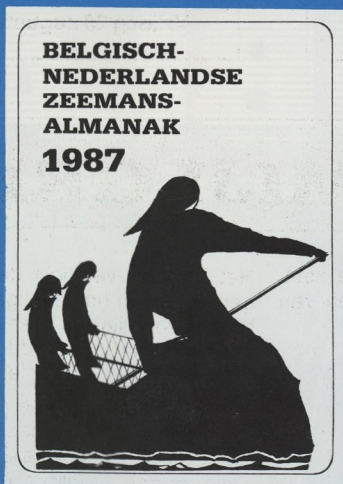


HET VISSERIJBLAD





**zee
mans
almanak
1987
verkrijgbaar**

In België:

Door storting
van het bedrag
van 1.200 fr.
plus 72 fr. BTW
plus 145 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. + 280 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

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 1 JAAR 2.200 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.

REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TEL. (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN B.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

Vrijdag 28 augustus 1987 – Nr. 33

DE BELGISCHE 12-MIJL GRENS

Begin 1985 heeft de heer L. Tindemans aan de pers verklaard dat België het voorbeeld van onze buurlanden zou volgen en de buitengrenzen van de Belgische territoriale zee tot 12 mijl zou brengen.

Het vergaan van de „Mont-Louis”, op 6 mijl van de Belgische kust was daar niet vreemd aan. Frankrijk weigerde de bergingskosten van het wrak te betalen, omdat het ongeval in „volle zee” was gebeurd, en dus buiten onze territoriale wateren, toen en tot vandaag nog steeds 3 mijl breed.

Het Belgisch Kustreglement zegt in Art. 21.2.25 dat het verboden is wrakken achter te laten op het Belgisch openbaar domein (dus de territoriale zee), in het bijzonder met het oog op de veiligheid van de scheepvaart of de vrijwaring van het regime of de instandhouding van het vaarwater.

Was de „Mont-Louis” binnen de 3 mijl van de kust gezonken, dan hadden dus de eigenaars, m.n. de Compagnie Générale Maritime, wettelijk vervolgd kunnen worden.

De nieuwe wet bevat slechts 2 artikels:

Art. 1: „De breedte van de territoriale zee van België wordt gebracht op 12 zeemijl, zijnde 22.224 meter, gemeten vanaf de laagwaterlijn van de kust, of van bij eb droogvallende bodemverheffingen, indien deze zich binnende 12 zeemijl vanaf die laagwaterlijn bevinden, hetzij vanaf de uiteinden van permanente havenwerken welke buiten vernoemde laagwaterlijn uitsteken, zoals een en ander op de officiële Belgische op grote schaal uitgevoerde zeekaarten is aangeduid.”

Art. 2: „Elke verwijzing in de Belgische wetgeving of reglementering naar de territoriale zee van België moet begrepen worden in de betekenis van territoriale zee waarvan de breedte overeenkomt met deze vastgesteld bij deze wet.”

Dit wetsvoorstel werd op 15 januari 1987 door de Kamer, en op 18 juli 1987 door de Senaat gestemd, en is nu aan de Koning ter handtekening voorgelegd, om daarna in het Staatsblad te verschijnen.

Het van kracht worden van deze wet zal door het Staatsblad bepaald worden. Normaal gezien kan dit binnen enkele weken het geval zijn.

Het zal dus bijna 3 jaar gevraagd hebben om een twee-artikelswet op te stellen en goed te keuren: gelukkig voor de Belgische belastingbetaler, is de „Herald of Free Enterprise” binnen de 3 mijl van Zeebrugge gezonken.

Het internationaal Verdrag van Genève 1958 over de territoriale zee, dat door ons land geratificeerd werd, beschrijft de basislijnen van waar de breedte van de territoriale zee moet gemeten worden. De normale

basislijn is de laagwaterlijn langs de kust, zoals het voorkomt op de zeekaarten van de kuststaat.

Nochtans mogen rechte basislijnen getrokken worden om gepaste punten te verbinden wanneer de kustlijn uithollingen of insnijdingen vertoont of indien er een eilandreeks langs en in de onmiddellijke nabijheid van de kust ligt (Art. 4.1).

Rechte basislijnen mogen eveneens getrokken worden van of naar bij eb droogvallende bodemverheffingen, wanneer er vuurtorens of soortgelijke installaties die duurzaam boven de zee uitsteken, op gebouwd zijn (Art. 4.3.).

Wanneer een rivier rechtstreeks in zee uitmondt, mag een rechte basislijn getrokken worden over de monding van die rivier tussen de uiterste punten op de laagwaterlijn van haar oevers (Art. 13).

Daarbij moet er nog genoeg ruchtbaarheid gegeven worden aan deze basislijnen, en dit o.m. door middel van op grote schaal uitgevoerde zeekaarten. Dit zal dus het eerstkomend werk worden van de Hydrografische Dienst van de Kust.

De laterale grenzen van onze territoriale zee met de territoriale zee van onze buurlanden Frankrijk en Nederland moeten nog officieel bepaald worden.

Langs de Franse kant, is het mogelijk dat dit vraagstuk binnenkort een billijke oplossing zal krijgen.

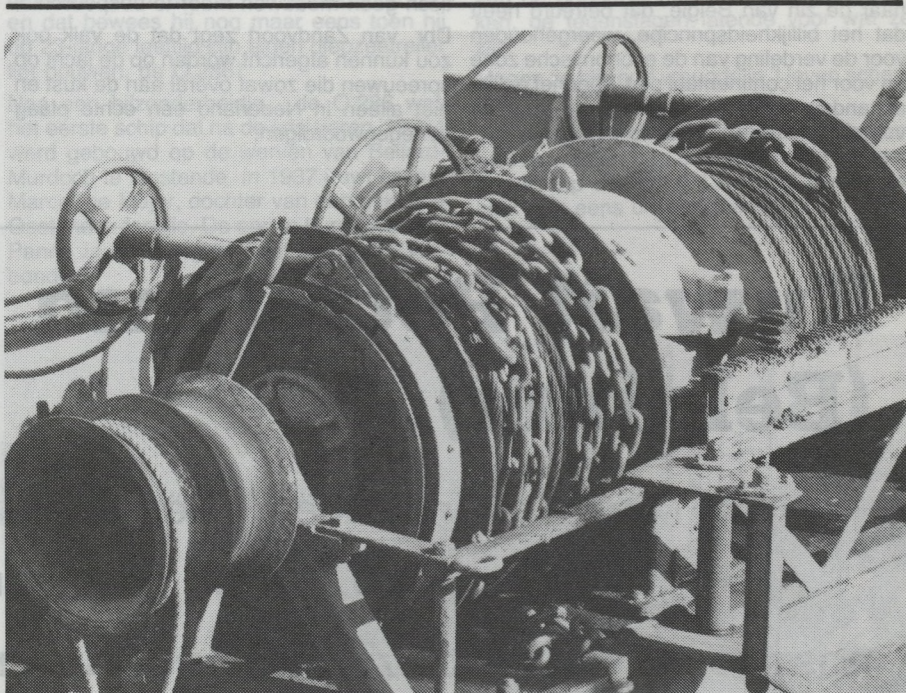
Het Verdrag verplicht de naast elkaar liggende landen (in geval geen ander akkoord bereikt zou zijn) de grens tussen de 2 territoriale zeeën door middel van het gelijkstand-principe te bepalen.

Indien men dat principe aan de begrenzing Frankrijk-België zou toepassen, zou men een kronkelige lijn bekomen die hier enige hectaren aan België zou toekennen. De rationale oplossing is ongetwijfeld een rechte lijn, ongeveer loodrecht op de algemene richting van de kust, en vertrekkend op het grenspunt op de laagwaterlijn. Deze zou billig zijn en zou, in zeer grote mate, het aanbrennen van de grens op de zeekaarten vergemakkelijken. Men verwacht dus een relatief snelle overeenkomst in die richting.

Aan de Nederlandse kant echter, is de situatie meer verward. Men zal daar moeilijker tot een akkoord kunnen komen.

Men weet dat Nederland en België de soevereiniteit eisen op het westelijk deel van de Wielingencpas, buiten de Belgische kust: beide landen hebben soevereiniteitsreserves aangekondigd.

Toch wordt meer en meer duidelijk dat de Nederlandse stelling stilaan afbrokkelt: inderdaad, de zogenaamde „historische titels” die door Den Haag aangehaald worden, verliezen aan kracht, in het bijzonder wanneer de Belgische territoriale zee tot 12 mijl gebracht wordt.



Daarbij, en in overeenstemming met het Verdrag van Genève, moet men nog bewijzen dat een begrenzing volgens „historische titels” werkelijk noodzakelijk is (dat is ver van bewezen). De Nederlanders, in hun wet over de grenzen van hun territoriale zee hebben een reeks rechte basislijnen aangekondigd. Een hiervan verbindt het grenspunt België-Nederland op de kust (Zwin) met de Vuurtoren van Molenhoofd (Westkapelle - eiland Walcheren). Het vastleggen van deze lijn berust op weinig wettelijke basis:

– Het gaat niet om een baai, zoals door het Verdrag bepaald (geen twee duidelijke ingangspunten: Molenhoofd = wel, Zwin = neen; de oppervlakte van de binnenwateren is kleiner dan de halve cirkel landinwaarts getrokken met de basislijn als diameter, enz.).

– Het is evenmin de plaats waar de Schelde in zee uitmondt.

Volgens ons, zou de grenslijn van Vlissingen tot Nieuwesluis moeten lopen, daar juist waar de maritieme pas van de Wielingen begint (zie ankergebieden Wielingen-Noord en Wielingen-Zuid op de zeekaarten).

Nochtans, zou het voor België misschien aan te raden zijn om deze lijn Zwin-Westkapelle toch te aanvaarden, maar dit onder bepaalde voorwaarden:

– Ten eerste, dat de Wielingenkwesie voor eens en voor altijd uit de weg geruimd wordt: deze pas is trouwens een secundaire pas geworden sedert de indienststelling van het Scheur. Ze leidt ook niet meer naar de „volle zee” zoals het geval was met de 3-mijlgrens.

– Ten tweede, dat wij ook een rechte basislijn, gelijkaardig aan de Nederlandse, zouden trekken vanaf het grenspunt op de kust (Zwin) tot de westelijke Vuurtoren van de nieuwe dijken van Zeebrugge. Onze noordburen kunnen ons dat moeilijk verwijten, zonder hun eigen basislijn in twijfel te brengen.

Bij gebrek aan een overeenkomst (hetgeen meer dan waarschijnlijk is) moet het Verdrag van Genève 58 toegepast worden: voor de grensbepaling tussen twee aanpalende territoriale zeeën, moet het gelijkafstandsprincipe gebruikt worden (dit is wel niet naar de zin van België, dat betreurd heeft dat het billijkheidsprincipe, weergehouden voor de verdeling van de economische zone en voor het continentaal plat, door het gelijkafstandsprincipe vervangen werd voor de verdeling van de territoriale zee).

Het trekken van een basislijn Zwin-Zeebrugge zou de toepassing van deze verplichting aanzienlijk vereenvoudigen. De twee rechte lijnen „Westkapelle-Zwin” en „Zwin-Zeebrugge” maken een hoek van ca. 110 graden, waarvan de bisectrice eenvoudig te bepalen is. Tot ongeveer 9 mijl van het westelijk uiteinde van onze basislijn (Vuurtoren op de westelijke nieuwe dam van Zeebrugge) en tot 9 mijl van de Nederlandse basislijn, is er geen discussie meer mogelijk.

Verder wordt het wat onduidelijker, maar er is een feit dat sterk pleit voor de verlenging in rechte lijn van deze bisectrices: het punt dat 12 mijl ligt van de westelijke vuurtoren van Zeebrugge, ligt eveneens op 12 mijl van de Vuurtoren van Molenhoofd op Walcheren.

Waarom zich dan nog bezig houden met kronkelige lijnen, die moeilijk op kaart te brengen zijn en die tot hevige discussies kunnen leiden, terwijl een rechte lijn een billijke verdeling van de territoriale zee mogelijk maakt en de wettelijke bepalingen van het Verdrag eerbiedigt.

Wij zijn er ons anderzijds van bewust dat het trekken van een rechte basislijn tussen het Zwin en Zeebrugge ook onderhevig is aan opvattingen van verschillende aard; toch is zij beter te verdedigen dan de Nederlandse lijn Zwin-Westkapelle.

