

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 – TELEFFOON (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: M. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het  
visserijblad

**Bijlage aan « Het Visserijblad » nummer 46 van 21 december 1984**



# MARKT- EN VISMIJNECHOS

## OOSTENDE

Geen vis van IJsland, die wordt volgende week verwacht, en ook van het kanaal een eerder schaarse aanvoer. Wel redelijk ruime vangsten tong voor die kanaalschepen die dan ook aan flinke resultaten geraakten, zij het na vrij lange reizen soms.

De prijs van de grote- en middensoorten zijn wel gestegen, kleinere soorten zijn op het bescheiden prijspeil van de voorgaande weken gebleven. Voor driekwart sortering werd tot 350 fr. betaald, meteen de hoogste prijs van de week.

Tarbot is eveneens duurder geworden en kreeg tot boven de 500 fr. het kg. De grote griet liep op tot 260 fr. en staartvis is ook al boven de 400 fr. gestegen.

Flinke prijzen dus voor fijne soorten. Minder goede noteringen echter voor andere vissoorten. Zo kreeg kabeljauw tussen 60 en 82 fr. en werd kleine gul aan steeds lagere prijzen genoteerd.

Sortering die vorige week rond de 36 fr. haalde viel terug naar 24 fr. en middensoorten kregen nu rond de 40 fr. Grote gul, die vrij schaars was noteerde nog wel tot rond de 70 fr.

De wijtingprijs is eveneens sterk teruggelopen. Waar maandag bij de marktinzet nog tot 38 fr. gegeven werd kon dinsdag nog amper 25 fr. bekomen worden. Kleine sortering werd opgevangen en verkocht aan minimumprijzen.

Pladijs kende al even spektakulaire prijschommelingen. Waar maandag dank zij belangstelling uit Nederland, nog tot 66 fr. werd betaald voor iek viel de prijs dinsdag reeds terug tot 33 fr. Platjes geraakten doorgaans niet verkocht.

De haringvissers deden het niet bijzonder slecht. Toch ook weer niet om over naar huis te schrijven. De haringprijs schommelde rond de 9 fr. het kg. Voor de kustvissers wordt het stilaan armoe troef. Weinig garnaal en ook weinig gul te vangen. De garnaalprijs liep dinsdag plots op tot 210 fr. nadat de hele voorgaande week slechts tegen 100 en 120 fr. betaald werd.

### VRIJDAG 14 DECEMBER 1984

	dag.	vis	tong	fr.
<b>KANAAL</b>				
O.518	14	100	4.000	990.890
Z.499	17	100	5.000	1.387.117
<b>WEST</b>				
O.500	3	80	400	237.996
Z.589	3	20	200	102.948
N.706	12	220	—	410.439
O.123	11	300	—	638.868

### MAANDAG 17 DECEMBER 1984

<b>NOORD</b>				
Z.50	12	300	1.000	1.895.253
O.121	12	230	3.000	1.772.664
<b>KANAAL</b>				
O.303	19	100	6.000	1.588.676
<b>MONKEY BANK</b>				
O.114	14	350	—	647.241
<b>WEST</b>				
N.719	12	200	—	416.094
O.275	11	180	—	296.353
O.309	12	200	—	372.163
O.134	12	200	—	438.576
O.243	12	180	—	341.794
Z.563	7	60	500	433.409
N.597	8	150	—	321.393

<b>KUST</b>				
N3/232	1	—	—	331.224
N.708/709	1	—	—	388.654

### DINSDAG 18 DECEMBER 1984

<b>KANAAL</b>				
Z.183	18	150	7.000	2.126.165
<b>WEST</b>				
O.135	11	200	—	305.582
N.40	6	100	—	248.235

### WOENSDAG 19 DECEMBER 1984

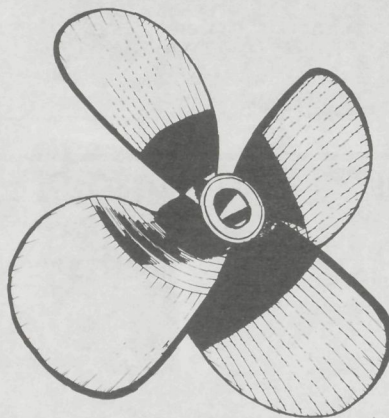
<b>KUST</b>				
O.279	8	110	—	254.952
Z.285	7	120	—	224.781
N.346/723	5	260	—	491.838



**VAN VOORDEN GROEP**

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL  
HODI ZALTBOMMEL  
PROMAC NEDERLAND  
VAN VOORDEN PROP. REPARATIE

**ONZE  
KWALITEIT  
IS UW  
KRACHT**



**VORDAP**

Vaste schroeven tot 4 m Ø  
Mangaanbrons,  
nikkelaluminiumbrons,  
gietijzer en semistaal.

Vertegenwoordiger België  
**J. Theunissen**  
Terneuzen Nederland  
Tel.: 00-31-1150-94117

Reparatie Van Voorden België  
Dijkstraat 7  
Rupelmonde  
Tel.: 03-774 20 51

## Verwachtingen

### VRIJDAG 21 DECEMBER

KANAAL: O.33 (110 vis - 5500 tong)  
WEST: O.274 (120 m.) - O.206 (160 m.) -  
O.229 (120 m.)

### MAANDAG 24 DECEMBER

IJSLAND: O.318 (400 m. t.t.z. 30 kab, 20 kools,  
95 bonen, 100 schotse schol en  
hondstong, 80 leng, 10 rare vis)  
O.129 (300 m. t.t.z. 40 kab, 75 bo-  
nen, 80 leng, 30 schol, 75 varia)

KANAAL: O.137

WEST: Z.502 - O.108 - O.35 - Z.296 - N.45 -  
O.118 - O.500 - O.369

### WOENSDAG 26 DECEMBER

WEST: O.123 - O.705

## ZEEBRUGGE

### DONDERDAG 13 DECEMBER 1984

Z.525	K	900	45	12	371.820
Z.300	K	1.000	100	12	672.690
<b>2.431.030</b>					

### VRIJDAG 14 DECEMBER 1984

Z.162	W	3.000	240	15	1.465.783
Z.181	KRP	100	105	14	492.190
Z.573	KRP	100	120	14	670.943
Z.27	W	3.200	360	14	1.549.313
Z.474	W	350	60	6	359.340
Z.30	W	1.600	300	14	266.898
<b>6.420.884</b>					

### MAANDAG 17 DECEMBER 1984

Z.80	K	800	35	9	576.760
Z.582	W	300	80	11	470.660
Z.568	W	750	60	9	622.305
Z.19	KN	7.000	400	19	2.553.726
Z.198	KRP	—	130	10	796.093
Z.526	W	2.200	240	18	1.113.930
Z.135	W	2.500	300	17	1.435.798
Z.584	W	1.500	200	12	991.010
Z.418	KRP	—	120	—	761.308
Z.189	W	1.000	320	—	956.544
Z.506	W	1.300	350	—	1.179.316
<b>11.665.000</b>					

### DINSDAG 18 DECEMBER 1984

Z.42	W	700	150	14	494.565
Z.90	W	1.600	350	12	1.643.003
Z.580/587	—	—	—	—	226.000
<b>2.354.568</b>					

### WOENSDAG 19 DECEMBER 1984

N.36	W	2.000	430	—	2.447.171
O.231	N	800	600	—	1.903.530
O.51	W	2.000	250	—	1.181.248
Z.92	W	4.000	350	14	1.627.016
Z.307	KRP	—	130	11	803.430
Z.324	W	1.500	170	14	819.900
Z.569	KRP	—	100	10	607.427
Z.89	W	2.700	320	11	1.468.840
Z.564	W	800	130	11	734.478
<b>6.610.860</b>					

# NIEUWPOORT

VRIJDAG 14 DECEMBER 1984

VIS		
N.512	1.790 kg.	186.114 fr.
N.88	2.330 kg.	72.862 fr.
N.590	2.330 kg.	72.862 fr.
N.172	2.014 kg.	64.057 fr.
N.738	2.014 kg.	64.058 fr.
N.22	1.228 kg.	40.505 fr.
N.720	1.228 kg.	40.505 fr.
N.49	1.203 kg.	71.558 fr.

GARNAAL		
N.349	119 kg.	19.932 fr.

HARING		
N.22	475 kg.	3.087 fr.
N.720	475 kg.	3.088 fr.

Op de vrijdagmarkt losten twee Westvaartuigen en drie koppels spanvissers hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 288 à 294 fr./kg en tong nr. 2 286 à 290 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 312 à 318 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 296 à 300 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 238 à 245 fr./kg en kleine tong 170 à 180 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 300 à 322 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 220 à 280 fr./kg. Griet tegen 160 à 240 fr./kg en varia tegen 180 à 230 fr./kg. Staartvis werd tegen 290 à 360 fr./kg geboekt, tongschar tegen 80 à 140 fr./kg, rode soldaten tegen 70 à 80 fr./kg en robaard tegen 80 à 85 fr./kg. Voor grote pladijs werd 2250 à 2500 fr. de ben genoteerd, voor drieling- of middenslag pladijs 2000 à 2250 fr. de ben en voor visjes 1400 à 1700 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4500 à 4750 fr. de ben geveild en gul tegen 1750 à 4000 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 1700 à 1800 fr. de ben aangekocht en kleine wijting tegen 750 à 900 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 1600 à 1750 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 1100 à 1250 fr. de ben. Kongel bekam 1500 à 1750 fr. de ben en knorhaan 1750 à 2250 fr. de ben. Rog die in geringe mate werd aangevoerd haalde volgende prijsnotering. Moerrog kreeg 4500 à 4750 fr. de ben, tilten 4250 à 4500 fr. de ben, scherpstaarten 4000 à 4250 fr. de ben en katrog 2000 à 2250 fr. de ben. Zeehond werd tegen 2000 à 2200 fr. de ben aangekocht en doorn- of speurhaai tegen 1750 à 2000 fr. de ben. De marktprijs van garnaal werd op 138 à 147 fr./kg gesteld.

MAANDAG 17 DECEMBER 1984

VIS		
N.736	5.222 kg.	572.904 fr.
N.575	2.193 kg.	204.347 fr.
N.88	443 kg.	16.670 fr.
N.590	443 kg.	16.670 fr.
N.22	840 kg.	24.237 fr.
N.720	840 kg.	24.238 fr.
N.172	915 kg.	37.680 fr.
N.738	915 kg.	37.680 fr.

GARNAAL		
N.700	152 kg.	26.963 fr.

Twee westvaartuigen en drie koppels spanvissers losten hun vangst op de maandagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 330 à 340 fr./kg en tong nr. 2 315 à 330 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 326 à 330 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 274 à 280 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 250 à 270 fr./kg en kleine tong 145 à 155 fr./kg. Grote tarbot kocht men tegen 499 à 538 fr./kg aan, middenslag tarbot tegen 280 à 350 fr./kg, varia tegen 180 à 230 fr./kg en griet tegen 110 à 250 fr./kg. Staartvis bekam 300 à 370 fr./kg, zonnevis

150 à 210 fr./kg, tongschar 90 à 160 fr./kg en koningsvis 140 à 190 fr./kg. Voor robaard werd 75 à 85 fr./kg betaald, voor rode soldaten 65 à 75 fr./kg en voor knorhaan 1750 à 2250 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 2700 à 2800 fr. de ben opgekocht, middenslag- of drielingpladijs tegen 1900 à 2100 fr. de ben en visjes tegen 1350 à 1600 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4250 à 4500 fr. de ben geveild en gul tegen 1800 à 4000 fr. de ben. De marktprijs der grote wijting werd op 1800 à 2100 fr. de ben gesteld en die der kleine wijting op 850 à 1000 fr. de ben. Grote zandschar haalde 1800 à 1900 fr. de ben, kleine zandschar 1400 à 1500 fr. de ben en bot 500 à 750 fr. de ben. Moerrog werd tegen 3500 à

3750 fr. de ben geboekt, tilten tegen 3250 à 3500 fr. de ben, scherpstaarten tegen 3000 à 3250 fr. de ben en katrog tegen 2000 à 2250 fr. de ben. Zeehond bekam 1400 à 1800 fr. de ben, doorn- of speurhaai 2000 à 2250 fr. de ben en zee- of zandhaai 1250 à 1500 fr. de ben. Garnaal varieerde van 129 à 146 fr./kg. De maandagmarkt werd gekenmerkt door een goede belangstelling vanwege de handelaars en voor alle vissoorten werd een lonende prijsnotering geboekt.

WOENSDAG 19 DECEMBER 1984

VIS		
N.22	701 kg.	27.562 fr.
N.720	701 kg.	27.563 fr.
N.172	774 kg.	24.879 fr.
N.738	774 kg.	24.879 fr.
N.88	600 kg.	19.210 fr.
N.590	600 kg.	19.210 fr.

GARNAAL		
N.700	81 kg.	16.793 fr.
N.349	119 kg.	21.017 fr.

Slechts drie koppels spanvissers losten hun vangst op de woensdagmarkt. Enkel werd er wijting, gul, schar en pladijs aangevoerd. Grote pladijs kreeg 3500 à 3750 fr. de ben, drieling- of middenslagpladijs 3000 à 3250 fr. de ben en visjes 1500 à 1750 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4200 à 4500 fr. de ben aangekocht en gul tegen 1500 à 4000 fr. de ben. Voor grote wijting werd 1700 à 1980 de ben opgetekend en voor kleine wijting 750 à 1000 fr. de ben. Kleine wijting van extra kwaliteit kende geen afzetgebied en werd tegen de opvangprijs tot vismeel verwezen.

## UITSLAG TOMBOLA „JOHN BAUWENS”

226	5449	11427	16151	707	5568
11755	16345	718	5786	11843	16451
990	6378	11928	16562	1020	7421
11942	16721	1140	7845	11948	16809
1186	7989	12498	16894	1859	8188
12736	16903	1883	8445	12793	17437
2140	8473	12821	17691	2381	8550
13214	17898	2477	9489	13411	17906
2743	10313	13571	18086	2775	10454
13787	18234	3290	10459	13800	18423
3447	10491	13863	18469	3505	10849
13983	18593	3656	10859	14366	18753
3732	11037	14698	18958	3848	11247
14901	19142	3862	11410	15102	19490
4236	11424	15463	19887	5085	11427
15744					

### Omstagen

24	641	1334	1976	78	654
1612	252	818	1675		

De prijzen kunnen afgehaald worden in de Stedelijke Visserijschool „John BAUWENS” gedurende de schooldagen tijdens de lesuren.

# GETIJDEN TE OOSTENDE

## DECEMBER

20 donderdag	1113	428	0524	041
	2344	429	1801	009
21 vrijdag	—	—	0618	026
	1203	438	1849	011
22 zaterdag	0028	431	0709	018
	1250	444	1934	021
23 zondag	0111	433	0757	015
	1337	447	2014	034
24 maandag	0153	434	0841	015
	1422	445	2054	045
25 dinsdag	0236	433	0925	014
	1508	438	2133	052
26 woensdag	0320	427	1008	012
	1554	426	2213	054
27 donderdag	0404	416	1050	012
	1638	411	2254	056
28 vrijdag	0448	400	1134	018
	1722	394	2339	063
29 zaterdag	0533	384	—	—
	1810	381	1220	-31
30 zondag	0624	370	0030	074
	1903	371	1313	050
31 maandag	0722	360	0128	088
	2003	366	1413	069

## JANUARI

1 dinsdag	0826	396	0234	137
	2107	406	1517	120
2 woensdag	0931	400	0342	138
	2208	412	1622	123
3 donderdag	1031	410	0446	132
	2303	421	1718	117
4 vrijdag	1122	424	0540	121
	2347	432	1807	109
5 zaterdag	—	—	0626	108
	1204	439	1846	100
6 zondag	0025	443	0706	096
	1242	455	1923	091
/M 7 maandag	0101	455	0744	083
	1320	469	1957	082
8 dinsdag	0137	466	0823	067
	1400	480	2037	072
9 woensdag	0216	473	0905	050
	1445	486	2120	063
10 donderdag	0301	476	0953	034
	1531	488	2206	059

## 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	voor	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	voor	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

	17 december	18 december	19 december
Lappen .....	320 334	332	.....
Grote .....	330 333	326 334	.....
3/4 .....	336 358	339 342	.....
Bloktongen .....	306 335	322	.....
Vóór-kleine .....	195 249	200 203	.....
Kleine .....	151 174	143 150	.....
Slips .....	146 160	137 142	.....

### ZEEBRUGGE

	17 december	18 december	19 december
Grote .....	324 328	327 340	330 334
Bloktongen .....	326 332	326 319	322 340
Fruittongen .....	329 342	307 318	328 380
Schone kleine .....	288 309	305 318	313 383
Kleine .....	163 184	179 183	188 220
Tout petit .....	138 146	147 149	141 143
Slips .....	132 135	139 134	132 140

### NIEUWPOORT

Tong I .....	330 340	.....	.....
Tong II .....	315 330	.....	.....
Tong III .....	326 330	.....	.....
Tong IV .....	274 280	.....	.....
Tong V .....	250 270	.....	.....
Kleine tongen .....	145 155	.....	.....

## PLADIJS

### OOSTENDE

	17 december	18 december	19 december
Platen .....	64 70	56 59	.....
lek (groot-klein) ..	62 65	32 50	.....
Derde slag .....	25 52	31 32	.....
Platjes .....	25	25	.....

### ZEEBRUGGE

I .....	59 62	55 58	38 42
II .....	60 62	47 48	40 42
III .....	44 46	32 36	33 40
IV .....	25 26	25 26	25
V .....	.....	.....	.....

### NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs .....	54 56	.....	70 75
Platjes .....	27 32	.....	30 35
Drielingen .....	38 42	.....	60 65

## O.333 „MARCO” LOOPT VAN STAPEL

De scheepswerven SCAP te Oostende hebben gisteren, donderdag, de eerste treiler te water gelaten die integraal wordt gebouwd op voornoemde werf. Het gaat met name om de O.333 „Marco” die in aanbouw is voor de rederij Martinsen-Coussaert. Reeds eerder stond SCAP in voor de technische afbouw van treilers maar het is dan wel zo dat het casco in onderaanneming aan een andere werf werd toevertrouwd. Sedert mei evenwel heeft SCAP het toeleveringsprogramma uitgebouwd met een afdeling scheepsbouw, het laatste initiatief dat werd genomen door wijlen directeur Pros Vandenberghe.

De O.333 „Marco” is een van de grootste bokkentreilers van onze vissersvloot. Meerdere nieuwigheden zijn voorzien aan boord van dit prachtig vaartuig zoals ondermeer een volledige visverwerkingsinstallatie waardoor de arbeidsomstandigheden voor de vissers veel soepeler worden, een havengroep voor afmeren in de haven en het feit dat de bemanningsverblijven bovendeks zijn geïnstalleerd.

Bij het ter perse gaan konden wij helaas geen relaas meer geven over deze stapelloop maar in ons eerstvolgend nummer komen wij uitgebreid terug op deze aangelegenheid.

Ondertussen onze beste heilwensen aan enerzijds de rederij Martinsen-Coussaert en anderzijds aan de scheepswerven S.C.A.P.



# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	17 dec.	17 dec.	17 dec.	17 dec.	18 dec.	18 dec.	18 dec.	18 dec.	19 dec.	19 dec.	19 dec.	19 dec.	17 dec.	17 dec.	19 dec.	19 dec.
Tarbot grote	459	562	529	579	.....	.....	520	549	.....	.....	530	525	499	538	.....	.....
Tarbot middel	360	400	479	369	.....	.....	467	.....	.....	.....	278	483	280	350	.....	.....
Tarbot klein	214	247	229	282	.....	.....	280	293	.....	.....	249	274	.....	.....	.....	.....
Griet groot	216	280	257	253	190	270	248	.....	.....	.....	220	240	110	250	.....	.....
Griet middel	175	212	179	161	152	175	185	178	.....	.....	163	193	.....	.....	.....	.....
Griet klein	95	165	128	87	90	103	127	158	.....	.....	86	126	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	35	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	45	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70	75	.....	.....
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	67	91	65	70	.....	.....
Rog	80	92	43	52	55	65	55	67	.....	.....	67	72	.....	.....	.....	.....
Tilten	75	88	.....	.....	53	.....	42	34	.....	.....	98	60	65	70	.....	.....
Scherpstaart	45	80	50	54	35	49	58	.....	.....	.....	68	72	60	65	.....	.....
Halve mans	52	92	.....	.....	56	70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	50	.....	.....	.....	36	.....	.....	.....	48	52	.....	.....	.....	.....
Katrog	30	35	22	25	.....	.....	20	12	.....	.....	10	14	40	45	.....	.....
Kabeljauw	70	84	53	55	62	68	76	69	.....	.....	69	79	85	90	84	90
Gul (groot)	68	76	50	66	59	72	67	73	.....	.....	60	69	80	.....	80	.....
Gul (middel)	52	64	42	33	55	68	56	64	.....	.....	45	54	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	18	34	25	32	20	52	53	49	.....	.....	28	45	36	.....	30	.....
Hozemondhamme	220	416	191	417	209	405	237	389	.....	.....	218	380	300	370	.....	.....
Wijting groot	24	37	.....	.....	24	35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36	42	36	40
Wijting klein	18	21	.....	.....	14	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17	20	17	20
Schar	17	42	.....	.....	17	37	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	38	35	45
Steenschol	60	168	47	149	58	161	44	122	.....	.....	37	110	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	30	44	.....	.....	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	30	.....	.....
Hondshaai	13	33	.....	.....	32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	16	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	13	20	.....	.....	10	14	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	85	116	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	83	86	.....	.....	50	82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	270	400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	150	210	.....	.....
Koningsvis	85	165	.....	.....	82	180	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28	36	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	15	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	20	34	.....	.....	14	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75	85	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	30	78	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35	45	.....	.....
Rode knorhaan	12	22	.....	.....	15	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

# NEDERLAND

## IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 11 december** werd aangevoerd: 902 kisten kabeljauw, 14 kisten schelvis, 342 kisten wijting, 2 kisten schol, 20 kisten schar en 15 kisten varia.

### Prijzen in guldens:

Per 40 kg:  
kabeljauw één 234-192, kabeljauw twee 194-142, kabeljauw drie 172-122, kabeljauw vier 130-114, kabeljauw vijf 120-67, schelvis 4 104-56, schol vier 104, schar 110-50, wijting 81-26, bot 31-26, kuit 200, flint 60.

### De besommingen waren:

HD 14 + HD 103 f 15.600,00; UK 24 + UK 333 f 4200,00; UK 48 + UK 49 f 15.000,00; UK 135 + UK 145 f 25.200,00; UK 233 + UK 234 f 14.600,00; VD 19 + VD 73 f 3.800,00; VD 54 + VD 77 f 1.800,00; WR 160 + IJM 27 f 22.200,00.

### De besommingen van de woensdagmarkt waren:

2 Texelaars te samen f 18.400,00; IJM 207 + IJM 209 f 26.800,00; KW 51 + KW 221 f 22.300,00; UK 149 f 35.600,00; UK 173 + UK 214 f 32.200,00; UK 129 + UK 20 f 1.800,00; UK 138 + UK 208 f 34.000,00; UK 233 + UK 234 f 9.600,00; VD 19 + VD 73 f 3.300,00; WR 160 + IJM 27 f 10.800,00; YE 25 f 3.900,00; IJM 6 f 2.700,00.

Aan de **woensdagmarkt van 12 december** werden aangevoerd: 1349 kisten kabeljauw, 18 kisten schelvis, 513 kisten wijting, 4 kisten schol, 86 kisten schar, 1773 kisten haring en 19 kisten diversen.

### Prijzen in guldens:

Per 40 kg:  
kabeljauw één 162, kabeljauw twee 192-156, kabeljauw drie 160-130, kabeljauw vier 122-104, kabeljauw vijf 106-57, schol vier 136-130, wijting drie 70-59, wijting vier 68-26, schar 81-45, schelvis vier 104-55, steenbolk 34-26, kuit 102, haring één 28,80-24,40.

### De besommingen waren:

IJM 207 + IJM 209 f 28.600; IJM 6 f 2.700; KW 51 + KW 221 f 22.300; KW 4 + KW 149 f 35.600; KW 173 + KW 214 f 32.200; UK 129 + VD 20 f 1.800; UK 138 + UK 208 f 34.000; UK 233 + UK 234 f 9.600; VD 19 + VD 73 f 3.300; WR 160 + IJM 27 f 10.800; YE 25 f 3.900; verder twee Texelaars die te samen 18.400 besomden.

Aan de **donderdagmarkt van 13 december** werd aangevoerd: 530 kg tong, 6 kisten tarbot en griet, 1056 kisten kabeljauw, 32 kisten schelvis, 605 kisten wijting, 155 kisten schol, 101 kisten schar en 31 kisten diversen.

### Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:  
tarbot 26,02, grote tong 20,63, grootmiddel tong 18,84, kleinmiddel tong 16,29, tong één 12,11, tong twee 10,01 en zalm 22-18.

### Per 40 kg.:

tarbot 882-435, griet 524-321, kabeljauw één 168-158, kabeljauw twee 168-134, kabeljauw drie 152-124, kabeljauw vier 132-100, kabeljauw vijf 108-56, schol één 214, schol twee 202-192, schol drie 1408-138, schol vier 120-74, schelvis vier 110-62, wijting vier 72-25,20, schar 60-42, bot 35-30, steenbolk 47-28, kuit 194.

### De besommingen waren:

KW 51 + KW 221 f 2.800; UK 24 + UK 333 f 13.600; UK 48 + UK 49 f 19.700; UK 129 + VD 20 f 1.400; WRK 160 + IJM 27 f 8.500; YE 25 f 2.000.

Aan de **vrijdagmarkt van 14 december** werd aangevoerd: 16.475 kg tong, 147 kisten tarbot en griet, 1776 kisten kabeljauw, 167 kisten schelvis, 999 kisten wijting, 1132 kisten schol, 204 kisten schar, 1884 kisten haring, 177 kisten diversen.

### Prijzen in guldens:

Per 1 kg:  
tarbot 26,75-23,40; grote tong 21,02-20,27; grootmiddel tong 19,69-18,93; kleinmiddel tong 16,23-15,30; tong één 11,83-11,20; tong twee 9,79-9,18.

### Per 40 kg:

bot 34-37; steenbolk 39-27; horsmakreel 100; poontjes 114-50; haai 124-90; wulk 44; kuit 156; tarbot 1035-422; griet 473-350; kabeljauw één 190-130; kabeljauw twee 173-130; kabeljauw drie 150-112; kabeljauw vier 132-104; kabeljauw vijf 108-44; schelvis twee 150; schelvis drie 164; schelvis vier 82-50; schol één 190-150; schol twee 180-168; schol drie 140-120; schol vier 102-72; wijting vier 65-25,40; schar 67-35; tongschar 384-198; haring één 28-24,40; rogen 182-50; hammen met kop 368-232.

### De besommingen waren:

ARM 22 f 91.100; ARM 23 f 91.900; KW 77 f 6.700; KW 4 + KW 149 f 10.200; KW 173 + KW 214 f 14.600; UK 333 f 10.700; UK 27 + UK 137 f 17.800; UK 48 + UK 49 f 13.800; UK 129 + VD 20 f 1.800; UK 138 + UK 208 f 34.600; UK 141 + UK 271 f 4.600; VD 19 + VD 73 f 2.800; VD 54 + VD 77 f 4.000; VLI 27 f 64.900; WR 160 + IJM 27 f 12.000; verder drie Goedereeders en vier Texelaars met een gezamenlijke besomming, groot f 300.000.

Aan de **maandagmarkt van 17 december** werd aangevoerd: 24.395 kg tong; 298 kisten tarbot en griet; 1.077 kisten kabeljauw; 173 kisten schelvis; 174 kisten wijting; 208 kisten schol; 65 kisten schar; 860 kisten haring; 438 kisten diversen.

### Prijzen in guldens:

#### Per 1 kg:

heilbot 25,48; tarbot 28,48-25,05; grote tong 20,41-19,27; grootmiddel tong 18,63-17,58; kleinmiddel tong 17,37-15,59; tong één 10,98-10,44; tong twee 9,51-8,39.

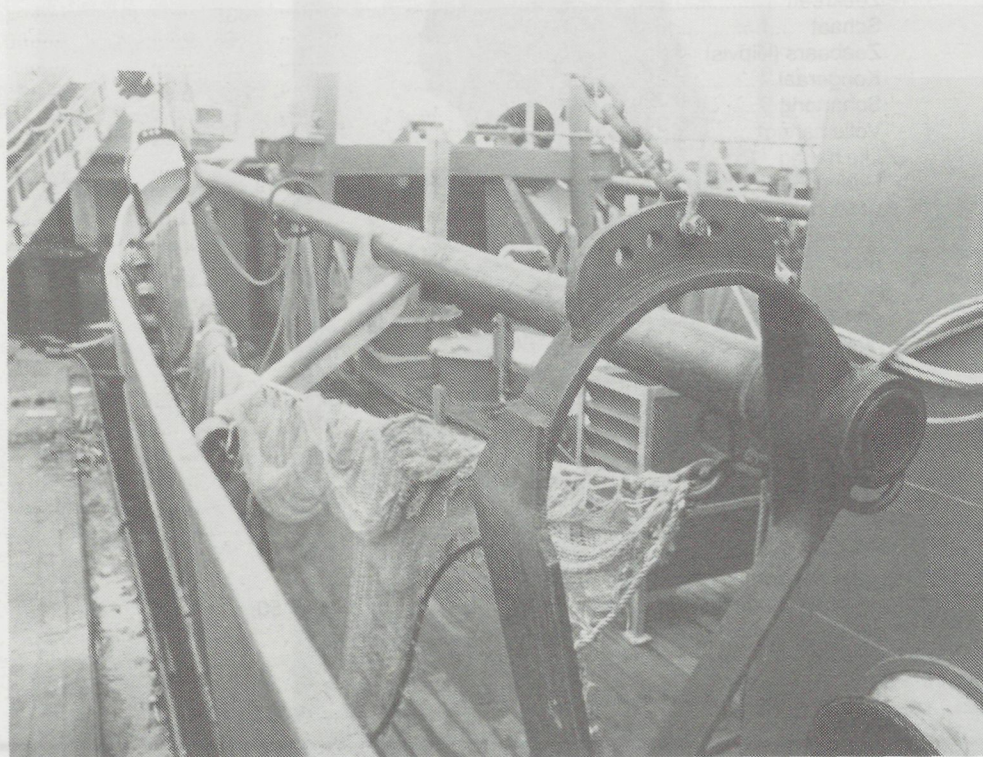
#### Per 40 kg.:

hammen met kop 360-200; poontjes 90-52; haai 124-104; krab 60; tarbot 1.069-419; griet 488-280; kabeljauw één 144-106; kabeljauw twee 160-128; kabeljauw drie 152-108; kabeljauw vier 122-88; kabeljauw vijf 94-44; schelvis drie 190-164; schelvis vier 90-45,20; schol één 160-138; makreel twee 162-144; schol drie 130-112; schol vier 77-60,80; wijting vier 78-34,40; schar 57-30; haring één 25,40-24,40; tongschar 368-156.

## GOEDEREDE

### DONDERDAG 13 DECEMBER 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong I	1	14	14,00
Tarbot I	4	100	25,00
Tarbot IV	2	22	11,00
Kab 1 (G)	14	50	3,57
Kab 2 (G)	88	304	3,45
Kab 3 (G)	380	1.113	2,93
Kab 4 (G)	370	976	2,64
Kab 5 (G)	2.088	4.624	2,21



Kab (afw)	12	11	1,26
Wijt. 3 (G)	2.135	2.693	1,26
Wijt. 4 (G)	8.403	8.530	1,02
Schar 1/D	521	951	1,83
Mark. III	3	5	1,67
Schel. 3 (G)	7	26	3,71
Bot	86	76	0,88
Schol 2 (O)	6	29	4,83
Schol 3 (O)	27	104	3,85
Schol 4 (O)	32	80	2,50
Wijt. 4 (O)	4.748	3.512	0,74
Kuit/Lever	104	401	3,86
Steenbolk	2	27	0,93
Paling	2	26	13,00
Diversen	29.862	75.984	2,54
Garn. Bnl. 2	1.236	5.610	4,54
<b>Totaal</b>	<b>50.160</b>	<b>105.268</b>	

#### VRIJDAG 14 DECEMBER 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	2.394	45.780	19,49
Tong gm	4.514	83.785	18,56
Tong km	4.964	76.640	15,44
Tong l	13.607	143.166	10,52
Tong II	9.653	84.491	8,75
Tarbot I	966	25.642	26,54
Tarbot II	1.259	27.337	21,71
Tarbot III	2.154	26.841	12,46
Tarbot IV	2.122	22.300	10,51
Tarbot afw	861	5.547	6,44
Griet I	1.801	18.428	10,23
Griet II	3.096	24.495	7,91
Schol 4 (G)	6.618	12.030	1,82
Kab 1 (G)	316	941	2,98
Kab 2 (G)	2.655	7.873	2,96
Kab 3 (G)	4.262	12.248	2,87
Kab 4 (G)	4.208	10.073	2,39
Kab 5 (G)	21.691	30.440	1,40
Kab (afw)	86	77	0,90
Wijt. 4 (G)	12.347	10.649	0,86
Schar 1/D	11.538	15.304	1,33
Mark. III	129	171	1,33
Poon 1	3	8	2,67
Poon 2	697	1.432	2,05
Poon Zw	20	27	1,35
Rog I	1.082	4.061	3,75
Rog II	3.169	6.337	2,00
Koolv. 1 (G)	8	14	1,75
Schel. 3 (G)	146	329	2,25
Bot	1.986	1.590	0,80
Zalm-Forel	11	93	8,45
Tongschar	408	2.693	6,60
Schol 1 (O)	8.921	33.857	3,80
Schol 2 (O)	18.015	69.304	3,85
Schol 3 (O)	55.605	158.096	2,84
Schol 4 (O)	49.633	75.346	1,52
Haai + P	658	2.153	3,27
Krab	389	490	1,26
Inktvis W	3	32	10,67
Inktvis ZW	108	336	3,11
Kuit/Lever	56	195	3,48
Steenbolk	4.746	3.569	0,75
Kreeft	1	5	5,00
Hammen	41	741	18,07
Diversen	36.168	205.537	5,58
Garn. Bnl 2	1.050	4.646	4,42
<b>TOTAAL</b>	<b>294.120</b>	<b>1.255.139</b>	

## VLISSINGEN

#### DONDERDAG 13 DECEMBER 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Kab 1 (G)	76	285	3,75
Kab 2 (G)	83	311	3,75
Kab 3 (G)	270	860	3,19
Kab 4 (G)	242	641	2,65

Kab 5 (G)	777	1.646	2,12
Wijt. 3 (G)	77	135	1,75
Wijt. 4 (G)	254	229	0,90
Steenbolk	19	12	0,65
<b>TOTAAL</b>	<b>1.798</b>	<b>4.120</b>	

#### VRIJDAG 14 DECEMBER 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	1.169	23.244	19,88
Tong gm	2.441	44.617	18,28
Tong km	2.366	37.080	15,67
Tong l	9.085	97.298	10,71
Tong II	8.823	77.847	8,82
Tarbot I	422	11.302	26,78
Tarbot II	519	11.217	21,61
Tarbot III	735	9.083	12,36
Tarbot IV	735	7.819	10,64
Tarbot afw	16	140	8,76
Griet I	1.156	12.368	10,70
Griet II	772	6.010	7,79
Schol 1 (G)	2.173	8.056	3,71
Schol 2 (G)	7.694	29.710	3,86
Schol 3 (G)	24.120	74.156	3,09
Schol 4 (G)	27.648	55.460	2,01
Kab 1 (G)	1.355	3.799	2,80
Kab 2 (G)	3.450	9.852	2,86
Kab 3 (G)	7.117	18.500	2,60
Kab 4 (G)	6.490	15.421	2,38
Kab 5 (G)	27.613	40.446	1,46
Kab (afw)	114	90	0,79
Wijt. 3 (G)	3.464	5.195	1,50
Wijt. 4 (G)	13.147	11.554	0,88
Schar 1	10.200	16.376	1,61
Tongschar 1	1.635	13.416	8,21
Tongschar 2	1.123	6.710	5,98
Zeebaars	10	97	9,71
Zeebaars	10	97	9,71
Poon gr	14	59	4,24
Poon 1	339	948	2,80
Poon 2	1.152	2.243	1,95
Rog II	11	45	4,06
Rog III	114	286	2,51
Koolv. 4 (G)	52	130	2,50
Schel. 3 (G)	114	351	3,08
Schel. 4 (G)	60	166	2,77
Bot	871	877	1,01
Wijt. 3 (O)	453	426	0,94
Wijt. 3 (O)	1.400	959	0,68
Zandhaai	65	106	1,63
Inktvis W	52	367	7,06
Inktvis ZW	406	1.355	3,34
Kuit/Lever	168	420	2,50

Steenbolk	8.053	2.274	0,28
Mullen	13	107	8,23
Kreeft	2	115	57,50
Hammen	218	2.105	9,66
Paling	34	541	15,91
Diversen	29.405	78.020	2,65
Krabben	150	189	1,26
Kommeraal	10	34	3,42
H. Makreel	108	192	1,77
Heek	3	11	3,74
Krab. poot	100	528	5,28
<b>TOTAAL</b>	<b>208.959</b>	<b>740.081</b>	

■ In Nederlandse visserijvakbladen lezen we dat de Nederlandse afslag Urk, Peterhead naar de kroon steekt als eerste afslag van Europa. Het zal waarschijnlijk nog wel het Schotse Peterhead blijven waar wekelijks omzetten van meer dan 1 miljoen pond (80 miljoen B.fr. 4,5 miljoen gulden) legio zijn. Over 50 weken uitgespreid zou dit toch nog een stukje over de verwachte 210 miljoen gulden van Urk zijn, alhoewel niet zo denderend veel meer. We moeten dus beämen met onze Nederlandse collega's dat het er toch dik in zit, tenware het ook in Peterhead er iets aan zou doen om „baas-boven-baas” te kunnen blijven.

■ In de Nederlandse afslagen viert de bemanning van het vaartuig die een mijlpaal doorbreekt in de totale afslagbesomming. Voor Lauweroog was dit het geval toen men de 50 miljoen gulden reeds eind november bereikte en dit was nog meer het geval toen men op 8 december de 55 miljoen guldenverkoop over 1984 bereikte. Bij dit laatste cijfer hield men zelf een receptie waaraan bemanningsleden, de handel en de autoriteiten (ja natuurlijk ook, het gaat van hen uit, maar niet op hun eigen kosten) deelnamen. Ons inziens kan dit wel een stimulent betekenen voor de schippers en reders om trouw te blijven aan de afslag en wie weet, om maar te trachten hun eigen cijfers op te voeren.

■ Wordt het nu beter met het Nederlandse visserijvakblad „Visserijnieuws” nu hoofdredacteur deze krant verlaat? In elk geval als zo kort na elkaar telkens een verandering aan de top van de redactie plaats heeft, dan beduidt dit zeker niet te veel goeds. In een winnend team verandert men de coach ook niet op slag, dus wat in de sport van toepassing is zal ook zo wel zijn voor een krant. Het zal dus wel verkeerd gelopen zijn op „Visserijnieuws” wat het winnen betreft.



# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## E.E.G.

■ Enrico C. Lopez de Veiga, de directeur van een grote visserijcoöperatieve uit het Spaanse Vigo, beweegt hemel en aarde om de visserijgemeenschappen uit de E.E.G.-landen te overtuigen dat zij grote voordelen zullen bekomen dank zij de toetreding van Spanje tot de E.E.G.! De handel zal een uitgebreide vrije markt voor hun visafzet in Spanje vinden, terwijl Spanje heel wat zal verliezen in de voedingssector. Het is duidelijk dat Señor Lopez hier als een vos de passie preekt. Wij willen dan ook niet dat Spanje verliest in het algemeen, en de Spaanse vissector in het bijzonder, door een toetreding tot de E.E.G. Wij vragen dan ook het huidige status-quo voor de visserij zoals die bestaat tussen de E.E.G. en Spanje en hopen dus dat de heer Lopez hiermede ter wille te zijn, of niet soms?

## FRANKRIJK

■ Sinds dinsdag is men langs de Franse kust op zoek naar het kustvisservaartuig „Fils de tempête” met twee opvarenden aan boord. Het vaartuig dat maandag naar zee vertrok had normaal dinsdag terug moeten zijn. Toen dit dinsdagavond nog niet het geval was en men eveneens zonder nieuws bleef van het eigen vaartuig werd de ganse woensdag een zoekactie gestart. Zowel de kustwacht als bij middel van luchtverkenning. Ook de andere vaartuigen werden verwittigd uit te kijken. Woensdagavond was er nog altijd geen nieuws zodat men het ergste vreest.

