

---

# HET VISSERIJBLAD

---



---

51e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 20 APRIL 1984 - NR. 16

---

# BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE  
BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN :  
EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD !

KNIELAARS		402
LAARS gevoerd met wol		389
DIJLAARS		705
HEUPLAARS		919
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	675
	maat 58	739
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	402
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	419
	maat 58	453
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	641
	maat 56	692
JUMPERS blauw goed		
small en medium		517
large		517
extra-large		517
ZUIDWESTER (lange kap)		192
OLIEHEMD zonder kap		568
met kap		675
OLIESCHORT		543
GUTTERS		73
AIRCOAT BROEKEN		470
broeken met bretel		
maat 42 - 54		906
56 - 58		996
60		1.030
JUMPERS aircoat		470

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende  
of bij HAND IN HAND Zeebrugge

ALLE ANDERE WERKNEMERS KUNNEN DEZE WERKKLEDIJ OOK BEKOMEN AAN DEZELFDE PRIJS !

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.  
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588.  
VERANTW. UITGEVER: P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het  
visserijblad

Vrijdag 20 april 1984 – Nr. 16

## ONBEGRIJPelijke NEDERLANDSE REACTIE NA OPBRENGEN VAN DE „KG 12”

### Wil men nog strenger optreden ter bescherming van de visstand en de kustvisserij van welk land ook ?

In onze twee vorige uitgaven hadden we het over het opbrengen van de Nederlandse „KG 12” naar Oostende door de Belgische Marine, waar het vaartuig in het vismijndok aan de ketting werd gelegd. Tevens gaven wij naderhand de stelling weer van de schipper van de „KG 12” zelf met de omstandigheden zoals deze het zag.

Thans worden we in een Nederlands visserijblad, het bekende vakblad „Stuurboord Visserij-Editie” gekonfronteerd met een stellingname ter zake door de voorzitter van de Arnemuidense Vissersvereniging D.E.L. (Draagt Elkanders Lasten) die dezelfde naam draagt als de schipper-eigenaar van de betrokken KG 12, namelijk Siereveld J. ?

We vinden het een onbegrijpelijke reactie, **vooral na de gijzeling van twee Belgische mariniers** en zoeken te vergeefs naar de reden waarom in dit artikel voorkomt, dat Oostende net een gevangenis is!

We laten dit artikel, voor zover het betrekking heeft op het opbrengen van de „KG 12” hier onverkort volgen:

### Voorzitter van Arnemuidense vissersvereniging: VISSERMAN MOET UIT DE BUURT BLIJVEN VAN OOSTENDE

Vissers die door de Belgische marine worden gemaand om mee te varen naar Oostende, kunnen maar beter maken, dat ze weg komen. Oostende is net een gevangenis.

Met deze woorden gaf voorzitter J. Siereveld van de Arnemuidense vissersvereniging Draagt Elkanders Lasten (DEL) zaterdag commentaar op de gebeurtenissen van vorige week rond de Kortgene 12. Deze kotter werd vorige week woensdag binnen de Belgische 12-mijlszone door marinemen van de kustmijnenveger „Heist” gesommeerd om naar de haven van Oostende te varen. Met twee marinemen aan boord trachtte de KG 12 vervolgens te ontsnappen. Na enkele waarschuwingsschoten en het dreigement van de Belgische marinecom-

mandant dat hij de schipper van de KG 12 zou laten vervolgen voor het gijzelen van marinemen, werd na anderhalf uur gevolg gegeven aan het bevel om in de haven van Oostende af te meren.

Daar werd de kotter onmiddellijk aan de ketting gelegd. Een dag later werd het schip weer vrijgegeven nadat schipper Siereveld van de KG 12 een borgsom had betaald van ruim 27.000 gulden. De papieren van de kotter bleken in orde te zijn maar de marine beweerde dat de bijvangst van de KG 12 te hoog was.

Tot daar dit artikel.

Over dergelijk schrijven staan we verbaasd wettende wat de werkelijke reden is van het opbrengen naar Oostende. Dat Oostende net een gevangenis is, is het eerste dat wij zo ergens horen. We vragen ons af waar de Arnemuidense voorzitter van „Draagt Elkanders Lasten” zijn eigenzinnige wijsheid heeft opgedaan.

Met één uitspraak gaan we in elk geval volledig akkoord met de Arnemuidense voorzitter, namelijk met zijn oproep dat de visserman uit de buurt moet blijven van Oostende, waaruit we afleiden, uit de buurt van de **Belgische 12-mijlszone**, want voor ons is ook nog veel onbegrijpelijker, onder meer dat de KG 12 vroeger 435 pk in de motor steken had, en ook meer brutotonnen in zijn romp en deze nu plots tot beneden de 300 pk en 69 bruto ton was herleid.

Mijnheer Siereveld, welke familieband U eventueel bindt aan de overtreder, gij moet aanvaarden dat bij het bezoek aan het kantoor om geholpen te worden, men de eigenaar van de KG 12 met alle mogelijke middelen heeft willen helpen, nadat hij ons de zaken had voorgesteld, die achteraf volledig in strijd bleken te zijn met de waarheid.

Ondergetekende heeft in tegenwoordigheid van de broer van de foutieve schipper zich bij de Cdt van de Zeemacht telefonisch ingelicht.

Daaruit bleek dat de schipper van de KG 12, nadat twee leden van de „Heist” aan boord waren gekomen, met hen op de vlucht is gegaan en slechts na overtuigende goede raad van de bevelhebber van de „Heist”, hij tot inkeer kwam.

Hij heeft dus om te beginnen aan vluchtmisdrijf gedaan, wat erger is dan eventueel 50 kg. ondermaatse of te veel aan bijvangst mee te brengen.

gen. Het is een gijzeling van mariniers in opdracht.

Verder is uitgemaakt, dat de schipper voorheen meer dan 90 duizend gulden heeft uitgegeven om de KG 12, welke aan de normen niet voldeed om binnen de 12 mijlszone te vissen, als zodanig om te bouwen.

Daaruit blijkt niet alleen dat de motor niet 300 pk maar een afgestelde 435 pk was en dat de bruto-tonnage van het schip niet 69 bruto-ton maar in werkelijkheid boven de 80 bruto-ton was. In die omstandigheden gaat het hier om een ernstige overtreding met verzwarende omstandigheden van gijzeling van mariniers en overtreding der wettelijke normen van toepassing inzake de pk en de bruto-tonnage, ten nadele van alle kustvissers **tot welke natie zij ook behoren**, dus ook tot de Nederlandse.

Zijn oude scheepspapieren waren nog aan boord op basis van 435 pk en met een bruto-tonnage van meer dan 80 bruto-ton. Ook die gaf hij niet af. Dit zijn bewijzen en dan zou Oostende voor U een gevangenis zijn.

Verder had men zich niet te beklagen over het optreden van de Cdt en de bemanning van de „Heist”, daar ook nog aan boord ondermaatse tong werd gevonden, die de Cdt van de Zeemacht zelf over boord gezet heeft, zonder hiervoor ook een proves-verbaal op te maken.

Zal je dit alles ook aan je Nederlandse vissers kenbaar maken?

Ons standpunt en dit van al wie het met de visserij goed meent, zowel in België als in Nederland, is, dat de Belgische verantwoordelijke overheid alle middelen, desnoods strenger en strenger moet aanwenden om bedrog van dien aard uit te schakelen in het belang van de visstand in de 12 mijlszone die een kweekkamer is voor alle vissers van klein tot groot en van de ganse kustvisserij die er zijn brood moet verdienen en het op verdere zeeën niet kan.

Als de voorzitter van de Arnemuidense visserijvereniging dat niet wil begrijpen, is hij onwaardig de belangen van de reders en de vissers te dienen en kunnen we de Belgische en Nederlandse overheid slechts vragen desnoods hardhandig op te treden om dit in de toekomst te betuigen, daar het een feit is dat de visser moet beschermd worden tegen zijn eigen kwaad.

P. VANDENBERGHE.

## VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :  
Beroepsvereniging

# HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 - 54 41 92

- volledig en deskundig advies en bijstand -

REDERS en  
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING**

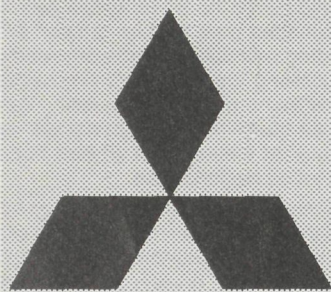
wendt U in volle  
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

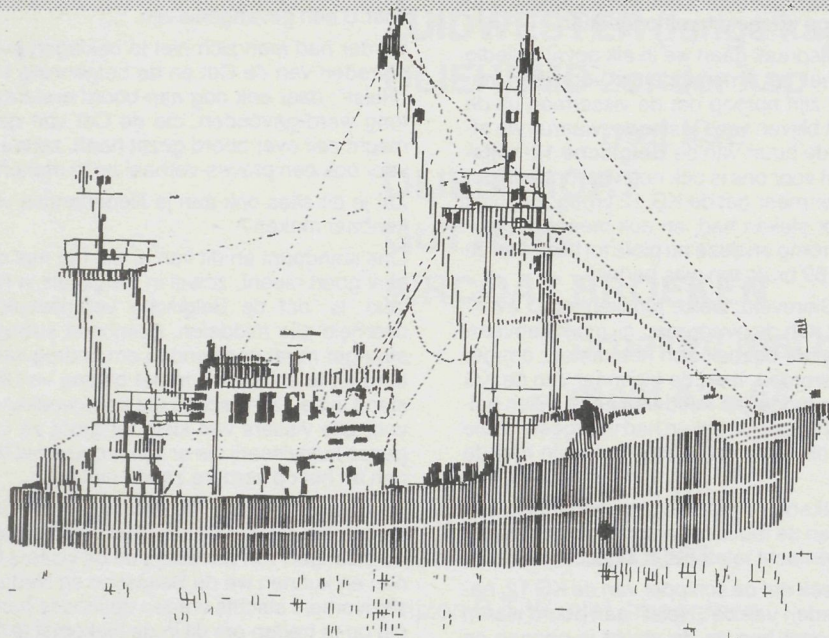
**HAND IN HAND**  
VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

# Apollinaris

- HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!
- NATUURLIJK GASHOUDEND  
MINERAAL WATER
- ZEER RIJK AAN MAGNESIUM



# MITSUBISHI DIESELMOTOREN



## PADMOS BV

MACHINEFABRIEK & DOKMIJ.

Officieel dealer voor de Belgische kust en Z.W.-  
Nederland.

postbus 23, 3250 AA STELLENDAM-NEDERLAND

telefoon.09-311879-1766/1792 dok -1933

telex: 24175 padsl

postbus 1,4310 AA BRUINISSE-NEDERLAND

telefoon: 09-311113-1551/1488

## S.C.A.P.

Service dealer voor België

H.Baelskaai 27, 8400 OOSTENDE

telefoon 059-322951/320931

telex: 81229

## MHI SAMOFA DIESEL BV

Postbus 20, 3840 AA HARDERWIJK-NEDERLAND

telefoon: 09-313410-13041

telex:47330 smofa nl

# zuinig en betrouwbaar

# OORLOGSCHADE BIJ MIJN- EN BOMONTPLOFFING NOG DE V.O.Z.O.R.-gelden!!!

In ons blad van 6 april gaven we de bomontplofing weer, welke zich in het net van de Z.509 op de kreeftjesvisserij voordeed met schade aan het vistuig en aan het schip als gevolg.

We wezen toen op het feit dat de verzekering tegen Oorlogsisico (V.O.Z.O.R.) reeds sedert een drietal jaren gelijkwideerd is en dat de reserves hiervan, welke meer dan 80 miljoen frank bedroegen, plus de interesten wat ongeveer 100 miljoen frank betekent, dienden om de jonge schippers enerzijds toe te laten krediet te bekomen om een tweedehands schip te kopen en anderen om schepen die economisch niet rendeerbaar waren of meer dan 20 jaar oud te vervangen en tenslotte de rest of ongeveer tien miljoen frank dienden om een Redersfonds te stichten welke thans beheerd wordt door een gemengde commissie van ambtenaren van het Ministerie van Verkeerswezen en Landbouw enerzijds en een beperkt comite van de Rederscentrale anderzijds.

Dit fonds wordt voorgezeten door secretaris-generaal Poppe en heeft als secretaris de huidige directeur van de Rederscentrale die belast is met de uitvoering van de besluiten door dit organisme tijdens haar bijeenkomsten genomen.

Het is een feit dat deze reserves ondertussen op zeer nuttige en oordeelkundige wijze gebruikt worden, zodat niet alleen oude schepen van meer dan 20 jaar, maar ook niet-economische schepen konden vervangen worden en tenslotte toeliet dat jongeren zich een tweedehands vaartuig konden aanschaffen.

Het is ook zo dat de staat voorheen ettelijke miljarden aan V.O.Z.O.R. gependeed had, vooral voor de koopvaardij, en dus eenvoudig de reserves van V.O.Z.O.R. als eigendom in de staatskas had kunnen storten.

Anderzijds is het ook juist dat toen V.O.Z.O.R. gelijkwideerd werd, dit een gevolg was van de jarenlange besprekingen welke door de Rederscentrale met het bevoegd departement werden gevoerd, daar de reders nog steeds hiervoor een premie moesten betalen, welke tenslotte veel duurder uitviel, dan deze welke men op de gewone herverzekeringmarkt toen al kon bekomen.

Inderdaad, nu is reeds het derde jaar ingegaan waarbij de coöperatieve verzekering „Hulp in Nood”, de schade door oorlogsfeiten aan vissersvaartuigen berokkend, zonder vistuig dekt en herverzekert, **zonder hiervoor een verhoogde premie aan te rekenen.**

Elkeen is hiervoor niet verzekerd zoals ten andere ook niet voor gewoon risico.

Van verschillende zijden wordt ons nu de vraag gesteld, wie bij mijn- of bomontplofing, waar ook, dient te betalen.

Ons antwoord is duidelijk. Elke reder dient zijn polis te lezen. Voorziet deze geen dekking tegen oorlogsisico, dan is het geraadzaam dit te doen.

Tenslotte willen we nog wijzen op het feit, dat zich verzekeren tegen oorlogsisico niet beduidt, dat men in alle gebieden mag gaan vissen, zoals dit wel met de Z.553 is gebeurd.

Dit vaartuig heeft onlangs gevaren in een gebied, waar de Zeemacht mijnveegeoefeningen

aan het doen was, dus in een zone welke bij Bericht aan Zeevarenden werd bekend gemaakt als verboden gebied.

In elke verzekeringspolis staat ten andere gewoonlijk vermeld, **dat als niet gedekt dient aanzien: „het vissen bij overtreding van de veiligheidsvoorschriften van elke overheid”.**

Wij willen te dezer gelegenheid alle reders ook verwijzen naar de artikels in „Het Visserijblad” van 13/4/1984 dienaangaande verschenen, inzake het beschadigen van zeekabels en de dieptebommen op de bodem van de Doggerbank.

Wat deze laatste betreft, kan bij ongeval de Nederlandse Marine ter verantwoording geroepen worden maar dan alleen wanneer deze dieptebommen buiten **een verboden** gebied zijn aangetroffen en niet zijn neergelegd in een gebied

dat bij Berichten aan Zeevarenden of op Zeekaarten als oefeningsgebied voor oorlogsbodems wordt aangezien.

Wij raden alle reders, tot welke natie zij ook behoren aan, zich vooraf behoorlijk in te lichten.

Wat België betreft, kan men zich steeds wenden tot Rederscentrale die aangewezen is om zijn

leden behoorlijk in te lichten of tot de coöperatieve verzekering „Hulp in Nood”, waarbij 70% van de reders aangesloten zijn.

**Wie dus schade lijdt door mijn- of bomontplofing kan dus geen beroep meer doen op Oorlogsisico, V.O.Z.O.R. gelijkwideerd zijnde, ten ware hij in zijn gewone verzekering zich ook voor oorlogsisico heeft laten dekken.**

P. Vandenberghe.

## WEER MIJN OPGEVIST

De SL.9 „Henk” heeft op woensdag 18 april II. bij het bedrijven van de tongvisserij in het Westdiep een mijn opgevist.

Het gevaarlijk tuig dateerde uit W.O.I. Het betrof een contactmijn met een lading springstof van 250 kg.

De trailer zette onmiddellijk koers naar de haven van Nieuwpoort. Door de ontminningsdienst der Zeemacht werd het tuig van het vaartuig verwijderd en onschadelijk gemaakt

## DE VISSERIJ EN DE ACHT-UREN-ARBEID

In een ander artikel, welke ons door een lezer ingezonden werd, wordt ons gewezen op het feit dat de Franse minister Langagne, die de visserij in zijn bevoegdheid heeft, van zijn voorzitterschap van de Europese ministerraad, hem van 1 januari 1984 tot 30/6/1984 toevertrouwd, wil gebruik maken om de sociale aspecten van het gemeenschappelijk visserijbeleid voor zijn socialistische opvattingen te hervormen.

Het gaat hier om de beroepsopleiding, de arbeidsveiligheid en de arbeidsvoorwaarden op zee.

In 1980 heeft de Europese Commissie zelf een sociaal aktieprogramma opgesteld, waarin deze drie punten behandeld werden.

Door de meeste lidstaten werd dit aktieprogramma afgewezen. Het kan volgens hen misschien wel ingang vinden in Frankrijk, dat syndikaal ingericht is, maar niet in andere landen, waar in ons land de vissers varen op een procent van de bruto-opbrengst en in Nederland meestal de maatschap teit.

De Franse minister, die nu het voorzitterschap waarneemt, heeft zich in plaats van economisch en sociaal, alleen syndikalistisch aangesteld, niettegenstaande hij weet dat zijn voorstellen sedert 1980 afgewezen werden en dus niet haalbaar zijn.

Hij geeft het echter niet op en wil aan zijn kiezers, of liever aan zijn syndikale bonzen, tonen dat hij toch bepaalde punten wenst door te voeren.

Voor de beroepsopleiding, welke een der punten uitmaakt van die voorstellen, vindt niemand en in het bijzonder België bezwaar, omdat wij in

zake beroepsopleiding reeds verder gevorderd zijn via onze scholen en wetgeving.

In Grimsby kunnen al onze jongeren, op kosten van het sociaal Europees fonds, als schipper gedurende een bepaalde periode met de laatste technische nieuwigheden vertrouwd worden.

Wat de arbeidsveiligheid betreft, is de conventie van Torremolinos van toepassing, bij wet op 31-8-1981 goedgekeurd. Dit verdrag is betiteld als „Verdrag voor de beveiliging van vissersvaartuigen” en wordt ook reeds sedertdien in België toegepast.

Inzake de arbeidsvoorwaarden op zee kan deze voorzitter zich alleen beperken tot de bepalingen van de Conventie 114 van de Internationale Arbeidsraad van Genève. Ook die conventie is bij ons sedert 18/4/1963 wet!

