



**het  
visserij  
blad**

VRIJDAG 11 MAART 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 9 — 44e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

# EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK  
Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 70 67 07

- HET KOUDSTE
- HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

## ZEEMANSALMANAK 1977

De prijs is vastgelegd op 650 fr. waaraan dient bijgevoegd 36 fr. B.T.W. en 60 fr. verzendingskosten, te storten op postchecknummer 000-0418987-44 van het „Nieuwsblad van de Kust”, H. Baelskaai 30, Oostende.  
De BTW is niet verschuldigd voor schepen.

### VERKRIJGBAAR :

#### A. IN BELGIE

- ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust” Hendrik Baelskaai 30 te Oostende ;
- Beroepsvereniging „Hand in Hand” Tijdokstraat 34, te Zeebrugge ;
- O.V.A. Vismijn, Oostende ;
- MARTIN & Co, Brauwersvliet 28, 2000 Antwerpen ;
- Fa. BOGERD, Brauwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

#### B. NEDERLAND

- Handelsondernemingen MARITIEM, Vissershavenweg 46, Scheveningen ;
- N.V. Handel- en Industriële Maatschappij J. VAN BEELEN, Middenhavenstraat 58-62, IJmuiden ;
- IJmuider stores, Haven IJmuiden ;
- Harri Prins, Hendrikkade 90, Amsterdam ;
- Nieuwe Rotterdamse Instrumentenfabriek Observator. Steenhouwersstraat 15, (Hoogvliet) Rotterdam.

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

REDERS en  
VISSERS,  
voor uw  
SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING  
wendt U in volle  
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

## HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80 11 01  
(7390V)

REDERS en VISSERS

koopt steeds bij Uw

KOOPERATIEVE

## HAND IN HAND

Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE  
Tel. (050) 54 41 17 / 54 41 92 / 54 46 56

Na de uren  
Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

(773V)

## A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE  
TEL. (059) 70 88 21



HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN



Agent en depothouder voor de Visserij :

## Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossleau en Vettewinkel)

(7772V)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# BAADER®

bouwt de machines van morgen en  
van maarschalkerswaart levert ze.

gen.vetterstraat 75, tel.17 64 60, amsterdam, telex 11352

# het visserijblad

Vrijdag 11 maart 1977 — Nr. 9

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.500 FR — 6 MAANDEN 750 FR. —  
3 MAANDEN 380 FR — BUITENLAND 1.700 FR — NEDERLAND 110 GULDEN  
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE  
TELEFOON (059) 70 77 13 - 70 77 14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —  
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

## SLOPEN EN DOPPEN

De Zeevisserijdienst van het Ministerie van Landbouw schrijft in het verslag «Uitkomsten van de Belgische Zeevisserij gedurende het jaar 1975» letterlijk: «In 1975 waren in alle groepen de gemiddelde resultaten onvoldoende om de afschrijvingen te dekken.» En verder: «Daarenboven deprecieerde het arbeidsinkomen der vissers verder zodat het voor de kleinste groepen van schepen ver onder dat van een vergelijkbare arbeider aan wal ligt. 1975 was dus geen goed jaar».

Alles laat intussen reeds voorzien dat 1977 een crisisjaar wordt: de prijzen zouden heel wat beter kunnen zijn en de vangsten kondigen zich aan als een lachertje van de kwota. Als de toestand niet verbetert en als er meer schepen gesloopt worden, zullen we nog niet in staat zijn te vangen wat we internationaal werden toegestaan.

Maar die sloopt komt nu ook in vraag! De tweede schijf van 25.000.000 fr. staat immers op de begroting van 1977 en deze begroting werd pas onlangs door de Kamer van Volksvertegenwoordigers aanvaard, maar moet nog goedgekeurd worden door de Senaat. De Senaat kan echter niets meer goedkeuren, want de regering heeft het hele parlement ontbonden!

Het zou dus kunnen dat deze 2e schijf slooppremie te rusten ligt tot na de vorming van een nieuwe regering, zodat betrokkenen in de onzekerheid kunnen blijven tot juni-juli of later.

Op een eventuele 3e schijf van 25 miljoen zal aldus mogen verwacht worden tot Sint Juttemis, want het voorstel van het nationaal visserijcomité is, volgens onze inlichtingen, nog nooit tot in de ministerraad geraakt.

Intussen zijn reeds enkele vaartuigen uit de vaart genomen en zijn er bemanningsleden vrij gekomen. Met andere woorden: er staan vissers aan de dop.

Naar verluidt zou men nu de Zeevaartinspektie willen verplichten om op de onderbemande vaartuigen een matroos méér aan te monteren, teneinde de werkloosheid tegen te gaan.

Maar als uit alles blijkt dat de reders er niet meer komen kan men toch niet verplichten tot een méér-uitgave van 500.000 tot 1 miljoen fr. om een bijkomende matroos aan te monteren? Anderzijds kan men moeilijk van de huidige bemanning een paar procenten aftrekken, gezien zij in bepaalde categorieën al minder verdienen dan aan wal.

Zullen de roddelaars van de Rederscentrale dit oplossen? Uit afgunst op iemand die eens een uitzonderlijk koopje kan doen, zou men de wereld willen in brand steken en mensen broodroven, maar intussen zijn ze bezig iedereen de duivel aan te doen als, door hun schuld, de kleinere vaartuigen zouden verplicht worden een man méér in te schepen.

Dat is de vooruitziende politiek van jaloerse onderkruipers, die de zom alleen in hun eigen tuintje willen laten schijnen.

Hoewel het parlement werd ontbonden, is de regering in functie gebleven. We dringen dan ook aan bij minister Chabert om alle verzoeken-door-afgunst-ingegeven in de papiermand te werpen en oog te hebben voor de werkelijke toestand.

Mijnheer de Minister, de zeevisserij in het algemeen en bijzonderlijk de vaartuigen van ong. 60 ton met ong. 300 PK zijn niet in staat méér bemanningsleden uit te betalen. De toelagen van vroeger moeten nu, meer dan vroeger, geëerbiedigd worden.

P. Vandenberghe

## UIT DE BERAADSLAGINGEN VAN DE BEGROTING VAN VERKEERSWEZEN

Wij hebben tijdens de vorige week het lijvig verslag van de begroting van Verkeerswezen eens kunnen doorbladeren, waarin volksvertegenwoordiger Dries Claeys op uitvoerige en zeer bezorgde wijze, de vraagstukken onze kust aanbelangend, heeft behandeld.

We laten hier in korte termen deze volgen en kunnen slechts hopen dat veel van de er in vooropgezette gedachten mogen werkelijkheid worden.

De heer Dries Claeys rapporteerde in het verslag van de begroting van verkeerswezen ondermeer het volgende:

### DE TOESTANDEN IN DE ZEEVISSERIJ

In de zeevisserij is de toestand heel wat minder gunstig. Hier heerst 'n fundamentele crisis die het gevolg is van jarenlange overbevissing en de stijgende exploitatiekosten. Daarom werd in 1976, 60 miljoen uitgetrokken voor de uitbetaling van een slooppremie. De vraag is echter nog groter! Maar met slopperspremies is het probleem van de zeevisserij niet opgelost. Om de zeevisserij in stand te houden moeten wij de nieuwbouw van schepen mogelijk maken. De bedrijfsraad voor zeevisserij zou de minister kunnen adviseren. Met tweedehandse schepen kunnen wij onze visserij niet redden.

### REGIE VOOR MARITIEM TRANSPORT

Voor de R.M.T. zijn de commerciële resultaten een verlies van 215 miljoen voor 1974, een verlies van 44 miljoen voor 1975 en geraamde winst voor 1976 van 120 miljoen. Het is abnormaal dat men voor 1976 slechts een raming kan opgeven in plaats van de juiste situatie. Ik verheug mij over de commerciële resultaten maar betreur het optreden van de R.M.T. tegen een snelle overzeese verbinding tussen Oostende en Londen. Het personeel werd opgeruid tegen de stedelijke mandatarissen. Nu staan wij voor een gelijkwaardig project uit Zeebrugge. De Regie heeft de boot gemist. Toch had een kabinetsadviseur al onder minister Bertrand die verbinding aanbevolen. Hoe zal de R.M.T. nu reageren? Hoe Oostende reageert kan men wel raden.

### HAVENS EN ZEEVAART

Tenslotte is er het probleem van de havens en de zeevaart. De minister heeft hier een lang vergeten

kommissie voor de bevordering van de havenbelangen opnieuw opgehaald. Dat heeft me verbaasd. Hoe zal die kommissie worden samengesteld.

### HET MINISTERIEEL ANTWOORD

Uit de antwoorden van de minister van verkeerswezen Chabert met betrekking tot de opmerkingen gemaakt door verscheidene parlementairen noteren we het volgende:

#### Bezetting visserijscholen:

Het huidige schooljaar in de zeevisserijscholen, aldus de heer Chabert, kent een groter aantal leerlingen dan voorheen. Dit wijst op optimisme. Thans wordt een ontwerp voor nieuwe structuren voor dit onderwijs klaar gemaakt. Het zal eerlang aan de minister van nationale opvoeding worden voorgelegd.

#### Uitbouw haven van Zeebrugge:

Voor de uitbouw van de haven van Zeebrugge zal de grootste waakzaamheid aan de dag worden gelegd opdat het toerisme niet in het gedrang gebracht wordt. Ik wil een net van toeristische fietspaden uitbouwen. Nu zijn er reeds twee pilotoprojekten aan gang. Wij hebben voor West-Vlaanderen al heel wat realisaties op het aktief. Deze provincie wordt zeker niet stiefmoederlijk behandeld.

#### Over de slooppremie:

Wat de zeevisserij betreft ga ik akkoord om met de visserijraad te gaan praten. Voor de slooppremie zijn er meer aanvragen ingediend dan er kredieten zijn. Ik zal een nieuw krediet van 25 miljoen aanvragen.

#### De verbinding Oostende-Londen en de Jet-Foil:

De havenproblematiek is bijzonder moeilijk. In samenspraak met alle belanghebbende kringen hoop ik te komen tot een nationaal havenbeleid. Onze havens moeten komplementair zijn. Wat de verbinding Oostende-Londen en de Jet-Foil betreft is het departement afzijdig gebleven bij de onderhandelingen die plaats grepen tussen de R.M.T. en de betrokken Deense reders die in contact waren met Oostende en Zeebrugge. Ik laat mij niet leiden door partikularistische voorkeur. Indien de Jet-Foil werkelijk een nieuwe mogelijkheid biedt moeten we er bij zijn. Ik heb ter zake ALLE NODIGE VOORZIENINGEN GETROFFEN.

## DE VERNIEUWING VAN ONZE VISSERSVLOOT

Zoals we uit het verslag over de begroting van het ministerie van verkeerswezen konden vernemen, zet de heer Dries Claeys juist voorop dat men zich niet mag blind staren op een sanering bij middel van slooppremie, maar dat onze vissersvloot dringend aan vernieuwing toe is. We kunnen hier de visie van de heer Dries Claeys volledig bijtrecken. Onze zeevisserij en de aanverwante sectoren worden zeker niet gered door het laten uitvallen van een veertigtal vissersvaartuigen daar waar we nu reeds verkoopdagen kennen onder meer aan de Oostendse afslag met amper een paar vaartuigen en zelfs minder! Ieder jaar vermindert onze vloot in aantal en zelfs in brutotonnage en in P.K. Het is werkelijk noodzakelijk dat ook oude en uit de vaart genomen eenheden vervangen worden. Waar we echter de heer Dries Claeys niet kunnen volgen is, dat dit uitsluitend zou moeten gebeuren door nieuwbouw. We menen hier duidelijk de invloed van een beslissing onlangs in de Rederscentrale genomen te onderkennen. Het is nu inderdaad zo dat nieuwe eenheden aan de huidige bouw- en kostprijs niet meer haalbaar zijn. De geïnteresseerde reders verplichten tot dergelijk financieel avontuur is terzelfdertijd onze reders in de onmogelijkheid stellen hun bedrijf rendeerbaar te houden. We gaan echter wel akkoord dat het niet opgaat sloppingspremies toe te kennen om anderzijds tweedehandse vaartuigen aan te trekken waarvan de onrendabiliteit vaststaat. Anders is het echter als men in het buitenland tweedehandse vaartuigen kan op de kop tikken, die niet wegens onrendabiliteit uit de vaart werden genomen, maar wegens een

saneringspolitiek door de overheid gepatroneerd omdat de vissersvaartuigen werkelijk in boven-tal zijn. Dit is onder meer het geval in Nederland waar vaartuigen van recente constructie opgelegd worden omdat de ter beschikking gestelde vangstkota niet volstaan om alle vaartuigen te laten vissen

Het ware dan ook niet logisch en zelfs onverantwoord dat men in regeringskringen diskriminerende maatregelen zou treffen om de aankoop in het buitenland van dergelijke tweedehandse vaartuigen moeilijk, zonet onmogelijk te maken door deze vaartuigen niet te laten profiteren van de voordelen waarvan anderen wel genieten. Dat men de aankoop in het buitenland van tweedehandse vaartuigen volledig zou kunnen verbieden, is anderzijds wel twijfelachtig gezien de verklaring van de Rechten van de Mens, het Verdrag van Rome en de EEG-bepalingen en de wet van 1948. De minister zou zeker wel slecht geadviseerd worden zijn, moest men er hem toe brengen, de aankoop van tweedehandse vaartuigen in het buitenland moeilijk of onmogelijk te maken. Zelfs met de inbouw van een volledig nieuwe motor en uitrusting kan men in dergelijk geval nog vele miljoenen uitwinnen om tot een zelfde resultaat van rendabiliteit te komen als met een nieuw vaartuig. Van liegenen die het anders adviseren, kunnen we niets anders aannemen dan dat het kortzichtig eigenbelang hier primeert. Het zou ons dan ook onbegrijpelijk voorkomen moest de bedrijfsraad waarvan de heer Dries Claeys voorzitter is, tot een zelfde aanbeveling komen.