- 1) De keuze van het grenspunt op de kust (Zwin) is hetzelfde voor de twee landen: indien de een het doet, is de andere vanzelfsprekend gerechtigd hetzelfde te doen.
- 2) Het Verdrag van Genève 58 laat toe rekening te houden met permanente

JACHT OP MEEUWEN IN NEDERLAND

Nico van Zandvoort is de enige valkenier van Nederland. Hij leent zijn valk graag uit aan de uitbaters van mosselvelden waarvan de wateren regelmatig vervuld worden door de uitwerpselen van de meeuwen.

In Yerseke waar de valk verscheidene malen per dag losgelaten wordt zijn er praktisch geen meeuwen meer te bespeuren.

Dhr. van Zandvoort zegt dat de valk ook zou kunnen afgericht worden op de jacht op spreeuwen die zowat overal aan de kust en niet alleen in Nederland een echte plaag vertegenwoordigen.

havenwerken die buiten de laagwaterlijn uitstrekken, alsof dit een deel van de kust was.

- 3) Hetzelfde Verdrag laat eveneens toe rechte basislijnen te trekken wanneer de kust uithollingen of insnijdingen vertoont. De vooruitgeschoven ligging tot 3 km. in zee van de havenwerken van Zeebrugge veroorzaakt een uitholling op onze kust: daardoor is het trekken van een basislijn links en rechts van de haven van Zeebrugge gerechtvaardigd.
- 4) Deze wijze van doen hindert niemand. De wateren die alzo door de rechte basislijn ingesloten worden (en die bijgevolg „binnenwateren” worden) zijn door geen enkele maritieme pas doorkruist. Daarboven is dit gebied aan de kant van Knokke-Heist onderhevig aan verzanding.
- 5) Het trekken van rechte basislijnen biedt nog andere voordelen en geeft in het bijzonder de mogelijkheid om deze lijnen op de kaart met enkele geografische punten te bepalen.

Deze vermelding van de 12 mijlgrens op de kaarten wordt daarmee ook vereenvoudigd daar het volstaat evenwijdige lijnen met de basislijnen te trekken, die eveneens met enkele geografische punten kunnen bepaald worden.

De nadelen van een kronkellijn, die voet bij voet de configuratie van onze kust (heel wat minder recht dan men gewoonweg denkt) zou volgen, en de bepalingen van de cirkel- of ovaalbogen rond de havenwerken buiten de kust, verdwijnen volledig met rechte basislijnen.

Ieder mogelijk meningsverschil omtrent deze grens wordt aldus uit de weg geruimd, wat zeer belangrijk is in geval van onwettige zeevisserij, ruiming van wrakken, olie- of andere bezoedeling, enz.

De Britse zeelui hebben een leuze die zij zoveel mogelijk (en met succes) in praktijk brengen: „K.I.S.S.”: „Keep It Simple and Stupid!” M.a.w. hou het eenvoudig en dom.

Dit pragmatisme heeft hen de mogelijkheid gegeven om gedurende lange jaren over de wereldzeeën te regeren, en dit dikwijls in concurrentie met andere marines, meer geneigd om de zaken ingewikkelder te maken.

Wij zijn dus voorstander van een klare, eenvoudige en voor de hand liggende oplossing.

R.P.

Kuwait Petroleum (Belgium)

★ Marine en Industriële Oliën en Vetten

★ Probelgas P.V.B.A. Werf goederenstation Brugge

POSTADRES: POSTBUS 72, 8000 BRUGGE – TEL. (050) 38 37 58 - 86



GOUDEN BRUILOFT VAN EEN GEKEND VISSER UIT DE PANNE



Een paar rasechte Pannenaars vierden op zaterdag 22 augustus 1987 de vijftigste verjaardag van hun huwelijk. De jubilarissen zijn CHARLES LAMBREGT en MARCELLINE MAJOR; sinds hun huwelijk op 18 augustus 1937 woonachtig te Oostende.

Reeds eerder stond Charles Lambregt in de kijker toen hij samen met zijn echtgenote op het stadhuis van De Panne werd ontvangen en gehuldigd door de burgemeester en schepenen van deze gemeente, waarvan hij de eerst ingeschreven burger was en blijft. Hij staat nummer één in de bevolkingsregisters van deze badplaats, nadat De Panne in 1911 zelfstandige gemeente was geworden, waar het vroeger van Adinkerke afhankelijk was.

Onlangs ook werd de schijnwerper gericht op de familiestamboom van Charles, en wel in het boek van Roland Desnerck „Oostendse Visserij”, waarin Charles' familie wordt behandeld samen met andere pioniers uit de Oostendse visserij.

„Charel” Lambregt is geboren uit een oud Pannes geslacht. Zijn grootvader „Pette Pier” woonde in de Veurnestraat. En zoals dat de gewoonte was in die tijd was ook hij een „Pannevisser”, maar daarbij bewerkte hij – zoals toen altijd het geval was – een stukje land en hield hij wat kippen, konijntjes en een varken. In zijn oude dag heeft Pette Pier zelfs gewerkt bij de gemeente als lantaarnontsteker, toen de openbare verlichting nog bestond uit gaslantaarns.

De vader van De Panne's eerste burger, Henri „Witte”, woonde in de Brouwersstraat. Als zoon van een visser toog ook hij, op amper elf-jarige leeftijd, naar zee. Pienter en werklustig als hij was liet hij, nauwelijks 22 jaar oud, zijn eigen pannepot bouwen, de P.10. Vader Henri was een van die talrijke ijverige mensen van de Westhoek, afkomstig van 't oude Vlaamse ras en met een wil van ijzer. Weldra liet hij een groter vaartuig bouwen, de P.26 waarmee hij geregeld ging markten in Duinkerke en Nieuwpoort, want in die tijd werd aan Adinkerke geen toelating verleend om als haven te fungeren. Dat was dan ook de oorzaak van de latere massale uittocht van de vissersfamilies naar Oostende.

Op 10 november 1911 werd Karel in de Brouwersstraat geboren, als tweede telg van het gezin Lambregt-Wildemeersch en werd hij de eerste ingeschrevene in het geboorteregister van de nieuwe gemeente De Panne.

Na het uitbreken van de wereldoorlog 1914-18 week vader Henri met zijn gezin uit naar Ramsgate. In volle oorlog – in 1916 – stak hij de plas terug over naar Dieppe.

Rond Pasen 1919 werd Charles terug aan

land gezet in zijn gemeente terwijl vader Henri doorvoer naar Oostende. Daar lag immers de toekomst voor de vissers die vooruit wilden, want de Pannenaars, zo noemde men toen alle uitgewekenen van de Westkust, hebben de Oostendse vissershavens helpen groot maken.

Een van die Pannenaars was Henri „Witte” twijfeloos koploper. Alras vervoegde het gezin Lambregt de kostwinner te Oostende, en aldus werd De Panne's eerste burger... Oostendenaar.

Terwijl de Oostendenaars merendeels de garnaalvisserij bleven uitoefenen, specialiseerden de Pannenaars zich in de diepzeevisserij. Het was een hard leven, maar dat schrikte hen niet af. Geleidelijk stichtte Henri Lambregt, samen met zijn zoons, de grootste familierederij van het Vlaamse land. Deze rederij bezat weldra zes diepzeetrelers, waarvan drie „IJslandvaarders”.

Op twintigjarige leeftijd werd Charles tenslotte stuurman en het jaar daarop schipper. Intussen had Charel het brevet van schipper tweede klasse gehaald. Studeren en examens afleggen gebeurde toen tijdens de weinige dagen thuis.

„Gelukkig” voor Charel kreeg hij op zekere dag een schroefas op z'n teen. Hij kon niet naar zee. Nu kunt ge uw examens afleggen, meende vader Henri.

Het was toen Broeder Annobert, de directeur van de Paster Pypeschool die steeds paraat stond. 's Morgens, vanaf 5.30 u. kon Charel bij hem terecht voor speciale lessen. In enkele weken tijd was hij klaargestoomd en met brio werd het diploma van schipper eerste klasse behaald. Een week daarna nog eens een examen, ditmaal werd het een diploma van schipper-machinist tot 500 PK.

Klein detail nog... Charel Lambregt heeft het eerste diploma van schipper eerste klas van België behaald. Dat diploma was toen nog maar amper ingesteld. Charel was het toen gewoon overal een beetje koploper te zijn en dat bewees hij nog maar eens toen hij op 23-jarige leeftijd zijn eigen diepzeetreiler liet bouwen, de O.286!

Nog een bijzonderheidje... de O.286 was het eerste schip dat na de crisisjaren '32-'34 werd gebouwd op de werven van Belliard-Murdoch te Oostende. In 1937 huwt hij met Marcelline Major, dochter van een gekende Oostendse familie. De eerste burger van De Panne is nu voorgoed met Oostende verbonden.



Weer brak een wereldoorlog uit. Charel week met zijn gezin uit naar Milford. Daar werd zijn vaartuig na een tijdje opgeëist door het geallieerde commando en omgebouwd tot patrouillevaartuig. Na de oorlog werd het vaartuig in ijtempo terug omgebouwd tot vissersvaartuig en deed goede zaken.

Tenslotte laat Charel ook nog de O.288 „LANS” bouwen, die in mei 1967 in de vaart komt: een ultra-moderne hekreiler.

Reeds in 1968 verovert het schip de „blauwe wimpel”, dat wil zeggen de grootste besomming over het jaar van de hele Belgische kust. En die eer blijft hij behouden tot en met 1974. In december van dat jaar loopt de trots van de rederij Lambregt immers op de klippen van de Orkaden. Zulke gebeurtenissen doen pijn aan 't hart van een zeeman... het is een stuk van zijn eigen leven dat teloor gaat. Gelukkig gingen er geen mensenlevens verloren.

En zo was voor hem de tijd van rusten aan gebroken. Hij werd immers 70 jaar (1981).

Op woensdag 29 april '81 werd hij toen plechtig ontvangen op het gemeentehuis van De Panne en dat is voor Charel een heugelijke gebeurtenis. Want ergens diep in hun ziel voelen zij zich nog altijd een van die „Mensen van de Westhoek”.

Zaterdag 22 augustus werd voor hen een nieuwe mijlpaal in hun leven. Samen hebben ze vele jaartjes gelukkig geleefd en zich aan de goede dingen in 't leven opgetrokken, de tegenslagen latende voor wat ze zijn.

Mogen ze blijvend vreugde in 't leven schepenen.

Ter gelegenheid van hun gouden jubileum bieden wij hen dan ook veel beste wensen aan en op de rederij Lambregt komen we later nog eens uitvoerig terug!

M.V.



DE VISSERSOPSTAND TE OOSTENDE IN AUGUSTUS 1887: 100 JAAR

Deze maand is het juist 100 jaar geleden dat de Oostendse visserij in beroering kwam.

In de voorbije 100 jaar werd over de Oostendse vissersopstand veel verteld en neergepend. De meeste verhalen waren door vertelsels geïnspireerd, maar men kon zich ook baseren op geschreven stukken en feiten.

In onze serie „Paster Pype en zijn tijd” die in 1985 15 weken in beslag nam hebben wij de vissersopstand ruim beschreven en komen daar nu voor deze verjaardag nog even op terug.

De industriële revolutie van de 19^e eeuw spreidde zich ook uit in het zeevisserijbedrijf. Het invoeren van een nieuwe vangmethode, de boomkor, werd niet goed aanzien door de vissers die met traditionele, passieve vismethodes bleven werken. Met deze nieuwe methode zou volgens hen niet alleen alle vis van de zeebodem weggevisst worden, maar zou tevens het visbroed vernielen.

De bodemschrobnet gaf dus aanleiding tot hevige conflicten en soms bloedige gevechten met de Engelse drijfnetvissers.

De Oostendse zeilvissersloepen visten uitsluitend met het bodemsleepnet en waren door de aard van hun visserij op dezelfde visgrond aangewezen, onder de zuidoostelijke kust van Engeland, waar ook de drijfnetvissers bedrijvig waren. Deze laatste visten op passieve manier met slepen netten die soms zeer lang waren en rechtstaande nabij het bodemsleepnet aan de oppervlakte van de zee voortdreden.

Het is gemakkelijk te begrijpen dat deze sleep drijvende netten een hinder waren voor de vissers met de boomkor en wanneer een korder een sleepnet op zijn weg tegenkwam was het eenvoudigste middel om dit net door te snijden en door te gaan met vissen.