■ Onze Nederlandse collega van „Stuurboord-Visserij-editie” heeft opgezocht dat de haringprijs 25 jaar geleden even hoog was op de Nederlandse afslagen als thans het geval is. Dit blad wijt dit aan het feit van het jarenlange vangstverbod op de haring, waardoor vooral de consument de consumptie van haring verleerd heeft en zich natuurlijk andere verbruiksproducten eigen gemaakt heeft. Zou de makreelverkoop daar echter niet van geprofiteerd hebben? Ook het gerookt makreelproduct is een heerlijk gerecht.

## GROOT-BRITANNIE

■ Een Deens vissersvaartuig raakte vorige week lek binst de visserij op de Fourties gronden. De bemanning, drie matrozen en een vrouwelijke matroos verkozen in het reddingsvlot over te stappen nadat een noodsignaal werd uitgezonden. Van een petroleumbooreiland werd een bevoorradingschip uitgestuurd en vanuit het Britse Loussiemouth een helikopter. Het bevoorradingsvaartuig nam de Deense kleine treiler op sleeptouw naar Peterhead, terwijl de helikopter de vierkoppige bemanning aan boord wond. Op weg naar Peterhead moest het Deens vaartuig aan zijn lot overgelaten worden omdat het zinkende was.

■ Volgens het Europarlementslid voor Groot-Brittannië, de konservatief James Provan zou men best de rijke visgronden van de Falklands als pasmunt kunnen gebruiken voor de Spaanse visserij. Vermits de eigen visserij niet in deze visserijgronden belang stelt, en Spaanse treilers er reeds op de inktvis en blauwe wijting vissten, zou men, door deze visserij aan Spanje voor te behouden, de Gemeenschapswateren

behelzende de Noordzee, Ierse Zee, Kanaal, Engels Kanaal, Liverpool en Bristol-Baai kunnen beschermen voor een Spaanse invasie. Als de hr. Provan meent dat de Spanjaarden zich met een Falkland-kluitje in het riet zullen laten sturen dan heeft hij het zeker mis voor en moet men anderzijds veronderstellen dat hij de Spanjaarden nog niet kent.

■ Groot-Brittannië kwam niet onaardig uit de ministerbesprekingen over de visserij die te Brussel gehouden werden. Een eis van dit land was het uitstellen van de netmaaswijdteverhoging voor witvis in het Engels Kanaal, verhoging van 70 mm tot 80 mm en dit voor een verdere drie jaar. De richtprijzen op basis van het Brits voorstel voor 1985 werden aanvaard en vastgelegd, terwijl het schorden van de besprekingen met Noorwegen, door de Britten beschouwd wordt als een pluspunt wat het niet toegeven aan de overdreven Noorse eisen betreft.

## NEDERLAND

■ De Nederlandse Koningin heeft de gratieverzoeken van de voor de Nederlandse rechtbanken gestrafte vissers die de vangstkota overschreden, afgewezen. Het gaat in bepaalde gevallen om boetes tot een kleine (?) 900.000 B.fr. Het is duidelijk dat de Koningin dit afgewezen heeft op voorstel van het betrokken departement, waarin de staatssecretaris dhr. Ploeg de scepter zwaait. Het is echter eveneens duidelijk dat dhr. Ploeg in zijn achterhoofd met de kater van een Hof van Justitie van Luxemburg zit. Anderzijds is het eveneens duidelijk, zo men in Nederland de kwotagrenzen mag overschrijden, dit dan ook in andere landen straffeloos mag gebeuren. Wat zouden we binnen kort dan nog aan de Spaanse vissers kunnen verbieden, waarmede we binnenkort opgezadeld en vergiftigd zullen zitten?

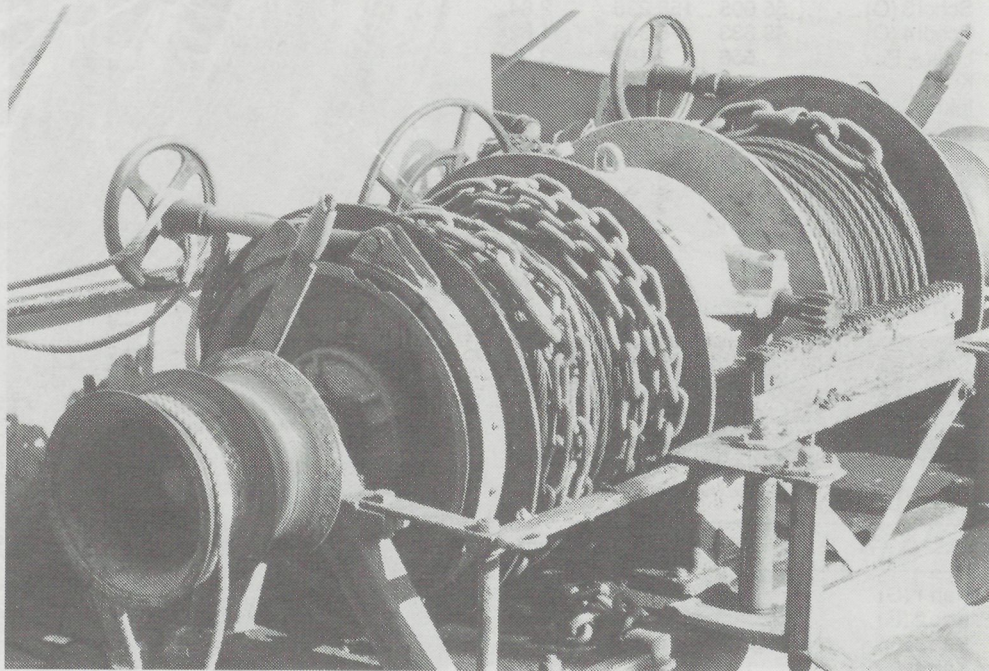
## ALLERLEI

■ De techniek van de containerruimen aan boord van nieuw gebouwde treilers doet vooral opgang in Frankrijk. De vis wordt er in bakken gesorteerd volgens grootte en soort en afgeijsd in containers geplaatst. Dit laat een vlot lossen van de vis toe, terwijl anderzijds de kwaliteit van de vis niet aangetast wordt door de gewone manipulatie van de vis zoals dit elders gebeurt waarbij dan nog het onderbreken van de koudeketen voor een halve dag in de afslag bijkomt.

■ In verscheidene landen, zoals onder meer in belangrijke mate in Noorwegen, is het visverbruik in de laatste jaren achteruit gelopen. Men wijt dit in vele gevallen aan een gebrek aan verkoops promoties en verkoopmethode. Men vergeet hierbij echter dat de vis in de laatste jaren aan de dure en soms zeer dure kant uitvalt, vooral dan de fijne soorten. Reeds meer dan eens gehoord dat men de vis niet meer moet eten om goedkoop te zijn. Een argument dat echter al te weinig uitgespeeld wordt is dat visconsumptie bijzonder geschikt is voor een gezond bloedvatenstelsel. Het is immers ten overvloede medisch bewezen en kan anderzijds door de statistieken vastgesteld worden dat volkeren die hoofdzakelijk op het verbruik van vis aangewezen zijn of veel vis verbruiken de misnte bloedvatenziekten en hartinfarcten tellen.

## GRIEKENLAND

■ De door Griekenland voorgenomen maatregelen om een financiële steunregeling in te voeren voor acties om de productiecapaciteit in de visserijsector tijdelijk en definitief te verminderen, voldoen aan de voorwaarden voor financiële deelneming vanwege de Gemeenschap. Dit is een inhoud van „Beschikking van de Commissie” de dato 28/11/84 verschenen in het Publicatieblad van de Gemeenschap op 11/12/84.



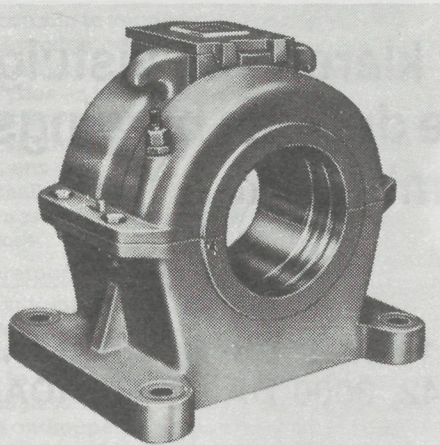


# BRUINHOF LOHMANN + STOLTERFOHT

## NUMMER 1 VOOR DE SCHEEPSBOUW

**WIE MET EEN REDER OF SCHEEPSBOUWER OVER HET MOTORISCHE DEEL VAN EEN SCHIP IN GESPREK RAAKT, MOET VOORAL NIET RAAR OPKIJKEN ALS DAARBIJ VEELVULDIG DE NAAM LOHMAN + STOLTERFOHT VALT. EEN NAAM DIE STAAT VOOR 'S WERELDS BESTE AANDRIJFELEMENTEN.**

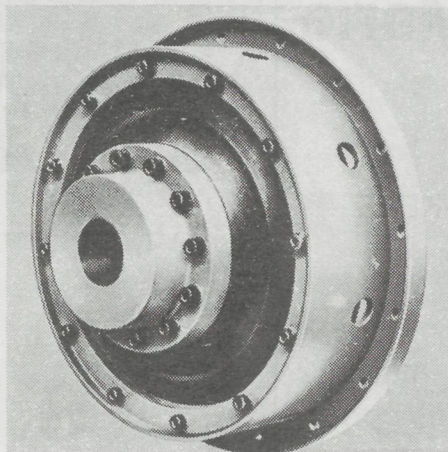
Als alleen-vertegenwoordiger van L+S voor Nederland en België levert Bruinhof aandrijfsystemen in allerlei uitvoeringen voor toepassing in vele typen schepen. Daarmee doet het bedrijf zijn scheepvaartachtergrond alle eer aan. De ervaring leert steeds weer dat een gerenommeerde motorenleverancier, scheepswerf of inbouwer, wanneer hij verantwoordelijk is voor de aandrijfelementen, niet gauw over één nacht ijs gaat. Om in nautische termen te blijven: hij weet dat tussen de motor en de schroef de beste en meest vertrouwde aandrijfunit behoort te zitten om verzekerd te zijn van de meest optimale resultaten. De hoge plaats die in de scheepsbouwwereld de afgelopen kwarteeuw werd bereikt, werd onlangs nog eens duidelijk bevestigd. Via een onafhankelijke enquête werden de kwaliteiten van Lohman + Stolterfoht en zijn concurrenten nog eens duidelijk gemeten. Dankzij het als een hechte eenheid op elkaar afgestemde aandrijf-komponenten-programma: „tandwielkasten-koppelingen-lagers” voert Lohman + Stolterfoht in deze bedrijfstak glansrijk de ranglijst aan.



*Scheepsasdraaglager LRL*

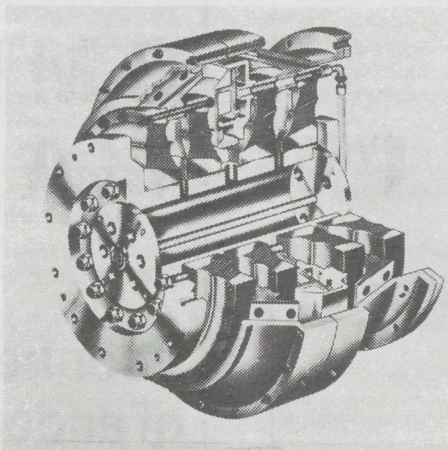
Zoals gezegd dragen 's werelds beste aandrijfsystemen de Lohman + Stolterfoht

stempel. Bruinhof levert ze in allerlei uitvoeringen voor talloze toepassingen. L+S „anno 1884” is een internationaal begrip voor schepstandwielkasten, keerkoppelingen, schakelbare- en hoog-elastische askoppelingen alsmede glijlagers en segment druklagers. Deze producten worden alom aangetroffen in de voortstuwingsinstallaties van o.a. passagiersschepen, vrachtschepen, zware ladingschepen, bevoorradingsschepen, visserijsschepen, binnenvaartschepen, veerboten, sleepboten, duwboten, politieboten en yachten.



*Hoogelastische koppeling Spiroflex KJ*

Voor de baggerindustrie vermeldt het programma een uitgebreide serie zandpomp-, generator-, snijkop- en emmerkettingaandrijvingen.

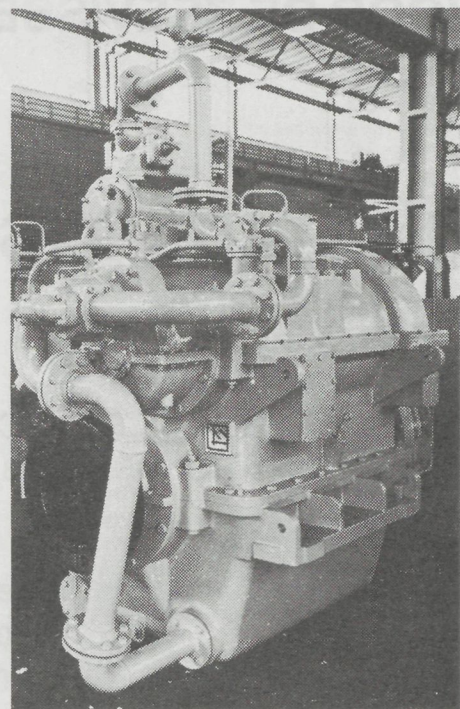


*Hoogelastische Pneumatisch geschakelde koppeling Pneumaflex*

### KWALITEIT EN KONTINUÏTEIT

Van meet af aan is Bruinhof de mening toegedaan, dat uitsluitend met het leveren van goede kwaliteit de continuïteit van het zakendoen en dus ook van het bedrijf gewaarborgd zou zijn. Een terechte veronderstelling natuurlijk. Dat kwalitatieve element heeft niet alleen betrekking op alle complete installaties en losse componenten van Bruinhof, maar evenzeer op alle overige aspecten die nodig zijn om de afnemer

optimale zekerheid te kunnen bieden. De best denkbare en van economisch besef getuigende oplossing dient te worden aanbevolen.



*Scheepsreductiekeerkoppeling Type GW*

Dan het punt voorlichting en advies. Gezien het vaak zeer gekompliceerde karakter van de materie een uiterst gevoelig onderwerp. Daarom is het niet meer dan logisch dat Bruinhof daar veel werk van maakt en er voortdurend naar streeft zijn opdrachtgevers een zo hoog mogelijke graad van helderheid en produktinzicht te verschaffen.

Vervolgens de kosten: de klant hoort van tevoren precies waarop de door hem gewenste leverantie is begroot. Hij krijgt hiervan een gespecificeerd overzicht. Goed, geeft de opdrachtgever zijn fiat aan de aanschafprijs dan komt de vraag begeleiding van de inbouw meestal aan de orde. Ook dat hoeft geen enkel probleem op te leveren.

De doorgewinterde vakmensen van Bruinhof begeleiden de inbouw deskundig en weten raad met de meest ingewikkelde vragen en wensen.

# BRUINHOF

**Metropoolstraat 1  
2120 Schoten  
Tel. 03/658.80.62 - 63.64  
Telex 31.835**

**FABRIEK VOOR  
RUBBERBENODIGDHEDEN  
VOOR DE ZEEVISSERIJ**

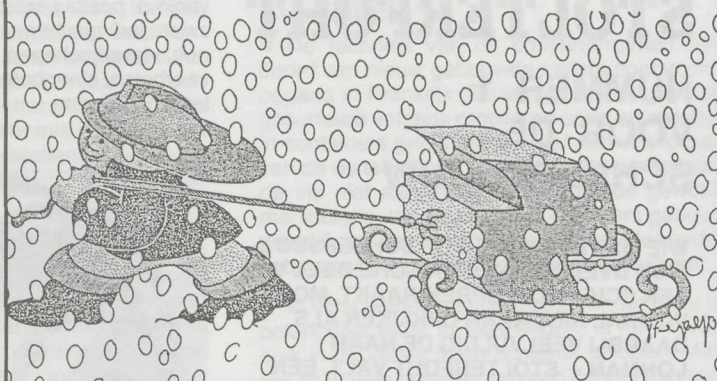
**Mevr. ARNOYS Marie**  
echtg. Allewerelt

STALEN KABELS – IJZER – SCHAKELS –  
PERSVIJZEN – RONDELLEN 8 –  
ANDERE

Albert I laan 8-12  
8450 Nieuwpoort  
☎ (058) 23.35.95

**GELUKKIGE FEESTDAGEN !**

WILT U NIET ACHTER HET NET VISSEN  
HOUDT HET VEILIG MET KWALITEITS-  
BRANDBLUSMATERIAAL



WENDT U TOT

**S.V. SCAP**

H. BAELSKAAI 27, 8400 OOSTENDE  
☎ (059) 32.29.51

GIETERIJ **Debaedts** PVBA

☎ (059) 32 10 99

Victorialaan 69, 8400 Oostende



**WENST ZIJN KLIENTEEL  
EEN VOORSPOEDIG 1985**

**S M I T  
T A K**



**Voor het klaren van vistuig  
of andere duik- en bergings-  
werkzaamheden.**

Zalmstraat 1, 3016 DS ROTTERDAM  
Postbus 1042, 3000 BA ROTTERDAM

☎ (010) 54 99 11 (dag en nacht)  
Telex 22247 stak nl (dag en nacht)

Marifoon Kanaal 92

# BRANDBEVEILIGING

## Wat zijn Halonen?

De benaming is een samentrekking van „Halogenated hydrocarbon“. Het zijn koolwaterstoffen waarin de atomen van waterstof werden vervangen door gelijkwaardige atomen van halogenen fluor - chloor - broom - (iodium).

We gebruiken Halon 1211 (CF<sub>2</sub>ClBr) en Halon 1301 (CF<sub>3</sub>Br). Cfr. technische folder VD 007 voor halon 1211 (eigenschappen, toxiciteit, blusactie en toepassingen). De halonactie is een inhibitie (remming) van de verbranding rondom en in de vuurhaard (actie die een beweging remt of uitschakelt, vergezeld van een licht blaas effect en een zwak afkoelingseffect). Deze actie is een negatieve katalyse.

## Waarom Halonen 1211 en 1301 toepassen?

- Hoog diffusie- en penetratievermogen
- Zeer snelle interventie (vlug vergankelijk)
- Krachtig debiet met rechtstreekse aanval op gevoelige punten of door inhibitie van de omgevingslucht. Hoog vermogen van de massa bij blusactie.
- Chemische stabiliteit. Blijven oneindig lang houdbaar
- Buitengewone diëlectrische eigenschappen. Doeltreffend door verstuiving.
- Geen vorming van statische elektriciteit
- Zijn verenigbaar met tal van andere blusagenten zoals fysisch schuim en water
- Geven weinig of geen risico's van toxiciteit bij gecontroleerde toepassingen. Het volstaat de voorschriften na te leven.
- Komen in aanmerking voor het uitdoven van vuurhaarden in de klassen B en C en ook in klasse A voor niet diepliggende knetterende vuurhaarden.

## Wat over toxiciteit of agressiviteit?

Indien het gebruik van halonen 1211 en 1301 agressieve elementen zou bijbrengen dan vermindert de snelle interventie zeer sterk het vormen van toxische elementen die uit de vuurhaard ontstaan (vb. koolmono-oxide = CO)

## Waar geen halonen 1211 en 1301 toepassen?

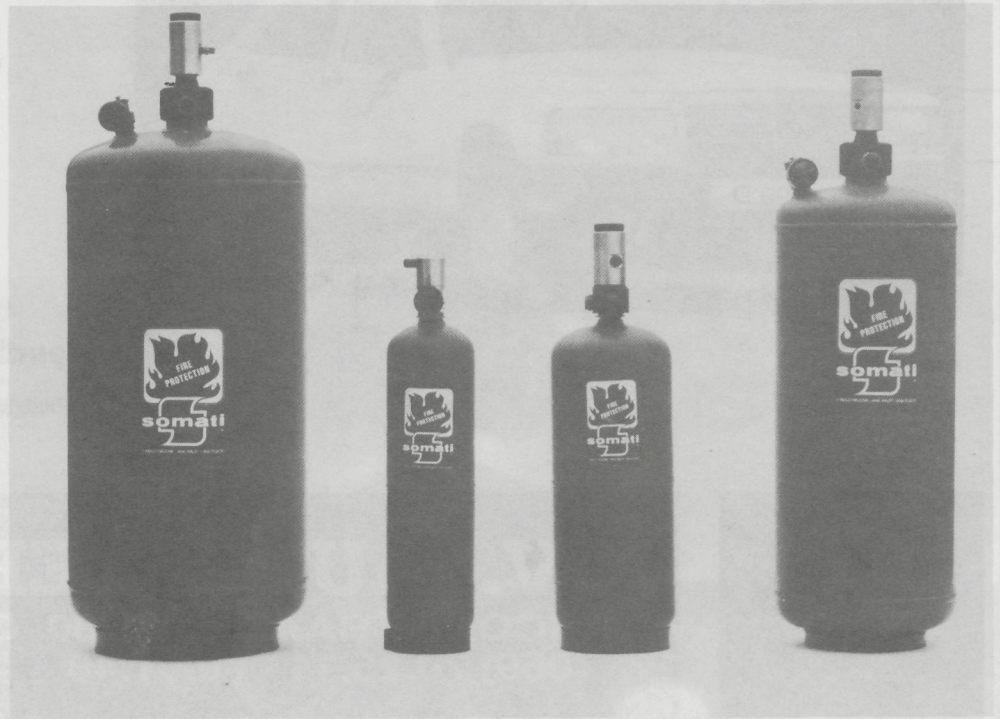
Halonen zijn te vermijden in contact met volgende producten:

- zelfontbrandende chemische stoffen zoals peroxydes en hydrazines
- reaktieve metalen of metalloïden zoals kalium, natrium, magnesium, zirconium, uranium, enz.
- metaalhydriden
- springstoffen zoals zwart buskruit en nitrocellulose.

## Apparatuur voor detectie en ontkoppeling

Het automatisch detectiesysteem wordt steeds met een handbediening gekoppeld. Het is aangewezen een dubbele detectiekring te voorzien. Indien personeel zich kan bevinden in het te beschermen lokaal, dan zal de ontkoppelingapparatuur worden uitgerust met een buiten- en een binnenwaarschuwing samen met een ontladingstemporisator. De ontkoppelaar geeft bevel tot het afdichten van de openingen en zal tevens de ventilatie uitschakelen. Alle normale of andere doorgangen zullen worden afgesloten.

Aanbevolen detectoren: op verbrandingsgassen, rook-optische, thermovelocimetrische of vlamdetectoren.



**Blustijd met halonen 1211 en 1301** Een maximaal vermogen is te bereiken met een diffusietijd lager dan 10 seconden. Het is dus aangewezen alle parameters precies te bepalen om de vereiste blussnelheid te bekomen.

NB: alle doorgangen of openingen in het lokaal moeten gesloten zijn of dienen automatisch te sluiten bij de ontlading, zodanig dat de som van de niet afsluitbare gaten (in m<sup>2</sup> uitgedrukt) niet groter is dan 3% van het volume uitgedrukt in m<sup>3</sup>. De installaties voor klimatisatie of ventilatie zullen automatisch worden uitgeschakeld.

Omtrent de agressiviteit van CO<sup>2</sup> en Halonen 1211-1301 ob T<sup>u</sup> 21° C - (70° F)

## Hoe gebeurt de actie met halon 1211 of 1301?

a. In een lokaal waar een brandrisico goed is gelokaliseerd zal het detectiesysteem en ook de blusapparatuur in de nabijheid van het te beschermen object worden opgesteld.

Plotse temperatuurstijging, rookafgave of vlammen uit het beveiligd object zullen via het detectienet de ontlading van de halon veroorzaken. Aangepaste spuitkoppen rich-

ten het blusgas op het te beschermen object. Deze beveiliging noemt men puntgerichte, lokale of direktionele toepassing.

b. In een lokaal waar het risico verspreid is of niet vooraf kan worden gelokaliseerd, zal men gans de omgeving beveiligen en aldus een halonconcentratie verwekken die verbranding uitsluit in de omgevingslucht. Deze beveiliging noemt men atmosferische verzadiging of integrale inhibitie (total flooding)

Voor de automatische installaties valt te noteren dat buiten de keuze van de blusagent en het vereiste ontladingsvolume de doeltreffendheid van het blussysteem voornamelijk op de keuze van een degelijk detectiesysteem berust. Dit moet zeker, vlug en betrouwbaar werken. Gans de brandbeveiligingsinstallatie wordt afhankelijk gemaakt van het prestatievermogen van het detectiesysteem.

## Keuze en toepassingen van de halonen

a. Halon 1211 - wordt gebruikt als vulling van draagbare en verrijdbare snelblussers.

Is aangewezen voor het blussen van vuurhaarden met puntgerichte of direktionele toepassingen.

Wordt meestal gebruikt in onbemande lokalen. We melden bv: gereedschapsmachines, droogovens, dampkappen en diverse werktuigen in labo's, schilderkabines, pigmente-

(Vervolg volgende bladzijde)

Produkt	Formule
Halon 1211	CF <sub>2</sub> ClBr
Halon 1301	CF <sub>3</sub> Br
Kooldioxyde	CO <sup>2</sup>

Halon 1211	Halon 1301	CO <sup>2</sup>	ppm of Vol/m <sup>3</sup> lucht
6,79 mg/m <sup>3</sup>	6,25 mg/m <sup>3</sup>	1,70 mg/m <sup>3</sup>	= 1 ppm
67,9 g/m <sup>3</sup>	62,5 g/m <sup>3</sup>	17,- g/m <sup>3</sup>	= 10.000 ppm = 1% vol/m <sup>3</sup>
679 g/m <sup>3</sup>	625 g/m <sup>3</sup>	170 g/m <sup>3</sup>	= 100.000 ppm = 10% vol/m <sup>3</sup>
+ 2.200 g/m <sup>3</sup>	—	—	= 324.000 ppm = 32,4 %
—	—	+ 1.119 g/m <sup>3</sup>	= 658.000 ppm = 65,8 %
—	+ 5.187 g/m <sup>3</sup>	—	= 830.000 ppm = 88 %



**De 190 Mercedes-Benz  
in DIESELVERSIE**



**een combinatie van  
kwaliteit en  
zuinig rijden**



**Na afspraak,  
beschikbaar voor proefrit bij:**



**N.V. AUTO TERMINUS**  
MARCONISTRAAT 1, 8400 OOSTENDE  
☎ (059) 70.25.11 - 70.91.48

# ***Gullevisiers***

Gebruikt voor de **DANISH PAIR VISSERIJ**  
onze speciaal „**DUIVELSTERK**” KABEL  
van 16 mm. 6 × 7 gegalvaniseerd



(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

# **S.C.A.P.**

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE – ☎ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

WERKHUIZEN : ☎ (059) 32 39 79 – (059) 32 08 20

rings- en droogtunnels, transformatoren of kabinen onder spanning, elektrogeengroepen, waterstofkringen, vulinstallaties en voorraad van verven, vernissen, solventen, alcoholen, enz. silo's voor cellulose acetaat, bewaar- en brandkluisen, elektrische motoren, telecommunicatie-installaties, enz.

#### b. Halon 1301

Dringt zich op voor lokalen met verspreid risico. Is dus aan te bevelen voor installaties met atmosferische verzadiging (integrale inhibitie of total flooding). Door zijn toxicologische eigenschappen is halon 1301 bijzonder aangewezen voor bewoonde lokalen of daar waar personeel aanwezig is. Onder de meest courante toepassingen melden we: computerzalen, bandotheken, bibliotheken, musea,

machinekamers op schepen, telecommunicatiecentra, technische lokalen op zeeboringsplatformen, gasturbines, motoren van stormwagens en tanks alsmede troepen-transporters, veelvuldige toepassingen in het vliegwezen, turbines van helicopters,

kontrolezalen in kernenergiecentrales, studios en uitzendstations voor televisie, machinekamers, klimatisatiekamers en zalen voor proefmotoren in diverse industrieën, verscheidene installaties in de scheikundige nijverheid, enz.

Lokalen	Ontlading H 1301	Aanbeveling NF PA
Personeel normaal niet aanwezig	< 10 % ≤ 15 %	ontlading zonder voorafgaande ontruiming ontlading met ontruiming in minder dan 30 seconden
Personeel aanwezig	≥ 10 % < 10 %	Temporisatie voor ontruiming Ontlading zonder preventieve ontruiming

Normaal ontladingsvolume H 1301 = 5 tot 7 % van het luchtvolume.

## ZWARE METALEN IN VIS: NIEUWE GEGEVENS

Door Dr. Ir. W. Vyncke,  
Afdelingshoofd Rijksstation voor Zeevisserij

Zoals in het kerstnummer van verleden jaar vermeld dienen in het kader van de Internationale konventies het gehalte aan zware metalen in vis regelmatig bepaald te worden.

De resultaten van de onderzoeken worden in wetenschappelijke tijdschriften gepubliceerd. Daar het tijdsverloop tussen het insturen van een artikel en het verschijnen ervan vele maanden kan bedragen is het aangewezen in de vakpers een korte samenvatting te geven.

Voor 1985 zijn twee publikaties in het „Landbouwtijdschrift” voorzien. De volledige tekst kan gratis op het Rijksstation voor Zeevisserij worden bekomen.

### 1. Het gehalte aan zware metalen in tong uit de Noordzee en de Ierse Zee: 10 jaar onderzoek (1973-1982)

(door W. Vyncke, M. Guns, R. De Clerck en P. Van Hoeyweghen)

De monitoring van de zware metalen in tong (Solea solea), de belangrijkste Belgische vissoort wat betreft de aanvoerwaarde, is in 1973 gestart.

Kwik, zink en koper werden vanaf het begin bepaald. In de loop van de jaren werden cadmium, lood, chroom, nikkel, mangaan, ijzer en zilver in het onderzoek betrokken.

Voor geen enkel metaal was noch in Noordzee, noch in de Ierse zee een duidelijke trend waarneembaar. De cadmiumwaarden lagen daarbij beneden de detectielimiet van 0,005 mg/kg, hetgeen voor dit toxisch metaal te onderstrepen valt.

Een belangrijk besluit is dan ook dat er geen toename van de verontreiniging van tong door zware metalen op deze visgronden te noteren viel.

Tussen beide gebieden bleken evenwel verschillen op te treden. In de Ierse zee lagen de kwik- en loodgehalten hoger dan in de Noordzee. Voor koper en chroom was dit het tegenovergestelde. De overige metalen vertoonden geen significante verschillen.

Algemeen gezien is de tong uit beide gebieden als matig verontreinigd door kwik te

aanzien. Er zijn echter geen problemen i.v.m. consumptie van deze vis.

De gemiddelde gehalten aan zware metalen in tong (mg/kg) zijn in volgende tabel vermeld:

	Aantal	Periode	Noordzee	Ierse Zee
Kwik	455	1973-82	0,22	0,30
Koper	455	idem	0,36	0,28
Zink	455	idem	5,00	5,20
Cadmium	330	1974-82	0,005	0,005
Lood	80	1979-82	0,03	0,14
Nikkel	60	1980-82	0,07	0,12
Chroom	60	idem	0,05	0,04
Mangaan	27	1979	1,9	—
IJzer	27	idem	3,7	—
Zilver	20	1980	0,1	0,1

### 2. Kwikgehalten in hondshaai en doornhaai uit de vangstgebieden van de Belgische zeevisserij

(door M. Guns, W. Vyncke, R. De Clerck en R. Moermans)

Hondshaai (*Scyliorhinus canicula*) en doornhaai (*Squalus acanthias*) zijn voor de Belgische visserij niet zonder belang. Per jaar wordt van iedere soort gemiddeld 500 t aangevoerd, hoofdzakelijk uit de Noordzee, het Kanaal, de Keltische Zee en de Ierse Zee.

Zoals bekend worden deze soorten gestroopt en onder de benaming „zeepaling” in de handel gebracht.

Tijdens een vorig oriënterend onderzoek naar de gehalten aan zware metalen in een aantal vissen uit de Noordzee werd vastgesteld dat hondshaai vrij hoge kwikkoncentraties (gemiddeld 1,56 mg/kg) vertoonde.

Om deze reden werd besloten in 1982 en 1983 de waarnemingen tot andere vangstgebieden uit te breiden en tevens de verwante soort doornhaai in het onderzoek te betrekken.



De gemiddelde kwikgehalten mg/kg zijn in volgende tabel opgenomen:

#### Hondshaai

Ierse Zee	0,82
Keltische Zee	0,59
Kanaal	0,94
Noordzee Midden	0,90
Zuid	1,01

#### Doornhaai

Ierse Zee	0,64
Keltische Zee	0,25
Noordzee Midden	0,26
Zuid	0,57

De kwikkoncentraties bleken van de visgrond en van de vissoort af te hangen. Hondshaai vertoonde hierbij hogere gehalten dan doornhaai. Een duidelijk verband tussen het kwikgehalte en respectievelijk de lengte en het gewicht werd voor beide soorten vastgesteld.

(Vervolg volgende bladzijde)

P.V.B.A.  
SCHEEPSTIMMERWERF  
**A. LOWYCK &  
ZOON**

VICTORIALAAN 30  
OOSTENDE  
☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN  
INRICHTEN



Agent en deponhouder  
voor de visserij :

**Scheepsverven  
Sigma Coatings**

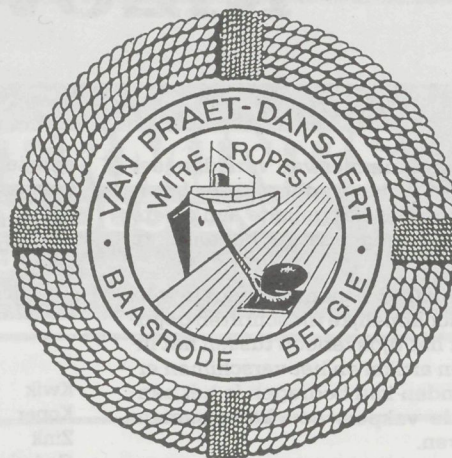
(Bundeling van Pieter Schoen,  
Varossieau en Vettewinkel)

Staaldraadtouwwerken van Baasrode  
en Scheepswerven

**VAN PRAET-DANSAERT**

p.v.b.a.

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE  
VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de  
degelijkheid van de geleverde goederen.

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's  
aan de kust en in 't bijzonder  
bij **S.C.A.P. Oostende.**

☎ (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

De Wereldgezondheidsorganisatie heeft een „aanvaardbare wekelijkse inname”, (AWI) van 5 mikrogram per kg lichaamsgewicht vastgesteld.

Theoretisch kan het verbruik van vissoorten met een relatief hoog kwikgehalte hier problemen scheppen. Inderdaad, reeds in één maaltijd (200 gr.) kan de AWI voor een lichaamsgewicht van 70 kg worden bereikt als het kwikgehalte 1,75 mg/kg bedraagt.

De Wereldorganisatie precificeert echter dat er een zeventovendige veiligheidsfactor werd ingebouwd en dat het overschrijden van de 5 mikrogramlimiet gedurende beperkte perioden zonder gevaar is.

Wanneer nu rekening wordt gehouden enerzijds met het feit dat ook een gedeelte van de haaien (vooral doornhaai) lagere kwikwaarden vertoont en anderzijds dat het totaal verbruik van deze soorten (met inbegrip van ingevoerde vis) in België slechts 2,5% van het totaal visverbruik bedraagt dan kunnen ze zich bij normale voedingsgewoonten geen kwikprobleem voordoen bij de consumptie van honds- en doornhaai.

Alleen de eventuele uitvoer van deze soorten naar landen waar wettelijke limieten voor het kwikgehalte bestaan zou in het gedrang komen.



Onderzoek van contaminanten in vis in het laboratorium van het Rijksstation voor Zeevisserij.

## mijn zoon wil visser worden

Door A. DE BLOCK  
Directeur Stedelijke  
Visserijschool „John Bouwens”

„Mijnheer, mijn zoon wil visser worden. Ik ben er tegen, maar er is geen houden aan”. Met deze woorden introduceren heel wat ouders de inschrijving van een nieuwe leerling in een visserijschool.

Beide generaties hebben duidelijk een verschillende visie op het vissersberoep. De jonge snaak wordt gelokt door de romantiek van de wijde verten, een vrij en vrank bestaan, de kameraadschap en het vooruitzicht van een goed arbeidsinkomen.

De ouders integendeel, en vooral dan de moeder, zien vooral het keiharde werk, de gevaren, de eenzaamheid en het meestal geringe sociaal aanzien van de vissersstiel. Licht hier misschien de oorzaak van het bemanningstekort, niettegenstaande een afname van het aantal vaartuigen?

Het vissersberoep moet blijkbaar bij een breed publiek beter bekend worden gemaakt en vooral meer worden gewaardeerd.

Dit is uiteraard een zeer complexe opgave, waarin zowel de overheid, het bedrijfsleven als het onderwijs verantwoordelijkheid dragen.

De Raad tot Verbetering van het Visserijonderwijs, onder voorzitterschap van wijlen R. DEKINDER, nam deze verantwoordelijkheid op en besloot tot de hervorming van het visserijonderwijs.

De doelstellingen werden duidelijk omschreven. De jongens die zin hebben een loopbaan te kiezen in de visserij moeten een onderwijs kunnen volgen dat hen gelijkwaardige studiegetuigschriften biedt als de andere vormen van onderwijs. De mogelijkheid moet worden ingebouwd om over te schakelen naar een andere onderwijsinstelling en om

van het even welke school over te stappen naar het visserijonderwijs.

Dit onderwijs moet de mogelijkheid bieden te kiezen tussen technisch en beroepsonderwijs, al naar gelang de mogelijkheden van de individuele leerling.

Dit onderwijs moet tevens voorzien in een afdeling bestemd voor bijscholing en herscholing van varende volwassenen die een hoger bevoegdheidsbrevet wensen te behalen. Tevens moeten belangstellenden van buiten de visserij via bijzondere cursussen voor een

beroep in de visserij kunnen opgeleid worden. Dit onderwijs moet gericht zijn op de vorming van goede zeelui en vissers.

De toekomstige schippers en reders moeten tevens de nodige economische en handelskennis verwerven die hen zal toelaten hun visserijbedrijf met succes te leiden.

Werkgroepen, samengesteld uit vertegenwoordigers van het vrij en officieel onderwijs, afgevaardigden van werknemers en werkgevers en geadviseerd door de inspectie werkten aan een nieuwe structuur voor het visserijonderwijs en stelden programma's op die aan de vooropgestelde doelstellingen moeten beantwoorden.

Dit alles resulteerde in het Besluit van de Vlaamse Executieve van 28 juni 1983 die de nieuwe structuur van het visserijonderwijs vastlegt.

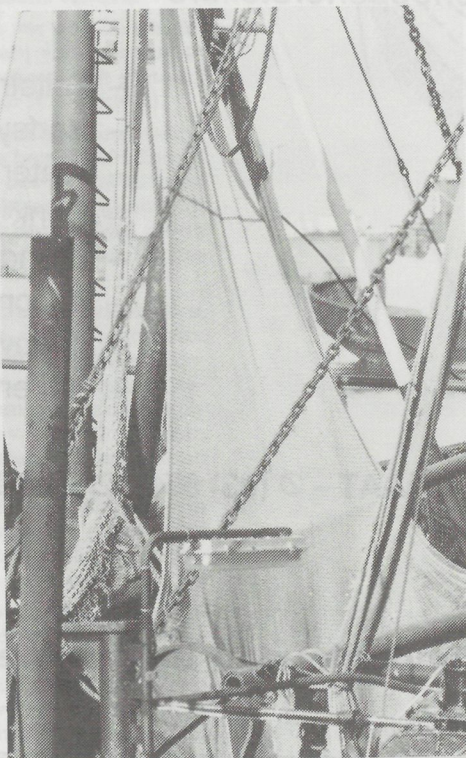
Het visserijonderwijs dat historisch gegroeid is uit de vierde graad van het lager onderwijs, is eindelijk volwaardig lager secundair onderwijs geworden.

Tevens werd een programmacommissie opgericht die er op moet waken dat de onderwijsprogramma's gelijke tred houden met de steeds sneller evoluerende technische ontwikkelingen in de navigatie- en visserijtechnieken.

De programmacommissie is samengesteld uit vertegenwoordigers van de overheid, de werknemers, de werkgevers en het onderwijs. Het is de band die onderwijs en bedrijf met elkaar moet verbinden.

