



**het  
visserij  
blad**

VRIJDAG 15 APRIL 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 14 — 44e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

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

Beroepsvereniging

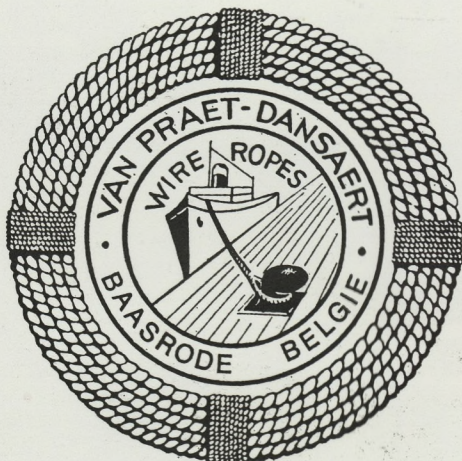
## HAND IN HAND

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

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

**VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN**

# A. LOWYCK & ZOON

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



**HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN**



Agent en deponhouder voor de Visserij:

## Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varoseleau en Vettewinkel)

(7772V)

## 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. Baelskaal 30, Oostende.  
De BTW is niet verschuldigd voor schepen.

### VERKRIJGBAAR:

#### A. IN BELGIE

- ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”. Hendrik Baelskaal 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.

# het visserijblad

Vrijdag 15 april 1977 — Nr. 14

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

## Omzet gedaald te Zeebrugge

De medewerker aan Het Visserijblad van vorige week is nogal eenzijdig in zijn commentaar bij een verminderde omzet, waar hij meent omwille van deze lagere omzet te mogen pleiten voor een uitbreiding van de vloot en de achteruitgang te moeten wijten aan de vangstbeperkingen.

Wij gingen uiteraard nooit akkoord om de barometer van het bedrijf af te lezen aan de resultaten van één maand. Als de maand maart minder goed is geweest in vergelijking met vorig jaar, houdt zulks geen enkel argument in om daaraan de winst of het verlies te bepalen van het jaar 1977.

Maar we kregen niet alleen de cijfers over de maand maart; we beschikken reeds over de resultaten van de eerste trimester 1977 en pratend over 3 maanden i.p.v. over één maand, kunnen we al beter de invloed van storm, slechte vangst, minder eenheden enz. beginnen afwegen.

En de cijfers van deze eerste drie maanden doen al een bijzonder pijnlijke vaststelling naar voor komen: we hebben in Zeebrugge ruim 90.000 kg méér vis gevangen dan in 1976, wat dus geenszins bewijst dat de vangstcapaciteit van onze vloot er zou op achteruit gegaan zijn. Stormverbaasd zijn we echter en niet zonder bitterheid als we zien dat we gemiddeld voor onze vis 5 fr per kg. minder hebben ontvangen dan verleden jaar.

Meer nog! We voerden te Zeebrugge 135.000 kg. minder tong aan, maar voor onze globale aanvoer van 500.000 kg kregen we gemiddeld 14 fr per kg minder. Dat geeft te denken.

Alle theoriën over vrije markt, noodzakelijke kwota enz. blijken hier duidelijk totaal zonder belang te zijn voor de visserij. Nederlandse biologen, die internationaal nogal sterk hun mening weten door te drukken om o.m. de kwota in de toekomst nog te verminderen, hebben ooit prachtige theoriën ontwikkeld en de goedgelovigen kunnen wijs maken dat minder aanvoer door minder vissen niet alleen de kosten zou verminderen, maar ook de prijzen zou opjagen. Dat is totaal vals gebleken. In Zeebrugge wordt de globale opbrengst in zeer grote mate door de tong bepaald en deze tong is in 1977 heel wat lager geprijsd geworden, wat op zichzelf reeds een teruggang van 7 miljoen betekent. Minder aanvoer en minder prijs.

Pladijs hebben we daarentegen dubbel aangevoerd, maar eveneens met een gemiddelde prijsverlaging van 5 fr per kg, terwijl voor garnaal, niettegenstaande een grotere aanvoer van 120.000 (meer dan 100%), de prijs met 12 fr gemiddeld is gestegen.

Het zijn dus niet de biologen die onze toekomst uitmaken, maar wel de markttoestanden!

Zeer pessimistisch kan de Oostkust klagen dat na 3 maanden de totale opbrengst met ong. 14 miljoen is verminderd t.a.v. 1976, maar even optimistisch zou kunnen aangevoerd worden dat we 40 miljoen meer hebben opgebracht dan in 1975.

Anderzijds zouden we ons in het onvermijdelijke moeten schikken wanneer onze aanvoer in kg zou verminderd zijn, maar bij een stijging van meer dan 90.000 kg door ca 10 vaartuigen minder kunnen we niet anders dan de oorzaak buiten de vloottoestanden zoeken.

Niettegenstaande de uitzonderlijke vangsten van 1976 hebben we altijd gezegd dat onze vloot niet te groot was voor het ons toegestane kwantum, zodat we nu geen moord en brand moeten schreeuwen wanneer we in 1977 ons kwantum niet eens zouden opgebruiken. In 3 maanden tijd 135.000 kg minder vangen betekent toch al iets! En onze visserij zou nog in lengte van dagen kunnen gerust zijn wanneer wij 3.000 ton tong mogen vangen.

(Vervolg blz. 2)

## Keuringsheffing op aangevoerde en ingevoerde vis is onwettelijk

In de Visserijwereld van 7 april lezen we dat het protesten heeft geregd tegen de bepalingen van het K.B. van 30 april 1976, niet alleen van uit België zelf, maar ook vanuit andere landen. Als gevolg hiervan, aldus nog altijd de „Visserijwereld” is de aanvankelijke datum van invoering van 1 december 1976 eerst verschoven naar 1 februari 1977, later naar 15 maart, terwijl thans nog geen definitieve datum is vastgesteld. Het Nederlands blad heeft het hier over de keuringsheffing aan de grenzen en niet over de keuring in de Belgische afslagen waarvan we weten dat deze werkelijk effectief op 15 maart is ingegaan.