Het ophalen van de netten gebeurde nog met de hand en was een lastig en tijdrovend werk.

Doorsnijden vroeg minder inspanning en tijdverlies. Voor de drijfnetvissers betekende dit evenwel een niet te onderschatten verlies aan kostbaar vistuig en aan vangst. Vandaar de moeilijkheden met vooral de Oostendse korders.

DE CONVENTIE VAN DEN HAAG

Vele jaren geleden heerste in het optreden van de vissers van de Noordzee de grootste wanorde.

Overtredingen waren schering en inslag, vooral onder de treilers en de haring-schepen. Het regime van gemeen recht was niet bij machte een akte op te stellen, die de schade kon doen herstellen.

De klachten van de belangstellenden waren algemeen en in alle landen. Er moest een einde komen aan deze toe-

standen, die de rust verstoorde, bijzonder in de middens van de zeevisserij.

Stilaan stelden de verschillende regeringen een einde aan deze toestand, door het opstellen van de „Conventie van Den Haag”. Daarvoor werd een conferentie gehouden die 13 zittingen in beslag nam, van 8 tot 29 oktober 1881.

België, Duitsland, Denemarken, Frankrijk en Groot-Brittannië waren er vertegenwoordigd en regelden o.a. het politiereglement van de Noordzee.

De Belgische afvaardiging bestond uit de hh. Baron d'Anethan, gevolmachtigd Minister te Den Haag; Leopold Orban, directeur-generaal bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken en Michel, inspecteur-generaal van het Zeewezen.

Op 6 mei 1882 werd te Den Haag een overeenkomst getekend. En de wet van 6 januari 1884 bekrachtigde deze Conventie. Deze Conventie bepaalde het volgende:

- 1) de grenzen van de Noordzee;
- 2) speciale reglementen voor het vissen in de territoriale wateren.

De Conventie van 6 mei 1882 had betrekking op de bijzondere politie op de Noordzee die aan het toezicht van „kruisende” schepen van al de ondertekende landen toevertrouwd werd.

De art. 1 tot 4 toonden aan de vissers de afbakening van de delen volgens de overeenkomst van de Conventie.

De art. 5 tot 13 schreven de maatregelen voor, om toe te laten de identiteit van de schepen vast te stellen.

De art. 14-24 behelsden de regels, die de vissers in acht moesten nemen, ten einde niet te schaden aan het uitoefenen van hun wederzijdse werkzaamheden.

De art. 25 tot 33 handelden over de werk-

zaamheid die door de oorlogsbodems van de overeengekomen landen uitgeoefend moesten worden en die betrekking hadden op het bewijzen van de nationaliteit en nummering van de schepen.

Het aan boord hebben van verboden waren of instrumenten mocht slechts vastgesteld worden door de oorlogsbodems van dezelfde natie, terwijl alle andere overtredingen mochten vastgesteld worden door de visserijwachtschepen van alle ondertekende landen.

De bewijzen van nationaliteit, voorgeschreven door artikel 12 werd afgeleverd door de zeecommissaris van de thuishaven volgens een model door de administratie voorgeschreven.

Wanneer, volgens de volmachten toegeestaan door de Conventie, de commandant van een Belgisch oorlogsbodem een proces-verbaal opmaakte tegen de schipper of de bemanning van een Belgisch vissersvaartuig, diende dit proces-verbaal zo spoedig mogelijk overgemaakt te worden aan de zeevaartadministratie te Brussel, opdat de vervolging zou kunnen ingeleid worden of, indien het een buitenlands schip was, overgemaakt zou worden aan de bevoegde vreemde overheid.

De commandant van het Belgisch oorlogsschip moest zoveel mogelijk in voeling treden met de commandant van de vreemde oorlogsschepen, eveneens gelast met de waakzaamheid over de visvangst, en, indien mogelijk, met hen handelen.

De Belgische bevelhebber moest aan zijn vreemde collega's ieder inbreuk op de reglementen door een schip van zijn nationaliteit kenbaar maken, en alle gegevens verstrekken, waarin de commandant zou kunnen belang stellen.



De burgerwacht die in de straten van Oostende patrouilleerde.

In elk geval van overtreding, voorzien in artikel 27, maakt de Belgische commandant, indien het om een vreemd schip gaat, dit bekend aan de eerste oorlogsbodem van de betreffende nationaliteit en geeft hierbij alle gegevens met het signalement over.

Bij het vaststellen van overtredingen bepaald in artikel 28, handelt de Belgische bevelhebber naar eigen gezag.

Met bijzondere zorg verzekert hij de bewaking van de nationale wateren, beschreven in artikel 27, zonder nochtans de visvangst te hinderen, door node-loos de vaartuigen op te houden.

In het algemeen wordt slechts proces-verbaal opgemaakt in geval van werkelijke vastgestelde overtredingen, en aanhoudingen geschieden slechts in zeer ernstige gevallen.

Alle opzoekingen aan boord gebeuren door een officier die dan het proces-verbaal opmaakt. Het stuk wordt door twee getuigen ondertekend.

Indien het om vreemde schepen gaat, moeten de regels bepaald in artikel 31 in acht genomen worden. Het recht van onderzoek is beperkt door de voorschriften van artikel 29. Artikel 33 voorziet dat bij lichte feiten, maar gepaard gaande met schade, de commandant van het wachtschip moet trachten een overeenkomst tussen beide partijen tot stand te brengen.

Indien het nodig is een schip op te brengen, dat in overtreding genomen werd, geschiedt dit naar de dichtsbij gelegen haven van het betreffende land. Daar wordt het, met het nodig bewijsmateriaal aan de bevoegde overheid overgemaakt. Het dubbel van het proces-verbaal dient steeds bewaard aan boord van het wachtschip.

HEVIGE PROTESTEN

In het begin protesteerden de Belgen hardnekkig tegen de uitvoering van deze Conventie over het politietoezicht.

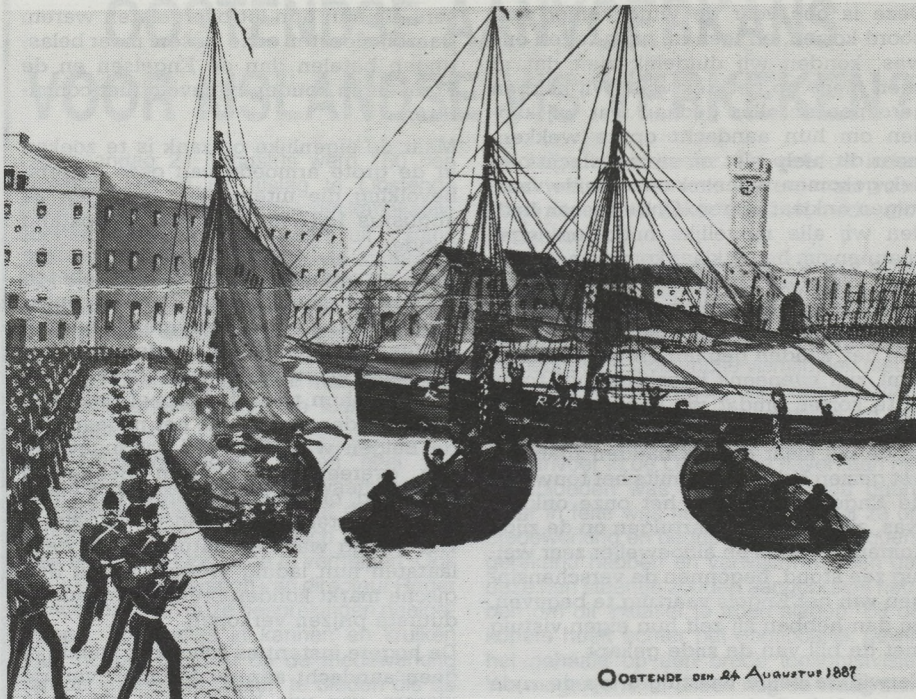
Met het oog op de herziening van dit Protocol, schreef de Handelskamer in 1887: „Tussen de punten die moeten verwijderd worden in de nieuwe Conventie is er het recht van een oorlogsbodem, schepen te onderzoeken, andere dan deze van zijn eigen nationaliteit. Het is een bron van conflicten en onrechtvaardigheden voor de vissersvaartuigen”.

Het was nochtans dit punt niet dat de vissers met het meest beroerde. En in 1887 liep dit uit op een bloedig drama.

Artikel 19 van de Conventie stipuleert dat, indien vissers met sleepnetten in de nabijheid komen van vissers met drijvende netten of lijnen, zij de nodige voorzorgen moeten nemen om alle schade aan deze laatste te vermijden.

Indien dat toch gebeurt, moeten zij de schade dragen, met uitzondering van het geval waarin ze kunnen bewijzen dat de veroorzaakte schade geheel onafhankelijk is van hun wil en handelingen.

Deze tekst bevat een formele uitzondering op de gewone juridische regels, voor vaststelling en bewijs van fout, ten koste van de „korders” die de schade veroorzaakten aan de vissers met drijvende netten of lijnen. Deze verantwoordelijkheid van de „korders” is niet altijd strafbaar.



Volgens de termen van de Conventie zei Mr. Bara op 28 december 1883 tijdens de zitting van de Kamer van Volksvertegenwoordigers: „Indien er aan de netten schade veroorzaakt wordt, vallen de herstellingen steeds ten koste van de „korders”, doch dat wil daarom niet zeggen dat er op de wet inbreuk gepleegd is”.

Daarop antwoordde Mr. Willequet dat: „Zelfs indien de nodige voorzorgen in acht genomen worden, het mogelijk is dat de netten door de wind of stromingen kunnen afdrijven en dus vanzelf kunnen verward raken in de vistuigen der „korders”. Onnodig te zeggen dat deze discussies van de Kamer met aandacht door de Belgische vissers gevolgd werd.

Immers, de Engelse kust, van oktober tot januari, wanneer de vangst op verse vis het meest opbracht, was de verzamelaarsplaats van de Belgische treilers en drijfnetvissers.

De vissoorten door deze eerste gezocht, waren: kabeljauw, tarbot, schelvis en tongen die zich op grote diepten bevonden; op dezelfde plaats waar de haring zich aan de oppervlakte vertoonde.

De haringvissers gooiden hun drijfnetten over een afstand van verschillende kilometers, en deze uitgestrekte oppervlakte, die als het ware de zee afbakent, heeft geen andere verlichting dan deze aan boord van het schip.

De vissersvaartuigen die diepzeenetten sleepten, konden hun kabels zien verwarren in de drijfnetten, en grote schade berokkenen.

Vele Engelse „korders” namen toen de gewoonte, en hebben die heden nog, in „flotilje” te vissen. Het zicht der talrijke schepen spoorde de haringvissers aan tot meer voorzichtigheid.

De Oostendse „korders” daarentegen, die afzonderlijk visten, waren blootgesteld aan veelvuldige ontmoetingen met verschillende haringvangers, meestal Engelsen, die tijdens de eerste winterhelft langs de Engelse kust visten. Deze ontmoetingen liepen uit op achtervolging.

In 1886 werden op de Oostendse vissers 10 achtervolgingen ingezet. Slechts 1 werd bestraft. In 1887, in negen maanden, steeg de achtervolgingen met 26. Slechts 3 werden in overtreding genomen.

Deze toestand hitte natuurlijk de gemoederen op van de mededingende vissers. Van daar kwam het tot systematisch vijandschap waarbij werkelijke of ingebeelde grieven aanleiding gaven tot spijtige incidenten.

HET CONFLICT VAN 4 JUNI 1887 TUSSEN DE O.37 „ROSALIE” EN DE ENGELSE SLOEP R.275 „BELLE OF THE FLEET”

Op 4 juni 1887 bevond zich de Oostendse sloep O.37 „ROSALIE” (reder A. Wittrock) op de visgronden van Schouwenbank, wanneer het door de Engelse sloep R.275 „BELLE OF THE FLEET” van Ramsgate aangevaren werd. Dit berokkende veel schade aan het vistuig van het Engels schip. De Engelsen, die nochtans voor deze aanvaring schuldig waren, legden klacht neer bij de „Board of Trade”, die op hun beurt klacht neerlegden bij de Prince de Chimay, Minister van Buitenlandse Zaken te Brussel, die de zaak aan het Belgisch Gerecht overmaakte. Het geval kwam voor de Koophandelsrechtbank te Oostende, waar Alphonse Wittrock, reder van de sloep O.37 „ROSALIE” volgend verslag neerlegde:

„Op 4 juni 1887 bevonden wij ons op de visserij omtrent tussen Schouwen en Westkapelle, en lagen aan de korre, om 10u30 's avonds met schoon klaar weer en een helder schijnende maan. De wind kwam van het westen en wij lagen met de kop zuid over. Er was, niet ver van ons in de wind, een Engelse smack R.275 die ook aan de korre lag.