Wanneer het gaat om de opleiding van mensen die verantwoordelijkheid zullen dragen voor mensenlevens en enorme kapitalen, moet immers alle kortzichtigheid gebannen worden.

De hervorming van het visserijonderwijs is een van de elementen die er zullen toe bijdragen dat het imago van de visserij door het publiek meer naar haar juiste waarde zal worden geschat.



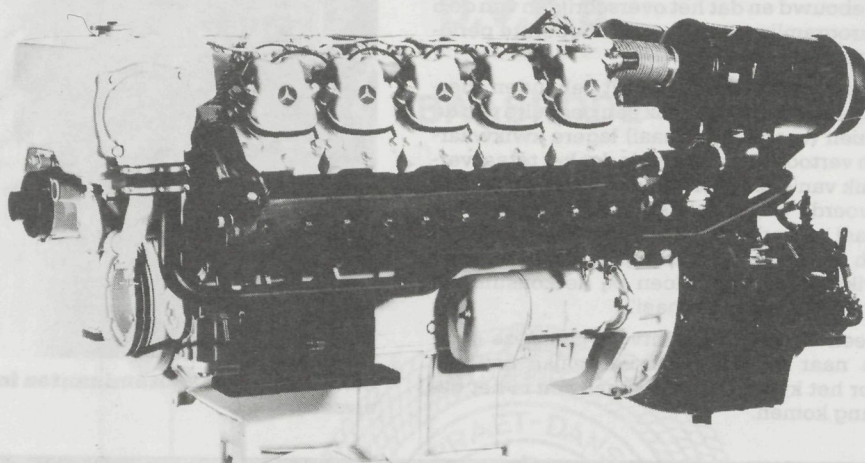
# WIZEMAN MARINE DIESEL

Op basis van Mercedes-Benz-Dieselmotoren,  
de garantie voor kwaliteit, vermogen,  
betrouwbaarheid  
en spaarzaamheid,

van 31 kW (42 pk)  
tot 404 kW (550 pk)

... de Mercedes  
onder de scheepsmotoren.

de Officiële  
scheepsmotoren-  
bouwer  
van  
Mercedes-  
Benz



## Mercedes-Benz Belgium n.v.

Dienst verkoop motoren - Tollaan 68 - 1200 Brussel - Tel. : (02) 722 13 22

# SMITS & Co N.V.

Lid van de Federatie der Scheepsherstellers

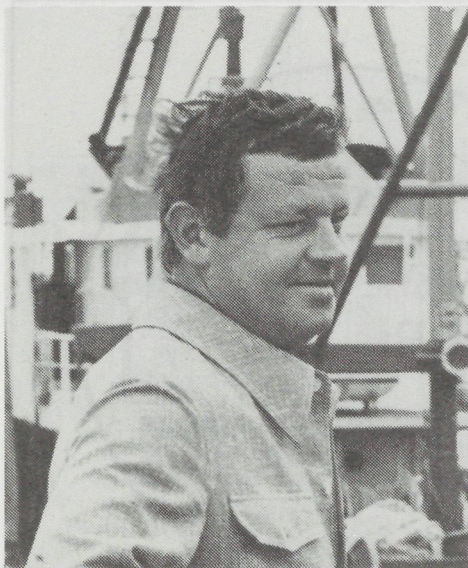
- Gritstralen
- Verfsystemen (Binnen en buiten)
- Waterballastkonserving
- Drink- en friswatertankbehandeling
- Brandvrije en geluiddempende vloeren
- Accomodatievloeren
- Loopvloeren
- Buitendekken

HOFSTRAAT 34, 2130 BRASSCHAAT - ☎ (03) 651.82.74 - (03) 651.50.27 - Telex 34060

## ➔ NIEUW:

Slijtvaste, eenvoudig te onderhouden buitenvloeren ter vervanging van de dure houten dekvloeren.





## Kan „elektrisch vissen”, toegepast in de boomkorvisserij, energiebesparend zijn?

Door G. VANDEN BROUCKE  
Burgerlijk Ingenieur  
Werkgroep „Techniek in de Zeevisserij”

In het kader van de werkzaamheden van de werkgroep „Techniek in de Zeevisserij” is in het onderzoeksprogramma, de studie over de elektrische visserij opgenomen. Het onderzoek beoogt, door het toepassen van elektrische stimuli voor de boomkorvisserij niet alleen een meer rendabele en meer selectieve (volgens visspecies en lengte) visserij, maar ook een brandstofbesparend effect.

Onze platvis-visserijvloot bestaat hoofdzakelijk uit vaartuigen die het grootste gedeelte van het jaar de bokkervisserij beoefenen. Deze visserijmethode is een zeer energie-intensieve visserij, zodat de brandstofkosten momenteel kunnen oplopen tot 25 en 40 % van de brutobesomming. Dit hoge brandstofverbruik in de bokkervisserij is te wijten aan de hoge sleepweerstand van het vistuig.

Het is nauwelijks zo, dat de ingestelde stuwkracht van een vissend vaartuig wordt aangewend voor het overwinnen van de hydro-dynamische weerstand van het vaartuig en de sleepweerstand van het vistuig. Deze laatste bedraagt momenteel ongeveer 90 à 95 % van de totale weerstand (W.C. Blom-weerstand van boomkortuigen - Visserij - Oktober - November 1983).

Daarom moet dan ook worden uitgezien om deze weerstand te verminderen door het vistuig aan te passen en ook door eventueel nieuwe vistechneken in deze visserij te introduceren.

Een nieuwe visserijtechniek in de platvis-visserij die in het buitenland en in ons land wordt bestudeerd is de elektrische visserij.

In deze visserijtechniek wordt de reactie van de vis op elektrische stromen benut. Deze stromen zijn in de zeevisserij van pulserende aard om reden van veiligheid en vermogen, verbruik van het systeem (de weerstand tussen twee elektroden in zeewater is zeer klein).

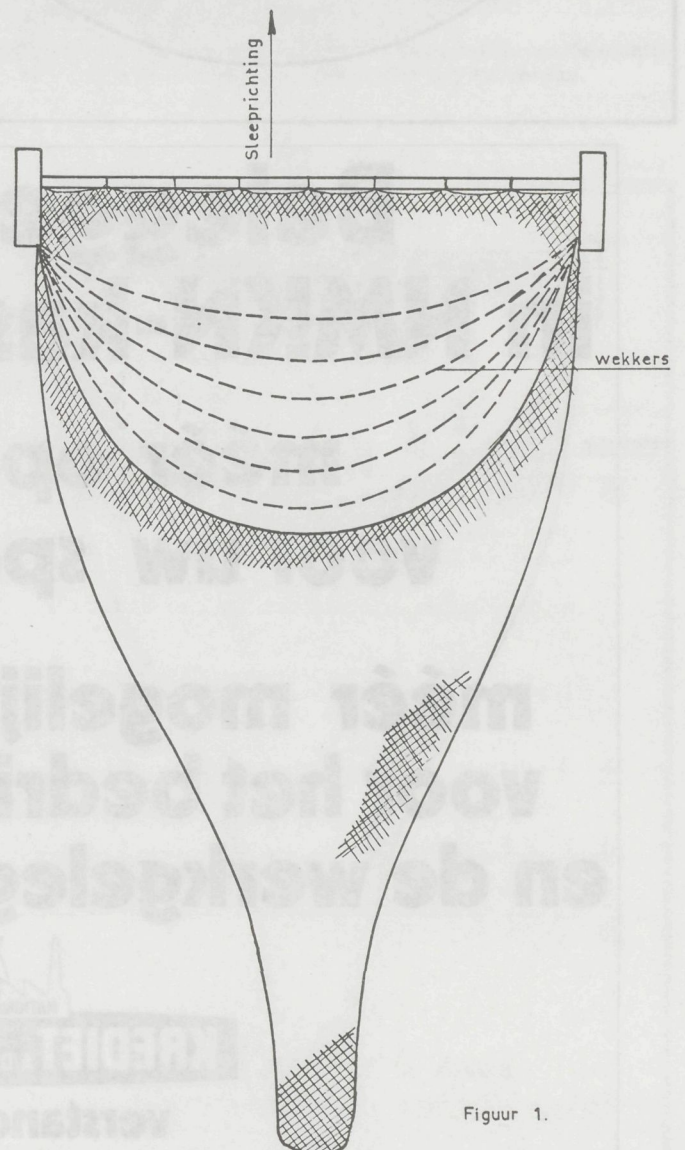
De reactie van de vis op pulsstromen is in een eerste fase een krampachtige rilling, schrik-effect genoemd, waarvan de hevigheid afhangt van de impulsfrequentie. Een tweede reactie is het zich richten en zwemmen van de vis naar een der elektroden, elektrotaxis genoemd, en de elektrode waarnaar de vis zich beweegt hangt af van de pulsform. De derde reactie is de immobilisatie van de vis aan één der elektroden.

Belangrijk is wel dat, door instelling van de elektrische parameters, de selectiviteit, wat betreft de grootte van de vis, wordt bevorderd. Voor de selectiviteitsgraad is vooral de pulsstroomfrequentie van belang. Elke stroomimpuls wordt door de vis beantwoord met een samentrekken van de spieren. De duur van de spiersamentrekking is afhankelijk van de grootte van de spieren en dus van de grootte van de vis. Wanneer de normalisatietijd van de visspieren kleiner is dan de tijd tussen twee pulsen, treedt er tijdelijk verlamming op als gevolg van aanhoudende spierkrampen. Door de impulsfrequentie te wijzigen, wordt bijgevolg de grootte van de vissen, die reageren of worden opgeschrikt, beïnvloed. Bijgevolg kunnen tijdens het vangstproces, vissen worden geselecteerd naar grootte en soort.

Voor de boomkorvisserij kan men het zo stellen, dat in de huidige omstandigheden de platvis van en uit de bodem wordt gejaagd met wekkers en/of steennetten (kettingmatten genaamd). De totale weerstand van het vistuig wordt bepaald door de hydrodynamische weerstand van het vistuig door het water (afhankelijk van de snelheid door het water) en de wrijvingsweerstand van het vistuig over de bodem (afhankelijk van de bodemgesteldheid en de optuiging van het net).

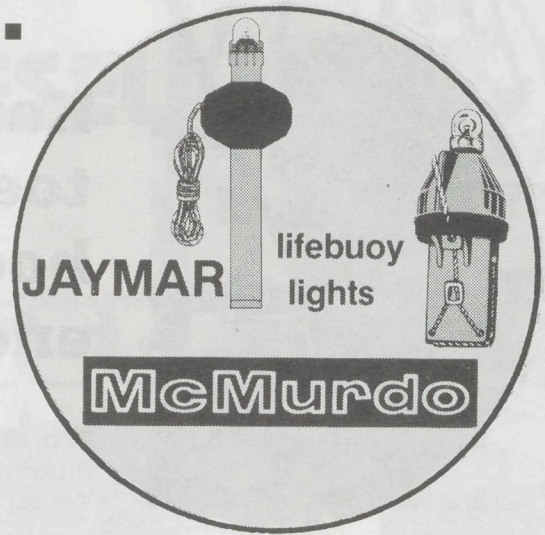
De weerstand van de wekkers, die onder het bovenste van het net over of door de bodem worden getrokken, is afhankelijk van de bodemgesteldheid, het aantal wekkers, hun lengte en gewicht. Deze weerstand is bij sommige vaartuigen dan ook zeer groot en vergt bijgevolg veel energie tijdens het vissen, temeer daar de wekkers zijn aangeslagen in de dwarsrichting van de sleepsnelheid (zie fig.1).

(Vervolg volgende bladzijde)



Figuur 1.

# UW VEILIGHEID...



## ...ONZE ZORG

**Köpcke belgium nv**

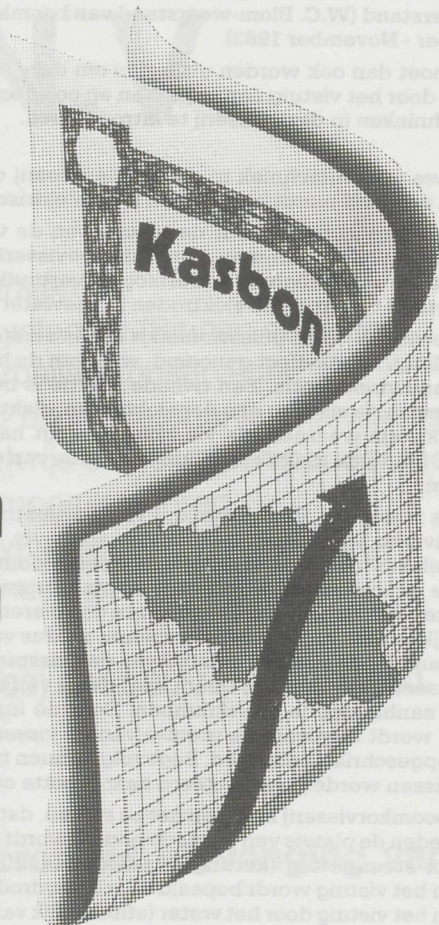
ST. MICHIELSKAAI 21-22  
B-2000 ANTWERPEN  
PHONE : (03) 238.58.46 (6 L.)  
TELEX : 32 916 kopcke b



# Beleggen in NMKN-kasbons

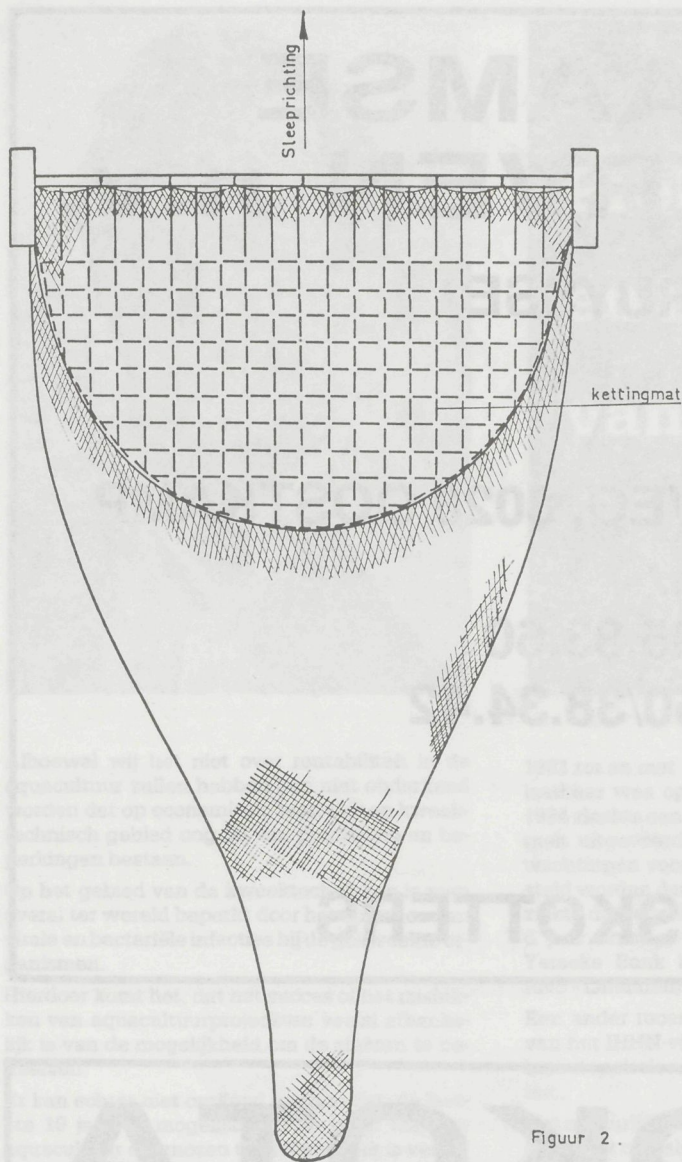
## méér opbrengst voor uw spaargeld

## méér mogelijkheden voor het bedrijfsleven en de werkgelegenheid



**KREDIET A/D NIJVERHEID**

verstandig sparen



Figuur 2.

Bij het gebruik van kettingmatten (zie fig. 2) heeft men een gelijkaardig verschijnsel waardoor zich ook een hoge sleepweerstand manifesteert. In het eerste geval, optuiging met wekkers, kan de sleepweerstand drastisch worden verminderd door het aantal wekkers gedeeltelijk of allemaal te vervangen door lichtere elektrische wekkers, sleepelektroden, in de sleeprichting aangeslagen. (zie fig. 3)

Deze sleepelektroden hebben praktisch geen water- en bodemweerstand en het uit de bodem schrikken van de vis gebeurt niet langer mechanisch, maar elektrisch.

De kettingmatten daarentegen, kunnen niet geëlimineerd worden, maar zouden lichter kunnen worden uitgevoerd, zodat hierook een kleinere sleepweerstand zou kunnen worden verwezenlijkt. Om nu het schrikteffect te bekomen worden tussen de sleepelektroden pulserende stromen ontwikkeld via pulsgeneratoren. Bij deze pulsgeneratoren kunnen de elektrische parameters (pulsduur, frequentie, piekspanning) worden afgesteld in functie van de vissoort en de selectiviteitsgraad. Dit houdt in zich dat de visstapel op een rationele en efficiënte manier zou kunnen worden bevist.

Naast het bepalen van de elektrische parameters dienen er ook een aantal technische problemen te worden onderzocht. Zo moet de elektroden opstelling worden bestudeerd, de aard der elektroden (afmetingen en materiaal) worden bepaald en de elektrische voeding van de elektrische wekkers (sleepelektroden) praktisch, veilig en economisch worden uitgevoerd.

Een eerste methode bestaat hierin dat de elektroden met de puls-generator worden verbonden via twee elektrische geleidende kabels. Hierbij staat de puls-generator aan boord van het vaartuig en worden de elektroden gevoed door kabels op kabellieren die het vaartuig met het vistuig verbinden.

Voor een bokkenvaartuig heeft men derhalve twee kabels per net of vier kabels die door het water moeten worden gesleept, wat voor kleinere vaartuigen een relatief groot vermogen vergt.

Voorts moeten bij dit systeem twee grote kabellieren, voorzien van elk twee kabels worden gemanipuleerd.

Bemanningstekort en plaatsgebrek zullen hier wel een probleem vormen. Er dient aangestipt te worden dat bij dit systeem er slechts één enkele centrale puls-generator nodig is.

Bij een tweede systeem kan een waterdichte puls-generator op de korrestok worden geplaatst waarbij de voeding van de puls-generator door één enkele en relatief lichte kabel kan gebeuren. De kabellieren zijn veel kleiner, doch er zijn hier twee puls-generatoren nodig.

Tenslotte kunnen de sleepelektroden de pulserende stroom krijgen van een waterdichte puls-generator met batterijvoeding. Beide generatoren en batterijset worden hier bevestigd op de korrestok. Er zijn dus hier geen kabellieren nodig.

Wat betreft de veiligheid kan voor de eerste twee methoden alles worden uitgeschakeld aan boord van het vissend vaartuig, terwijl bij de batterijvoeding het geheel moet voorzien zijn van een drukschakelaar, die slechts vanaf een zekere ingestelde diepte de generator in werking stelt.

Verder kan nog worden aangestipt, dat de vermindering aan de sleepweerstand niet enkel wordt veroorzaakt door het aanslaan en de opstelling van de elektroden ter vervanging van de wekkers, maar ook door meer zuivere vangsten (minder omwoeling van de bodem), waarbij het netwerk minder bevuild wordt en het water beter kan doorstromen met als gevolg een kleinere hydrodynamische weerstand.

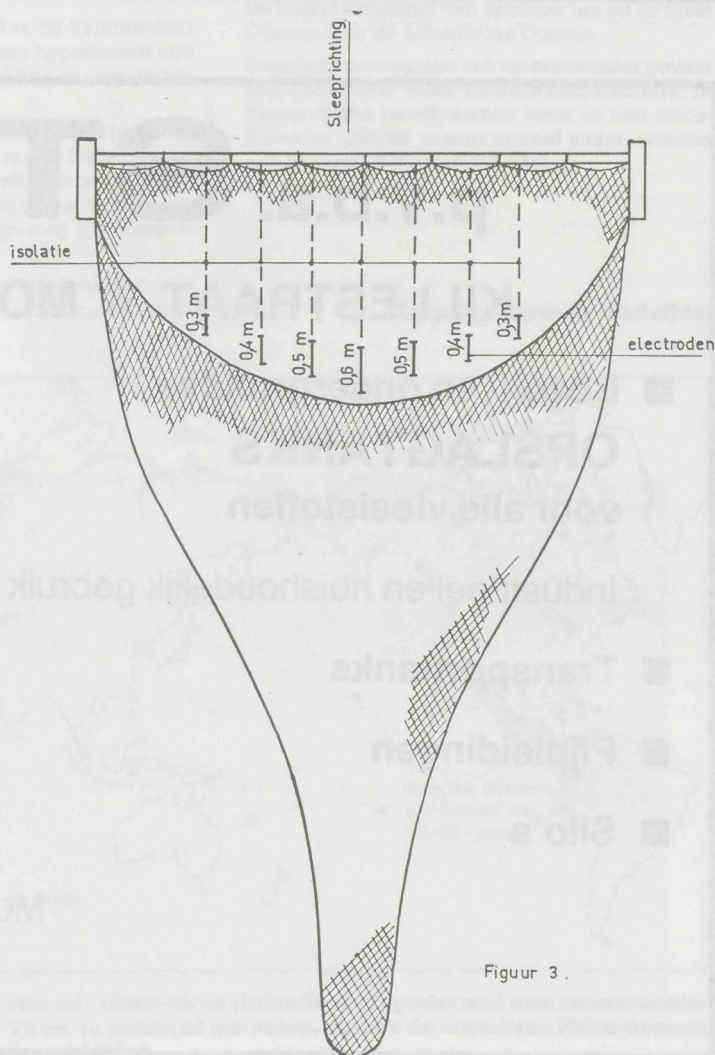
Tevens wordt de kuilinhoud zuiver, zodat de kans op ontsnappen van de kleinere exemplaren groter wordt, wat de selectiviteit terug ten goede komt.

Al deze voordelen van de elektrische visserij kunnen zo maar niet kant en klaar gesteld worden vanaf morgen. Het elektrisch vissen ziet eruit als een optimale visserij voor de toekomst maar er moet nog een lange weg worden afgelegd op het gebied van het onderzoek.

Sinds enkele jaren is het onderzoek in ons land gestart en werden proeven ondernomen op platvis, rondvis en garnaal. Als resultaten kunnen worden vermeld:

- de vangsten waren gunstig;
- de selectiviteit was bevredigend.

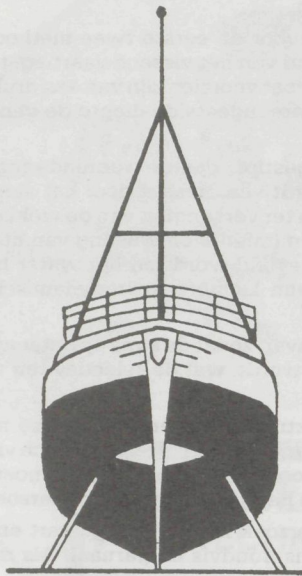
Tenslotte dient vermeld te worden dat de introductie van de elektrische visserij in onze visserijvloot enige opleiding zal vergen.



Figuur 3.

# WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVERN n.v.

A. VANDER CRUYSSSE



LEGEWEG, 8020 OOSTKAMP

☎ 050/35.83.60

Priv. 050/38.34.42

**NIEUWBOUW VISKOTTERS**

## p.v.b.a. **STOKOTA**

KILLESTRAAT 4 MOERZEKE – ☎ (052) 47 86 01 (3 l.)

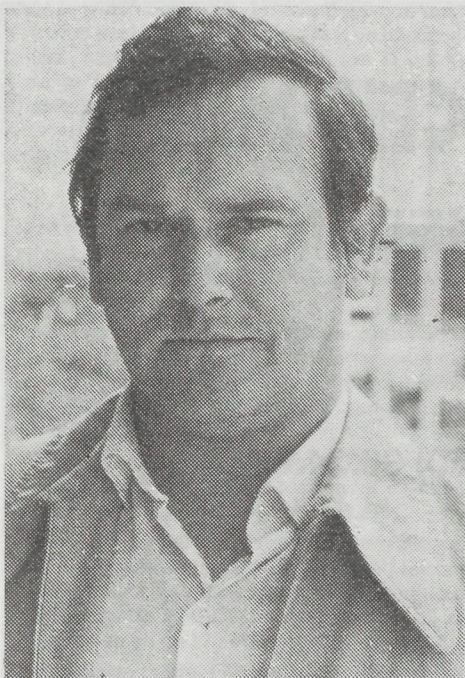
- Boven- en ondergrondse  
**OPSLAGTANKS**  
voor alle vloeistoffen

Industrieel en huishoudelijk gebruik in alle afmetingen

- Transporttanks
- Pijpleidingen
- Silo's

Moderne uitrusting voor konstruktie ter plaatse

VRAAG INLICHTINGEN



# Problemen door transporten en introducties van aquatische organismen

Door ir. D. DECLERCK  
Werkgroep Biologie (IWONL)  
Rijksstation voor Zeevisserij

Alhoewel wij het niet over rentabiliteit in de aquacultuur zullen hebben kan niet onderkend worden dat op economisch, wettelijk en kweektechnisch gebied nog tal van problemen en beperkingen bestaan.

Op het gebied van de kweektechnieken is men overal ter wereld beperkt door het optreden van virale en bacteriële infecties bij de gekweekte organismen.

Hierdoor komt het, dat het succes of het mislukken van aquacultuurprojecten veelal afhankelijk is van de mogelijkheid om de ziekten te beheersen.

Er kan echter niet ontkend worden dat, de laatste 10 jaar de mogelijkheid om in de mariene aquacultuur diagnosen te stellen sterk is verbeterd.

Hierbij aansluitend zijn er tal van recente ziekte bestrijdingsmiddelen ontwikkeld, die het vandaag mogelijk maken rendabele marieneaquacultuur projecten op te zetten.

In deze korte uiteenzetting zullen wij het ook niet hebben over typische ziekteverwekkers, de bestrijdingsmogelijkheden en de effecten van de ziekten op de mariene aquacultuur, maar wel omtrent de problemen bij het transporteren en introduceren van aquatische organismen.

Transporten en introducties van aquatische organismen van het ene kustgebied naar het andere kustgebied en van oceaan naar oceaan zijn regelmatig aan de orde in de mariene aquacultuur. Dergelijke activiteiten nemen nog steeds toe en het risico van het invoeren van ziekten en plagen is daarmee voortdurend aanwezig.

Als voorbeeld kan een parasitair kreeftje (*Mytilicola orientalis*) genoemd worden, welke van Japan naar de westkust van de U.S.A. geïntroduceerd is met partijen oesters (*Crassostrea gigas*). Recent is hetzelfde kreeftje aangetroffen in de mosselen in Frankrijk, wederom meegevoerd met *Crassostrea gigas* transporten van uit Japan en de U.S.A. Het vermoeden is ook aanwezig dat de *Crassostrea gigas* transporten de oorzaak zijn geweest van de verspreiding van oesterziekten zoals het kieuwvirus, *Marteilia refringens* en *Bonamia ostreae*.

Ook Nederland heeft de gevolgen ondervonden van introductie van nieuwe ziekten in de mariene aquacultuur, met name in de oester-teelt.

De in 1980 geïntroduceerde *Bonamia ostreae* ziekte was dusdanig ernstig dat in de periode

1981 tot en met 1983 geen oesterteelt meer toelaatbaar was op de Yerseke Bank en dat voor 1984 slechts een zeer beperkte en experimentele teelt uitgevoerd kon worden. Inclusief de verwachtingen voor de komende jaren kan dus gesteld worden dat de introductie van deze oesterziekte de Nederlandse oesterteelt tenminste 5 à 6 jaar ernstige produktiebeperkingen van de Yerseke Bank heeft opgelegd. (Van Banning Rivo - IJmuiden).

Een ander recent voorbeeld is de verspreiding van het IHHN-virus (Infections hypodermal and hematopoietic necrosis virus) bij penaeus garnalen.

Het natuurlijk verspreidingsgebied van het virus ligt in het oostelijk gedeelte van de Stille Oceaan ter hoogte van centraal Amerika. Hetzelfde virus werd onlangs naar de Atlantische Oceaan en naar het Middellandse zeegebied getransporteerd (fig. 1).

De overbrenging van ziekten en parasieten van het ene continent naar het andere vormt een eer-

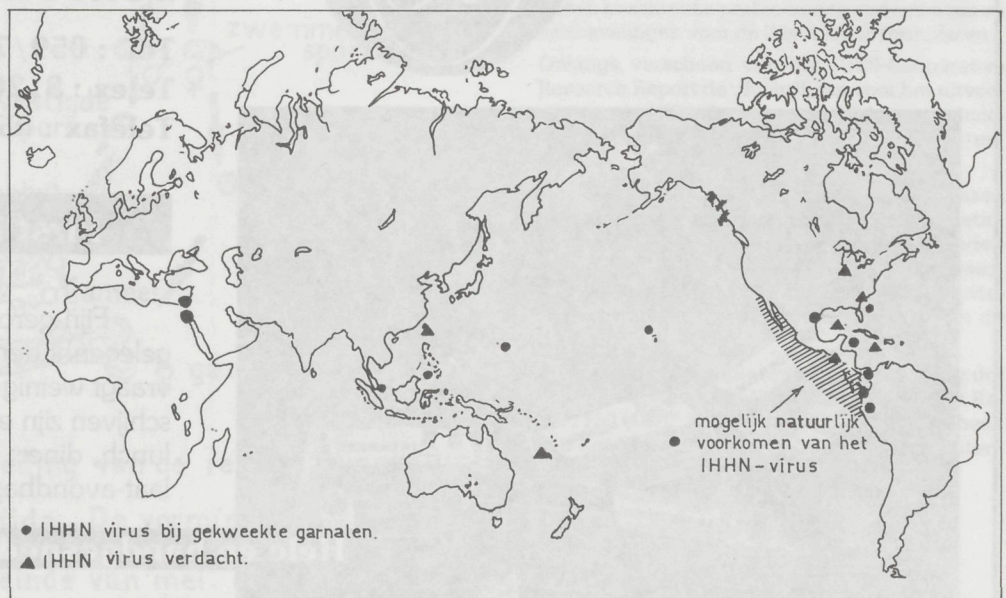
ste klasse van ongewenste en veelal toevallige introducties.

Een andere soort van introducties van aquatische organismen zijn de geplande en doelgerichte overbrengingen.

Als voorbeeld kunnen wij de recente Amerikaanse import van zalmeieren uit Alaska (*Oncorhynchus gorbuscha*) en uit Japan *Oncorhynchus keta* vermelden. Het gaat hier om een introductie (ocean ranching) van zalmsoorten uit de Stille Oceaan naar de Atlantische Oceaan.

Deze introducties zijn echter niet zonder gevaar en de Canadese vrees dat deze zalmsoorten in rivieren zullen terechtkomen waar ze niet thuishoren en daarbij concurrentieel zullen worden aan bestaande soorten is gegrond.

(Vervolg volgende bladzijde)



Figuur 1. - Overdracht van het IHHN-virus (Infections Hypodermal and Hematopoietic Necrosis Virus) in penaeus garnalen, vanuit de oostelijke Stille Oceaan naar andere werelddelen.



# TRAEN - COUCKE N.V.

## INDUSTRIELE BENODIGDHEDEN

### WERKTUIGMACHINES

BRUGGE, Akademiestraat 9 ☎ (050) 33.24.84 - (050) 33.24.85

BIJHUIS :

ZEEBRUGGE, Tijdokstraat 18 ☎ (050) 54.48.81

**SPECIALITEITEN :** Treuilriemen «Bulldog» - Kogellagers «S.K.F.» - V.-riemen «Gates» - Bussen «Ertalon» - Kettingen - Slangen

*Onze technische raadgever komt op aanvraag gratis ter plaatse.*

## N.V. Rokerij LA COURONNE

WENST HAAR KLIËNTEEL EEN ZALIG KERSTFEEST  
EN EEN VOORSPOEDIG 1985.



Industriepark Zandvoorde  
Zandvoordestraat  
B 8400 Oostende - Belgium

Tel. : 059/70.13.24 059/70.13.25  
Telex : 81202 couron b  
Telefax : 059/50.90.93

**First in salmon since 1924**

Fijn-gerookte zalm past uitstekend bij alle gelegenheden. De bereiding is eenvoudig en vraagt weinig tijd. Horizontaal gesneden schijven zijn een ware traktatie bij ontbijt, lunch, diner; ook als licht tussengerecht of als laat-avondhapje.

**Hele en handgesneden zalmzijden**



Een tweede voorbeeld van een geplande introductie is het kweekexperiment met de exotische bruine alge **Undaria pinnatifida** in Frankrijk. De alge werd in 1981 toevallig vanuit Japan naar Frankrijk met ingevoerde oester overgebracht en werd voor het eerst in l'Étang de Thau (Middellandse Zee) opgemerkt.

Deze alge hoort thuis langs de Japanse kusten, bereikt daar een lengte van ca. 1 meter en groeit meestal op een diepte van 5 à 7 meter gerekend vanaf de laagwaterlijn.

De reproductiecyclus voor **Undaria pinnatifida** is in figuur 2 voorgesteld. Het rijpingsproces van de vrouwelijke gametofyten grijpt slechts plaats wanneer de temperatuur van het zee-water 20°C overschrijdt.

De cultuur van **Undaria** is sinds 1963 op wereldniveau noodzakelijk geworden omdat de vraag veruit het natuurlijk aanbod overschrijdt.

Ondanks de 17.000 ha bebouwde oppervlakte en de 2.000 algenkwekers komt men er niet toe aan de stijgende vraag te voldoen. De productie in Japan omvatte in 1979 100.000 ton terwijl de vraag om en bij de 170.000 ton was.

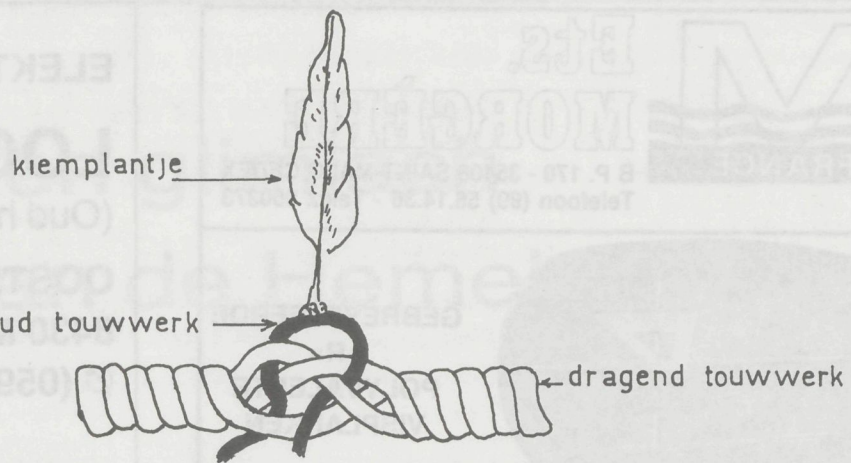
Het geooogste product fungeert als de salade van de Japanners, doch wordt ook gebruikt als toevoegsel van soepen, visburgers, rijst en zeevruchten.

Naast de organoleptische kwaliteiten bevat de alge voor de voeding ook nog een ganse rij van interessante vitamines en bioelementen.

Bovendien bedraagt het eiwitgehalte bij **Undaria** 16%, terwijl de meeste andere algen 6 à 8%

eiwit bevatten. Het belang van deze cultuur heeft dan ook tot een gewilde introductie in Korea en in China geleid.

De biologie van de Japanse alge werd grondig door de Franse onderzoekers geobserveerd. Zij kwamen tot de bevinding dat de alge een veel groter rendement had in de Atlantische Oceaan (lengte 2 m) dan in de Middellandse Zee (0,9 m).



Figuur 3 — De kiemplantjes worden op een dragend touwwerk gegroepeerd zonder dat het oud touwwerk wordt losgemaakt.

Het experiment werd opgezet nabij Île Quessant in Bretagne. De kiemplantjes werden op een dragend touwwerk vastgemaakt (figuur 3) en de volwassen algen konden reeds na vier maanden worden geoogst.

De overbrenging van de alge naar de Atlantische Oceaan heeft heel wat protest uitgelokt van Britse zijde. Deze introductie kan gevolgen hebben voor de eigen Europese soorten en de alginatenindustrie van Engeland grondig in de war sturen.

Het Frans onderzoek heeft echter uitgemaakt dat de temperatuur in het kweekgebied in Bretagne de 17°C niet overschrijdt, waardoor geen rijping van de vrouwelijke gametofyten mogelijk is en aldus geen reproductiecyclus kan plaatsvinden.

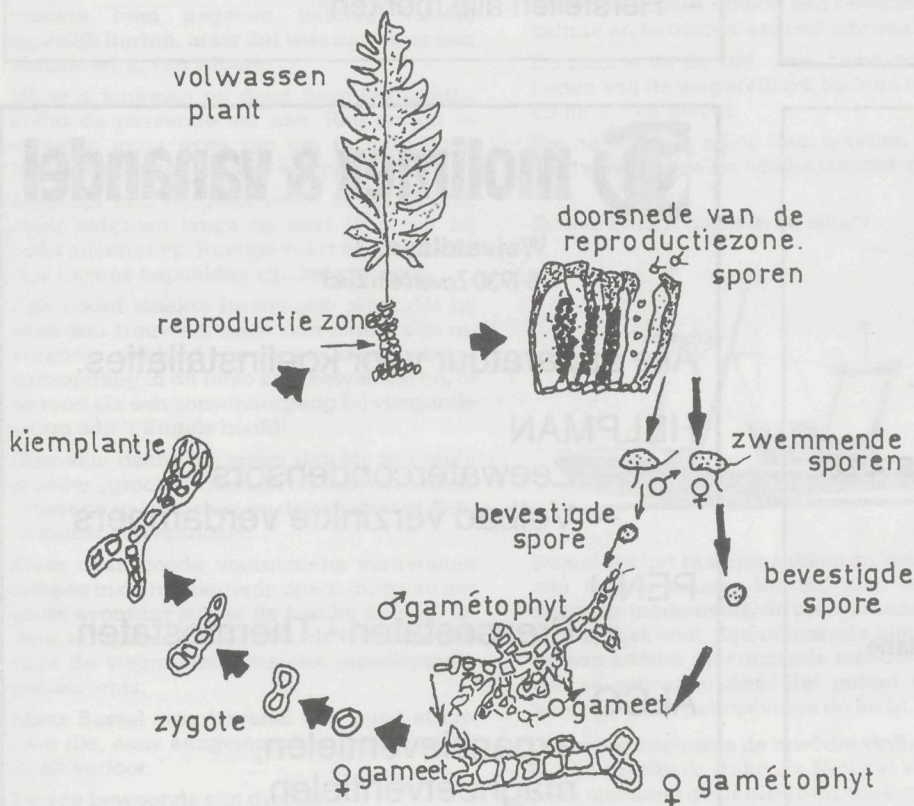
Aan de hand van de beschreven voorbeelden van ondoordachte introducties wordt het duidelijk dat men tot een betere regelgeving dient te komen.

In het kader van ICES (Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee) werd enkele jaren geleden een werkgroep opgericht „Introductions and Transfers of Marine Organisms”, om de hierboven beschreven problemen te onderzoeken en aanbevelingen voor de lidstaten te formuleren.

Onlangs verscheen van het ICES-Coöperative Research Report de „Richtlijnen voor het uitvoeren van de ICES-Gedragingscode bij het introduceren en overbrengen van marine dier- en plantensoorten.

Het document is het resultaat van vele jaren overleg binnen de ICES door tal van internationale deskundigen, over de gevaren verbonden aan het introduceren van zeedieren (vissen, schaal- en schelpdieren) en planten (hogere wieren) afkomstig uit verschillende delen van de wereld.

Een compleet exemplaar van het Engelstalig document dat een ICES-Coöperative Research Report 130 (1980) is, bevindt zich in de bibliotheek van het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende.