Dus zijn er ook hier geen problemen, daar deze conventie bij wet van toepassing is.

Wij begrijpen dus niet wat deze Franse ministersyndikaal, hier wil bereiken, daar geen enkel land hem zal volgen.

Het is nochtans geboden waakzaam te blijven en er voor te zorgen dat de Europese Commissie zich door deze syndikale en politieke propaganda niet laat beetnemen, daar de arbeidsvoorwaarden op zee op uitstekende wijze geregeld werden en in elk geval niet te vergelijken zijn met die te lande, daar een regeling zoals de Franse syndikaten het beogen, een ramp zou zijn.

Aan onze verantwoordelijke minister en zijn ambtenaren hieraan de nodige aandacht te verlenen en niet toe te geven.

P. Vandenberghe.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE  
TEL. (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en dephouder voor de Visserij :

## Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

Voor uw **AANKOPEN** van  
**PLASTIC BENNEN**

(voor visserij en vishandel)

**RUBBER REDDINGVLOTTEN**

**MAZOUT — SMEEROLIEN**

**BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD**

**MAZOUT- en OLIEFILTERS**

**KUNSTVEZELS — TOUWWERK**

**GARENS en NETTEN**

**BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI**

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

**BIJ**

# SCAP SV

HENDRIK BAELSKAAI 27 - OOSTENDE

## DE VEILIGHEID VAN ONZE VISSERS OP ZEE

### 1. Het onverwachts toeslaan

Het is vooral Frankrijk dat men zich met dit probleem is gaan bezig houden, als gevolg van het verloren gaan van enkele vissersvaartuigen, die met het net vast sloegen en hierdoor kapseizden, ofwel zoveel water aan boord kregen, dat het vaartuig dit niet meer te boven kwam.

Doorslaggevend in dit geval was wel het vergaan van de Franse treiler „Cité d'Aleth" waarbij de 10 bemanningsleden verdronken.

Volgens de Franse marine, die op bodemonderzoek uitging, zou dit gebeurd zijn door het vast slaan van de netten. Het is inderdaad zo, dat de lieren niet meer kunnen gevierd worden wanneer zij hun maximale spanning overschreden hebben, waardoor het vaartuig op dergelijke brutale wijze plots tot stilstand komt, dat het achterhek praktisch volledig onder water getrokken wordt.

Bij slecht weder wordt het vaartuig dan totaal door de golven overspoeld en door deze geweldige watermassa's kan het vaartuig schipbreuk lijden.

In Frankrijk houdt men zich in marinekringen reeds een paar jaar hiermede bezig en thans is men aan de periode van het proefondervindelijk uittesten van een nieuw systeem, dat bij het vast slaan van het net toelaat uitzonderlijk snel en automatisch te vieren.

Twee treilers werden voor dit uittesten met een speciale lier uitgerust. Deze lier zou ook automatisch reageren wanneer b.v. een onderzeeboot in de netten zou varen, want ook hierdoor

vielen er onlangs nogmaals in het Skagerak verscheiden slachtoffers toen een Deense kustreiler kapseizde en onder water getrokken werd. Hierbij gingen de drie bemanningsleden verloren.

### 2. Het probleem van overleving in het water.

Behalve het hierboven weergegeven geval, wordt het probleem van de overlevingskans van de visser, die in het koud water terecht komt vooral bij ons terug aan de dag gesteld, dit naar aanleiding van het verlies van een bemanningslid.

Dit bemanningslid was ongemerkt over boord gevallen en was reeds een tijd te water, toen men zijn afwezigheid vaststelde en gelukkig snel terugvond. De drenkeling kon dan ook nog de koord grijpen die men hem toewierp om het kort nadien weer los te laten, duidelijk bevangen door het ijskoude water.

Ook wat dit betreft, heeft men vooral weerom in Frankrijk verscheidene studies gedaan met overlevingspakken, die de drenkeling hierin warm houden. De onderzoekers hadden echter veel te weinig rekening gehouden met de aard van het werk van de visser. Inderdaad een visser is voortdurend in beweging en aan inspanningen toe. De overlevingspakken waren veel te zwaar en gaven de visser geen voldoende bewegingsvrijheid. Men heeft dan de pakken aangepast en lichter gemaakt. Gezien het echter pakken zijn, die koudewerend zijn, of liever gezegd, de warmte van het lichaam niet prijs ge-

ven, daar ze geïsoleerd zijn, kon bij het werk aan boord, de visser zijn overtollige lichaamswarmte niet vrij en werden de overlevingspakken in feite zweetpakken. Men zou er dus moeten toekomen lichte overlevingspakken te kunnen ontwerpen die toelaten, de overtollige lichaamswarmte bij het werk kwijt te geraken en toch voldoen aan de noodzaak van bescherming tegen het koude water wanneer men over boord gaat, of bij schipbreuk te water komt. Men zou dus ergens door handeling het pak moeten kunnen sluiten, hetzij door een stel ritssluitingen, die men door één beweging kan sluiten bij het te water komen. Het is natuurlijk gemakkelijk gezegd, maar de wetenschap is thans op alle gebied zo ver gevorderd, dat men hier er wellicht wel zal toekomen.

Wat nu het eerste geval betreft, namelijk de veiligheid van het vaartuig bij het plots en onverwachts vast slaan, zou de speciale lier, indien deze werkelijk blijkt oplossinggevend te zijn, verplicht moeten worden. In elk geval zou dit heel wat zware schaden verminderen op zee zodanig, dat de schadestatistiek bij de verzekeringsmaatschappijen gunstig zou beïnvloed worden, waardoor dan de kans zou bestaan de verzekeringspremievoet aan te passen.

VOOR UW  
drukkerijen  
geboortekaartjes  
huwelijksbrieven  
rouw brieven  
wendt u tot drukkerij  
**NIEUWSBLAD VAN DE KUST**  
hendrik baelskaai 30  
8400 oostende  
telefoon 059/32 11 13

## INTERNATIONAAL ZEERECHT, VOORTAAN „KLUIF VOOR JURISTEN”

„Het verdrag betreffende het nieuwe internationaal zeerecht, gesloten eind 1982 te Montego Bay (Jamaica) vormt in meerdere opzichten een ware kluit voor juristen, omwille van de taal en de omvang van de overeengekomen teksten, de ingrijpende implicaties op economisch vlak en de zeer uitgebreide reeks moeilijkheden die het onopgelost of zelfs bijgecreëerd heeft.

Meteen is het nog moeilijker geworden, zelfs voor de specialisten in het vak, om met zekerheid aan te duiden welk recht van toepassing is voor welke problemen, daar het gewoonrecht en de rechtsteksten van Genève 1958 met het verdrag van Montego Bay nog een interpretatiemogelijkheid rijker zijn geworden”.

Aan het woord is Dr. Y. van der Mensbrugge, professor in het internationaal zeerecht aan de K.U.L. Uit de titel die de h. van der Mensbrugge aan zijn uiteenzetting over de bevoegdheid en verwezenlijkingen van de internationale organisaties met betrekking tot internationale scheepvaart heeft gegeven, namelijk „Het internationaal zeerecht in de branding” blijkt dat zich op het vlak van de Law of the sea een aantal zeer belangrijke wijzigingen voltrekken.

Volgens Dr. E. Somers, lector aan de Gentse Rijksuniversiteit, in zijn uiteenzetting over hetzelfde onderwerp, vormen deze wijzigingen de logische aanpassing aan de diepgaande politieke en technologische omwentelingen sedert het einde van de tweede wereldoorlog. Deze aanpassing blijkt echter verre van een leien dakje te lopen... Daarom heeft men in het kader van de Verenigde Naties gepoogd één en ander recht te zetten en dit mondde uit in het verdrag van Montego Bay met de hierboven geschetste resultaten.

Bedoeling van de VN was ééns en voor altijd orde te scheppen in alles wat betrekking heeft met de internationale zeeën, ook met de problemen in verband met de exploitatie van zeebodemrijdommen, ook wat betreft de internationale scheepvaart en eveneens wat de militaire en ecologische veiligheid aangaat... Uit dit alles kunnen een tweetal krachtlijnen worden afgeleid: ten eerste wordt het principe van Grotius van de „rijke zee” nog meer naar het verleden terug gedrongen. Door de toenemende greep van de zeestraten stelt men de opgroeiende „regionalisering” van de zeeën vast.

### „Nationalisering” van de zeeën

Wat de eerste krachtlijn betreft, worden door het verdrag van Montego Bay de grenzen van de territoriale wateren definitief vastgelegd, waarbij deze uitgebreid werd van een 3-mijlszone naar een 12-mijls zone (en niet tot de 200-mijlszone). Deze beslissing vormt één van de vele compromissen om de soevereine rechten van de verschillende zee Staten te verzoenen met de belangen van de internationale scheepvaart, een compromis die reeds te Genève in 1958 werd voorgesteld, maar toen niet aanvaard werd, waardoor de conferentie op een mislukking uitliep. Aldus is elke niet-scheepvaart-gebonden activiteit binnen de 12 mijlszone van een bepaalde zee Staat voortaan voorbehouden aan deze laatste op voorwaarde dat de internationale scheepvaart vrije doorgang verleend wordt (mits deze scheepsbewegingen continu en snel gebeuren). In de territoriale wateren is de betreffende zee Staat exclusief bevoegd voor de in-

richting en de organisatie van de „sea lanes”.

Bovendien spreekt het verdrag - echter in veel onduidelijker bewoordingen - over de „exclusief economische zones” waarbinnen de kuststaat het uitsluitend recht heeft voor de exploitatie van de bodem- en biologische rijkdommen ook hier mits vrijheid van scheepvaart. In deze zone is de vrijheid van visserij uitgesloten. Deze zone mag zich tot max. 200 mijl buiten de kust uitstrekken.

Voor de archipelstaten werd een aangepaste regeling uitgewerkt. Buiten deze zones blijven de klassieke vrijheden allen behouden (vrijheid van scheepvaart, van visserij, voor het leggen van kabels en pijpleidingen, van overvlucht, voor het voeren van wetenschappelijk onderzoek en voor het organiseren van militaire manoeuvres) op voorwaarde dat de belangen van andere staten worden in acht genomen.

Een interessant aspect van de zee Statenrechten werd behandeld door de h. Somers, met name de rechten van de staten gelegen aan internationale zeestraten. Ook hier geldt de regel van de onschuldige doorvaart door de territoriale wateren, met speciale voorwaarden voor duikboten, naast een reeks specifieke zee straatverdragen (waaronder het Korfoe-arrest van 9.4.1949).

### „Regionalisering” van de zeeën

De tweede krachtlijn in het betoog van de h. van der Mensbrugge betrof de toenemende regionalisering van de zeeën.

Aldus ondervinden de geïndustrialiseerde landen de beide laatste decennia dat de Derde Wereld-landen steeds meer hun greep op het marietiem gebeuren willen verstevigen, op zeerechterlijk gebied door de eis tot uitbreiding van de territoriale en exclusief economische zones. Deze eis gaat in feite uit van alle zee Staten omwille van politieke, economische en veiligheidsredenen, maar specifiek voor de Derde Wereld-landen kan het nieuw internationaal zeerecht beschouwd worden als een recht op ontwikkeling van de eigen economie en industrie aan de hand van de voordelen verbonden aan de exploitatie van de eigen kustzone.

Volgens de h. van der Mensbrugge is deze eis echter een dubbeltje op zijn kant aangezien de voordelen verbonden aan de exploitatie van de exclusief economische zones ook ten goede komen aan de geïndustrialiseerde staten die (zoals de Verenigde Staten en Canada) in dit opzicht beschikken over uiterst grote gebieden...

### Succes of mislukking?

Hoe moet het verdrag van Montego Bay nu beoordeeld worden? Volgens de (sceptische) Prof. van der Mensbrugge eerder als een mislukking, gezien het hoog aantal onthoudingen (Sovjet-Unie, Italië, Nederland, Groot-Brittannië, BRD, België en een aantal Oosteuropese landen) en het veto van de V.S., Israël, Turkije en Venezuela. Daarenboven werd het verdrag natuurlijk wel ondertekend (in 1982 117 staten) maar door bitter weinig landen bekrachtigd...

Aldus staat niets vast terwijl een aantal voorstellen van Montego Bay reeds in het gewoonterecht werden opgenomen. De mogelijkheid het verdrag alsnog te ondertekenen blijft open tot eind 1984...

Ph. SAELENS

(Uit Antwerpse Lloyd)

### TE KOOP

moie studio te De Haan, Koninklijke baan 28, vierde verdieping aan de zonnekant.

Bevat hall, badkamer, wc en grote plaats met ingebouwde keuken.

Voor inl. bellen tussen 9 en 17 u.  
tel. 059/32.16.89.

## SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Tijdens de visserij kreeg de Z.27 een vreemd voorwerp op de schroef waardoor er abnormale trillingen werden waargenomen en het toerental van de motor verminderde. Bovendien liep de temperatuur van de motor op. Na veel moeite kon een zware rode tros van de schroef verwijderd worden; de tros had een lengte van 15 tot 20 meter. Nadien kon de visserij voortgezet worden waarop het vaartuig op de slipway werd geplaatst voor nazicht.

■ Op de visgronden kwamen de netten van de Z.433 vast te zitten aan een onder water zittend voorwerp. Tijdens het winden is de steun waarop het inschakelmechanisme van de trommel bevestigd is, gebroken. Er werd een voorlopige herstelling met eigen middelen uitgevoerd zodat de visserij normaal verder kon bedreven worden. Bij aankomst in de thuishaven bleek bovendien dat, ingevolge het stormweer, het holmeslicht verdwenen was.

■ Tijdens het wegzetten van de netten aan boord van de Z.43 kwam de kuil in de schroef verstregeld te zitten. Herhaalde pogingen om het vuistig naar de bodem te vieren bleken vruchteloos zodat noodgedwongen de sleephulp werd ingeroepen van de Z.44. De opsleping verliep zonder bijkomende moeilijkheden naar de haven van Newhaven, waar de herstellingen werden uitgevoerd. Nadien werd afgevaeren naar de thuishaven.

■ Aan boord van de Z.418 brak brand uit in het kookhuis toen het gasfornuis vuur vatte. Bij middel van brandblusapparaten werd het vuur bedwongen. Men neemt aan dat de brand ontstaan is door een breuk van één der gasleidingen in het kookfornuis tijdens het bereiden van het eetmaal.

■ Aan boord van de O.500 viel de motor plots volledig uit. Oorzaak van dit stilvallen werd opgezocht maar dat leverde geen resultaat op zodat de schipper besloot de hulp in te roepen van de Zeetijger. Daar men de netten niet kon binnenhalen, en ook de Zeetijger dit niet kon omdat dit vaartuig daarvoor niet is uitgerust, besloot de schipper de beide boeien te laten lopen. De sleep verliep zonder verdere moeilijkheden naar de haven van Oostende. Nadien wees een onderzoek uit dat de schipper vergeten had de kraan te openen tussen de brandstoftank en de pomp waardoor uiteraard de motor moest stilvallen wegens gebrek aan brandstofvoer. En zeggen dat zulke schippers dat gans normaal vinden, niettegenstaande ze door hun onbekwaamheid de reder veel schade berokkenen.

■ Bij het manoeuvreren in het tijdok van de Oostendse vissershaven werd plots een abnormaal geluid gehoord aan boord van de O.101. Een techniek stelde vast dat een kogellager, zich bevindend achter de keerkoppeling, helemaal beschadigd was. Men neemt aan dat deze schade veroorzaakt werd door met het schroef op een onder water zittend voorwerp te slaan.

## STOP AAN BRITSE TONGENVISSERIJ IN IERSE ZEE EN ENGELS KANAAL

Met het nieuw Brits tweemaandelijks kwotasysteem voor tong in de Ierse Zee en het Engels Kanaal heeft het betrokken Brits departement zich verplicht gezien de tongvisserij voor de eigen visserij vanaf 14 april tot nader bericht te doen stilleggen.

Dit geldt voor de gebieden VIIa, d, e, f, en g. Ook de visserij op platvis in het gebied VII, f en g werd vanaf 14 april 24 uur tot nader bericht stilgelegd.

Eén en ander is het gevolg van het feit, dat de jaarkwota voor tong en pladijs voor de Britse visserij gevoelig verminderd werden.

Opdat niet alles in zeer korte tijd zou opgevoerd worden, heeft men bij onze overburen dan maar kwota vastgesteld per twee maand. Over de eerste twee maand gezien, was het kwotum toereikend gegeven zijnde het slechte weder in de twee eerste maanden van het jaar en ook omdat tongen zich in deze periode minder laten vangen.

Wat de tweemaandelijks periode maart-april betreft, viel het weder mede en kwam ook de tongen meer in beweging. Het gevolg was dan ook, dat het, voor deze twee maanden toegestaan kwotum van 47 ton, reeds in de eerste 17 dagen van maart weggevoerd was. De computer berekende dan ook een totale vangst van 160 ton voor deze twee maand en 135 ton zo men de visserij doet stilleggen op 14 april.

Voor de platvis in de gebieden Bristol-Kanaal en het zuid-oosten van Ierland, loopt het eveneens uit de hand. Het toegekende kwotum van 53 ton was reeds in de tweede week van april bereikt en zou opgelopen hebben tot 85 ton indien er geen verbod zou gekomen zijn op verdere platvisserij.

In elk geval is het zeker geen winst voor schip-

pers om doorheen het kwotum te gaan vissen, omdat het teveel gevangen vis afgetrokken wordt van de volgende tweemaandelijks kwota.

Wat de Britse schippers hierbij dwars zit, is het feit, dat volgens hen, onder meer de Nederlanders, openlijk toegeven dat zij in dezelfde gebieden aan overbevissing doen.

Ook beweren de schippers dat de marine-biologen die door hun adviezen het departement tot het bepalen van dergelijke lage vangstkota gebracht hebben, niet over voldoende statistiek materiaal hiertoe beschikken en het hier om een zuivere voorzichtigheidsmaatregel gaat waarvan zij het slachtoffer zijn.

Al met al, had het nog heel wat erger kunnen zijn want de biologen hadden voorgesteld het te vissen tongenkwotum in het gebied VII, op 230 ton te brengen voor 1984, waar men vroeger altijd rond de duizend ton viste. Mede dank zij de gezamenlijke strijd van de visserij en de visverwerkende bedrijven, werd het toch nog 710 ton.

Voor de betrokken visserij is het een probleem dit verbod op tongen en platvis, omdat betrokken schippers uit dit gebied gelegen tussen Ierland en Engeland-Wales, praktisch niet in de Noordzee gaan vissen, ook al vanwege de afstand en omdat zij deze visserij niet goed kennen.

Men voorspelt dan ook dat velen zullen gaan oplicgen tot opnieuw toelating verleend wordt, waarvan men hoopt dat dit zou kunnen gebeuren vanaf mei. Wel zou voor diegenen die verder in betrokken gebieden vissen maar dan op andere vissoorten, een bijvangst van 10% tong toegelaten worden in het gebied VIIa, b, d, e, f en g, en een bijvangst van 10% pladijs in het gebied VII f en g.