Deze is ons voor de wind komen aan boord korren, en toen hij bijna tegen ons was, konden wij duidelijk zien dat er geen mens op het dek was. Wij hebben geroepen en alles gedaan wat wij konden om hun aandacht op te wekken, maar dit hielp niet en zij zijn slechts op dek gekomen wanneer onze beide vaartuigen onklaar waren. Ondertussen hadden wij alle mogelijke middelen ingespannen om het onklaar komen te vermijden. Wanneer de Engelse bemanning eindelijk op dek gekomen is en gezien heeft wat er voor handen was, zijn zij aan het winden gegaan en wij van onze kant zijn eveneens begonnen het touw in te korten omdat wij bang waren dat ze onze boel zouden afkappen, vermits zij de bijl klaar op dek hadden zoals wij het gezien hebben. Vermits het touw van de Engelsman achter het onze onklaar was, zijn de twee vaartuigen op de zijde komen te liggen en alhoewel er zeer weinig zee stond, begonnen de verschaningen van het Engels vaartuig te begeven, en dan hebben zij zelf hun eigen vistuig met de bijl van de zijde gekapt.

Terwijl de beide vaartuigen op de zijde lagen, heb ik het loos einde van de Engelsmans groot schoot genomen en op de achterste bolder van mijn vaartuig vastgemaakt, uit vrees dat de Ramesgatense smack op mijn bun had kunnen komen stoten en ons mogelijk erge averij veroorzaken. Wanneer de Engelsman zijn korreboel had weggesneden, kon ik dat einde niet meer lossen omdat het beknepen was en ik werd verplicht het af te snijden om te vermijden dat de 2 schepen op elkaar zijde bleven slaan. Verder hebben we niet de minste averij aan het Engels schip veroorzaakt, maar hebben hun wel doen begrijpen hoe nalatig zij wel geweest waren. Eén van die mannen riep ons toe dat hetgene die gebeurd was niet zijn schuld was, maar de schuld van de man die de wacht had. Daarna hebben wij onze reis voortgezet en zijn op 10 juni om 5 u. in de haven van Oostende aangekomen."

Aldus opgemaakt te Oostende om te dienen voor en waar nodig zal zijn, den 11en juni 1887.

A. Wittrock

De rechtbank kwam tot het besluit dat de Engelsen volledig schuldig waren en wees alle eisen tot schadevergoeding af.

Door het aanleggen van Engelse schepen met vis voor de rederij Dossaert, die hun vangsten in de mijn kwamen verkopen, rees de spanning ten top en de Oostendse vissers keerden hun woede tegen de bemanningen van de Engelse schepen en verzetten zich met geweld tegen de ontscheping en verkoop van de vis.

DE VISSERSOPSTAND TE OOSTENDE AUGUSTUS 1887

Het badseizoen van 1887 liep stilaan ten einde, toen op 23 augustus onlusten uitbraken onder de vissers te Oostende. Daartoe waren verschillende redenen. Onder andere het aanvoeren van vis door de Engelse vissersvaartuigen. Zij waren beter uitgerust en volledig beschermd door hun regering. Ze konden beter, sneller en goedkoper verkopen dan onze vis-

sers die aan hun lot overgelaten waren. Daarbij moesten onze vissers meer belastingen betalen dan de Engelsen en de Fransen en konden bijgevolg niet concurreren.

Maar de eigenlijke oorzaak is te zoeken in de grote armoede van onze vissersbevolking die uiteindelijk op 23 en 24 augustus 1887 tot een pijnlijke opstand leidde.

Onze vissers waren ten zeerste gebeten op hun beter uitgeruste Engelse concurrenten, die met hun vastliggende haringnetten, de beste visgronden van de Noordzee afzetten, zodanig dat onze vissers met hun treil of sleepnet daar niet meer konden vissen. En het nadeel voor de Belgen was dan ook, dat ingevolge een overeenkomst tussen België en Engeland, onze vissers verder van Oostende moesten vissen dan de Engelsen. Het gevolg was dan natuurlijk dat deze laatsten hun lading vroeger op de Belgische markt konden brengen en aan de duurste prijzen verkopen.

De hogere instanties schonken weinig of geen aandacht aan de klachten van de vissers, van wie het geduld een einde kende en in een opstand zou ontaarden.

Wanneer op maandag 22 augustus 1887 om 16 u. de Engelse stoomtreiler „LAMBERTON" uit Hull met 600 manden vis te Oostende was toegekomen om op 23 augustus gelost te worden en verkocht door de vishandelaar Dossaert, werd dit met geweld belet door onze vissers. In de haven lagen nog 2 Engelse zeilsloepen „EXPRESS" uit Ramsgate en „VIOLET" uit Grimsby. De „gendarmen" kwamen tussen en sloegen met de blanke sabel op onze vissers. Twee ervan werden gekwetst en weggedragen. De vis in de vismijn werd vertrappeld, de burelen van de reder Dossaert vernield. Hij had namelijk tegen de vissers een harde en uitdagende taal gesproken en gedreigd op hen te schieten. Opnieuw moesten de gendarmen tussenkomen... 5 gekwetsten.

Toen, bij het vallen van de nacht, verliet de Engelse treiler „LAMBERTON" de haven van Oostende en de vissers trokken als overwinnaars met de nationale

vlag vooraan, door de straten van Oostende.

Doch de volgende dag poogden opnieuw 2 Engelse schepen hun vis te lossen. De opstand was ditmaal veel erger. De vissers, de gendarmen en de leden van de Burgerwacht geraakten slaags. De vissers waren onverschrokken en riepen: „Schiet, als ge durft, zondagse soldaten!" Ze ontblootten hun borst en daagden de Burgerwacht uit om te schieten... en het kwam tot schieten. Er vielen drie doden en meerdere gekwetsten. De staat van beleg werd aangekondigd. De Koning die te Oostende verbleef, verliet in allerijl de stad. „2 escaders van het 4e lanciers uit Doornik en 2 escaders van het 2e jagers te paard van Brugge" kwamen naar Oostende en een regiment soldaten werd geconsigneerd.

Toen de Engelse sloepen het beter vonden terug naar zee te gaan en hun vis in Engeland te verkopen, luwde de opstand, maar de vissers weigerden in zee te gaan.

De man van daad was echter Paster Pype die al zijn talenten en gaven gebruikte om de vissers tot kalmte aan te manen en om de gemoederen te bedaren.

Bij de begrafenis van de neergeschoten vissers sprak Paster Pype een ontroerende lijkrede uit en hij ging dadelijk aan het werk om, in de schoot van een daartoe gesticht comité, de wezen van de slachtoffers te helpen.

Wanneer de opstand geëindigd was, werden de vissers voor de Rechtbank van Brugge gebracht en zwaar gestraft.

Deze vissersopstand had een grote weerklank in het Vlaamse land. Men laakte algemeen het optreden van de burgerwacht die op de weerloze vissers geschoten hadden.

Men erkende eveneens de hopeloze armoede van onze vissers en het tekort aan een behoorlijke opleiding. Er werd een Commissie ingesteld om de grondlagen van een nieuwe overeenkomst met Engeland te bestuderen.



De doodgeschoten vissers in het lijkenhuisje. Naar het schilderij van J. Ensor.

WEERKLANK TE BRUSSEL

Deze gebeurtenissen leidden tot een interpellatie in de Kamers te Brussel. Tijdens deze behandeling vroeg de Volksvertegenwoordiger Hemptinne de opheffing van de Conventie van Den Haag, daar deze de proeftijd nog niet had doorstaan (5 jaar). De Minister van Buitenlandse Zaken antwoordde dat het geen zin had een internationaal pakt op te zeggen, wanneer de andere landen ijverden om verbeteringen aan de bestaande regelingen te brengen. Verder zei hij: „Ik hou eraan vast te stellen dat de houding en de verklaringen van de Engelse Regering b.v.b. volgens de instructies gegeven aan haar vertegenwoordiger te Brussel, wijzen op een grote inspanning, ten einde ons te helpen een wederzijdse voldoening te bereiken.

Zowel de Belgische als de Engelse regering waren dus bereid zich met alle kracht in te spannen om tot een oplossing te komen. De uitslagen werden vastgelegd bij Koninklijk Besluit van 17 januari en 24 februari 1888 en waren het gevolg van het werk van een onderzoekscommissie, bestaande uit R. Ruzette, gouverneur van West-Vlaanderen en verder 23 leden.

Dit alles leidde tot de Conventie van 2 mei 1891 tussen België en Engeland. Deze Conventie werd bekrachtigd door de wet van 25 augustus 1891. Zij had als doel de procedure te vergemakkelijken voor de gevallen voortspruitend uit geschillen tussen Belgische en Engelse vissers in de Noordzee en buiten de territoriale wateren.

Er was geen sprake de haringvissers het voorrecht te ontnemen, dit na een erkend akkoord volgens de Conventie van 1882 tussen beide landen, waarin beschreven werd dat iedere klacht, door een visser neergelegd, door de Commissie onderzocht zou worden.

Dergelijke geschillen, die vroeger zo veelvuldig voorkwamen tussen Belgische en vreemde vissers, en aanleiding gaven tot de bloedige feiten van augustus 1887, zijn thans gelukkig zeldzaam geworden.



OOSTENDSE AANVOERKANS VOOR IJSLANDSE VIS VERKEKEN?

Op maandag 24 augustus werd 160 ben IJslandse vis in de afslag te Oostende gezet. Het ging hoofdzakelijk om kabeljauwsoorten afkomstig van treilers uit IJsland zelf. Het koelschip die deze vis aanbracht had vooraf in West-Duitsland een partij vis afgeladen, terwijl eveneens een gedeelte in Engeland ter afslag zou aangeboden worden. Aan de hand van de afslagprijzen zou dan nagegaan worden waar men eventueel een aanvoerhaven voor de IJslandse vis zou starten.

Wat Oostende betreft waren heel wat besprekingen vooraf gegaan waarbij vooral de havendirectie zich heel wat moeite had getroost om aan het chronisch aanvoergebrek aan vis te Oostende te verhelpen. Ook de O.V.A. in de persoon van directeur Roger Cattoor had aan deze besprekingen deelgenomen. Toen alles in kannen en kruiken was, hoopte men nu op de medewerking van de kopers om prijzen te bieden die de IJslanders er toe zouden kunnen bewegen Oostende verder met IJslandse vis te bevoorraden, zodat ook de kopers zelf over een regelmatige aanvoer zouden beschikken met mogelijkheden tot uitbouw van hun handel en cliënteel.

KANS VERKEKEN?

Aan de hand van de prijzen die voor betrokken IJslandse vis, die nochtans van goede kwaliteit was, geboden werden, zegge voor de kabeljauwsoorten van 60 tot 72 fr., mag er praktisch aanvaard worden dat de kans verkeken is om Oostende verder te zien bevoorraden met IJslandse vis van IJslandse rederijen.

Het is niet de eerste maal dat men van uit IJsland gepoogd heeft om van de Oostendse vismijn een aanvoerpool te maken voor IJslandse vis. Dit strandde vroeger reeds op het onbegrip en het gebrek aan belangstelling vanwege de kopers en dit zal waarschijnlijk nu ook weer wel het geval zijn.

We hoorden ergens wel zeggen dat dergelijke aanvoer schadelijk zou zijn voor de afslagprijzen voor de eigen Belgische vaartuigen, maar voorbeelden in het buitenland hebben bewezen dat dit juist andersom is. Een grote aanvoermarkt trekt kopers aan, tot uit het buitenland toe. Eens deze sektor uitgebouwd, profiteren alle aanvoerders van deze dergelijke uitgebouwde en kapitaal-

krachtige koperssector. Dit gebeurt inderdaad wel niet in enkele weken, maar voordelen brengt het zeker met zich mede voor de toekomst.