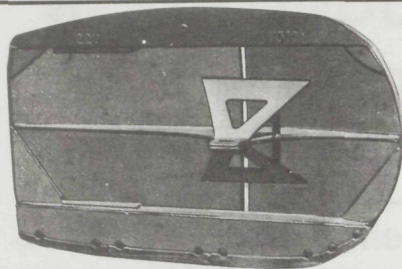


Figuur 2 — Schematische voorstelling van de reproductiecyclus van *Undaria pinnatifida*. De vorming van sporen grijpt plaats op het einde van mei. De jonge plantjes verschijnen in de maand december in l'Étang de Thau. (Middellandse zee)





**Ets. MORGÈRE**  
B P. 170 - 35408 SAINT-MALO CEDEX  
Telefoon (99) 56.14.36 - Telex 950373



GEBREVETEERDE  
«R»  
POLYVALENTE  
VISPLANKEN

**AFMETINGEN EN GEWICHTEN**

TYPE	Lengte - Breedte	KGS	<b>TUSSEN- MATEN ZIJN VERKRIJG- BAAR OP AANVRAAG</b>
PS 0	1.200 × 700	100 - 120	
PS 1	1.400 × 800	120 - 140	
PS 2	1.600 × 900	160 - 180	
PS 3	1.800 × 1.000	200 - 240	
PS 4	2.000 × 1.100	250 - 350	
PS 5	2.200 × 1.200	350 - 450	
PS 6	2.400 × 1.300	500 - 600	
PS 7	2.600 × 1.400	650 - 750	
PS 8	2.800 × 1.500	800 - 900	
PS 9	2.900 × 1.600	950 - 1.050	
PS 10	3.000 × 1.800	1.150 - 1.200	
PS 11	3.200 × 1.900	1.250 - 1.350	
PS 12	3.250 × 2.000	1.400 - 1.450	
PS 13	3.500 × 2.100	1.500 - 1.800	
PS 14	4.000 × 2.200	1.850 - 2.000	

**ELEKTRIEK** **MEKANIEK**

**LOOSBERGH CH.**

(Oud huis) pvba

**OOSTENDELAAN 181,  
8430 MIDDELKERKE**

☎ (059) 30.03.33

- Herwikkelen en herstellen van motoren en dynamo's
- Algemene auto-elektriciteit - autoradio's - VDO tachograven
- Industrie en marine toestellen - batterijen en batterijladers
- Gereedschap: Metabo - Kango - Draadsnijmachienen
- Betontrillers - lasposten
- Herstellen alle merken



**EUROPA HOTEL**

**KAPELLESTRAAT 181 - 8401 BREDENE A/ZEE  
TEL. (059) 32 11 93**

JEAN SLEGERS-VANSLEMBROUCK



Het Hotel Europa biedt alle moderne accommodatie



- Enige ligging aan de duinenzone
- Centrale verwarming, lift
- 58 kamers, deels met bad en W.C. of stortbad
- Fijne keuken, matige prijzen
- Gezellige Brasserie met verzorgde bediening
- Zalen van 20 tot 200 personen voor recepties, huwelijken, banketten en vergaderingen
- Ruime eigen parking
- Open gans het jaar



Vraag vrijblijvend alle inlichtingen ter plaatse bij de heer Jean Slegers, oud-leerling Hotelschool Oostende - Prom. 61



**molimex & vanandel**

**Weiveldlaan, 7  
- B-1930 Zaventem Zuid**

Alle apparatuur voor koelinstallaties.

**HELPMAN**

- Zeewatercondensors
- Volbad verzinkte verdampers

**PENN**

- Pressostaten - Thermostaten

**ALCO**

- expansieventielen,  
magneetventielen

**PRESTCOLD**

- open en semi-hermetische compressoren

**I.C.I.**

- Koelgas-R12/R22/R502





# Een glimlach van de Hemel

Door L.A. INGHELBRECHT  
Rijkskustloods en bijzonder medewerker

De stugge, rosse stuurman van het m/v „Alieszee”, O.102, was afkomstig van De Panne en woonde nu, naar men zei, ergens aan de oostkust.

Hij droeg een wilde baard waaraan hij even streelde als hij - wat zelden voorkwam - niet snel genoeg een antwoord kon geven. Zijn doordringende blik maakte dat vele mensen niet gemakkelijk met hem konden omgaan.

Bustel, dat was de naam die de kustbewoners hem gegeven hadden, heette eigenlijk Berten, maar dat was dan weer een verbastering van Albert.

Hij was jonkman en deed deze burgerlijke stand de passende eer aan. Rap om uit te schieten maar even rap om te verzoenen leefde Berten tussen wal en schip.

Eigenlijk had hij geen vaste verblijfplaats, maar iedereen langs de kust wist dat hij nooit alleen sliep. Rustige vaart en stormachtige havens bepaalden zijn levenskoers.

Aan boord maakte Bustel zich sterk dat hij eens zou trouwen, maar dan moest zijn uiverkoren zo blond zijn als een regenachtige zonsopgang in de Ierse zee, beweerde hij, of zo rood als een zonsopgang bij vliegende storm aan 't Engels hoofd!

Dikwijls dacht hij eraan dat hij zijn oude moeder „grootje” noemde hij haar eens meer moest gaan bezoeken en dat hij minder Nette moest verwaarlozen.

Maar deze goede voornemens verdwenen telkens in de hernieuwde opwindning van het grote avontuur achter de blanke duinen. Iedere terugkeer van de reis als ieder vertrek naar de visgronden was een meeslepende gebeurtenis.

Maar Bustel was bovenal een goed stuurman die, eens aangemonsterd, alle agressiviteit verloor.

De zee bewoonde zijn dromen.

Teune de schipper, wou hem zolang mogelijk aan boord houden maar wist wel dat die reisdruif vroeg of laat zijn nest zou uitvliegen.

Stuurman en schipper hadden dezelfde wakkerheid van geest: wie slaapt vangt geen vis was het ordewoord.

„Schipper”, zei Berten, naar de kom turend en even aan zijn baard plukkend, straks zien we alle vuren van de wereld, als 't zicht tenminste zo blijft...”. „Met teveel zicht zijn we ook niet gediend”, replikeerde de schipper.

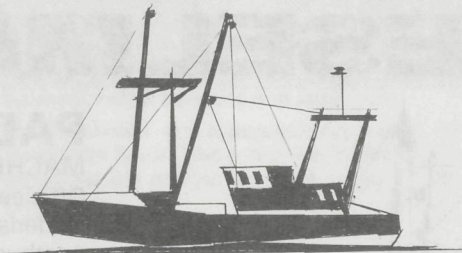
„Als Wolf Rock dwars is mag je oostelijke koers sturen...” merkte hij nog op, „ik ga naar beneden en kom je later wel aflossen...”

Even was het hem opgevallen dat Bustel nogal bezorgd was en zwijgzamer dan naar gewoonte. Hij kende de stuurmans' karakter op een prik en hij had een onverklaarbare genegenheid voor deze ruwe kracht die blijk noch God noch gebod kende eens dat hij voet aan de wal had gezet, maar zodra hij een dek onder de voeten voelde een onverstoerbare kalmte en betrouwbaarheid uitstraalde.

De ruimte en de tijd, deze twee goddelijkheden van de vergetelheid, hadden hem duidelijk in hun macht.

Teune wist dat hij op hem rekenen kon. Hij verdween langs de smalle trapgat naar zijn hut.

De zee brengt mensen bij elkaar.



Bustel liet het raampje zakken en leunde met zijn linkerschouder buiten, diep de frisse zeelucht inademend, de rechterhand achter zich op het wiel. Zijn peinzende blik volgde een zwerm meereizende meeuwen, zonder ze echter te zien. Het geluid van hun voortdurende gekrijs vulde de lucht.

Hij herlas nogmaals de brief die verfrommeld in zijn broekzak stak: „'k Heb j'al een hele poos niet meer gezien, Berten, maar ge zoudt nu toch moeten weten dat ik heel wat dikker geworden ben, ik voel het kind al, het beweegt, ik wacht ongeduldig op je, kom maar gauw, ik weet dat ge d'er niks zou mee inzitten om weg te blijven en ik kan toch ook niet blijven wachten, Berten, ge weet wat ik zal doen. Daar ben ik zeker van omdat het dan beter zal zijn voor iedereen. Bolle, de aalmozenier zegt altijd maar dat een mens nooit voor zichzelf leeft, maar ik voel me best als ik alleen ben! Als ge weeral ergens blijft plakken, als ik nu van je geen antwoord krijg, dan

weet ik wat er me te doen staat... 't is niet zoals in de rommanneljes, Berten, maar zonder u kan ik niet verder, met jou moet ik leven en sterven...”

Zij had altijd geloofd, Nette, dat het over wat ernstigers ging dan een eenvoudig vakantieavontuur.

Het zat Bustel lelijk dwars dat hij Nette niet had getelefoneerd vooraleer ze vertrokken waren. Hij had haar minstens moeten laten weten dat hij zinnens was met haar te gaan samenwonen in 't oude huis aan de pannelslag, het laatste huis achter de duinen, maar hij had grote moeite mee gehad dergelijke beslissing over de lippen te krijgen.

Dat was stuurman Bustel, koppig, geweldig en kort van stof en niet altijd bekwaam tot derdehand.

En plots was hij heel haastig om bij Nette te zijn. Plots wist hij dat haar stille, innige aanraking, woordloos uit de volheid van haar hart moest komen. Even had hij een binnenpretje als hij dacht aan Nette's achterovergekamde, blonde haar en haar ronde, verwonderde ogen.

Een glimlach van de hemel.

Zijn instinctieve liefde leek tegen meer hoop opgewassen dan men wel zou kunnen vermoeden.

Met zuidoostelijke koers voor de bokkevisser O.102 langs de „Seven Stones” en de „Longships”. 't Water van 't kanaal kleurde donkerblauw, waar de schroef het water gemalen had liepen heldergroene en witte strepen. Danig klaar was de lucht dat de klim een scherpe lijn leek waarop in de verte reeds „Wolf Rock”, wit in de late namiddagzon, zichtbaar werd.

Schipper Teune Wolle, meester na God, stuurde met de zekerheid der jarenlange ervaring doorheen de gevreesde zuidwestelijke passage van Engeland.

\* \* \*

Eens Wolf Rock gepasseerd zou hij naar „Lizard Point” sturen om dan over „Beachy Head”, „Dungeness” en „Star Point” ter hoogte van Brighton met een zuidzuidoostelijke koers naar het verkeersscheidingsstelsel te sturen.

(Vervolg volgende bladzijde)



REPARATIE  
MONTAGE  
ONDERHOUD  
SERVICE

MACHINEFABRIEK **A. Th. VAN TOL B.V.**

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'  
TANDWIELKASTEN  
KEERKOPPELINGEN  
ASLAGERS  
STUWBLOKKEN



Pannerdenstraat 3-9, Waalhaven, Pier 2, 3087 CH Rotterdam;  
Postbus 5420, 3008 AK Rotterdam.  
Telefoon (010) 299822, b.g.g. (010) 299649  
Telex 28183

en dat  
24 uur per dag...

SCHEEPS- EN  
METAALKONSTRUKTIE  
KRANENVERHUUR  
AFWERKEN NIEUWBOUW

**Joel VERHEYE**

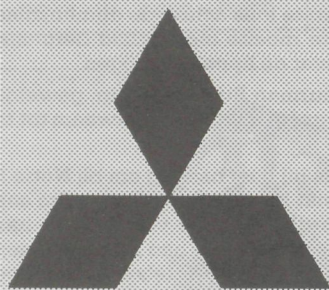
Visserstraat 44, 8380 ZEEBRUGGE  
Ø (050) 54.45.41 - 54.69.89 - 54.64.68

**EVEREST**

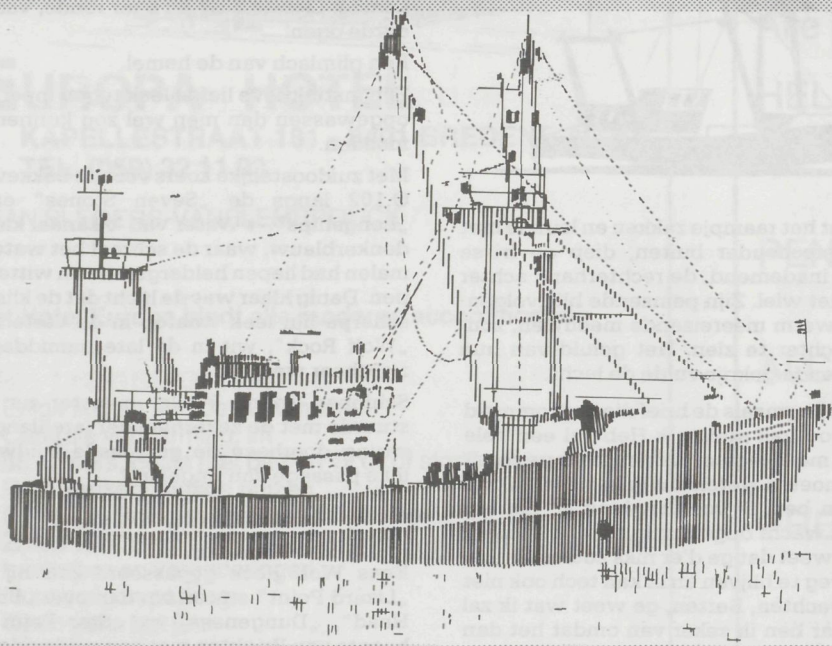
Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE  
Ø 32.00.07

het koudste  
het best bewerkbaar



**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 059-32 08 20 - 32 39 79

telex: 81229

**MHI SAMOFA DIESEL BV**

Postbus 20, 3840 AA HARDERWIJK-NEDERLAND

telefoon: 09-313410-13041

telex:47330 smofa nl

**zuinig en betrouwbaar**

Dan in de noordoostelijke laan en zo naar „Cap Gris Nez”. Hij rekende stellig voor kerstmis te kunnen markten en dat het een goede reis zou worden.

Vijfhonderd bennen heek, scharretongen, kabeljauw en nog wat andere soorten van de „Kishbank” - de „kissbank”, zei Berten.

Wanneer Teune sprak van een goeie reis dan dacht hij nooit in termen van weersgesteltemis. Vissen en vangen was zijn enige doel en al het andere was daaraan ondergeschikt. Het was dan ook geen mirakel de „Alieszee” met stormkracht te zien vissen, tot de kruien van de golven voorover tuimelden.

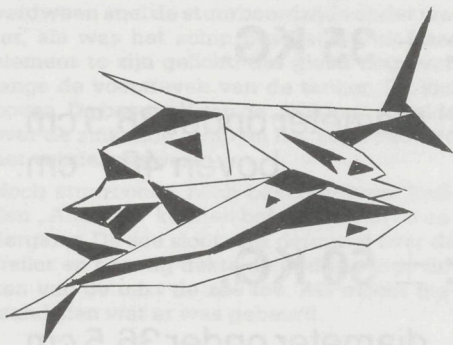
De schipper was een man van weinig woorden, hij kende alleen maar de orde van het doen, niet die van de jacht naar goud. Hij werkte in het lastigste en zwaarste beroep, een verbeteren strijd niet alleen tegen wind en water maar ook voor het eigen bestaan en dit van vrouw en kinderen.

Hij kon als het nodig was alle koersen en verheden uit het hoofd noemen rondom de Britse eilanden! Nu kwam het schip terug uit de Ierse zee.

Jarenlang had hij mooie meid gevist dwars van Walfishbay en aan de Kongostroom. De Europese bemanning was één voor één vervangen geweest door inlanders en uiteindelijk was hij nog als enige blanke aan boord gebleven van de zijtrawler. Op dit moment had hij ook een punt gezet achter wat hij noemde zijn „Afrikaanse periode”. Maar steeds droeg hij in zijn hart dat onverklaarbare heimwee van de tropen: het niet te vervangen beeld van een hete zon op een loden zee.

De boelen lagen gesjord in de verschansingen, het dek was gewassen en de bokken stevig gelast. 't Was wel even hard werken geweest met de steeds zwaarder wegende wekkers.

Geduwd door een lichte stroom uit het westen spoedde O.102 zich als een late vogel huiswaarts.



De Noorse mammoettanker „Wiking” had Rotterdam verlaten met bestemming de Perzische Golf. Nadat de Eurogeul doorgevaren was had het roodgeschilderde reuzenschip de rechterkant van het verkeersscheidingsstelsel ingenomen.

Het vaartuig, in ballast, torede hoog boven de Noordzee.

In tegenstelling met de treiler, waar de opvarenden steeds de golven op zich of boven zich zien aankomen moet de bemanning van de superschepen diep overboord kijken om de zee te zien.

De bulbsteven scheurde de waterspiegel. Ter hoogte van Dover minderde de mammoetvaart. Uit de oostelijke haven stevende een kleine witte boot met rode pilotvlag op de tanker toe en manoeuvreerde langs zij.

Langzaam daalde de loods met de pilothoist langs de scheepszijde, zwaaide nog even

naar de kleine figuur van de gezagvoerder aan het raam van de softenontanker.

Mensen van onze kust hebben de gave van de taal en de realiteit, ze noemen een dergelijke tanker aldus omdat ze geen brugvleugels heeft; ze zeggen Nette in plaats van Antoinette; tegen de lange sluismeester zeggen ze „viertorre” en Bustel in plaats van Albert.

De opgeschoten stuurman van de mammoet-tanker had niets van de spreekwoordelijke geslotenheid van de Noormannen. Hij had duidelijk de gave van de konventie. Meestal navigeren oude loodsen en jonge stuurman hun schip in volmaakt en begrijpend stilzwijgen. Maar deze knaap leek in zijn element en bereid er honderduit over te praten.

De elektronische bruguitrusting en de navigatie had hij blijkbaar compleet onder de knie. Sterren en sterrenbeelden waren anderzijds zijn sterke kant niet.

Wat hij zou aanvangen moest de elektrische uitrusting van zijn schip uitvallen scheen hem verre van zorg te zijn.

„Hoeft ook niet”, lachte hij en toonde de loods een koffertje waarin een computer stak. „This is personal” had hij gezegd, „look”, en inderdaad in luttele seconden had hij de positie van het schip op het kleine scherm getoverd.

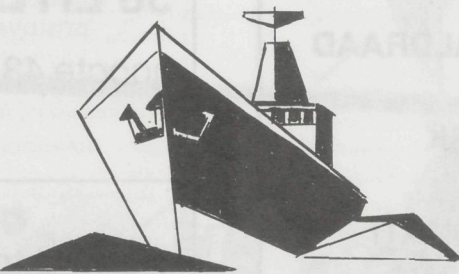
Zes maanden reeds was de jeugdige stuurman aan boord van de tanker en amper eenmaal was hij aan wal geweest, gedurende amper een paar uren. Laden en lossen gebeurde op de pieren en schiereilanden van de verre havensteden.

Het volle lokkende leven blijft uit het vaarwater van de moderne scheepvaart. Lossen en laden duurde nooit langer dan een etmaal. Bovendien had hij nog de handen vol met heel wat taken sedert de bemanning van het schip met een tiental eenheden verminderd was geweest.

Alleen al het bijhouden van de zeekaarten van alle wereldzeeën, 5.000 in getal, vergden veel tijd. Bovendien lagen de wachten heel dicht bij mekaar!

Uit het fac-simili toestel schoof langzaam een weerkaart, de rand van het hogedrukgebied der Azoren lag boven het kanaal en zuidelijk ervan naderde een lagedruk.

Hij schakelde de automatische piloot op westelijke koers. Het schip voer recht de zon tegemoet die in vuur en vlam onder de kim verdween.



Op de tanker, massief als een flatgebouw, had de wachtsman „for bells” geslagen. De stuurman ving de hondewacht aan.

Het grote radarscherm verlichtte het rode gelaat van de gezagvoerder telkens de sweep de heading marker raakte.

„Fog is dense, mate” zei hij, zonder zijn hoofd van het toestel op te heffen, ... „en dat is minder dan vijftig meter...” voegde hij eraan toe.

„We liggen 245 graden voor, ik zal boven blijven, houdt goed het scherm in het oog en zo-

dra ge een echo ziet rond de heading marker verwittig mij dan, ik lig wat op de seat...”

Eerst maar twee uur later verdween de kapitein in de schemer van de brug.

\* \* \*

Bustel besloot toch maar Teune, de schipper, te porren toen het radartoestel geen beeld meer gaf. Ze waren al een hele tijd in de mist terechtgekomen en hij had het een beetje verwacht, plots was de lucht te vochtig geweest.

En dan nog met dergelijk mooi weertje zit de mist dikwijls aan de achterkant van 't firmament te loeren!

De mist was opdringerig en stil. De weerberichten en Landsend en Niton radio waren juist geweest. Als de kapitein op de brug verscheen stond Bustel nog geboven over het apparaat dat alleen maar een witte schijf vertoonde.

„Ik heb een nieuwe zekering geplaatst...”, momperde Bustel, „maar 't zal wel wat anders zijn, ge zult het nooit anders zien 't is als met de wijven, als ge ze nodig hebt zeggen ze ook foert...”!

Teune zette de brugdeur open opdat ze beter de geluiden uit de zee zouden horen. Om de twee minuten trok de stuurman nu aan de scheepsfluit. Onverdroten zette de O.102 haar reis verder.

\* \* \*

Teune dacht eraan dat hij ooit eens aan wal moest blijven. Niet dat hij van het varen genoeg zou hebben, hij bleef steeds even zout van binnen, zijn hart klopte nog even hard als dat van zijn stuurman voor roep van de zee maar naargelang zijn broeders in den gelove uit het bedrijf verdwenen kreeg hij steeds sterker het gevoel het heklicht van zijn generatie te dragen.

En bovendien had hij last van heupjicht. Na een heel leven van gaan en keren tussen wal en schip beangstigde hem plots de toekomst. Wat moest hij in 's hemelsnaam uitrusten aan de wal.

Zou hij daar niet het aardse evenwicht verstoren? Even nog liepen zijn gedachten terug, terwijl hij scherp uitluisterde, naar zijn vroegere reizen, naar Agadir, helse vaart van een maand in een onuitstaanbare hitte.

Dan de oorlog. Hij was aan boord van zijn schip als jongen, in Fleetwood, waar moest gewacht worden op een reserveonderdeel voor de stoommachine uit Duitsland.

Vier jaar was hij van thuis afgezonderd geweest. Hij had gepoogd naar de koopvaardij over te stappen, en moest daartoe een document ondertekenen op „'t maritiem”.

Maar hij kende geen gebenedijd woord engels en achteraf bleek dat hij zijn handtekening had geplaatst onder de ... minesweepers.

Deze vergissing was wellicht zijn geluk geweest, dacht hij.

Het lot spint de draden van het leven. Hoeveel van zijn scheepsmakkers waren tenslotte weergekeerd van de koopvaardij? Onwillekeurig kwam hem dan dat andere toeval voor de geest: zijn ontmoeting met Alies.

't Had niet lang geduurd vooraleer ze allebei in de nauwe kooi van de stroomtreiler waren aangeland. De leeftijd waar de liefde evenveel in de ogen als in het hart leeft.

(Vervolg volgende bladzijde)

**KUSTVISSERS-  
VAARTUIGEN  
EUROKOTTERS**

} uit Breskens



**BENEDEN 70 TON  
MAX. LENGTE 24,50 METER**

- Korte levertijden tegen scherp concurrerende prijzen.
- Vertegenwoordiging **DAF dieselmotoren**, verkoop en service.
- Hydrauliek en pneumatiek.
- Alle reparaties/verbouwingen aan visserijsschepen en viswinkes.
- Specialist in revisie (groot en klein survey) van vrijwel alle merken scheeps- en hulpmotoren.
- Waar en wanneer u onze hulp wenst, wij staan altijd gereed om u dag en nacht van dienst te zijn.

## **VAN DE SANDE BRESKENS**

Machinefabriek / Scheepswerf - Postbus 25, 4510 AA Breskens -  
Tel.: 01172-1765 - na 17.00 uur: 01172-1569  
telex no. 55332



scheepswerf - machinefabriek van de sande breskens - holland

*Wij wensen onze relaties en bekenden  
prettige Kerstdagen en een voorspoedig Nieuwjaar.*

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**

**S C A P** sv

**HENDRIK BAELSKAAI 27 - OOSTENDE**

# **sterke plastieke bennen**



**44 LITER : ± 35 KG.**

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.  
boven 48 cm.

**58 LITER : ± 50 KG.**

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.  
boven 53,5 cm.

wend U tot :

**S.C.A.P.**

H. Baelskaai 27, Oostende ☎ 059/32 29 51  
32 09 31

Zelf voor zere ogen was ze, de dochter van Haaie, eens de beste kapitein van de Oostendse rederij. Rank als de drendels van een striemer, mooi als een regenboog wanneer de wind haar rokken opblies. Haar omhelzingen deden hem aan God geloven. Hoe blauw was de lucht!

De nacht vorderde traag, flarden dikke mist gleden langs de brugvensters. Beide zeelui luisterden naar enig ander geluid dan dat van hun eigen hart, enig ander geluid dan dat van de voortstuwing van hun eigen schip dat verloren liep onder de dikke deken van mist die op de vlakke zee scheen te liggen.

Met weemoed dacht Teune nog terug aan de tijd dat de visbakken de zee beheersten. Dagenlang kon men aan de korre liggen zonder een enkel koopvaardijvloot noch van verre noch van dicht, te zien.

Thans kan men zelfs niet meer vissen waar men wil, wat men wil en hoeveel men wilt! Eigenlijk zijn we van de zee verdrongen, voor ons is hier geen plaats meer. 't Is tijd dat ik ermee stop.

Toen boorde de doffe toon van een mis-thoorn aan bakboord door de melkwhite muur; dan kwam het geluid van stuurboord. Gespannen stonden beide mannen voor de nu geopende vensters van de brug.

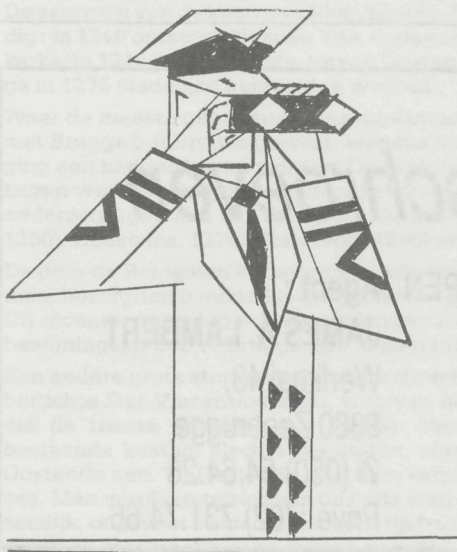
Wanneer ze de zwarte toon boven hun hoofd hoorden was het al te laat. „Hard bakboord”, schreeuwde Teune nog naar de stuurman die de motor al op volle kracht achteruit had gezet.

„Geen bakboord”, schreeuwde deze nog voor zich uit, „nooit bakboord, nooit bakboord bij een aanvaring”.

Dan dreunde Teune tegen het schot van de kaartenkamer. Als in een vertraagde film rolde het schip over haar stuurboordzijde. De voorsteven van de mammoettanker had helemaal geen moeite met het kleine vissersvaartuig.

Eerst werd het boven de bulb gelicht, dan verdween snel de stuurboordzijde onder water, als was het schip beschaamd uit haar element te zijn gelicht, het gleed nog even langs de voorsteven van de tanker. De kiel boven. De booggolf van de „Wiking” spoelde over de zinkende romp en het zog voltooide het vernielingswerk.

Noch stuurboord, noch bakboordsroer hadden „Alieszee” kunnen behoeden van de ondergang. De zee sloot zich definitief over de treiler en haastig dekte de opdringerige deken van de mist de zee toe. Als mocht niemand zien wat er was gebeurd.



Enkele minuten maar had het drama geduurd.

Het toeval van een ontmoeting was het noodlot van vele mensen. Het lot spint de draden van het leven.

Aan boord van de „Wiking” speurde de jonge stuurman aandachtig op het Automatische Radar Plot Apparaat. Hij had de koers veranderd naar 21° graden en was heel even verbaasd toen alle vektoren naar zijn eigen schip toe verdraaiden. Maar dadelijk had het scherm opnieuw het normale beeld ver-toond.

Even dacht hij aan een fout in de scheepslog maar blijkbaar was alles o.k. De gezagvoerder had enkel de telegraaf vooruit geduwd op volle kracht, 15 knopen, en dat kan een kleine storing veroorzaken op het scherm, wist hij.

\* \* \*

De dagen volgen op de nachten, de maanden op de weken en niemand kan bij de dingen blijven stilstaan.

Daar aan de Oostkust, in het panneslag, het laatste huis, vroeg Nette zich af of er wel nog enig nieuws zou komen van Berten. Maar eigenlijk kwam nooit een brievenbesteller zover in de modderige straat.

Maar dit keer wist Nette wat haar te doen stond, ze had het hem dit keer, dacht ze, goed op het grote hart gedrukt. Met niemand kon ze delen, ze had een afschuw van teveel mensen om haar heen.

Hij zou zich helemaal niet hoeven te verbazen over haar besluit. 't Zou allemaal in orde zijn. Nog even had ze geloofd dat hij de weg terug zou vinden maar ordelijkheid was Bertens sterkte zijde niet! De hemel mag weten waar hij nu weer doolt en wat hij weer uitspookt, dacht ze.

En Nette las geen kranten.

Zonder haar zou hij nooit ergens geraken. En toen kreeg ze weer dat ijskoude gevoel van binnen. Het werd in haar uitgegoten.

Nu wist ze definitief wat haar te doen stond.

Heel even was ze angstig geweest toen ze de branding inliep, maar algauw was er niets meer.

De zee kan mensen scheiden, maar brengt ze ook samen.

Een grote wolk van grijze hagel dreef uit het westen over de duinen. Teune's vrouw Alies, zei tegen de mensen, haar burens, dat de kapitein wel zou terug zijn tegen kerstmis. Hij was al altijd teruggekeerd, zelfs van heel verre reizen.

Hij had nog gevaren op de kusten van Marokko, zelfs was hij nog naar de Bereneilanden geweest. En van Kongo was het maar een kleintje geweest om terug te keren. Er was geen enkele reden waarom ze zich ongerust zou hoeven te maken. „Hij was een koning van de zee”, zei ze.

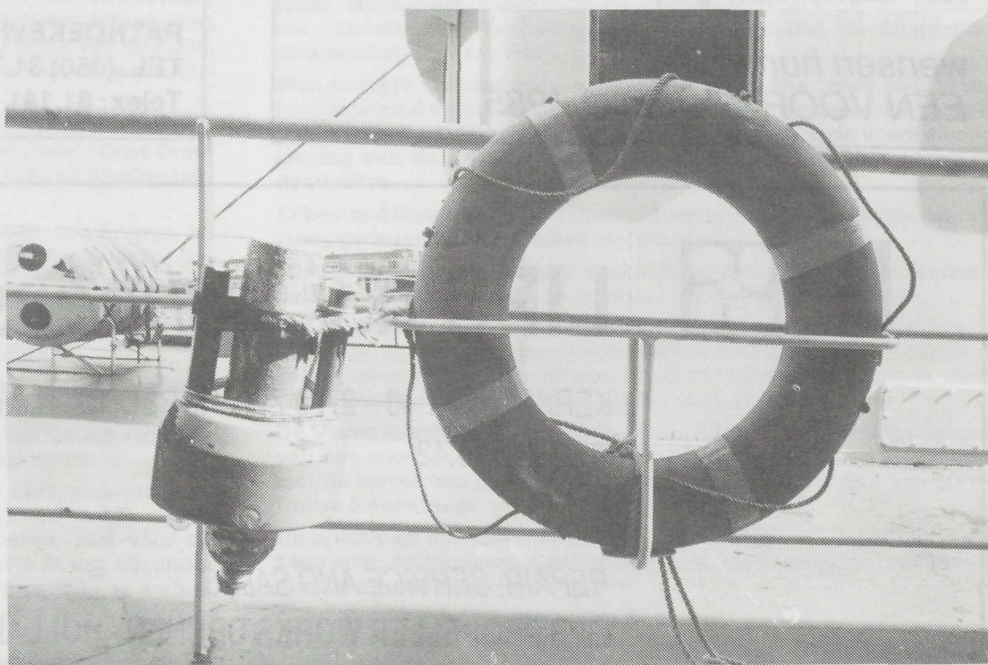
Iedere dag, zei ze dat de kapitein zou terugkomen. Ondertussen, in afwachting zou ze hem een nieuwe trui breien. Ze wist dat hij nogal wat kouwelijk geworden was.

Het werd steeds stiller in het huis van de schipper daar aan de Oostkust. En wanneer de storm de zee ook voor de meeuwen onherbergzaam maakte, hielden ze Alies gezelschap, het geluid van hun voordurende gekrijs vulde dan de lucht.

De dagen volgen op de nachten en niemand kan bij de dingen blijven stilstaan. De vrouw van de schipper heeft aan zijn trui gewerkt tot hij, Teune, in haar herinnering is ten onder gegaan.

De zee lost geen problemen op, ze brengt ook geen antwoord en de schipbreuk wacht nooit.

Dit is het lijden voorbehouden aan die mensen die hun hart aan de zee hebben verloren.



## OPGEPAST!

DE WINTER IS IN AANTOCHT! – DENK AAN UW HOOFD!  
BESCHERMT HET MET EEN HOOFDDEKSEL

natuurlijk van bij

## Jacqueloot

OOK GROTE KEUS HEMDEN EN BREIGOEDEREN

Hoek Witte Nonnenstr. en Christinastraat, Oostende

De raad van beheer,  
de direktie en  
het personeel van

## O.V.A.

(onderlinge visafslag)

wensen hun leden

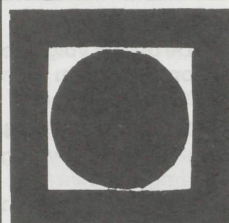
EEN VOORSPOEDIG 1985

## HAND IN HAND OOSTENDE

wenst al haar leden

EEN VOORSPOEDIG

EN GELUKKIG 1985



**opdedrynck** p.v.b.a.

Hendrik Baelskaai 35, 8400 OOSTENDE

Ø (059) 32.37.76 – B.T.W. 411.924.059

- ALGEMENE ELEKTRICITEITSONDERNEMINGEN
- BOUW-, INDUSTRIE- EN SCHEEPSINRICHTINGEN
- ELEKTRISCHE VERWARMING

Alle veranderingswerken – SIEMENS DEALER

Magazijn en toonzaal met vrije toegang

De raad van beheer,  
de direktie en  
het personeel van

## HULP IN NOOD

(onderlinge verzekeringsmaatschappij  
voor vissersvaartuigen)

wensen hun leden

EEN VOORSPOEDIG 1985

## N.V. DELANGHE

- ★ Rolbruggen en alle hijstoestellen tot 100 ton
- ★ Portaalkranen en galgkranen
- ★ Naverkoopdienst „UNELEC” takels
- ★ Algemene metaalkonstruktie

PATHOEKEWEG 104-106, 8000 BRUGGE

TEL. (050) 31.71.81

Telex: 81.141



## LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 – 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN

Ø 03/252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :

**JAMES A. LAMBERT**

Werfkaai 43,

8380 Zeebrugge

Ø (050) 54.64.26

Privé : (02) 731.74.66

# WEST-VLAANDEREN EN ZIJN HISTORISCHE BINDING MET DE ZEE

door W. DEBROCK,  
Voorzitter van de Marine Akademie

## DE VERDEDIGING TEGEN DE ZEE

De Noordzee ontstond, na het einde van de IJstijd, ca. 10.000 v. Kr., in gevolge het langzaam wegsmelten van de ijskap die van Vlaanderen een barre preglaciale toendra had gemaakt. De Noordzee had een 9.000 jaren nodig om ongeveer op het huidige dieptepeil te komen.

Stilaan trok het warmere jaargetijde jagers aan naar het Noorden. Hun oudste sporen zijn wellicht reeds in het Brugse te vinden, in de periode tussen 10.000 en 7.000 v. Kr. Een permanente bewoning van West-Vlaanderen zou echter nog lang uitblijven; de grondwaterstand gaf het ontstaan aan moerassen, soms ver achter de kust, waar de rottende vegetatie tot veen werd omgezet en nog in de 19de eeuw als brandstof – turf of dering – werd aangewend door de bevolking. Gedurende de periode 200 v. Kr. en de 11de eeuw grijpen de zgn. Duinkerke transgressies plaats, brede overstromingen van de zee die van de kustvorming van West-Vlaanderen en zeer complexe geschiedenis maken.

In de Romeinse tijd is de toenmalige kuststreek reeds dun bevolkt. Volgens Julius Caesar wonen er Morinen en Menapiërs.

Geleidelijk geschiedde de definitieve bescherming van West-Vlaanderen tegen de woede van de zee door inpoldering vanwege de soms nog schaarse kustbevolking, met de steun der grote abdijen en der Vlaamse graven. De cisterciënse Abdij der Duinen, die zich rond 1107 reeds tussen Veurne en Nieuwpoort had gevestigd, verrichtte hierbij belangrijk werk, samen met de Abdij van Ter Doest aan de oostkust. De lekebroeders werkten aan het droogleggen der moerassen en de ontginning van de woeste grond. Schorren, kreken en geulen werden afgedamd of ingedijkt.

Waar de duinen een voldoende geachte bescherming tegen de rechtstreekse aanvallen van de Noordzee schenen te bieden, wierpen de bewoners op de gevaarlijke inzijpelingsplaatsen dijken op tegen overstromingen en om het land tegen flankaanvallen van de zee te behoeden.

Een zware overstroming, in gevolge een hevige stormvloed, in 1134, kon duinen en dijken niet overweldigen, maar gaf aanleiding tot het ontstaan van een diepe kreek landinwaarts in de buurt van Knokke-Heist, tussen de aangelegde dijken, wat in het zuid-westen het ontstaan gaf aan het latere Damme (1180) en het eigenlijke Zwin uitmaakte. Door inpoldering kon dit gebied herwonnen worden op de zee.

## DE EERSTE NEDERZETTINGEN

Tussen 1150 en 1180 ontstonden de vissersnederzettingen Grevelingen, Duinkerke, Kales, Nieuwpoort, Damme en Biervliet. Nieuwpoort kreeg reeds in 1163 zijn stadsvrijheden van graaf Filips van de Elzas. Rond 1185 ontstond Wenduine, als onafhankelijke parochie van Uitkerke.

De aangroei van de kustbevolking, hoofdzakelijk vissers, was bestendig: in 1246 ontstond Nieuwe Yde, opgegaan in het latere Oost-Duinkerke, in 1248 Lombardzijde, terwijl Oostende in 1267 en Blankenberge in 1275 stedelijke gemeenten werden.

Waar de meeste gemeenten vissersplaatsen bleven, zou Brugge, en met Brugge het Brugse gewest, wegens haar bijzonder gunstige ligging een handelshaven worden. De evolutie van Brugge als handels-haven werd wel begunstigd door het ontstaan van een reeks andere nederzettingen aan het Zwin, w.o. Muide (1242), Monnikenrede (± 1250), Hoeke (ca. 1270), Sluis (vóór 1290) en Biervliet.

De door de Romeinen verbeterde landwegen, die op Brugge uitkwamen, bezorgden overlaadmogelijkheden tussen zee- en landverkeer. Uit recente archeologische opzoekingen zou blijken dat de vroegste bewoningssporen te Brugge opklimmen tot de 9de eeuw.

Een andere grote stormvloed – onder de vele – in 1394, gedurende de beruchte Sint-Vincentiusnacht, waarvan hertog Filips van Bourgondië de trieste gevolgen ter plaatse kwam meten, had voor de bestaande kustlijn slechte resultaten, maar tastte in het bijzonder Oostende aan. Te Oostende was men verplicht geleidelijk te verhuizen. Men verplaatste zich van de oude stad – gelegen vóór de huidige zeedijk, ongeveer tussen Kemmelbergstraat en staketsel – met kerk, stadhuis, markthalle en hospitaal, naar de „nieuwe” stad, meer zuid-

waarts gelegen. Met de bouwstoffen van de afgebroken huizen en gebouwen bouwde men nieuwe woonsten. De nieuwe stadskerk werd opgericht gedurende deze verhuizing, in 1478. Alleen de toren dezer kerk blijft vandaag nog recht, nadat een brand het gebouw teisterde in 1896. Hij kreeg de naam van „peperbusse” toebedeeld vanwege de olijke Oostendenaars, wegens zijn achthoekige vorm.

Na het bekende beleg van 1601-1604 zou wat nog overbleef van de oude stad definitief in de golven verdwijnen. Met het verval van Brugge zouden de Zwinsteden eveneens geleidelijk verdwijnen of hun belang verliezen.

In de loop van de 16de eeuw zouden de kustbewoners nog herhaaldelijk West-Vlaanderen moeten verdedigen tegen de gevolgen van zware stormen en overstromingen, weliswaar met steeds verbeterde technieken, maar toch telkens met zware schade.