## KLEINE OORLOG TUSSEN TREILERS EN STAANDE WANT-VISSERS

In een vorige uitgave deelden we de ergernis mede uitgaande van bepaalde sleepnetvisserij die zich beklagden over het feit, dat er praktisch geen visserij voor hen meer mogelijk was op de Papa Bank vanwege de visserij met het staande want. Het moet zijn, dat dit aanleiding gegeven heeft tot een kleine oorlog. Inderdaad een reactie vanwege de staande-wantvisserij was, dat bepaalde schippers hun staande netten weggekord zagen ter waarde van verscheidene honderdduizenden franken en een bepaalde schipper beweert zelfs, dat bij hem voor anderhalf miljoen schade werd aangericht.

Volgens deze schipper, een Noor, zijn het immer dezelfde treilers die terugkeren en zich niet bekommeren om de netten van de staande-wantvisserij. Het gaat in het bijzonder om een Engelse en een Britse treiler. Het relaas van deze Noorse schipper is, dat bij zijn laatste visserij op de Otter Bank, hij terug beide treilers zag afkomen. Hij vaarde hen tegemoet om hen te verwittigen, maar zag duidelijk, dat de schipper van de Franse treiler zijn verwittigingen zou negeren en hem desnoods zou overvaren. Toen heeft de bemanning een lange sleepkabel uitgewonden, waarschijnlijk aan het begin met een boei en dan deze kabel onder de beide treilers die kwamen aanstomen aangespannen, zodanig, dat deze in het schroef terecht kwam waardoor de treilers gestopt werden. Volgens betrokken Noorse schipper was het beter een sleepkabel

verloren dan de kostelijke netten. Wat naderhand het gevolg was, werd er niet bijgezegd, ook niet of het later niet tot een openlijke oorlog zou kunnen komen. Van de Schotse treilers hebben wij last, aldus nog zelfde schipper, maar in het bijzonder van betrokken twee vaartuigen, zodat we verplicht waren hen op deze manier de les te lezen.

Er zijn verscheidene Noorse staande-wantvisserij, die op de Papa-Bank vissen en west van Foula en dit gewoonlijk nog tot einde juli. Wellicht vernemen we binnenkort de reactie van de schippers van de twee gestopte treilers, die wellicht hun „revanche” zullen wensen te nemen.

### NEDERLAND

■ De twee nieuwe 94 meter Nederlandse hekdieprietreilers de „Holland”, en de „Zeeland” die thans op de IJsselwerf bij Rotterdam in bouw zijn en met een hoofdmotor van 5.600 p.k. uitgerust worden, zijn te groot om van uit Scheveningen de visserij uit te oefenen en zij zullen dit dan ook vanuit Vlissingen doen. Het zijn twee treilers die elk rond het half miljard kosten! Baas boven baas wordt toch nog de diepvrieshektreiler, die de rederij Kwakkelstein uit Vlaardingen laat bouwen met 96,50 m en een hoofdmotor van om de 6.000 p.k. Wat de afmetingen betreft, wordt dit beslist Nederlands vlaggeschip.

## HOOGWATERBOEKJE 1984

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden voor Oostende verkrijgbaar.

Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgronden.

Het bevat insgelijks de haven-, verkeer- en getijsein voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 35 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 35 fr. + 24 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

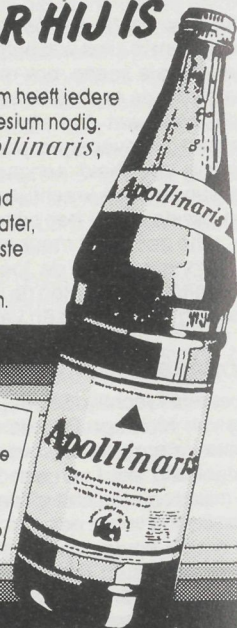
## „HET VISSERIJBLAD”

„Het Visserijblad” is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

**NEEM  
DE MAGNESIUM  
WAAR HIJ IS**

Ons lichaam heeft iedere dag magnesium nodig. Drink Apollinaris, natuurlijk gashoudend mineraal water, één der rijkste aan magnesium.

Ziehier de nieuwe ¾ (75 cl) met zijn schroefstop



**▲ Apollinaris ▲  
het water dat ijzer  
doet verteren.**



## FRANSE-MINISTER SYNDIKALIST WENST VISSERIJ TE KELDEREN

### Men schrijft ons...

De Franse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, wenst een strikte werkregeling aan boord van de vissersvaartuigen in te brengen.

Omdat hij hiermede geen succes had, bij bilaterale besprekingen in andere landen, zal hij dit nu aan de orde brengen op een E.E.G.-top in Brussel.

Dit belooft een stormachtige vergadering te worden omdat, noch de visserij noch het bedrijf in het algemeen, de Franse minister wensen te volgen. Deze laatste doet dit onder druk van de Franse syndikaten en vergeten wij het niet, het is een ultra-linkse regering die het bewind leidt in Frankrijk.

In elk geval vragen wij ons toch af hoe men in de visserij, reglementen zou wensen in te brengen zoals acht-uren werk, minstens een bepaald aantal uren rust aan boord na zoveel uren werk, wettelijke perioden rust aan land na elke uitvaart, enz...

Precies of de vis zich laat vangen volgens het uurwerk, precies of men het slecht en goed weder beveelt, precies of men in de visserij geen seizoengebonden vismogelijkheden aantreft. Men moet in de visserij het ijzer smeden als het heet is. Als er veel te vangen is, moet men uitvaren en moet men er de zweep op leggen, zoniet mag men het vergeten en zal de reder nooit uit rode cijfers geraken.

We hebben dit meegemaakt bij ons in het afgelopen haringseizoen, hoe onze haringvissers, als gevolg van het vele slechte weder, de uren hebben moeten stelen om eens te kunnen uitvaren.

Hoe dom in dit geval, dat men bepaalde rustperiodes verplichtend zou wensen in te leggen wanneer er toevallig te vangen valt en het weder meezit! Dwazer, of anders gezegd, syndikaler kan het niet!

En dat een minister die toch wel intellect genoeg bezit om het dwaze van deze opgelegde reglementering in te zien, zich hiervoor inspant en deze kar wenst te trekken, is meer dan onbegrijpelijk.

Een slechter reglement om de visserij totaal op de knieën te brengen, kan men zich moeilijk indenken.

Verder zijn we ook overtuigd, dat de vissers zelf het onzinnige van dit reglement inzien. We besluiten met een voorstel, de minister en zijn ambtenaren eens mede te zenden aan boord van een vissersvaartuig of hen zelf een participatie te geven in de uitbating van een vissersvaartuig.

Hier moet, niet alleen de reder in het bijzonder en het bedrijf in het algemeen, maar ook de visser-werknemer tegen de syndikale horde verdedigd worden.

We geven hem ten andere de raad, zich ook eens voor te lichten in de andere landen waar zijn vriendjes ook baas zijn.

Ook in Rusland en Polen, om maar die te noemen, moet hij zich inlichten. Daar is er in **alles** geen sprake van 38 uren arbeid. De vissersvaartuigen zijn daar nochtans **Staatsorganismen** en niet door reders geleid, waar zij het kapitaal voor het grijpen hebben en de syndicale bonzen het kunnen gebruiken naar goodwill.

En zeggen dat dergelijke mensen geroepen zijn om een land te besturen waar zij de mond vol hebben van werkverschaffing, waar het met dat stelsel gedaan zou zijn om schepen te bouwen en uit te baten, tenware de geldelijke offers opnieuw uit de stervende staatskas zouden geput worden om ondertussen hun syndikale bonzen toe te laten zelf aan kapitaalvlucht naar Monaco te doen, waar zij zelf er warmpjes blijven inzitten, moest het land eens failliet gaan.

Opgedragen aan de Franse minister Lengagne.

**Nota van Red.:** We verwijzen naar ons artikel dienaangaande, nl. „De Visserij en de Acht uren Arbeid”.

### „HET VISSERIJBLAD”

„Het Visserijblad” is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

**EVEREST**  
Schilferijsfabriek  
H. Baelskaai 40, OOSTENDE  
☎ 32.00.07  
  
het koudste  
het best bewerkbaar

## VISSERSHULDE TE OOSTENDE

De jaarlijkse herdenkingsdag en hulde aan onze vissers gaat door op Tweede Paasdag, maandag 23 april 1984 te Oostende.

Om 9.30 u. zal de Plechtige Vissersmis gezongen worden in de hoofdkerk St. Petrus en Paulus.

Om 10.30 u. vertrekt de stoet met de personaliteiten en de deelnemende maatschappijen naar het Monument van de Zeelieden, waar een bloemenhulde zal gehouden worden. De bloemtuilen en kransen kunnen vooraf afgegeven worden in „El Mar”, St. Petrus en Paulusplein 6.

## ALGEMENE VERGADERING VZW MERCATOR

De statutaire algemene vergadering van de v.z.w. MERCATOR gaat door op vrijdag 27 april 1984 om 11u30 op het stadhuis te Antwerpen.

### AGENDA:

1. Jaarverslag 1983.
2. Balans en Resultatenrekening op 31 december 1983.
3. Verslag der Commissarissen betreffende hun toezicht over het financieel beheer der vereniging tijdens het jaar 1983.
4. Aanduiding van twee Commissarissen gelast met het toezicht over het financieel beleid in 1984.
5. Goedkeuring van het ontwerp van begroting over het dienstjaar 1984.

## BERICHT AAN DE VISSERS Verlies van waardevol wetenschappelijk instrumentarium

Door het „Fisheries Laboratory” in Lowestoft (Engeland) werd melding gemaakt van het verlies van een plankton torpedo tijdens proefnemingen in de Noordzee.

De plaats van verlies zou gesitueerd zijn op 53°22'24"N en 04°16'48"E. Deze proefnemingen behelzen een internationaal plankton onderzoek, gericht op de dichtheid van de verspreiding van tongeieren in de Noordzee en het Engels Kanaal.

Deze plankton torpedo heeft het uitzicht van een kleine raket met een lengte van 2,20 m en een diameter van 53 cm. Aan deze torpedo is een draadloze zender bevestigd, samen met een afzonderlijke transducer. Er zijn geen merkpunten aanwezig inzake de eigenaar (Fisheries Laboratory) van het toestel.

Het is duidelijk dat dit toestel zeer waardevol is voor het onderzoek, vandaar dat aan alle vissers die in dit gebied opereren gevraagd wordt elke vondst te willen signaleren of binnenbrengen op het Rijksstation voor de Zeevisserij, Ankerstraat 1, 8400 Oostende - Tel. 059/32.03.88 of 32.08.05.

## KRIJGEN BELGISCHE KREEFTJESVISSERS CONCURRENTIE VAN BRITTEN?

Als resultaat van een studie op de kreeftjesvisserij gepatroneerd door de Britse Sea Fish Industry Authority, zou volgens het verslag door deze autoriteit goede voorwaarden geschapen zijn voor Britse kreeftjesvissers om aan een zomervisserij te doen in het gebied, dat nu vooral door Belgische vissers bewerkt wordt.

Het gaat om een gebied dat ligt op 90 mijl ten oosten van Grimsby. Proefvisserijen werden door de Sea Fish Industry Authority ondernomen met een ongeveer 18 meter treiler uit het Schotse North Shield, de „Eureka”, voorzien van een motor van 225 pk, die van op zijn hek met een trossen net viste. Een speciaal net werd voorzien met een „separator” die de kreeftjes van de bijvangst scheidt. Hiermede werden proefvisserijen ondernomen op gronden ongeveer 90 tot 100 mijl oost van de Humber in de „Silver Pits-Botney en Gut-Markhams”. Dit gebied werd niet bewerkt door Britten, maar door de Belgen, die er een zomervisserij houden van begin juni tot september met een piek in augustus. Volgens de S.F.I.A. bewerken de Belgische vissers deze gronden reeds verscheidene jaren en daarom ook bracht een team van de S.F.I.A. samen met de schipper Clarkson van de „Eureka” een bezoek aan Zeebrugge waar men met enkele schippers die de kreeftjesvisserij beoefenen een gesprek had.

Gezien de delegatie van de S.F.I.A. had uitgezonden, dat Belgen groter vangsten deden dan de door de Britse autoriteit gecharterde „Eureka” heeft de S.F.I.A. zich een paar Belgische netten en houten deuren aangeschaft, en mede genomen naar Engeland! Dit vistuig naderhand door de schipper van de „Eureka” gebruikt in de winter met de noordoost kreeftjesvisserij, be-

zorgde hem groter vangsten. Een verslag hieromtrent en over het betrokken Belgisch vistuig is in opmaak. Tevens werd uitgemaakt dat een leefbare kreeftjesvisserij voor de Britten mogelijk is met vaartuigen van 55 tot 75 voet, hetzij van nagenoeg 17 tot 23 meter, en uitgaande van de vissershavens van het gebied gaande vanaf Lowestoft tot Blyth. Het vangstgebied ligt ongeveer 155 mijl van het Schotse North Shields, 95 mijl van Grimsby en 90 mijl van Lowestoft. Een probleem zou gezegd bestaan in het feit, dat in deze havens praktisch geen kreeftjeskopers aanwezig zijn, zodat dit wel een handicap betekent, minstens voor een bepaalde tijd. Maar volgens de verslaggever van de SFIO, zou dan nog altijd de mogelijkheid voor handen liggen om naar Zeebrugge te varen om de kreeftjes daar in de afslag te brengen. Zeebrugge ligt ongeveer 120 mijl weg van het gebied waar de vangsten zouden gebeuren. Nochtans waren de prijzen te Zeebrugge op het ogenblik van de proefvisserij met de „Eureka” lager te Zeebrugge dan bv. te North Shields. De prijzen waren toen te Zeebrugge, naar gelang de grootte en de soort, van 160 naar 80 fr. het kg. en in North Shields van 118 tot 195 fr.! Anderzijds merkt de S.F.I.A. nog op dat dan omgekeerd de aanschaffingsprijzen van de brandstof, ijs en netten beteroep waren.

Al met al, moet men zich, en in het bijzonder te Zeebrugge nu toch beginnen afvragen of men de vos niet geholpen heeft om in de schaaftal te komen. Vele biggen maken inderdaad de spoeling dun, en indien er nu belangstelling zal beginnen te ontstaan onder de Britten voor een kreeftjesvisserij in het gebied waar vooral Zeebrugse vissers actief zijn, dan kan dit maar in het nadeel van onze vissers gaan uitvallen.

## ALARM OVER DE NOORDZEE!

Onder deze hoofding verscheen in verscheidene bladen een artikel waar men ten slotte niet buiten kan om de Noordzee als een vuilnisbelt te gaan aanzien.

Aldus lezen we dat in 1978, schepen van de Lidstaten van de Gemeenschap in de Noordzee 73 miljoen ton puin, 62 miljoen ton baggermateriaal, 8 miljoen ton industrieel afval en 9 miljoen ton zuiveringsslib gestort zou worden.

De verwerkingsinstallaties voor radio-actief afval van Windscale in Groot-Brittannië en La Hague in Frankrijk, hebben alleen reeds voor de jaren 1972/76, respectievelijk 902 duizend en 102 duizend curies (eenheid van radio-activiteit) in zee gestuwd.

Dit alles is gebeurd, ondanks 30 Internationale Conventies op het storten van afval in de zeeën, 17 nationale wetten en 11 Europese overeenkomsten.

Het is duidelijk dat men zich moet verweren tegen het dumpen, van vooral chemisch en nucleair afval in zee. Wij zijn echter van oordeel, dat men geen hysterie mag verwekken tegen b.v. het storten van zoveel miljoen ton puin in de Noordzee en van sommige baggerspeciën.

Puin kan zelfs viskweekbevorderend zijn, omdat de larven en kleine vis daartussen en daarin bescherming vinden en zelfs een dankbare voedingsbodem zijn omdat zoveel waterwormpjes en andere kleine organismen in dit afval gedijen.

In bepaalde landen vormt men hiermede zelfs kunstmatige riffen voor viskweek. Bepaalde visvijvers worden zelfs, hetgeen we zullen noemen „gebeerd” omdat dit het plankton bevordert, dat op zijn beurt een voedingsbodem vormt voor de vis.

Proeven uitgevoerd op visvijvers waaraan wel of geen beer toegevoegd werd, natuurlijk binnen beperkte mate, gaven een duidelijk beter visgemiddelde voor de behandelde visvijvers. Ook was de vis er zwaarder en ... gezonder!

We wijzen er dus op, dat men niet alle stortingen in zee over dezelfde kam mag gaan scheren en vooral als het, zoals het geval in de betrokken bladen, over zoveel miljoen ton gaat (73 miljoen ton puin, 62 miljoen ton baggermateriaal). Deze valse cijfers jagen dan de schrik onder de visverbruikers en de potentiële verbruikers en dit noemen we een zeer averechts en dan nog vals effect verwekken.

Het is echter duidelijk, dat we ons met alle macht dienen te verzetten tegen dumping en lozing van industrieel en in het bijzonder nucleair afval in zee.

Bepaalde scheikundige afval, gevoelig opgelengd met zeewater, maar dan binnen bepaalde perken, is opneembaar door de zeeën en oceanen, maar het regelmatig herhalen van dergelijke lozingen, is er zeker te veel aan.

Ook weten we dat diegenen die het scheikundig en industrieel afval in zee lozen, dit niet altijd conform aan de voorgeschreven wetten en reglementen uitvoeren. Eens uit het zicht en laat ons zeggen, om de hoek, laten ze het boeltje maar vieren.

Wij zelf weigeren mede te doen aan een bepaalde hysterie en aan het afschrikken van onze vis-etende mensen door dwaasweg getallen te publiceren over tientallen miljoenen tonnen dumpingen, maar staan voortdurend op de bres om bepaalde overtredingen en gevaarlijke ingrepen aan te klagen.

## BINNENKORT REDE- EN SLEEPBOTEN VOORBEHOUDEN VOOR SURFERS

Verleden week nog hebben we er reeds op gewezen, dat de surfers gewoonweg de vaartwegen voor de normale scheeps- en beroepsvaart in gevaar brengen en dat heel wat waterwegen in Nederland reeds voor de surfers verboden zijn. Dit goede voorbeeld zou best eveneens in de andere landen opgevolgd worden, ook al zijn deze niet zo talrijk als in Nederland, het bij uitstek waterrijk land.

Een ander gevaar dreigt nu met de „rage” van de zeilplanken, namelijk dat de gewone scheepvaart en de visserij nog moeilijk over een groot deel van het jaar, beroep zullen kunnen doen op de rede- en sleepboten. We zullen dit aan de hand van wat het voorbij week-end gebeurd is, duidelijk maken.

