faroë-eilanden, anderzijds, tot een einde komt, West-Duitsland niets zal ondernemen. Men wil zeker wel eerst de kat uit de boom kijken om na te gaan of er intussen geen nieuwe overeenkomst tussen betrokken landen zal getroffen worden. West-Duitsland hoopt inderdaad, wanneer het niet tot een nieuwe overeenkomst komt, niet alleen te staan in een eventueel hard konflikt met IJsland. Het denkt hier in het bijzonder aan Engeland dat zich, voor het totstandkomen van de bilaterale overeenkomst met IJsland, zeer krachtig, met inzet van de oorlogsmarine, verzet heeft tegen het IJslandse optreden. Het is duidelijk dat IJsland zeker niet opgewassen zou zijn in een dergelijke uitgestrekte zone exclusieve rechten te doen eerbiedigen.

GOEDE SEPTEMBERMAAND VOOR OOSTENDSE VISMIJN

waarde van de geschatte vis steeg. Om het in sporttermen uit te drukken: het heeft er de schijn van dat we in september de wederopstanding ingezet hebben in de Oostendse vismijn. In elk geval is het zo, dat én aanvoer én opbrengst voor het eerst dit jaar hoger lagen dan het voorgaande jaar. De opbrengst steeg tot 2.187.539 kg wat 266.806 kg vis meer is. De opbrengst steeg tot 55.291.184 fr hetgeen een stijging betekent van 3.450.345 fr. De gemiddelde prijs per kg lag nog wel lager dan in september 1974 en bedroeg 25,20 fr, dat is 1,70 fr minder dan verleden jaar.

Dat de IJslandse schepen toch nog altijd voor een belangrijk deel van de aanvoer zorgen blijkt uit de 677.063 kg die zij voor hun rekening namen, toch nog steeds bijna 1/3 de van het totaal. Het moet gezegd dat er nogal weinig schepen aan de afslag kwamen, dit dan wegens het verkopen van verschillende middenslagvaartuigen in Deense havens. Daar lag op zeker moment de prijs van sommige veel gevangen soorten, hoger. De laatste weken zijn de verkopen in Denemarken echter weer zo goed als tot nul teruggevallen.

Toch mogen onze eigen schepen de stijging van aanvoer en op-

brengst niet voor zich alleen opeisen. Zij kregen hulp van de vreemde vaartuigen die voor 1.718.025 fr vis verkochten tegen slechts 118.760 fr verleden jaar. Toch ook maar een paar schepen uit den vreemde in september. De Denen zijn zo goed als verdwenen, de IJslanders komen echter opnieuw opdagen. Nadat sedert april geen enkel IJslands vaartuig nog te Oostende verkocht, kregen we in september toch weer een vangstje te verkopen. De prijs lag zeer goed zodat die prijs zeker geen beletsel zal zijn om verdere gegadigden af te schrikken. Begin oktober kwamen dan ook al een viertal van die IJslanders naar Oostende afgezaakt. Voortgaande op die eerste oktober week ziet het er naar uit dat de «wederopstanding» zal worden doorgezet. Hopelijk wel want het was een mager beestje aan het worden in de Oostendse vismijn.

Naast de visvangsters hebben de garnaalvissers eveneens hun duit in het zakje gedaan. Zij verkochten voor 2.714.161 fr garnaal wat ruim 1,5 miljoen meer is dan verleden jaar.

De post deelvis op naam is verder aan het afbrokkelen en gaf nog slechts 195.550 fr opbrengst. Verleden jaar nog 337.410 fr. De van 307.220 fr. naar 409.390 fr.

De haven van Oostende

Door het gemeenteraadslid Daniels werd aan de Schepen van de haven hiernavolgende vraag gesteld:

De jaarstatistiek 1974 van de scheepvaartbeweging van de haven vertoont tegenover 1973 een vermindering van scheepvaartbeweging (— 498 in- en uitbewegingen) maar met niettemin een winst aan tonnage (+ 1.360.078 BNT). Wat mij verontrustend lijkt is het feit dat de vermindering alleen de stadshaven betreft (aantal: —595 bewegingen: BNT —113.471) daar waar de staatshaven op beide normen winst boekt (aantal: +324: BNT +1.434.966).