Aldus spoelde de vloed tot bij Brugge in 1502; in de herfst van 1530 en 1532 dienden de polderdijken stevig versterkt te worden, terwijl men in 1505 zelfs de hulp van de dorpsbewoners van het binnenland inriep. De strijd tegen de zee vereiste in deze eeuw nog belangrijke geldmiddelen vanwege de Overheid. Vaak moest de kustbevolking zelf hiervoor opdraaien: zo werd de bescherming van de haveningen weleens gedekt door taksen op de import van Engels bier, op de reders en „weerden” ter visserij, op de haardsteden.

Over de oorsprong van de kustbewoners is bekend dat Friese en Saksische inwijking er een deel aan had, terwijl Franken bij voorkeur het binnenland koloniseerden.

## BLOEIENDE VISVANGST

De hoofdzakelijk reeds in de 14de eeuw nijvere vissersnederzettingen van de ganse Westvlaamse kust werden centra van zeevisserij, al gingen diverse plaatsen in de loop der eeuwen volledig teniet.

Door hun vlakke ligging waren de meeste plaatsen gunstig gelegen voor het in- en uitvaren van de toenmalige platbodemse visserssloepen, soms slabberts geheten. Dit was zeker het geval voor de talrijke „yden” of inhammen: Nieuwe Yde, Lombardzijde, Koksijde, (Wal-)Raversijde, de Yde van Wenduine, het weinig bekende en verdwenen Blutsie, alle plaatsen die in een tekst van 1480 genoemd worden de „Yden op de zeecost”.

De haringvisserij was de grote bron van inkomsten, al is in de beginjaren, rond de jaren 1000, het vissen op platvis vooral gewoon geweest.

In de loop van de 15de eeuw telde men niet minder dan veertien plaatsen of yden die zich op de haringvisserij toelegden: Biervliet, Heist, Hughevliet, Blankenberge, Oostburg, Oostende, Stapeldamme, Raversijde, Wenduine, Coxyde, Duinkerke, Lombardzijde, Nieuwpoort, Nieuwe Yde.

Men vergete niet dat wijn, zout, graan en haring reeds zeer vroeg internationaal verhandelde voedingswaren zijn geweest. De kustgemeenten zullen hierbij een belangrijke rol spelen bij de voedselvoorziening van de grote massa van het Westvlaamse binnenland en daarbuiten.

Er bestond immers in het binnenland een grote vraag naar vis, die nog steeg gedurende de jaarlijkse vastentijd.

Men vindt ook zeer spoedig vismarkten, waar de vis werd verhandeld, bv. te Ieper in 1127, te Gent in 1199 en in andere steden.

Het probleem van de consumptie in het binnenland bestond vooral in de conservatie van de gevraagde viswaren. Deze werden oorspronkelijk gewoon gezouten, het zgn. steuren, (abberdaen, moluwe, stokvis, kabeljauw of gezouten kabeljauw) en gerookt.

De Vlaamse visvangst volstond niet altijd om de markt te voorzien van het noodzakelijke, want rond 1300 werd het tekort aangevuld met de invoer van geaakte of tonharing uit Denemarken die via de Duitse Hanze langs het Zwin werd geïmporteerd.

De brutale en algemene zeeroverij in het Baltikum, op het einde der 14de eeuw, verhinderde deze invoer, zodat de Vlamingen hun gevangen haring zelf begonnen te kaken.

(Vervolg volgende bladzijde)

De raad van beheer,  
de direktie en  
het personeel van

**S.C.A.P. s.v.**

wensen hun leden  
EEN VOORSPOEDIG 1985

**REDERS**

BESTELT UW

**BRANDSTOF**

VOOR FAMILIELEDEN  
EN VRIENDEN OOK  
BIJ

**S.C.A.P.**

**Bevoorrading en  
kwaliteit verzekerd**

Tel. tussen 8 en 17 uur 059/32 29 51  
Na 18 uur 059/70 45 32

SCHEEPSSMEDERIJ

**n.v. SCHOCKAERT O.**

H. BAELSKAAL 7 - 8400 OOSTENDE  
Ø (059) 32.04.88

ALLE HERSTELLINGEN  
EN ONDERHOUD

**Scheepsmekaniek**

**P.V.B.A.**

ALGEMENE HERSTELLINGEN -  
VERKOOP - WISSELSTUKKEN

**DIESELMOTOREN**

Rederskaai, 22, 8380 Zeebrugge - Ø 050/54.44.10

**WAARHEEN MET  
VISAFVAL ?**

n.v.

**Animalia  
produkten**

9470 DENDERLEEUEW  
Ø (053) 66.32.11 (4 lijnen)  
Telex 12343 Apalfi

OOSTENDE Vismijn - PAKHUIS 37  
Ø (059) 32.24.31

Na sluitingstijd  
Ø (059) 27.70.58 (Mr. H. Mylle)

**Paul HOSTYN**

Ten dienste van de VISSERIJ  
CENTRALE VERWARMING  
SANITAIR - ZINKWERK  
Onderhoudsdienst verzekerd

**Tel. (059) 32.31.80**

BRUGGELAAN 12, BREDENE



Het kaken begon dadelijk na de vangst, door het verwijderen van de ingewanden, waarna de vis in tonnen werd gestapeld per lagen en met zout besprenkeld; na een verblijf in eigen bloedpekkel werd de tonharing opnieuw verpakt.

Het procédé van het kaken werd voor het eerst toegepast in onze gewesten, in nabootsing van de Baltische techniek, door Gillis Beukels, een stuurman uit Hughevliet bij Biervliet, en door de Oostendenaar Jacob Kien.

Oostende, Nieuwpoort en Sluis kregen voor het eerst van de vorst toelating op zee te kaken. De „zesteden zo wel in t oosten als in t westen“, maar vooral de drie zeesteden van het Westen, Duinkerke, Nieuwpoort en Oostende, brachten hun kaakharing aan te Damme, dat de stapelplaats van deze tonharing was. De hoge produktie van kaakharing had ook sociale gevolgen. Destijds was de stuurman-eigenaar, met zijn vissers als deelgenoten, de uitbater van zijn eigen bedrijf en zorgde hij voor verkoop en verdeling van de vangst. Daar het kaken reizen van langere duur toeliet, werden tussenpersonen nodig, de „weerden“, die oorspronkelijk de rol van verkoper, boekhouder en geldschietter vervulden en later zelfs medereeder en ook reder zijn geworden. In de vissersplaatsen ontstonden vismijnen, waar de vis bij afslag werd verkocht, op kommissieloon voor de weerd.

De vissers werden van vennoten van de stuurman-eigenaar gesalarieerden met vast loon of op kommissie.

Het systeem werd nog breder uitgebouwd omdat nog langere reizen wegens het in gebruik nemen van een nieuw model schip, de haringbuis, en dus ook grotere vangsten mogelijk werden. De vroeger platboomde scheepjes of slabberts moesten het laten afweten voor de buis die vanaf de 15de eeuw het voornaamste schip ter haringvisserij en op kabeljauwvangst werd en trouwens in de loop der eeuwen herhaaldelijk van uiterlijk zou veranderen.

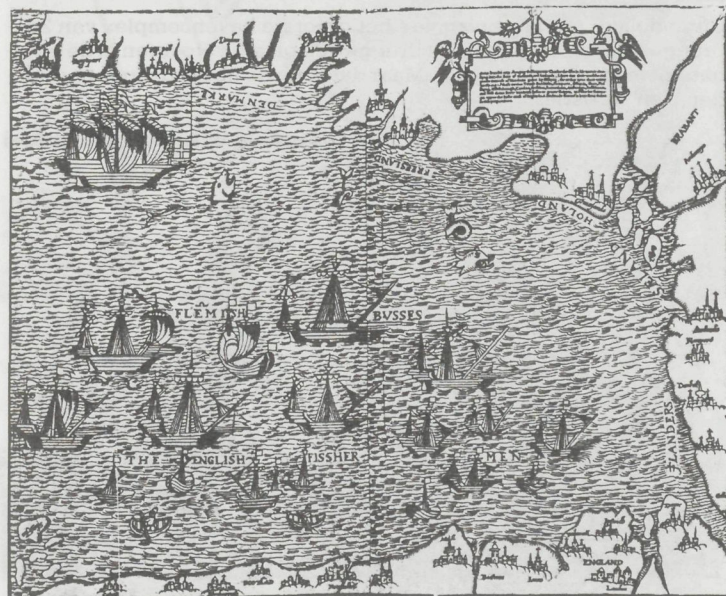
Ook het in voege komen van de vleet, een geheel van 50 tot 80 netten waarmee in één beurt werd gevist, versterkte de tendens naar grotere vangsten.

Intussen kwam eveneens het ventjagen in voege; een ventjager was een schip dat op zee de vangst van de vissers ging opnemen of opkopen om deze zo vlug mogelijk op de markt te brengen.

## ZEEVISSERIJ, ROOF EN STAATSBELANG

De Vlamingen stelden zich er niet mee tevreden hun vis naar de Vlaamse wal te brengen; ze gingen ook vaak in Engeland verkopen, hoofdzakelijk te Yarmouth en te Scarborough, waar men zich ook ging ravitailleren. Hun laatste vangst was dan bestemd voor Vlaanderen.

De talrijke oorlogen, w.o. de Honderdjarige oorlog, veroorzaakten op grote schaal onzekerheid op zee wegens de ontelbare zeeovervallen, waarbij niemand werd ontzien, zodat de ernstige bedreigde Vlaamse visserij tot zelfbescherming werd verplicht. De zeesteden redden daarom zelf konvooschepen uit, gewapende oorlogsschepen die de vissersvloeten moesten beveiligen. Reeds vroeg sloten de zeesteden ter zake onderlinge akkoorden af. Duinkerke, Nieuwpoort en Oostende hielden met dit doel talrijke bijeenkomsten waarop hun afgevaardigden de zaak bespraken, Oostende sloot eveneens kontrakten af met Blankenberge, Heist en Wenduine.



**Vlaamse haringbuizen op de Noordzee.**  
Uit R. Hitchcock, „A politique platt for the honour of the prince“.  
London, 1580.  
(Kollektie Nationaal Scheepvaartmuseum - Antwerpen).

De echo's van dergelijke drukke bijeenkomsten zijn terug te vinden in de rekeningen van de zeesteden betreffende o.a. de „presentwijnen“ die men aanbood aan de bezoekers. In 1539, om 't faict van de pieraten in zee zijnde“ te bespreken werd lekker gegeten in de „Papegay“ te Nieuwpoort door de vertegenwoordigers der drie zeesteden van het Westen, die bij dergelijke besprekingen niet erg nauw keken op de konsumptie van heel wat „kannen wijns“... Nochtans voelde de centrale Overheid zich genoopt in te grijpen omdat het van kwaad naar erger ging. In 1471 deed Karel de Stoute van overheidswege vierentwintig konvooschepen uitrusten om de visserij te beschermen; de kosten moesten gedekt worden door een speciale belasting op de vis. Onder aartshertog Maximiliaan, in 1488, werd de konvooiëring een staatszaak, met een admiraal als gezagdrager over de konvooiërs, terwijl de vorst, de provinciale staten en de zeesteden de kosten moesten delen.

Zo groeide de Vlaamse zeevisserij, als bevoorradster van het land en als bron van grote winsten, tot staatsbelang uit.

De Vlaamse visvangst greep hoofdzakelijk plaats van Sint-Jan (24 juni) tot Sint-Maarten (11 november).

Het hoogtepunt van de Vlaamse zeevisserij lag in de 16de eeuw onder Karel V. Ze werd door de vorst met talrijke plakkat en verordeningen bedacht.

Na de dood van Keizer Karel begon de inzinking en telde de Westvlaamse kust nog amper een honderdtal buizen. De revolutionaire troebelen troffen de Vlamingen die door de Watergeuzen en andere rebellen uit het Noorden bestendig werden aangevallen. Men kon weldra niet of althans niet ver meer uitvaren; wel bracht de Pacificatie van Gent een korte tijd wat opluchting, maar daarna was het voor een eeuw afgelopen met de grote Vlaamse visserij. De verovering door de Spanjaarden van Duinkerke en Nieuwpoort richtte alles te gronde. Talrijke Vlaamse vissers weken uit naar het Noorden of gingen in dienst van een nieuw bedrijf: de kaapvaart op de vijanden van Spanje. Oostende liep leeg gedurende het vierjarige beleg.

Een zwakke herleving greep plaats toen de Vlamingen, bij privilegie van de Engelse vorst Karel II, onder de bescherming van de Engelsen de gelegenheid kregen, in 1666, in de Engelse wateren te vissen.

## HET LOT VAN DE VISSERSPLAATSEN

Gedurende de laatste kwarteeuw van de 16de eeuw woedde de oorlog met bijzondere wreedheid tussen de Spaanse legers en de opstandige steden, ook aan de kust. Het garnizoen van Oostende dat in handen der Geuzen was gebleven, schimde jarenlang gans West-Vlaanderen af. Oostende werd gebrandmerkt als het wijd geduchte roofoest. Na de overgave van de stad in 1604 was de ganse bevolking uitgeweken en lag de stad volledig in puin. Het herstel zou tientallen jaren in beslag nemen. In de langzaam opnieuw bevolkte stad zou men zich, samen met de Duinkerkers, richten op de „kaperije“ en er trouwens, bij momenten rijkelijk van leven.

Op het einde van de 16de eeuw waren bovendien reeds ettelijke gemeenten als vissersplaatsen verdwenen: Lombardzijde, Raversijde, Wenduine, Blutsie, Nieuw Yde.

De voornaamste vissersplaatsen waren dan toch Blankenberge, Nieuwpoort en Oostende, die elkaar de loef afstaken, terwijl Damme de grote haringstapelplaats was sinds 1324. Hoewel bij stadskeure van 1163 Nieuwpoort de stapelplaats en centrale markt van de vis was geweest en nog in 1395-1396 met Sint-Omaars, Brugge, Duinkerke, Rijsel, Sluis en Kales onderhandelde, was Blankenberge reeds een bedrijvige markt geworden.

Blankenberge had een stevige haringmarkt en dreef handel met gans Vlaanderen. Men beweert dat de uitdrukking „een Blankenbergse rekening“ voor een zeer onontwarbare rekening uit die tijd zou stammen...

Tussen 1309 en 1378 stond Blankenberge als visserijcentrum boven Oostende; slechts in 1408 bracht Oostende hogere belastingen op op de visserij dan Blankenberge. Ook Nieuwpoort, dat vóór 1466 de enige echte haven bezat, spande de kroon boven Oostende en werd maar overtroefd in 1483, nadat Oostende, na veel moeilijkheden verwekt door de naijver van andere steden, eindelijk de aanbouw van een eigen haven had bekomen.

De 18de eeuw zou vanwege de Provinciale Staten van Vlaanderen een grote belangstelling verwekken voor een herleving van de zeevisserij.

Reeds in 1727 was er te Brugge een maatschappij opgericht tot uitrusting van schepen op de walvisvangst, waarbij het zieden van walvistraan een bijzonder doel scheen te zijn. Zeer spoedig, na een eerste uitvaart, viel de walviskompagnie uiteen en werd opgedoekt.

In 1727 kreeg Nieuwpoort een „Compagnie van Vischvaart“ die echter ter ziele ging tien jaar nadien.

(Vervolg volgende bladzijde)

Intussen overstroonden Holland, Engeland en Frankrijk ons land met vreemde vis. Ondernemende burgers in samenwerking met de Staten van Vlaanderen namen aandelen in het uittreden ter visserij en bewaarden succes. Er werd voorzien in transport van vis van de kust naar de steden in het binnenland. Om dit transport beter te verzekeren werd de „kalseyde” van Oostende naar Torhout aangelegd vnl. om het vervoer naar Frankrijk te organiseren. Maatregelen van protektionistische aard werden genomen. Een jachtschuit werd ingelegd om de verse vis tussen Nieuwpoort en Oostende op zee te gaan ophalen. Kredieten voor scheepsbouw werden voorzien. Nieuwe reglementen zagen het licht.

Deze gunstige atmosfeer bracht mee dat de visserij te Nieuwpoort en te Oostende opnieuw ging bloeien en tientallen sloepen in de vaart kwamen: in 1787 waren het er een zeventigtal te Oostende alleen.

Een embargo op de uitvoer van visnetten uit Duinkerke, dat terzake een soort monopolie had, bracht zelfs het ontstaan mede, op initiatief van de Staten, van een nettenfabriek te Brugge die winstgevend werd en het naijverige Duinkerke ten laatste dwong aan dumping te doen in de plaats van embargo.

De moderne zeevisserij zou in de 19de eeuw de structuur van het bedrijf gans wijzigen. Oostende, Nieuwpoort en het intussen aangelegde havencomplex van Zeebrugge zouden een nooit gekende bloei kennen. Met de stoomvisserij verdwijnen alle andere vissersplaatsen voor goed voor de grote vangst. De Panne, Koksijde, Oostduinkerke, Heist hadden geen havens en moesten, soms na lange strijd, het opgeven. Blankenberge is ter zake een eigenaardige uitzondering. In de 18de eeuw kende het een grote bloei: in 1778 waren er 80 vaartuigen ofschoon er geen haven was. Vaak werd op de aanleg van een behoorlijke haven aangedrongen, omdat de visserij er zeer druk was. In 1862 werd eindelijk een haven aangelegd en een vismijn geopend in 1887. En toch, gedeeltelijk door verzanding van de haven, moest het visserijbedrijf tenondergaan: in 1955 was Blankenberge geen vissershaven meer, maar het groeide uit tot florierende badstad met goed gekende jachthaven.

## DE GROEI VAN BRUGGE DANK ZIJ DE ZEE

Omstreeks de 10de eeuw ontstaat het ruilverkeer met als tussenpersoon de koopman.

De prille middeleeuwse handel bezorgt reeds omstreeks de 11de eeuw talrijke kooplieden aan Brugge, dat profiteert van zijn ligging aan de zee via het Zwin, Sluis en Damme. Er bestond reeds vroeg een regelmatig scheepsverkeer tussen Brugge en Engeland.

Een eerste spoor van de Vlamingen in Engeland dateert uit 991-1002 en wordt gevonden in een toltarief dat vermeldt dat wanneer de Vlamingen te Londen aankwamen, ze hun waren toonden en tol betaalden.

Omstreeks 1150 ging men niet enkel naar Engeland, maar ook naar Duitsland en de zuidwestelijke kusten van Frankrijk. De schippers uit die landen zullen op hun beurt de Zwinoevers opzoeken. De rol van Brugge als handelscentrum gericht op de koopvaardij tekent zich af. Een aftakking van de oude Romeinse baan Bavai-Keulen bezorgt de wisselwerking tussen Brugge en Keulen, langs de Brabantse steden.

Bij de aanvang beperkte zich de handelsactiviteit enigszins tot de wolhandel met Engeland. De langs de zee ingevoerde wol werd verwerkt tot laken dat als ruilmiddel met andere waren zal dienen. Gans het achterland zal aldus van de zee profiteren, ondanks de vaak tergende konkurrentiële pesterijen die de steden onderling tegen elkaar gebruiken. De wol werd in Engeland door de Vlaamse kooplui die het land doorkruisten, opgestapeld in een grote „spijker” om vandaar naar Vlaanderen te worden verscheept, terwijl de Vlamingen Bordeauxwijn en laken aan de man brachten. Vanaf het begin der 13de eeuw kreeg Brugge dank zij zijn ligging de ganse wolhandel in handen.

## BRUGGE, INTERNATIONALE HAVEN- EN HANDELSSTAD

De hoofdzakelijk eenzijdige ruilhandel wol-laken breidde zich uit tot een internationale handel van zeer diverse aard. De koopvaardij bracht de kooplui van alle naties naar Brugge.

De Vlamingen hadden te Londen hun eigen Hanze, die leden telde uit de meeste Vlaamse draperiesteden, met Brugge aan de leiding.

De vreemde kooplieden hadden te Brugge hun eigen Hanzen, w.o. de belangrijkste de Duitse Hanze was. Het Zwin was nl. de vertrekhaven voor de Hamburgers die de handel met de Russen en het Baltikum in handen hadden.

Weldra verschenen de Italianen met een gans nieuw scheepstype, de galei, sterk bemand maar te duur, zodat een ander schip, de kraak, de galei ging vervangen.

In het midden van de 13de eeuw verschijnen de eerste „Lombarden”

te Brugge en richten er de eerste pandhuizen op. Weldra volgen de Florentijnen met de vertegenwoordigers van hun grote banken.

De Vlamingen gingen wijn halen naar Zuid-Frankrijk en maakten van Damme de grote stapelplaats van Bordeauxwijn, met het oog op de heruitvoer naar Engeland, de Nederlanden en Noord-Duitsland. De wijn was trouwens reeds zeer vroeg een dagelijkse drank geworden in Vlaanderen althans voor de gegoede klassen, terwijl ook aan boord van de schepen deze drank welkom was omdat hij niet aan bederf onderhevig was zoals water en bier. Men kon becijferen, als voorbeeld, dat te Gent, omstreeks 1350, het verbruik per hoofd en per jaar ongeveer 36 liter bedroeg.

Het zout, een bijzonder kostbaar produkt voor de verduurzaming van voedingswaren, werd door de Vlaamse koopvaardij via het Zwin ingevoerd uit het Zuiden waar het gemakkelijk werd gewonnen door verdamping. Dit belette niet dat er zoutziederijen waren aan de kust, o.a. te Oostende en te Nieuwpoort dat nog in 1574 bij ordonnantie de toelating kreeg om 57 pannen, „om sout te raffineren”, te doen werken. Koren, waaraan in Vlaanderen spoedig een tekort was, werd gehaald in Normandië en in het Sommebekken.

Uit rekeningen van 1551-1552 vernemen we dat via Oostende stoelelen, haring, appels, wortelen, hop en zout naar Engeland werden ingescheept, terwijl Engels bier werd ingevoerd.

De zee bezorgde Brugge de actieve handel van de Vlaamse kooplui en zijn positie als wereldmarkt, waarop vooral met de lakennijverheid de voorspoed van de Westvlaamse steden was gebouwd.

Protektionistische maatregelen moesten echter de Bruggelingen gaan beschermen en gaven hun het alleenrecht als makelaars, dwz. verdelers op te treden. Het stapelprivilegie van 1323 waarbij alle koopwaar ingevoerd langs het Zwin op de Brugse markt moest worden verhandeld, moedigde die rol van verdelers aan. De actieve koopmansrol komt also in de verdrukking. Na 1302 zien we bovendien de grote meerderheid van de Brugse patriciërs-kooplui, ingevolge de democratische omkering, zich terugtrekken uit de eigenlijke handel en overstappen naar het makelaarsbedrijf. Brugge zou stilaan eerder verdelingscentrum dan aktief handelscentrum worden.

## HET VERVAL VAN BRUGGE

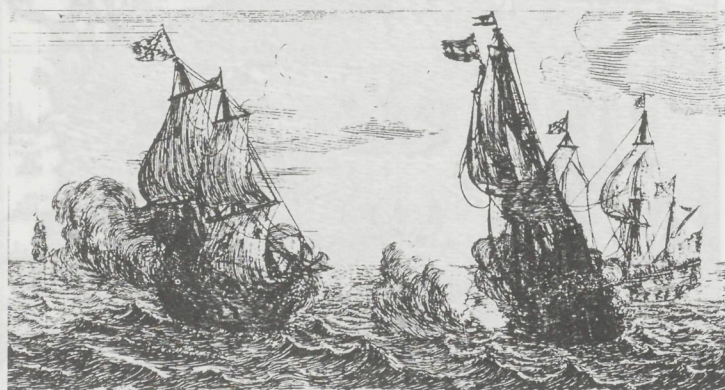
Het verval zal beginnen met het verzanden van het Zwin en met de strijd tegen Maximiliaan die de buitenlandse handelaars verplichtte naar Antwerpen te verhuizen.

De revolutionaire troebelen der 16de eeuw en de konkurrentie met Antwerpen bezegelden het lot van Brugge als Venetië van het Noorden. Het graven van kanalen of van nieuwe vaarten, o.a. met Oostende en Gent, kon dit niet verhelpen. Als gevolg van de bloei en de opgestapelde rijkdom te Brugge, werd de stad tevens een aantrekkingspunt voor kunstenaars: de Duitser Memlinc, de Maaslanders Van Eyck, de Doornikenaar Jean le Tavernier, de Artesiaan Loysel Liedet, de Parijzenaar Philippe de Mazerolles, de Utrechtenaar Willem Vrelant, zoveel beroemde namen die hun roem in Brugge vonden.

Grotendeels met als aanvoerhaven Oostende, zal Brugge opnieuw een havenbeweging en handelsdrukte van belang kennen in de 18de eeuw, zodat nog tussen 1769 en 1779 368 zeeschepen aan haar kaden meerden.

Uiteindelijk, met de aanleg van het grootste havencomplex van Zeebrugge, bij wet van 1895, zal Brugge een plaats veroveren in de internationale maritieme wereld. Maar dat is reeds hedendaagse geschiedenis en statistiek.

(Vervolg volgende bladzijde)



Seeman, f. 10

Le Blon, avec privilège

Strijd van een Hollands fregat met 2 Vlaamse kapers (met „bourgeoisvlag”) 1652.

Ets van Reinier Nooms, alias Seeman.

(Kollektie Nationaal Scheepvaartmuseum - Antwerpen).

## KAPERS OP DE VLAAMSE KUST

De belegering van Oostende van 1601-1604 had Oostende niet alleen grondig verwoest, maar tevens totaal ontvolkt. Men zal een eeuw nodig hebben om de Oostendse haven uit te rusten om grote koopvaarders te kunnen ontvangen.

Met een wat primitieve tijhaven zal Oostende gedurende de ganse 17de eeuw een kapersnest worden dat als een soort oorlogshaven de meest vooruitgeschoven post van het Spaanse zeewezen zal zijn.

Reeds was het recht op represaille toegestaan geworden aan zeelui die door zeerovers waren geplunderd.

Daartoe verleende de Overheid „lettres de marque” of commissie-brieven die toelieten gewapenderhand te recupereren op de zeerovers of hun natiegenoten. De zeeroverij in de Noordzee was een ware pest in de 14de eeuw. De Engelsen, die belust waren op de handel met Vlaanderen, oordeelden dat deze handel bijzonder belangrijk was en zeer winstgevend, maar „if one could get past the pirates” ...

Vanaf 1448, door Maximiliaan en later bevestigd door diverse plakkaaten, w.o. vooral dit van 1624 van Isabella, werd officieel een procedure ingesteld voor het afleveren van commissie-brieven of patenten aan privé-reders om schepen uit te reden, te bewapenen en te oorlog te varen op de vijand met het doel buit te maken, d.i. „prijzen” te veroveren. Er werd een Admiraliteit opgericht met zetels te Duinkerke en te Oostende. De Admiraliteitszetel was tevens prijzenhof en oordeelde in eerste instantie over de wettelijkheid van de buitgemaakte prijs en zorgde voor de verkoop ervan. Daar de 17de eeuw een eeuw van oorlogen was, ook ter zee, hebben de Oostendenaren en in mindere mate ook de Nieuwpoortenaren zonder ophouden de Noordzee en de Noordwestelijke Atlantische Oceaan onveilig gemaakt voor de vijanden van hun toenmalige vorsten.

Reeds in 1600 en 1601 zijn er reders ter kaapvaart te Nieuwpoort, vaak hogere militairen die er dat maar bij namen. In 1604 werd al uitgevaren te kaap vanuit Oostende. De totale opbrengst van de kaapvaart op onze kust werd berekend voor de periode 1626-1712 op niet minder dan het voor de tijd enorme bedrag van 44.040.589 gulden.

Over de opbrengst van de „caperye” gedurende de jaren 1702-1706



zegde de bekende Oostendse kronijkschrijver J.J. Bowens dat de Hollanders en de Engelsen zoveel verloren dat „het niet te verwonderen zoude wezen, waert dat de daken en deuren van d'Huyzen dezer steden met Goud en Zilver afgezet waeren”.

Bekende namen van kaperkapiteins zijn Jacob Besage, Jan Jacobsen, Erasmus de Brouwer, Passchien de Moor, Jan Coopman, die tientallen gekaapte schepen te Oostende opbrachten. Gans het binnenland deelde in de koek.

Niet alleen werd er geïnvesteerd in het uitreden van kapers door belangstellenden uit het ganse land, doch de gekaapte waren zelf waren aanleiding tot een drukke handel in vnl. Bordeauxwijn, zout, graan, textiel en zelfs vis. De gekaapte waren werden immers openbaar verkocht en de verkopeningen werden aangekondigd per affiche doorgaans te Oostende, Brugge, Nieuwpoort, Gent en soms Brussel.

Een gevolg van de talrijke oorlogen was de reorganisatie van de konvoering. Omstreeks 1684 werd de konvooidienst door de Staten van Vlaanderen onder handen genomen. Tussen 1684 en 1703 kwamen 36 konvooischepen in de vaart. Ze beschermden visserij- en koopvaardijvloten die ze begeleidden ofwel patrouilleerden ze om de vijand verwijderd te houden. Ze bezaten een eigen recht op kapen. Ze hadden ook de toelating koopwaren en passagiers te vervoeren en vaarden tot onder Cadix en langs de Franse kusten. Bekende namen van konvooiers zijn de Van Maestricts, de Bestenbustels, Michiel Mansvelt, Jacques Francke, Ebelets, Vercruysse.

## OOSTENDE, HANDELSHAVEN

Oostende, na het sluiten van de Schelde, was de enige belangrijke haven van de Zuidelijke Nederlanden.

Op het einde der 17de eeuw hadden belangrijke werken de haven geopend voor groot zeeverkeer.

Benevens talrijke troepentransporten zag de haven reeds een drukke koopvaardijvaart. Schepen tot 300 ton gingen naar Bordeaux (steeds die wijn!), Bilbao, Nantes, La Rochelle, zelfs de Noorse kusten. De kustvaart tussen Oostende, Nieuwpoort en Duinkerke was permanent.

Men had in 1698 geprobeerd een scheepvaartmaatschappij op touw te zetten, maar die kende een voortijdig einde wegens de naderende Successieoorlog.

De verovering van Oostende, in 1706, – de tweede belegering – door de Anglo-Bataafse troepen van Marlborough was van onschatbare betekenis voor Engeland; de Engelsen werden verlost van een lastig kapersnest, de verbindingslijnen tussen het Engelse leger en Engeland werden aanzienlijk ingekort en vooral, de Engelsen kregen via Oostende een toegangspoort waardoor hun manufakturen buiten de controle van de Hollanders het afzetgebied van de Nederlanden konden binnenstromen. De Hollanders hebben zich daar dan ook bitter om beklaagd.

Na het Barrièretractaat (1715) kende Oostende onmiddellijk de aanvang van de handel op China en Indië. Het rijke succes van enkele eerste reizen zette aan om een handelskompagnie op te richten, de fameuze Oostendse Kompagnie die, in 1722, keizerlijk oktrooi bekam. Er was een enorme opgang van het zakenwezen. De aandelen van deze Kompagnie werden op 7 uur tijds op de beurs van Antwerpen alle aan de man gebracht: zesduizend aandelen van 1.000 gulden elk. De investeerders kwamen uit het ganse land: Oostende, Brugge, Gent, Brussel, Antwerpen. De dividenden brachten soms meer dan 25% op. Het Chinese porselein stroomde langs Oostende gans Europa door; tee en zijde waren geprijsde waren. Soms leken de kaden van Oostende een allure van wereldhaven te krijgen. Nadat, door de ijverzucht van de andere mogendheden, de Kompagnie na 1731 haar werkzaamheden moest staken, zou een bijzondere heropleving, dank zij de Amerikaanse vrijheidsoorlog, Oostende en zeer voordelige positie bezorgen. Daar Oostenrijk neutraal bleef in het heersende konflikt en bovendien Oostende tot vrijhaven werd uitgeroepen door Jozef I, kreeg de havenactiviteit een nooit geziene omvang. Oostende werd o.a. overzwermd door Engelse „blauwers” die van daaruit de rebellen kwamen bevoorraden: business is business...

De stad werd een waar kosmopolitisch centrum waar alle naties zich terugvonden. Een beurs en een verzekeringsmaatschappij werden ter plaatse opgericht. Honderden zware schepen lagen op de rede. Nog in 1793-1794 meldt men 1987 koopvaardijschepen van alle tonnage, w.o. 27 komende van China en Indië.

Ook de uitvoer van eigen produkten gebeurde vanuit Oostende. Andere ondernemingen ontstonden. De gebroeders Jan en Pieter De Loose, Gentse handelaars, begonnen met het aanleggen van oesterputten in 1765 en werden gevolgd door anderen. Men voerde de oesters in vanuit Colchester in Engeland, kweekte ze en voerde ze opnieuw uit naar alle windstreken. Zij brachten de naam van „huitres d'Ostende” op alle rijke menu's van Europa.

(Vervolg volgende bladzijde)

De Franse tijd zou dat alles overhoop halen; de Oostendenaars zijn er de Fransen nooit dankbaar voor geweest en bleven eerder Engelsgezind, zoals een Frans rapport het duidelijk vermeldt.

Na 1830 kwam de heropleving, maar dan ook met gans andere elementen.

## DE KUST SCHEPT KOMMUNIKATIEWEGEN

Langs de Vlaamse kust bezorgden de duinen de eerste verkeersweg voor reizigers in een tijd die nog de aanleg van goede wegen niet kende; een duinenweg werd reeds vermeld in de Vlaams-Engelse akkoorden van 1408.

De vaartweg op zee werd afgebakend door vierboeten of vuurbakens, de latere vuurtorens.

De Bruggelingen graafden een kanaal naar de kreek door de zee gevormd, het Oude Zwin, omstreeks de 10de eeuw. Andere kanalen zullen de verbindingen met de zee in de loop der eeuwen aanvullen en uitbreiden, o.a. het kanaal Brugge-Damme-Sluis en de Koolkerkse vaart.

Na het Twaalfjarig Bestand bleven de kusthavens de enige plaatsen waarlangs de Hollanders de Zuidelijke Nederlanden niet konden verhinderen handel te drijven.

Daarom werden de verbindingen kust-binnenland verbeterd door het aanleggen van een reeks kanalen: de vaart Gent-Brugge (1621), Brugge-Plassendale (1622), Plassendale-Nieuwpoort (1639), Nieuwpoort-Veurne (1648), Veurne-Duinkerke (1648).

Door het bouwen van de sluisen van Sas-Slijkens in 1664-1665 kon Oostende weldra schepen van grote tonnage ontvangen en aldus werden de koopwaren van de kust verscheept tot in het Scheldebekken.

Door dit kanalenstelsel kon Brugge, sedert 1665, schepen van 120 ton zien meren en Gent kleinere schepen van 100 ton. Onder het verenigd Koninkrijk koesterde Willem I de ambitie Brugge opnieuw met de zee te verbinden via de Wester-Schelde door de vaart Brugge-Sluis door te trekken; verder dan Sluis geraakte men niet en 1830 was aldus voor Brugge geen zegen...

Binnenwegen van West-Vlaanderen werden aangelegd, zoals de „kalseyde“ van Oostende naar Torhout, afgewerkt in 1766 en dienend hoofdzakelijk voor het visvervoer.

Vanaf 1648 werd geregeld post verstuurd vanuit Engeland naar onze kust met „packet-boten“. In 1678 werd dit praktisch een dienst die dan naar Oostende werd overgebracht en aan de oorsprong ligt van de beroemde Oostende-Doverlijn van onze maalboten.

## NAAR DE BADSTEDEN VAN DE „BELLE EPOQUE“

Het badleven aan zee is zo oud als de zee, reeds in het Romeinse Rijk. Ook op de Vlaamse stranden werd niet alleen pootje gebaad, doch zelfs volledig naakt gespelemd in het zeewater. Blankenberge verbod in 1410 dat dit zou gebeuren op zon- en feestdagen... De bisschop van Brugge bekloeg zich in 1750 over de onzedelijke toestanden aan zee: de Bruggelingen gingen met hele diligences gedurende de zomermaanden naar Blankenberge en bezochten aldaar en onderweg veelvuldig de taveernen, waar ze vis kwamen eten en veel bier drinken.

In de jaren 1770-1780 was het badleven bekend te Oostende, vooral dank zij de Engelsen die deze mode erin hadden gebracht.

Oostende kon zich volledig als badplaats ontwikkelen na het aanleggen van de spoorlijn Brussel-Oostende, die de massa „pleziertrainen“ zal begunstigen in latere dagen, en na het slopen van de vestingen wat het strand en de duinen bereikbaar maakte.

Blankenberge ontwikkelde zich als badstad na de bouw van de spoorlijn Brugge-Blankenberge. De aanleg van de diverse aanvankelijk stoomtramlijnen, later elektrische tramlijnen, langsheen de ganse kust, liet toe alle kleinere plaatsen van de badgastenkoek te laten delen zowel aan de Oost- als aan de Westkust.

Oostende bleef lange tijd de „koningin der badplaatsen“, lustoord van vorsten en adellijke families van gans Europa, vanaf het midden der 19de eeuw.

Het badleven bracht een ongekende luxe mee. Grote hotels verzezen bij de zee. Het casinoleven en de organisatie van het badleven brachten werkgelegenheid mee voor velen en veel geld in de kas. Het ganse binnenland, vnl. van de provincie, genoot van de bevoorrading van een kust die in de zomermaanden tienduizenden consumenten (en welke) meer telde. Talrijke brochures en „guides du baigneur“, geschreven door geleerde dokters, prezen de deugden van het zee-water en van de zeelucht aan. Of ze mede de aantrekkelijkheid van de kust verhoogden weten we niet, doch ze gaven aan de genietters een degelijk alibi...

Daar Oostende tevens een pleisterplaats van de overtocht naar Engeland en terug was, konden velen enkele dagen aan de kust erbij nemen.

De Oostendenaars deden er zeker hun profijt mee en overdreven wel eens zoals blijkt uit een brief van Friedrich Engels aan zijn vriend Karl Marx, waarin Engels de bekende auteur van „Das Kapital“ op zijn hoede stelt voor de schraapzucht van de inwoners en de (toen reeds) hoge prijzen...

## GUNSTIGE TEKENEN



door W. VAN ROOSE,  
Sekretaris van de Bedrijfsraad  
voor de Visserij

Het voorbije jaar 1984 is voor de West-Europese – en dus ook voor de Belgische – economie in het algemeen niet goed geweest. De crisis duurt maar voort, de werkloosheid blijft de grote plaag van deze tijd, faillissementen en sluiting van bedrijven zijn schering en inslag, inlevering en achteruitgang van de koopkracht wegen zwaar op het zakenleven. Het einde van de tunnel is nog niet in het zicht.

Hoe boert de visserijsector doorheen deze kwade jaren? Het mag gezegd dat, ondanks de crisis, de zeevisserij in ons landje een bedrijfstak is die nog gezond en levenskrachtig blijft.

Andermaal is gebleken dat de kleinschaligheid naast het overwegend familiaal en artisaanaal karakter van het Belgisch visserijbedrijf de beste waarborgen vormen voor het behoud en de leefbaarheid van de ondernemingen.

Er zijn tekenen die niet bedriegen. De heropleving van de nieuwbouw van vissersvaartuigen sedert het begin van de tachtiger jaren wijst duidelijk op de vitaliteit van het zeevisserijbedrijf. Het is duidelijk dat tal van reders weigeren de crisis te ondergaan maar integendeel met vertrouwen en ondernemingslust pogen een betere toekomst op te bouwen.

De instandhouding van de vissersvloot is de kurk waarop de hele bedrijfskolom drijft. Op dat stuk zijn zowel het recente verleden als de vooruitzichten op middellange termijn gunstig te noemen.

Even enkele cijfers erbij halen. Terugblikkend op de jongste drie jaar mag met voldoening worden vastgesteld dat niet minder dan 16 rederijen in deze periode evenveel nieuwe vissersschepen in de vaart hebben gebracht. Het gezamenlijk bedrag van deze investeringen overtrof 800 miljoen frank. In de meeste gevallen betrof het de bouw van middenslagschepen, voornamelijk bokkenvaartuigen gericht op de tongvisserij. Uiteraard gaat het om schepen „in alle maten en gewichten“ met een kostprijs die schommelt tussen 30 en 80 miljoen frank. Vanzelfsprekend moet „vadertje Staat“ een helpende hand reiken om dergelijke belangrijke investeringen te financieren. Dank zij leningen in het kader van de onvolprezen wet van 1948 op het Scheepskrediet en tegenwoordig ook via subsidies van de EEG kunnen de nodige gelden verworven worden om de nieuwbouw mogelijk te maken.