Met de inzet van het Paasverlof hebben de hulpdiensten op zee reeds een druk week-end achter de rug. Een kleine tiental plankzeilers zijn op zee moeten geholpen worden. Op zaterdag zijn een tweetal surfers uit de nood moeten geholpen worden omdat zij, samen met nog heel wat anderen, zee gekozen hadden en niet meer het veilige strand op eigen kracht konden bereiken. Op zondag in de late namiddag was het dan de beurt aan nog een zestal zeilplankers, die onder de kust in nood geraakten. Men diende ver-

scheidene malen beroep te doen op de redeboot uit Zeebrugge en de loodsboot uit Vlissingen, terwijl zelfs de heliflight uit Koksijde verwittigd werd zich klaar te houden voor een eventueel ingrijpen! De loodsboot en de redeboot konden echter het zaakje opknappen hierin bijgestaan door een paar zeiljachten, die in de nabijheid kruisten.

Vroeger hebben we, in verband met het onvoorzichtig uitvaren door kleine sportvissersvaartuigen, waarbij ook telkens de hulpdiensten moesten tussen komen, er op gewezen, dat deze de rekening van deze tussenkomsten zouden moeten betalen. We trekken deze lijn door voor de surfers, die, niet alleen zouden moeten geverbaliseerd worden, maar bedacht worden met de faktuur van de tussenkomsten van rede- en loodsboot. De Gemeenschap kan inderdaad niet opdraaien voor stommiteiten en voortvarendheid van de zeilplankers, terwijl anderzijds dan nog de onmisbare rede- en sleepboot in beslag genomen wordt voor hulpverlening in gevallen, die zich niet zouden mogen voordoen. Een strikte reglementering ter zake dringt zich op, ofwel een speciale eigen bewakingsdienst door de surfersvereniging zelf op te richten en te dragen.

# MARKT- EN VISMIJNECHOS

## OOSTENDE

De aanvoer in de Oostendse vismijn was, zoals gewoonlijk, ook nu weer het grootst op de maandagmarkt. Een vrij gevarieerde aanvoer met een opvallend tekort aan gul. Hierdoor ging de prijs van deze ronde soort sterk stijgen waardoor kabeljauw zelfs opliep tot 115 fr. en grote gul tot 92 fr. noteerde.

De grote wijting is ook weer duurder geworden en ingezet aan ruim 60 fr. Op het einde van de dinsdagmarkt viel die prijs wel enigszins terug. Dinsdag kreeg wijting heel wat meer dan maandag en noteerden we tot 43 fr., maandag kreeg diezelfde kleine wijting amper 25 fr. Schol en pladijs blijven schaars en duur.

Een kleine IJslandse vangst leverde nog geen 400 bennen op. In hoofdzaak schelvis waarvoor toch tussen 2.300 en 2.500 fr. betaald werd. Toch kon geen miljoen besomd worden. Daarin slaagden wel enkele kanaalschepen.

De O.206 loste zelfs na een korte reis een opgemerkte vangst keilrog waarvoor tussen 85 en 95 fr. betaald werd. Voor vlaswijting lag de prijs weer rond de 80 fr. en steenschol werd verkocht tussen 40 en 160 fr. volgens de grootte.

Het meest opvallend deze week was toch wel het begin van het tongseizoen voor onze kustschepen. Maandag was het nog niet te vet wegens het niet te gunstig weer, dinsdag echter werden toch al rond de 4.000 kg. in de afslag gebracht.

Toch wel opvallend het grote verschil in vangst van het ene schip bij het ander. De tongprijs is nagenoeg gelijk gebleven bij verleden week. De lappen rond de 240 fr., de grote ook rond die prijs, driekwart en bloktong van 250 tot 270 en kleine tong tussen 210 en 240 fr. Tarbot en griet zijn nog steeds echte luxe visjes waarbij tot 472 fr. het kg. betaald werd voor tarbot en tot 245 fr. voor griet.

De garnaalaanvoer is nog kleiner geworden nu de meeste kustschepen de tongvisserij verkiezen. Meteen is ook de prijs nog gestegen en werd maandag zelfs een rekordprijs genoteerd: 383 fr. het kg. Ook dinsdag, toen de aanvoer iets groter was, bleef de prijs ruim boven de 300 fr. het kg.

### VRIJDAG 13 APRIL 1984

	dag.	vis	tong	fr.
IJSLAND				
O.81	20	780	—	1.147.071
WEST				
O.285	14	220	—	595.144
Z.296	12	100	6.000	2.504.944

### MAANDAG 16 APRIL 1984

IJSLAND				
O.129	18	380	—	914.771
KANAAL				
O.303	17	40	2.500	785.866
O.83	17	200	3.000	1.849.583
O.206	11	250	200	1.035.892
O.118	17	250	800	1.069.506
O.135	17	220	1.000	1.019.989
Z.183	17	100	5.000	1.623.585
WEST				
O.123	11	350	—	959.115
O.26	11	200	—	451.385
Z.502	11	250	—	465.957
N.3	6	70	—	259.453

N.708	11	200	—	480.005
N.752	11	180	—	508.836
N.719	8	100	—	330.458
O.309	11	300	—	576.959

### DINSDAG 17 APRIL 1984

KANAAL				
O.232	12	170	—	509.480

### WOENSDAG 18 APRIL 1984

KANAAL				
O.51	17	250	4.000	2.260.947
O.114	19	50	3.000	891.159

## IJSLANDSE VISSOORTEN

### Prijs per kg. op maandag 16 april 1984

Grote schelvis	49,00/	53,00
Mid. schelvis	45,00/	51,00
Kleine schelvis	42,00/	
Kabeljauw	82,00/	
Gul	61,00/	63,00
Wijting	28,00/	
Zeebaars	70,20/	
Leng (witte)	50,00/	
Schartong (Schotse schol)	63,00/	
Heilbot	248,00/	297,00
Koolvis	35,00/	38,00
Zeewolf	76,00/	
Staat	218,00/	

## Verwachtingen

### VERWACHTINGEN

#### VRIJDAG 20 APRIL

WEST: O.128 (140 m.)

#### DINSDAG 24 APRIL

KANAAL: O.274 - O.369 - O.141 - O.705 - O.134

WEST: N.40 - N.45 - Z.596 - O.35

MONKEY BANK: N.706

#### WOENSDAG 25 APRIL

KREEFTENPUT: O.306

WEST: N.709

## ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

### MAANDAG 16 APRIL 1984

Z.176	KN	2.800	150	18	1.754.140
Z.526	KN	2.700	160	18	1.498.550
Z.582	W	—	70	6	467.440
Z.402	W	—	70	10	306.440
Z.72	KN	2.000	140	16	1.644.340
Z.60	KN	5.300	350	16	2.586.828
Z.324	W	2.200	160	18	1.449.760
Z.576	W	2.000	120	16	1.296.790

Z.659	KRP	350	70	10	602.503
Z.510	KRP	350	70	10	629.260
					<b>12.236.051</b>

### DINSDAG 17 APRIL 1984

Z.14	KAN	4.000	280	12	2.286.296
Z.78	W	3.300	300	12	1.780.770
Z.48	W	3.300	300	12	2.282.338
Z.46	KRP	4.500	320	12	2.338.310
Z.569	KRP	500	70	1	509.915
					<b>9.197.637</b>

### WOENSDAG 18 APRIL 1984

Z.525	W	1.000	80	5	425.530
Z.89	W	1.200	250	10	1.134.638
N.15	W	2.400	300	12	1.344.880
Z.162	KW	3.500	250	13	2.361.239
Z.44	W	2.500	250	13	1.098.980
Z.84	W	2.000	220		898.510
Z.198	KRP	400	80	12	549.868
Z.300	K	500	40	6	297.620
					<b>8.111.265</b>

## NIEUWPOORT

### VRIJDAG 13 APRIL 1984

VIS			
N.512	2.631 kg.	430.490 fr.	
N.788	113 kg.	27.342 fr.	
N.575	1.028 kg.	153.058 fr.	
N.88	125 kg.	32.633 fr.	
N.720	475 kg.	82.451 fr.	
N.349	284 kg.	64.017 fr.	
N.590	323 kg.	67.411 fr.	
N.22	320 kg.	73.200 fr.	
N.700	213 kg.	50.954 fr.	

### GARNAAL

N.782	146 kg.	45.131 fr.
-------	---------	------------

Op de vrijdagmarkt loste één bokkennisser en acht kustvaartuigen hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 236 à 240 fr./kg en tong nr. 2 240 à 246 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 276 à 280 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 285 à 290 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 260 à 278 fr./kg en kleine tong 228 à 235 fr./kg. Varia werd met het oogpunt op de paasvakantie door de winkeliers tegen een dure prijsnotering opgekocht. Grote tarbot werd tegen 496 à 567 fr./kg genoteerd, de middenslag tarbot tegen 240 à 330 fr./kg en de staartvis tegen 268 à 310 fr./kg. Men boekte tongschar aan 85 tot 180 fr./kg, rode soldaten aan 85 tot 90 fr./kg, varia aan 185 tot 230 fr./kg, griet aan 240 tot 280 fr./kg en robaard aan 90 tot 95 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3000 à 3200 fr. de ben aangekocht, middenslag- of drielingpladijs tegen 3250 à 3400 fr. de ben en visjes tegen 1200 à 1400 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 5000 à 5250 fr. de ben opgetekend en voor gul 3500 à 4750 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 2100 à 2200 fr. de ben en kleine zandschar 1700 à 1800 fr. de ben, wijl voor knorhaan 1750 à 2000 fr. de ben werd bekomen. Voor moerrog werd de marktprijs op 5000 à 5250 fr. de ben gesteld, voor tilten op 4750 à 5000 fr. de ben en voor scherpstaarten op 4500 à 4900 fr. de ben. Voor een vangst garnaal werd met het weekendvooruitzicht een eenheidsprijs bekomen van 301 fr./kg.

**MAANDAG 16 APRIL 1984**

VIS		
N.738	2.677 kg.	163.588 fr.
N.575	998 kg.	202.955 fr.
N.736	2.868 kg.	384.829 fr.
N.720	1.307 kg.	164.266 fr.
N.349	435 kg.	100.195 fr.
N.788	91 kg.	20.925 fr.
N.22	588 kg.	117.375 fr.
N.88	439 kg.	72.041 fr.
N.590	681 kg.	147.545 fr.
N.700	1.303 kg.	295.789 fr.

GARNAAL		
N.782	126 kg.	38.373 fr.

Eén Westvaartuig en negen kustvaartuigen losten op de maandagmarkt samen 11.288 kg vis, dit voor een bruto-waarde van 1.669.508 fr. Voor tong nr. 1 werd 238 à 244 fr./kg betaald en voor tong nr. 2 240 à 248 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong kreeg 220 à 246 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 236 à 248 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 234 à 246 fr./kg en kleine tong 216 à 228 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 240 à 290 fr./kg aangekocht, varia tegen 180 à 230 fr./kg, griet tegen 190 à 250 fr./kg en tongschar tegen 120 à 170 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3250 à 3500 fr. de ben opgetekend, voor middenslag- of drieling pladijs 3200 à 3400 fr. de ben en voor visjes 1100 à 1400 fr. de ben. Kabeljauw kreeg opnieuw de dure prijsnotering van 5000 à 5250 fr. de ben en gul 3300 à 4750 fr. de ben. Voor grote wijting werd 3000 à 3200 fr. de ben opgetekend en voor kleine wijting 1700 à 2300 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 2100 à 2250 fr. de ben genoteerd en kleine zandschar tegen 1600 à 1750 fr. de ben. Voor moerrog werd 5200 à 5400 fr. de ben geboekt, voor tilten 4700 à 4800 fr. de ben en voor scherpstaarten 4500 à 4750 fr. de ben. Voor doorn- of spurhaai werd de marktprijs op 2700 à 2900 fr. de ben gesteld, voor zeehond op 2500 à 2700 fr. de ben en voor knorhaan op 2000 à 2250 fr. de ben. Garnaal kreeg opnieuw een dure prijsnotering. Voor die erg gegeerde delicatessen werd 298 à 307 fr./kg neergepend.

16/5

**WOENSDAG 18 APRIL 1984**

VIS		
N.551	1.077 kg.	153.627 fr.
N.736	1.277 kg.	215.758 fr.
N.720	854 kg.	168.122 fr.
N.349	529 kg.	115.048 fr.
N.788	255 kg.	52.072 fr.
N.88	228 kg.	40.535 fr.
N.22	724 kg.	146.436 fr.
N.590	695 kg.	148.710 fr.
N.575	1.035 kg.	180.389 fr.

GARNAAL		
N.782	118 kg.	37.740 fr.

Op de woensdagmarkt losten negen kustvaartuigen hun vangst. De aanvoer bestond hoofdzakelijk uit tong, varia en pladijs. Tong nr. 1 kreeg 228 à 234 fr./kg en tong nr. 2 226 à 240 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong bekam 220 à 234 fr./kg r, tong nr. 4 of fruitong 234 à 246 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 224 à 235 fr./kg en kleine tong 205 à 208 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 230 à 280 fr./kg aangekocht, varia tegen 170 à 230 fr./kg en griet tegen 190 à 240 fr./kg. Grote pladijs werd aan 3000 tot 3500 fr. de ben genoteerd, middenslag- of drielingpladijs aan 3000 tot 3250 fr. de ben en visjes aan 1100 tot 1300 fr. de ben. Grote zandschar haalde 2100 à 2250 fr. de ben, kleine zandschar 1600 à 1750 fr. de ben en bot 500 à 750 fr. de ben. Voor garnaal werd de

marktprijs op 313 à 317 fr./kg gesteld. Een ruime belangstelling der handelaars werd op de woensdagmarkt vastgesteld en alle genoteerde prijzen waren lonend.

**VISAANVOER****NIEUWPOORT**

	(1)	(2)	(3)	(4)
13 apr.	9		5.512	981.556
16 apr.	10		11.288	1.669.508
18 apr.	9		6.676	1.220.697

**GARNAALAANVOER****NIEUWPOORT**

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
13 apr.	1		146	45.131	301	301
14 apr.	1		126	38.372	298	307
18 apr.	1		118	37.740	313	317

**UURTABEL DER OVERVAARTEN**

Voor de week van 22.04 tot 28.04.84

**SCHEPEN****Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:**

- Dagelijks te 07.35 u., behalve op 22 en 23.4.84
- Dagelijks te 10.05 u. (1) en te 13.50 u. (2)
- (1) Op 28.4.84 geen reservatie voor auto's
- (2) Op 23, 27 en 28.4.84 geen reservatie voor auto's
- Op 23.3.84 bijk. afv. te 06.00 u.

**Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:**

- Dagelijks te 06.00, behalve op 22, 23 en 28.4.84
- Dagelijks te 08.30, te 11.00 en te 23.00 u. behalve op 22.4.84
- Dagelijks te 18.00, behalve op 28.4.84
- Dagelijks te 20.30 u.
- Op 23, 27 en 28.4.84 bijk. afv. te 15.00 u.

**Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:**

- Dagelijks te 01.30 en te 05.15 u.

**Afvaarten uit Dover Western Docks:**

- Dagelijks te 11.40 (2), te 15.30 (1) en te 18.30 u.
- (1) Op 28.4.84 geen reservatie voor auto's
- (2) Op 27 en 28.4.84 geen reservatie voor auto's

**Afvaarten uit Dover Eastern Docks:**

- Dagelijks te 01.00 en te 16.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 22 en 23.4.84
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 22 en op 28.4.84
- Dagelijks te 10.00 u., behalve op 22 en op 23.4.84
- Dagelijks te 13.00 u. en te 16.00 u., behalve op 22.4.84
- Op 23, 27 en 28.4.84 bijk. afv. te 19.00 u.
- Dagelijks te 22.00 u. behalve op 28.4.84

**Afvaarten uit Folkestone:**

- Dagelijks te 22.45 u.

**JETFOIL****Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:**

- Dagelijks te 08.40, te 12.00, 13.55 en te 16.35 u.

**Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende:**

- Dagelijks te 10.35, te 13.20, 15.20 en te 17.50 u.

**GETIJDEN TE OOSTENDE****APRIL**

20 vrijdag	0358	454	1036	028
	1620	427	2236	027
21 zaterdag	0444	426	1113	031
	1702	397	2342	039
22 zondag	0535	395		
	1754	366	1202	071

LK 23 maandag	0641	367	0040	031
	1909	340	1305	088
24 dinsdag	0805	353	0153	061
	2038	335	1423	097
25 woensdag	0926	360	0312	063
	2154	350	1545	092
26 donderdag	1033	380	0428	054
	2252	373	1657	074
27 vrijdag	1124	402	0531	039
	2339	395	1732	053
28 zaterdag			0618	025
	1205	418	1833	036
29 zondag	0013	412	0656	015
	1237	429	1908	025
30 maandag	0043	424	0726	012
	1304	436	1938	021

**VERKLARING**

- 1e kolom: Uur van het hoogwater.
- 2e kolom: Hoogte in centimeter boven het nulvlak
- 3e kolom: Uur van het laag water.
- 4e kolom: Hoogte in centimeter boven het nulvlak.

**BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE:**

Dover	1 h 13	voór	Oostende
Boulogne	1 h 04	"	"
Calais	0 h 53	"	"
Duinkerken	0 h 21	"	"
Nieuwpoort	0 h 10	"	"
Blankenberge	0 h 17	na	Oostende
Zeebrugge	0 h 21	"	"
Knokke	0 h 27	"	"
Vlissingen	0 h 53	"	"
Terneuzen	1 h 15	"	"
Antwerpen	3 h 10	"	"
Hoek v. Holland	1 h 42	"	"
IJmuiden	2 h 33	"	"
Rotterdam	3 h 43	"	"

**BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE:**

Duinkerke	0 h 07	voór	Oostende
Nieuwpoort	0 h 00	"	"
Zeebrugge	0 h 11	na	Oostende
Vlissingen	0 h 25	"	"
Terneuzen	0 h 55	"	"
Antwerpen	3 h 10	"	"
IJmuiden	3 h 48	"	"
Rotterdam	4 h 21	"	"

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

	16 april	17 april	18 april
Lappen .....	242 246	229 234	228 236
Grote .....	243 247	237 240	220 233
3/4 .....	254 262	250 260	214 240
Bloktongen .....	260 273	264 275	220 241
Vóór-kleine .....	240 252	248 260	210 234
Kleine .....	226 231	215 225	200 212
Slips .....	223	210	196 204

### ZEEBRUGGE

Grote .....	244 247	234 239	232 237
Bloktongen .....	244 265	233 240	230 244
Fruittongen .....	224 267	228 240	228 247
Schone kleine .....	232 263	239 241	222 242
Kleine .....	231 253	236 239	222 236
Tout petit .....	230 245	219 223	215 224
Slips .....	228 234	211 218	201 224

### NIEUWPOORT

Tong I .....	238 244	.....	228 234
Tong II .....	240 248	.....	226 240
Tong III .....	220 246	.....	220 234
Tong IV .....	236 248	.....	234 246
Tong V .....	234 246	.....	224 235
Kleine tongen .....	216 228	.....	205 208

## PLADIJS

### OOSTENDE

	14 april	15 april	16 april
Platen .....	64 66	.....	66 73
lek (groot-klein) ...	62 64	.....	61
Derde slag .....	61 63	.....	60 67
Platjes .....	21 33	.....	20

### ZEEBRUGGE

I .....	54 74	78 79	71 85
II .....	48 76	53 76	65 79
III .....	54 10	53 57	32 40
IV .....	18 24	53 57	32 40
V .....	.....	.....	.....

### NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs .....	65 70	.....	60 70
Platjes .....	22 28	.....	22 26
Drielingen .....	61 68	.....	60 65

## BIJ DE NOTARIS

### VRAGEN EN ANTWOORDEN

**VRAAG: WELKE PACTPRIJS KAN WORDEN GEVRAAGD OF OVEREENGEKOMEN? IS INDEXATIE MOGELIJK?**

**ANTWOORD:**

Verpachting tussen openbare besturen en instellingen wordt hier buiten beschouwing gelaten. Wij houden het hier bij de verpachting tussen privé-personen.

In beginsel is men vrij in het bepalen van de pachtprijs die kan uitgedrukt worden in binnen- of buitenlandse munt, koopwaren, landbouwproducten, werkprestaties; ongeacht de bedingen der pachtvereenkomst kan de pachter de pachtprijs altijd in geld voldoen.

Als niet bestaande worden gehouden de bedingen waarbij de pachter verplicht wordt tot het dragen van belastingen, taksen of onverschillig welke andere lasten, die door de verpachter verschuldigd zijn, hetzij krachtens de wet hetzij krachtens overeenkomsten met derden. Uitzondering wordt gemaakt voor het ruimen van grachten en niet bevaarbare waterlopen en voor belastingsverhoging wegens gebouwen, werken of beplantingen door de pachter zelf aangebracht. Er kan bepaald worden dat de gevolgen van het verlies door het gewone toeval zoals hagel, bliksem of vorst ten laste liggen van de pachter.

Er moet een kwijtschrift van betaling worden afgeleverd, vermeldend de werkelijk betaalde som; er is echter geen sanktie voorzien.

Er wordt geldig betaald met postassignatie, postcheque op naam, postwissel, of overschrijving of storting via een financiële instelling; deze wijze van afrekening geldt als bewijs behoudens betwisting binnen de twee maanden.

Tot zover de algemene beginselen. De pacht-prijzen zelf nu zijn echter beperkt door de Wet tot beperking van de pacht-prijzen:

Voor **GEBOUWEN** (zowel woonhuizen als andere hoevegebouwen) belooft de maximum pacht-prijs thans het (herziene) kadastraal inkomen vermeerderd met twee/derden.

Voor **GRONDEN** wordt de maximum pacht-prijs bekomen door het kadastraal inkomen te vermenigvuldigen met een coëfficiënt, die om de vijf jaar wordt vastgelegd door de provinciale pacht-prijzenkommissies. Zo belopen deze coëfficiënten thans (= voor pacht-prijzen vervallen tussen 1.1.1980 en 31.12.1984) tussen 1,34 en 1,92, naargelang de streek.

De wettelijke maximum pacht-prijs (zowel voor gebouwen als voor gronden) mag met één/tiende worden verhoogd, voor zover het gaat om een authentieke pacht (opgemaakt voor notaris) gesloten na de inwerkingtreding van de wet tot beperking van de pacht-prijzen (dus vanaf 5.12.1969) en waarbij een eerste gebruik-speriode van ten minste 18 jaar werd bepaald.

In beginsel is indexatie van pacht-prijs dus wel mogelijk, onder voorbehoud natuurlijk van voormelde wettelijke beperkingen.

Het min of meer der bedongen pacht-prijs verge-

leken met de maximum toegelaten prijs kan in der minne aangepast worden; bij gebrek aan akkoord zal beroep worden gedaan op de vrede-rechter die een verzoening tracht tot stand te brengen. Mocht dit niet baten, dan rest de dagvaarding.

Beide partijen kunnen de herziening van de pacht-prijs vragen.

De pachter kan teruggave vorderen van het teveel betaalde op de vervallen en betaalde pachten van de vijf jaren die aan zijn verzoek voorafgaan. Zijn eis tot teruggave verjaart echter na een jaar vanaf de verlating van het pacht-goed. De wet voorziet ook dat bij een te hoge pacht-prijs de pacht zelf niet nietig is doch dat enkel de prijs zal worden teruggebracht; er zijn echter geen strafsankties voorzien.

De vraag tot herziening heeft voor de verpachter slechts uitwerking op de pacht-prijzen die vervallen na diens verzoek tot bijeenroeping van partijen in verzoening.

**Informatie overgemaakt door de Nederlandse Regionale Commissie van de Koninklijke Federatie van Belgische Notarissen, Bergstraat 30-32 te 1000 Brussel.**

### NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

De nieuwe kaart der Vlaamse Banken, bijgewerkt tot einde 1983, is vanaf heden te bekomen ter DRUKKERIJ VAN HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST, HENDRIK BAELSKAAL 30, OOSTENDE en mits comptante betaling.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort		
	16/4	16/4	16/4	16/4	17/4	17/4	17/4	17/4	18/4	18/4	18/4	18/4	18/4	16/4	16/4	16/4	16/4
Tarbot groot	425	472	424	464	.....	.....	392	446	326	348	310	395	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	347	407	321	364	.....	.....	301	346	284	293	220	368	240	290	230	280	.....
Tarbot klein	285	305	278	301	.....	.....	274	285	247	256	247	256	186	260	.....	.....	.....
Griet groot	200	227	217	246	.....	.....	178	206	221	225	170	218	250	.....	240	.....	.....
Griet middel	181	200	188	204	140	165	199	.....	177	.....	131	206	190	.....	190	.....	.....
Griet klein	135	140	140	147	.....	.....	109	199	121	.....	105	134	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	110	141	134	.....	.....	.....	.....	.....	105	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	85	92	.....	.....	124	.....	.....	.....	42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	55	62	38	.....	54	.....	.....	.....	23	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	59	62	.....	.....	52	55	.....	.....	36	48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	78	89	.....	.....	64	75	.....	.....	85	.....	104	108	.....	.....	.....
Keilrog	70	98	.....	.....	79	95	.....	.....	.....	.....	91	.....	94	96	.....	.....	.....
Rog	74	86	.....	.....	82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	75	82	70	72	84	.....	56	62	.....	.....	73	85	94	96	.....	.....	.....
Scherpstaart	68	72	84	96	.....	.....	60	84	.....	.....	73	98	90	95	.....	.....	.....
Halve Mans	71	92	45	51	84	94	42	49	57	68	63	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	47	62	.....	.....	42	51	.....	.....	67	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	22	28	34	39	66	.....	30	34	26	30	39	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	80	116	78	84	71	108	65	81	50	70	77	103	100	105	.....	.....	.....
Gul (groot)	76	84	69	72	91	93	60	74	64	74	69	99	95	.....	.....	.....	.....
Gul (middel)	68	80	57	71	78	84	54	57	58	.....	67	99	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	26	45	34	39	29	65	24	36	30	46	43	56	66	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	154	278	135	251	.....	.....	127	238	120	222	122	259	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	56	64	46	54	57	.....	45	52	45	56	56	.....	60	64	.....	.....	.....
Wijting klein	22	28	15	21	37	43	17	21	20	.....	26	18	34	45	.....	.....	.....
Schar	18	26	18	21	.....	.....	18	21	15	.....	18	30	35	45	35	45	45
Steenschol	48	161	28	98	54	140	18	100	21	120	16	132	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	42	52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	18	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	38	48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	15	41	.....	.....	25	.....	.....	.....	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	20	52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	18	24	.....	.....	26	33	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	70	81	49	62	72	79	.....	.....	.....	.....	60	71	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	232	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	167	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	23	36	.....	.....	32	34	.....	.....	40	32	50	54	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	15	12	15	.....
Rode Poon (roobaard)	46	120	54	62	92	.....	46	56	37	52	56	66	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	24	36	10	.....	34	.....	10	.....	28	.....	.....	.....	40	45	.....	.....	.....
Rode knorhaan	45	120	.....	.....	74	116	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	16	21	.....	.....	12	18	.....	.....	17	21	.....	.....	.....	.....	.....

# NEDERLAND

## IJMUIDEN

Aan de **maandagmarkt van 9 april** werd aangevoerd: 13.450 kg tong; 87 kisten tarbot en griet; 864 kisten kabeljauw; 49 kisten schelvis; 890 kisten wijting; 1.107 kisten schol; 169 kisten schar; 193 kisten haring; 297 kisten diversen. Bovendien werd per container nog een 2.075 kg. tong aangevoerd vanuit de Ierse zee.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

heilbot 27,02-22,54; tarbot 27,02-22,54; grote tong 14,64; grootmiddel tong 14,58-13,89; kleinmiddel tong 14,00-13,43; tong één 14,28-13,76; tong twee 13,34-12,92. Voor de Ierse zee-tong werd, in guldens per 1 kg. betaald: grote 13,95; grootmiddel 13,90-13,82; kleinmiddel 13,73-13,50; éénen 13,78, tweeën 13,13-12,92.

Per 40 kg.:

bot 26; 14; tongschar 313-172; roggen 214-30; hammen me; kop 304-224; haai 136-112; steenbolk 67-59; wolf 220; poontjes 60-55; tarbot 992-556; griet 560-280; kabeljauw één 245-147; kabeljauw twee 178-145; kabeljauw drie 156-140; kabeljauw vier 152-136; kabeljauw vijf 142-89; schelvis één 168-152; schelvis twee 144-138; schelvis drie 140-124; schelvis vier 136-60; schol één en schol twee 134-124; schol drie 138-120; schol vier 108-67; witte koolvis drie 154; schar 75-39; wijting drie 79; wijting vier 98-35; haring twee 32; haring drie 18.

Aan de **dinsdagmarkt van 10 april** werd aangevoerd: 1.000 kg tong; 5 kisten tarbot en griet; 227 kisten kabeljauw; 19 kisten wijting; 117 kisten schol; 13 kisten schar; 108 kisten haring; 16 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 23,98-23,74; grote tong 14,45; grootmiddel tong 14,66-14,15; kleinmiddel tong 14,20-13,68; tong één 13,91; tong twee 13,07; zalm 18-15.

Per 40 kg.:

tarbot 909-614; griet 500-316; kabeljauw één 232-120; kabeljauw twee 202-174; kabeljauw drie 200-172; kabeljauw vier 182-150; kabeljauw vijf 168-96; schol één 124-120; schol twee 130-124; schol drie 132-130; schol vier 126-78; wijting vier 112-94; schar 120-45; bot 26; poontjes 58-55; tongschar 160; haring twee 27-26.

**De besommingen waren:**

UK 48 + f 2.800; UK 189 f 29.500; VD 19 + VD 73 f 12.000; IJM 3 + IJM 27 f 8.700.

Aan de **vrijdagmarkt van 13 april** werd aangevoerd: 12.945 kg tong; 161 kisten tarbot en griet; 459 kisten kabeljauw; 4 kisten koolvis; 2 kisten schelvis; 1.213 kisten wijting; 926 kisten schol; 234 kisten schar; 2 kisten haring; 1 kist makreel en 220 kisten diversen. Vanuit de Ierse zee kwam 5.755 kg. tong.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 22,89-20,68; grote tong 15,10-13,87; grootmiddel tong 15,15-14,40; kleinmiddel tong 14,91-13,92; tong één 14,86-14,07; tong twee 13,88-13,13 en zalm 21,52. Voor de Ierse zee-tong werd betaald: grote: 13,92-13,80; grootmiddel 14,22-14,13; kleinmiddel 13,83-13,75; éénen 14,05-13,98; tweeën 13,10-12,94.

Per 40 kg.:

poontjes 60-45; haring twee 26; makreel twee 62; steenbolk 60,36; hammen met kop 282-180; tarbot 897-558; griet 546-286; kabeljauw één 252-133; kabeljauw twee 204-152; kabeljauw drie 210-140; kabeljauw vier 189-134; kabeljauw vijf 164-82; witte koolvis drie 152-128; schol één 140-128; schol twee 146-124; schol drie 140-118; schol vier 100-49; wijting vier 71-26; schelvis vier 120; bot 26; tongschar 318-152; haai 110; schar 90-31; roggen 180-92.

**De besommingen waren:**

ARM 22 f 70.000; ARM 23 f 83.300; HD 71 f 1.280; KW 34 f 41.500; KW 36 f 59.300; KW 45 f 42.500; KW 77 f 7.600; KW 137 f 9.000; UK 7 f 17.700; UK 24 f 2.800; UK 48 + UK 49 f 24.000; UK 215 f 2.800; UK 307 f 15.900; VD 19 + VD 73 f 6.000; YE 25 f 730; IJM 3 + IJM 27 f 19.400; IJM 34 f 4.400. verder nog een tweetal Goedereeders en een drietal Texelaars welke te samen f 125.000 besomden.

## BRESKENS

**Aanvoer over de week van 9 t.m. 13 april 1984**

*Gemidd. prijs per kg.*

2.210 kg. export garnalen	voor f 13,58
1.900 kg. pellerij garnalen	voor f 15,39
19.850 kg. bot	voor f 0,71
4.536 kg. schar	voor f 1,43
22.926 kg. schol	voor f 2,25
10.961 kg. tong	voor f 14,05
1.959 kg. tarbot	voor f 17,98
2.040 kg. griet	voor f 10,80
12.262 kg. kabeljauw	voor f 3,05
4.264 kg. wijting	voor f 1,59
59 kg. rog	voor f 3,60
780 kg. poon	voor f 1,83
7 kg. haai	voor f 3,28
4 kg. baars en herder	voor f 18,12
706 kg. tongschar	voor f 5,66
1 kg. inktvis	voor f 9,87
703 kg. bolk	voor f 1,59
8 kg. zalm	voor f 20,05

## LAUWERSOOG

Maandag 9 april konden er 3.800 kisten rond- en platvis gesorteerd en verkocht worden. De gestripte schol IV kon, al naar grofte, verkocht worden voor f 2,35-2,13 per kg.

Schol III tot f 3,30, schol II tot f 3,12 en knappe partijen grote schol brachten van f 3,12-2,94 per kg. op. Ook de rondvis was behoorlijk aan de prijs met torregul voor f 3,16-2,94 per kg.

De middelgul leverde f 3,40 tot f 3,20 per kg. op en de grote gul f 3,56-3,30. Van een Deen lag de grote gul op ruim vier gulden en de kabeljauw II rond de vier gulden. Ook wijting was niet goedkoop met prijzen tot f 2,45 per kg.

Bij de platviskotters was het hoogste resultaat f 79.626 en bij de spanvissers f 46.124.

Aan de dinsdagmarkt verscheen een Duits span en een kustbootje met bot. De gullen bleven ruim boven de drie gulden. Een Deen zorgde op woensdag voor 7 ton kabeljauw. Zowel de grote gul als kabeljauw lagen een paar dubbeltjes onder maandag.

Donderdag konden er van 7 kustbootjes 325 kisten verkocht worden. De vangst bestond hoofdzakelijk uit bot.

Op vrijdag werden er ruim 3.900 kisten waarvan 3.000 kisten gul en kabeljauw in de hal geplaatst door 25 schepen.

Kleine torregul werd verhandeld tot f 2,63 per kg., de torregul begon op f 3,22 maar liep al snel op tot f 3,45 per kg. De middel en grote gullen lagen lager op f 3,60-3,40 evenals de kabeljauw II. Van een Deen brachten de drie grootste soorten rond de vier gulden op.

Gestripte wijting bleef ruim boven de twee gulden en alle soorten schelvis rond de f 3,50. De grovere schol soorten veranderde t.o.v. maandag weinig. De kleine schol zakte behoorlijk onderuit met f 1,60-1,42 per kg. voor de gestripte en f 1,22 voor de dichte.

Bij de spanvissers konden redelijk tot zeer goede besommingen genoteerd worden. Het hoogste resultaat f 71.646 werd behaald voor een vangst van 529 kisten en voor drie spanvissers kwamen resultaten van 45 tot 60 duizend gulden op papier.

## GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

**Aanvoerbericht van 09-04 t.e.m. 12-04-1984**

**Door 91 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :**

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
58.039 kg.	Tong	f 784.123,05	van f 13,51
11.171 kg.	Tarbot	f 196.193,50	van f 17,56
145.160 kg.	Schol	f 373.678,23	van f 2,57
26.395 kg.	Kabeljauw	f 95.090,43	van f 3,60
5.110 kg.	Griet	f 52.931,27	van f 10,36
20.105 kg.	Schar	f 29.191,94	van f 1,45
8.835 kg.	Wijting	f 10.364,91	van f 1,17
182.957 kg.	Diversen	f 1.041.270,41	
<b>457.772 kg.</b>		<b>f 2.582.913,74</b>	

# NEDERLAND

Deze week werden er 4.269 kg. garnalen aangevoerd. De pellerijgarnalen brachten van f 14 tot f 16,18 per kg. op. De gemiddelde weeprijs voor f 15,17. Met een vangst van 550 kg. kon een hoogste besomming van f 8.442 geboekt worden. Nog slechts vier schepen kwamen aan redelijke besommingen van boven de zesduizend gulden.

De weekaanvoer bestond uit 4.269 kg. garnalen en 339.271 kg. vis hetgeen een weekomzet van f 1.176.000 opleverde.

## Aanvoer en prijzen visafslag Lauwersoog over week 09/4 t/m 13/4.

Pelling garnalen	4.269 kg.	14,00 - 16,18 per kg.	
Tong	5.226 kg.	12,02 - 15,15 per kg.	
Tarbot	1.611 kg.	12,51 - 24,19 per kg.	
Griet	996 kg.	8,61 - 11,71 per kg.	
Tongschar	1.381 kg.	2,64 - 6,82 per kg.	
Schol	38.893 kg.	1,22 - 3,30 per kg.	
Kabeljauw	227.042 kg.	1,74 - 4,21 per kg.	
Wijting	6.670 kg.	1,20 - 2,45 per kg.	
Schelvis	2.702 kg.	1,45 - 3,55 per kg.	
Schar	7.278 kg.	0,75 - 1,76 per kg.	
Bot	10.486 kg.	0,65 - 0,87 per kg.	
Leng	206 kg.	1,83 - 2,44 per kg.	
Poon	163 kg.	0,96 - 1,44 per kg.	
Koolvis	47 kg.	2,50 - 2,85 per kg.	
Spiering	555 kg.	1,45 - 1,76 per kg.	
Wolf	233 kg.	2,20 - 4,61 per kg.	
Diverse soorten zeevis	35.782 kg.	0,37 - 14,55 per kg.	