De Oostendse havendirectie, de O.V.A. en de enkele partikulieren die zich voor dit initiatief ingezet hebben, zijn in elk geval niet beloofd geworden voor hun vele moeiten. Ze hebben de Oostendse vismijn een nieuw „élan" willen bezorgen, ze hebben willen tegemoet komen aan de klachten en het gezeur van de kopers vanwege het feit dat de aanvoer in de Oostendse haven aan het doodbloeden was en ter ziele zou gaan, maar in feite was hun enige fout dat ze op medewerking en begrip vanwege de kopers gerekend hebben en verwacht hebben dat deze hun steentje zouden aangebracht hebben om dit initiatief te doen slagen. Bij de kopers heeft echter het onmiddellijk gewin het gehaald op een brede toekomstvisie. We mogen ons nu alleen nog de vraag stellen of men hier te Oostende ooit nog eens zo een kans in de toekomst zal krijgen?

Voegen we hier aan toe dat eerst beslist wedrd 800 bennen IJslandse vis op de maandagmarkt aan te bieden, maar dat de IJslandse aanvoerders in laatste instantie, op basis van de prijzen van de IJslandse vis in de laatste weken op de Oostendse afslag, dit gewijzigd hebben in 160 bennen.

Gelukkig maar, want het zou zeker tot een groot fiasco geleid hebben. Inderdaad wanneer men het inzicht heeft een markt voor bepaalde vissoorten uit te bouwen, moet dit wel geleidelijk gebeuren.

Toch wezen de initiatiefnemers geprezen voor hun inspanningen, alhoewel wij voor het resultaat vrezden.

„Het Visserijblad"



REDERS,

ZOWEL EENMANSBEDRIJVEN
ALS VENNOOTSCHAPPEN

VOOR AL UW BOEKHOUDINGEN

- FISKALE AANGIFTEN
- LOONBEREKENINGEN
- VERZEKERINGEN
- LENINGEN & BELEGGINGEN
- STICHTINGEN VENNOOTSCHAPPEN
- SUCCESSIES, ENZ.

Wendt U tot

ZAKENBUREEL

Arthur COENE p.v.b.a.

KAREL JANSSENSLAAN 41, 8400 OOSTENDE
Tel. (059) 70 56 73 of 70 78 28

MEER DAN 40 JAAR ERVARING IN DE ZEEVISSERIJ
Bezoek ten huize op aanvraag!

OM U NOG BETER TE DIENEN: BIJKANTOOR:
H. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE - Tel. 32 13 12
Openingsuren: Ma. t/m vr. 8.15 u. - 12.15 u.

C.V. HOSTYN SAELENS

coöperatieve vennootschap

DE ENIGE ZAAK LANGS DE BELGISCHE KUST WAAR
DE VISSERIJ TERECHT KAN VOOR HUN SANITAIRE
EN VERWARMINGSPROBLEMEN.

VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:

Bruggelaan 12, BREDENE - ☎(059) 32 31 80

**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

NIEUW IN DE STREEK

**VAN
WIJNSBERGHE
KONSTRUKTEUR
VAN INOX
INSTALLATIES**



- ◆ Transportbanden
- ◆ Rookwagens
- ◆ Wasbakken met kniebediening
- ◆ Containers
- ◆ Inox deuren
- ◆ Wasmachines
- ◆ Inox rioleringen
- ◆ Kookketels
- ◆ Rekken en tafels op maat
- ◆ Alle maatwerk

EEN ADRES:

VAN WIJNSBERGHE

Welvaartstraat 2
B 8480 VEURNE
Tel. (058) 31.16.92
Telex 81253

SCHRIFTELIKE VRAAG Nr. 616/86
van de heer Stephen Hughes (S—GB)

aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen
(9 juni 1986)
(87/C 198/02)

Betreft: Scheepsbouw

1. Welke maatregelen heeft de Commissie genomen om de gebieden waar scheepsbouwvelden worden gesloten, te steunen en welke nieuwe maatregelen is zij voornemens te treffen om op een realistische wijze het hoofd te bieden aan de ernstige problemen die in deze gebieden bestaan en die de mate waarin het communautair beleid zelf heeft bijgedragen tot het probleem van de herstructurering van de scheepsbouwsector weerspiegelen?

Is de Commissie niet van mening dat het ogenblik is gekomen om de regelingen die gelden voor de sectoren kolen en staal uit te breiden tot de scheepsbouwsector?

2. Is de Commissie niet van mening dat, aangezien de ontwikkeling van een geïntegreerd vervoerbeleid uitdrukkelijk wordt genoemd in het Verdrag van Rome, zij zou moeten ingrijpen om de Europese scheepsbouw te redden?

Antwoord van de heer Narjes
namens de Commissie

(2 december 1986)

De Gemeenschap neemt in het kader van haar regionaal beleid deel aan de omschakeling van de probleemgebieden. Het hoofddoel van dat beleid is in het algemeen bij te dragen tot het wegwerken van de belangrijkste regionale onevenwichtigheden in de Gemeenschap. Derhalve komen de meeste Europese „scheepsbouwzones”, die in het kader van een regionaal beleid nationale steun ontvangen, in aanmerking voor interventies van het Europese Fonds voor Regionale Ontwikkeling en werden in het verleden in dit verband reeds betrekkelijk hoge bedragen aan communautaire financiële middelen toegewezen. Het EFRO heeft namelijk tussen medio 1975 en medio 1986 reeds voor een bedrag van 1.098 miljoen Ecu bijgedragen aan de uitvoering van 2.283 projecten.

Bovendien had de Gemeenschap, ten einde het hoofd te bieden aan de ernstige omschakelingsproblemen in deze gebieden, reeds in 1980 een specifieke actie van regionale ontwikkeling ingezet die bestemd was bij te dragen tot de opheffing van de belemmeringen voor de ontwikkeling van nieuwe economische activiteiten met name in de „scheepsbouwzones” van het Verenigd Koninkrijk⁽¹⁾. Deze actie werd daarna, in 1984 en 1985, versterkt en uitgebreid⁽²⁾ onder toewijzing van nieuwe financiële middelen door de Gemeenschap.

De specifieke regionale ontwikkelingsacties onder cofinanciering van de Lid-Staten en de quotavrije afdeling van het EFRO, betreffende de hierna genoemde „scheepsbouwzones”.

- in het Verenigd Koninkrijk: de regio Strathclyde, de „counties” Cleveland, Tyne en Wear, Merseyside alsmede het stedelijk gebied van Belfast;
- in de Bondsrepubliek Duitsland: de „Arbeitsmarktregionen” Lübeck-Ostholstein en Bremen-Bremerhaven;
- in Frankrijk: de zones die in het kader van het nationale regionale beleid steun ontvangen en gelegen zijn in de departementen „Loire-Atlantique” en „Var” met inbegrip van het kanton Ciotat in het departement „Bouches-du-Rhône”;
- in Italië: de provincies Gorizia, Trieste en Palermo, alsmede de provincie Genua met uitzondering van de niet-gesteunde zone grenzende aan de provincie Piacenza.

De door de EFRO voor de financiering van deze acties vast te leggen bijstand bedraagt 71 miljoen Ecu, waarvan 34 miljoen Ecu ten gunste van de Britse „scheepsbouwzones”.

Aan regelingen ten behoeve van werkloze of door werkloosheid bedreigde personen in gebieden waar werven worden gesloten kan eventueel prioriteit worden verleend in het kader van bepaalde rubrieken van de richtsnoeren voor het beheer van het Europees Sociaal Fonds.

Deze richtsnoeren voorzien er daarenboven specifiek in een priori-

teit te verlenen aan de omscholing van door industriële herstructurering getroffen werkers met inbegrip van personen die verplicht zijn elders een arbeidsplaats te zoeken. Met de financiering van de in 1986 goedgekeurde projecten van deze aard die betrekking hebben op de scheepsbouwsector is een bedrag van ongeveer 10 miljoen Ecu gemeoid.

De Commissie erkent dat de forse inkrimping van het personeelsbestand voortvloeiende uit de sanering van de onderhavige bedrijfstak omvangrijke problemen doet ontstaan voor de bevolking en de lagere overheden van de gebieden waarvan de economische bedrijvigheid en derhalve de werkgelegenheid rechtstreeks of middellijk in hoge mate afhangt met de scheepsbouw. Een vergelijking tussen de kolen- en staalsector enerzijds en de scheepsbouwsector anderzijds is evenwel niet mogelijk wegens het bestaan van de EGKS-begroting die wordt gefinancierd door heffingen betaald door de ondernemingen (artikel 49 van het EGKS-Verdrag) alsmede van bepalingen neergelegd in artikel 56 van het EGKS-Verdrag die de Gemeenschap in staat stellen financieel deel te nemen aan bijzondere sociale maatregelen.

De scheepsbouwsector speelt eerst in een tweede instantie een rol bij de uitvoering van het in artikel 3 van het EEG-Verdrag voorziene gemeenschappelijke vervoerbeleid.

Toch zijn de Commissie en andere verantwoordelijke autoriteiten zich hoe langer hoe meer bewust van de verbanden en de interdependentie die tussen de beleidsmaatregelen betreffende deze twee sectoren bestaan aangezien de overcapaciteit waaronder beide sectoren gebukt gaan elkaar wederzijds tenderen te bestendigen. De middelen om beide op een samenlopend spoor te brengen zijn uiteraard beperkt omdat de reders in staat zijn zich daar te voorzien waar de marktvoorwaarden hun het voordeligst lijken, hetzij binnen de Gemeenschap, hetzij daarbuiten en voorts ook omdat de reders hun schepen onder niet-communautaire vlag kunnen registreren.

De Commissie is thans bezig te onderzoeken welke strategie op lange termijn moet worden gevolgd om te bereiken dat de scheepsbouwsector zich zodanig herstructureert dat zijn capaciteit zich kwantitatief en kwalitatief aanpast aan de reële behoeften van de markt aan welke hij met een verdedigbare mate van concurrentiekracht kan beantwoorden.

(1) PB nr. L 271 van 15.10.1981. Verordening (EEG) nr. 2617/80 van de Raad.

(2) PB nr. L 27 van 31.1.1984 en nr. L 350 van 27.12.1985. Verordening (EEG) nr. 217/84 en (EEG) nr. 3635/85 van de Raad.

Hoe kan je 3.000 mensen bereiken uit het visserijmidden op een snelle, efficiënte en goedkope manier?

door te adverteren in

HET VISSERIJBLAD

Bel (059) 32 11 13

voor meer informatie

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Nog minder vis dan verleden week met dit keer slechts een halve maandag mijn, één vangst dinsdag en een drietal vangstjes op de woensdagmarkt.

De prijzen waren over het algemeen lager dan verleden week met dit keer vooral de tongen die er moesten aan geloven. Kleine tong is teruggevallen naar 225 fr. nadat er verleden week regelmatig rond de 300 fr. betaald werd. Ook de midden- en grote soorten zijn minder duur.

Een nogal ruime aanvoer van rog op de maandagmarkt waar de keilrog helemaal niet in trek was en terugviel naar rond de 50 fr. Voor de andere rogsoorten werd tussen 25 en 60 fr. gegeven.

Kabeljauw van IJsland, aangevoerd door een container werd verkocht tussen 55 en 75 fr., wat ook al niet is om over naar huis te schrijven.

De West-kabeljauw kreeg aanvankelijk nog tot 105 fr. maar viel nadien eveneens onder de 100 fr. Voor gulsorteringen werd tussen 55 en 90 fr. betaald. Grote wijting haalde nog rond de 100 fr., later toch ook een terugval naar rond de 85 fr. Kleine sortering moest het doen met 55 fr. Pladijs was opnieuw schaars. De grote sortering kreeg meteen opnieuw tot 90 fr., de derde slag sortering van 55 naar 70 en platjes rond de 35 fr.

Garnaal is weer duurder geworden, dinsdag liep de prijs zelfs op naar 256 fr. De aanvoer blijft ver beneden het normale peil, of daar dit jaar nog veel zal aan veranderen val te betwijfelen.