En de trend houdt aan. Ook voor de nabije toekomst worden gunstige vooruitzichten genoteerd. Op dit ogenblik hebben onze scheepswerven niet minder dan 17 nieuwe orders in portefeuille voor de bouw en de aflevering van evenveel nieuwe vaartuigen in de komende paar jaar. Samengerekend gaat het om investeringen waarvan de totale kostprijs andermaal bijna 800 miljoen frank zal benaderen. Gemiddeld betekent dat bijna 50 miljoen frank per schip, maar ook hier dient aangestipt dat bepaalde vaartuigen rond de 80 miljoen frank zullen kosten. De fel

(Vervolg volgende bladzijde)

gestegen prijzen in de metaalbouw en het plaatsen van de noodwendige maar kostbare moderne apparatuur aan boord van de nieuwe schepen hebben de kostprijs tot astronomische hoogten doen oplopen.

Om produktief te kunnen blijven en terzelfdertijd de aangegane leningen te kunnen aflossen, dienen de vangsten en de besommingen optimaal te zijn. Op dit gebied is het essentieel voor de leefbaarheid van onze rederijen dat de vangstbeperkingen, door de EEG opgelegd, tot een minimum beperkt blijven. Het systeem van TAC's en quota blijft een bedreiging vormen voor een verdere ontplooiing van de zeevisserij en de praktische

toepassing ervan is oorzaak van veel wantrouwen en wrevel vanwege de reders. Met de quota liggen overigens de meeste visserijlanden in de knoop. Tot in den treure hebben de Belgische vertegenwoordigers in de internationale lichamen herhaald dat de bescherming van de visstocks veel efficiënter kan geschieden via technische maatregelen, gericht op de bescherming van paai- en kweekplaatsen en van de jonge, nog onvolwassen vis.

Anderzijds ging dit jaar een sinds lang gekoesterde wens in vervulling: er komt nieuw leven in de sektor van de kustvisserij. Nog

schoorvoetend komen de initiatieven los, maar heel onlangs kwamen toch een paar nieuwe kustvaartuigen de vloot verwoegen. Hopelijk zullen andere volgen.

Het is nog te vroeg om de jaarresultaten voor 1984 te commentariëren. Als voorlopige vaststellingen kan worden aangestipt een lichte afbrokkeling van de aanvoer, naar hoeveelheid gerekend. Daar tegenover liet een lichte prijsstijging toe dat de besommingen toch nog een stuk boven het cijfer van vorig jaar klommen.

Al met al zijn er voldoende gunstige voortekenen aanwezig om het komende jaar 1985 met vertrouwen tegemoet te zien.

## DE „MONT LOUIS” EN HET TRANSPORT VAN GEVAARLIJKE GOEDEREN: EEN TERREINVERKENNING

1. Op 25 augustus 1984, rond 14.00 u had een aanvaring plaats tussen de cargo „Mont Louis” van Franse nationaliteit en de car ferry „Olau Britannia” van Duitse nationaliteit, en dit op een 15 à 18 km van Oostende, hetzij buiten de Belgische territoriale wateren. Het schip kwam ter plaatse op een ondiepe plaats tot zinken.

Stilaan met heel wat geheimzinnigheid omringd, lekte vervolgens uit dat de cargo een zeer merkwaardige lading aan boord had. Naast 22 lege dubbelwandige containers (bestemd voor een lading verrijkt uranium), waren er namelijk ook 30 containers aan boord gevuld met 350 à 360 ton uraniumfluoride 6 (meer in het bijzonder: 9 containers van Belgische oorsprong met natuurlijk uraniumhexafluoride met 0,7% uranium 235; 18 containers van Franse oorsprong met lichtjes verarmt UF 6 (0,67% uranium 235), en 3 containers van Duitse oorsprong UF 6, lichtjes verrijkt tot 0,88%).

De nodige politieke tribulaties bleven niet achterwege. De ongerustheid omtrent de al dan niet aanwezigheid van een tikkende tijdbom voor onze kust, met alle gevaren eraan verbonden voor mensenlevens aan boord, aan onze kust, de visserij, het zeemilieu... steeg met het uur.

Tegenstrijdige berichten werden de ether ingestuurd. Daarbij voegden zich de vragen omtrent de reden van het vervoer, de afkomst van uranium, de aansprakelijkheid, de te treffen maatregelen, de kosten...

In de maand september werden de vaten uiteindelijk allemaal veilig geborgen en werden zij terug naar Frankrijk gebracht: vandaar konden zij opnieuw worden in gereedheid gebracht voor een nieuw vervoer!

Het wrak bleef ter plaatse liggen in volle zee, echter in een zeer drukke vaarweg, met vooral gevolgen voor België (de zeevisserij, de toegang tot Zeebrugge, opstapplaats voor de loodsen,...).

In het voorjaar zal tot berging worden overgegaan. Frankrijk weigert in de kosten tussen te komen. Indien geen regeling wordt uitgewerkt zullen alle kosten ten laste van België vallen.

Het is in dit kader niet de bedoeling om heel de problematiek rond de „Mont Louis” volledig te onderzoeken. De politieke discussie



Door YOLANDA VANDEN BOSCH  
Assistente U.I.A.

dienaangaande, alsmede het al dan niet bestaan van een werkelijk gevaar van radioactiviteit worden hier terzijde gelaten (1).

De aansprakelijkheid voor de aanvaring zal later worden uitgemaakt. Het ongeval met de „Mont Louis” in deze nauwe doorgang en wegens de drukte van de plaats (jaarlijks varen wel meer dan 420.000 schepen door het Nauw van Calais) heeft wel de nodige aandacht op de mariene vervuiling, en in het bijzonder op de vervuiling door en het vervoer van gevaarlijke, en o.a. radioactieve stoffen ter zee gevestigd.

Ware het ongeval op een andere plaats gebeurd, dan had er misschien nooit een haan over gekraaid. Soortgelijk vervoer van gevaarlijk en giftig materiaal heeft echter bijna dagelijks plaats, zonder dat er veel aandacht wordt aan besteed. Dit terwijl het zeer grote gevaren inhoudt voor het mariene milieu, de zeevisserij, de kustbevolking, de vervoerders zelf.

Er bestaan wel reeds meerdere internationale verdragen (mondiaal en/of regionaal), E.E.G.-richtlijnen en nationale wetten.

Hierna zal even worden ingegaan op de bevoegdheidsproblemen, en zal worden nagegaan welke internationale teksten er zoal in deze materie van olievervuiling bij aanvaringen en vervoer van vervuiling door gevaarlijke stoffen voorhanden zijn.

2.1. De territoriale wateren vallen onder volledige soevereiniteit van de kuststaat. Deze wateren worden aanzien als deel uitmakend van het territorium van de Staat.

De gehele rechtsorde van de Staat is er van toepassing (2). Vroeger werd een breedte van drie zeemijl voor de territoriale zee weerhouden (3). Hiervan wordt steeds meer afgestapt (4).

België heeft nochtans steeds een territoriale zee met een breedte van slechts drie zeemijl, met alle gevolgen vandien (5). Mocht België zijn territoriale wateren uitbreiden, dan had België een groter gedeelte van de wateren voor zijn kust waarover hij bevoegdheid kon uitoefenen. In het nieuwe zeerechtverdrag wordt als maximumbreedte van de territoriale zee twaalf zeemijl vastgelegd (art. 3).

2.2. Op volle zee staat als algemene regel vast dat de personen die zich daar bevinden, alsmede de feiten en gebeurtenissen die zich er voordoen, worden beheerst door de rechtsorde van de vlaggestaat (6).

De schepen worden beschouwd als zijnde een varend gedeelte van het territorium van de Staat. Op volle zee heerst het principe van vrijheid van de volle zee, doch iedere Staat dient hierbij behoorlijk de belangen die andere Staten kunnen hebben bij het uitoefenen van het recht van de vrijheid van volle zee in acht te nemen (7).

2.3. Bijzondere aandacht werd besteed aan de problemen welke kunnen rijzen bij aanvaringen op volle zee, en dit zowel in verband met de strafrechtelijke als de burgerrechtelijke jurisdictie (8).

Op 10 mei 1952 kwam te Brussel het Internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in sommige bepalingen betreffende de bevoegdheid in burgerlijke zaken op het stuk van aanvaringen tot stand (9).

(Vervolg volgende bladzijde)



In 1972 werd te Londen het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee afgesloten, welk in 1983 werd gewijzigd; in een bijgevoegd reglement worden technische verkeersregels vermeld (10).

Ter zake dient tevens melding te worden gemaakt van het Internationaal Verdrag inzake de veiligheid voor mensenlevens op zee, SOLAS, dd. 1960, en herzien in 1974 en 1983, en aangevuld met een Protocol in 1978 (11).

3.1. Zoals reeds gezegd bezit de kuststaat volledige soevereiniteit over zijn territoriale wateren. Hij heeft de bevoegdheid tot het opstellen van scheepsreglementen waaraan de schepen die zijn territoriale wateren doorkruisen dienen na te leven.

Ter zake werd op internationaal niveau aan uniformisering gewerkt, waaruit dan de Conventie betreffende de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee tot leven kwam (12).

De soevereiniteit van de kuststaat wordt evenwel beperkt door de verplichting om aan alle schepen het recht op vrije doorvaart te verlenen, dit in zoverre deze doorvaart onschuldig is (art. 14 Verdrag Genève over de territoriale zee).

De schepen die hiervan gebruik willen maken, dienen zich te houden aan de wetten en voorschriften welke door de kuststaat werden of worden uitgevaardigd in overeenstemming met het volkenrecht en in het bijzonder met de wetten en voorschriften welke betrekking hebben op het vervoer en de scheepvaart (art. 17 Verdrag van Genève over de territoriale zee; art. 21 Zeerechtverdrag).

Ten aanzien van schepen op weg naar de interne wateren, heeft de kuststaat het recht om maatregelen te nemen om te voorkomen dat inbreuken worden begaan op de voorwaarden tot toelating tot de interne wateren (art. 16, par. 2 Verdrag Genève territoriale zee; art. 25, par. 2 Zeerechtverdrag) (bv ter voorkoming van vervuiling).

3.2. Artikel 24 van het Verdrag van Genève inzake de volle zee van 1958 bevat een algemeen verbod van rechtsmisbruik. Het legt de Staten de verplichting op om regels uit te vaardigen ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie afkomstig van schepen, pijpleidingen of tengevolge van de exploratie of exploitatie van de zeebedding en de ondergrond.

Sindsdien werden enige tientallen specifieke internationale conventies afgesloten, dit

universeel of regionaal, met een globale of anderzins specifieke aanpak van een welbepaalde vervuiliingsbron.

De verontreiniging door schepen, hoewel zeker niet de voornaamste vervuiliingsbron van de zee, kwam tengevolge van de steeds groter wordende schepen, het vervoer van gevaarlijke goederen over zee, en de als maar groeiende stijging van de scheepvaart, meermaals in de aandacht van het grote publiek.

Ongevallen als deze met de „Torrey Canyon” en de „Amoco Cadiz” liggen iedereen nog vast in het geheugen (13).

Hierna worden de internationale verdragen in deze materie verkend, waarbij evenwel de vrijwillige lozingen en de dumping vanaf schepen niet zal worden behandeld.

4.1. Het Internationaal Verdrag van Londen ter voorkoming van mariene verontreiniging door schepen van 2 november 1973 (MARPOL) (14) bevat een globale aanpak.

Het verdrag beoogt verschillende vervuiliingsvormen (bv zowel het uitpompen van olie, als lozing/storting van schadelijke stoffen, lozing van scheepsafval...) te reglementeren.

Het betreft zowel operationele als accidentele lozingen. Er werden een achttal bepalingen opgenomen inzake voorzieningen voor havens en aan boord van schepen, alsook inzake de bouw van schepen (Bijlage I).

Dit laatste betreft tevens bepaalde voorzieningen inzake de bouw van vissersvaartuigen (15).

In 1978 werd dit Verdrag aangevuld met een

Protocol van 17 februari, waarin wijzigingen aan de voorschriften werden aangebracht. In Bijlage III bij het Verdrag wordt de vervuiling door schadelijk verpakte stoffen behandeld (zie verder *infra*).

In beginsel blijft de exclusieve rechtsmacht in dit Verdrag bij de vlaggestaat berusten. Een plicht tot samenwerken bij opsporingen van overtredingen is voorzien, alsook een meldingsplicht van vervuilingen. Hoger vermeld Verdrag inzake de veiligheid van mensenlevens op zee complementeert in feite dit Verdrag.

4.2. De ramp met de „Torrey Canyon” was de directe aanleiding tot het opstellen van twee verdragen op 29 november 1969, met name 1. een verdrag inzake burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (16) en een verdrag betreffende maatregelen in volle zee ingeval van een ongeval dat verontreiniging tot gevolg heeft of kan hebben (17).

Uitzonderlijk ter voorkoming, vermindering of uitschakeling van ernstige en onmiddellijke gevaren tot verontreiniging door olie of bedreiging ermee na een ongeval op zee, voor hun kust, kunnen de kuststaten maatregelen treffen (art. 1).

De te nemen maatregelen door de kuststaten moeten wel evenredig zijn met de schade die de kuststaat ondergaat of dreigt te ondergaan, zoniet zal een schadevergoeding verschuldigd zijn (art. 5 en 6).

Het recht tot het treffen van maatregelen is evenwel verbonden aan een aantal voorwaarden: raadpleging van andere betrokken Staten, in het bijzonder de vlaggestaat; mededeling van de beoogde maatregelen aan de belanghebbenden; mededeling van de getroffen maatregelen aan de belanghebbende Staten en de IMO.

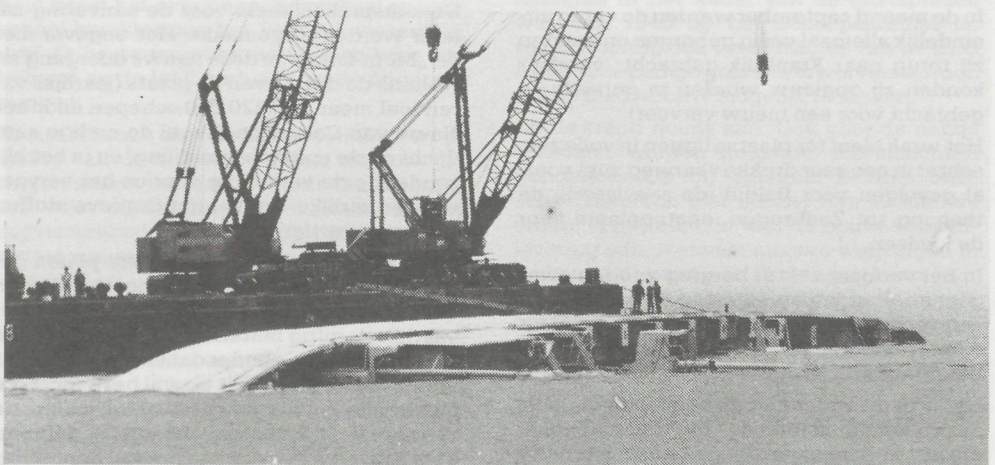
Enkel bij hoogdringendheid vervallen deze voorafgaande verplichtingen. (art 3).

Dit Verdrag wordt aangevuld met het protocol van Londen van 1973 (17), welk de interventiemogelijkheid op volle zee uitbreidt ingeval verontreiniging zich voordoet door andere stoffen en oliën (zie verder *infra*).

4.3. Specifiek inzake de Noordzee werd op 6 juni 1969 te Bonn de Overeenkomst voor het bestrijden van de verontreiniging door olie afgesloten (19).

Hierin wordt een nauwe samenwerking tussen de Staten voorzien. Teneinde de toepassing van de Overeenkomst te verzekeren werd de Noordzee in acht controlezones verdeeld.

(Vervolg volgende bladzijde)



Schepen onder de vlag van de verdragsstaten dienen de verdragsstaten terstond de positie van waargenomen olievlekken mee te delen. De Verdragsstaten dienen elkaar in te lichten over de aanwezigheid van olievlekken op zee.

Zij moeten elkaar bijstaan in de bestrijding. Inlichtingen dienen te worden uitgewisseld. De Overeenkomst werd intussen in de zomer van 1983 uitgebreid tot andere gevaarlijke producten (zie **infra**).

10/27

5.1. Inzake het vervoer van radioactieve stoffen ter zee is het Verdrag over de bescherming van mensenlevens op zee van 1960 van belang.

Dit Verdrag werd aangepast in 1974 en 1983, en werd aangevuld met een Protocol van 1978.

Het Verdrag handelt in hoofdstuk VIII over het vervoer van gevaarlijke goederen, o.m. over radioactieve stoffen. Dit transport wordt principiële verboden, tenzij het plaatsvindt volgens de de voorschriften van het verdrag.

Op de Verdragsstaten wordt de plicht gelegd tot het nemen van verdere detailmaatregelen. In Bijlage III van het hoger vermeld Verdrag van Londen ter voorkoming van mariene verontreiniging door schepen van 1973 (MARPOL) werden tevens voorschriften opgenomen tot het voorkomen van vervuiling door schadelijk verpakte stoffen.

Inzake het maritiem vervoer van dergelijke stoffen worden de Verdragsstaten verplicht normen uit te vaardigen betreffende de verpakking, vereiste documenten, etiketten, stouwing, enz.

Het Protocol van Londen van 1973 tot aanvulling van het Verdrag betreffende maatregelen in volle zee ingeval dat verontreiniging tot gevolg heeft of kan hebben van 1969, breidt dit Verdrag uit tot een interventiemogelijkheid op volle zee ingeval van verontreiniging of gevaar voor verontreiniging door andere stoffen dan oliën.

Een lijst van de bedoelde stoffen werd opgenomen in een Bijlage bij het Protocol. Hierin werden onder andere radioactieve stoffen opgenomen. De Overeenkomst van Bonn van 1969 werd in 1983 tevens uitgebreid tot andere schadelijke stoffen (20).

5.2. Specifiek met de problematiek rond de gevaarlijke goederen en hun vervoer houden zich een aantal gespecialiseerde organisaties bezig. Zij stellen ter zake ook internationale reglementen op.

De Internationale Organisatie voor Atoomenergie (IAEA) met de zetel te Wenen stelde een Reglementering inzake veilig vervoer van radioactief materiaal op (21).

Inzake het zeevervoer heeft het IMO (vroeger IMCO) deze reglementering overgenomen in haar „IMDG-Code” (International Maritime Dangerous Goods Code), welke door België in de nationale reglementeringen werd opgenomen (22). Tevens werd voor het zeevervoer een Gastanker Code en een Code Chemincaliën tot stand gebracht.

5.3. Tevens dient hier nog te worden verwezen naar een aantal Conventies in verband met het vervoer van kernmateriaal.

Op grond van de Conventie van Parijs van 29 juli 1960 en de Conventie van Wenen van 21 mei 1963 inzake de aansprakelijkheid voor nucleaire schade (23) kan een slachtoffer van een kernongeval zich ofwel richten tegen de vervoerder op basis van het maritiem recht,

ofwel tegen de exploitant van het kernmateriaal, in welk geval de vervoerder is vrijgesteld.

Ingeval dat verscheidene slachtoffers een verschillende keuze maken, kunnen zich dan ook de nodige verwickelingen voordoen. Volgens Artikel 1 van de Conventie van Brussel van 17 december 1971 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid betreffende marietij vervoer van kernmateriaal (24) is de zeevervoerder van de nationaliteit van een Verdragsstaat vrijgesteld voor elk kernongeval tengevolge van het vervoer van kernmateriaal uitgevoerd onder de aansprakelijkheid van een exploitant van de nationaliteit van een Verdragsstaat. De aansprakelijkheid van de uitbaters van atoomschepen wordt geregeld in het Verdrag van Brussel van 25 mei 1962 (25).

6. Het ongeval met de „Mont Louis” heeft allicht heel wat stof doen opwaaien. De gevolgen van een dergelijk ongeval brengen maar al te duidelijk de leemten en mazen in de bestaande internationale wetgeving voor het vervoer aan het licht.

Het belang van ratificatie van de afgesloten

verdragen door de Staten kan niet genoeg worden onderlijnd. Hoewel reeds meerdere teksten inzake de vervuiling voorhanden zijn, en de vervuiling door schepen zelfs de meest gereguleerde is, kan nog heel wat werk terzake worden verricht.

6.1. Intussen werd de aanvaring en de schipbreuk van de Mont-Louis meermaals ter sprake gebracht in het Belgisch Parlement, waarbij voorstellen tot uitbreiding van de territoriale wateren en een betere reglementering van het vervoer van gevaarlijke goederen tot uiting kwamen (26).

Tevens is een wetsontwerp inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie en een wetsvoorstel betreffende de verzekering waaraan de kerninstallaties onderworpen zijn hangende (27).

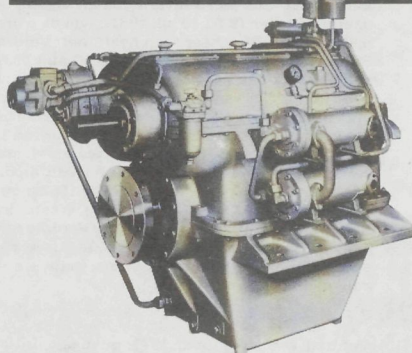
Hierin zijn tevens bepalingen inzake het vervoer van kernmateriaal opgenomen.

In het Europees Parlement werd het ongeval met de Mont-Louis tevens aangegrepen om de bestaande regels verder kritisch te overdenken. Een Resolutie voor verdergaande beschermingsmaatregelen voor transporten

(Vervolg volgende bladzijde)

## neem het zekere voor het onzekere

# REINTJES



**De Antwerpse Motorenwerke voor Industrie en Scheepvaart**

wenst U prettige feestdagen en een behouden vaart in 1985

De A.M.W. biedt met zijn 40 jaar ervaring een veelvuldig programma zoals:

- De specialisatie in herstellingen van scheepskeerkoppelingen, reductiekasten en verstelbare schroeven ● Alle mogelijke draai-, frees-, schaaft-, slijp-, las- en brandwerkzaamheden ● Metaalopspuiten in verschillende legeringen. ● Het vervaardigen van onderdelen zoals assen, konische en rechte tandwielen enz. ....al met al... als u snel en vakkundig wilt repareren neem dan vrijblijvend contact met ons op.

A.M.W. is Importeur van:

	scheepskeerkoppelingen en reductiekasten		stoot- en slijtstrippen ter bescherming van scheepshuid en aanmeerconstructies		verstelbare schroeven
	hoogelastische koppelingen tot 100 000 Kgm.		startluchtcompressoren tot 50 bar en complete groepen		verkoop en herstelling van schroeven
	Dieselmotoren en complete groepen van 2-72 Pk				

# A M W

**ANTWERPSE MOTOREN WERKE N.V.**

Algemene vertegenwoordiging en service van REINTJES in de Benelux  
Elzasweg 12, 2030 Antwerpen, Tel. 03-5424840, Telex 31189  
A.M.W.-Nederland, Tel. 01869-2637

zoals deze van de Mont-Louis werd goedgekeurd.

Naleving van een aantal minimumvoorwaarden wordt geëist, zoals het vastleggen van speciale trajecten, voorafgaandelijke informatie, vooraf vastliggende veiligheidsmaatregelen en -plannen ter voorkoming van een ramp, betere opleiding van de betrokken vervoerders, enz. Tevens wordt geëist dat alle Noordzeeverdragen door alle E.E.G.-Staten zouden worden geratificeerd.

6.2. Volgens de nieuwe Zeerechtconventie (28) zal de maximumbreedte voor de territoriale wateren op twaalf zeemijl worden gesteld (art. 3).

De doorvaart van schepen met een gevaarlijke lading kan dan tot bepaalde vaarwegen worden beperkt (art. 22). Door de kuststaat dient bij het opstellen van reglementeringen wel rekening worden gehouden met de aanbevelingen van de IMO en de bouw der schepen en de verkeersdrukte (art. 22).

Deel XII van het nieuwe zee-rechtverdrag behandelt specifiek de mariene vervuiling. Hierin worden de Verdragsstaten verplicht internationale regels en normen te bepalen voor de voorkoming, vermindering en beheersing van de verontreiniging van het zee-milieu door schepen.

Het aanvaarden van vaarwegsystemen dient te worden bevorderd, indien deze routes het risico voor ongevallen welke vervuiling kunnen veroorzaken, verkleinen (art. 211, par. 1).

De Verdragsstaten moeten in hun nationale wetgeving de nodige maatregelen voorzien, welke minsten even effectief dienen te zijn als de aangenomen internationale regels en deze algemeen opleggen aan de schepen onder hun vlag (art. 211, par. 2).

Aan de kuststaten worden specifieke bevoegdheden verleend. Bij een ongeval, een aanvaring of een stranding hebben de kuststaten het recht om voorbij hun territoriale wateren maatregelen te treffen, teneinde hun kust en hun aanverwante belang, bv. de visserij, te beschermen tegen eventuele verontreiniging of bedreiging door verontreiniging (art. 221). Bij uitoefening van deze maatregelen dienen de Staten zich wel binnen de grenzen van het internationaal recht te houden.

7. Op de problematiek van de vervuiling van de zee en van het vervoer van gevaarlijke giftige stoffen op zee werd nogmaals de aandacht getrokken, spijtig genoeg door het ongeval van de Mont-Louis.

Vraag is nu welke concrete maatregelen zullen worden uitgewerkt terzake, wanneer zij tot stand zullen komen en of er voldoende toezichtsmogelijkheden zullen worden ingebouwd.

Coördinatie en samenwerking tussen de Staten op dit vlak dringt zich meer en meer op, zodat zich geen mogelijkheden tot „paraplutrekken” meer kunnen voordoen.

Een oproep tot de Staten, ook tot België dient te worden gedaan tot spoedige ratificatie van de bestaande Conventies. Een uitbreiding van onze territoriale wateren is noodzakelijk.

- (1) Zie hieromtrent o.a. de Vragen en Antwoorden in de Kamer en de Senaat, de samengevoegde interpellaties van de heer LAHAYE tot de Minister van Buitenlandse Betrekkingen over „de noodzaak om, als gevolg van de catastrofe van de Mont-Louis, die terecht de bevolking heeft gealarmeerd, overwijdend een overeenkomst te bereiken tussen de Regeringen van de Noordzee- en Kanaallanden ten einde een strenge reglementering uit te werken en toe te passen voor het vervoer van radioactieve of hiermee gelijk te schakelen produkten, en tevens een aangepaste controle mogelijk te maken” en van de heer VAN OOTEGHEM tot de Eerste Minister over „de gebrekkige informatie van coördinatie naar aanleiding van de ramp met de Mont-Louis en de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, en de samengevoegde mondelinge vragen van de heer VAN IN en de heer TRUSSART tot de Eerste Minister respectievelijk over „initiatieven tot de definitieve oplossing van de Mont-Louis-gechiedenis” en „de schipbreuk van de Mont-Louis”, **Senaat, Parlementaire handelingen**, 10 oktober 1984, 59-63; A. CREMERS, „De Mont Louis: een mogelijke milieuramp... of niet?”, **Leefmilieu**, 1984, nr. 5, 137-140.
- (2) Art. 1 Verdrag van Genève over de territoriale Zee; Art. 2 Zeerechtverdrag van Montego Bay 1982 (zie hierover o.m. VANDEN BOSCH Yolanda, „De Conventie van de Verenigde Naties over het zee-recht”, **Visserijblad**, 30 december 1983, nr. 47, 27-35).
- (3) Zie SOMERS E., **Inleiding tot het internationaal zee-recht**, Antwerpen, Kluwer, 1984, 63-67; SUY E., **Leerboek van het Volkenrecht, II Het territoriaal element**, Leuven, Acco, 1973, 41 ev.
- (4) Zie SOMERS E., **op. cit.**, 67-68.
- (5) Art. 2, par 1, **K.B.** 4 augustus 1981 (**B.S.**, 1 september 1981) houdende het politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust.
- (6) Art. 6, par. 1 Verdrag van Genève over de volle zee; art. 92, par. 1 Zeerechtverdrag van 1982.
- (7) Art. 2 Verdrag van Genève over de volle zee; art. 87 Zeerechtverdrag van 1982.
- (8) **Lotuszaak**, P.I.G.H., Ser. 1, 10, 25; o.a. Verdrag van Brussel tot vaststelling van eenvormige regelen inzake aanvaringen (**B.S.** 26 februari 1973); Verdrag van Montevideo van 29 maart 1940 inzake internationaal strafrecht tussen Zuid-Amerikaanse Staten; Verdrag van Brussel van 10 mei 1952 inzake bevoegdheid in strafzaken op het stuk van aanvaringen en andere scheepvaartvoorvallen (**B.S.**, 19 juli 1961); i.v.m. de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar: het Verdrag van Brussel van 25 augustus 1924 (**B.S.**, 1 juni 1931), vervangen door het Verdrag van Brussel van 10 oktober 1957 (Belg. Wet van 18 juli 1973, **B.S.** 29 januari 1976) vervanging enkel geldig tussen de Staten die het laatste verdrag ratificeerden, en het Verdrag van Londen van 19 november 1976 (nog niet in werking); inzake de aansprakelijkheid van exploitanten van atoomschepen: Verdrag van Brussel van 25 mei 1962 (nog niet in werking, zie **A.J.L.L.**, 1963, 268) (Belg. Wet ba, 9 augustus 1973, **B.W.** 8 oktober 1973); het Verdrag van Brussel van 17 december 1971 inzake de burgerlijke aansprakelijkheid in verband met het maritiem vervoer van nucleair materiaal.
- (9) **B.S.** 19 juli 1961.
- (10) Verdrag van 20 oktober 1972, goedgekeurd door de Belgische Wet van 24 november 1975 (**B.S.**, 12 juni

1976). Het verdrag trad in werking op 15 juli 1977. Wijziging door de IMO dateert van 1 juni 1983 (**K.B.**, 18 mei 1983, **B.S.**, 31 mei 1983).

- (11) **B.S.**, 5 december 1979, 12 februari 1980 en 18 september 1981.
- (12) dd° 1960 en herzien in 1972 en 1983 (zie noot 10).
- (13) Zie o.a. LUCCHINE, L., „A propos de l'Amoco Cadiz - la lutte contre la pollution des mers: évolution ou révolution du Droit International”, **A.F.D.I.**, 1978, 721-754; REMOND-GOULLLOUD, M., „Les mesures de sauvegarde (De quelques difficultés liées à l'indemnisation des frais de lutte contre la pollution)”, **D.M.F.**, 1980, 387-407, en **D.M.F.**, 1980, 451-460; VANDEN BOSCH Y., „L'Amoco Cadiz et le droit” - lezing gehouden door Mr. J. VILLENEAU ter gelegenheid van de plechtige openingszitting van de Marine Academie”, **Europees Vervoerrecht**, 1982, 247-251; BROWN, E.D., „The lessons of the Torrey Canyon”, **Current Legal Problems**, 1969, 134-136; SOHNKE F., „Die „Torrey Canyon” - Katastrophe”, **Hansa**, 1967, 1704-1705
- (14) **I.L.M.**, 1973, 1319. Het Verdrag trad in werking op 2 oktober 1983. Voor België trad het Verdrag in werking op 6 juni 1984 (**B.S.**, 24 mei 1984).
- (15) Zie hieromtrent X., „Maatregelen tegen zeebezoedeling”, **Visserijblad**, november 1984, 7.
- (16) Belgische Wet van 20 juli 1976 (**B.S.**, 13 april 1977).
- (17) Belgische Wet van 29 juli 1971 (**B.S.**, 2 februari 1972). Het verdrag trad in werking op 6 mei 1975.
- (18) Dit Protocol trad nog niet in werking. Ratificatie door België gebeurde op 9 september 1982 (zie **B.S.**, 28 oktober 1982).
- (19) Hiervan zijn partij: België, Bondsrepubliek Duitsland, Denemarken, Frankrijk, Groot-Brittannië, Nederland, Noorwegen, Zweden.  
Trad in werking op 9 augustus 1969 (**B.S.** 23 oktober 1969). Er werden tevens een aantal andere regionale verdragen afgesloten, o.a. i.v.m. de Middellandse Zee, de Perzische Golf, het Baltische Zeegebied.
- (20) Zie **Parl. Vragen en Antwoorden, Kamer**, 1982-83, 12 april 1983, 1907; **Par. Hand.**, **Senaat**, 10 oktober 1984, 60.
- (21) **K.B.**, 28 februari 1963, en aansluitende besluiten.
- (22) **K.B.**, 20 juli 1973 houdende Zeevaartinspectiereglement, art. 108. (**B.S.** 22 november 1973). Daarnaast bestaan nog een aantal Belgische Reglementeringen op het vlak van gevaarlijke goederen. Probleem is dat er soms verschillen tussen de IMDG-Code en de interne voorschriften bestaan.
- (23) Zie Colloque **Droit nucléaire et droit océanique**, georganiseerd door Le Centre d'études et de recherches de droit international et le Centre d'études du droit de l'énergie atomique, juni 1975, Parijs, *Economica*, 253 p.; Het Verdrag van Parijs werd door België bekrachtigd op 3 augustus 1966 (Belgische Wet van 18 juli 1966).
- (24) **Ibid.**, tekst **I.L.M.**, 1972, 277.
- (25) Nog niet in werking.
- (26) Zie noot 1.
- (27) **Senaat, Parl. Hand.**, 23 oktober 1984, 103-132.
- (28) Zie noot 2.



Beter bij de bank van hier **KB** KREDIETBANK



# HET NATIONAAL VISSERIJMUSEUM

We kunnen juichen. Het vertrouwen in de toekomst kan verder groeien. In 1984 bezochten 8.000 bezoekers meer het visserijmuseum dan in 1983.

Ondanks het feit dat zich minder scholen verplaatsen wegens de economische omstandigheden en dat, om dezelfde reden, minder zeeklassen gehouden worden, noteren we dus toch een niet onbelangrijke stijging in het bezoekerscijfer. In 1984 kregen we zowat 51.000 bezoekers over de vloer.

De orale propaganda, gevoerd door de bezoeker zelf, zal ongetwijfeld wel de grote factor zijn waaraan het hoog bezoekerscijfer te danken is. Vergeten we hierbij evenwel niet de verzorgd gevoerde propaganda van de gemeentelijke overheid met als ruggesteun de vlijtige bureau's voor toerisme.

Ook de vrienden van het museum wisten door hun werking en activiteiten heel wat volk naar het museum te lokken.

Evenzeer van belang waren de uitzendingen op radio en tv. In hun programmatie hadden buitenlandse en binnenlandse zenders aandacht voor het visserijmuseum. Denken we maar aan de BRT, de RTB, RTL en de ORTF.

De laatste tijd lieten de niet openbare radio's zich evenmin onbetuigd. Radio Space van Alvertinge en wist als eerste lokale- of vrije radio de aandacht in het hinterland op het visserijmuseum te vestigen.

Niet te onderschatten is de regelmaat waarmee de pers, weekbladen, het visserijblad, de rederscentrale, enz. het publiek warm maken voor het museum. Vrijwel om de veertien dagen staat in een of andere krant iets over het museum te lezen.

We tellen ook veel regelmatige bezoekers. Deze mensen worden telkens aangenaam verrast bij het ontdekken van de nieuwe aanwinsten.



Door GASTON DESNERCK

Een grote troef is het visserscafé met zijn uitbater Maurice Denecker. Onvoorstelbaar hoeveel gezellige praatjes deze herberg van rond de 20-er jaren vullen.

Als men dan ook nog premier Martens ter gelegenheid van het tienjarig bestaan binnen de muren krijgt dan is de aandacht van de gehele bevolking op het gebeuren gericht.

Het bezoek van prominente personen uit binnen- en buitenland drijft heel wat mensen naar de Westhoek en het visserijmuseum vormt hierbij vaak een fel gewaardeerd reisdoel.

Het bezoek van buitenlanders is merkwaardig fel gestegen. Naast de Duitsers en de Ne-

derlanders krijgen we nu ook Fransen over de vloer. Het zijn vooral mensen van Frans-Vlaanderen en Artensie. Wat deze mensen thuis niet vinden; hun verleden, hun tradities, hun visserij ... komen zij bij ons zoeken.

De medewerking aan tentoonstellingen zoals in 1984 in de „Holiday Inn“, de „Nationale Loterij“ en de „Museumbeurs“ brengt ons museum en evengoed Koksijde-Oostduinkerke in de belangstelling.

De gemeentelijke overheid kan contacten onderhouden met verantwoordelijken van diverse musea. Het succes wordt bevestigd door de rijke briefwisseling die gestadig toeneemt tot vanuit het verre Canada, de Verenigde Staten en Australië.

De tentoonstellingsruimten zitten echter barstens vol, eivol, zoals dat heet. De gemeentelijke overheid zet er alles op om de toelating voor de nieuwbouw te krijgen. De uitbreiding dringt zich meer dan ooit op!

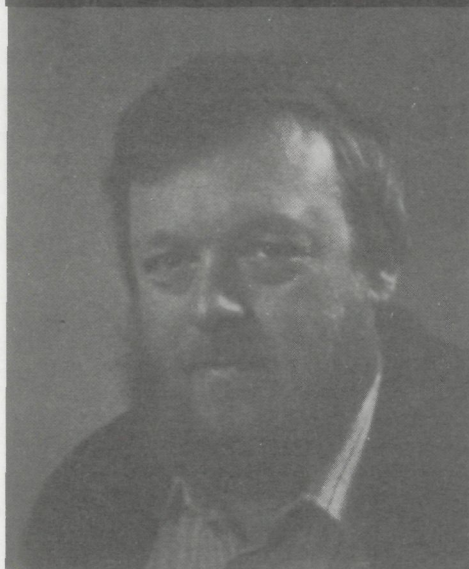
Jammer dat zoveel waardevolle stukken niet tentoongesteld kunnen worden. Het aantal boeken in de bibliotheek zwelt aan en het documentatiemateriaal verrijkt zienderogen. Studenten maken hier dankbaar gebruik van voor het opmaken van hun thesis.

We hopen dat iedereen verder meewerkt aan de kwaliteit en de bekendmaking van het visserijmuseum en we denken hierbij eveneens aan de scheepswerven, de reders, de vissers, de visverkopers, de dienst voor visserijonderzoek, het waterschoutambt en het loodswezen.

Ik wil dan ook besluiten met het gemeentebestuur van Koksijde bijzonder te danken voor hun bereidwilligheid en inzet waardoor het succes toeneemt. Ik dank eveneens het personeel dat met mij samenwerkt ten bate van wat wij allen wensen: „de bloei van het visserijmuseum“.

## DE BIBLIOTHEEK EN HET DOCUMENTATIECENTRUM VAN HET VISSERIJMUSEUM

Door WILLEM LANSZWEERT  
Dokumentatie en bibliotheek visserijmuseum



Het visserijmuseum geniet een grote bekendheid. Het is echter minder bekend dat het museum over een bibliotheek en over heel wat documentatiemateriaal beschikt.

Het boekenaantal zwelt aan en in de verzameling vinden we reeds zeer interessante werken terug. De opsomming van titels zou ons hier uiteraard te ver leiden doch we kunnen niet nalaten U te vertellen dat we boeken bezitten over de geschiedenis van de visserij, van de vissersplaatsen en van de havens, van de vissersvaartuigen, enz.

Gebruik makend van de bibliotheek kunt U een en ander aan de weet komen over scheepsbouw, zeevisserijtechnieken, biologie-fauna-flora, economie in de visserij, oceanografie en navigatie, enz.

De reeks zeevisserij-almanakken alleen al biedt een schat aan informatie; b.v. in verband met de getalsterkte en met de evolutie van onze vissersvloot.

Daarnaast zijn diverse tijdschriften die periodiek onze verzameling verder komen aanvullen en steeds weer nieuwe gegevens en wetenswaardigheden bevatten. We denken hierbij bv. aan het Visserijblad, Neptunus, het mededelingsblad van de vrienden van het museum, het Disseltje (orgaan van de modelbouwclub De Dissel, le chasse marée, Ibis-tros, enz.).

Als gevolg van de rijke aanwinsten zal de, nu toch verouderde, catalogus van de bibliotheek van het visserijmuseum opgesteld in 1981 vernieuwd worden in 1985. Aanvullingen zijn werkelijk te omvangrijk geworden.

Naast de bibliotheek zelf is er het vele documentatiemateriaal.

Dit zijn veelal losse stukken of documenten in verband met de geschiedenis van alles

(Vervolg volgende bladzijde)

wat om en bij de visserij komt kijken. Ook over het culturele, het volkse en het folkloristische rond de visserij beschikken we over talrijke gegevens. Zo zijn er ondermeer de vissersliedjes, de klederdrachten en de lapnamen. Het was zelfs nodig de vele persartikels in diverse rubrieken op te splitsen.