De eerste drie maandstatistieken van dit jaar tonen helaas eenzelfde tendens tegenover de gelijknamige maanden van vorig jaar. De stadshaven verliest aan aantal en tonnage terwijl de staatshaven over al winst boekt:

Januari 1975:
Stad: aantal bewegingen: — 5
BNT: — 9.713
Staat: aantal bewegingen: + 38
BNT: + 62.811

Februari 1975:
Stad: aantal bewegingen: — 47
BNT: — 40.453
Staat: aantal bewegingen: +130
BNT: +250.003

Maart 1975:
Stad: aantal bewegingen: — 46
BNT: — 57.071
Staat: aantal bewegingen: +226
BNT: +522.281

Wij bemerken dus dat de haven-activiteiten de eerste drie maanden van dit jaar in zijn geheel een merklijke heropleving vertonen maar dit geldt alleen de staatshaven, ten koste zelfs van de stadshaven die een deel van activiteiten naar de staatshaven verschoven ziet.

Mag ik er gelijktijdig op wijzen dat dezelfde statistieken een voortdurende vermindering van de bewegingen van de vissersvaartuigen aantonen zowel tijdens het ganse vorige jaar als tijdens de eerste drie maanden van dit jaar. Daaruit volgt dat zowel de stadshaven als de vissershaven een verminderde activiteit schijnen te kennen terwijl de staatshaven een sterke heropleving vertoont.

Mag ik dan ook vragen:

- 1) Welke is de reden waarom de stadshaven haar activiteiten ziet verminderen op het ogenblik dat de staatshaven een merklijke toename vertoont?
- 2) Zijn er vooruitzichten dat ook de stadshaven in de toekomst van de heropleving zal kunnen genieten en welke plannen voorziet men om hiertoe te komen?
- 3) Zijn er vooruitzichten dat beide havens in de toekomst, onder één enkele beheers- en exploitatieformule zouden komen zodat ook een evenredige verdeling van winst en verlies kan bekomen worden?

ANTWOORD:

- 1) De Regie voor Maritiem Transport, die de staatshaven uitbaat, verzekert een lijndienst tussen

Oostende en welbepaalde Britse havens. Deze lijndienst heeft vaste uren van aankomst en vertrek, met een intenser verkeer tijdens de zomermaanden. Het gevolg hiervan is dat de R.M.T. haar trafiek naar willekeur kan opdrijven.

Gedurende het jaar 1974 werden 324 reizen meer gedaan (hetgeen een BNT vertegenwoordigt van 1.434.966 T.M.); tevens werden 40.381 passagiers in beide richtingen meer vervoerd. Er werden echter 4.987 voertuigen en 3.105 ton goederen minder verscheept.

Tijdens deze 324 meer-reizen werden per schip slechts 124 reizigers vervoerd, hetgeen zeker niet bijzonder is.

Hetzelfde geldt voor de eerste drie maanden van 1975. De vermindering van de scheepvaartactiviteiten is in hoofdzaak te wijten aan de algemene economische crisis.

De beweging van de vissersvaartuigen, zoals opgegeven in de statistische gegevens, weerspiegelt niet altijd de werkelijke bedrijvigheid. Alhoewel de visserij bepaalde moeilijkheden kent, zoals de stijgende exploitatiekosten, de beperking van het vangstgebied ingevolge de uitbreiding van de IJslandse territoriale wateren, alsook het invoeren van de kwotaregeling, steeg de visverkoop in de stedelijke vismijn tijdens het jaar 1974 met 17.642.928 fr ten opzichte van 1973.

2) Vooruitzichten:

— De exploitatie van de Diepwater kaai zal toelaten schepen met een draagvermogen van 10.000 ton te laden en/of te lossen. Hierdoor zal de aanvoer van grondstoffen, bestemd voor de U.C.B., niet langer met lichters moeten gebeuren. Wekelijks zal alleen hiervoor één vrachtschip onze haven aandoen.

— Met de Regie voor Maritiem Transport worden besprekingen gevoerd voor een nauwere samenwerking in verband met de exploitatie van de haven.

3) De oprichting van een haven-schap zou veel moeilijkheden uit de weg ruimen, zowel financiële als technische.

Nota der Red.: Wat het stadsbestuur aan de heer Daniels vergeet te melden is dat voor de eerste negen maanden van 1975 de achteruitgang in de Oostendse vissershaven, meer dan 50 miljoen fr betekent ten opzichte van 1974 niettegenstaande de verkoop van IJslandse en Deense vissersvaartuigen. Het ware veel interessanter een vergelijkende statistiek te geven van wat de Belgische vissersvaartuigen te Oostende opbrachten, de Deense en de IJslandse. Ook zou daaraan kunnen toegevoegd de opbrengst van de verkoop van Oostendse vaartuigen in vreemde havens.

Dan zou men bemerken dat verscheidene Belgische en nu ook Oostendse vaartuigen dikwijls in Engeland of Denemarken verkopen, wat de statistiek van verkoop zeer nadelig beïnvloedt.