VRIJDAG 21 AUGUSTUS 1987

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
Z.38	18	100	1.000	879.548

MAANDAG 24 AUGUSTUS 1987

KANAAL				
O.114	17	220	1.100	914.371
O.206	17	200	—	687.397
WEST				
N.752	13	240	—	742.555
O.232	10	220	—	851.483
O.369	11	180	—	507.295

O.191	6	60	350	269.362
NOORD				
O.127	16	220	—	650.110
KUST				
RI.423	5	15	1.700	845.612

WOENSDAG 26 AUGUSTUS 1987

WEST				
O.705	10	80	500	529.065
KREEFTENPUT				
Z.582	9	70	—	228.174
KANAAL				
O.402	14	40	700	428.897

Verwachtingen

VRIJDAG 28 AUGUSTUS

NOORD: O.333
WEST: N.708

MAANDAG 31 AUGUSTUS

IJSLAND: O.129, 500 vis (125 kab. & gul, 150 koolvis, 75 schelvis, 150 bonen)
O.318, 500 vis (25 shelfcod, 275 kab. & gul, 50 bonen, 50 schelvis, 20 leng, 10 wulven, 20 mieten, 2 Schotse schol, 50 varia)
KANAAL: O.135, O.229, N.3, O.274, O.499
WEST: Z.583, Z.596, O.427, N.525
KREEFTENPUT: O.306
MONKEYBANK: N.45 (vermoedelijk)

DINSDAG 1 SEPTEMBER

KANAAL: O.518 (vermoedelijk)
WEST: N.40, O.279

WOENSDAG 2 SEPTEMBER

KANAAL: O.309 (vermoedelijk)

ZEEBRUGGE

MAANDAG 24 AUGUSTUS 1987

			tong	vis	dag.	fr.
Z.198	KRP	—	60	6	260.510	
Z.123	KRP	—	80	7	374.720	
Z.92	KN	150	220	19	1.085.641	
Z.59	N	—	580	17	1.846.800	
Z.16	W	—	480	15	1.359.010	
Z.189	N	—	190	14	760.110	
Z.134	KRP	—	100	100	840.280	

Z.76	N	—	200	4	625.790
Z.578	Kust	150	10	5	105.330
Z.86	Kust	150	5	4	165.850
Container		100	—		280.350
					7.704.391

WOENSDAG 26 AUGUSTUS 1987

Z.69	N	—	550	17	956.780
Z.50	W	1.200	150	14	977.850
Z.580	W	300	80	7	354.200
Z.186	N	100	250	16	941.710
Z.47	W	1.200	240	14	1.240.960
Z.129	W	350	100	12	755.230
Z.510	KRP	—	120	11	666.410
Z.63	W	300	120	8	507.150
					7.400.290

NIEUWPOORT

DONDERDAG 20 AUGUSTUS 1987

GARNAAL			
N.22	166 kg.	29.119 fr.	
N.782	69 kg.	10.143 fr.	
O.494	85 kg.	12.368 fr.	

VRIJDAG 21 AUGUSTUS 1987

VIS		
N.57	1.252 kg.	74.420 fr.
N.350	2.144 kg.	337.335 fr.
N.49	860 kg.	75.917 fr.
N.590	531 kg.	76.124 fr.
GARNAAL		
N.22	94 kg.	16.475 fr.
O.494	78 kg.	14.300 fr.

Twee bokkenvissers en twee vaartuigen van de kust losten op de vrijdagmarkt samen ongeveer 4.800 kg vis, voor een bedrag van 568.199 fr. Tong nr. 1 kreeg 470 à 476 fr./kg en tong nr. 2 545 à 552 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 628 à 636 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 586 à 594 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 390 à 468 fr./kg en kleine tong 237 à 248 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 597 à 710 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 340 à 410 fr./kg, varia tegen 344 à 400 fr./kg en griet tegen 342 à 410 fr./kg. Staartvis werd tegen 410 à 448 fr./kg geboekt, tongschar tegen 98 à 196 fr./kg en vlaswijting tegen 75 à 80 fr./kg. Grote pladijs kocht men tegen 95 à 100 fr./kg aan, middenslag- of drieling pladijs tegen 2400 à 2700 fr. de ben en visjes tegen 1800 à 2100 fr. de ben. Grote zandschar kteeg 2180 à 2300 fr. de ben en kleine zandschar 1300 à 1440 fr. de ben. Moerrog haalde 92 à 95 fr./kg, tilten 85 à 90 fr./kg, scherpstaarten 3750 à 4000 fr. de ben en katrog 1800 à 2200 fr. de ben. Zee- of zandhaai bekwam 1250 à 1800 fr. de ben en knorhaan 2750 à 3250 fr. de ben. Er was op de vrijdagmarkt een ruime belangstelling vanwege de handelaars waar te nemen en alle prijsnoteringen konden als duur bestempeld worden.

ZATERDAG 22 AUGUSTUS 1987

GARNAAL		
O.494	44 kg.	8.316 fr.

MAANDAG 24 AUGUSTUS 1987

VIS		
N.720	2.693 kg.	259.282 fr.

REDERS en VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

N.75	2.743 kg.	191.993 fr.
N.563	3.571 kg.	271.989 fr.
N.590	147 kg.	24.389 fr.
GARNAAL		
N.22	141 kg.	28.207 fr.
O.494	78 kg.	19.575 fr.

Op de maandagmarkt werd door twee bokkennissers, één vaartuig van de West en één kustvaartuig samen ongeveer 9.200 kg vis aangevoerd voor een bedrag van 758.910 fr. Tong nr. 1 werd tegen 448 à 460 fr./kg aan de man gebracht en tong nr. 2 tegen 450 à 464 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong kreeg 518 à 529 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 464 à 486 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 358 à 395 fr./kg en kleine tong 195 à 218 fr./kg. Middenslag tarbot werd aan 434 à 468 fr./kg genoteerd, varia aan 240 à 360 fr./kg en griet aan 299 à 380 fr./kg. Voor grote pladijs werd 4500 à 5000 fr. de ben opgetekend, voor middenslag- of drieling pladijs 2300 à 2600 fr. de ben en voor visjes 1750 à 2100 fr. de ben. Tongschar boekte men tegen 115 à 207 fr./kg en rode soldaten tegen 85 à 106 fr./kg. Kabeljauw bewkam 140 à 146 fr./kg en gul 3500 à 6250 fr. de ben, zodoende varieerde de prijs der voorkeuze gul van 3480 à 3640 fr. de ben. Grote wijting kocht men tegen de marktprijs van 3900 à 4100 fr. de ben aan en kleine wijting tegen 2950 à 3200 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2480 à 2700 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 1540 à 1630 fr. de ben. Moerrog kreeg 4000 à 4250 fr. de ben, tilten 3600 à 3800 fr. de ben, scherpstaarten 3500 à 4200 fr. de ben en katrog 2500 à 2750 fr. de ben. Doorn- of speurhaai haalde 2700 à 2850 fr. de ben, zee- of zandhaai 1250 à 1750 fr. de ben en zeehond 2600 à 2800 fr. de ben. Opnieuw werd vastgesteld dat er zich op de maandagmarkt een tekort aan aanvoer van Westvis voordeed. Tevens werd er een goede belangstelling vanwege de handelaars waargenomen en de prijsvorming kan als normaal bestempeld worden.

WOENSDAG 26 AUGUSTUS 1987

VIS		
N.575	1.577 kg.	110.660 fr.
N.736	741 kg.	115.096 fr.
N.49	97 kg.	18.424 fr.
N.738	3.889 kg.	237.920 fr.
GARNAAL		
N.22	102 kg.	20.353 fr.
O.494	57 kg.	10.473 fr.

Tong nr. 1 kreeg 440 à 450 fr./kg en tong nr. 2 469 à 490 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 509 à 530 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 459 à 481 fr./kg. Tong nr. 5 bewkam 338 à 349 fr./kg en kleine tong 219 à 234 fr./kg. Middenslag tarbot werd aan 418 à 468 fr./kg genoteerd, varia aan 290 à 380 fr./kg, griet aan 285 à 370 fr./kg en tongschar aan 134 à 208 fr./kg. Voor rode soldaten werd 76 à 88 fr./kg opgetekend en voor knorhaan 2250 à 2750 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 4000 à 4250 fr. de ben aangekocht, drieling- of middenslag pladijs tegen 2600 à 2900 fr. de ben en visjes tegen 2050 à 2200 fr. de

GEVRAAGD VOOR ONMIDDELLIJKE INDIENSTTREDING:

Ervaren DIESELTECHNIEKER

niveau A1 of Scheepswerktuigkundige
1ste klasse

In staat leiding te geven.

Sollicitaties met C.V. te zenden aan:

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

H. BAELSKAAI 27, 8400 OOSTENDE

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
21 aug.	4		4.804	568.199
24 aug.	4		9.208	758.910
26 aug.	4		6.319	485.837

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
20 aug.	3	320	43.963	128	147	
21 aug.	2	172	26.372	148	161	
22 aug.	1	44	8.316	189	189	
24 aug.	2	219	36.525	165	170	
26 aug.	2	159	27.089	168	169	

E.G. WENST VERBOD OP GIFTIGE SCHEEPSVERF

Om de groei van zee-organismen op de romp regen te gaan worden de meeste zeeschepen met een speciale scheepsverf behandeld. Die verf is echter niet zonder gevaar voor het milieu en de volksgezondheid.

Daarom wil de E.G. het gebruik ervan nu gaan verbieden. In een eerste fase zullen schepen tot 25 meter niet langer met giftige scheepsverf mogen ingestreken worden. Alle EG-lidstaten hebben zich achter het voorstel geschaard. De richtlijn moet in 1991 opgenomen zijn in de respectievelijke nationale wetgevingen.

Algen, kokerwormen, mosselen, wier, enz., hebben de slechte gewoonte te gaan leven op scheepskielen, op de poten van boorplatformen of op de roosters van koelwaterinstallaties.

Bij schepen vergroot daardoor de wrijving van het water, wordt de snelheid lager en het verbruik hoger, terwijl bij de off-shore-industrie de stabiliteit van de booreilanden in het gedrang komt en bij het gebruik van

zeewater als koelvloeistof de roosters verstoppt raken. Dat verklaart de aanwending van giftige verf, een product dat echter niet zonder gevaar is: de ververs moeten speciale bescherming dragen, terwijl de verf die afgaat in water, in de zee wordt opgelost en aldus het maritiem milieu en de gebruikers ervan bedreigt.

Het besluit van de E.G. om het gebruik te verbieden heeft dus een dubbel doel: de zee zuiver en de mensen gezond te houden. De scheepvaart- en de offshore-industrie, evenals de constructeurs zien zich door het nakende verbod wel voor grote problemen geplaatst. Er bestaat immers geen vervangingsmiddel dat even doeltreffend is. Bovendien blijft de giftige verf 5 jaar werkzaam, terwijl een gewone verf om de anderhalf à 2 jaar zou moeten worden aangebracht.

Er rijzen dus moeilijkheden, niet alleen voor de verfabrikanten, maar ook voor de herstelwerven die mogelijk niet op deze frequentere behandelingen voorzien zijn.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 OOSTENDE - TEL. (059) 32 08 21
HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	24 augustus	25 augustus	26 augustus
Lappen	386 447	376	451
Grote	438 495	445	425 440
3/4	487 561	470	465 516
Bloktongen	466 507	426 440	401 420
Vóór-kleine	394 464	360 390	331 364
Kleine	233 276	222 225	225 227
Slips	228	.....	.....

ZEEBRUGGE

Grote	478 490	.....	470 508
Bloktongen	440 517	.....	477 539
Fruittongen	488 547	.....	517 588
Schone kleine	432 454	.....	427 448
Kleine	352 360	.....	359 380
Tout petit	242 254	.....	253 275
Slips	205 227	.....	220 236

NIEUWPOORT

Tong I	448 460	.....	440 450
Tong II	450 464	.....	469 490
Tong III	518 529	.....	509 530
Tong IV	464 486	.....	459 481
Tong V	358 395	.....	338 349
Slips	195 218	.....	219 234

PLADIJS

OOSTENDE

	24 augustus	25 augustus	26 augustus
Platen	80 91	.....	74 84
lek (groot-klein)	70 87	86	62 64
Derde slag	50 79	52	51 54
Platjes	29 51	35	31 37

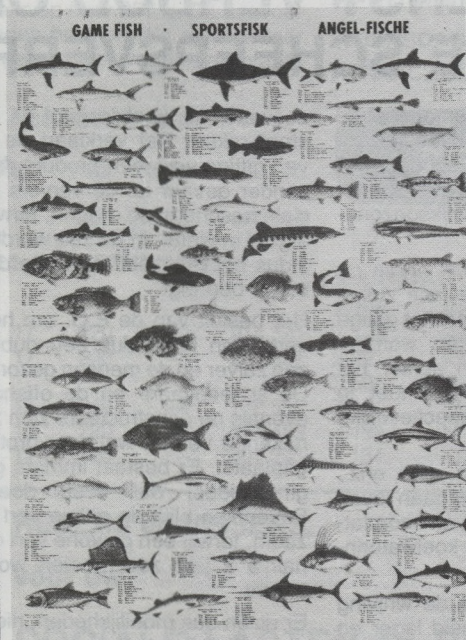
ZEEBRUGGE

Platen	57 80	.....	66 77
lek	49 73	.....	61 66
Derde slag	38 54	.....	56 48
Platjes	28 40	.....	40 38

NIEUWPOORT

Moeien	90 100	.....	80 85
3e slag	46 52	.....	52 58
Platjes	35 42	.....	41 44

TYPE K: sportvissen



67 soorten van de in de wereld meest gekende sportvissen.