Indien ik, aldus vervolgt het blad, juist ben ingelicht, is later in overweging genomen de keuringsrechten te verlagen tot 0,30 fr per kg bij invoer van be- en verwerkte vis, en een keuringsrecht op te leggen van 0,15 fr per kg bij aanvoer. **DE DISKRIMINATIE VAN DE OVRIGE EEG-LANDEN BLEEF HIERDOOR GEHANDHAAFD.**

Volgens een vroeger arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen op 15 december 1976, verschenen in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen van 25 januari 1977 Nr. C 18/7 is het Hof in het geding tussen Simmenthal S.P.A. te Monza en het Italiaanse Ministerie van Financiën tot uitspraken gekomen waaruit we, ten gerieve van onze lezers hier, het voornaamste weergeven:

Indien systematische grenskeuringen van de in de Richtlijnen 64/432/EEG en 64/433/EEG bedoelde produkten niet, meer noodzakelijk en bijgevolg niet, meer gerechtvaardigd zijn, en indien de voldoening aan de gezondheidsvoorwaarden in beginsel nog slechts moet blijken uit de controle van de documenten (keuringsbewijs, gezondheidscertificaat) welke de produkten verplicht begeleiden, zijn sporadische veterinaire of gezondheidskeuringen niet uitgesloten. **MITS DEZE NIET ZO VEELVULDIG VOORKOMEN DAT ZIJ EEN BEPERKING VAN DE HANDEL TUSSEN DE LIDSTATEN VORMEN.**

Als heffingen van gelijke werking als douanerechten zijn te beschouwen, de geldelijke lasten welke

op de produkten worden gelegd wegens bij grensoverschrijding verrichte keuringen. Zulks zou slechts anders zijn, indien die geldelijke lasten voortvloeien uit een algemeen stelsel van binnenlandse belastingen die systematisch, volgens dezelfde maatstaven, nationale produkten en geïmporteerde produkten treffen.

De lasten die door verschillende overheden wegens keuringen binnen de lid-staten worden geheven over zowel inheemse als geïmporteerde produkten, vormen binnenlandse belastingen welke onder het **DISKRIMINATIEVERBOD VAN ART. 95** van het EEG-VERDRAG VALLEN.

Het besluit is dus duidelijk, dat de heffingsrechten hier in België, zowel de binnenlandse als deze aan de grens op grond van artikel 95 van het EEG-Verdrag onwettelijk is en dat bij een beroep op het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen ons Koninklijk Besluit van 30 april 1976 zal gewraakt worden ofwel dat ons land er zal toe aangezet worden dit K.B. zodanig aan te passen, dat het niet onder het diskriminatieverbod van art. 95 van het EEG-Verdrag zou vallen, door volgens ons bv. de keuringsrechten door het algemeen belastingstelsel van het land te laten dragen en die heffingen, zowel ten laste van de producent als ten laste van de handel, af te schaffen.

We wachten nu alleen nog op deze organisatie, en we denken hierbij, enerzijds aan de Redercentrale voor de reders, en aan representatieve groepering van de Handel wat de kopers betreft, om klacht in te dienen bij het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen. Of is het secretariaat van de Rederscentrale daar nog alleen om allerlei lasten op onze reders gelegd, goed te keuren.

Al met al zal weer eens overduidelijk bewezen zijn of worden dat voor die Vleesinspectie het er alleen op aankwam om veeartsen een job te geven ook al moest men hier door een onproduktieve last op het bedrijf leggen en zodanig dat men hierdoor, bewust of onbewust, in konflikt komt met art. 95 van het Verdrag. **Billiau Leo**

# Omzet gedaald te Zeebrugge

(Vervolg van blz. 1)

Maar wie geeft ons de zekerheid dat wij voor ons produkt zullen betaald worden ?

We hebben al van alles moeten horen : dat onze vis niet genoeg verzorgd is, dat de handel niet voldoende en niet vlug genoeg ingelicht wordt over de te verwachten aanvoer, dat de dollar-prijs van belang is, dat de tong te klein of te groot is enz. Maar nog niemand is er met een studie voor de dag gekomen over onze marktmogelijkheden en onze markttoestanden.

Een antwoord op het vraagteken waarom onze kleine wintergarnaal, niettegenstaande een dubbele aanvoer (buiten seizoen en buiten de feestdagen), plots 12 fr meer waard is en waarom onze tong met 20% lagere vangst 14 fr goedkoper wordt aangekocht. Of waarom pladijs, met een nochtans verhoogde opvangprijs, toch gemiddeld 5 fr minder duur werd.

Let wel, wij willen hier niet onbedacht onmiddellijk en ongenueanceerd de schuld wijten aan de vishandel, waarvan we denken dat die al evenmin een gefundeerd en volledig antwoord kan geven.

Een wetenschappelijk antwoord zoeken schijnt echter weinigen te interesseren, voor marktonderzoek is er geen geld of geen belangstelling.

Veel liever wil men schimpen en treiteren omdat Robert Cattoor al of niet een scheepskrediet kreeg en daarvoor een schuldige of een slachtoffer zoeken, dan elk voor zich deze onafwendbare waarheid eigen te maken dat we voor ons produkt een voldoende hoge prijs krijgen. De prijzen voor herstelling en onderhoud zijn niet te drukken, al kan men zijn vaartuig natuurlijk verwaarlozen (en velen doen dit reeds), zodus moet ons produkt geherwaardeerd worden.

Is het een te zware opgave voor het nieuw gemeentebestuur van Brugge een enquête te houden over de prijsevolutie van de vis, nu de Oostkust toch dé haven van onze belgische visserij wordt ?