## VLISSINGEN

### VRIJDAG 13 APRIL 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	3.260	46.440	14,25
Tong gm	6.403	89.435	13,97
Tong km	4.680	65.202	13,93
Tong I	5.264	74.406	14,13
Tong II	2.417	32.004	13,24
Tarbot I	2.369	50.041	21,12
Tarbot II	1.092	21.177	19,39
Tarbot III	1.355	22.381	16,52
Tarbot IV	503	7.987	15,28
Tarbot afw	31	407	13,13
Griet I	1.961	25.331	12,92
Griet II	1.692	16.166	9,55
Schol 1 (G)	3.712	11.769	3,17
Schol 2 (G)	5.761	16.952	2,94
Schol 3 (G)	11.613	34.325	2,96
Schol 4 (G)	16.437	22.721	1,38
Kab 1 (G)	566	2.536	4,48
Kab 2 (G)	867	3.849	4,44
Kab 3 (G)	3.951	14.606	3,70
Kab 4 (G)	9.107	31.940	3,51
Kab 5 (G)	10.832	27.408	2,53
Kab (afw)	28	33	1,17
Wijt. 3 (G)	3.540	8.552	2,42
Wijt. 4 (G)	9.987	9.098	91
Schar 1	7.136	10.164	1,42
Tongschr 1	2.353	14.641	6,22
Tongschr II	3.173	13.916	4,39
Tng besch.	28	106	3,78
Poon 1	1.215	1.213	1,00
Poon 2	2.895	4.010	1,39
Rog I	15	69	4,58
Rog II	81	384	4,74
Rog III	449	1.304	2,90
Koolv. 4 (G)	13	46	3,56
Schel. 3 (G)	97	464	4,78
Bot	8.095	6.700	83
Schol 2 (O)	70	181	2,58

Haai + P	5	24	4,84
Zandhaai	106	301	2,84
Inktvis W	2	25	12,60
Steenbolk	4.390	5.836	1,33
Kreeft	1	25	25,00
Hammen	14	181	12,94
Diversen	36.162	162.966	4,51
Krabben	197	350	1,77
H. Makreel	3	4	1,26
St. Zuigers	46	22	47
Zonnevis	4	18	4,53
Heilbot	5	80	16,08
Krab. Poot	232	1.154	4,98
<b>TOTAAL</b>	<b>174.215</b>	<b>858.649</b>	

## COLIJNSPLAAT

### Aanvoer week van 1 t.m. 7 april 1984

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	8.623	17,29
Tong	1.385	13,84
Schol	3.601	2,50
Schar	327	1,86
Bot	1.525	0,67
Tarbot	21	15,84
Griet	87	9,16
Kabeljauw	2.344	4,23
Wijting	26	2,76
Zeebaars	7	11,37
Paling	46	17,15
Zalm-forel	49	9,61
Krab	31	3,71
Steenbolk	83	2,57
Tongschar	34	4,25
Diversen	18	—

## GOEDEREDE

### MAANDAG 9 APRIL 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			5,09
Tong gm			5,09
Tong km	160	2.173	13,58
Tong I	214	2.850	13,32
Tong II			13,32
Tarbot I	4	88	22,11
Tarbot III	21	319	15,17
Tarbot IV	54	742	13,74
Griet I	5	60	12,00
Griet II	68	561	8,25
Kab 3 (G)	20	66	3,29
Kab 4 (G)	60	193	3,22
Kab 5 (G)	295	563	1,91
Wijt. 3 (G)	180	270	1,50
Schar 1/D	150	252	1,68
Rog II	1	2	2,49
Bot	28	18	0,65
Tongschar	1	4	3,54
Schol 1 (O)	6	17	2,75
Schol 2 (O)	64	192	3,00
Schol 3 (O)	640	1.905	2,98
Schol 4 (O)	1.025	2.214	2,16
Krab	16	8	0,51
Steenbolk	120	119	0,99
Diversen	379	5.250	13,85
<b>TOTAAL</b>	<b>3.511</b>	<b>17.865</b>	

### DONDERDAG 12 APRIL 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	5	71	14,21
Tong gm	20	284	14,20
Tong km	23	322	13,99
Tong I	10	139	13,85
Tong II	7	90	12,83
Tarbot I	29	722	24,88
Tarbot II	17	334	19,62
Tarbot III	17	285	16,76
Tarbot IV	30	458	15,27
Griet I	16	205	12,82
Griet II	61	558	9,15
Schol 3 (G)	23	76	3,32
Kab 2 (G)	52	192	3,70
Kab 3 (G)	226	921	4,07
Kab 4 (G)	556	1.930	3,47
Kab 5 (G)	344	953	2,77
Wijt. 3 (G)	92	236	2,57
Schar 1/D	148	336	2,27
Poon 2	5	10	2,06
Rog II	4	11	2,85
Bot	165	116	0,71
Tongschar	60	356	5,94
Schol 1 (O)	57	176	3,08
Schol 2 (O)	132	389	2,95
Schol 3 (O)	164	548	3,34
Schol 4 (O)	103	221	2,15
Krab	2	7	3,59
Steenbolk	48	71	1,47
Diversen	3.006	765	15,00
Garn. Bnl. 2	51	765	15,00

### VRIJDAG 13 APRIL 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	4.372	62.480	14,29
Tong gm	9.542	134.155	14,06
Tong km	8.069	112.898	13,99
Tong I	7.110	100.367	14,12
Tong II	2.466	32.634	13,23
Tarbot I	1.207	25.804	21,38
Tarbot II	865	17.229	19,92
Tarbot III	2.728	45.642	16,73
Tarbot IV	2.049	31.491	15,37
Tarbot afw	152	2.070	13,62
Griet I	1.435	17.999	12,54
Griet II	4.228	41.547	9,83
Kab 1 (G)	414	1.605	3,88
Kab 2 (G)	1.582	6.307	3,99
Kab 3 (G)	3.196	12.271	3,84
Kab 4 (G)	3.854	14.220	3,69
Kab 5 (G)	5.963	14.849	2,49
Kab (afw)	111	56	0,50
Wijt. 3 (G)	31.508	47.302	1,50
Schar 1/D	11.281	16.623	1,47
Poon 2	356	663	1,78
Rog I	732	3.714	5,07
Rog II	1.359	5.093	3,75
Schel. 3 (G)	1	4	3,58
Bot	1.795	975	0,54
Zalm-forel	1	4	4,00
Tongschar	332	2.172	6,54
Schol 1 (O)	1.442	4.440	3,08
Schol 2 (O)	5.631	17.773	3,16
Schol 3 (O)	32.025	94.538	2,95
Schol 4 (O)	59.685	76.596	1,28
Haai + P	314	1.387	4,42
Krab	85	164	1,92
Inktvis	1	9	8,68
Kuit/Lever	105	372	3,54
Steenbolk	5.567	8.225	1,48
Hammen	4	57	14,20
Paling	12	163	13,61
Diversen	56.817	289.626	5,10
Garn. Exp. 2	1.788	23.156	12,95



# NEDERLAND

## MR. B.B. VAN DER MEER, NIEUWE NEDERLANDSE DIRECTEUR VISSERIJEN

Aan de Nederlandse Stuurboord Visserij-Editie ontlenen we het hieronder weergegeven artikel met gegevens over de nieuwe Nederlandse directeur visserijen. We geven dit artikel graag aan onze lezers weer als kennismaking met de nieuwe hoogste Nederlandse ambtenaar voor de visserij, die we van hier uit als vakblad met zijn benoeming gelukwensen, overtuigd dat hij op waardige wijze in Beneluxverband de visserijbelangen zal dienen.

x x x

Mr. B.B. van der Meer is met ingang van 1 april jl. benoemd tot directeur van de Visserijen van het ministerie van landbouw en visserij. Hij volgt in deze functie ir. Th. J. Tienstra op die wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd zijn functie heeft neergelegd.

De heer Van der Meer werd in 1945 te Metslawier (Fr.) geboren. Hij trad na voltooiing van zijn studie rechten aan de Nederlandse Economische Hogeschool, thans Erasmus Universiteit, te Rotterdam in 1968 in dienst van het ministerie van verkeer en waterstaat waar hij verschillende functies vervulde. Sedert december 1979 was hij plaatsvervangend directeur

Scheepvaartpolitiek en Maritiem Beleid bij het directoraat-generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken. Vanaf november 1982 vervulde de heer Van der Meer de functie van plaatsvervangend directeur van de Visserijen bij het ministerie van landbouw en visserij.



De Heer B.B. van der Meer, de nieuwe directeur der Visserijen.

## 670 MILJOEN FR. STEUN VOOR NEDERLANDSE NIEUWBOW EN MODERNISERING

Deze 670 miljoen steun is samengesteld uit 560 miljoen komende van de E.E.G. en 110 miljoen van de eigen Nederlandse regering. We komen hierop terug omdat bepaalde mensen er menen te moeten op wijzen, dat er weerom zoveel gedaan wordt voor de Nederlandse visserijvloot kwa nieuwbouw en modernisering. Het is echter zo, dat elk land van Gemeenschapssteun kan genieten voor modernisering en nieuwbouw en dat de eigen regering een bepaald ten honderd hieraan toevoegt. Als Nederland dus meer dan een half miljard steun geniet voor de uitbouw van haar visserijvloot, dan is het wel in de eerste plaats omdat er zoveel eigen initiatief voor nieuwbouw en modernisering van haar eigen reders uitgaat. Verder is dit bedrag uitgetrokken over drie jaar en dit niet alleen voor de uitbouw van de visserijvloot maar ook voor akwakultuurprojecten. Dat het bedrag zo hoog oploopt bij onze noorderburen, ligt ook wel aan het feit, dat thans in Nederland nieuwbouw op stapel staat of op stapel komt van zeer ultra-moderne diepvrieshektreilers waarvan de bouwkosten het half miljard benaderen. Men zou in dit verband de betrokken Nederlandse reders als de stoutste wezels kunnen beschouwen, die de eieren roven.

In elk geval blijven onze noorderburen zeker niet bij de pakken zitten en zo zien we regelmatig tweedehandse kotters van nog tamelijk recente bouwdatum naar het buitenland verkocht

worden, terwijl, onder meer bij ons, onze reders en vissers nog altijd ten zeerste zouden opgezet zijn met dergelijke vaartuigen, of er zeker geen ogenblik aan zouden denken een eigen dergelijk vaartuig af te schuiven om te vervangen door nieuwbouw. Het is ook juist daarom, dat de Nederlandse visser in feite op dit gebied geen concurrentie moet vrezen. Het enigste wat zij in dergelijk geval te vrezen hebben, is een te strakke beperking en vooral... te strenge controle van de, door de Nederlandse vloot aangevoerde hoeveelheden vis, dit in functie van kleine toegekende kwota en hun vele verkoop in het zwart of geel.

„De Telegraaf”, het Hollands dagblad van 16/4/’84, meldt ons dienaangaande:

**De Nederlandse vissers krijgen de komende drie jaar 36 miljoen gulden VOOR NIEUWBOW EN MODERNISERING van hun schepen en voor aqua-cultuurprojecten.**

Dat heeft mr. B. van der Meert van de Directie Visserijen van het ministerie van Landbouw en Visserij meegedeeld.

Hij deed dat zaterdag in het Zeeuwse Colijnsplaat, waar de Zeeuwse Vereniging voor Visserijbelangen (Zevibel) de jaarvergadering hield. VAN DE SUBSIDIE VOOR DE VISSERS KOMT 30 MILJOEN UIT DE KAS VAN DE E.E.G. en 6 miljoen gulden wordt beschikbaar gesteld door de Nederlandse overheid.

### NEDERLAND

■ In een vorige uitgave hebben we gemeld, dat de Nederlandse vissers die een vat van het gevaarlijk kruidverdelgend middel Dinoseb opgevoerd en mede aan land gebracht hebben, hiervoor 200 gulden kregen uitbetaald (3700 B.fr.) van het ministerie van Waterstaat. Dit bedrag is waarschijnlijk naderhand in de ogen van het betrokken departement zelf zo belachelijk klein geschenen, dat men dit opgetrokken heeft tot 2 duizend gulden of nagenoeg 37 duizend B.fr. We menen dat dit meer in overeenkomst is met de prestaties en de dienstverlening aan de visserij in het algemeen voor het bergen van dit gif en het helpen zuiver maken van dit visrijk gebied.

■ Vanaf heden zaterdag 21 april, is de mosseluitvoer vanuit Nederland verboden. Dit zal de mosselhavens in Nederland een heel ander beeld geven, van kalmte en rust. In de loop van de maand mei wordt dan gestart met de mosselzaadvisserij en begin juli wordt terug met de verkoop en uitvoer van de Nederlandse smakelijke mossel begonnen.

■ Het Nederlandse departement van landbouw en visserij heeft een toelage uitgetrokken ter hoogte van 5,5 miljoen B.fr. om de visserij op makreel door de grote Nederlandse diepvrieshektreilers voor de kusten van de Verenigde Staten, te helpen. Inderdaad gaat het hier in feite om een experimentele visserij, nadat onderhandelingen geleid hebben tot het toekennen van een kwotum makreel voor de Nederlandse visserij, onder de Amerikaanse kusten. Gezien de geweldige ontwikkeling van de Nederlandse diepvrieshektreilervloot, is het beslist nodig dat elders uitgezien wordt naar viskwota.

■ Door de werf Padmos in Nederland werd een paar weken terug de twaalfde Eurokotter aan zijn eigenaar overhandigd en in de vaart gebracht. Het gaat hier om de TH 25 „Pieternella Johanna” voor schipper Sjaak Deurloo. Voor de kleine 12-mijlszone uit de kust, een grote mond meer om te voeden.

### „VAN MANNEN EN DE ZEE”

door Marcel Poppe  
(tweede druk)

Prachtig boekje over een eeuw Vlaamse Zeevisserij, welke in al zijn kleuren en geuren de werkelijke geschiedenis is van onze Vlaamse Zeevisserij van de hand van iemand die door en door onze vissers en visserij kent en waarvan de weergave een brok geschiedenis is, eigen aan de werkelijke belevenissen in onze visserij. Het telt 64 bladzijden en is rijkelijk geïllustreerd.

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 159 fr., BTW inbegrepen, + 18 fr. verzendingskosten, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Eveneens verkrijgbaar bij:  
Hand in Hand, Rederskaai 21, 8380 Zeebrugge.  
Standaard Boekhandel, Kapellestraat 103, 8400 Oostende.  
Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat 33, 8400 Oostende.  
Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat 51, 8400 Oostende.

# DE EVOLUTIE VAN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN

Langs vele zijden worden ons dikwijls inlichtingen gevraagd over de evolutie van de Oostendse Vissershaven in de loop der verlopen jaren.

Alhoewel we persoonlijk die evolutie sedert 1 februari 1929 hebben meegemaakt, toch is het een feit, dat Oostende als vissershaven een zeer rijk verleden heeft en als zodanig ook al beschreven werd.

Een dezer brochures omtrent die haven werd in 1957 door ons blad uitgegeven en was van de hand van de heer Emiel Vroome, toen schepen der Vissershaven, schepen van Financiën en oud-volksvertegenwoordiger.

Het is ons ook bekend dat de kleindochter van de heer Vroome omtrent het vele door haar grootvader als politiker verwezenlijkt, aan het verzamelen is. Wie daaromtrent nuttige inlichtingen zou kunnen bezorgen kan dat aan haar adres.

Ondertussen hebben we gemeend dat het niet van belang noch nut zou ontbloeit zijn, moesten we ook in onze kolommen ten overstaan van zeer velen die er belang aan hechten, de brochure door ons in 1957 uitgegeven in feuilleton, zo mogelijk elke week te laten verschijnen.

Dit zeer interessant werkje werd door gewezen Schepen Emiel Vroome opgedragen aan de nagedachtenis van zijn voorbeeldige vader, die als stuurman ter visserij heeft geveren om later dienst te nemen bij het Loodswezen van de Scheldemond te Vlissingen en die samen met zijn brave moeder de opvoeding van zestien kinderen heeft verzekerd in een periode waarin „Gezinsvergoedingen en Kinderbijslagen” totaal onbekend waren en als oprechte blijf van waardering voor al diegenen die de zee bevaren of bevaren hebben.

Vanaf heden zullen we in vervolg roman de inhoud van deze brochure weergeven.

Aan de westzijde van de havengeul ontrolt zich vóór onze ogen met het kantwerk van zijn torens en daken, het profiel van België's voornaamste badstad: Oostende, sedert een halve eeuw getooid met de adellijke titel „Koningin der Badsteden”.

Deze ronkende benaming is oorzaak dat het merendeel der vreemde bezoekers de mening is toegedaan dat Oostende enkel en alleen een badstad is, waar slechts gemakzuchtige lieden verblijven, midden plezier en mondaine genoegens... maar, welke vergissing!

Sedert menselijke heugenis is de Belgische kust altijd de woonplaats geweest van koene zeelieden. Overigens de Belg in het algemeen, heeft gedurende de eeuwen die voorbij zijn, het bewijs geleverd van durf en initiatief.

Eerst waren het de Morinen en de Menapiërs, voorvaders van onze kloeke zeelieden, die de zee bevaarden en in hun open bootjes handel gingen drijven langs de kusten van Italië. Het zijn diezelfde voorvaders die Groot-Brittannië ontdekten en te Rome was men zo verwonderd over de stoutmoedigheid van deze zogezegde barbaren, dat een Menapiër, Caius Carausius genaamd, gelast werd met het bevel over een Romeinse vloot bestemd om de zeeschoumers, die de Noordzee en het Kanaal onveilig maakten, te achtervolgen en te bekampen. Deze Carausius (een oude roeier van de keizerlijke galei), liet zich in 287 tot keizer uitroepen van de provincie Britannië (het huidige Engeland) dank zij het geld dat hij gewonnen had gedurende zijn harde strijd tegen de zeerovers.

In een geschrift van het jaar 399 stelt Sint Paulinus de bewoners van de kust voor als zeerovers, altijd in oorlog met hun geburen. Was er niets te roven, dan togen zij ter visvangst, vër weg. De uiterlijke vorm der kust van Vlaanderen, doorsneden met baaien en schuilhavens, leende zich overigens wonderwel tot de zeevaart en het is ook op de oevers der krekken en der schuilhavens, waar de boten zich konden schuilen, dat men de eerste dorpen van zeelieden moeten opzoeken. Reeds toen moesten de Morinen hard strijden tegen de zee; ten bewijze daarvan de overspoeling der gehuchten Scarphout (tegenover Blankenberge) en Onze-Lieve-Vrouwer-Streep (tegenover het huidige Mariakerke) en het Oostende-ter-Streep in zee gelegen vóór het huidige Oostende.

Oostende bestaat waarschijnlijk van vóór 814, maar slechts als een nietig gehucht, want in dit jaar schonk Sire Gobrecht van Steenland dit laatste aan de Abdij van Sint Bertinus te St Omaars.