De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Spaans en het Portugees.

De grootte van deze vissen staat aangeduid.

TYPE T: strand- en zeevogels



48 soorten van de meest gekende vogels van Europa en Noord-Amerika.

De namen staan in het Latijns, het Engels, het Duits, het Frans, het Deens, het Noors, het Zweeds en het Fins.

De grootte van de vogels staat eveneens aangeduid.

Die vismappen zijn verkrijgbaar voor de prijs van 500 fr. 't stuk + 110 fr. verzendingskosten bij „Het Visserijblad”, H. Baelskaal 30, 8400 Oostende. P.C.F. 000-0418987-44.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Oostende		Oostende		Zeebrugge		Zeebrugge		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	24/8	25/8	25/8	26/8	24/8	25/8	25/8	26/8	24/8	25/8	26/8	24/8	25/8	26/8	24/8	26/8
Tarbot groot	565	698	595	610	668	452	662	.....	743	600	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	449	499	.....	350	390	366	480	.....	590	460	434	468	418	468	.....	.....
Tarbot klein	306	401	396	283	350	330	388	.....	415	369	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	365	388	.....	399	415	454	.....	.....	452	490	299	380	285	370	.....	.....
Griet middel	335	370	.....	300	376	367	395	.....	422	370	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	250	294	.....	220	300	230	232	.....	300	340	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	81	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	44	64	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	25	38	.....	33	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	36	105	.....	.....	.....	28	85	.....	49	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	27	37	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	40	58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	41	65	.....	59	73	.....	.....	.....	.....	.....	80	85	84	88	.....	.....
Rog (grote)	31	66	60	54	56	40	73	.....	44	77	72	76	70	75	.....	.....
Tilten	23	61	48	51	55	72	.....	.....	44	57	72	76	70	75	.....	.....
Scherpstaart	20	55	.....	40	57	35	67	.....	42	68	70	84	74	85	.....	.....
Halve Mans (Gladrog)	29	69	.....	54	80	28	74	.....	36	67	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	16	27	21	26	.....	.....	.....	.....	22	34	50	55	55	60	.....	.....
Kabeljauw	71	107	.....	.....	115	.....	.....	.....	.....	.....	140	146	123	139	.....	.....
Gul (groot)	58	96	.....	93	106	.....	.....	.....	96	90	70	125	74	110	.....	.....
Gul (middel)	50	79	.....	66	96	.....	.....	.....	76	69	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	33	65	.....	62	47	58	.....	.....	62	58	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Staarvis	246	414	.....	372	427	367	422	.....	420	477	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	87	104	.....	87	84	96	.....	.....	77	85	78	82	65	68	.....	.....
Wijting klein	37	63	.....	34	44	26	38	.....	84	35	59	64	36	41	.....	.....
Schar	16	49	.....	22	36	10	20	.....	24	22	32	54	34	52	.....	.....
Steenhol (Tongschar)	27	175	52	98	180	79	157	.....	136	114	115	207	134	208	.....	.....
Zeehaai	40	61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	18	25	35	25	30	.....	.....
Hondshaai (Zeehond)	14	36	38	14	24	28	30	.....	54	52	52	56	50	52	.....	.....
Pieterman (Arend)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel (Poors)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (Zeepaling)	48	.....	.....	.....	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenhol (Posten)	28	55	42	.....	34	.....	.....	.....	26	37	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	48	127	.....	.....	57	89	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	238	452	.....	.....	137	314	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (Pollak)	77	99	.....	.....	58	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol (Schartong)	.....	.....	.....	.....	27	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	16	12	16	.....	.....
Rode Poon (Roobaard)	36	56	.....	52	66	15	55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (Knorhaan)	23	29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	33	19	42	46	45	55	.....	.....
Rode knorhaan (Soldaten)	10	105	.....	36	72	.....	.....	.....	49	41	85	106	76	88	.....	.....
Langoustinen	.....	.....	.....	.....	333	427	.....	.....	310	451	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Krab	.....	.....	.....	.....	1.400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Krabbenijpers	.....	.....	.....	.....	2.040	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wulk (kist)	.....	.....	.....	.....	600	1.600	.....	.....	2.050	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 17/8 werd aangevoerd: 1.580 kg. tong, 47 kisten tarbot en griet, 168 kisten kabeljauw, 29 kisten schelvis, 59 kisten wijting, 878 kisten schol, 85 kisten schar, 10 kisten makreel en 68 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 34,89-32,10, grote tongen 32,61-31,50, grootmiddel tongen 33,33-31,68, kleinmiddel tongen 28,48-27,76, tongen één 20,76-19,87, tongen twee 16,15-15,30.

Per 40 kg.: tarbot 1.240-965, griet 990-903, kabeljauw één 280-272, kabeljauw twee 232-222, kabeljauw drie 220-164, kabeljauw vier 160-144, kabeljauw vijf 134-116, schelvis één 174, schelvis twee 164-152, schelvis drie 142-136, schelvis vier 134-128, schol één 216-192, schol twee 204-180, schol drie 160-140, schol vier 124-90, wijting drie 148-106, schar 84-42, makreel twee 26-22, tong-schar 380-182, poontjes 92-84, hammen met kop 374-208.

De besommingen waren: KW 11 f 33.700, KW 88 f 37.300, IJM 10 f 1.400, IJM 44 f 59.900, IJM 54 f 42.400, verder nog twee Texelaars die te zamen f 100.900 besomden.

Aan de dinsdagmarkt van 18/8 werd aangevoerd: 1.840 kg. tong, 10 kisten tarbot en griet, 678 kisten schol, 8 kisten schar, 12 kisten makreel en 41 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 34,08-33,51, grote tongen 32,37-32,10, grootmiddel tongen 32,39-31,86, kleinmiddel tongen 28,99-27,82, tongen één 20,84-20,03, tongen twee 14,57-14,03.

Per 40 kg.: tarbot 1.222-940, schol één 194-178, schol twee 180-154, schol drie 190-140, schol vier 122-76, schar 124-74, makreel twee 42-36, tongschar 330-161, schartong 160, rode poon 130, bot 37-29, hammen met kop 350-240.

De besommingen waren: HA 50 f 3.800, HD 5 f 4.300, KW 36 f 102.800, LO 43 f 2.400, UK 129 f 1.500, UK 233 f 4.500, UK 234 f 3.100, VD 6 f 5.000, VD 18 f 3.900, VD 20 f 2.800, VD 53 f 4.700.

Aan de woensdagmarkt van 19/8 werd aangevoerd: 1.350 kg. tong, 6 kisten tarbot

en griet, 23 kisten kabeljauw, 7 kisten wijting, 135 kisten schol, 27 kisten schar, 2.816 kisten haring, 11 kisten makreel en 29 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 35,79, grote tongen 34,20-32,55, grootmiddel tongen 34,05-32,61, kleinmiddel tongen 29,50-27,61, tongen één 20,96-20,32, tongen twee 14,99-14,49.

Per 40 kg.: tarbot 1.320-898, griet 901-880, kabeljauw één en twee 320, kabeljauw drie 226-210, kabeljauw vier 194, kabeljauw vijf 198, schol twee 216-205, schol drie 162-142, schol vier 79-70, wijting 120-110, schar 80-30, haring twee 22, hormakreel 18, baars 862.

De besommingen waren: HA 50 f 2.100, HD 5 f 1.700, LO 43 f 1.500, UK 129 f 1.100, VD 6 f 2.200, VD 18 f 3.900, VD 20 f 1.500, VD 53 f 2.100, WR 22 f 9.800, WR 29 f 3.400, WR 248 f 3.100, IJM 6 f 7.500, IJM 18 f 3.100, IJM 39 f 4.400.

Aan de vrijdagmarkt van 21 augustus werd aangevoerd: 9.493 kg tong; 74 kisten tarbot en griet; 1.480 kisten kabeljauw; 56 kisten schelvis; 958 kisten wijting; 2.094 kisten schol; 162 kisten schar; 3.039 kisten haring; 177 kisten makreel; 170 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: tarbot 33,73-30,13; grote tong 31,59-30,13; grootmiddel tong 29,20-28,21; kleinmiddel tong 24,99-24,54; tong één 19,53-18,17; tong twee 13,94-12,74.

Per 40 kg.: tarbot 1.182-752; griet 960-846; kabeljauw één 252-214; kabeljauw twee 196-152; kabeljauw drie 160-124; kabeljauw vier 138-116; kabeljauw vijf 116-80; schelvis twee 160-152; schelvis drie 158-116; schelvis vier 124-106; wijting vier 120-70; schol één 180-150; schol twee 182-142; schol drie 134-100; schol vier 100-72; makreel twee 43-16,40; haring twee 22; tongschar 328-100; haai 134-106; hammen met kop 406-210; hake 290-210; kleine kreeft 272-258; hormakreel 35-12; zalm per 1 kg 24,40-18,60.

De besommingen waren:

EH 12 f 400; HA 50 f 1.300; HD 71 f 1.400; KW 51 + KW 221 f 47.200; KW 88 f 28.000; KW 113 f 26.800; KW 145 f 110.800; KW 149 + WR 224 f 41.000; UK 27 f 21.800; UK 51 f 23.300; UK 129 f 900; UK 137 f 13.900; UK 221 + VD 77 f 20.000; UK 233 f 1.900;

UK 234 f 100; UK 333 f 9.500; VD 6 f 1.200; VD 18 f 2.000; VD 20 f 1.100; VD 53 f 2.600; WR 22 f 5.000; WR 29 f 2.400; WR 73 f 5.000; WR 160 + WR 210 f 26.800; WR 248 f 2.900; IJM 6 f 4.800; IJM 9 f 9.600; IJM 18 f 1.700; IJM 34 f 5.000; IJM 154 f 27.900; verder 5 Goedereders met f 200.800 en nog eens negen Texelaars, deze besomden f 224.000.

GOEDEREDE

DONDERDAG 20 AUGUSTUS 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Kab 2 (G)			6,03
Kab 3 (G)			3,51
Kab 4 (G)			2,93
Kab 5 (G)			2,74
Koolv. 1 (G)			2,60
Garn. exp. 2			4,25
Garn. bni. 2			4,16
TOTAAL:	3.977	15.710	

VRIJDAG 21 AUGUSTUS 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			28,96
Tong gm			28,76
Tong km			24,43
Tong l			18,82
Tong II			12,93
Tarbot I			36,94
Tarbot II			26,13
Tarbot III			22,05
Tarbot IV			20,12
Tarbot afw			11,21
Griet I			22,95
Griet II			21,03
Schol 1 (G)			4,06
Schol 2 (G)			3,93
Schol 3 (G)			2,79
Schol 4 (G)			2,46
Kab 3 (G)			5,85
Wijt. 4 (G)			2,09
Schar 1/D			87
Schar 2/D			22
Makreel III			55
Poon gr.			1,63
Poon 1			1,82
Poon 2			88
Poon zw.			65



LIPS n.v. scheepsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
 ☎ 03/252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES
 LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :
JAMES A. LAMBERT
 Werfkaai 43,
 8380 Zeebrugge
 ☎ (050) 54.64.26
 Privé : (02) 731.74.66

NEDERLAND

Rog I	5,44
Rog II	4,69
Bot	53
Zalm-forel	5,00
Tongschar	7,50
Schol 1 (O)	3,95
Schol 2 (O)	3,87
Schol 3 (O)	2,51
Schol 4 (O)	1,80
Haai + P	2,90
Krab	1,23
Inktvis W	5,84
Inktvis ZW	40
Harder	1,14
Steenbolk	2,20
Mullen	3,58
Kreeft	3,50
Hammen	16,78
Paling	9,00
Diversen	1,79
Garn. exp. 2	4,16
Garn. bnl. 2	4,25
TOTAAL:	224.610 1.230.430