Er wordt steeds verder gewerkt aan de verzameling doodsprentjes, een macabere bezigheid misschien, maar daarom niet minder interessant. Het zijn vooral deze albums die het meest door de vissersbevolking geraadpleegd worden.

Uit zo'n prentje valt heel wat te leren. Je kan er als het ware een stuk geschiedenis mee reconstrueren. Samen met de documentatie over de vaartuigen, een foto van het schip, verslagen en de gegevens uit de visserijmanakken, komt men tot één geheel.

De verzameling doodsprentjes heeft verder reeds veel vissers geholpen om bepaalde gegevens terug te vinden om deze aan hun stamboom toe te voegen.

Door gebruik te maken van het documentatiemateriaal van het visserijmuseum kwam „Le Chasse Marée”, (revue d'histoire et d'ethnologie maritime), uitgegeven in Bretagne, in bezit van een niet onbelangrijke verzameling Vlaamse vissersliedjes. Het ligt in de bedoeling van deze Bretoenen om een dubbel langspeelplaat op de markt te brengen met vissersliedjes van de Frans-Vlaamse, Vlaamse en Nederlandse kust.

De verdere uitbouw van een gedegen bibliotheek en van een rijk gevuld documentatiecentrum is voor het visserijmuseum een harde noodzaak. Het moeten daarom niet alleen geschreven bronnen zijn die bewaard worden.

Zo bezitten we nu reeds een mooie reeks dia's over de garnaalfeesten en over de garnaalvisser te paard.

De modelbouwclub De Dissel is in bezit van een prachtige reeks beeldplaatjes over een model van een smack, een zeilvissersvaartuig dat tot in de kleinste details werd gereconstrueerd. Het zijn juist al deze details die

het onderwerp vormen van de dia's. Het model in kwestie werd gebouwd door het museum personeel.

De dia's berusten in het visserijmuseum.

Het museum bezit een 16 mm-film over de kabeljauwvisserij op IJsland. We bezitten reeds enkele geluidscassettes met vissersliedjes. We durven nu reeds luidop dromen over videomateriaal.

En als we dan toch over dromen bezig zijn dan kunnen we net zo goed onze wens uitdrukken dat we, ter gelegenheid van het uitbreiden van het museum zelf, de nodige accommodatie krijgen om er een volwaardig documentatiecentrum uit te bouwen.

Voor het zover is moet er nog heel wat werk afgelegd worden. Daarom durven we langs deze weg een beroep doen op U aller medewerking.

Indien U ook maar iets bezit, een document, enkele gegevens, doodsprentjes of informatiemateriaal van welke aard dan ook, dan wordt dat steeds in dank aanvaard in het visserijmuseum. Afstaan is daarom nog niet noodzakelijk. We nemen de nodige fotocopies en de originele stukken krijgt U terug. Misschien kunt U later zelf gebruik maken van ons documentatiecentrum.

Op deze wijze bouwen wij een stukje verder aan onze verzameling die steeds beter als één grote puzzel begint in elkaar te passen; een puzzel die evenwel nooit af zal zijn!

#### Een voorbeeld uit het documentatiemateriaal van het visserijmuseum.

O.29 André Adrienne

Het schip werd gebouwd in 1910

te Oostende;

N.T. 6,73 ton;

B.T. 17,57 ton.

Motor Deutz 20 p.k.,

bouwjaar 1931

rederij Germonpré K.

Het schip verongelukte op zee

op 12 augustus 1943 als gevolg

van een mijnontploffing.

Slachtoffers werden:

Germonpré Joseph Albert, visser, 23 jaar

Westerlinck Eduard-Pierre-Emiel, jongen,

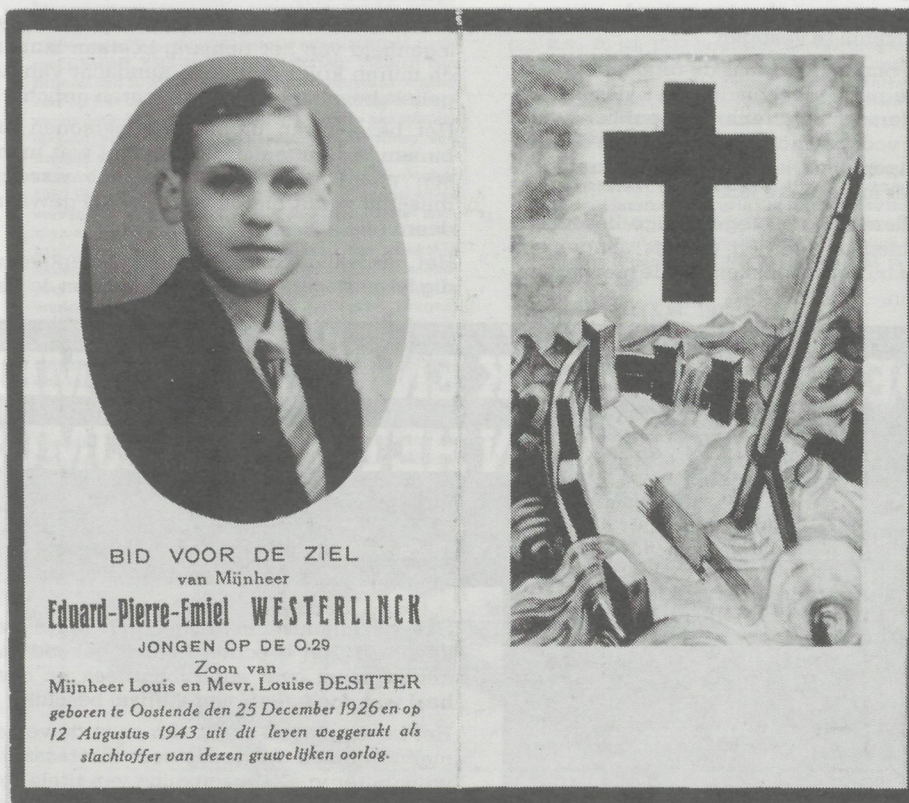
17 jaar.

Germonpré Karel Eduard, visser/reder,

57 jaar.

Het lijk van de jongen, Westerlinck Eduard,

werd nooit teruggevonden.



# HET OUDE VISSERSCAFEETJE

door O. VILAIN,  
Stadsbibliothecaris  
Ondervoorzitter „De Plate”

Een visserscafé was steeds het volkscafé bij uitstek waar vissers en mensen nauw betrokken bij de visserij het belangrijkste deel van het cliënteel uitmaakten. Dikwijls zag men er ook personeelsleden uit staatsdiensten, zoals het Zeewezen, waarbij de „malegasten” soms zelf gewezen vissers waren, ook douaniers en enkele andere burens van het café in kwestie.

Zo'n oud café beschrijven is wel vlug gedaan, want wat moest men speciaal in een visserscafé hebben? Niet veel bijzonders, want ze kwamen er niet voor comfort, maar om een pint of een druppel te drinken en elkaar te ontmoeten.

Het kleine toogje omvatte dan meestal maar een paar bierkranen, licht- en donkerbier, een reeks zware bier- en jeneverglazen, en enkele kapper glaasjes voor een half pintje of een limonade en een bokaal met zeebeschuit. Soms enkele repen chocolade, doch dit was al een luxe in een visserscafé.

Verder waren de kramakelige tafels en stoelen. Over het algemeen op de rand van doorzakken toe, want gewoon op een stoel zitten ging niet altijd gemakkelijk en de tafels moesten het bij het kaartspel steeds bij iedere vuistslag ontgelden.

In het midden stond een Leuvense stoof, een „buisenstoof” genoemd, waar de ouderen soms rond zaten of zij die pas binnenkwamen hun „koolschoppen” van handen gingen opwarmen. Soms stond er een koffiekant te pruttelen op die stoof voor het geval men een poester wilde drinken. Ieder weet hoe belangrijk de poester voor de visserij was. Die warme koffie met een scheut jenever of cognac er in.

Bij de deur trof men soms nog een staandertje met enkele droogvisjes aan touwtjes bengelend. Het waren „totjes” en „Schotse schullertjes”, soms op zee gedroogd of door de caféhouder langs de kaai gewinddroogd.

Bij ieder tafeltje stond een spuwbak, want als de zeeman die geen stenen pijp rookte „sjiekte” er lustig op los en moest geregeld zijn tabakspijp ergens heen mikken. Hier dus in een spuwbak met zand gevuld. Sommigen mikten minder goed, daarom was de grond dikwijls ook met een weinig zand bestrooid.

Soms stonden op de tafeltjes glazen vliegenvangers. Het was een stolp met een weinig bier gevuld, waardoor vliegen aangetrokken werden om tenslotte in het bier te verdrinken.

Als „opzet” was er weinig in het visserscafé. Een beeldje van de Heilige Antonius, dat omgekeerd werd als men iets kwijt was en terug naar iedereen mocht kijken als het verlorene teruggevonden was. In enkele gevallen een kader, zoals in zoveel andere cafés, „Hier vloekt men niet. God ziet mij”. Doch er werd nergens méér gevloekt dan in een visserscafé! Het waren krachtpatsers die ze uit hun mond lieten rollen, zonder te beseffen dat ze vloekten.

Een paar visserscafés bezaten ook een schilderij van de vissersopstand van 1887 door de Oostendenaar Charles Wildt geschilderd. Het stelde altijd hetzelfde voor: de Burgerwacht schietend op de vissers in het Eerste Handelsdok.

Ook waren er nog wel een paar affiches van verkoping van vissersschepen. Nabij de toog lagen enkele erg beduimelde kaartspelen met leien en krijt voor het noteren van de punten.

Zo was het visserscafeetje uit de oude tijd, waar men ook de uitbaatster of haar moeder nog een korre zag breien, om wat bijverdienste te hebben.

De mannen die uit zee kwamen hadden wel hun stamcafé, maar deden ook meer cafés aan. Kwestie van de nieuwtjes over de visserij te kunnen opvangen, want tijdschriften in verband met de visserij bestonden er die tijd niet.

Zo zag men ze binnenkomen met hun jumper en blauwe broek aan. In de winter hadden ze een „vriezevest” aan, dat zeer warm was. En op hun kloffen hoorde men ze al van ver afkomen. Vandaar dat men elders sprak van de „kloeffebande”. Uit die naam is dan ook veel later de „Orde van de Kloeffe” overgenomen geworden, al dragen die helaas geen kloffen meer.

Wie echter zo'n cafeetje wil zien, kan de voorstelling ervan bewonderen in het „Museum van De Plate” in het Feest- en Kultuurpaleis. De eerste Hoofdman De Taeye heeft dat genoemd „In de Plate” bij Mietje Carbon. Geloof mij het is het bezichtigen waard, want echte oude visserscafeetjes zijn er niet meer. Ze behoren tot een ver verleden. Jammer, want ieder visserscafeetje had soms zijn eigen geschiedenis. In die tijd kende iedereen nog iedereen, al was het met hun lapnaam en dat gaf het gevoel van tot een grote familie te behoren: de mannen van de visserij.



Het visserscafeetje „Bij Mietje Carbon” in 't museum „De Plate”

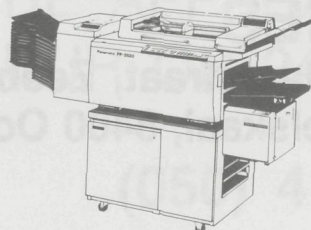
## Kantoormachines A. VANDE VEIRE P.V.B.A.

Alf. Pieterslaan 55, 8400 OOSTENDE – ☎ (059) 70 57 72

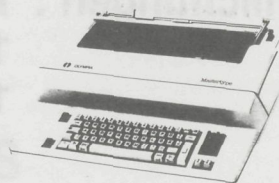
➤ ALLE KANTOORMACHINES AAN DE BESTE PRIJZEN – SERVICE IN EIGEN ATELIER



BROTHER  
ELEKTRONISCHE PORTABEL



OLYMPIA  
FOTOCOPIEERAPPARATEN



OLYMPIA  
BURELMACHINES ELEKTRONISCH

N.V. INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE S.A.



MARINE & SYSTEMS DIVISION

## VERKOOP – VERHUREN – ONDERHOUD van

- ECONOMETERS – DECCA PILOTS – DECCA RADARS
- SIMRAD DIEPTEMETERS + KLEUREN DIEPTEMETERS
- DEBEG SSB ZENDERS-ONTVANGERS
- VHF DEBEG – SCHIJNWERPERS IBAK
- SLINGERRUITEN SPEICH
- KOELING EN SCHEEPSELEKTRICITEIT

Wachtdienst 24 uur op 24 – Tel. privé: L. BERTELS (050) 41 32 38  
R. HOET (059) 32 00 98

Alle inlichtingen : **N.V. INES**

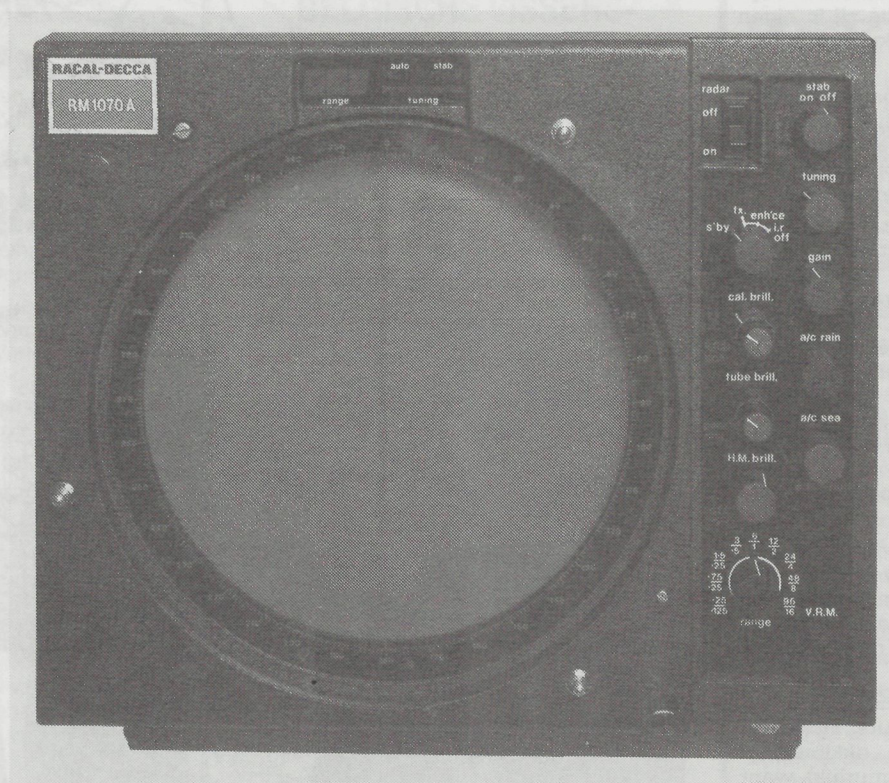
1, Wandelaarstraat, Zeebrugge – Ø (050) 54 47 55  
17, H. Baelskaai, 8400 Oostende – Ø (059) 32 34 01

# N.V. INES

Nieuw voor de visserij

## Racal Decca Radar RM 1070 A

- 10 Kw „Clearscan” radar
- Twee units bestaande uit een compacte 10 inch display, scanner met ingebouwde zender, keuze tussen 4 ft of 8 ft antenne
- 9 schalen tussen 0,25 NM en 96 NM
- Variabele rangemarker



VERKOOP – VERHUUR – ONDERHOUD  
VAN ALLE NAVIGATIE APPARATUUR  
WACHTDIENST 24 UUR OP 24 UUR

TEL. L. BERTELS (050) 41 32 38  
R. HOET (059) 32 00 98

# ABOS-STAGIAIRS IN DE ZEEVISSERIJ-SECTOR

Sedert halfweg oktober verblijven vijf ABOS-stagiairs aan onze kust (twee uit Sri-Lanka, twee uit Thailand en één uit Peru).

Het gaat hier om reeds actief in dienst zijnde visserijambtenaren die, op verzoek van het ABOS (Algemeen Bestuur voor de Ontwikkelingssamenwerking, Ministerie van Buitenlandse Betrekkingen) voor een drietal maanden worden ingeschakeld in een reeks vervolmakingsleergangen, studiereizen en studiebezoeken, georganiseerd door resp. De Dienst voor de Zeevisserij (wat betreft visserij-beleid, visserij economie, „fisheries management”, marketing, bedrijfsleiding, e.d.) en het Rijksstation voor Zeevisserij (wat betreft het wetenschappelijk, technologisch en technisch onderzoek in de zeevisserij).

Deze vijf ABOS-stagiairs (vier mannen en een vrouw) zijn wel van nogal uiteenlopende disciplines (marketing, visserijtechniek, welzijnzorg, enz.) maar dit belet niet dat zij steeds samen en met de grootste aandacht, aan alle stage-activiteiten deelnemen, zodanig dat mag gesteld worden dat zij alhier een gediversifieerde en generalistische opleiding en vorming volgen, die zij in eigen land ongetwijfeld goed zullen kunnen benutten.

Voor het eerst werd in dit verband een vaste begeleider aangeworven, die de groep ABOS-stagiairs overal vergezelt en bestendig bezig is met de organisatorische, praktische en logistieke aspecten van de stage.

In het kader van Training Program „Meet the industry” (een reeks ontmoetingen en gesprekken met bedrijfsleiders en zaakvoerders uit het visserijbedrijf), waren deze vijf ABOS-stagiairs te gast bij de h. J. PRAET, bedrijfsleider bij S.C.A.P., voor een gespreksronde over het thema „Cooperatives in Belgian fisheries”, een thema dat visserijambtenaren uit ontwikkelingslanden wel zeer nauw aan het hart ligt. Zij waren bijzonder opgetogen over deze ontmoeting, wat overigens ook wel blijkt uit bijgaande foto van het gezelschap.

Voor ons Ministerie van Landbouw (en visserij) is „ontwikkelingssamenwerking” blijkbaar geen hol en ijdel begrip, maar een zaak die ernstig en degelijk wordt aangepakt, mede dank zij de bereidwillige medewerking van het bedrijf zelf.

We hadden bij deze gelegenheid een interessant gesprek met deze stagiairs. Vooreerst waren wij benieuwd naar hun „akklimatisatie” in ons land (letterlijk en figuurlijk), want het is ten slotte - menselijk gezien - een niet te onderschatten feit dat deze mensen plots uit hun vertrouwde omgeving worden weggerukt (sommigen zij overigens gehuwd), vanuit een tropisch of subtropisch land vrijwel in een winters Westeuropees klimaat terecht komen, voorts bovendien tot enige interne groepsvorming moeten komen (wat niet gemakkelijk is, gezien de verschillende etnische en kulturele verschillen, en zich uiteindelijk ook nog moeten trachten aan te passen aan ons Belgisch leefklimaat, onze „way of life”, waarbij onze Belgische keuken (hoe voortreffelijk ook) wel bepaalde moeilijkheden oplevert.

Ook is er een taalprobleem: de voertaal is het Engels, maar - hoe internationaal deze taal ook moge zijn - keer op keer moet worden vastgesteld dat stagiairs uit ontwikkelings-

landen het met deze taal nogal moeilijk hebben. Doch met veel goede wil, geduld en begrip, lukt het wel om de vereiste „overdracht” van kennis, ervaring en wetenschap te verwezenlijken.

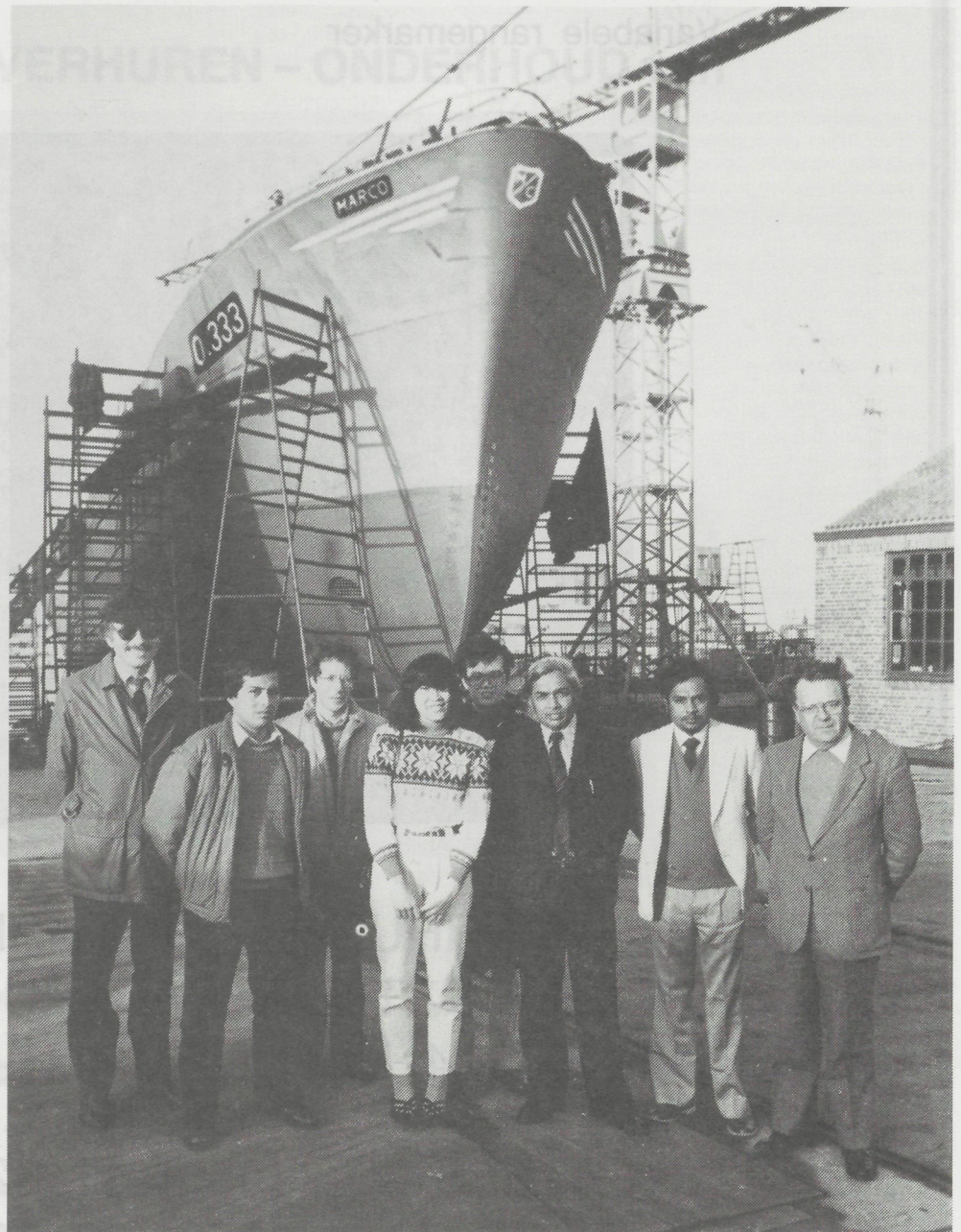
En daarmee komen wij aan de kern van de zaak, nl. de stage zelf. De vraag hierbij is uiteraard vooral, welke waardering deze ABOS-stagiairs uiteindelijk kunnen opbrengen voor een dergelijk opleidings- en vormingsprogramma, en dat is natuurlijk ook de grote bekommernis van de programmamakers zelf, die immers ook al doende moeten (bij)leren, hoe je een optimaal programma kunt samenstellen.

Het blijkt echter dat het antwoord hierop niet zo eenvoudig is, alleen al ingevolge de heterogene samenstelling van de groep (die, zoals gezegd, nogal diverse richtingen van de visserij-sector omvat).

Uit ons gesprek blijkt, al met al, dat zij doorgaans tevreden zijn met de alhier opgedane kennis en ervaring, niet in het minst ingevolge het feit dat ervoor gezorgd was dat in het programma voor „elk wat wils” was opgenomen.

Belangrijk is in elk geval dat deze ABOS-stagiairs naar hun land terugkeren met een goede indruk van onze visserijbedrijf en van alle aanverwante sectoren, want „public relations” zijn meer dan ooit een basisvoorwaarde voor ontstaan en groei van relaties en handelsbetrekkingen.

Tot slot, kunnen wij reeds melden dat voor maart 1985 reeds een nieuwe groep verwacht wordt, bestaande uit acht Noord-africanen, wat uiteraard betekent dat het vormingsteam nu zal moeten overschakelen van het Engels naar het Frans. Gelukkig zijn de Vlamingen van vele talen thuis!



De vijf ABOS-stagiairs op de scheepswerf van S.C.A.P., in gezelschap van de hh. J. PRAET (bedrijfsleider S.C.A.P.), M. DEVRIENDT (ABOS-begeleider), en R. JANSOONE (ambtenaar bij de Zeevisserijdienst en behorend tot het vormingsteam).

# OVER DE NOORDZEEKONFERENTIE IN BREMEN

Het Europees Parlement heeft een resolutie genomen in verband met de werkzaamheden van de Noordzeekonferentie te Bremen. Deze resolutie die van belang is, zowel voor België als voor Nederland en voor de Noordzee in het algemeen, luidt als volgt:

## RESOLUTIE

### over de bescherming van de Noordzee en de werkzaamheden van de Internationale Conferentie ter bescherming van de Noordzee in oktober 1984

Het Europese Parlement,

A. gezien het feit dat de Noordzee bij de Waddenzee en de riviermondingen dreigt te sterven, B. overwegende dat de Noordzee slechts als levend ecosysteem duurzaam door de mens kan worden gebruikt,

C. gezien het feit dat tot nu toe gemeenschappelijke regelingen ter bescherming van de Noordzee steeds ondergeschikt waren aan economische belangen,

D. overwegende dat België de Conventie van Londen nog steeds niet erkent en het aldus mogelijk maakt dat giftig afval uit de Verenigde Staten wordt gestort in de Noordzee,

1. verzoekt de Commissie van de Lid-Staten te verlangen dat zij gehoor geven aan de volgende eisen:

a) alle toekomstige en bestaande industriecomplexen in de kustregio's moeten zich onderwerpen aan een milieu-effectrapportering over hun producten en emissies,

b) het gebruik van de Noordzee als stortplaats voor zuren, radioactieve afvalstoffen, ongezuiverd afval en afvalwater, industrieafval, zware metalen, chloorkoolwaterstoffen, fosfaten en nitraten moet onmiddellijk worden verboden,

c) alle havensteden moeten verplicht worden alle schepen een voordelige berging van alle afvalstoffen met inbegrip van oliën te bieden,

d) in kwetsbare regio's moet iedere vorm van uitbuiting van niet levende hulpbronnen achterwege blijven,

e) dijken mogen slechts worden aangelegd na afweging van de veiligheid van de mens en de bescherming van de natuur,

f) de Waddenzee moet als unieke biotoop tot bescherm gebied worden verklaard, waarin de bescherming van de natuur vóór alles gaat,

g) het is de taak van alle aan de Noordzee grenzende staten internationale onderzoekprogramma's te coördineren. Het doel van deze projecten moet zijn, ieder gebruik van de Noordzee te onderzoeken op de gevolgen voor het ecosysteem,

h) alle beschikbare gegevens, alle lozingsvergunningen, alle test- en meetverslagen moeten openbaar worden gemaakt,

i) er moet een gezamenlijk kadaster worden opgesteld voor de Noordzee en de kustregio's in het kader van de gecoördineerde onderzoekprogramma's. Dit kadaster en de hieruit voortvloeiende voorstellen van deskundigen moeten een bindende maatstaf worden voor ieder gebruik van zee en rivieren,

j) er moeten controles worden ingesteld in een internationaal kader. De controle instanties moeten onafhankelijk zijn;

2. verzoekt de Commissie de aan de Noordzee grenzende staten te bewegen tot regelingen voor een doeltreffender optreden ter bescherming van de Noordzee;

3. verzoekt de Commissie de ministers die deel-

nemen aan de Conferentie ter bescherming van de Noordzee op de hoogte te stellen van de in punt 1, sub a) t/m j), genoemde eisen en voorts de minister van Binnenlandse Zaken van de Bondsrepubliek Duitsland te verzoeken ook wetenschapsmensen voor deze conferentie uit te nodigen;

4. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

Met verbazing stellen we vast dat België nog steeds de Conventie van Londen niet erkent. Dit is duidelijk vanwege een commerciële achtergrond, een winstgevende zaak voor die maatschappijen die het gif in Antwerpen of Gent of Zeebrugge doen toekomen waar het dan op transport genomen wordt om in de Noordzee gedumpt te worden. Volgens de transportmaatschappijen kan het natuurlijk nooit kwaad, wordt

op een plaats gedumpt waar het geen schade kan doen aan het ecologisch systeem en worden de zuren en de scheikundige afvalstoffen eerst voldoende met zeewater verdund zodat het geen nadelig effect meer heeft of kan uitoefenen op het milieu!

Verder noteren we, in een bijkomende overweging, niet expliciet opgenomen in de resolutie, dat alle landen die aan de Waddenzee liggen, dit in ecologisch opzicht bedreigd gebied dienen te beschermen en met name onmiddellijk een einde dienen te maken aan de verdere indijking en militaire activiteiten in de Waddenzee.

En dan hemelen onze regering en deze van onze noorderburen zich intussen hoog op met de maatregelen die zij nemen of wensen te nemen voor de bescherming van de Noordzee en tegen de verontreiniging hiervan.

## VERANDERINGEN IN DE „OFFICIËLE LIJST DER BELGISCHE VISSERS-VAARTUIGEN NOVEMBER 1984

### Nieuw vaartuig

#### N.49 „ERNA”

Roepnaam: O P B W - Bt. 24.00 - Nt. 7.00  
bouwjaar 1982 - werf 51 - staal - motor Volvo - 195 p.k.

bouwjaar 1982 - boomkorvisserij

Eigendom: LA MAREE P.V.B.A.

Verbouwenlaan 18  
8460 KOKSIJDE  
Tel. (058) 51 40 44

Navigatie-instrumenten: RF - US - R - DN - DNP - VHF

Zeebrief: 5.11.1984

#### Z.80 „SILVERPIT”

Roepnaam: O P D B - Bt. 67.00 - Nt. 20.00  
bouwjaar 1984 - werf 29 en 52 - staal - motor Mitsubishi - 270 p.k. - bouwjaar 1984 - boomkorvisserij

Eigendom: P.V.B.A. Rederij SILVERPIT

J. Nellenslaan 8,  
8390 KNOCKE-HEIST  
Tel. (050) 51 16 69

Navigatie-instrument: RD - US - R - DN - DNP - VHF - Aut. Pil.

Zeebrief: 16.11.1984

### Adresverandering

#### Z.189 „SHAMROCK”

Eigendom: Rederij VANPREE P.V.B.A.

Zeemanstraat 5,  
8380 ZEEBRUGGE-BRUGGE 5.  
Tel. (050) 54 62 50

#### N.3 „FREDERICK-PATRICK”

Eigendom: Vens-Verleene P.V.B.A.

Jozef Cardijnlaan 16,  
8450 NIEUWPOORT  
Tel. (058) 23 39 76

### Op Blz. 45 - BIJVOEGEN

51. DE DECKER EN ZONEN - ZUIENKERKE  
51. PERFECTA N.V. - ZEEBRUGGE

## KANDIDAAT-MOTORIST TER ZEEVISSERIJ

Gezien bij de letterlijke toepassing van het brevettenbesluit een regeling kan genomen worden die nadelig zou blijken voor de kandidaten-motorist ter zeevisserij, is de heer volksvertegenwoordiger Manu Desutter voor de zoveelste maal tussen gekomen bij de bevoegde minister.

Zijn schrijven aan minister Decroo geven we hieronder tekstueel weer:

### Betreft: kandidaat-motorist

De letterlijke toepassing van de art. 30 en 67 van het brevettenbesluit, zoals dit onlangs werd gewijzigd zal als gevolg hebben dat een kandidaat slechts tot het examen zal toegelaten worden, indien hij 21 of 24 maanden vaart kan verrechtvaardigen.

Naar ik verneem zou er toch aanvaard zijn om in juni 1985 examens uit te schrijven. Graag ontvang ik hiervan bevestiging.

Met dank bij voorbaat voor een spoedig antwoord verblijf ik met achtingsvolle groeten.

**Het antwoord van de minister aan de heer Desutter luidt als volgt:**

*Waarde Collega,*

*Ik heb de eer U te laten weten dat mijn Bestuur bij het tot stand komen van het zogenaamd brevettenbesluit aan de kandidaten motoristen de toelating heeft gegeven om deel te nemen aan het examen van motorist van zodra zij geslaagd zijn voor het examen van matroos-motorist, dus op het einde van hun studies en zonder vaarttijd te rechtvaardigen.*

*Zoals blijkt uit het bijgaand bericht blijft deze maatregel voor de toekomst gelden. Het spreekt vanzelf dat de kandidaten moeten voldoen aan alle voorwaarden bepaald bij het artikel 30 van het brevettenbesluit, gewijzigd op 10 mei 1984, om in het bezit te komen van het brevet van motorist.*

*Mijn Bestuur zal niet nalaten bij de eerstvolgende gelegenheid de maatregel inzake de deelname aan het examen van motorist in de reglementering op te nemen.*

Totdaar het antwoord van de Minister.

# MODERNISERING VAN HET VISLOSSEN TE OOSTENDE

door Leon BILLAUW  
Medewerker van „Het Visserijblad”

In de Concessie voor het vislossen die eveneens het leveren van benen bevatte en die inging op 1.1.1984, werd terzelfdertijd door het stadsbestuur van Oostende, bedongen dat de nieuwe concessiehouder, hier in casu de Vislossersbond Van Waes, terzelfdertijd moest instaan voor de modernisering en mecanisering van het vislossen.

We moeten toegeven dat we zelf ook een ogenblik dachten dat er van deze modernisering niet te veel in huis zou komen omdat het maar bleef duren. We moeten nu bekennen dat de Vislossersbond Van Waes in al die tijd toch niet stil heeft gezeten. Willy Van Waes en zijn vennoot en schoonbroer André Baert hebben inderdaad hun tijd genomen om zowat in verscheidene afslagen in het buitenland te gaan rondneuzen en het mechanisch vislossen te gaan bekijken en in te studeren.

Het was dan ook bijna een verrassing toen het plots in de Oostendse afslag zo ver was en voor de eerste maal mechanisch met transportband gelost werd. Dit gebeurde een paar weken terug bij het haringlossen.

De reacties over de eerste opstelling van de transportband en de toepassing hiervan in de praktijk waren eerder verdeeld. Vloeiend ging het zeker niet en ook de bediening ging eerder wat onwennig.

Het was duidelijk dat het echter de „routine” was die ontbrak die stof

gaven voor heel wat negatief commentaar. Daar hadden de hh. Van Waes en Baert echter volledig rekening mee gehouden en hun vertrouwen in het nieuw vislosserssysteem bleef dan ook onaangeroerd.

Ondertussen werd de vistransportband eveneens ingezet bij het lossen van niet-pelagische soorten, zoals rond- en platvis en nu treden de voordelen van het nieuw systeem beter aan het licht, alhoewel het voor kleinere vissoorten wat onwenniger gaat dan voor de midden-slag en grote soorten.

Voegen we er nog aan toe dat het opstellen v.d. transportband slechts 10 minuten in beslag neemt voor het lossen van de vis en 5 minuten wanneer het om pelagische soorten (haring of makreel) gaat.

Omgekeerd moeten er dan geen tafels meer geplaatst worden. Het reinigen van de vistransportband neemt slechts 20 minuten in beslag wanneer er rond- en of platvis gelost werd, dit bij middel van de gewone waterspuit. Na het haringlossen moet echter de hoge drukwaterspuit ingezet worden, kwestie der haringschubben.

## De voordelen van het nieuwe systeem

Na een kleine proefperiode werd het reeds duidelijk dat wel bepaalde voordelen tot uiting kwamen, zoals:

1. het lossen gebeurt sneller, zodanig dat men niet zo matinaal meer

(Vervolg volgende bladzijde)



Foto's boven en foto onderaan rechts genomen bij het lossen van de O.206 met de transportband. Deze O.206 kreeg de primeur om als eerste vaartuig gelost te worden met de band. Links onder de vroegere methode van het lossen waarbij de vis op een tafel uitgekipt werd.



# P.V.B.A. VISLOSSERSBOND

## G. VAN WAES

Concessiehouder lossen, wegen, sorteren,  
visrecipiënten

VISMIJN 2  
8400 OOSTENDE  
☎ (059) 32 34 91

### ZAAKVOERDERS

Van Waes Willy  
Vindictivelaan 20  
8400 Oostende  
☎ (059) 50 92 09

Baert André - Van Waes  
Ringlaan Noord 39  
8420 De Haan  
☎ (059) 23 56 45

### Ploegbazen-sorteerders:

Maes Arthur  
Stuiverstraat 164  
8400 Oostende  
☎ 70 02 89

Peere Etienne  
Groenendijkstr. 167  
8401 Bredene  
☎ 32 13 74

Ploegbaas lossers voor het scheppen, slingeren,  
winch, tafel of invoeren:

Decock Henri  
Grensstraat 13  
Oostende  
☎ 80 25 05

Uur van aanvang lossen te vernemen vanaf 15 uur  
daags voor de verkoop in de week en vanaf 10 uur op  
zon- en feestdagen, op het bord in de vismijn en telefo-  
nisch aan de sassen van de vissershaven.  
☎ (059) 32 12 86.



De hh. Van Waes Willy en Baert André v.d. Vislossersbond G. Van Waes. Links de h. Baert en rechts de h. Van Waes W.

hoeft te beginnen. Op een doorsnee middenslagvaartuig wint men zeker, nu in de aanvangperiode, één uur op het lossen uit.

2. de kwaliteit van de vis wordt er eveneens iets beter op, omdat de koudeketen, een uur later onderbroken wordt.

3. de reder spaart een man uit omdat de ben niet meer op de tafel dient uitgekipt te worden. Dit was inderdaad een man ten laste van de reder, of die hij er bij moest huren, en die in feite buiten de lossersploeg viel.

4. de bedieners van de band bevinden zich in de vishal en het materiaal staat niet meer zo erg aan regen en wind bloot.

5. de vissershaven Oostende wordt door dit mechanisch lossen aantrekkelijker gemaakt, zowel voor de eigen vaartuigen als voor de vreemde vaartuigen.

### Huurkosten voor de band

De reder betaalt voor het mechanisch lossen de som van 3.200 fr. voor maximum 300 bennen. Boven dit getal komt en 1 fr. per geloste ben bij.

Deze 3.200 fr. wordt voldoende gecompenseerd in het voordeel van de reder, door het uitvallen op zijn kosten van één man die de bennen op de tafel uitgoot. De twee die er in het begin aan van het vaartuig nodig waren om de zware mand met vis in de trechter van de vistransportband te kippen, omdat men de routine in het kippen nog niet beet had, is intussen vervangen door één enkele man.

Dit bewijst nog eens duidelijk dat met de tijd en wat oefening nog betere resultaten zullen behaald worden dan nu reeds het geval is.

### Investeringskosten

Voor de vislossersbond Van Waes, die zich noch moeite noch kosten gespaard hebben om de verschillende manieren van mechanisch lossen in het buitenland te gaan bestuderen betekent de invoering van de transportband voor het vislossen in de Oostendse vismijn zeker een zware investering.

Dit des te meer omdat het niet volstaat met één enkele band, maar dat binnen een afzienbare periode, tien dergelijke vistransportbanden zullen ingezet worden.

Een transportband van het type dat gebruikt wordt in de Oostendse vismijn kost één miljoen dertig duizend frank, wat een ernstige investering betekend voor de Vislossersbond Van Waes.

Voor de Oostendse vismijn betekent het in elk geval een vooruitgang en modernisatie, iets waar kapitein Ghys, directeur van de Oostendse handels- en vishaven zich altijd scherp achter gezet heeft. Ook voor hem moet dit een heel speciale voldoening geven.

Kapitein Ghys was er dan ook als één der eersten bij toen de band voor het eerst ingezet werd. Wij herkennen hem dan ook op één der foto's, samen met Schepen v.d. vissershaven dhr. Makelberghe, die één en al aandacht hadden voor de band.

Ook hij is de overtuiging toegedaan, dat de zaak nog vloeiender zal lopen, eens dat de bedieners zich de volledige routine over het nieuw

(Vervolg volgende bladzijde)

systeem eigen zullen gemaakt hebben. In elk geval een pluspunt voor de Oostendse afslag in het bijzonder en voor de Oostendse vismijn in het algemeen.

### **NIET van toepassing op tijhavens**

De vistransportband voor het lossen kan geen praktische toepassing vinden in een tijhaven. Dit zou hoogstens rond hoogwater kunnen gebeuren en wij denken hierbij aan Zeebrugge.