BILLIAU Leo

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

### Koninklijk Werk IBIS

Prinses Elisabethlaan, 1  
8401 BREDENE

Een betrekking van OPPERKOK(-KOKKIN) is te begeven per 1 juni 1977.

Kandidaten moeten aan volgende voorwaarden voldoen:

- Belg zijn,
- van onberispelijk gedrag zijn en de burgerlijke en politieke rechten genieten,
- minimum leeftijd 21 jaar — maximum leeftijd 50 jaar,
- voldaan hebben aan de militiewetten,
- fysisch geschikt bevonden worden,
- in het bezit zijn van een gehomologeerd getuigschrift van lagere secundaire technische studies of gelijkwaardig getuigschrift behaald in de afdeling «kok-hotelbedrijf»,
- minstens twee jaar beroepservaring kunnen bewijzen.

Bezoldiging (bruto): — geïndexeerd per 1.4.1977 (à 170,69 %): 251.856 — 316.992, vermeerderd met haard- en standplaats-toelage.

Geschreven kandidaturen worden ingewacht tot uiterlijk 30 april 1977 op het K.W. IBIS, Prinses Elisabethlaan, 1, 8401 BREDENE, waar ook alle nader gewenste inlichtingen kunnen bekomen worden na voorafgaandelijk telefonische afspraak (tel. 059/70 24 84).

(4099N)

## Voor wanneer de uitvaart naar Senegal?

Sinds een paar weken liggen de O.254 «Cinderella», de O.120 «Gabiella» van de rederij Van Lul in het visserijdok te Oostende en wachten op hun uitvaart.

De O.316 «Belgian Skippers», heeft waarschijnlijk zijn laatste reis op IJsland gedaan om, zo niets in de weg loopt einde der maand, Dakar in Senegal te vervoegen.

Van dezelfde rederij ligt de O.217 «André» gereed voor sloop, waarvoor een bedrag van 2.700.000 fr wordt toegekend.

De O.182 «Caesar» van dezelfde rederij ligt met motordefekt, terwijl de O.180 en O.181 nog in de vaart zijn. Reder Van Lul is maandagnamiddag opnieuw naar Senegal afgereisd, waarschijnlijk om de nog bestaande financiële problemen te trachten op

te lossen.

Uit dien hoofde zal de Oostendse vloot praktisch opnieuw van vier eenheden en 30 bemanningsleden verarmd worden en zien we de vissershaven van Oostende, eens de toekomstige visserij-europoort van Europa genoemd, het kerkhof van de Belgische visserij worden, daar straks nog een 15-tal vaartuigen onder de sloophamer gaan en dank zij de prachtige visserijpolitiek van enkele verlichte geesten en egoïsten van de Rederscentrale, de rij der werklozen in alle domeinen, zowel van de visserij, als van de aanverwante nijverheden aangroeien.

En dat noemt men bij die bekrompen geesten, die alleen onder het motto «het zal onze tijd wel meemaken» een gezonde visserijpolitiek voeren. PV

## De grillen van de brandstofprijzen

Heden woensdag 9 maart zijn de brandstofprijzen voor de tweede maal gedaald.

Wat gasoil betreft was de prijs voor verbruik op 9 december 76, BTW niet imbegrepen, 4,95 fr. Op 14 januari was die 5,05 fr, op 25 januari 5,15 fr en op 4 februari 5,27 fr.

Deze stijging is thans gevolgd van een plotse daling op 2 maart tot 5,15 fr. en op heden 9 maart tot 5,06 fr.

Met BTW betekent dit 5,36 fr.

Voor de visserij is de huidige prijs vanaf heden 4,60 fr.

Wat de benzines betreft, zowel voor de gewone als voor de super, blijven de prijzen ongewijzigd. Gasolie diesel gaat echter aan de pomp met 10 centimes omlaag, tot 9,37 fr. (8,22 fr. zonder BTW).

De gasolie voor de huisverwarming kent twee prijspeilen. Tussen 1.000 en 1.999 liter dient men 5,34 fr te betalen, boven de 2.000 liter 5,29 fr. Zonder BTW bedragen deze prijzen onderscheidenlijk 5,04 en 4,99 fr.

Lichte stookolie, eveneens veel gebruikt voor de huisverwarming, daalt tot 5,23 fr (4,93 fr zonder BTW) en lamppetroleum gaat naar 5,67 fr (5,35 fr zonder BTW).

Twee van de drie zware stookoliën, vooral voor de industrie, dalen eveneens in prijs. Halfzware fuel zal van morgen af nog 4,494 fr per ton kosten (4,240 fr zonder BTW) en zware stookolie gaat naar 3,906 fr (3,685 fr zonder BTW). Voordien kostten deze

produkten onderscheidenlijk 4,322 en 3,755 fr per ton. Deze laatste prijzen zijn zone Antwerpen en omgeving.

Voor West-Vlaanderen hoeft daar voor diesel, gasoil en lichte fuel, 7 centimes aan toegevoegd, maar niet voor de benzine.

## Kaart der Vlaamse Banken

De NIEUWE kaart der Vlaamse Banken is op elk ogenblik tegen comptante betaling verkrijgbaar ter drukkerij van «Het Nieuwsblad van de Kust», Hendrik Baelskaai 30, Oostende, tel. 70 77 13 en 14

Daar zijn ook verkrijgbaar Hoogwaterboekjes en de Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak 1977.

# Ministers beantwoorden vragen over E.E.G. - visserijbeleid

In de Visserijwereld uit Nederland verscheen onderhavig artikel dat we in extenso laten verschijnen omdat we menen dit niet aan onze lezers te mogen onthouden.

Door de leden van de Tweede Kamer Van Rossum (S.G.P.) en Koningh (D.S. 70) werden op 10 januari jl. de volgende schriftelijke vragen gesteld over de controle op de visserij door derde landen in de EEG-watervaten.

1. Welke controle wordt uitgeoefend op de door derde landen na te leven beperkingen waaraan zij gebonden zijn om de visserij binnen de EEG-watervaten voorlopig te mogen blijven uitoefenen?

2. Welke tegenprestaties leveren de in vraag 1 bedoelde derde landen, waaronder Rusland, voor het verkrijgen van deze voorlopige rechten? Zijn de Ministers het ermee eens dat aan landen, welke geen tegenprestatie leveren, geen visrechten verstrekt behoren te worden?

3. Welke maatregelen worden er in de EEG, o.g. Nederland getroffen om vissersvaartuigen uit derde landen, waarmee niet tot een overeenkomst gekomen kan worden, uit de EEG-watervaten te verwijderen?

4. Welke waarde hechten de Ministers aan het dreigement van één van de Engelse kustvissersorganisaties, over te gaan tot een blokkade van de continentale visserijhavens?

5. Welke maatregelen denken de Ministers tegen zo'n eventuele blokkade te treffen?

6. Zijn de Ministers er met het georganiseerd bedrijfsleven van overtuigd, dat het wettelijk van vissers uit de andere lidstaten uit een eenzijdig geproclameerde Britse visserijzone voor de Nederlandse visserij onaanvaardbaar is?

7. Delen de Ministers de mening, dat voorkomen moet worden dat een EEG-quoteringsregeling misbruikt zal worden voor compensatie van vissers die visgronden verliezen in gebieden buiten de EEG-watervaten, indien dit het gevolg zal hebben een relatieve achteruitgang bij de toewijzing van quota aan de vissers, die zich steeds op de visserij in EEG-watervaten hebben geconcentreerd?

8. Indien het in vraag 7 bedoelde misbruik zal plaatsvinden, delen de Ministers dan de mening dat aan de zin van quotering ernstig getwijfeld moet worden daar dan toch de gunstige resultaten ervan op lange termijn in belangrijke mate aan anderen ten goede zullen komen?

9. Zijn de tegemoetkomingen aan het Verenigd Koninkrijk ten opzichte van het groene pond en de deelname van Nederland in de IMF-lening aan Groot-Brittannië niet zodanig, dat van Britse zijde wederzijds een zodanige houding mag worden verwacht dat gemaakte afspraken, op grond van het aanvaarde EEG-toetredingsverdrag naar letter en geest worden nagekomen?

## ANTWOORD

Het antwoord van de Ministers Van der Stee (Landbouw en Visserij) en Van der Stoep (Buitenlandse Zaken) van 9 februari jl. luidde als volgt:

1. Vooropgesteld kan worden, dat op het moment van de beantwoording van deze vragen de discussie over de controle op de visserij binnen de EEG-watervaten nog niet geheel is afgerond.

De Gemeenschap heeft begin november 1976 een resolutie aangenomen volgens welke de lidstaten op 1 januari 1977 een 200 mijlszone instellen. Tevens is besloten om binnen deze zone een gemeenschappelijk visserijbeleid te voeren gericht op de conservering van de visstapels en de beperking van de visvangst. Als uitvloeisel hiervan heeft de Raad in december 1976, de visserij door de USSR, de DDR, Polen, Spanje, Finland, Portugal en Zweden, in de communautaire wateren beperkt door het autonoom toewijzen van quota voor het eerste kwartaal van 1977, onder de voorwaarde, dat deze landen een opgave van hun vangsten in de communautaire wateren verstrekken. Deze autonoom toegewezen quota zullen verrekend worden met de eventuele quota voor geheel 1977. In een latere fase van de besluitvorming over het totale pakket van controlemaatregelen heeft de Raad besloten het aantal vaartuigen, die van de USSR, de DDR en Polen in de communautaire wateren vissen, met ingang van februari 1977 te beperken en aan een communautair vergunningstelsel te binden.

De controle op het nakomen, door derde landen van de voorwaarden waaronder gevist mag worden met name de controle op gebruik van vergunningen, zal voornamelijk in de toekomst in de nationale zones zijn voorbehouden aan de lidstaten afzonderlijk.

2. De door de Gemeenschap met deze landen te voeren onderhandelingen zijn erop gericht quota voor geheel 1977 overeen te komen op basis van wederkerigheid. Landen, die geen traditionele visserij van betekenis hebben in de communautaire wateren en geen tegenprestaties in visserij kunnen leveren, is het vanaf 1 januari 1977 niet toegestaan de visserij in die wateren uit te oefenen.

3. Voor de goede orde wordt erop gewezen, dat het scala van Ne-

derlandse maatregelen, die kunnen worden genomen, uitgebreider zal zijn op het moment dat de aanpassing van de wetgeving ter zake is tot stand gekomen.

Het lijkt niet opportuun thans reeds aan te geven welke maatregelen door Nederland zullen worden genomen tegen schepen, die in het Nederlands deel van de gemeenschapswateren worden aangetroffen en die in strijd met de gemeenschapsregels de visserij uitoefenen.

De aard van de maatregelen zal ook in sterke mate afhangen van de omstandigheden in elk afzonderlijk geval.

4. Sedert de uiting van het dreigement is zoveel tijd verstreken, dat ondergetekenden de uitvoering ervan weinig waarschijnlijk achten.

5. Mocht het dreigement tot uitvoering gebracht worden dan zullen de maatregelen getroffen worden, die voor soortgelijke eventuele akties zijn voorbereid.

Het is niet opportuun deze nu in de openbaarheid te brengen.

6. Het eenzijdig proclameren van een nationale, exclusieve visserijzone is in strijd met het beginsel van de vrije bevestiging binnen de EEG zoals neergelegd is in de gemeenschappelijke regels.