VRIJDAG 21 AUGUSTUS 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr		27,44	
Tong gm		27,49	
Tong km		22,70	
Tong I		17,50	
Tong II		12,03	
Tarbot I		29,79	
Tarbot III		22,59	
Tarbot IV		17,90	
Griet I		14,00	
Griet II		17,00	
Schol 2 (G)		3,51	

Schol 3 (G)	2,58
Schol 4 (G)	2,27
Schar open	69
Makr. III	60
Zeebaars	24,00
Poon 2	68
Bot	65
Schol 4 (O)	1,43
Horsmakreel	50
Haai - P	55
Harder	1,80
Paling	16,00
Diversen	75
Garn. exp. 2	4,20
TOTAAL:	3.912 25.597

COLIJNSPLAAT

DINSDAG 18 AUGUSTUS 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Zalm-forel			9,74
Garn. exp. 2			3,76
Garn. bnl. 2			4,15
TOTAAL:	4.185	16.988	

DONDERDAG 20 AUGUSTUS 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			30,83
Tong gm			31,26
Tong km			25,59
Tong I			19,18
Tong II			14,01
Tarbot I			30,47
Tarbot II			29,56
Tarbot III			26,73
Tarbot IV			20,44
Tarb./Griet			17,75
Griet I			19,67
Griet II			20,65
Schol 2 (G)			4,36
Schol 3 (G)			3,15
Schol 4 (G)			2,25
Schar open			1,16
Schar 2/D			1,04
Makr. III			1,11
Zeebaars			28,45
Poon 1			4,89
Poon 2			1,46
Rog II			19
Bot			72
Zalm-forel			9,98
Schol 2 (O)			4,22
Schol 3 (O)			2,73
Schol 4 (O)			2,06
Horsmakreel			22
Haai - P			30
Harder			2,74
Paling			15,65
Diversen			1,62
Garn. exp. 2			4,05
Garn. bnl. 2			4,49
TOTAAL:	40.179	257.510	

ZEILEND SCHOOLSCHIP UIT SOVJETUNIE TE ANTWERPEN VERWACHT

Rond 1 september wordt in de Antwerpse haven het nieuw zeilend schoolschip „Druzhiba” varend onder de vlag van de Sovjetunie, verwacht. Het gaat hierbij om een moderne eenheid uit een serie van vier welke in Polen voor de Sovjetunie worden gebouwd.

De „Druzhiba” werd op de voorlaatste dag van 1986 op de scheepswerf te Gdansk te water gelaten. De eenheid heeft een lengte van 108,6 m, een breedte van 14 m., een holte van 10,65 m en een diepgang van 6,6 m. De 2.946 t.d.w. metende eenheid zal de Scheldehaven aanlopen tijdens een reis die het met 129 studenten van de Odessa Marine School maakte in de Middellandse Zee.

De „Druzhiba” beschikt over een zeilopper-

vlakte van in totaal 2.771 m². De masten hebben een hoogte van 49,5 meter.

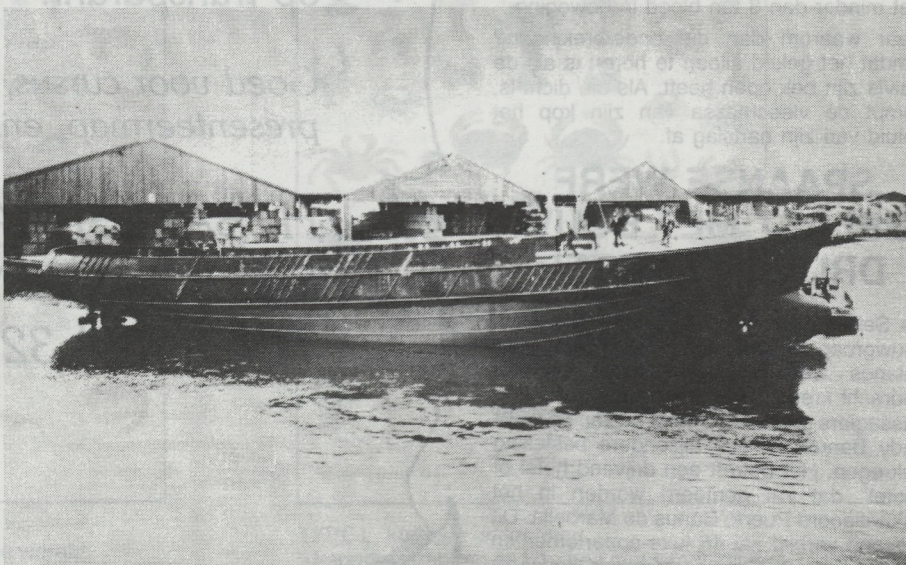
Het schip zal waarschijnlijk langsheen de Scheldekaaien worden afgemeerd.

IN BESLAGNAME KABELJAUW OP DEN HELDER

In een gecombineerde actie van A.I.D. en Rijkspolitie is er vorige week zeventienduizend kilo kabeljauw in beslag genomen. Een Wieringer en een Helderse kotter laadden de vangst in een vrachtauto op Oude-schild, echter gadegeslagen door douane-beambten vanaf hun vaartuig. Ze stelden de politie op de hoogte, die de vrachtwagen aanhield na het afrijden van de veerboot in Den Helder.

Eén kotter had 12.000 kilo en de andere 11.000 kilo kabeljauw aan boord, terwijl ze slechts 3.000 kilo ieder mochten aanvoeren. De 17.000 kilo die teveel aan boord was bracht in de mijn 50.000 gulden (± 950 duizend Bfr.) op. De schippers kregen een proces-verbaal.

SUPER-KOTTER VOOR URK TE WATER GELATEN



Bij Scheepswerf Haak B.V. in Zaandam is de super-kotter UK 104, genaamd „Neeltje”, te water gelaten. Het schip met bouwnummer 970 is gebouwd in opdracht van rederij L. de Boer en Zonen te Urk. Het zeer fraai gelijkende schip is 45 meter lang, 9 meter breed en heeft een holte van 5,60 meter. In de kotter is een Stork Werkspoor Diesel geplaatst van het type 9 SW 280 met een vermogen van 3600 paardekrachten. Na de tewaterlating is de kiel gelegd voor een zusterschip voor dezelfde Rederij, met als bouwnummer 971.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

STAARTVIS IN V.S. PAS POPULAIR ONDER ANDERE NAAM

Staatvis die in het Engels „Monkfish” (aapvis) heet, is lang onpopulair geweest vanwege zijn naam.

Sedert de Franse cuisine daar een rage geworden is en de „lotte” op alle menukaarten prijkt, wordt nu ook staatvis onder alle mogelijke vormen, overgoten met alle mogelijke sausen aan het publiek voorgesteld. De populairste vorm is het brochetje gedoopt in een dikke meelsaus met kaas vermengd, wat de dikke Amerikanen niet helpt een slanke lijn terug te vinden.

Natuurlijk hebben de fabrikanten van namaakzeeprodukten in de „monkfish” een gedroomde vissoort ontdekt om de zovleerste soort surimi klaar te maken. Deze „sticks” vervangen reeds het krabvlees, en de langoest die anders uit Japan ingevoerd worden.

KLOPJACHT

Amerikaanse diepzeeeonderzoekers die in de buurt van de beide Polen onderwateropnamen aan het maken waren, pikten op een keer voortdurend onverklaarbare geluiden op. Ze klonken hard genoeg om alle andere geluiden in de oceaan te overstemmen en keerden regelmatig terug: iedere 10 seconden een klop, met soms een geheimzinnige onderbreking.

De geleerden stonden voor een raadsel, totdat de Heer Walker met een eenvoudige verklaring voor de dag kwam: zij hoorden de hartslag van een walvis.

Het hart van een blauwe walvis weegt bijna 500 kg., levert 7 kilowatt energie en houdt niet minder dan 8 ton bloed in beweging.

Maar waarom dan die onderbrekingen? Omdat het geluid alleen te horen is als de walvis zijn bek open heeft. Als die dicht is, dempt de vleesmassa van zijn kop het geluid van zijn hartslag af.

SPAANSE WERF BELAST MET BOUW DRIJVEND HOTEL

De Sevilla-werf van de Spaanse scheepsbouwgroep Asterilleros Españoles, die onlangs van Marflet Vacaciones de opdracht kreeg een cruiseschip voor 1.200 passagiers te bouwen, heeft nu van de firma Lady Banus SA een bijzondere bestelling gekregen. Het betreft een drijvend hotel of „flotel” dat zal gemeerd worden in het vakantieoord Puerto Banus de Marbella. Dit drijvend verblijf zal 46 luxe-appartementen tellen, over 7 dekken verspreid, evenals winkels, restaurants en bars. Het gevaarte dat „Lady Banus” werd gedoopt, zal 75 m. lang en 15 m. breed zijn.

De jongste successen van Astilleros Españoles, dat deel uitmaakt van de staatsgroep

DCN, worden toegeschreven aan de benoeming van een nieuwe voorzitter, Miguel Aguilo. Hij werd belast met de taak die de DCN-groep door te lichten en de rendabiliteit te verbeteren.

MET HET BORD ERBIJ

Een Franse firma gespecialiseerd in diepvriesbereide schotels brengt een serie dag-schotels op de markt.

Het eten is reeds op het bord geschikt. Men schuift alles, bord inkluis, in de micro-oven en na enkele minuten kan men aan tafel schuiven. Iedere bereiding bedraagt 450 gram. Daarin komen 125 gr. vlees of vis, 125 gr. saus en 200 gr. groenten. Recepten variëren van „Inktvis op Provençaalse wijze” met rijst en ratatoelie, tot kabeljauw mornaysaus, met rijst, bloemkool en spinazie.



Nieuw!

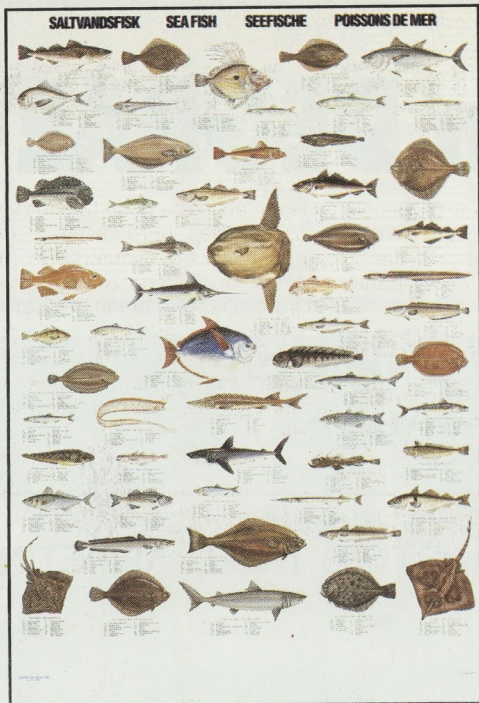
Drukkerij
Nieuwsblad van de Kust
Het Visserijblad

KLEURENFOTOCOPIES

van foto's, posters,
voorwerpen, dia's, enz.
op mat, blinkend papier
op transparant.

Goed voor cursus, eindwerk,
presenteermat, enz.

H. BAELSKAAI 30
8400 OOSTENDE
TEL. (059) 32 11 13



TYPE C: Zeevissen.

62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans. De grootte staat eveneens aangeduid.



TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.

75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijns, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans. De grootte staat eveneens aangeduid.

Die vismappen zijn verkrijgbaar voor de prijs van 500 fr. 't stuk + 110 fr. verzendingskosten ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”, Hendrik Baelskaai 30, te 8400 Oostende - ☎ (059) 32 11 13



TYPE I: garnalen.

56 soorten garnalen van de hele wereld. De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het IJslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans. De grootte is eveneens aangeduid.



TYPE L: krabben en kreeften.

51 soorten krabben en kreeften met aanduiding van de grootte. De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het IJslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans.

Scheepswerven **DEGRAEVE**

DE OUDSTE WERF VAN DE KUST
„DE KAPER” HUN 70^{STE} VAARTUIG

BOUWEN van ELK TYPE VISSERSVAARTUIG (ALLE AFMETINGEN)



NIEUWBOUW EN HERSTELLINGEN VAN VISSERSVAARTUIGEN
AFDELING MEKANIEK, HOUTBEWERKING,
ZANDSTRALEN EN METALISEREN

WERFKAAI 1, 8380 ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54 40 84 - Privaat (050) 54 48 37