Aanvoer 1e trimester 1977  
Vismijn Zeebrugge

	Kilogram		Frank (duizendtallen)		Gemid- delde prijs	meer of min
	Totaal	meer of min	Totaal	meer of min		
Tong	508.507	-135.000	79.241	- 30.000	155,83	-14
Pladijs	1.302.311	+650.000	20.283	+ 6.500	15,57	- 5
Kabeljauw	286.928	-150.000	9.584	- 1.800	33,40	+ 7
Garnaal	223.664	+120.000	18.345	+ 11.000	82,02	+12
Tarbot en griet	77.707	- 20.000	8.098	- 1.500	104	+ 6
<b>Totaal</b>	<b>3.647.173</b>	<b>+ 90.000</b>	<b>171.671</b>	<b>- 14.000</b>	<b>47,06</b>	<b>- 5</b>

Jef Deroose

## De staatssleepdienst ontredderd

Deze week is de Staatsleepboot «Zeeijger» volledig buiten dienst gesteld, daar een zware breuk aan de motoren een herstelling vergt, welke minstens twee maanden zal duren.

Dit heeft voor gevolg dat er nog slechts één Staatsleepboot : «De Zeemeeuw» ter beschikking is, waarvoor de richtlijnen zijn, dat deze in de Oostendse haven moet blijven om bij reddingen en hulp aan Staatsmaalboten te kunnen inspringen.

Niet alleen de visserij is hiervan het slachtoffer maar ook alle prive schepen, zoals yachten, koopvaar-

dij enz...

Het komt ons voor dat aan de toestand van onze Staatsleepboten en Reddingdienst ernstig dient gedokterd, wil men onverwachts voor geen grote catastrofe staan.

Of zijn het alleen de Waalse en Brusselse belangen, welke dienen geholpen.

Te Brussel worden onze Zeevaartbelangen maar al te lichtzinnig bekeken en het vergt veel tijd om iets de visserij en de zeevaart aanbelangend, te bekomen.

Hier is een ernstig onderzoek en tussenkomst zeer noodzakelijk.

## VOOR WANNEER DE MODERNISERING VAN ONZE REDDINGSDIENST ?

# Een onaanvaardbare toestand

In datum van 11 maart gaven we kennis van het feit dat, op 8 maart, een Engelse reddingsboot, de City of Broodford, aan de Belgische maritieme overheid voorgesteld werd.

De bedoeling van dit voorstellen, was aan te tonen van welk groot belang, technische vaardigheid en modernisatie van dit type van Engelse makelij, dit soort schepen is met het oog op reddingen en zelfs opsplegingen van kleine vaartuigen (yachten en vissersvaartuigen) in nood.

Onze drie reddingsboten zijn immers meer dan 20 jaar oud en mogen als totaal verouderd type aanzien worden.

Deze nieuwe boten kunnen een snelheid van 19,5 mijl ontwikkelen en in storm en bij windkracht tien, wordt er nog 12 mijl bereikt.

Zoals we reeds schreven, hebben de boten een lengte van 22 m en zijn 5,50 m breed. Ze zijn gemaakt uit glasvezel-polyester, zijn voorzien van twee motoren van 460 pk en alle nodige ultra moderne apparaten. Als ze kapseizen, is er een toestel aan boord, die automatisch de motoren uitschakelt. Door middel van een waterproof systeem komt de boot opnieuw recht, en kunnen de motoren opnieuw draaien.

Deze boten zijn dus uitstekend

geschikt voor reddingsoperaties van alle aard en ze zouden ook uitstekend zijn voor het houden van politie-toezicht binnen de 12 mijlszone. Het komt nu voor dat de huidige drie reddingsboten soms niet buiten kunnen wegens één of ander defect.

Ze kosten 16 miljoen, maar wanneer men nagaat, van welk groot nut ze zijn, en welke technische perfectheid ze benaderen, dan is het aanschaffen er van niet, alleen van belang, maar gezien die huidige toestand van groot nut.

Naar we vernemen zou de minister van Verkeerswezen het aanschaffen ten titel van proef van één boot, voorstellen. De huidige regeringscrisis heeft voor gevolg, dat een bestelling nog lang op zich zou kunnen laten wachten. De kabinetsraad moet ten andere de uitgave goedkeuren.

Gezien het belang er van, vragen we ons af waarom dat getalm, temeer dat het niet, alleen noodzakelijk is de drie oude te vernieuwen, maar alles goed is zolang er niets voorvalt met het gevolg : dagblad-artikels met grote titels, interpellaties en parlementaire vragen.

Besef, men te Brussel wel het belang van een snelle beslissing ?

P.V.

## GEEN STAATSSLEEPBOOT MEER

# Wordt Nieuwpoort aan zijn lot overgelaten ?

Kan er nog hulp geboden worden aan vissersvaartuigen of yachten (?) met defekte motor, die sleephulp nodig hebben ?

Als we de huidige toestand nagaan, dan beschikt het Loodswezen van Nieuwpoort, alleen nog over een «vedette», die een snelloper is maar gezien zijn constructie niet kan en mag voor sleepboot gebruikt worden !

Vóór enige tijd beschikte Nieuwpoort nog over een «redeboot» die, alhoewel geen groot vaartuig toch heel wat werk gedaan heeft voor de visserij !

Werd een vissersvaartuig met motordefekt of kor in de schroef door de grote sleepboot van Oostende naar de Nieuwpoortse haven gesleept, dan loste die zijn opgesleept vaartuig buiten de haven, nam de redeboot de sleep over en bracht het vaartuig veilig naar de kaai of naar de kuisbank.

Nu is er geen redeboot meer, en met de «vedette» mag en kan er geen sleepwerk gedaan worden !

Wat gebeurt er nu als een vaar-

tuijg door de «Zeeijger» bijvoorbeeld naar Nieuwpoort gesleept wordt ? Deze mag, gezien instructies van hogerhand de havengul van Nieuwpoort niet binnen alhoewel dit bij hoog water geen gevaar oplevert (zie Zeemacht en andere).

Dan wordt de sleepkabel even buiten de haven van Nieuwpoort losgelegd, en moet er gewacht worden op de hulp van een ander vissersvaartuig die de sukkel naar binnen sleept !

Wat kan er allemaal niet gebeuren in de tijdsperiode tussen het lossen van de sleepkabel door de «grote» sleepboot, en vóór er een ander vissersvaartuig ter hulp komt ?