In 1093 verschijnt Sandeshoved (Zandhoofd) op de sluiphaven van de IJzer als haven; op de andere oever van de IJzer bevindt zich het middelpunt van de zeevisserij in Vlaanderen. Op het einde der XIIe eeuw is Nieuwpoort de voornaamste marktplaats voor zeevis en alsdan ontstond reeds een zeer levendige haringhandel die uiterst winstgevend was. Maar weldra worden andere plaatsen door zeelieden bewoond en op het einde der dertiende eeuw ontpopt Oostende zich als een geducht tegenstrever voor Nieuwpoort, die de oudste is.

In 1267 wordt Oostende, alsdan nog een eenvoudig dorpje, tot stad verheven door Margareta van Konstantinopel, toenmalige Gravin van Vlaanderen en Henegouwen, en wordt haar tevens het voorrecht verleend een markthalle te hebben; de winsten van deze bedrijvigheid moeten met de koning verdeeld worden. In hetzelfde jaar schonk de Gravin de stad een wapenschild. Het oudst gekend wapenzegel van Oostende (1292) stelde voor „Sint Pieter, met stralenkrans, rechtstaande, houdende in de rechterhand de sleutels en in de linkerhand een kerkje”. Daarrond stond te lezen: „Sigillum scabinorum de Ostende Testrep”.

In 1284 sloot Oostende een verdrag met de Vrijheer van Brugge ten einde het kanaal „Watergang”, dat aan het zuiden der stad grensde, te verbreden en bevaarbaar te maken. Het is te vermoeden dat rond ditzelfde tijdstip het recht werd toegestaan om eigen munt te slaan. In het begin der veertiende eeuw was Oostende nog altijd een dorpje. Immers in 1303 werd zij ingeschreven op de lijst der onderdanige steden onderhorig aan Brugge.

Oostende had altijd veel te lijden van overstromingen; zo werd in 1334 de kust verwoest door een hevige storm die de kerk van Mariakerke vernielde. Ten gevolge van deze gebeurtenis namen de bewoners van Oostende het besluit een kerk meer zuidwaarts te bouwen, binnenlands en beschut tegen de baren, maar het staat niet vast dat ze zulks alsdan deden.

Ten jare 1382 brak de oorlog uit tussen Brugge en Gent. Oostende, bondgenoot van Brugge, werd geplunderd door de Engelsen, die de Gentenaars ter hulp waren gekomen.

Gedurende de nacht van Sint Vincentius, de 22 januari 1394, werd de stad eens te meer zwaar geteisterd door een nieuwe stormvloed met het gevolg dat talrijke inwoners zich verder in het buitenland gingen vestigen. Ook het stadhuis werd alsdan meer landwaarts herbouwd. Na deze storm ontving

Oostende het bezoek van Hertog Filips van Bourgondië. In 1432 schenkt deze Vorst de vergunning aan de Oostendenaars om „de klokke” of „de schelle” te mogen luiden op het schepen of stadhuis.

Het scheepvaartkanaal in 1284 gegraven, was sedert lang door verzanding onbruikbaar geworden, toen in 1443 de bewoners van Oostende het recht opeisten om een nieuw kanaal te graven. Men moest inderdaad nieuwe dammen aanleggen ten einde het platteland te beschutten tegen de sterke getijden. De Dienst der Watering sloot dan ook een overeenkomst om een kanaal aan te leggen met 28 voetmaten breedte en 8 voetmaten diepte ten einde de lozing der binnenwaters te vergemakkelijken, en tevens een scheepvaart in te richten ten bate der bewoners van Oostende en der omliggende streken. Pas was dit werk voltooid of de bevolking vroeg een haven te mogen aanleggen, die in 1445 werd gegraven, nadat Filips de Goede zijn toestemming daartoe had verleend. Deze haven bevond zich westwaarts waar later de Kursaal werd gebouwd en de „geule” liep waar nu de Van Iseghemlaan is. De lang gewenste rechtstreekse verbinding van de stad met de zee was eindelijk een werkelijkheid geworden.

In de geschiedenis van ons Oostends visserijbedrijf zijn de jaren 1267, 1284 en 1445 dan ook onvergetelijke data.

Tot dan waren de vissers verplicht geweest hun schuiten vast te zetten op het strand. Voortaan konden zij met hun vangsten een veilig schuuldok binnenvaren.

Onze vissers beperkten zich echter niet tot de haringvangst, ook andere visserijen werden bedreven en hier dient hoofdzakelijk de kabeljauwvangst aangestipt te worden, die een geweldige uitbreiding nam. Het verkrijgen van een haven was dan ook de oorsprong van de bloei van onze stad in de XVe eeuw. Er stak immers wilskracht onder het wambuis van onze voorvaderen...

De ontdekking van het haringkaken, omstreeks de jaren 1400, door Gillis Beukels, geboortig uit Hugenvliet in Vlaanderen, en Jakob Kien, van Oostende, verhoogde enorm de handelswaarde van deze vis, die nu vatbaar werd voor veel langere bewaring. Dit kaken, dan heden nog op dezelfde wijze verricht wordt, bestaat in een snede te maken aan de keel van de vis, door dewelke men dan benevens de ingewanden, ook de andere tere delen uithaalt, die de belangrijkste oorzaken zijn van bederf. Een der voornaamste gevolgen van deze uitvinding was het bouwen van grotere schepen die langer op zee konden blijven en meer vaten en netten scheepten. Dank zij deze grote schuiten, „buizen” genoemd, kon de haringvangst zich uitbreiden op geheel de Engelse kust tot aan de Shetlands. Ook is ze het voorwerp van de naartige bescherming der vorsten die in Vlaanderen heersen en in 't bijzonder vanwege de Hertogen van Bourgondië. Het volk nochtans stond in den beginne erg wantrouwig en ongelovig tegenover deze uitvinding, maar na de eerste proefnemingen was de vreugde algemeen. Het visserijbedrijf kende grote voorspoed en was tevens kweekschool der bemanningen voor de andere schepen.

Weldra werd Brugge jaloers. Nieuwpoort, Damme en Sluis hadden veel te lijden door de bevoorrechte toestand van Oostende. In 1483 dienden deze steden een verzoekschrift in, tezamen met een verslag over de schade die Oostende hen veroorzaakt had, en drongen aan om onze haven te dempen. Dit voorstel werd, zoals men wel vermoeden kan, al te radikaal gevonden en dan ook geweigerd.

In het midden van XVe eeuw werd Oostende een belangrijke stad, waar er zelfs zeer rijke families leefden. Maar onze stad verbond zich met de gemeenten die zich niet aan de Aartshertog Maximiliaan wilden onderwerpen en in 1489 kwamen deze troepen Oostende in puin veranderen. Een algemene opstand was in Vlaanderen tegen de Aartshertog ontstaan, maar gedurende deze woelingen ging al wat de Vlaamse steden van hun voormalige voorspoed hadden behouden, teloor. Zelfs Brugge, die de grote rijkdom gekend had, verviel door de belemmering die herhaalde woelingen aan het handelsverkeer hadden berokkend, en ook meer nog door het

verzanden van het „Zwin”, dat de Brugse haven in verbinding stelde met de zee. Antwerpen nam haar plaats in.

Tijdens de eerste jaren der XVIe eeuw bepaalde een keizerlijk dekreet dat de haring in de „mijne” moest verkocht worden. In 1516 verplaatste de „Hanze” de zetel van Brugge naar Antwerpen, hetgeen de genadeslag was. Antwerpen werd op zijn beurt de marktplaats der wereld en kende de glans die Brugge weleer beroemd gemaakt had. Dikwijls waren er 2.500 schepen op de Schelde die hun losbeurt afwachten. Weldra kwamen, helaas, voor Antwerpen ook de sombere dagen, gevolg van de ondergang, wanneer eerst door het Tienjarig Bestand, en daarna het Verdrag van Munster, de sluiting van de Schelde bevolen.

Later van hun gewone bezigheden beroofd, leverden de zee-lieden, „Watergeuzen” genoemd, uitstekende matrozen voor de beruchte kapers van Duinkerke en van Oostende. Ze behoorden tot het geslacht van Jan Bart, zoals Jan Jacobsen van Oostende die, gedurende de oorlog tegen Holland, in de steek gelaten door de twee Spaanse fregatten, die in konvooi met hem voeren, zich gans alleen verdedigde tegen een volledig eskader en die, liever dan zich over te geven, zich met schip en al in de lucht liet vliegen. Dit gebeurde in 1622.

Op het einde der XVIe eeuw was Oostende nog zonder verdediging; bewust van het gevaar dat de stad te wachten stond als ze in deze toestand zou blijven, nam het gemeentebestuur in 1572 de beslissing vestingen te bouwen. Dit werk werd in 1573 voltooid met de toestemming en medewerking van de Hertog van Alva. Wanneer de opstand der Vlaamse steden tegen de Spaanse verdrukking uitbrak, sloot Oostende zich aan bij de muiters. De haven werd een schuilplaats voor de Watergeuzen; deze kwamen dikwijls uit hun hol om de omstreken te plunderen en op rantsoen te stellen. Dit duurde alzo een twintigtal jaren, hetzij van 1580 tot 1600.

Alexander Farnèse, door Filips II gouverneur-generaal benoemd, belegerde in 1583 zonder resultaat Oostende gedurende 5 dagen. Versterkingen, muren en grachten beschermde op voortreffelijke wijze de stad tegen elke aanval van landszijde en met de medewerking der Hollanders, bijgestaan door de Engelsen, was Oostende tot een geduchte oorlogshaven uitgegroeid.

In 1600 was Oostende stevig versterkt. Een belegering die duurde van juli 1601 tot september 1604 vernielde geheel onze stad. Geen enkel huis bleef ongeschonden en na de intrede der troepen van Spinola kon men maar moeilijk de juiste plaats aanduiden waar zekere woningen gestaan hadden. Deze strijd had het leven gekost aan 70.000 man der belegerden en de moedige stad verwierf de naam van „het nieuwe Troje”. De volledige geschiedenis van deze befaamde belegering vindt, mij dunkens, hier geen plaats, tenzij voor zover zij de verandering van onze haven uitlegt.

Vóór de Spaanse belegering bevond de ingang der haven zich ten westen van Oostende, ter hoogte van ons Kursaalgebouw. Maar wanneer het garnizoen der bezetters de duinen, oostwaarts gelegen, geëffend had om het toezicht en de beschieting der stad niet te belemmeren, spoelde de zee, die alsdan daar geen tegenstand meer vond, een opening, „geul” genoemd. Bij iedere tij werd deze geul breder en dieper; dit overigens voor het heil der verdedigers, want de Hollandse schepen konden voortaan Oostende opnieuw voorzien van mondbehoefden, aangebracht langs de geul, in plaats van zich te moeten wagen in de oude haven en zich bloot te stellen aan het vijandelijk geschut, dat zich te Mariakerke gevestigd had. De stad kon langs diezelfde weg tot aan het einde der belegering bevoorraad worden met voedsel, munitie en allerlei hulp. Later bij de heropbouw werd het noordelijk gedeelte van de stad aan de zee prijs gegeven en de oude haven gedempt.

(wordt vervolgd)

## VISSERSHAVEN VAN GRIMSBY IN FINANCIËLE PROBLEMEN

De Britse vissershaven van Grimsby zit in zware financiële moeilijkheden. De uitbating van deze vissershaven gebeurt door een maatschappij die haar gelden terug vindt in de lasten, die de aanvoerders van vis dus de reders, en de agent-schappen door wier tussenkomst aangevoerde vis verkocht wordt, te betalen hebben. Verleden jaar reeds bedroeg het tekort van deze landingsmaatschappij een kleine vijf miljoen B.fr. en, op basis van de eerste drie maanden, schijnt alles er op te wijzen dat deze verliezen dit jaar zullen oplopen tot 20 miljoen B.fr. (!). Het is duidelijk dat zo er geen onverwachte verbetering komt, dit in feite zou neerkomen op een likwidatie der betrokken „Landing Co“.

Voornaamste oorzaken van deze verliezen zijn de hoge kosten voor onderhoud van een vissersrijdok, dat thans veel te groot is voor de huidige vissersvloot, vooral door het wegvallen sinds 1977 van de eigen IJslandvloot, maar tevens door het instandhouden, door de Dokkersbond, van een veel te groot contingent lossers, namelijk het „heilig huisje“ waaraan niet mag geraakt worden. De sterkte van deze lossersbond, door de landingsmaatschappij te onderhouden, is praktisch nog dezelfde als in de tijd toen Grimsby nog over een grote IJslandvloot beschikte.

Herhaaldelijk zijn er reeds betwistingen daarentrent gerezen tussen de redersverenigingen en de dokkersbond, maar met dergelijk deficiet voor de deur, die men zal moeten gaan verhalen op de aanvoerders van de huidige gebruikers van de vissershaven, moet er een regelrechte oorlog komen met de betrokken lossers. Inderdaad hebben de reders van de vissersvaartuigen herhaaldelijk meer begrip en toegankelijkheid vanwege de lossersbond gevraagd, maar op geen enkel ogenblik werden deze hier toe bereid gevonden. Vooral de kleine visserij heeft aangedrongen om zelf de vis te mogen lossen, maar hiertegen kwamen de lossers in opstand. Zelfs in de wintermaanden, wanneer de ankerseiners waarvan Grimsby een redelijke vloot heeft, wegens het slechte weder opliggen, weigeren de lossers hun effectief te verminderen en moet er al die tijd een 120 man lossers onderhouden worden door de landingsmaatschappij, ook al heeft een meerderheid niets anders te doen, dan de armen te kruisen en met de duimen te spelen.

De producenten hebben in verband hiermede, reeds laten verstaan, dat zij werkelijk niet weten, hoe, tegen de volgende winter rond te komen. Aan de kant van de private sektor, zowel reders, kopers, visbedrijven als het personeel van de landingsmaatschappij, heeft men reeds herhaalde malen de koppen bij elkaar gestoken om aan de moeilijke financiële toestand te verhelpen en elk om beurt in te binden en de eisen te matigen. De enige die niet de minste toegeving of buigzaamheid wensen te tonen, is de lossersbond.

In 1983 werden er nog 920 duizend van onze bennen te Grimsby aangevoerd en gelost (730 duizend kit), maar men rekent thans slechts op een aanvoer van 756 duizend bennen (600.000

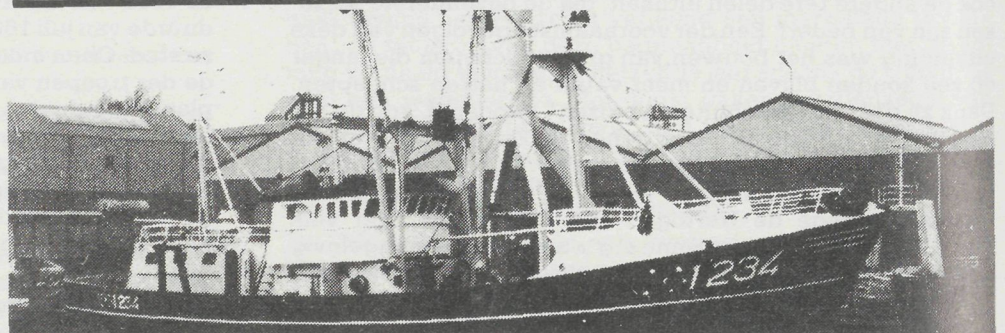
kit). Met dezelfde onderhoudskosten voor de uitgebreide dokken en een zelfde losserssterkte, is dit niet meer haalbaar. Anderzijds wordt ook al heel wat vis van de IJslandse schepen per container aangevoerd, waardoor heel wat havengelden verloren gaan, terwijl praktisch geen lossers moeten ingezet worden, maar het betaalniveau blijft hetzelfde, werk of geen werk.

Het is duidelijk dat, als men het voorziene tekort van 20 miljoen B.fr. op de aanvoerders (de redersrijen) wenst te verhalen, deze een andere haven zullen aandoen om hun vis te lossen. In dit verband wijzen we er op, dat veel havens thans een publiciteit voeren met verlaagde tarieven, om vissersvaartuigen aan te lokken. De vissershaven Hull heeft hiervoor een speciaal budget voorzien en gezien de zeer nabije ligging van Hull ten opzichte van Grimsby in dit verband praktisch thans reeds tussen twee stoelen. Het is onbegrijpelijk en vooral onaanvaardbaar, dat een lossersbond aldus het bestaan van een vissershaven en van de vele gevestigde visverwerkingsbedrijven op het spel mag zetten, door zich aan één, vroeger door wet voorziene maximale sterkte te houden, en zelfs nog eisen stelt voor loonsverhoging zoals dit nog maar onlangs het geval was. Zouden hiermede niet zoveel drama's en falingen van te Grimsby gevestigde bedrijven op het spel staan, we zouden bijna de faling van Grimsby als vissershaven wensen om de lossersbond dan volledig op straat te zien komen.

### GROOT-BRITTANNIE

■ Ook te Hull zouden de uitkeringen, gedaan en/of nog te doen, door de producentenorganisaties voor opgevangen vis niet door Brussel erkend worden vanwege het niet volgen van de normen voor indeling volgens grootte van de vis. Hierdoor zit ook de producentenorganisatie van Hull in grote financiële moeilijkheden en problemen. Deze producentenorganisatie heeft nu geweigerd met het betrokken Brits departement, gedurende een periode van drie weken mede te werken, waardoor geen gegevens meer doorgespeeld worden, dit om druk uit te oefenen om de, door de producentenorganisatie opgevangen vis, als dusdanig te erkennen. In Groot-Brittannië schijnt de overheid zich zo maar niet neer te leggen bij het eigenmachtig optreden van de producentenorganisaties zoals dit in sommige landen wel het geval is. En de regering heeft gelijk, daar de producentenorganisaties maar al te gemakkelijk vergeten, wat de regering voor hen doet en sommige organisaties weinig ernstig zijn in het naleven van reglementen en vis van mindere waarde in een hogere categorie plaatsen om bepaalde reders, die menen het voor het zeggen te hebben, te bevoordelen.

■ De visserijvloot van Brixham in Engeland is zich aan het uitbreiden met Nederlandse tweedehandse treilers. In de laatste tijd kwamen aldus drie Nederlandse kotters de eerder kleine vloot van Brixham vervoegen. Het werden de grootste plaatselijke vaartuigen, met onder meer de „Vrouw Marie“ uit Den Helder, een kotterbokkervisser van 162 Brt., voorzien van een motor van 800 p.k., en de UK.128 „Gerrit“ met 116 Brt. en een motor van 600 p.k.



De vroegere HD.34 „Vrouw Marie“ uit Den Helder, gebouwd in 1972 en de vroegere UK.128 „Gerrit“ gebouwd in 1968, die samen met een derde Nederlandse kotter voor een groot deel het wel en het wee van de Engelse havenstad Brixham zullen bepalen. Het was in dezelfde haven dat onze meeste vissers, die voor de Duitsers gingen lopen bij het uitbreken van wereldoorlog II, terecht kwamen en de visserij bedreven tot na de oorlog. (Foto: Fishing News, Heighway House 87, Blackfriars Road, London SE1 8HB).