7. en 8. De voorstellen van de Commissie voor het beheer van de visvoorraden in de communautaire wateren en de verdeling van die voorraden over de lidstaten en derde landen behelzen een communautaire verdeling van de schaarse waarvan alle betrokken landen de invloed zullen ondervinden.

De aandoening misbruik van een quoteringsregeling kan in dit verband niet onderschreven worden.

9. De ondergetekenden gaan ervan uit, dat het Verenigd Koninkrijk noch enige andere lidstaat, voornemens is verplichtingen, voortvloeiende uit de EEG-verdragen, inclusief het Toetredingsverdrag en de uit deze verdragen afgeleide wetgeving, niet naar letter en geest te komen.

## NIEUWE REDDINGBOTEN VOOR ONZE KUSTSTATIONS ?

Met in het achterhoofd de idee dat de reddingboten van onze kuststations Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort niet langer beantwoorden aan de normen die kunnen verwacht worden voor doeltreffende reddingsoperaties, werd dinsdag een proefondervindelijke trip ondernomen met een gloednieuw type reddingboot van Engels fabrikaat. Aan boord alle mensen die terzake vakkundig kunnen meepraten en oordelen of bedoeld vaartuig al dan niet in aanmerking voor aankoop kan komen. Dat moet nu door de minister van Verkeerswezen nader bekeken. Hij moet uiteindelijk zijn fiat geven. In Oostendse middens konden wij alvast vernemen dat de reis heeft uitgewezen dat het vaartuig volledig geschikt is voor het gestelde doel.

Kortom, het kan dat men binnen enige tijd over gaat tot de bestelling van drie dergelijke vaartuigen; één voor ieder kuststation en dat zou dan gepaard gaan met een totale investering van 48 miljoen fr, maar, zo zegt men verder in dezelfde middens, het gespendeerde geld zou meer dan goed besteed zijn want de huidige reddingvloot is niet langer up-to-date. Er zou aanvankelijk slechts één vaartuig besteld worden. Vermeldenswaar-

dig is wel dat ondertussen reeds zeven gelijkaardige eenheden in bedrijf werden genomen door Engelse kuststations. Met succes, gaf men ons de verzekering mee.

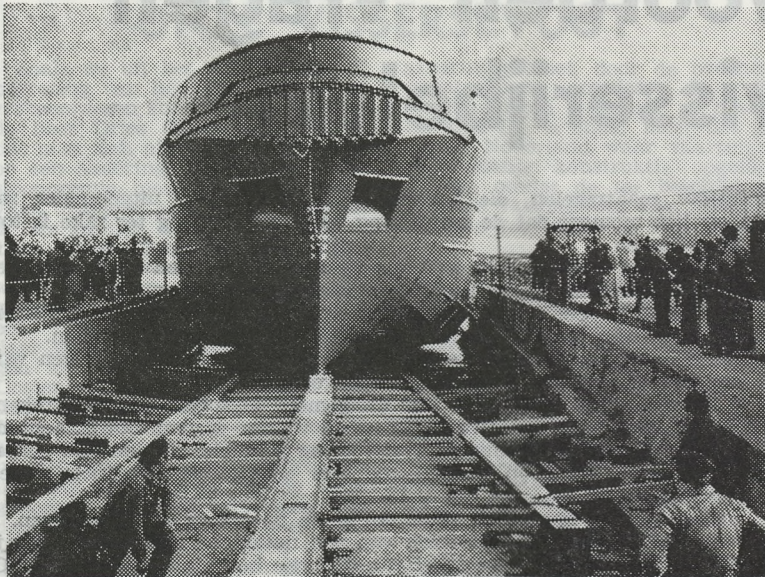
Enkele technische gegevens nu! De reddingboot heeft een lengte van 18 m voor een breedte van 5,5 m en dat is wel uitzonderlijk breed in verhouding tot de lengte maar dat heeft dan weer te maken met de stabiliteit die, naar zeggen, zeer hoog is. Opmerkelijk is bovendien dat het vaartuig, in geval van kapseizen, zich zelf recht. Op voorwaarde natuurlijk dat alles potdicht is. Da's nogal wiesden dachten wij.

De voorstuwing gebeurt bij middel van twee Caterpillar motoren met een individueel vermogen van 460 pk die twee schroeven aandrijven. Verder is het vaartuig, in polyester gebouwd, voorzien van alle gewenste navigatietoestellen.

Met de ervaring dat de huidige reddingvloot méér dan 20 jaar oud is lijkt de aanschaf van nieuwe eenheden ons een „must". Er staat immers te veel op het spel. Mocht minister Chabert derhalve tot de aankoop beslissen dan lijkt dat ons althans een zinnig, zeg maar noodzakelijk, besluit.

Redactie van de Visserijwereld (R.B.)

## STAPELLOOP TE OOSTENDE



Op de Oostendse scheepswerf Seghers werd tijdens het jongste week-eind een hoogzeesleepboot te water gelaten voor rekening van de Engelse rederij J. P. Knight uit Rochester. Het is de eerste opdracht van voornoemde werf voor een Engelse rederij en bij ons weten werd nooit eerder een vaartuig door een Belgische onderneming gebouwd voor Engeland. De sleepboot, die voldoet aan al de vereisten voor activiteiten op de hoge zee, is 35 m lang, 10 m breed en heeft een diepgang van 4,70 m. De voortstuwing geschiedt bij middel van twee motoren van elk 1.960 PK die twee verstelbare schroeven aandrijven. De eenheid zal in juni a.s. afgeleverd worden en is bestemd voor bedrijvigheid in het gebied van de Orkneys. Er is accommodatie voor 9 man aan boord. (Foto WDB).

## Studenten van hogere zeevaartschool te Antwerpen staken

Met ingang van dinsdag 8 maart jl. hebben de studenten van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen de boeken dicht geklapt. Zij hebben zich boos gemaakt omdat minister Decroo van Nationale Opvoeding, waaronder uitzonderlijk het zeevaart- en zeevisserijonderwijs ressorteert, zich niet aan zijn beloften heeft gehouden. Er was met name toegezegd dat de studiebeurs voor de studenten aan de hogere zeevaartschool, die vooralsnog maximum 9.000 fr. kon belopen, zou opgetrokken worden op het peil van het hoger niet-universitair onderwijs en dat zou dan staan voor een maximum studiebeurs van 65.000 fr. Een toch wel duidelijk verschil. Niettemin werden de studiebeurzen voor het schooljaar '76-77 verder berekend op basis van het oud systeem. M.a.w. de kandidaat zeevaartofficieren kregen een eerder benarde situatie voor de boeg gegooid maar dat nemen ze voortaan niet. Bovendien hadden zij gepoogd om die nieuwe regeling nog op het lopend budget te krijgen, maar ook dat is falikant uitgelopen.

Nog meer chagrijnig werden de H.Z.S.-studenten toen de commandant-direkteur van de betrokken

school vertelde dat het ontwerp ondertekend te Brussel lag maar, na een onderzoek door de leerlingen zelf, bleek dit helemaal niet het geval te zijn.

Afgevaardigden van de Studentenvereniging «Argonaut» namen ondertussen ook al contact met de vrienden van Oostende, waar het eerste studiejaar kan volbracht worden, en volgens hun zeggen zou het niet uitgesloten zijn dat de aktie ook naar onze kuststreek verlegd wordt. Het blijft echter vooralsnog afwachten maar toch spreekt men van een drie weken durende staking. Misschien ook iets minder maar het is niet uitgesloten dat tussendoor nog acties doorgevoerd worden. Zoals vorig jaar o.m. toen te Oostende het schoolschip «Mercator» met man en macht bezet werd.

Kort! De actie van «Argonaut» is gericht tegen het niet toekennen van hogere studiebeurzen en het niet revaloriseren van het vernieuwd zeevaartonderwijs. Het wetsvoorstel terzake ligt al méér dan een jaar in de ijskast en mede gezien door de huidige regeringscrisis, zijn de «Argonauten» nu bang dat een oplossing wel eens uitermate lang zou kunnen uitblijven. (R.B.)

## DE BEVEILIGING VAN DUIN EN STRAND

De heer Dries Claeys stelde hiernavolgende vraag.

Aansluitend op mijn parlementaire vraag van 23 februari i.l. over de beveiliging van duin en strand aan onze kust, meen ik U het volgende onder ogen te moeten brengen.

Bij een bezoek aan de vissershavens te Oostende ben ik eveneens een kijkje gaan nemen naar de stand der werken van het nieuwe vissersdijk.

Daarbij heb ik vastgesteld dat er aldaar een hele massa zand opge-

hoopt ligt, dat wat de aard ervan betreft, nagenoeg overeenstemt met het zand van duinen en strand.

Vandaar dat ik meen dat hier reeds een eerste en belangrijke hoeveelheid zand zomaar beschikbaar is dat voor strandverhoging kan aangewend worden. Meent de achtbare Minister niet dat deze hoeveelheid zand onmiddellijk kan aangewend worden voor de ophoging van het strand aan de vosseslag om aldus ook, mits enige beschermingswerken meteen, een beveiliging en verbetering van de duinenvoet aldaar te verwezenlijken.

## Toegestane bijvangsten aan haring

Volgens een beslissing van de E.E.G. zijn gedurende de periode van het verbod van haringvangst in de Noordzee, maximaal en volgens jaarbasis volgende bijvangsten aan haring per land toegelaten:

Denemarken	15.000 Ton
Groot Brittannië	1.650 Ton
West-Duitsland	410 Ton
Overigen	275 Ton

Het is duidelijk dat deze bijvangsten geen betekenis hebben in absolute cijfers, maar werkelijk bedoeld zijn als toevallige vangst. Aldus mag de bijvangst aan haring ter gelegenheid van de sprotvisserij, niet meer dan 10 % bedragen en bij de kaver- en zandspieringvisserij, niet meer dan 5%.

### BIJVANGST RONDVIS

Bij de industriële visserij wordt die toegestane bijvangst aan kabel-

jauw en gul, schelvis, wijting met ingang van 1 april e.k. beperkt tot 20 %. Later zal deze bijvangst nog verder beperkt worden. Inderdaad gezien de grote hoeveelheden vis die men vangt voor industriële doeleinden, kan deze 20 % nog altijd een aardige hoeveelheid uitmaken. Wat ons betreft kennen onze lezers ons standpunt met betrekking tot de industriële visserij, die onder meer verantwoordelijk is voor het verdwijnen van de haring uit de Noordzee en waarvoor in de eerste plaats Noorwegen schuld aan heeft door het wegvangen in grote massa van onvolwassen haring voor de vismeelfabrieken. Zolang men niet voldoende beperkingen kan opleggen aan de industriële visserij, die de onvolwassen vis wegvangt, komt het ons totaal als ongerijmd en onvoldoende voor een beperking te leggen op het vangen van de volwassen haring.

### WEGENS „VERBOUWINGSWERKEN”

TOTALE UITVERKOOP van onze stock

## Batterijen

### FULMEN - DININ

Vb.: 2 BAT. - 12 VOLT - 200 AMP.

## 6.800 F.

BTW EXCL.

ZICH WENDEN:

## ELECTRO DIESEL

Terneuzenlaan 49, GENT - Tel. (091) 51 16 32

(80037)

# Vrees voor overbevissing van de makreel

In Britse kringen begint men zich ongerust te maken over een eventuele overbevissing van de makreel. Hiervoor zijn verscheidene redenen. Daar is een eerste het feit, dat er weinig of geen haring te vangen is en dat de grote seinevaartuigen zich nu op de makreelvangst toeleggen. Daar is tweedens de uitbreiding van de Noorse en IJslandse kustwateren tot 200 mijl zodanig, dat heel wat van de kleinere diepzeewater-vaartuigen zich nu op makreelvangst toeleggen. Een derde reden is het feit, dat in het kader van de EEG-prijsstructuur deze van de makreel opgetrokken werd, zodat de vangst op deze soort nu lonend wordt.

Het is aldus dat de traditionele kustvisserij uit Cornish thans over het hoofd gelopen wordt door de Schotse seine vissers (vroeger op haring) kleinere IJslandtreilers en door machtige Russische vloeden die nog rap trachten weg te vangen wat mogelijk is, vooraleer er E.E.G.-bepalingen dit in de weg zullen staan. Men weet niet in het bijzonder hoeveel de grote Russische faktorijschepen wegvangen, maar wel werd vastgesteld, dat één enkele Britse hektreiler in een korte reis, over de 800 ton, met andere woorden 16.000 van onze bennen, aanvoerde! Ook werd nagerekend dat de bemanning van de beste Schotse zaknetvissers met zowat 500 Pond per week naar huis gaan, hetzij 32.000 B. Fr. ! Het gevaar van dergelijke lonende visserij is ten slotte een ongebreidelde algemene jacht die zeker ten lange laatste ook de makreelstock zal aantasten. De vangsten zijn in Groot-Brittannië zo overvloedig, dat het nog lonend is voor Franse autolorries om de makreel in de Engelse havens te gaan ophalen en naar Frankrijk te voeren. Het gevolg hiervan was onder meer dat de eigen Franse aanvoer in 2 jaar tijd terugviel van 35.000 tot 11.000 ton. En Engelsen hebben matuurlijk de makreel voor de deur en daarom is een kleinere prijs dan in Frankrijk, nog altijd lonend. Men schat dat de makreelvangst in 1976 voor de Britse kust tot een half miljoen ton zal oplopen.