Kan er één haven genoemd worden, waar niet alleen vissersvaartuigen, maar ook yachten een thuishaven hebben, en die over zo weinig hulpmiddelen beschikt, om hulp te bieden waar het nodig is voor zeevarenden ?

Onze heren van Brussel schijnen ook dat niet te beseffen.

# Waarheen met het zand van het nieuw visserijdok te Oostende ?

## Een miljoenen verspilling

Het is onze lezers bekend dat we in ons blad, een vraag van volksvertegenwoordiger Dries Claeys publiceerd, waarin hij de minister van Openbare Werken vroeg wat hij met het uit te baggeren zand zou doen.

Wij herhalen hierna die vraag en het antwoord van de minister.

### VRAAG

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

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

Daarbij heb ik vastgesteld dat er aldaar een hele massa zand opgehoopt ligt, dat wat de aard ervan betreft, deze magenoege overeen met het zand van duin en strand.

Vandaar dat ik meen dat hier reeds een eerste 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 verbetering en verbetering van de duinenvoet aldaar te verwezenlijken ?

### ANTWOORD

Ik heb de eer het Geacht Lid mede te delen dat de bedoelde zand hopen tijdelijke stapelingen van zand zijn, die voortkomen van het graven van de bouwsluif waarin de kaaimuren rond het nieuw visserijdok in de haven van OOSTENDE gebouwd worden.

Het grootste gedeelte van dit tijdelijk opgestapeld zand moet dienen voor de aanvullingen achter en boven de nieuwe kaaimuren.

Evenwel zal er later nog een relatief groot volume (ong. 260.000 m<sup>3</sup>) grondspecie vrijkomen uit het dok zelf. Het uitbaggeren van dit dok kan vanzelfsprekend maar uitgevoerd worden na de voltooiing van de kaaimuren rond het nieuwe dok (voltooiing ong. juli 1977).

De bedoeling ligt voor die graafspecie te doen opspuiten naar het strand van de Vosseslag, eens dat de werken tot het bouwen van de kaaimuren voltooid zijn. Volgens de bestaande voltooingen mag verondersteld worden dat een groot gedeelte van die graafspecie bruikbaar zal zijn voor strandvoeding. Enkele boringen met monsterneming zijn bevolen, ten einde de kwaliteit van die graafspecie beter te onderzoeken. Verwacht wordt dat wel een volume zand van circa 200.000 m<sup>3</sup> zal ter beschikking komen.

De granulometrie van dit zand zal wellicht iets te fijn zijn om een

ideaal zand te zijn voor strandvoeding. Het opspuiten naar het strand blijft evenwel verantwoord om volgende redenen :

- 1 er wordt werk met werk gemaakt;
- 2 de operatie is goedkoper dan met zand te halen uit zee;
- 3 dit enigszins te fijn zand kan zo hoog mogelijk tegen het zeeduin opgespoten worden, waar het minder aan golfslag onderhevig is en tijdelijk de nodige stabiliteit kan behouden : indien het zand toch langzaam van het hoog strand afgehaald wordt, en zich uit spreid over het lager strand, kan het dan met een laag grof zezand bedekt worden in het kader van het voorgesteld werkenprogramma.

### Veel miljoenen weggegooid

Aan de hand van het antwoord van het ministerieel departement, moeten we als dagelijkse passant aan die dokken doen opmerken dat de ong. 260.000 m<sup>3</sup> grond die vrijkomt, voor het grootste gedeelte had kunnen gebruikt worden voor aanvullingen achter en boven de nieuwe kaaimuren.

Wat is er nu in al die tijd gebeurd ?

Op de vrije gronden langs de Ankerstraat gelegen, werden een honderdtal kamions afval van overal komend 's nachts gestort met of zonder toelating (?) van de stads- of rijksoverheid, in zoverre, dat het daar meer dan twee jaar een vuilnisbelt is geworden. Sedert enkele weken heeft de annemer van het werk die vuilnisbelt overgebracht met alle beton, steenbrokken en wat weten wij al, naar die kaaimuren, waar in feite de grondspecie bij baggering had voor kunnen dienen.

Op die wijze zouden miljoenen gespaard gebleven zijn. Nu zal men een aanbesteding uitschrijven, waar van alleen een rijke baggermaatschappij zal gebruik maken om aan strandvoeding (?) te doen aan de Vosseslag, waar bij de eerste stormgans dat hoopje zand zal weggevaagd zijn.

En dat noemt men een goedkoper operatie dan zand halen uit zee.

Ondertussen gaat dit zand halen uit zee dagelijks voort en passeren elke dag tientallen 20 tonners om dat zand weg te voeren, waar men hier 260 duizend m<sup>3</sup> uit het nieuwe dok zal schikken naar de Vosseslag.

Men moet maar durven dergelijke verkwistingen aan de naïeve lezer te verrechtvaardigen.

Hopen we dat de volksvertegenwoordigers en in het bijzonder Dries Claeys die de zaak aangepakt heeft, het daarbij niet zal laten.

## Een nieuw bestuur te Brugge

De Raad van State heeft dan toch de verkiezingen van oktober 1976 voor Groot-Brugge goedgekeurd. Eerstdaags zal Brugge dus een nieuwe burgemeester en een nieuw schepenkollege hebben.

We zouden bitter kunnen stellen dat nieuwe mesjes goed snijden, maar dat men uiteindelijk alle politiekers in één zak mag steken, zodat de visserij niet veel heil zal te verwachten hebben.

We zouden ranuncus kunnen opsommen wat de vorige bewindvoerders hebben nagelaten voor de visserij te doen of we zouden misprijzend kunnen voorspellen dat de socialistenvoor de middenstand geen lans breken en dat de V.U. geen verantwoordelijkheid zal durven nemen.

Elk, volgens eigen gezindheid en eigen haard, kan daaromtrent een mening hebben en de toekomst zien vol bange voorvoelens of met blijde verwachting. Wij zijn althans verheugd dat het nieuwe bestuur vogels van verscheiden pluimage heeft, waardoor de kans groter geworden is dat meer dan één soort mensen zal geraadpleegd worden en dat het beleid minder autoritair-afwijzend zal zijn.