Het is echter uitgesloten dat dit bij laag water zou mogelijk zijn. De helling van de band is dan veel te groot opdat de vis op de opvoerband zou kunnen blijven liggen.

Voor Zeebrugge is dit een spijtige zaak zoals het omgekeed een pluspunt is en worden zal voor de Oostendse afslag. Mocht men er, voor wat specifiek Oostende betreft, nog toekomen een verdere modernisering, eveneens van de pakhuizen door te voeren, zoals het nieuw schepencollege zich het voorgesteld heeft bij de aanvang van de nieuwe legislatuur, dan ware dit een aantrek des te meer voor Oostende.

Het woord is nu aan het stadsbestuur van Brugge om op zijn beurt verder te moderniseren en bepaalde innovaties uit te dokteren. Een gezonde wedijver onder de afslagen om zoveel mogelijk innovaties en comfort te bieden kan alleen maar de visser en de kwaliteit van de vis ten goede komen en bijgevolg ook de afzet.

### **Bijkomend probleem voor vislossersbond**

Een bijkomend probleem voor de hh. Van Waes en Baert van de vislossersbond, probleem dat bijna onverwachts om de hoek komt kijken

omdat dit slechts naderhand bekeken wordt, is een opslagplaats voor de vistransportbanden.

Het is natuurlijk onbegonnen werk hiervoor enkele pakhuizen te gaan huren, waarvan de kosten veel te hoog oplopen. Waarheen dan met die transportbanden om die, om ze in de toekomst allen te kunnen bergen, veel ruimte zullen in beslag nemen.

Er zal een ruimte dienen gevonden te worden, onder dak en binnen een omheining om ongewensten van het tuig af te houden en eventuele vandenstroken te vermijden. Ook al een zozegd nevenprobleempje dat echter nog heel wat kopzorgen zou kunnen meebrengen.

## **VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?**

**Voor inlichtingen en formaliteiten :  
Beroepsvereniging**

# **HAND IN HAND**

**ZEEBRUGGE**

Ø (050) 54 41 17 – 54 41 92

– volledig en deskundig advies en bijstand –



# NEDERLAND

## EEN NIEUWE KANS VOOR BEHOUD VISTRANSPORTSPOORLIJN IJMUIDEN-SANTVOORT

Vroeger hebben we reeds gemeld dat de Nederlandse Spoorwegen overwogen om de vistransportlijn van IJmuiden naar Santvoort af te schaffen, omdat een studie door experts uitgegeven zou hebben dat deze lijn jaarlijks om de 400.000 gulden, hetzij 72 miljoen B.fr. verlies oplevert.

Bezwaren en protesten vanwege de vishandel leken de afschaffing niet te zullen kunnen tegenhouden. De N.S. wenste gedekt te zijn voor de verliezen.

Daarom hebben de visuitvoerders die gebruik maken van deze lijn, thans de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, dhr. Scherpenheuvel, aangeschreven, dat zij bereid zijn meer te betalen voor deze dienstverlening.

Dit meer betalen zou zich herleiden tot de bereidheid vanwege de visexporteurs om 5 cent, dit is ongeveer 0,90 B.fr. meer te betalen per kg te verzenden vis.

Nochtans zou hiermede de 400 duizend gulden deficit die de spoorwegen aan deze lijn overhouden niet weggeveegd zijn, maar toch een heel belangrijk deel hiervan.

Men schat dat dit, op basis van de hoeveelheid verzonden vis, toch over de 300.000 gulden wordt. De visexporteurs hebben dan ook aan de Staatssecretaris om een jaar proeftijd gevraagd.

Naar het echter blijft, schijnen de spoorwegen geen al te grote bereidheid te tonen om dit voorstel te aanvaarden. Zij wensen geen deel te dragen in het verlies, hoe klein ook.

Dit is ergens een stelling die niet verdedigbaar zou mogen zijn. Inderdaad gaat het voor de spoorwegen evenmin op, de renderende lijnen alleen uit te baten en de overige te laten liggen.

De uitbating van een spoorwegnet behelst een geheel. Moesten alle leveringsbedrijven aldus handelen, T.V.-distributie, electriciteitsmaat-

schappijen, postdiensten, enz. ... om slechts de drukke lijnen alleen te bedienen, dan zouden heel wat mensen en deelgebieden het mogen vergeten.

Anderzijds krijgen de visexporteurs ook geen voldoening waar zij vragen inzage te mogen krijgen van de kosten- en vaten-analyse van dit gedeelte spoorweg IJmuiden-Santvoort.

Men moet maar aannemen dat de 7,2 miljoen een verlies zijn aan de uitbating van deze ene lijn alleen toe te schrijven.

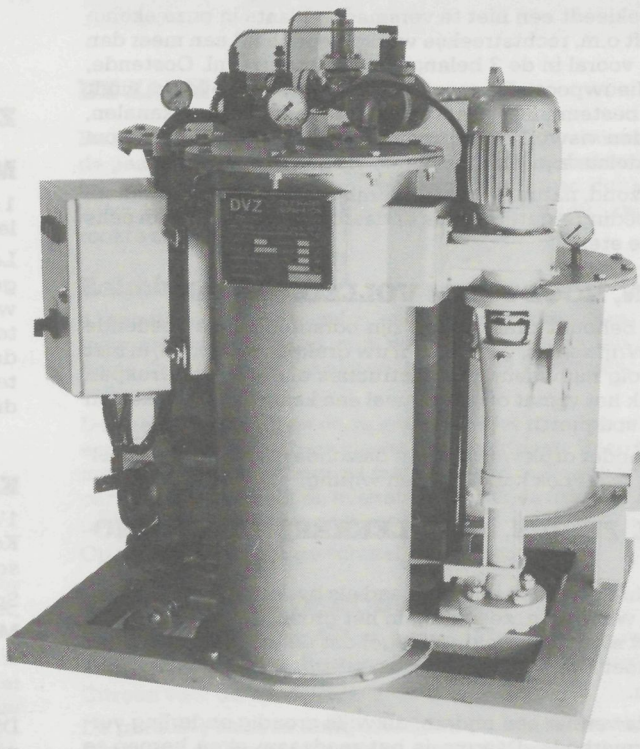
Of de betrokken overheid zal ingaan op het voorstel van de visexporteurs zal binnen wel blijken. Zoniet zullen deze laatsten eventueel de mogelijkheid moeten onderzoeken om zelf een exportdienst in te richten.

### E.E.G.

■ In de bijeenkomst van de EEG-ministers die de visserij onder hun bevoegdheid hebben en die vorige week te Brussel gehouden werden, werd ingestemd met het standpunt van de EEG-onderhandelaars wat de bilaterale visserijovereenkomst met Noorwegen betreft en in het bijzonder over de haringbesprekingen. Noorwegen eist 40% van het totaal ter beschikking gesteld Noordzeeharingkwotum 1985 dat omtrent 400 duizend ton zou bedragen over het ganse jaar. Dit is meer dan het dubbele van 1984. De EEG blijft bij haar standpunt dat deze eis niet kan ingewilligd worden. Dit heeft wel als gevolg dat intussen de kwota voor 1985 van de gemeenschappelijke Noorwegen-EEG Noordzeervisstocks niet kunnen vastgelegd worden. Indien dit nog niet kan op de nieuw geplande ministerbijeenkomst van 19 december, zal er zeker wel terug met voorlopige kwota dienen gewerkt te worden.

## kompakte, goedgekeurde LENSWATERREINIGERS

vlgs. IMO-Res. A 393(x) - minder  
dan 5 ppm



in 4 types – aansluitklaar  
en... **SCHERP GEPRIJSD !**



utrecht

**POMPEN**

**kuyl & rottinghuis bv**

Wittevrouwensingel 71 – 3572 CC Utrecht  
Telefoon 030-716842 – Telex 40093 Kaern. nl.

### HOOGWATERBOEKJE 1985

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 getijseinen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar voor de prijs van 40 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 40 fr. + 24 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.



## Zo gezond als een vis... met zeevis!

De zeevisserij bekleedt een niet te versmaden plaats in onze economie. Ze verschaft o.m. rechtstreekse werkgelegenheid aan meer dan 30.000 mensen, vooral in de 3 belangrijkste viscentra, nl. Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort. De zeevis die er wordt aangevoerd, vindt „zeevers” zijn bestemming, via snelwerkende distributiekanaalen, naar de duizenden viswinkels verspreid over het hele land. Daarom kan elke vishandelaar zijn cliënteel verse vis garanderen.

Zeevis is een gezond, natuurlijk voedsel, rijk aan eiwitten, vitaminen, vetstoffen en voedingszouten. Maak er daarom ook gebruik van eens in de week vis te eten.

### VIS STOMEN, HOUDT HEM VOLLEDIG GAAF

Gestoomde vis behoudt praktisch al zijn oorspronkelijke voedende bestanddelen. Wrijf zeevis, voor hem in uw drukpan te leggen, in met citroensap en volg nauwkeurig de instructies die U bij uw drukpan ontving. Gebruik het visnat om eventueel een kaassaus te maken en dien op met bv. spaghetti.

Voor het koken onder druk wordt in het bijzonder middelgrote schelvis aangeraden, maar ook kabeljauw en wijting.

### INGELEGDE ZEEVIS, WAT LEKKERS OP ELK MOMENT

Bepaalde gerechten worden nog ingelegd als bv. kabeljauw met curry, zeepaling in witte wijn, zeepaling in het groen, en gemarineerde haring. Over het algemeen geldt de regel dat de vis die wordt ingelegd, zeevers moet zijn. Op deze manier zal zijn smaak ook het best bewaard blijven.

Elke soort zeevis vereist een andere, dikwijls grondig onderling verschillende inlegmethode. Daarom is het raadzaam even beroep te doen op een goed kookboek vóór U beslist zeevis in te leggen. Ingelegde zeevis is zeer praktisch, vooral als U regelmatig en dikwijls onverwachte bezoekers krijgt, die U met een heerlijk hapje wil verrassen. Laat dit hapje dan zeevis zijn, hij is zó natuurlijk, zó heerlijk.

### EENVOUDIGE, HEERLIJKE ZEEVISRECEPTEN

Zeevis goed bereiden vereist geen buitengewone eigenschappen. U hoeft géén keukenprinces te zijn om van elke soort zeevis een heerlijk gerecht te maken dat een fijnproever doet watertanden. Er zijn zoveel soorten zeevis dat het geen probleem mag zijn om een aangename „afwisseling in de voeding” met zeevis te brengen. Indien U voordelig zeevis wil eten, kies dan de vis die er op dat ogenblik is. Hierna volgt een zeeviskalender.

### Zeeviskalender (\*)

JANUARI	griet - haring - kabeljauw - knorhaan - koolvis - leng - rog - schar - schol - sprot - steenpost - tarbot - tong - wijting - zeehaai - zeehond.
FEBRUARI	griet - haring - kabeljauw - knorhaan - koolvis - leng - rog - schar - schelvis - schol - tarbot - zeehaai - zeehond - tong.
MAART	griet - kabeljauw - koolvis - knorhaan - leng - rog - schar - schelvis - schol - steenpost - tarbot - tong - wijting - zeehaai - zeehond.
APRIL	griet - kabeljauw - koolvis - knorhaan - leng - rog - schar - schelvis - schol - steenpost - tarbot - tong - vlaswijting - wijting - zeehaai - zeehond.
MEI + JUNI	griet - kabeljauw - koolvis - knorhaan - leng - rog - schar - schelvis - schol - tarbot - tong (enkel in paartijd in mei) - zeehaai - zeehond.
JULI	griet - koolvis - knorhaan - rog - schar - schol - tarbot - tong - wijting - zeehaai - zeehond - kabeljauw.
AUGUSTUS	haring - griet - koolvis - knorhaan - makreel - rog - schar - schol - tarbot - tong - wijting - zeehaai - zeehond.
SEPTEMBER + OKTOBER	haring - griet - koolvis - knorhaan - makreel - rog - schar - schol - tarbot - tong - wijting - zeehaai - zeehond.
NOVEMBER + DECEMBER	haring - griet - klipvis - koolvis - knorhaan - rog - schar - schol - sprot - tarbot - tong - wijting (enkel december) - zeehaai - zeehond.

(\*) De vetgedrukte vissoorten zijn in de overeenkomstige maanden bijzonder smakelijk, daar ze zich in de voorbereidingsperiode tot het paaien bevinden en het visvlees op dat ogenblik stevig en vast is.

### ZEEVIS ALS HOOFDSCHOTEL

#### Makreel met witte wijn

1 makreel per persoon, 1 glas witte wijn, 100 gr. kampernoelies, enkele sjalotten, peterselie, 1 citroen, boter, peper en zout.

Leg de gereinigde makrelen op een geboterde bakplaat en strooi er gehakte sjalotten en peterselie tussen. Kruid, en giet er het glas witte wijn over. Laat 10 min. braden in de oven, voeg er enkele klontjes boter aan toe, samen met het sap van de citroen en de in stukjes gesneden kampernoelies. Laat opnieuw 10 min. bakken, schik op een schotel en giet er het visnat, gebonden met boter en bloem, over. Op te dienen met kleine takjes peterselie.

#### Kabeljauw met witloof

1¼ kg. kabeljauw, 750 gr. witloof, Mornaysaus. Kook de kabeljauw en het witloof afzonderlijk. Laat beide uitdruipe; schik op een schotel en overgiet met de Mornaysaus.

Spuit er aardappelpuree rond en dien warm op.

Mornaysaus: ¼ l. witte saus - 50 gr. geraspte kaas.

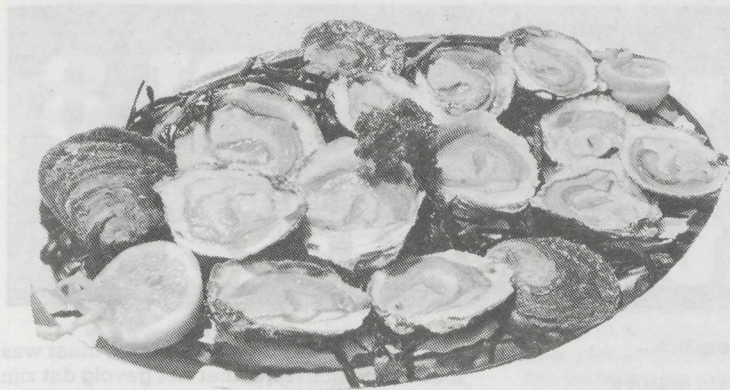
De geraspte kaas bij de saus roeren, goed mengen tot de kaas volledig gesmolten is.

Dit gerecht ziet er sierlijk uit met een paar schijfjes citroen en tussenin een paar takjes peterselie.

### HEMELSE ZEEDUIVELS

1 kg. zeeduivel, 2 sjalotten, peterselie, kampernoelies, 2 eieren, 1 glas witte wijn, 1 citroen, brood, melk, peper, zout, kruiden.

Snijdt dunne schijfjes uit de rauwe zeeduivel of staartvis, schik ze op een platte schotel en bestrooi met peper en zout. Hak een hardgekookt ei, de sjalotten, peterselie en kampernoelies; vermeng met een snede brood die in melk is gedompeld. Kruid naar smaak en voeg er een eiwit bij. Maak hiervan rolletjes en bind de visplankjes errond. Laat 20 min. in de oven op een ingeboterde plaat bakken, giet er een glas wijn of het citroensap over en laat gaar worden.



## OESTERS

De ware liefhebbers eten de oesters liefst rauw. De oesters worden op het laatste ogenblik geopend (en niet gewassen, omdat het oesterwater daardoor verloren gaat) en op een laag geklopt ruw ijs gelegd. Daartussen, of rondom de stukjes citroen. Dit alles wordt opgediend met dunne schijfjes roggebrood, boter en peper.

### Oesters in de oven

Per persoon 5 oesters. Peper, thijm, 1 teentje knoflook, peterselie, boter (of eventueel lookboter).

De oven 10 min. voorverwarmen op 180°.

U neemt per persoon 1 St. Jacobsschelp waarin U de oesters legt. Bestrooien met peper, thijm, de geperste knoflook, de peterselie en U eindigt met de lookboter. 15 min. in de oven is voldoende. Warm opdienen met enkele schijfjes roggebrood.



### Gebakken oesters met béarnaise-saus

De oesters uit de schelpen halen en ze met het gezeefde oesterwater even in een pannetje verwarmen. Ze door geklopt ei (dat met zout, peper en cayennepeper gekruid werd) halen en door fijn paneermeel wentelen. Het paneermeel goed aandrukken en de oesters in boter in de koekepan bakken. Ze in een hoop in het midden van een schotel schikken en met gebakken peterselie versieren. De béarnaise-saus afzonderlijk erbij geven.

### Béarnaise-saus

**Benodigdheden:** 3 eieren, 175 gr. boter, 4 lepels wijnazijn met dragon, 4 soeplepels droge witte wijn, 15 gr. sjalotten, zout, 6 witte peperkorrels, dragon, kervel.

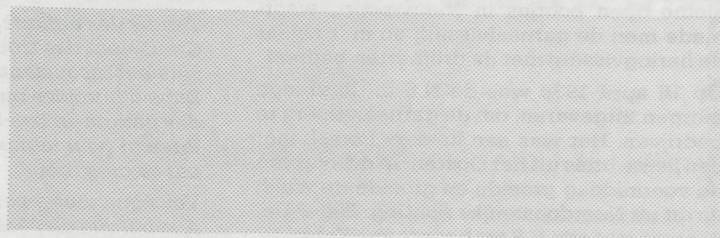
**Bereidingswijze:** – de witte wijn in een pan gieten, samen met de dragonazijn, peperkorrels, gehakte sjalotten, een in kleine stukjes gesneden takje kervel, een takje dragon.  
– Zachtjes laten koken tot men 2 à 3 lepels vloeistof over heeft.  
– Ondertussen de kervel en dragon fijnhakken (1 koffielepel van elk).

- De vloeistof door een zeef gieten. De kruiden uitpersen om het sap te bekomen.
- Van de eierdooiers al het wit verwijderen. De boter in nootjes snijden.
- In een sauspan de afgekoelde vloeistof gieten met de eierdooiers en ze breken met een ronde houten lepel. Kruiden met zout.
- De sauspan in een warm waterbad plaatsen (maar niet kokend). In de sauspan een stuk boter doen. Goed roeren tot de saus dikkt.
- De saus uit het waterbad nemen, er de nootjes boter in roeren en telkens de saus terug opwarmen.
- Goed roeren. De saus laten dikken; er mogen zich geen klonters vormen.
- De gehakte kruiden toevoegen en de saus in een warme sauskom gieten.

### Gegratineerde oesters

De oesters pocheren, zoals uitgelegd in vorig recept, ze van de baard ontdoen en vermengen met een béchamel saus (witte saus) die met citroensap, room en het ingekookte pocheervocht van de oesters afgemaakt werd. Er enkele gesnipperde en in boter gestoofde champignons aan toevoegen. Het mengsel met paneermeel bestrooien en in de oven gratineren.

Dat opdienen met een Chablis (droge witte wijn) is een echte heerlijkheid.



## DE ZALM

De zalm is gastronomisch gezien op zijn best wanneer hij de reis naar de paaigronden begint, het vlees is dan vet en helderrood, naar mate hij verder trekt wordt het steeds magerder en donkerder. De zalm komt hier als een wereldberoemde specialiteit: de befaamde gerookte zalm.

### Zalmhoortjes

4 sneetjes gerookte zalm, een weinig vleesgerei, enkele lepels mayonaise met room erin vermengd, 4 eetlepels groentenmacedoine, 2 hard gekookte eieren, tomaten, komkommer, gehakte peterselie en ajuintjes.

De sneetjes zalm in de vorm van hoortjes oprollen en de randen met een weinig halfvloeibare vleesgelei vastkleven. Deze hoortjes vullen met de groenten vermengd met mayonaise. De schotel versieren met partjes hard gekookt ei, evenals met plakjes tomaat, komkommer, de gehakte peterselie en gemixte ajuintjes.

Op te dienen als koude schotel of als voorgerecht.

### TERRINE VAN GEROOKTE VIS

400 gr. gerookte zalm, 400 gr. gerookte forel, 500 gr. room, 10 blaadjes gelatine, 2 dl. water. Een bosje kervel, een bosje bieslook.

Citroen voor de versiering.

De gerookte zalm in stukjes snijden en mixen. De helft van de room bijvoegen en nogmaals mixen om een homogeen mengsel te bekomen. Hetzelfde doen met de forel. Beide mengsels in aparte kommetjes doen. De gelatine in koud water laten zwellen, uitwringen en dan in 2 dl. kokend water oplossen. Laten afkoelen, dan een beetje gelei over de bodem en de wanden van een rechthoekige vorm van 1,5 l. inhoud gieten. De rest van de nog vloeibare gelei in twee gelijke delen verdelen en vermengen met de vispurees. Op de bodem van de terrine een laag zalmmousse uitstrijken, bestrooien met gehakte toekruiden, bedekken met een laag forelmousse, bestrooien met toekruiden, enz. Als de vorm vol is, hem op een koele plaats zetten. Alvorens op te dienen: de vorm gedurende enkele seconden in warm water zetten zodat de visterrine makkelijk kan gestort worden. Versieren met partjes citroen en toekruiden. Opdienen met bruin brood.

Raadgeving: 24 uren op voorhand klaarmaken.

# Het drama van de N.8 „Marguerite-Maria”

door Jef VERBANCK,  
Ere directeur vismijn Nieuwpoort.

De N.8 „Marguerite-Maria” was een klein vissersbootje van ongeveer 8 meter lengte, zonder dek, uitgerust met zeilen, en een hulpmotortje van 6 p.k. (alleen een roef voor de mast).

De eigenaar was Pieter Debra (bijgenaamd „Pietje Tusse”) en woonde in Nieuwpoort, gehuwd en vader van 2 zonen en 1 dochter. De enige meevarende was Demeester Jules, een douanier, gehuwd met Vanneuville Eugénie, vader van 3 kinderen! (2 dochters en 1 zoon).

Ten dien tijde waren er een 10-tal dergelijke kleine open bootjes in Nieuwpoort, waarmede men de garnaalvisserij en in 't najaar de haringvisserij met de drijfnetten bedreef.

Op 16 april 1930 was de N.8 in de vroege morgen uitgevaren, om de garnaalvisserij te bedrijven. Het was een heldere hemel, met een lichte bries uit het Oosten. In de loop van de voormiddag groeide en groeide de wind, en dit uit Noordoostelijke richting. Pieter Debra was met zijn N.8 ter hoogte van Koksijde, op 1 mijl buiten de kust. Er werd besloten, gezien de opkomende sterke N.O.-wind, de visserij te staken, en terug naar de haven van Nieuwpoort te varen. De windsterkte groeide tot storm, met een geweldig toenevende golfslag. Met gereefde zeilen, en met de hulp van het 6 P.K. motortje, werd er tegen wind en golfslag gelaveerd, maar... men schoot niet op, en van „bate” was er geen sprake.

Na vruchteloze pogingen, gaf men de strijd op om tegen de wind op te laveren naar de Nieuwpoortse haven, en besloot Pieter Debra, met de wind achter naar Duinkerke te varen.

Zo gezegd, zo gedaan...

De Noord-Oosten wind was intussen zo gegroeid dat er werkelijk sprake was van storm. Het kleine vaartuig kreeg af te rekenen met hoog oplopende zee, die telkens dreigde het hele bootje te overspoelen.

Ter hoogte van Bray-Dunes moet het gebeurd zijn.

Het bootje werd door een hoge scheurende golf overspoeld, en zonk!

Beide opvarenden hebben daar hun leven verloren!

Het drama was gebeurd.

De zee had weer twee slachtoffers geëist, met het schrijnend verlies in twee huisgezinnen van een vader die niet naar huis kwam. Twee treurende weduwen, en zes wezen waren aan hun lot overgelaten, zonder bestaansmiddelen of hulp van gelijk waar.

In vissersmiddelen werd dit drama besproken. De plaatselijke dagbladen gaven de voorste bladzijden prijs voor dit ongeluk. Zelfs in het kustblad „La Panne Plage” verscheen van de hand van de H. Ed. Pirsch een gedicht met als titel „La Barque Sombre”.

## La Barque sombre...

*C'était le 16 avril, ô la triste journée  
Là-bas les vagues grondent,  
la mer est en courroux  
Mais voilà que soudain une barque  
est passée  
Filant, glissant légère rapide,  
sur les flots roux.*

*Deux hommes l'occupaient,  
affrontant la tempête  
Et, guidant vers Dunkerque cet esquif de  
malheur  
Aux assauts répétés les lames tenaient tête  
Luttant en vain hélas... ah!  
les pauvres pêcheurs!...*

*Tandis des enfants, dispersés sur la plage,  
Creusaient des trous profonds,  
jouaient insouciantes,  
Dans d'humbles maisonnettes,  
des petiots en bas-âge  
Priaient pour leur papa, en mer  
par ce gros temps.*

*Voici que tout-à-coup une lame traîtresse  
A la barque de pêche livre un  
nouvel assaut  
Sous cet effort puissant, sous ce coup  
qui la blesse  
La chaloupe se penche, envahie par les eaux.*

*Des témoins impuissants, ont suivi de la  
plage  
Cet ultime bataille qui se livrait en mer...  
Mais vers l'horizon sombre,  
nul bateau de sauvetage  
Ne peut ravir aux flots ceux... qu'ils ont  
recouverts.*

*Qui sait si ces marins, à ce moment suprême  
N'ont pas pensé soudain à leurs  
petits enfants  
Et dans une prière n'ont pas imploré même  
La pitié, le secours des cœurs compatissants*

*Ah! je m'adresse à vous, ô public généreux  
En faveur des petiots, aujourd'hui  
sans soutien  
Peut-être cet appel est-il dicté par ceux  
Dont les pauvres familles aujourd'hui sont  
sans pain...*

*... C'était le 16 avril, ô la triste journée  
Là-bas les vagues grondent, la mer est en  
courroux  
Mais voilà que soudain une lame est passée  
Sur la barque glissant, rapide, sous les flots  
roux.*

Ecrit à La Panne le 5 Mai 1930 en souvenir des  
victimes de la mer: les pêcheurs Debra et Demeester.

Ed. Pirsch  
Eigenaar-uitgever Kustblad „La Panne Plage”

Maar hoe een dubbeltje rollen kan, mag toch ook vermeld worden. Na onderzoek kwamen we tot de volgende vaststelling.

De meevarende Jules Demeester, was wel douanier, was enkele tijd met verlof (?)

vaarde mee met Pieter Debra, N.8, maar was niet aangemonsterd, met het gevolg dat zijn weduwe van geen enkele kas of instelling kon genieten!

Dit alles is moeilijk te achterhalen want we schreven 1930, dus nu meer dan 50 jaar geleden!

Maar wat er toch uit de bus kwam is het volgende, en dit is toch typisch voor Oostduinkerke!

Ten dien tijde was de Heer Van Thyghem Emiel, bakker en gemeenteraadslid te Oostduinkerke (vader van Gustaaf Van Thyghem). Zoals het ten dien tijde, de gewoonte was, van de bakkers, deed ook vader Van Thyghem, zijn ronde met brood, en dit zelfs tot in Nieuwpoort-Bad. Een van zijn klanten was de Heer C. Lebon kabinetschef van de toenmalige minister van Financiën de Heer Houtaert. Onze Oostduinkerke bakker werd ook door de Heer en Mevrouw Lebon gepolst over deze zeeramp, temeer daar Jules Demeester, douanier was geweest, en dus sorteerde onder voornoemd ministerie.

Bakker Emiel Van Thyghem legde de nood van dit huisgezin uiteen met het gevolg dat de H. Lebon, in de gunstige zin tussen kwam bij zijn „baas”. Op 9 mei 1930, dus slechts veertien dagen na het ongeluk, ontving de Heer Van Thyghem volgend schrijven, waarvan we nog in het bezit gesteld werden van een fotocopie:

Bruxelles, le 9 mai 1930

Cher Monsieur,

*J'ai le plaisir de vous apprendre que, par mesure d'extrême bienveillance, M. le Ministre a consenti à faire payer à la veuve du préposé des douanes DE MEESTER le traitement de son mari pour la période du 19 janvier 1929 jusqu'à ce jour, outre une indemnité de funérailles égale à un mois de traitement. J'estime qu'elle touchera ainsi une somme d'une vingtaine de mille francs. D'autre part, l'Administration va liquider la pension de la veuve.*

*Veillez agréer, cher Monsieur, l'expression de mes sentiments tout dévoués.*

Ch. Lebon

A Monsieur VAN THYGHM,  
Conseiller Communal,  
OOSTDUINKERKE.

Dit voorval is slechts één van de honderden drama's die onze vissersfamilies in de loop der jaren getroffen hebben, maar na zoveel jaren toch nog eens het vermelden waard, te meer, daar er ten dien tijde nog geen sociale instellingen bestonden, die de getroffen weduwen en wezen ter hulp kwamen!

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## DE CONTAINER-VISTREILER

We hebben in een voorgaande uitgave gemeld dat de Franse werven „Ateliers et Chantiers de la Manche” bouworders kregen voor de bouw van drie containervaartuigen.

Het gaat om treilers van 37,70 m over alles, met een motor van 1.400 p.k. en accommodatie voor 20 containers. Thans schijnt er terug enige aarzeling te ontstaan onder de gegadigden die nog het bouworder niet ondertekenden, maar slechts een protocol.

Dergelijk vaartuig kost rond de 150 miljoen. Thans blijkt dat deze vaartuigen die men de treilers voor de toekomst noemde, niet zo gereedelijk als dusdanig aanvaard worden. Sommigen noemen het zelfs een schaaft met vijf poten!

Men zou niet zo veel op de kosten van het lossen sparen, maar wel gaan de voordelen meer uit naar de richting van het niet-moeten-onderbreken der koudketen.

Dus een kwaliteitsverbetering van de vis. Het is inderdaad mogelijk dat de reders die er het eerst bij zijn, ook de kosten van de kinderziekten zullen van te dragen hebben.

De vraag stelt zich werkelijk of de voordelen van de containers, werkelijk de zoveelste miljoenen bouwkosten waard zijn. De werf die met deze nieuwigheid voor de dag komt en die dus wel in de toekomst hiervan moet geloven, zou er dan ook best aan doen, een bepaald risico die alle nieuwigheden vertegenwoordigen, voor haarzelf te nemen.

Dit zou wellicht potentiële bouwers gemakkelijker overtuigen de stap te wagen. Anderzijds staan we weerom verbaasd dat dergelijke treilers toch 14 man bezetting aan boord zullen hebben, dit niettegenstaande we weten dat de vis daar reeds aan boord gesorteerd wordt en in kisten afgeijsd in de visruimen gezet worden, hetgeen natuurlijk wel bijkomend werk betekent.

De vis moet dan ook niet meer op tafels of op een transportband uitgegoten en geraapt worden volgens soort en grootte.

## FRANKRIJK

■ De Franse vissers van de monding van de Gironde zijn ongerust over het incident dat in oktober gebeurde in de kerncentrale van Blasais en waarbij door een verkeerde instructie 160 kubieke meter vloeibaar nucleair afvalstoffen in deze stroom zijn terecht gekomen. Het is nog maar thans dat dit ongeval bekend werd gemaakt. Door het openen van een verkeerde sluis liep deze afval rechtstreeks naar de Gironde in plaats van naar het behandelingsstation. Volgens de directie van de centrale werd de verkeerde sluisdeur door onachtzaamheid geopend. We stellen hierbij vast dat het onaanvaardbaar is dat menselijke onachtzaamheid zou kunnen aanleiding geven tot een ware milieuramp. Daar moet er wel een middel zijn om veiligheidssystemen en verwittigungsseinen tussen het opendraaien van een sluisdeur en het afvoeren van besmet afvalwater in te bouwen.

## ALLERLEI

■ Er wordt altijd méér gebruik gemaakt van uitwisseling tussen de lidstaten van kwota. Wanneer een land voor een bepaalde visserij door het kwotum heen is, wordt nagekeken of er, wat de visserij op dezelfde soort betreft, geen land is die het kwotum niet zal halen. Voor wat hoort wat. Het land dat een kwotum van een bepaalde te vangen vissoort afstaat wenst dat echter een tegenprestatie, en dit liefst van een vissoort waaraan het eigen kwotum uitgeput of bijna uitgeput is. Frankrijk stond aldus 300 ton koolvis van het eigen contingent af aan Groot-Brittannië die als wederdienst 36 ton Noordzeetong van het Brits kwotum aan de Franse vissers afstond. Of men hiermede het einde van het jaar zal halen is natuurlijk twijfelachtig.

## NEDERLAND

■ In een voorgaande uitgave deelden we de bilaterale visserijovereenkomst mede tussen Nederland en Duitsland, waarbij dit laatste land 2 duizend ton Noordzeekabeljauw afstond aan Nederland, waardoor de Nederlandse rondvissers die reeds door hun kabeljauwkwotum heen zaten, terug voor een tijdje aan de slag konden. Of dit echter zal volstaan om de laatste kalendermaand van het jaar te vullen, valt af te wachten. We moeten onze lezers wel mededelen dat de 2 duizend ton die West-Duitsland afstond, slechts geleend zijn, zodat deze in 1985 terug aan Duitsland moeten gegeven worden. In Nederland is men dus in feite bezig met het broodje bestemd voor 1985 aan te snijden. Wordt de miserie in 1985 hiermede niet groter.

## RESTAURANT „t Schuurke”

Voorhavenlaan 20, Vuurtorenwijk, Oostende - Ø (059) 32.36.03 - Reservatie gewenst  
Gelegen in het hart van de Oostendse Vuurtorenwijk waar vissers hun thuishaven hebben!

Restaurant 't Schuurke nodigt U uit om met hen afscheid te nemen van het jaar 1984.

Het 't Schuurke biedt aan:

- klasrijke schotels met heerlijke sausen
- de vele delicatessen die de Noordzee ons te bieden heeft
- fijn gebak
- geselecteerde wijnen

Zet met ons de geboorte van het nieuwe jaar in, en wij verwennen U op culinair gebied.

Nieuwjaarsrevelion  
Maandag 31 december  
1.600 fr.

Getruffeerde leverpastei met aspergepunten saus met fijne kruiden

★

Kreeftenschijfjes in vederlicht gebakje

★

Sorbet Williamine

★

Fazantdelicatessen bereid met champagne herfstgarnituur

★

Het hartsgebak van het Nieuwe Jaar

★

Geurige Braziliaanse mokka

★

Bonte mengeling van gebakjes

Nieuwjaarsdag  
Dinsdag 1 januari  
1.100 fr.

Kreeftensoep met een vleugje Armagnac

★

Staartvismootjes met fijne gesmoorde groenten

★

Normandische sorbet

★

Ossehaas Richelieu

★

Ijsgebak

★

Mokka

★

Uitgezochte truffels

Feest met ons - zweef met een licht hart doorheen het jaareinde

In de prijzen is de dienst en de B.T.W. begrepen  
reserveer tijdig op het tel nr. 059/32.36.03

Het restaurant is ook tot Uw dienst met zijn specialiteiten  
op de kaart op 24, 25 en 31 december evenals op 1 januari.

OOK VOOR  
TRAITEURSDIENST  
DOE BEROEP  
OP ONS!



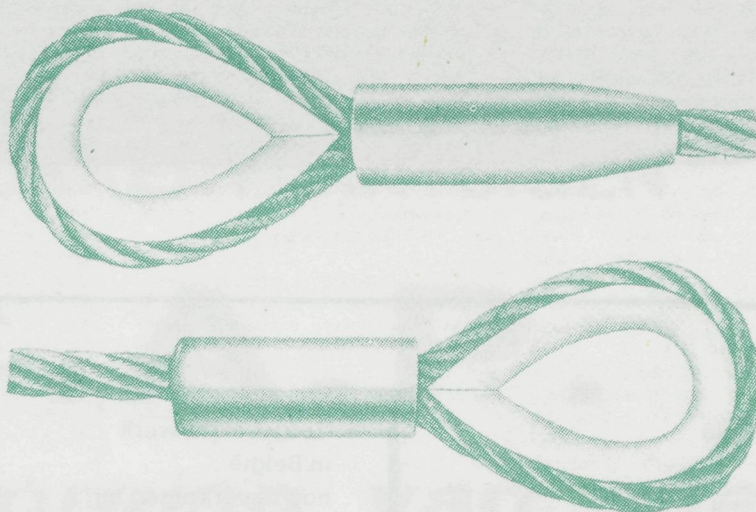
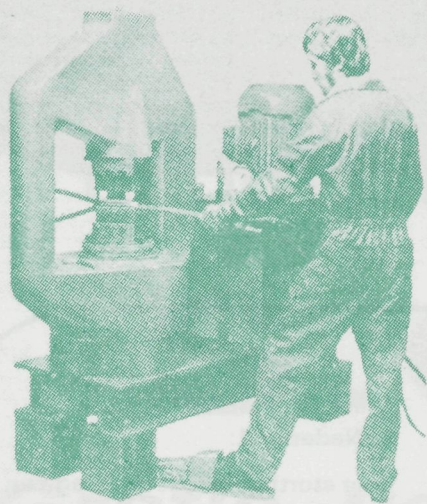
## **HET VISSERIJBLAD VERSCIJNT NIET!**

Ingevolge het uitgeven van onze  
eindejaarseditie van deze week zal  
„Het Visserijblad" niet verschijnen  
op vrijdag 28 december, volgende  
week dus!

De eerstkomende editie van ons blad  
zal derhalve op vrijdag 4 januari 1985  
van de pers komen.



# S.C.A.P. beschikt over een kabelklemmers



UNSERE PRESSMETHODE  
SPART ZEIT UND MATERIAL

VÅR PRESSMETOD ÄR TIDS-  
OCH MATERIALBESPARANDE

OUR SPLICING METHOD SAVES  
TIME AND MATERIAL

S.V. S.C.A.P. beschikt over een kabelklemmers waarmee het mogelijk is kabelklemmen te persen met drukken gaande tot maximaal 600 ton.

De voordelen van het gebruik van kabelklemmen, in plaats van de gewone splitsingen zijn groot.

Eenzijds dient gewezen te worden op de tijdwinst die kan verwezenlijkt worden. Anderzijds sluit deze vorm van hechten verwondingen uit die toch regelmatig voorkomen bij het werken met kabels waarop gewone splitsingen toegepast zijn.

De kabeldiameters waarop deze techniek kan toegepast worden lopen van 16 tot 38 mm.

REDERS EN OOK AANNEMERS KUNNEN  
BIJGEVOLG DAAROVER BESCHIKKEN.

Het is een belangrijke verbetering waarvan alle reders en aannemers gebruik kunnen maken.

☎ SCAP (059) 32 29 51  
32 09 31



**zee  
mans  
almanak  
1985  
verkrijgbaar**

In België :

Door storting  
van het bedrag  
van 1.200 fr.  
plus 72 fr. BTW  
plus 132 fr. verzendingskosten  
op P.C.R. 000-0418987-44  
of B.B.L. 384-1605797-46  
van  
drukkerij  
„Nieuwsblad van de Kust”  
Hendrik Baelskaai 30  
8400 Oostende  
☎ 059 - 32 11 13  
32 11 49  
BTW-nr 412.522.588

Verder is dit werk  
in België  
nog te verkrijgen bij:

Beroepsvereniging  
Hand in Hand  
Vismijn, Oostende

Martin en Co  
Brouwersvliet 28, Antwerpen

Fa Bogerd  
Brouwersvliet 36-38, Antwerpen

In Nederland :

door storting van het bedrag van  
1.200 fr. + 160 fr.  
verzendingskosten op  
P.C.R. 000-0418987-44  
van de drukkerij

„Nieuwsblad van de Kust”  
Hendrik Baelskaai 30  
B - 8400 Oostende – België

IJmuiden Stores,  
Trawlerkade 44, IJmuiden

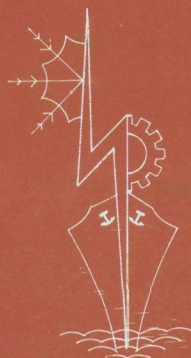
Maritiem,  
Vissersweg 46, Scheveningen

Observator,  
Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam

Van Beelen,  
Middenhavenweg 58, IJmuiden

Coöperatieve Inkoopvereniging,  
Texel

# 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:	(059) 32.29.51 - 32.09.31
OVERDAG:	32.39.79 - 32.08.20
NA SLUITINGSTIJD:	32.31.48 J. PRAET
	50.33.27 R. DEDRIE
	26.64.99 JOS PRAET



# 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.