Men schat wel de makreelstock op de Zuidkust van Engeland, waar zij verzamelt vooraleer naar het Noorden te trekken en dan naar de Noorse kusten, op een paar miljoen ton, maar ook de makreelvisserij in de Noordzee, niettegenstaande de grote stocks, was op een gegeven moment zo buitensporig, dat de vangsten gevoelig terugliepen. In 1945 viste men 20.000 ton Noordzeemakreel weg. Dit werd opgevoerd tot 115 duizend ton in 1964. Toen kwamen de Noren zich in deze visserij mengen en in 1967 werd er reeds 930 duizend ton weggevisst. Dit had voor gevolg, dat men in 1973 slechts tot 320 duizend ton geraakte. Dit is een duidelijk bewijs, dat ook de zogezegde onuitputtelijke makreelstock door overbevissing in gevaar kan gebracht worden. Anderzijds is de groei van makreel eerder aan de trage kant en voor makrelen van meer dan een halve kgr. is er nog altijd 13 jaar van doen. Daarbij komt ook nog, dat er jaren kunnen komen die niet gunstig zijn voor het broed. Men had in Britse kringen dan ook verwacht, dat de EEG van de uitbreiding van de visserijgrenzen zou geprofiteerd hebben om beschermingsmaatregelen op te leggen tegen overbevissing. Er is echter geen ander maatregel gevolgd dan een zekere begrenzing van de Russische en Oost-Europese vloeden. Het grootste gevaar voor overbevissing komt echter van de Britse vloot zelf, die de makreel in dergelijke hoeveelheden wegvist, dat de vismeelfabrieken het niet kunnen bijhouden en grote hoeveelheden op de kaden bleven liggen, zeer tot ongenoegen van de omwonenden die aldus met een reuk van bedervende vis gekonfronteerd werden, hetgeen ook al aanleiding gaf tot officiële klachten.

## PROBLEMEN BIJ HET INHALEN DER MAKREEL

De vangst op de makreel is zo overvloedig, dat het inhalen van deze vis problemen stelt. Het is inderdaad zo, dat de makreel, in tegenstelling met andere vis, naar de bodem zinkt van zodra zij stopt van zwemmen en aldus in het net als een door gewicht akteert. Niettegenstaande zee moeilijk om de vangst aan boord te hijsen. Bij de diepvriezers heeft men 12 uur nodig om een bepaalde normale vangst te verwerken. Dit houdt in, dat men somtijds het eind lost om een gedeelte van de vangst te laten zakken of ontsnappen, gezien men toch de makreel niet kan verwerken vooraleer de nieuwe trek klaar ligt. Zo komt het zelfs dat men met behulp van uitgezette boten uitgerust met sonar, de kanten van de makreelscholen opzoekt om zoveel mogelijk de vangst trachten aan te passen aan de verwerkingscapaciteit van de diepvriesinstallatie! Dit alles sluit echter niet uit, dat men toch de stocks makreel zou kunnen klein krijgen en dat het dus noodzakelijk is, dat men ook voor deze soort bepaalde vangstnormen vastlegt, die nu nog altijd ruim genoeg kunnen zijn, maar die, zo men nog lang wacht, toch wel eens niet eender meer aan zijn trekken zou kunnen laten komen. Het is immer zo in de visserij, dat de vis nooit op kam, tot men plots gekonfronteerd wordt met de ruïnes die men vrijwillig heeft gesticht.

De geschiedenis geeft er ons talrijke staaltjes van.

# Ierse visserij wenst verdere éézijdige verbodsmaatregelen

Zoals we vroeger reeds mededeelden, heeft de Ierse minister voor de Visserij, Paddy Donegan, buiten de E.E.G.-normen op basis van de Haagse Conventie, een éézijdige verbodsmaatregel uitgevaardigd waarbij vanaf 1 maart de visserij in bepaalde gebieden verboden is tot 50 mijl buiten de kust. Dit order geldt voor alle vaartuigen van meer dan 33 meter of met een motor van meer dan 1100 pk. Vaartuigen die hier onder vallen en zich in deze gebieden bevinden, moeten hun netten behoorlijk opgeborgen hebben. Ingang van deze verbodsmaatregel werd na tussenkomst van de E.E.G. nu verzet tot 15 maart. Intussen zal de heer Gundelach, landbouwkommissaris, opnieuw contact opnemen met de Ierse regering. In verband hiermeede is de Ierse redersorganisatie bereid deze maatregel als een eerste stap te aanzien tot een later volledig verbod voor alle buitenlandse vaartuigen in een 50 mijlszone. Volgens deze kringen blijven er inderdaad nog voldoende buitenlandse vaartuigen onder deze maatregel over om nog behoorlijk veel vis te komen wegvangen. Zo dus binnenkort de E.E.G. er niet toe komt beschermingsmaatregelen te treffen ten voordele van de eigen visserij en voor een exclusieve nationale zone van 50 mijl te zorgen, zal bij de eigen regering aangelegingen worden om verdere éézijdige maatregelen. Dit is onder andere ook het inzicht van de Ierse minister zoals hij het de betrokken kringen liet weten. We vragen ons echter af welke verdere éézijdige maatregelen de heer Donegan nog zou kunnen treffen zonder ook de eigen visserij te schaden. Het is inderdaad zo, dat de verbodsmaatregel op de vaartuigen boven de 33 meter en 1100 pk alle landen treft,

dus ook de eigen visserij. Het rechtsprincipe waarop Donegan zich steunt, laat inderdaad geen diskriminatie toe, zodat hij verplicht is een algemene maatregel uit tevaardigen zozegd voor de bescherming van de vis. Nu is het echter zo, dat Ierland praktisch over geen dergelijke grote eenheden beschikt, zodat men toch op een handige manier in feite alleen de partnerlanden getroffen heeft. Als Donegan nu, op aanstichten van de eigen visserij, ook kleinere eenheden een verbod zou wensen op te leggen, dan zou hij, zonder diskriminerend op te treden, ook reeds de Ierse eenheden treffen. Vandaar de moeilijkheid om nog meer maatregelen te treffen zonder het gemeenschapsprincipe van de E.E.G. zelf aan te tasten. We zijn overtuigd dat zelfs, Donegan, die nochtans gekend is al een doordrijver, zover niet zal durven gaan of minstens door de eigen regering hierin niet zal gevolgd worden.

## Bijkomende beschermingsmaatregelen op de haring.

Benevens het aanvaarden door de EEG van een haringstop in de Keltische Zee van 1 maart tot het einde van het jaar, werd nog door Ierland een bijkomende beschermingsmaatregel getroffen door het uitvaardigen van een haringstop in het gebied 6A, namelijk vanaf Donegal tot Mayo en dit voor juli en augustus. Naar het verder schijnt was het verbod op de vaartuigen van meer dan 33 meter vooral ingegeven door de vrees, dat veel grote eenheden die door de uitbreiding van de visserijgrenzen, elders niet meer aan hun trekken komen, in de Ierse kustwateren zouden komen vissen.

# ZWARE DRUK OP IERSE REGERING VOOR INTREKKING VERBODSMAATREGEL

Na het uitvaardigen van de Ierse verbodsmaatregel op vaartuigen van meer dan 33 meter en 1100 PK hebben zowel de heer Gundelach, landbouwkommissaris van de EEG als de Franse en Britse regeringen stappen aangewend opdat Ierland op zijn beslissing zou terugkomen. Te Brussel heeft de heer Gundelach bekomen, dat de Ierse regering voorlopig de toepassing van deze maatregel zou uitstellen tot 15 maart. Ondertussen kan er wellicht tot 'n kompromisoplossing gekomen worden zoals de heer Gundelach het uitdrukte.

Gezien vooral de Britse en Franse vaartuigen door deze maatregel getroffen worden, waardoor 120 vaartuigen van dit laatste land de betrokken zone zouden dienen te verlaten, hebben ook deze beide landen druk op de Ierse regering uitgeoefend omdat het op deze maatregel zou terug komen. Ierland was vooral verrast omdat ook Groot-Brittannië bezwaar liet horen. Het

is inderdaad zo, dat dit land nog meer dan Frankrijk zou getroffen worden door deze Ierse maatregel. Waar anderzijds Groot-Brittannië en Ierland hand in hand gingen voor het bekomen van een exclusieve zone voor de eigen visserij, zien we toch weer dat deze samenwerking onmiddellijk vervalt, wanneer het eigenbelang er mede geïnteresseerd is. We menen dan ook dat val ook de steun van de grote Britse broer zal moeten ontberen, nog meer bakzeil zal moeten halen en reeds treden zal mogen zijn als het door een klein kompromis nogmaals dat voortvarende maatregel niet altijd de geschikte zijn. We verwachten inderdaad een geweldig kabaal en reactie vanwege de Ierse visserijkringen indien de éézijdige maatregel genomen door de minister van visserij de heer Donegan ten slotte op een halve sisser zal uitdraaien.

# KORTE BERICHTEN

## NIEUWE ITALIAANSE DIEPVRIESTREILER VAN 4 DUIZEND BRT!

In Italië werd een nieuwe fabriekstreiler van iets meer dan 107 meter lang in lijn gebracht. Het schip zal dagelijks 50 ton vis kunnen invriezen en daarbij nog 35 ton vismateriaal tot vismeel en olie kunnen behandelen. Het vaartuig is bijzonder uitgerust om tussen ijschotsen te varen, zodat haar voornaamste vanggronden wel in het uiterste noorden zullen liggen. Haar topsnelheid is 17 mijl en haar motoren ontwikkelen 2 maal 3000 pk. De acht-ledige winch aangedreven door een 750 pk motor, ontwikkelt een kracht van 12 ton aan 120 meter per minuut op elk van zijn twee trommels. Hierbij komen nog 2 hulp winches van 5 ton.

## DE NOORS-ZWEEDSE VISSERIJ- OVEREENKOMST DOOR BEIDE GEMEENSCHAPPEN SLECHT ONTHAALD

De visserij-overeenkomst die tussen Noorwegen en Zweden getroffen werd, nadat dit eerste land zijn visserijgrenzen tot 200 mijl uitbreidde, schijnt geen van beide betrokken gemeenschappen voldoende te geven. Volgens de Noorzen zelf is het aanvaardbaar dat men rechten aan andere naties toekent, in ruil voor wederkerige rechten. Het gaat echter niet op, aldus een woordvoerder van de Noorse redersbond ter visserij, dat men door dergelijke overeenkomsten het Noorse visbestand aantast, zonder dat men voldoende compensatie vindt bij het ander land en aldus de mogelijkheden van het eigen land nog verder ziet te loor gaan. Anderzijds geven de Zweden uiting aan hun teleurstelling over het feit dat de overeenkomst slechts voor 10 jaar geldig is en naderhand kan opgezegd worden. Dit laat hen niet toe te investeren in nieuwe schepen zolang de toekomst over visserijrechten onzeker blijft buiten de grens van 10 jaar. Anderzijds liet een woordvoerder van een Zweedse redersbond weten, dat niet het toekennen van visserijrechten het belangrijkste is, maar de kwota die aan de Zweedse visserij toegekend kan worden. Welnu, in de overeenkomst werd hierover niets vastgelegd zodat dit ook niet van aard is om de Zweedse visserij vertrouwen in te boezemen.

Nu hopen de Zweden op een duidelijke tegemoetkoming van de zijde van de E.E.G. bij onderhandelingen te Brussel. Het is inderdaad zo dat 50% van de gevangen Zweedse vis gevestigd wordt in de nieuwe gemeenschapswateren van de E.E.G., tegen slechts 25% in eigen wateren en 23% in het Noors kustgebied. Dit toont duidelijk het belang aan die de Zweden stellen in de onderhandelingen met de bevoegde commissie te Brussel.