We verwachten niet dat alle mistoestanden op één dag zullen wegemaakt zijn. Maar we hopen dat men minstens oog zal hebben voor wat moet veranderd worden. We hopen vooral en in hoofdzaak dat het nieuwe bestuur van Brugge eerbied zal hebben voor de eerste plaats die Zeebrugge als vissershaven heeft ingenomen en dat het, met ons en met gans de Oostkust, zal vechten en zes jaar lang zal blijven vechten, niet zozeer om de belofte dat de vissershaven niet weg moet te bewerkstelligen, maar vooral omdat de Oostkust een nieuwe vissershaven zou krijgen en moet krijgen.

Het is een uitdaging voor de dames en heren van het nieuwe kollege zich totaal in te zetten voor dit Vlaamse vissersvolk, met hetwelk zij zo graag op een foto staan.

Persoonlijk hebben we vrienden in dat nieuwe kollege, maar we durven onze vrienden verloochenen wanneer hun woorden slechts ijdele beloften zijn en hun daden een verloochening zouden inhouden van de grootste verzuchting van de ganse Oostkust-visserij.

J. Deroose

## RUSSISCHE SCHIPPER IN ENGELAND ZWAAR BEBOET Reders opgelet !

Sinds de nieuwe wet in voege is getreden, die het Britse rechtbanken mogelijk maakt wegens illegaal vissen boeten tot 50 duizend pond uit te spreken, kregen we voor een tweede maal een zware boete uitgesproken door de rechtbank van Lerwick op de Shetland die een Russische schipper tot 10 duizend pond heeft veroordeeld, hetzij 650 duizend B. fr. wegens vissen in de 200 mijlszone. Voorheen was door dezelfde rechtbank reeds een schipper uit de Faroe beboet voor 20 duizend pond wegens illegaal vissen in de 12 mijlszone. Voor het in voege treden van de nieuwe wet, konden de schippers maximaal slechts tot 50 pond beboet worden, hetzij zowat 3.250 B. fr., met daarbij nog altijd de in beslagname van de vangst en van de netten die men mocht vrijkopen.

We delen dit niet alleen als nieuwtje mede, maar in het bijzonder om onze reders en schippers te waarschuwen voor deze uitzonderlijke zware boeten.

Beter is nog altijd te voorkomen. De rechtbanken passen tegenwoordig in Engeland zeer zware sancties toe onder de druk van de plaatselijke nieuwsmedia en visserijkringen, die het altijd hebben over de buitenlanders die tot onder de kusten van Groot-Brittannië de vis komen wegvangen, terwijl de eigen visserij aan allerlei beperkingen onderworpen is, aldus deze kringen. Van het Russisch vaartuig werden verder de netten in beslag genomen en moesten deze eveneens vrijgekocht worden, hetgeen naar verhouding nog zo een 2 miljoen bedroeg.

## DE PRIJS VAN DE KOPERSKAART MET 25 PCT GESTEGEN !

Daar waar de prijs van de koperskaart te Oostende verleden jaar nog 3.600 fr bedroeg, moet de nieuwe koperskaart nu 4.500 fr betaald worden. Hoe zou het anders kunnen dat er niet iets bij komt. Ook de pakhuishuurprijzen zijn de laatste jaren gevoelig de hoogte ingegaan en zo is het de beurt aan elkeen. Zowel de handel als de producent moet lammeren met dit onderscheid dat de handel dit in de prijs kan doorrekenen en de producent afhankelijk van de «Vraag en het Aanbod».

# NIEUWE TABELLEN VOOR DE BASISLONEN IN DE ZEEVISSERIJ VOOR DE ARBEIDSONGEVALLEN

In het Staatsblad van 9 april verscheen een K.B. van 30 maart 1977 met de vaststelling van de basislonen die in aanmerking moeten genomen worden vanaf 1 januari 1977 voor de berekening van:

- 1) de premie verschuldigd door de reders
- 2) van de vergoeding toe te kennen aan de vanaf 1 jan. 1977 door een arbeidsongeval getroffen zeevisser, of zijn rechthebbenden.

## Bijlage 1

### ZEEVISSERS

Tab.1 van de basislonen die in aanmerking worden genomen voor de berekening:

- 1° van de premie verschuldigd door de reders vanaf 1 januari 1977;
- 2° van de vergoeding toe te kennen aan de vanaf 1 januari 1977 door een arbeidsongeval getroffen zeevisser, of zijn rechthebbenden.

#### Klasse I

Visserstvaartuigen met motor van minder dan 80 pk :

a) Dekpersoneel :		(in franken)
		Per jaar
Schipper .....		314.144
Matroos .....		275.565
Lichtmatroos .....		207.131
Scheepsjongen .....		168.031
b) Machinepersoneel :		
Matroos-motorist .....		289.343

#### Klasse II

Visserstvaartuigen met motor van 80 tot 179 pk inbegrepen :

a) Dekpersoneel :		
Schipper .....		358.235
Stuurman .....		295.834
Matroos .....		275.565
Lichtmatroos .....		207.131
Scheepsjongen .....		168.031
b) Machinepersoneel :		
Matroos-motorist .....		300.366
Assistent-motorist .....		209.428

#### Klasse III

Visserstvaartuigen met motor van 180 tot 249 pk inbegrepen :

a) Dekpersoneel :		
Schipper .....		377.525
Stuurman .....		295.834
Matroos .....		297.131
Lichtmatroos .....		207.131
Scheepsjongen .....		168.031
b) Machinepersoneel :		
Motorist .....		327.923
Assistent-motorist .....		209.428

#### Klasse IV

Visserstvaartuigen met motor van 250 tot 399 pk inbegrepen :

a) Dekpersoneel :		
Schipper .....		413.347
Stuurman .....		297.609
Matroos .....		275.565
Lichtmatroos .....		207.131
Scheepsjongen .....		168.031
b) Machinepersoneel :		
Motorist .....		333.433
Assistent-motorist .....		209.428