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

■ Te Grimsby, één van de grote Britse vissershavens, zit de producentenorganisatie opgescheept met twee problemen, namelijk de onbuigzame houding van de lossers, die zich op de vele syndikale voordelen van de dokwerkers waartoe zij behoren beroepen en de sortering der vis volgens de grootte opgelegd door de E.E.G., waaraan men zich niet hield en waardoor de tussenkomst van Brussel bij de opvang niet kan bekomen worden. Bij een bezoek van de Schotse visserijminister Mac Gregor aan Grimsby kon deze hieromtrent niets positiefs mededelen.

■ De seizoenvisserij op spiering in de Shetlands is eerder onder een slecht gesternte begonnen. Door 6 treilers op deze industriële visserij voor vismeeldestoffen werd er maar samen 350 ton aangevoerd, zijnde 60 ton gemiddeld per vaartuig. Aan 34 pond of 2.600 B.fr. de ton, is dit maar 156 duizend fr. En nochtans 60 ton is nog altijd 1.200 van onze bennen, maar 130 fr. de ben of 2,6 fr. de kg. vult zeker niet rap het loonzakje van reder en vissers.

■ De topambtenaar van de Schotse visserijminister Mac Gregor, de kabinetssecretaris Jack Henshaw, heeft vervroegd pensioen genomen als gevolg van de vele protesten, die volgden op zijn ongezoeten uitspraak over de visserij. Toen het visserijbedrijf hem opmerkzaam maakte dat de verminderde kwota van zoveel belangrijke vissoorten, geen lonende mogelijkheden voor de visserij open lieten, antwoordde hij: „er zijn te veel vaartuigen en diegene, die niet kunnen mededingen moeten hun vaartuig maar opleggen of laten schrappen”. Het was zeker geen diplomatieke uitspraak en het is begrijpelijk dat een minister die toch altijd zijn politiek imago moet bijhouden en oppoetsen ook wel zal aangedrongen hebben bij zijn ambtenaar op een strategische aftocht.

## IERLAND

■ De Ierse haringverwerkingsbedrijven hebben de E.E.G. te Brussel gevraagd, dat er maatregelen zouden genomen worden om de invoer van haring uit derde landen te verminderen door een hogere referentieprijis op te leggen en invoerrechten te leggen. Toen er in de E.E.G. en in het bijzonder in de Noordzee, een haringvangststop ingesteld werd, heeft men moeten beroep doen op haring uit het buitenland en in het bijzonder uit Canada. Met het herstel van de eigen haringstocks en een terug zeer bloeiende eigen visserij, ziet men zich thans verplicht de invoer uit derde landen te stuiten.

■ In Ierland is men verplicht, ergens op een leesbare plaats buitenboords de naam en adres van de eigenaar van de boot aan te brengen. Aldus kwamen drie schippers-eigenaars uit de streek van Kerry voor de rechtbank omdat ze met dit reglement in overtreding waren. Ze kregen elk een boete te betalen. We menen dat het nummer in feite toch moet volstaan om de identiteit van de eigenaar(s) te kennen, tenzij ook hier al trukjes gebeuren.

## ALLERLEI

■ De onverwachte koudegolf in Texas na Kerstmis 1983, had voor gevolg, dat het water van de Golf van Mexico een ongekende lage temperatuur kreeg van eventjes één graad boven nul. Het gevolg was een grote sterfte onder de vis, die over kilometers dood op het water dreef ter hoogte van de stranden. Het is echter nooit zo slecht, dat het niet voor iemand goed is. De garnalvissers inderdaad verblijden zich hierover omdat deze vissen zich voornamelijk met garnaal voeden. De ene zijn dood is de andere zijn brood.

■ Het is onverantwoord vanwege duikbootkommandanten en vanwege de overheid, waarvan deze eenheden afhangen, hen in gebieden te laten optreden die regelmatig door visserij-eenheden bevestigd worden. Aldus kwam begin maart van dit jaar, een Amerikaanse atoomduikboot plots aan de oppervlakte midden een vloot vissende treilers ter hoogte van het Ierse Dunmore East en dit op de plaats waar een paar maanden eerder een Franse treiler onverklaarbaar verging. In dit verband heeft een groep Ierse leden van het Europees Parlement de Commissie te Brussel er toe aangezet om haar invloed te gebruiken in Nato-kringen om optredens door duikboten niet meer te laten gebeuren in visrijke gebieden. Op dit voorstel werd door de Commissie niet ingegaan!!!

■ Van 27 juni tot 6 juli wordt te Rome een wereldconferentie gehouden, ingericht door de Wereldvoedselorganisatie met als thema „visserijbeheer en ontwikkeling”. Aan deze conferentie nemen afgevaardigden uit 150 landen deel waaronder heel wat ministers, die de visserij onder hun bevoegdheid hebben. Thans reeds zijn op het secretariaat aanbevelingen ontvangen vanwege 18 regeringen en van verscheidene internationale organisaties. Vijf basisonderwerpen komen er in het bijzonder aan bod, namelijk visserijbeheer, uitbreiding van de kleine visserij vooral in onderontwikkelde kustlanden, akwakultuur, de internationale vishandel en rol van de visserij in het lenigen of verlichten van de onderneming.

■ De ministers die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, komen op 24 mei te Brussel bijeen onder het voorzitterschap van de Franse minister. Het gaat in het bijzonder over de sociale aspecten van de betrokken sektor. De laatste bijeenkomst van de ministers van de landen-lidstaten dateert reeds van 31 januari.

## E.E.G.

■ Spanje en Portugal zijn heel grote uitvoerders van viskonserven, vooral van sardienen en tonijn. De E.E.G. voorziet zichzelf hierin voor 85%, zodat slechts 15% dient ingevoerd. Met de toetreding van Spanje en Portugal in de E.E.G., zal deze echter in plaats van voor 85%, voor 135% in eigen behoeften voorzien, hetzij een overschot van 35%. Men vreest dan ook, vooral in Frankrijk en Italië voor de eigen conservenfabrieken en inleggerijen, vooral ook, dat men Spaanse en Portugese productieprijzen niet aan kan vanwege de lage lonen en minder sociale voordelen in die landen.

## DENEMARKEN

■ Met de opening van een aquarium in een visserijmuseum in het Noordzee-Center te Hirtshals in Denemarken, is dit grootscheeps project klaar en afgewerkt. Niettegenstaande reeds toegankelijk voor het publiek, zal het complex op 1 juni officieel geopend worden door de Deense koningin. In het museum zullen er videotapes en films gegeven worden voor het publiek. Het Noordzee-Center is vooral belangrijk voor de watertanks waarin de belangstellenden de werking van de netten kunnen waarnemen. In deze tanks met glazen zijwanden, verwekt men kunstmatig golven, getijden en stromingen net zoals op zee. Vroeger diende men zich voor dergelijke experimenten naar het Schotse Hull te verplaatsen. Hirtshals is de eerste plaats op het continent, waar men een „flume-tank” geplaatst heeft. Aan het complex zijn eveneens visserijscholen verbonden. Aanbevelen voor ons Rijksstation voor Visserij.

■ Overwegende dat volgens gegevens door Denemarken medegedeeld aan de Commissie te Brussel, de vangsten van garnaal in de deelgebieden Va en XIV, door vaartuigen die de vlag van Denemarken voeren of die in Denemarken geregistreerd zijn, het toegewezen kwotum hebben bereikt, worden door een EEG-verordening de visserij op garnaal in deze deelgebieden verboden, evenals het aan boord houden, het overladen en het lossen van in deze gebieden gevangen garnaal. Zullen de Denen nu weer gaan ophangen uit protest, zoals zij onlangs deden omdat twee Deense treilers, wegens bijvangst tot 40% (!) in de industriële visserij door de Britse marine opgebracht werden en tot boeten veroordeeld. De Deense visserij heeft zich zo langzamerhand als het „enfant terrible” uit de Gemeenschap doen gelden. Echt niet om trots op te zijn.

## JAPAN

■ Niettegenstaande de Japanse diepzeevloot in 1983 een aanvoerwaarde kende van ruim 34 miljard B.fr., was het toch een slecht jaar voor deze categorie van schepen, waarvan twee derden in de rode cijfers bleven. Japan is het eerste aanvoerland ter wereld voor de vis met meer dan 10 miljoen ton, gevolgd door een andere „giant”, de Sovjet-Unie, de eeuwige tweede in de rij der visaanvoerende landen.

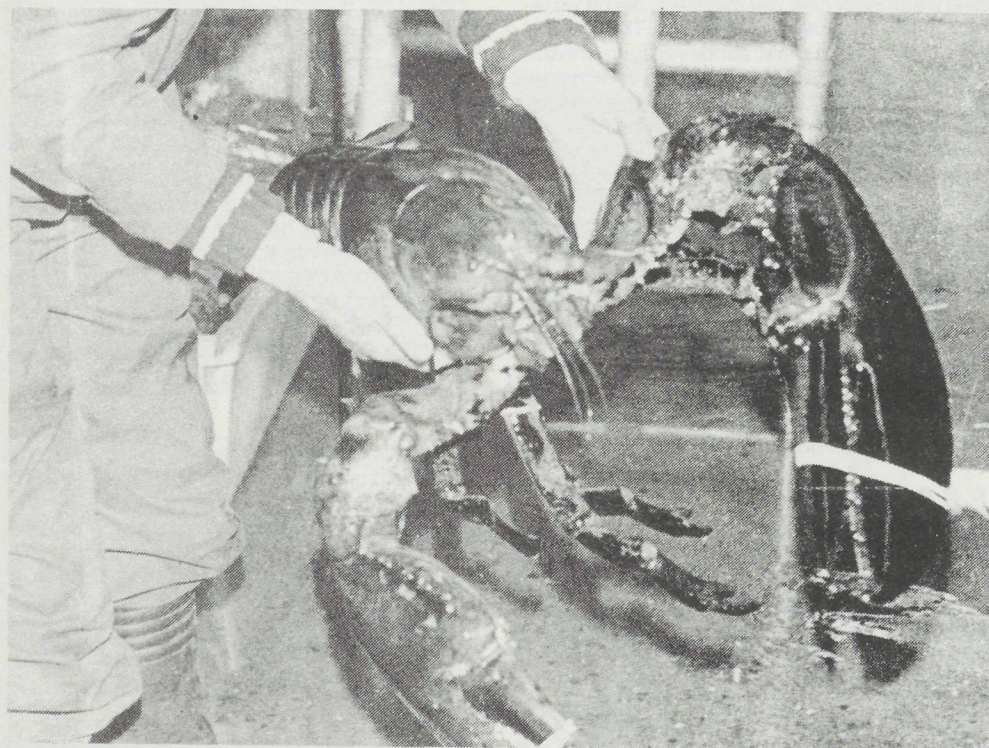
■ Het succes van Japans krabvlees dat eigenlijk gemaakt wordt uit Alaska-pollack (koolvis) gaat steeds stijgende. Van meer dan 9.000 ton in 1982 tot bijna 19.000 ton in 1983. Voornaamste afnemer zijn de Verenigde Staten, met namelijk bijna 14.000 ton. De uitvoer naar Groot-Brittannië verzesvoudigde tussen 1982 en 1983 en bereikte in 1983 meer dan 2 duizend ton. België nam slechts 157 ton op.

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## CANADA

■ De Canadese minister voor de visserij heeft de berichten tegen gesproken als zou men nog altijd speciaal de baby-zeerobben gaan jagen voor hun pels. Inderdaad werd nu overgeschaald op jonge zeerobben van minstens één jaar die totaal onafhankelijk leven van de moeder-zeerob. Trouwens bij het uitgeven van vergunningen voor de jacht op zeerobben, moet men de verplichting op zich nemen af te zien van de jacht op de baby-zeerobben. Voor de instandhouding van de zalm in het bijzonder en van de vis in het algemeen, is het binnen de perken houden van de zeerobbenpopulatie beslist noodzakelijk. Jonge huidpels zijn echter meer waard voor de jagers dan oude en hieruit is wel de voorkeur voor de jagers voor de baby-pels ontstaan, hetgeen echter moeilijk kan verdedigd worden.

■ We deelden reeds mede dat de kreeftenvisserij in Canada zich gevoelig uitbreidt, mede dank zij een zeer voorzichtig beheer en bescherming van de bestaande kreeftenbestanden. Zo is Canada op weg naar een 20 duizend ton voortbrengst. Een zeldzaamheid was wel de vangst van een kreeft van 9 kg. die zowat als curiositeit de wereld rond werd tentoongesteld. De kreeft werd voorzichtig bewaard in watertanks en hield het hierin verscheidene maanden uit. Fishing News uit Londen, het zeer goed geïnformeerd Britse visserijvakblad, bracht hierover een foto uit, waaruit we de voor een kreeft enorme afmetingen aan onze lezers kunnen tonen. Welke kookpot is groot genoeg om deze kreeft in zijn geheel te koken? De vraag stelt zich echter of die kreeft nog zo'n goede smaak heeft behouden.



De scharen van de bijna 10 kg. wegende kreeft zijn op de foto duidelijk zo lang als de voorarm van de persoon die het beestje voorstelt.

(Foto Fishing News, Highway House, 87, Blackfriars, Londen SE1 8BH).

■ Het jaar 1983 was voor de Canadese vissers op kreeft het beste jaar sinds 1970. De 23 miljoen kg. kreeft (23 duizend ton) brachten hen 6,5 miljard. In aanvoerwaarde gemeten, beduidend meer dan het dubbele van de totale aanvoerwaarde van de ganse Belgische vissersvloot. Men dankt dit uitzonderlijk resultaat ook wel aan de goede beschermingsmaatregelen die sinds enkele jaren getroffen werden voor de verbetering van de instandhouding van de kreeftenstocks.

## VERENIGDE STATEN

■ De visserijmiddelen in de Verenigde Staten hebben de regering er ten slotte toe kunnen brengen om de vangst voorbehouden aan derde landen in de wateren van Atlaska te herleiden tot 25% van de totaal ter beschikking staande kwota. Ook werd op aandringen van zelfde middelen de betaling voor het vissen door derden in de Amerikaanse 200-mijlszone opgetrokken met 440 fr. per ton gevangen vis.

## NOORWEGEN

■ Noorwegen heeft een geschenk gedaan aan China van een onderzoekingschip van 56 m lang volledig uitgerust voor het visserij-onderzoek in de Gele Zee. Men is nog aan de voltooiing van dit vaartuig bezig dat klaar komt in augustus, maar dan eerst tentoont gesteld wordt op de Noorse visserijtentoonstelling in Trondheim in Augustus. Het is niet de eerste maal dat Noorwegen aan derde landen een onderzoekingsvaartuig voor de visserij, zo maar ten geschenke geeft. We veronderstellen dat dit land langs een andere kant hier zeker nut uit haalt.

## NAMIBIË

■ Namibië, gelegen op de Afrikaanse zuidwestkust tussen Angola en Zuid-Afrika is, wat de visserij betreft, het slachtoffer van de politieke tribulaties. Inderdaad, Namibië heeft nog altijd haar onafhankelijkheid niet omdat het door Zuid-Afrika bezet blijft, waarvan het eens een mandaatgebied was. In 1967 werd dit mandaat aan Zuid-Afrika onttrokken. Namibië kan aldus geen beschermende 200-mijlszone uitvaardigen en Zuid-Afrika kan het niet, omdat het Namibië juridisch niet meer vertegenwoordigt. Ook hier zijn het vooral de Oostbloklanden, die dankbaar van deze gelegenheid gebruik maken om tot onder de kusten van Namibië alles te komen wegvissen. In Walfish-Baai en, in Lüderitz waar eens samen 7 duizend kleurlingen in de inlegfabrieken werkten, zijn alle bedrijven gesloten. De Zuid-Oost Afrikaanse Visserij Konventie, die willen tussen komen, werd niet aan boord van de Oostblokfaktorijschepen toegelaten.

■ Voor het ogenblik treft men in de visrijke wateren voor de zuidwest-Afrikaanse kust van Namibië een vreemde vloot van diepzee- en faktorijschepen aan van meer dan 170 eenheden. Het grootste gedeelte hiervan zijn Russische. Verder komt Spanje met een 60-tal eenheden en dan heel wat lager, krijgen we Roemenië, Polen, Bulgarije en enkele eenheden uit Zuid-Afrika. Zoals men kan vaststellen zoeken de Oostbloklanden overal in het westen aan hun kosten te komen. Een bewijs van de ondoelmatigheid op economisch vlak van hun regime.

## ALASKA

■ In Alaska heeft het departement voor de visserij berekend dat de te verwachten zalmvangsten in 1984 de 100 miljoen stuks zullen overschrijden. Toch nog altijd minder dan in 1983, dat een succesjaar was met 127 miljoen stuks en met een rekordjaar, door het voorgaand rekord daterend uit 1936 met 600.000 stuks te overtreffen.

## FRANKRIJK

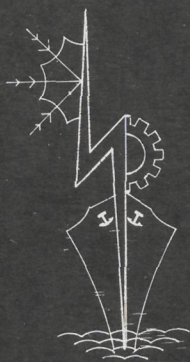
■ Als gevolg van de recente ongevallen met vissersvaartuigen door duikboten, die in de netten varen en de boten meentrekken, begint men zich nu in het Franse Concarneau af te vragen of de treiler „Cité d'Aleth” uit deze vissershaven, die begin januari onder geheimzinnige omstandigheden ter hoogte van Tuskar zonk, ook niet door een duikboot is medegetrokken en gekap-seizd. De tien bemanningsleden kwamen hierbij om.

Steun het  
Nieuwbouwfonds van het



KONINKLIJK WERK  
**IBIS**  
prk 000-0207440-54

# WERKHUIZEN s.v. S.C.A.P. OOSTENDE



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR „EUROKOTTERS” TOT DE  
GROOTSTE BOKKENVAARTUIGEN

## S.C.A.P.

*Gratis verzorging van alle  
aanvragen bij nieuwbouw*

OOK VOOR HERMOTORISATIE  
EN HERSTELLING

TELEFOON:

OVERDAG: (059) 32.39.79 - 32.08.20

NA SLUITINGSTIJD: (059) 32.31.48 J. PRAET

50.33.27 R. DEDRIE

26.64.99 JOS PRAET

K13



# HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

**H. BAELSKAAL 27 — 8400 OOSTENDE**

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



Gedekte risico's :

eigen schade — schade aan derden —  
 opslepingen — totaal verlies —  
 lichamelijke schade aan derden —  
 navigatietoestellen — zeegoed — vistuig



Meer dan 20 miljoen frank kredieten  
 werden verleend aan de leden voor nieuwbouw  
 tegen zeer lage interesten.