## SCHOTSE - ENGELSE REL IN DE MAKREELVISSERIJ

De rel die ontstaan is tussen de lokale Engelse makreelvisserij uit Cornwall en de Schotse seinetvisserij, heeft zich nu tot in het Lagerhuis gemanifesteerd. Daar beklagde de Schotse nationalist Douglas Henderson zich over uitlatingen van een Engelse rechter op de rechtbank van Cornish die moest oordelen over illegaal vissen door Schotse treilers, en die zich zou uitgelaten hebben in de zin als «ik ben er op uit om de Schotten een lesje te leren!» Hier tegenover stelde zich dan de parlementaire afgevaardigde uit Cornish die de Schotten beschuldigde aan gewilde overbevissing te doen, waardoor de lokale industrie in haar toekomst bedreigd wordt. De onderstaatssecretaris voor Schotland zegde zich niet te kunnen aansluiten bij het anti-Engels nationalisme van de Schotse afgevaardigde Henderson en dat illegaal vissen voor eenieder strafbaar moet zijn. Het gaat hier hoofdzakelijk om de manier van vissen, namelijk het seinetvissen zou volgens een wet binnen een bepaald gebied uit de kust van Cornwall verboden zijn, maar niet het vissen met een gewoon net. Het is vooral de lokale visserij die zich verzet tegen het nietsontziend wegvangen van de makreel door de Schotse seinetvisserij. Deze zouden zelfs zo roekeloos te werk gaan dat ze de lokale visserij volledig hinderen en hiervan zelfs een gewild doel van maken.

## F.A.O.-ONDERZOEK OP DE CHILEENSE SARDIENENVISSERIJ

De FAO heeft een onderzoek verricht op de Chileense sardienvisserij om deze meer naar menselijke konsumptiemogelijkheden om te buigen. In Chili wordt voornamelijk pelagisch gevestigd op vier soorten: de ansjovis, de kleine sardien, de Spaanse sardien en de Jurel. Van deze pelagische visserij gaat praktisch alles naar de vismeelfabrieken. In totaal is dit nagenoeg 1 miljoen ton jaarlijks, gevangen door zowat 150 tot 200 seinetrellers.

Na een studie ondernomen door de FAO is de mogelijkheid gebleken de twee laatste en grootste soorten te kunnen verwerken voor menselijke consumptie via de conservenfabrieken. Wel dient hiervoor deze laatste vis op een minder kwetsbare manier aan boord geladen. Dit zou dan toelaten minstens 10 duizend ton maandelijks voor de voeding te bestemmen. Ook de bewaring na het aan boord brengen zou dienen te gebeuren volgens een methode door de FAO voorgeschreven, aldus zou de aanvoer voldoende mogelijkheden bieden voor zowat 290 duizend ton jaarlijkse aanvoer van voldoende passende en zuiver gehouden vis voor conservendoelinden.

## DE IEREN STARTEN MET DE SPROTVISSERIJ

In de ontwikkeling van hun visserij zijn de Ieren dit jaar voor het eerst gestart met de sprotvisserserij alhoewel met een eerder beperkt aantal vaartuigen. Gestart begin januari kon men begin februari reeds spreken van een geslaagd experiment. Deze visserij die hoofdzakelijk bedreven wordt voor vismeeldoeleinden, heeft renderende resultaten opgebracht zodanig, dat men verwacht dat dit het geval zal kunnen zijn voor een visserij vanaf oktober tot begin maart. Wel dienen de Ieren nog één en ander te leren over de gewoonten van de sprot, het verplaatsen der scholen en op welke manier men deze visjes het best vangt. In elk geval is men in de betrokken kringen overtuigd van het renderend seizoenkarakter van de sprotvisserserij. Wel heeft men de noodzaak ingezien voor een planning waarbij men de aanvoer in bepaalde banen wenst te houden en vooraf in overeenstemming wenst te houden, met de afzetmogelijkheden.

## SLOTBESPREKINGEN E.E.G. - RUSLAND UITGESTELD

Na de inleidende besprekingen tussen de E.E.G. en de Russische delegatie onder leiding van de sovjetminister van visserij Isjkow te Brussel op 18 februari die geleid hebben tot een voorlopige regeling waarbij 40 Russische schepen zouden toegelaten worden in de gemeenschapswateren te komen vissen, werd de nieuwe vergadering tussen beide partijen die op 28 februari zou plaats grijpen, uitgesteld.

Inderdaad is de Russische delegatie voor het ogenblik in onderhandelingen met Japan gezien de uitbreiding door Rusland van zijn visserijgrenzen tot 200 mijlen. Deze onderhandelingen hebben niet tot een resultaat geleid vanwege het geschilpunt der Koerillen-eilanden die voor de oorlog aan Japan behoorden en na 40-45 door Rusland bezet werden. Japan heeft reeds verscheidene malen om teruggave van deze eilanden gevraagd en beschouwt deze nog als Japans bezit. In deze optiek gezien is het duidelijk dat dit laatste land niet aanvaardt dat Rusland de bezette Koerillen-eilanden in haar visserijgrenzen betreft. Dit heeft dan aanleiding gegeven tot het niet tot een goed einde komen van de Russische - Japanse besprekingen met als gevolg dat de Sovjet-delegatie niet vrij kwam om in Brussel de besprekingen verder te zetten.

Er zal nu een nieuwe datum afgesproken worden om tussen de E.E.G. en Rusland de op 18 februari begonnen besprekingen voort te zetten om eventueel tot een eindregeling te komen.

## EEN FAROE-SCHIPPER, EERSTE OVERTREDER DER 200 MIJLEN

Een schipper uit de Faroë-eilanden, is de eerste overtreders van de door Ierland en Groot-Brittannië afgekondigde 200 mijlszone. De schipper die verrast werd toen hij anderhalve mijl binnen de Shetland op haring viste, werd voor de rechtbank van Lerwick tot 20 duizend pond beboet! zegge zowat 1 miljoen 280 duizend B.Fr.! Gezien de schipper vast gezet werd en naderhand op borgtocht vrijgelaten, werd door de betrokken rederij per vliegtuig een plaatsvervangende schipper gestuurd, die het vaartuig naar Denemarken bracht en er een brutobesomming maakte van dicht bij de 3 miljoen, zodat men tenslotte mag zeggen, dat het vaartuig toch nog een profijt maakte boven de boete! Wij vragen ons af of men even doortastend zou durven optreden tegen overtreders behorende tot grootmachten zoals de Russen.

## EEN BODEMVIS SPRONG BOVEN WATER UIT!

Tussen de pieren van IJmuiden werd men plotseling gekonfronteerd met een eigenaardig verschijnsel waarbij bodemvis boven het water uitsprong en anderzijds op het strand gedreven. De studiedienst van de Rijkswaterstaat hiervan op de hoogte gebracht ging onmiddellijk een onderzoek instellen. Het was duidelijk dat men onmiddellijk aan een vergiftiging dacht door lozing van bepaalde stoffen in het water. Anders was de vreemde reactie van de bodemvis niet te verklaren. Onderzoek van de genomen watermonsters liet echter niet onmiddellijk de oorzaak uitschijnen vermits zowel de zuurstofgraad als de zuurgraad van het water normaal waren. Men denkt nu aan vergiftiging van het water door een bepaalde chemische stof waarvan men nog niet onmiddellijk de aard en natuur heeft kunnen achterhalen. Ook wat de omvang van de aan de visstand toegebrachte schade betreft, kan men zich nog niet uitspreken omdat men vermoedt dat niet alle, door het verschijnsel getroffen vis, boven water uitsprong en dat waarschijnlijk heel wat dode vis op de bodem ligt. Het is inderdaad zo dat dode bodemvis, waarbij men natuurlijk platvis bedoelt, op de bodem blijft liggen in tegenstelling met de ronde vis die aan de oppervlakte komt. We menen dan ook dat men, om de grootte van de ramp te willen kennen, zich ter plaatse liefst aan experimentele bodemvisserij zou wagen. Men inderdaad niet a priori veronderstellen dat het nu inderdaad zo is dat veel bodemvis dood op de bodem ligt. Het is echter duidelijk dat men in het laboratorium van de Rijkswaterstaat alles in het werk zal stellen om de oorzaak van dit eigenaardig verschijnsel te lokaliseren.

# KORTE BERICHTEN

## MOTIE VOOR EKSKLUSIEVE 50 MIJLSZONE IN IERS PARLEMENT VERWORPEN

Een motie ingediend door de oppositie in het Iers Parlement om eenzijdig een exclusieve 50 mijlszone te decreteren, werd bij stemming met 63 tegen 58 verworpen. Het is duidelijk dat de regering in moeilijkheden zou verkeerd hebben zo de motie aanvaard werd want de toepassing hiervan, zou ze onmogelijk tegenover de E.E.G.-landen hebben kunnen verantwoorden. Nochtans kwam het slechts op enkele stemmen aan. Minister Fitzgerald van Buitenlandse Zaken deelde het parlement mede, dat Ierland nog in niets had toegegeven te Brussel, maar anderzijds zelf reeds voldoende winstpunten geboekt had om de aanvoer voor de Ierse visserij in drie jaar te zien verdubbelen. Er werd door de E.E.G. inderdaad kwota toegeskend die dergelijke uitbreiding van de Ierse vloot mogelijk maken.

De oppositie legde vooral het akcent op het feit, dat, wat de 50 mijlszone betreft, er nog niets verworven werd te Brussel en dat het deze onzekerheid is die de eigen visserij balet om te gaan investeren.

## LOWESTOFT BREIDT ZIJN VISSERSVLOOT UIT!

Hoe eigenaardig het ook moge klinken, breidt de vissersvloot zich te Lowestoft terug uit. Het getal van de ingezette treilers die op een ogenblik teruggevallen was tot 43, is terug geklommen tot 65. Dit heeft een tekort aan beschikbaar bemanningspersoneel in de hand getwerkt en men tracht nu de, in de tijd uitgescheidene vissers en ook diegenen die reeds een andere job aanvaard hebben, terug tot de visserij te brengen. Men neemt aan dat gewone matrozen een jaarwedge kunnen bereiken van 320 duizend frank, de stuurlieden en dekofficieren van 440 tot 640 duizend B. fr. en de schippers zelfs tot 900 duizend B. fr. Ook wordt publiciteit gemaakt om jongeren tot de stiel te brengen. Het is inderdaad zo, dat in de laatste maanden heel wat treilers goede uitslagen hebben gemaakt, vooral met de nieuwe technische uitrusting. Anderzijds hoedt men zich, om wat te Lowestoft gebeurt, reeds te aanzien als een terug aanknopen met betere tijden. Een zwaaluw maakt inderdaad nog de lente niet, alhoewel het toch een hoopvol tekort is.

## TWEE DEENSE VAARTUIGEN GESNAPT IN DE BRITSE LIMIETEN

Dank zij de tussenkomst van twee Britse schippers konden twee Deense treilers voor illegaal vissen in de Britse 12 mijlszone opgeleid worden. De Britse schippers verwittigden de kustwacht uit Plymouth die dadelijk een beschermingsschip ter plaatse zond en de Denen wegens stroperij opbracht. Onmiddellijk voor het gerecht gedaagd werden de schippers veroordeeld samen tot een boete van 22 duizend pond en tot het verbeurd verklaren van hun vangst voor een waarde van 12 duizend pond. In totaal dus 32 duizend pond of zowat 2 miljoen B.fr.

In beroep werd de boete echter terug gebracht tot 5 duizend pond of iets boven de 300 duizend B.fr. De vangst bleef echter verbeurd verklaard zodat het in totaal toch nog altijd nagenoeg 1,1 miljoen B. fr. werd. De vermindering van de boete werd toegekend omdat de rechtbank aanvaardde dat de Denen konden misleid geweest zijn door het feit dat zij de „Eddystone Rock” niet als vertrekbasis voor een 12 mijlszone hadden beschouwd en overtuigd waren voldoende buiten de vaste kust te vissen. Zij werden inderdaad 8 mijl buiten voornoemde rots door de mijnenveger „Cuxton” in overtreding genomen en waren wel meer dan 12 mijl uit de vaste kust aan het vissen. Anderzijds was het wel mogelijk dat zij het licht van de „Eddystone-Rock” als een gewone vuurbaken aanzagen gezien zij voor de eerste maal in deze omgeving kwamen vissen en zelfs geen kaarten van de visgronden aan boord hadden! Het Openbaar Ministerie had zelfs de maksimumboete gevorderd van 25 duizend pond elk, hetzij voor beiden samen 3,2 miljoen B.fr.! Volgens de advocaat van de verdediging hadden de Denen de oorspronkelijke boeten niet kunnen opbrengen zonder hun schip te verkopen! Een ernstige waarschuwing in ieder geval voor onze eigen vissers.

## HOOGWATER- BOEKJE 1977

Opnieuw is het Hoogwaterboekje, ditmaal voor 1977 verschenen.

Het bevat, benevens de Hoogwater- en Laagwatergetijden in de verschillende havens van België, Noord Frankrijk en Holland tevens allerlei nuttige inlichtingen.