#### Klasse V

Visserstvaartuigen met motor van 400 tot 999 pk inbegrepen :

a) Dekpersoneel :		
Schipper .....		473.070
Stuurman .....		385.789
Bootsman en marconist .....		366.501
Matroos en kok .....		275.565
Lichtmatroos .....		207.131
Scheepsjongen .....		168.031
b) Machinepersoneel :		
Werktuigkundige .....		431.423
1e assistent-motorist .....		377.525
2e assistent-motorist .....		264.532
3e assistent-motorist .....		209.428

#### Klasse VI

Visserstvaartuigen met motor 1.000 pk en meer :

a) Dekpersoneel :		
Schipper en stuurman .....		473.070
Bootsman en marconist .....		366.501
Matroos en kok .....		275.565
Lichtmatroos .....		207.131
Scheepsjongen .....		168.031
b) Machinepersoneel :		
Werktuigkundige .....		473.070
1e assistent-motorist .....		440.902
2e assistent-motorist .....		317.981
3e assistent-motorist .....		209.428

## Een Noors-Nigeriaans miljardenproject in de visserij

Een firma uit Noorwegen heeft een samenwerkingsovereenkomst afgesloten met de Nigeriaanse regering voor de ontwikkeling van de nationale Nigeriaanse visserij met inbegrip van de be- en verwerking en de commercialisatie van de vis. Het gaat hier over een miljarden project waaronder de bouw in Noorwegen van 6 grote treilers ter gezamenlijke waarde van 1,6 miljard. Met de inplanting van een aangepast be- en verwerkingsbedrijf, mogen we inderdaad spreken over een miljardenproject. De Noorse firma heeft een 10 t.h. aandeel in deze reusachtige onderneming. De nieuwe te bouwen treilers zouden reeds in 1978 afgeleverd kunnen worden en zullen onder hen alleen reeds jaarlijks kunnen instaan voor de produktie van nagenoeg 30 duizend ton (30 miljoen kgr.) diepgevroren vis ! Nochtans voorziet men dat de vraag nog heel wat groter zal zijn dan dit aanbod. De treilers zullen rond de 275 miljoen B. Fr. per eenheid kosten en we menen dat men voor dergelijke prijs toch reeds faktorijtreilers kan bouwen.

In Nigeria met haar 75 miljoen inwoners heeft nood aan 800 ton consumptievis jaarlijks terwijl de aanvoer slechts 5 tot 600 duizend ton bedragen. Als men het jaarlijks visverbruik per hoofd slechts van één enkele kgr. verhoogt, dan moet reeds 70 duizend ton bij aan-

gevoerd worden. De afzet zal dus geen problemen bieden, maar wij zelf vragen ons af, of de economische kustzone van Nigeria deze kolossale hoeveelheden kan blijven leveren !

In het beginstadium zullen de Noorse vaartuigen bemand worden door een vijftigtal Noorse officieren terwijl de Noorse firma ondertussen zal zorgen voor de opleiding van een Nigeriaanse bemanning. Ondertussen zijn uitgestrekte gronden voorzien op de Oostzijde van Lagos voor de inplanting van het nieuw bedrijf en worden er zelfs woonhuizen gebouwd voor het personeel, zowel in zee als te land te werk gesteld. De koelketen zal een capaciteit hebben van ong 7.000 ton met daarbij nog een tiental koelinstallaties in verscheidene gebieden van Nigeria voor het opstocken van voor commercialisatie bestemde vis. De nieuwe Noorse treilers zullen in de 200 mijlszone van Nigeria opereren vooral op de horsmakreel (poer) de makreel, sardienen en een soort van haring.

Het project ligt aan de oorsprong van een eerste contact tussen de firma en de Nigeriaanse overheid een viertal jaar terug. Ondertussen nam Nigeria nog contacten op met verscheidene andere landen om ten slotte toch de Noorse firma te verkiezen die onder meer reeds sinds jaren een dergelijk project in Ghana leidt.

# Propaganda voor koolvis in Nederland

(Vervolg van vorige week)

## 3. DE AFZET VAN KOOLVIS

De bestemming van de koolvis die door de Westeuropese landen wordt aangevoerd valt uiteen in 5 deelmarkten :

- de Duitse afzetmarkt voor Seelachs in diverse vormen;
- afzet van verse en diepgevroren koolvis in de aanvoerlanden zelf, w.o. de binnenlandse afzet in Nederland;
- de export van gedroogde/gezouten koolvis naar ontwikkelingslanden (Zaire, Brasilië);
- de exportmarkt voor gezouten/gedroogde koolvis in Oosteuropese landen (Tsjechoslowakije, Hongarije);
- export van diepvriesblokken en filets naar de VS. Deze produktie is hoofdzakelijk in handen van IJslanders, Noeren en Engelsers.

De Nederlandse aanvoer wordt geheel afgezet op de eerste drie deelmarkten, deze zullen daarom globaal worden beschreven.

### 3.1 De Duitse markt

De Duitse markt is voor Nederland de belangrijkste. De koolvis wordt geleverd aan een aantal grote verwerkingsbedrijven in Cuxhaven en Bremerhaven. Deze bedrijven beschikken over een serie fileermachines met verschillend werkbereik, waarmee vrijwel elk formaat koolvis kan worden verwerkt. De ondergrens ligt in de buurt van een visgewicht van 0,5 kg. Bij de kleinste sorteringen zou het fileerrendement aanmerkelijk lager zijn (30 - 40%) dan bij koolvis I met een rendement van 48%.

De Duitse bedrijven hebben op het basisprodukt koolvis een reeks artikelen gebouwd die hoofdzakelijk in eigen land wordt afgezet.

#### 3.1.1.

De „Seelachs in Öl” wordt bereid volgens een nogal ingewikkeld en vooral arbeidsintensief proces. De grondstof voor dit produkt is de filet van de grootste koolvis (meer dan 5 kg). Uit het dikste deel van het gezouten filet worden schijfjes gesneden, die worden gekleurd en gerookt. Hierdoor ontstaat een produkt, dat enige overeenkomst vertoont met de bekende schijfjes gerookte (echte) zalm. Het afsnijdsel dat bij dit proces vrijkomt, wordt verkocht als Seelachs Schnitzel. Gezien de groeiende markt hiervoor wordt ook gehele koolvis tot dit produkt verwerkt. De markt voor Seelachs in Öl lijkt naar maximale omzet te hebben bereikt, mogelijk doordat als gevolg van de toegenomen welvaart, de concurrentie van de gerookte echte zalm is toegenomen. Door het arbeidsintensieve karakter van de verwerkingswijze is de grondstofprijs van ondergeschikt belang. Als gevolg van de voortdurende loonkostenstijging is de aantrekkelijkheid van Seelachs Öl voor de verwerkende bedrijven sterk teruggelopen.

— Steeds belangrijker wordt in Duitsland de onbewerkte, verse koolvisfilet. De grondstof voor deze filets is de sortering met een visgewicht van 2 tot 5 kg. De indruk bestaat dat de ondergrens steeds lager komt te liggen, zodat nu ook exemplaren van één kg of zelfs minder als verse filet worden verkocht. Een probleem bij deze kleine filets is de steeds donker wordende kleur, naarmate de sortering kleiner wordt. Omdat binnen de Duitse markt een afstand van ongeveer 1.000 km moet worden overbrugd is het voor deze verse filetmarkt van belang dat de kwaliteit van de aangevoerde grondstof voldoende is. De Duitse bedrijven houden bij de inkoop rekening met de mogelijkheden die men nog heeft met een partij koolvis : kan het alleen nog in de kuststreek worden verkocht of kan ze het binnenland nog bereiken. Naar zegen komt dit ook tot uitdrukking in de afslagprijzen.

— De kleinste sortering en ook koolvis van mindere kwaliteit wordt verwerkt tot zoute vis voor export naar Afrikaanse landen, met name Zaire. Opgemerkt moet worden, dat alle koolvis die in Duitsland wordt verwerkt machinaal gefileerd wordt. Men beschikt eenvoudig niet over de mensen die vaardigheid hebben in het handfileren. De fileermachines (Baader; mogelijk ook andere merken) zijn in staat koolvis te verwerken vanaf 500 gram; deze levert dan nog 2 filets van 80 gram.

#### 3.1.2

Het is opvallend dat de Duitse handelaren/verwerkers er steeds in zijn geslaagd de consument te doen wennen aan vissoorten, die op dat moment het ruimst voorhanden zijn. In Duitsland was al geruime tijd een eigen markt ontwikkeld voor roodbaars en toen deze schaarser werd, bleek koolvis een redelijk substituum. In Nederland is een dergelijke ontwikkeling nooit mogelijk geweest; zowel roodbaars als koolvis zijn nooit echt geaccepteerd door de Nederlandse consument. Dat dit in Duitsland wel mogelijk is geweest heeft verschillende achtergronden :

- Men is er in Duitsland in geslaagd om nieuwe vissoorten op dusdanige wijze aan de consument te presenteren, dat ze als een aanvaardbaar produkt werden ervaren. Ook in Duitsland werd geen hele roodbaars of koolvis verkocht, maar roodbaarsfilet en Seelachs in Öl of gepaneerde Seelachsfilet. Opvallend is ook dat in Duitsland meer wordt toegevoegd aan de vis in de vorm van sauzen e.d. Dit gebeurt niet alleen in restaurants en bedrijfskantines, want ook de Duitse huisvrouw kent deze bereidingswijzen. Hierdoor kan de smaak van een vissoort voor een belangrijk deel worden aangepast aan de voorkeur van de

consument; dit aspect heeft bij de introductie van koolvis in Duitsland een grote rol gespeeld.

- Gerichte reclamaties : toen koolvis de roodbaars moest vervangen werd de visreclame gericht op koolvis. Formeel speelt hierbij de FIMA (Fischwirtschaftliches Marketing - Institut) in Bremerhaven een hoofdrol. Dit is een vereniging waarin vertegenwoordigers van de verschillende belangengroeperingen zitting hebben : de kottersector, de grote rederijen en de handel en verwerking. Haar drijvende kracht ontleent de FIMA echter aan het NORDSEE (Unilever) - Concern door mee te gaan in de koers die door deze bedrijven wordt uitgezet. De FIMA verzorgt niet alleen de visreclame maar organiseert ook cursussen voor visdetaillisten, koks en koolleraressen, waarbij aan nieuwe produkten en hun bereidingswijze bekendheid wordt gegeven.
- In ieder geval bij zeer grote aanvoer- en verwerkingsbedrijven bestaan directe connecties met de detailhandel. Dit heeft bij de presentatie van nieuwe vissoorten een belangrijke rol gespeeld, omdat de reclameacties gecoördineerd kunnen worden met het aanwezige assortiment op de verkooppunten. In ieder geval wordt vermeden dat de detailhandel een knelpunt gaat vormen bij de marktontwikkeling voor nieuwe produkten.
- Koolvis is voor de Duitse consument aantrekkelijk door de relatief lage consumentenprijs in vergelijking met bijv. kabeljauw. Koolvis kan niet alleen tegen een lagere prijs worden aangeboden vanwege de relatief lage afslagprijzen, maar ook door het hoge fileerrendement van althans de grotere koolvissoorteringen (koolvis 48 t.h., kabeljauw 40 t.h. en roodbaars 33 t.h.)

## 3. De Nederlandse markt

De Nederlandse markt voor koolvis is nog van minimale omvang, en beperkt zich tot leveringen van filets aan ziekenhuizen en soortgelijke instellingen. Kleinere koolvis wordt wel afgenomen door visbakkerijen. De in grootwinkelbedrijven aangeboden diepgevroren filets zijn meestal van buitenlandse herkomst (Duitsland).