Het is verkrijgbaar tegen de prijs van 25 fr plus 5 fr BTW verzendingskosten inbegrepen te storten op pcr 000-0418987-44

## NOORSE VISSERIJ KRIJGT VETORECHT OP OLIEBORINGEN

Als gevolg van de grote oppositie uitgaande uit visserijkringen tegen voorgenomen boringen naar olie vanaf 1978 benoorden de 62 graden, heeft een woordvoerder van het betrokken ministerie laten weten dat er geen boorvergunningen zullen afgeleverd worden voor gebieden die niet voor de visserij aanvaardbaar zijn. Dit principe zal zowel gelden ten Noorden als ten Zuiden van de 62°. Dit bericht is omgekeerd in de betrokken oliekringen, onder meer in die van de «Staatsoliecompagnie», zeer terughoudend ontvangen omdat er bij deze laatste plannen bestonden om met boringen te starten in de Langrun Bank en de Haltenbank. Voor de visserij zijn deze gebieden echter de belangrijkste voor de middenkust van Noorwegen. De oppositie in visserijkringen tegen de olieboring en oliewinning kreeg voor al voeding na het vertonen van TV-beelden door onderwaterkameras gemaakt in de omgeving van de boortorens en booreilanden. Dit gaf beelden te zien van onnoemelijk afval van buizerij, schroot, vuilnis, weiers touwwerk en allerhande die dan naderhand door de stromingen en getijden over een grote oppervlakte verspreid wordt en, ofwel het vissen onmogelijk maakt, ofwel aanleiding geeft tot veel nettenverlies en dergelijke meer. De oliemaatschappijen die verantwoordelijk gehouden worden voor al het afval die over boord gedumpt werd, zijn reeds aangeschreven om dit alles op te ruimen.

De treilersorganisatie van Zuid-Noorwegen heeft anderzijds een resolutie gestemd voor het ontvangen van schadevergoeding wegens de schaden opgelopen aan de visserij door de activiteiten van de booreilanden. Volgens woordvoerder van deze organisatie zou de schaden in de laatste jaren reeds tot een bedrag van 70 milj. B. Fr. opgelopen zijn.

## FRANSE VISSERIJRECHTEN UITGEBREID VOOR GUYANE EN SAINT-PIERRE ET MIQUELON

Nadat in het Frans staatsblad van 21 febr. het dekreet verscheen op de uitbreiding van de Franse visserijrechten 200 mijlen uit de kusten van het moederland, is op 27 febr. in het staatsblad de uitbreiding van de visserijrechten verschenen rond de eilanden Saint Pierre en Miquelon in de Atlantische Oceaan en uit de kust van Guyane, telkens tot 200 mijl.

## MEER DAN 100 AANVRAGEN VOOR VISVERGUNNING IN USA-WATEREN

Na de bekendmaking door de Verenigde Staten van Amerika dat buitenlanders over een vergunning zouden dienen te beschikken om na 1 maart nog in de 200 mijlszone te mogen vissen, kwam reeds meer dan 100 buitenlandse aanvragen toe, waaronder 470 uit Rusland en 380 uit Japan! Het is inderdaad zo dat de USA nu iets meer dan 10 t.h. van de wereldproductie van de visaanvoer controleert. Voor sommige vissoorten is de visvangst door buitenlandse schepen zelfs totaal verboden. Dit is onder meer het geval voor de kabeljauw, en de schelvis op de Oostkust en de keizerlijke krab en de garnaal op de westkust. Nochtans worden beide voornoemde landen Japan en Rusland, naar onze maatstaven nog grote contingenten toegekend, namelijk 1,2 miljoen voor Japan en 650 duizend ton voor Rusland. Ondertussen hebben de Verenigde Staten hun kustwacht opgevoerd om het stropen te beletten en kunnen de overtreders tot meer dan 1,5 miljoen B. Fr. beboet worden.

De toegelaten vissersvaartuigen moeten niet alleen over een vergunning van de autoriteiten beschikken maar een bepaald contingent respecteren en rechten betalen volgens de grootte van het vaartuig en de omvang van de vangst. Anderzijds zijn de onderhandelingen tussen Rusland en Japan over het toekennen van wederzijdse visserijrechten nog altijd lopende, alhoewel de struikelsteen hier het zeegebied rond de Koerilleneilanden is dat door Rusland bezet Japans gebied is, sinds de laatste wereldoorlog en waarvan Japan niet kan aanvaarden, dat de Sovjet-Unie deze eilanden in zijn invloedssfeer betreft met betrekking tot de visserijrechten.

## PUBLICITEIT

IN  
HET  
VISSERIJBLAD  
DOET  
UW  
ZAKENCIJFER  
STIJGEN

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

## HODI

Dank zij de 3150 bennen vis van de drie IJslanders op de maandagmarkt geraakten we die dag aan een totale aanvoer van bijna 7000 bennen vis. Een aanvoer die in maanden niet meer kon bereikt worden. Vooral ronde vissoorten met in de eerste plaats schelvis, kabeljauw, gul, wijting en rode zeebaars. Zoals gewoonlijk met schelvis ging die soort nu ook weer veel goedkoper van de hand. Van zodra er een paar honderd manden van die soort op de markt zijn valt de prijs in

### ZEEVAARTLIJNEN

#### OOSTENDE-DOVER/

#### FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 13 tot 19 maart 1977 (1)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :  
Alle dagen te 7.35 10.05 14.40

Afvaarten uit Dover Western Docks :  
Alle dagen te 11.40 15.45 19.05

Dover Eastern Docks :

Afvaarten uit Oostende naar Dagelijks te 8.15 20.15  
Op 13 maart 1977 bijkomende afvaart te 23.15

Op 14, 15, 16, 17 en 18 maart 1977 bijkomende afvaarten te 2.15 4.50 23.15

Op 19 maart 1977 bijkomende afvaarten te 2.15 4.50.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :  
Alle dagen te 1.30 18.00.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 0.20 12.20  
Op 13 maart 1977 bijkomende afvaart te 21.20

Op 14, 15, 16, 17 en 18 maart 1977 bijkomende afvaarten te 3.20 6.20 21.20

Op 19 maart 1977 bijkomende afvaarten te 3.20 6.20.

Afvaarten uit Folkestone :  
Alle dagen te 19.00 22.30

(1) Alle vermelde diensten nemen ook voertuigen.

elkaar. Heel anders dus dan wat met rode zeebaars gebeurt. Ook van deze soort waren honderden bennen op de markt en toch werd er nog tussen 33 en 38 fr het kg voor betaald. Alleen bij de tweede verkoop van de vangst van de O.317 ging die prijs teruglopen tot 1400 fr de ben. Delen van vangsten die nadien verkocht worden krijgen bijna steeds lagere prijzen. Reden te meer om dat zoveel mogelijk trachten te vermijden, het gaat al slecht genoeg zonder dat.

Ondertussen toch nog flinke resultaten voor de IJslanders die flinke vangsten binnenbrachten en er al met al nog behoorlijke prijzen voor kregen. Eerst en vooral rode zeebaars waarvoor dus van 1700 naar 1900 fr de ben betaald werd. Verder ook de schaarse blauwe ieng (50 tot 54 fr), schaat (42 tot 60 fr) en heilbot (129 tot 185 fr). De hoogste opbrengst was voor de O.317 : 1 miljoen 899.403 fr. De kortste reis was voor de O.318 : 1 miljoen

## STRAALBUIZEN

158.770 fr. De Kanaalschepen deden het evenmin slecht deze week. Een erg opgemerkte vangst van de O.135 die ruim 100 bennen heek bevatte. Heek is doorgaans niet goedkoop. Ook nu werd er tussen 60 en 95 fr. het kg. betaald.

Waar ook nog een flinke prijs kreeg (40 tot 60 fr.) en verder tarbot, griet rode knorhaan en andere kanaalsoorten flinke prijzen haalden werd het een puik resultaat voor de O.135 : 853.781 fr. De bokkenvisseren zetten minder grote tongvangsten in de afslag, de N.705 zorgde woensdag voor de grootste vangst en besomde toen 928.968 fr. Tongen noteerden van 115 naar 210 fr. het kg.

Grote tarbot kreeg weer van 250 naar 275 fr. en griet liep op tot 115 fr. het kg. Lagere vangprijzen op woensdag.

Meest westschepen op de maandagmarkt zeer grote wijtingvangsten waarvoor geen te beste prijzen betaald werden. Prijzen die toch gaandeweg stegen en woensdag reeds boven de 20 fr. lagen. De kleine sortering werd maandag gedeeltelijk opgevangen maar kreeg dinsdag weer tot 790 fr de ben. Gul konden deze schepen slechts met mondjesmaat aanvoeren. De prijs lag daarom echter niet hoger, integendeel, maandag zakt de gulprijs op zeker ogenblik tot 24 fr het kg.

Garnaal was veel schaarser dan verleden week. De prijs is nu ook redelijk laag gebleven en schommelde tussen 100 en 129 fr het kg.

### ZATERDAG 12 MAART

## TENTOONSTELLING

### „MARINES”

van kunstschilder  
Willy Brunet

Tijdens de kaartavond die zaterdag om 19.30 uur aanvangt in de stedelijke vissersschool «John Bauwens» te Oostende, wordt een tentoonstelling gehouden van «marines» van de kunstschilder Willy Brunet.

Van hem is bekend dat hij naast de Brugse Academie ook de lessen volgde bij Meester Jan De Clerck. Hij mocht in 1973 op het 6de Salon International te Charleroi, georganiseerd door Le Carrefour Cosmopolite des Arts, in het Paleis voor Schone Kunsten, een eerste prijs in ontvangst nemen. Hij wordt dan ook jaarlijks uitgenodigd om zijn werken tentoon te stellen op de grote internationale tentoonstelling «Kunst in Europa» ingericht door de Europese Raad van Kunst en Esthetiek.

## ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

## VORDAP

### SCHEEPSSCHROEVEN

## VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek  
Oude Stationsweg 15  
Zaltbommel Holland  
☎ 00-31-4180-2654

Vert. voor België  
J. Theunissen  
Terneuzen Holland  
☎ 00-31-1150-4117

Reparatie-werkplaats voor België  
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.  
Dijkstraat 7, Rupelmonde  
☎ 031-752051

## OOSTENDE

### VRIJDAG 4 MAART 1977

KANAAL				
Z.502	20	125	4.994	889.245
Z.499	14	70	1.352	343.365

WEST				
O.279	10	400	—	446.070

MONKEY BANK				
O.306	12	300	—	400.467

### MAANDAG 7 MAART 1977

IJSLAND				
O.334	18	945	—	1.259.810
O.317	20	1.450	—	1.899.403
O.318	16	790	—	1.158.770

KANAAL				
O.180	19	135	3.145	706.744
O.135	17	235	440	853.781
O.274	18	90	2.719	491.279

MONKEY BANK				
N.706	12	325	—	335.840
O.239	12	350	—	324.096
O.232	12	450	—	413.800

NOORDZEE				
O.82	11	310	—	319.391
Z.209-509	14	445	—	661.590

WEST				
N.40	11	375	—	237.586
O.206	11	370	—	278.780
O.243	11	435	—	373.610
O.35	8	140	—	128.915

### DINSDAG 8 MAART 1977

WEST				
N.736	7	110	—	199.861
O.229	8	240	—	223.690

NOORD				
Z.518	8	265	—	236.709

### WOENSDAG 9 MAART 1977

KANAAL				
N.705	15	85	5.424	928.968

MONKEY BANK				
Z.38	11	290	—	296.570

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
-------	----------	------	-----	------	-------	------

### VISAANVOER TE OOSTENDE

4-3	4	42.046	2.111.437			
7-3	16	353.054	9.477.380			
8-3	3	30.750	667.140			
9-3	2	24.174	1.235.098			
	25	450.023	13.491.055			

### GARNAALANVOER TE OOSTENDE

2-3	9	409	40.586	95,—	108,—	
3-3	4	258	26.204	87,—	125,—	
7-3	7	533	55.277	95,—	116,—	
8-3	11	640	73.496	104,—	128,—	
	31	1.840	195.563	87,—	128,—	

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

7-3	6	17.401	454.812			
9-3	7	25.713	1.178.513			

### GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

7-3	2	209	19.942	90,—	98,—	
9-3	3	206	22.598	100,—	116,—	

## INVOERING EENVORMIGE BETONNINGSYSTEEM IN NOORD-WEST EUROPA

Tegenover de vele betonningssystemen over de wereld verspreid, is de noodzaak gebleken tot een eenvormig stelsel te komen. Het nieuw stelsel dat over een periode van vijf jaar in Noord-West Europa algemeen zal worden, zal vanaf april in Ierland van toepassing worden en volledig ingevoerd tegen het laatst 1980. Dat zal het volume, vorm, karakter van het licht, toplichten en zelfs de namen en nummering der boeien veranderen. Ook de bakens en lichtpalen worden hierdoor getroffen. Men zal het aantal betonningssystemen trachten te herleiden tot 2 stelsels. Het zogenaamd „A” systeem met rood naar bakboord, vindt zijn toepassing in de Noord-West Europese wateren en het systeem „B” met rood op stuurboord zal van toepassing zijn voor het Amerikaans kontinent. Men neemt aan, dat er vijf jaar zal verlopen vooraleer het „A”-systeem een volledige toepas-

sing zal hebben in Noord-West Europa, gezien de vele voorbereidingen, het aanpassen der hydrografische kaarten en dergelijke meer. Het systeem thans in Ierland en rond Groot-Brittannië van toepassing, is thans gekend onder de benaming van het „Lateraal-systeem”. Het nieuw systeem zal bestaan uit een combinatie van het Lateraal en het Kardinaal systeem. Kort gezegd worden de marken in het Lateraal systeem nu voorbijgevaren bakboord of stuurboord naar gelang de vloed, terwijl de marken in het Kardinaal-systeem voorbijgevaren worden. Noord, Zuid, Oost of West naargelang de kleur van het topteken of het licht van de betonning. Het combineren van de twee stelsels zal meer speelruimte geven om dubbelzinnigheden te vermijden. Anderzijds is het nieuw stelsel zo opgevat, dat het weinig moeilijkheden zal bieden voor de zeevarenden.

### MAANDELIJKE STAAT VAN VERANDERINGEN

#### IN DE OFFICIELE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN

Maand februari 1977

#### INBOUW NIEUWE MOTOR + OPDRIJVEN P.K.

Z.520 „CARWEHM” — Eigendom : ROTSAERT Willy, Bondgenotelaan 8390 KNOKKE-HEIST.  
Motor : Mercedes-Benz 175 PK, nr. 355-970-078587, bouwjaar 1976.  
Zeebrief : 4.2.1977.

#### VERANDERING VAN EIGENDOM

Z.550 „ZEEMANSMOED” — Eigendom : WITGEERS Walter, Doornhaagstraat 173, 8370 BLANKENBERGHE.  
Zeebrief : 9.2.1977.

#### ADRESVERANDERINGEN

O.243 „MARIE-PAUL” — Eigendom : CHRISTIAEN Hector, Vaartstraat 6, 8400 OOSTENDE.  
O.29 „BROODWINNER” — Eigendom : DESCHEPPER Frans, Dekenijstraat 17 — bus 4, 8400 OOSTENDE.

#### GESCHRAPT

O.250 „DEO JUVENITE” — Eigendom : Noordvisserij N.V., Bastenakenstraat 12, 8380 ZEEBRUGGE-BRUGGE 5.  
Geschrapt : 11.2.1977.

## NIEUWPOORT

### MAANDAG 7 MAART 1977

N.345	206.741	N.346	51.618
N.590	82.617	N.470	89.783
N.700	16.053	N.349	8.000

Vangsten van «grote» bokkers waren er nu eenmaal niet op deze maandagmarkt. Slechts 5 plankevisseren, die samen 17.500 kg. vis op de markt zetten, met één vangst van «Baecky Haed».

Geen noemenswaardige aanvoer van tongen, die, in kleine hoeveelheden verkocht, tot 200 fr. de kg. kreeg voor de 5den, en zelfs 215 en 220 voor 3de en 4den. De lappen 134 fr. Tarbot, grieten en staarten werden goed verkocht. Vlassers even boven de 2.000 fr. de benne. Rode soldaten, kregen voor de grootste soort 3.650 fr., de kleine van 1.550 à 1.850 fr. de benne.

Robaard kreeg maar lage prijzen : de geroekte 1.380, de robaardjes gingen weg van 700 à 750 de benne. Wijting 1.400 à 1.500 fr. voor de grote, de kleine van 750 fr. tot de opvangprijs 650 fr. De rogsoorten kregen hun prijs : de moers 2.870, de tilten 2.700, grote scherpstaarten 2.350 fr. Zeehonden 1.100, stekkers (knorhanen) 1.090, en een paar bennen speerhaaien kregen 1.800 fr. Zandschullen waren langs de lage kant : grote 600 à 800 fr., kleine 500 fr.

Het totale verkoopcijfer voor deze maandag was 454.812 fr.

### WOENSDAG 9 MAART 1977

N.408	332.392	N.579	272.090
N.15	334.109	N.761	33.530
N.738	128.778	N.715	67.081
N.700	10.533		

Drie «bokkevisseren» en vier Westvisseren konden 25.700 kg. op de markt zetten, met inbegrip van 4.500 kg. tongen.

In een woord kunnen we de marktprijzen geven, dit in vergelijking bij maandag 1.1. : lagere prijzen voor alle soorten, buiten de rogsoorten !

De tongen kregen 123 fr. voor de lappen, de 2de 154 fr., de 3den en 4den 183 fr., de 5de 173 fr., de 6den 145 fr. de kg. Tarbot kreeg wel nog boven de 200 fr. en de middenslagstuks tot 160 fr. Grieten van 80 à 105 fr. Tongen kregen een geweldige deuk. Zo kregen de grote 50 fr., de middenslag 26 fr. en zelfs kleintjes aan 15 fr., dit van de bokkers. Deze van de Westvisseren kregen een prijs van 60 à 40 fr. ! We enige rugsoorten, die dan ook voor deze van de West van 2.600 à 2.000 fr. de benne kregen Zeehonden en speerhaaien gingen weg aan 1.500 en 1.600 fr. de benne Vlassers voor de drie soorten 1.500 à 1.470 fr. Rode soldaten (extra kwaliteit) de grote 2.800 fr. de middenslag 1.720 fr. de benne. De wijting werd verkocht aan 950 à 1.050 fr. de benne voor de grote, de kleine aan de opvangprijs tot max 680 fr.

Rogsoorten waren duur. Zo kregen de moers 3.000 fr. en dit was ook de prijs voor de tilten. Grote scherpstaarten 2.700, kleine 1.800 fr. Robaardjes kregen 850 fr., en dit was ook de prijs voor de stekkers (knorhaan) die gesorteerd waren !

Het eindcijfer voor deze maandag (zonder de garnaal !) was 1.178.513 fr.

### MAAND FEBRUARI 1977

Aanvoer	190.224 kg. voor	6.221.835 fr.
vis	3.072 kg. voor	299.502 fr.
garnaal	193.296 kg.	6.521.337 fr.

### JAAR 1976

Februari : 4.413.266 fr.

## VERWACHTINGEN

### VRIJDAG 11 MAART 1977

KANAAL : O.114 (60 vis, 3.000 tong), Z.34 (100 vis, 6.000 kg. tong).  
MONKEY BANK : Z.62 (380 vis).  
WEST : N.752 (300 m.).

### MAANDAG 14 MAART 1977

IJSLAND : O.236 (730 m., t.t.z. 200 kab-gul, 50 kools, 160 schelvis-totten, 200 bonen, 100 schol en miet, 20 leng).

O.316 (1.800 m., t.t.z. 400 kab-gul, 50 kools, 750 schelvis-totten, 500 bonen, 50 leng, 50 varia).

O.216 (950 m.), O.129.

KANAAL : O.141, O.282, O.83, O.369.

NOORD : O.37.

KELTISCHE ZEE : O.33.

MONKEY BANK : O.128, O.134, Z.597.

WEST : N.720, O.309, O.66.

### DINSDAG 15 MAART 1977

NOORD : O.285, O.26, N.41.

### WOENSDAG 16 MAART 1977

NOORD : O.35, O.279.

## ZEEBRUGGE

### DINSDAG 8 MAART 1977

Z.581	307.760
Z.16	1.054.797
Z.427	321.144
Z.589	427.155
Z.564	328.206
Z.550-511	84.290
Z.201-560	9.402
Z.554-538	110.650

## LAGERE INVESTERINGEN IN NEDERLAND

Door de slechte rendementenpositie is de investering in de Nederlandse visserij in 1976 laag gebleven, maar toch iets minder slecht dan in 1975. In dit laatste jaar bedroeg dit amper 14 pct, terwijl dit in het voorbije jaar 1976, iets opliep tot 25 pct. Dit is nog altijd het bewijs van het weinig vertrouwen dat het bedrijf in de eigen toekomst stelt. Men ziet nog altijd de voor zich liggende jaren somber tegemoet en voelt dan ook geen behoefte aan bijkomende investeringen.

## TE GROTE MAKREELSCHOLEN VEROORZAKEN PROBLEMEN

De Schotse seine-makreelvisseren voor de kust van Cornwall worden met een eigenaardig probleem geconfronteerd, namelijk dit van te grote makreelscholen. Men kan deze vangsten niet volledig aan boord halen en men moet zich vergenoegen met het bovenste uit het seinet te pompen. Slepen van rond de 500 ton in een kleine 24 uur zijn niet zeldzaam.

	7-3-1977		
Schelvis grote	24,—27,—		
Schelvis midden	21,40-25,—		
Schelvis klein	17,—20,—		
Kabeljauw	27,—29,60		
Gul	25,20-28,—		
Wijting	42,—58,40		
Schaat	28,20-37,80		
Zeebaars	26,40-54,20		
Leng	8,—20,20		
Schartong	129 -182		
Heilbot	11,60-17,40		
Koolvis	31,—43,60		
Hondstong			
Zeeewolf			
Staart	106 —,—		

## Tong- en pladijsprijzen

### TONG

#### Oostende

	7-3-1977	8-3-1977	9-3-1977
Lappen	125 -131	121 -131	122 -124
Grote	153 -161	166 —,—	152 -156
3/4	187 -198	211 —,—	174 -179
Blok	199 -210	202 —,—	173 -183
Voor-kleine	190 -196	201 —,—	165 -171
Kleine	165 -169	173 —,—	150 -152
Slips			

#### Zeebrugge

Grote		131 -134	
Blok		146 -168	
Fruut		201 -209	
Schone kleine		181 -208	
Kleine		168 -176	
Tout petit			
Slips			

#### Nieuwpoort

Tong I	134 —,—		122 —,—
Tong II	169 —,—		154 —,—
Tong III	211 —,—		187 —,—
Tong IV	218 —,—		185 —,—
Tong V	200 —,—		173 —,—
Kleine	172 —,—		146 —,—

### PLADIJS

#### Oostende

	7-3-1977	8-3-1977	9-3-1977
Grote	18,60-22,—	18,60 —,—	
Grote iek	18,60-20,—	18,60 —,—	
Kleine iek	18,60-19,40	18,60 —,—	
Derde slag	18,60-21,—	18,60 —,—	
Platjes	16,—,—	16,—,—	

#### Zeebrugge

I		18,—19,—	
II		18,—20,—	
III		18,—23,—	
IV		16,—18,—	
V			

#### Nieuwpoort

Moelen			
Grote pladijs	19,—,—		19,—,—
Drielingen	25,—,—		22,—,—
Platjes	22,—,—		20,—,—

# BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

### FRANKRIJK

#### 5/77 Nadering Duinkerke. — Stortboei verlegd.

Positie : 51°04'55"N — 2°21'17"E.

De W-lijke stortboei werd 350 m W verplaatst, naar bovenstaande positie.

(Zie Belg. krt. „D 11”).

(Med. „Phares et Balises de Dunkerque” 15-2-'77 — H. 61315)

### BELGIE

#### 5/78 (T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen. Zie B.a.Z. 1/52-1977.

Gedurende de periode van 14 tot en met 25 maart 1977, zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector, als volgt :

— week van 14 tot 28 maart 1977 : op dinsdag 15, woensdag 16, donderdag 17 en vrijdag 18 maart 1977 ;

— week van 21 tot 25 maart 1977 : op maandag 21, dinsdag 22, woensdag 23, donderdag 24 en vrijdag 25 maart 1977.

Deze oefeningen worden gehouden van 0800 GMT (0900, plaatselijke tijd) tot zonsondergang, zonder onderbreking.

De schikkingen van B.a.Z. 1/53-1977 zijn van kracht.

(Med. A.A. Sch. Lombardsijde 24-2-'77 — H. 61335)

### NEDERLAND

#### 5/79 Mond Westerschelde. — Oostgat. Lichtboei verlegd. Rede Vlissingen. Ton gelegd.

Zie B.a.Z. 2/64-1977 sub a.

1. De rode lichtboei OG4 verplaatsen ( $\pm 150$  m NE) naar 51°27'38"N — 3°31'16"E.
2. Op 51°26'21"N — 3°35'50"E aanbrengen een rode stompe ton met radarreflector „VR4”.

N.B. Deze ton dekt een verondieping.

(Zie Belg. krt. „D 11” en „Monding der Westerschelde”).

(Ned. B.a.Z. 635 — H. 61302)

#### 5/80 Westerschelde. — Overloop van Hansweert. Lichtboei en ton verlegd.

Verplaatsen naar :

- a. 51°26'13"N — 3°59'43"E ( $\pm 125$  m NNE), zwarte lichtboei OH 7 ;
- b. 51°26'05"N — 4°00'12"E ( $\pm 100$  m NNE), zwarte ton 47.

(Zie Belg. krt. „Schelde”).

(Ned. B.a.Z. 708 — H. 61350)

# REDERS LEEST UW VAKBLAD

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort			
	7-3-1977				8-3-1977				9-3-1977				7-3-1977		9-3-1977	
Tarbot . groot (123)	205	-274							262	—			275	—	220	—
middel (123)	155	-176			144	—			161	—			275	—	170	—
klein (123)	128	-136			127	—							275	—	110	—
Griet : groot (123)	106	-119							109	-112			110	—	100	—
middel (123)	80	-95														
klein (123)																
Schelvis : groot	22	-24							34	—						
middel	16	-19,40							21,60-28,80							
klein	13,60-16								15	-19,60						
Heek : groot	80,40-96															
middel	65	-72														
klein	52	—														
Lom																
Leng	24	-28,40							32	—						
Rog (1)	46	-53,40			35	-58							58	—	58	-62
Keilrog (123)	58	-64,20											55	—		
Rog (23)																
Tilten (23)																
Scherpstaart (23)													54	—	60	—
Halve mans (23)													54	—	54	—
Teelt (2)													34	—	35	—
Katrog (2)																
Kabeljauw	29	-36,60							41	—			55	—	52	—
Gul (groot)	20	-34,40			30	-36,40			24	-44			44	-50	40	-46
Gul (middel)																
Gul (klein)																
Hozemondhamme	89	-142							108	-143						
Wijting : groot	13	-19,60			14,20-21,60				19,40-21	—			30	—	20	—
klein													13	-15	14	—
Schar	10	-16,40			12	-15,20			7,80	—			10	-18	7	-15
Steenhol	22	-82,20			34	-60			16,40-58							
Zeemans	26	-32											36	—	32	—
Hondshaai	20	—			31	—			25	—						
Doornhaai																
Pieterman									7,40	—						
Makreel																
Horsmakreel																
Zeekeeft																
Schaat																
Zeebaars (klipvis)																
Kongeraal	16	-19							14	—						
Schartong	26	—														
Volle haring																
Ijle haring																
Haringshaai																
Steenhol	7	-9,20			12,80-16	—										
Heilbot																
Koolvis	13,60-15	—							16	-23						
Steur																
Zeewolf																
Pollak	28	-34			48,60-45	—			38	—						
Zonnevis																
Koningsvis																
Vlaswijting																
Zeeduivel																
Schotse schol																
Zeehond													22	—	29	—
Bot															4	—
Rode Poon (roobaard)					34,80-53	—							14	-28	40	-17
Grauwe Poon (knorh.)	24,80	—			25,40	—							20	—	18	—
Rode Knorhaan	45,40-63	—			52,40-71,40	—										
Posten																
Langoesten (midden)																
(klein)																

Lees "HET VISSERIJBLAD"

## VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

Aan de donderdagmarkt van 3 maart werd aangevoerd : 40 kg tong; 1 kist tarbot en griet; 46 kisten wijting; 24 kisten schol; 36 kisten schar; 13 kisten varia.

Prijzen in guldens per 1 kg : grote tong 12,68; kleinmiddeltong 14,35; tong één en twee 14,67; per 40 kg : tarbot 296; griet 224-212; kabeljauw één 116-108; kabeljauw twee 162-132; kabeljauw drie 190-130; kabeljauw vier 144-132; kabeljauw vijf 134; wijting drie 118-57; schar 81-50; bot 27-22; schol drie 114-104; schol vier 114-77; steenbolk 55.

De besommingen waren : UK 23 4.000; UK 25 440; UK 200 790; UK 135 en UK 145 1.100; VD 19 1.100; IJM 18 1.400; IJM 27 3.700.

Aan de vrijdagmarkt van 4 maart werd aangevoerd : 4470 kg tong; 54 kisten tarbot en griet; 320 kisten kabeljauw; 34 kisten schelvis; 31 kisten wijting; 944 kisten schol; 79 kisten schar; 156 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 17,00-16,50; grote tong 11,12-10,61; grootmiddel tong 12,41-11,82; kleinmiddel tong 13,72-13,26; tong één 14,11-13,40; tong twee 12,75-12,25 Per 40 kg : tarbot 480-258; griet 256-179; kabeljauw één 108-90; kabeljauw twee 136-120; kabeljauw drie 138-122; kabeljauw vier 134-124; kabeljauw vijf 132-114; schelvis vier 128; schol één 56-51; schol twee 60-52; schol drie 70-53; schol vier 66-44; wijting drie 114-102; schar 78-30; steenbolk 81-69; bot 23-20; kuit 70-69; tongschar 238-181.

De besommingen waren : UK 2 18.600; WR 68 17.700; KW 185 14.400; UK 234 9.000; Een Deense kotter : HG 247 9.000; Texelse kotters tesamen 100.000.

Op de maandagmarkt van 7 maart werd aangevoerd : 12.500 kg tong; 212 kisten tarbot en griet; 735 kisten kabeljauw; 1782 kisten koolvis; 534 kisten schelvis; 906 kisten wijting; 3872 kisten schol; 151 kisten schar; 24 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 16,30-13,62; grote tong 10,69-10,35; grootmiddel tong 11,92-11,60; kleinmiddel tong 12,90-12,60; tong één 13,30-12,65; tong twee 12,40-11,51 Per 40 kg : Kuit 84-59; steenbolk 56-35; ham met kop 162-148; hake 264-162; bot 20; poontjes 67-38; schar-tong 60-47; kleine kreeft 184; krab 56-46; witte koolvis één 86; witte koolvis drie 88; tarbot 488-215; griet

243-143; kabeljauw 108-78; kabeljauw twee 134-80; kabeljauw drie 130-92; kabeljauw vier 144-94; kabeljauw vijf 114-96; koolvis één 36-33,50; koolvis twee 35-33,50; koolvis drie 48-43; koolvis vier 47-42; schelvis één 102; schelvis twee 90-71; schelvis drie 77-66; schelvis vier 78-48; schol één 53-50,80; schol twee 54-50,80; schol drie 58-50,80; schol vier 55-46; wijting twee 66-57; wijting drie 74-47; schar 76-27; schar-tong 230-168; leng 106-80; lom 84.

De besommingen waren : KW 4 14.000; KW 11 28.000; KW 22 34.600; KW 24 22.000; KW 25 39.100; KW 29 8.800; KW 45 23.100; KW 51 2.800; KW 81 74.900; KW 88 20.800; KW 106 16.900; KW 113 15.500; KW 137 3.900; KW 145 23.000; KW 149 29.000; KW 152 5.000; KW 167 4.800; KW 173 7.300; KW 175 23.400; KW 189 21.700; KW 214 2.200; KW 221 4.800; KW 226 6.200; WR 32 18.400; VL 73 32.700; VL 142 23.400; SCH 256 16.700; IJM 20 16.720; IJM 29 21.100; IJM 44 25.700; IJM 115 21.000; IJM 207 5.300; IJM 209 4.000 IJM 211 16.100; één Deens vaartuig de RI 288 met 14.100.

Aan de dinsdagmarkt van 8 maart werd aangevoerd : 456 kilogram tong; 8 kisten tarbot en griet; 227 kisten kabeljauw; 3967 kisten koolvis; 642 kisten schelvis; 445 kisten wijting; 259 kisten schol; 4 kisten schar; 3 kisten haring; 188 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 13,89-13,46; grote tong 10,90; grootmiddel tong 12,03-11,86; kleinmiddel tong 12,09-11,90; tong één 12,88-12,60; tong twee 11,88-11,62; per 40 kg : poontjes 57-32; schar-tong 71-50; steenbolk 45; lom 62; leng 93-63; hammen met kop 144-134; hake 220-176; koolvis drie 88,80 tarbot 437-221; griet 240-176; kabeljauw één 102-73; kabeljauw twee 152-76; kabeljauw drie 142-100; kabeljauw vier 128-100; kabeljauw vijf 122-74; koolvis één 43-33,50; koolvis twee 43-35; koolvis drie 47-40; koolvis vier 43-25; schelvis één 104-94; schelvis twee 88-72; schelvis drie 86-54; schelvis vier 75-47; schol één 54-50,80; schol twee 57-52; schol drie 61-51; schol vier 78-49; wijting drie 68-47; haring één 57; schar 80-50; tongschar 152.

De besommingen waren : KW 44 19.200; KW 135 39.300; KW 141 69.600; KW 117 12.900; KW 206 9.300 VL 142 60.500; 2de gedeelte IJM 27 1.400; SCH 171 48.500; UK 135 en UK 145 6.900.

## Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 28 febr. tot en met 4 maart

Door 76 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

28.046	kg	TONG	f 357.174,35	van	f 1590	f 1014
14.652	kg	TARBOT	f 139.568,01	van	f 1930	f 552
359.020	kg	SCHOL	f 434.305,95	van	f 218	f 090
29.020	kg	KABELJAUW	f 83.946,45	van	f 430	f 200
3.641	kg	GRIET	f 18.314,45	van	f 563	f 323
12.990	kg	SCHAR	f 14.157,18	van	f 224	f 060
3.810	kg	WIJTING	f 6.824,16	van	f 216	f 110
5.570	kg	STEENBOLK	f 6.694,27	van	f 140	f 124
2.431	kg	TONGSCHAR	f 10.514,31	van	f 495	f 343
1.060	kg	LIEVER-KUIT	f 842,75	van	f 168	f 069
802	kg	ROG	f 1.279,25	van	f 236	f 124
560	kg	SCHELVIS	f 1.232,33	van	f 265	f 170
101	kg	ZEEWOLF	f 404,43	van	f 450	f 315
3.537	kg	DIVERSEN	f 1.685,85	van	f	f

465.240

1.076.943,79

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

### VOORLICHTINGSMIDDAG IN IJMUIDEN

# Koolvis vormt goed alternatief voor veelgevraagde kabeljauw

De Hollandse visserijwereld stond vrijdag in het teken van de koolvis. In het Instituut voor visserijproducten is die dag een speciale bijeenkomst gehouden over koolvis, de mogelijkheden van deze vissoort en de vraag, waarom hij in ons land niet populair is geworden.

Op deze bijeenkomst was er een inleiding door een groothandelaar in vis, een viswinkelier en een diëtiste, die ieder hun visie op de koolvis en haar mogelijkheden gaven. Daarna was er een forumdiscussie.

Nederland is vergeleken met bijvoorbeeld West-Duitsland, Engeland of Noorwegen maar een zeer kleine aanvoerder van koolvis en zelfs de winteraanvoer, die een piek in de vangsten betekent, wordt voor een groot deel in de Duitse havens gelost. In Nederland ligt de koolvis niet gunstig in de markt bij de consumenten. Vermoedelijk kopen de meeste huisvrouwen nooit bewust koolvis en indien men koolvis gegeten heeft, dan is dat nog meestal in vissticks of lekkerbekjes.

Als mogelijk andere oorzaken van een gebrek aan populariteit van deze vissoort wordt genoemd het feit,

dat de viswinkelier een duidelijke voorkeur heeft voor andere, zij het duurder vissoorten, terwijl ook de groothandelaar er op enkele uitzonderingen na niet happig op is om in koolvis te doen. Daarbij komt dat de aanvoer van deze vissoort zeer onregelmatig is.

Wel is er een duidelijk stijging van de waardering voor deze vissoort waar te nemen, maar desondanks ligt de vis een straatlengte achter op de kabeljauw. In Duitsland met name wordt de vis wel als een goed alternatief voor kabeljauw of roodbaars gegeten. Men ontdoet de vis dan voor verkoop wel van zijn wat onaantrekkelijke zwarte vel en verwerkt ze vaak ook tot namaakzalm als Seelachs in olie.

Om te zien of er toch betere mogelijkheden voor de koolvis in ons land zijn heeft het Instituut voor Visproducten TNO en het Landbouwkundig Economisch Instituut een eerste marktverkenning gemaakt in 'n discussienota. De koolvismiddag in IJmuiden was een eerste poging om deze vissoort wat meer waardering te geven in de visserijwereld.

Uit IJmuiden Courant

## REDERS

## LEEST UW

## VAKBLAD





# HULP in NOOD

Samenwerkende Vennootschap

**H. BAELSKAAL, 27 - 8400 OOSTENDE**

**Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 812.29**



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.