Er zijn een aantal factoren die de doorstroming van koolvis naar de binnenlandse markt belemmeren. Op de eerste plaats is de Nederlandse consument niet vertrouwd met koolvis, een vissoort met een weinig aantrekkelijk(e) uiterlijk en naam. Opmerkelijk is, dat volgens de handel door de consument het produkt wel positief wordt aanvaard, indien bij gebrek aan kabeljauw noodgedwongen koolvis wordt geleverd. Dit zou erop wijzen, dat de ontbrekende vraag vooral berust op onbekendheid met het produkt. In samenhang hiermee of zo men wil de oorzaak hiervan is, dat koolvis praktisch niet aangeboden wordt in detailhandelszaken, hetzij door onvoldoende stuwning vanuit de groothandel, hetzij door onvoldoende interesse van de kleinhandel, hetzij door beide oorzaken. Voorts kan worden gesteld dat in vergelijking met Duitsland de Nederlandse afzetstructuur veel minder gecoördineerd verloopt dan in Duitsland. Dit wrekt zich in het bijzonder bij de introductie van nieuwe produkten.

Ten slotte is om verschillende redenen in Nederland geen ruimte voor koolvisverwerkende bedrijven naar Duits voorbeeld (onregelmatige aanvoer, voornamelijk minimale binnenlandse vraag).

Wellicht is langs geleidelijke weg iets op te bouwen met handfileerbedrijven, zeker nu ook visdetailhandelaren in toenemende mate filets in plaats van hele vis gaan kopen.

### 3.3 Markt voor gedroogde/gezouten koolvis

Deze verloopt voor wat Nederland betreft hoofdzakelijk via België. Het zijn de kleinere sorteringen die op deze wijze nog een bestemming krijgen, zij het tegen een erg lage prijs (+ 60 ct. per kg). Voor deze deelmarkt is de exportsubstitutie van belang, die door de EG verleend wordt bij export naar derde landen. Deze regeling is dit jaar weer ingesteld. Hieraan wordt het door sommigen toegeschreven, dat er dit jaar minder koolvis is doorgedraaid dan in 1975.

In het verleden is al eens gepoogd om door middel van gezamenlijke actie van de betrokken reders iets op te zetten om zelf koolvis te zouten voor export. (Valorisatie-commissie van de redersvereniging). Dit is mislukt doordat de kosten te hoog waren mede als gevolg van de onregelmatige aanvoer.

(\*t vervolgt)

## ONGEVALLEN OP ZEE

— Bij het verhalen van de Z.584 van reder André Witterwulgha, van de vismijn naar de N.-kant, is dit vaartuig ingewolven het slechte weder, windkracht 7-8 met de voorsteven tegen de gemeerd liggende Z.429 van Vandewalle Charles gestoten, waardoor de SB-zijde licht

ontziet werd. De Z.584 zelf, liep geen schade op.

— Tijdens een zware storm kracht 10, bemerkte de reder van de Z.584, dat de radar niet meer werkte en stelde vast dat de scanner verdwenen was. De visserij werd echter normaal voortgezet.

# KORTE BERICHTEN

## Naar een visserij-oorlog met Ierland?

Zoals men weet heeft Ierland thans definitief bepaald dat vanaf 10 april geen vissersvaartuigen van meer dan 33 meter kiellengte of van meer dan 1.100 PK in grote gebieden tot 50 en zelfs 100 mijl uit de Ierse kust toegelaten worden. Deze maatregel was reeds vroeger afgekondigd, maar telkens uitgesteld op aandringen van de Commissie te Brussel. Gezien echter één voor de Ieren aannemelijke visserijregeling uitbleef, heeft men dan beslist het bovenvermeld verbod vanaf 10 april in voege te brengen. Het is vooral Nederland, Frankrijk en ook Groot-Brittannië, die hier tegenover een luid protest laten horen omdat deze landen in het bijzonder door dit verbod zullen geschaad worden. In Nederland spreekt men van een diskriminerende maatregel omdat Ierland praktisch geen vaartuigen van deze grootte in de vaart heeft en alle schade aldus op de vloten van de partnerlanden terecht komt. De Nederlanders hebben zelfs reeds marinebescherming bij de regering gevraagd zodat dit een aanduiding is voor een eventueel visserijconflict Nederland-Ierland. Eerste minister Den Uyl heeft echter geoordeeld dat marinebescherming niet nodig zal zijn en dat, zo de Nederlanders zich wat bescheiden tonen en bv. niet binst de dag, vrank en vrij tot onder de Ierse kust gaan komen vissen, alles niet zo een vaart zal lopen. De Nederlandse regering heeft de eigen schepen dus niet aangezet om de betrokken gebieden te mijden, maar toch wel tot een eerder bescheiden en niet provokerende visserij over te gaan. Waarschijnlijk werd van de Ierse regering bedongen, dat men minstens in een beginstadium niet hardhandig zal optreden. In de huidige periode, tot juni, wordt door de buitenlanders in de Ierse wateren vooral op schol, makreel en tong gevestigd. Hierna komt dan doorgaans de haringvangst, vooral dan voor de Nederlanders die uit de Ierse zee zowat 60 t.h. van hun haring halen. Ondertussen loopt daar echter, onder meer in de Keltische Zee een verbod op de haringvisserij tot einde december.

In Den Haag stelt men nu een visserijplan op van de Nederlandse schepen die in bepaalde perioden in de Ierse wateren vissen. Dit plan is bestemd voor de Commissie te Brussel, waarvan men verwacht dat men er tegen eind juni tot een definitieve interlandenregeling zal komen.

Inderdaad is de Ierse maatregel voorlopig slechts tot einde juni genomen omdat men ook in Ierse kringen, één voor Ierland gunstige oplossing tegen deze datum verwacht. Het is ook één der redenen waarom Nederland, volgens premier Den Uyl, liefst nog een afwachtende houding wenst aan te nemen. Hij zelf hoopt dat het niet tot incidenten zal komen en dat een

visserij-oorlog tussen Ierland en de andere E.E.G.-landen zal kunnen vermeden worden. Daartegenover staat, dat de Ierse regering onder geweldige druk staat van zijn eigen visserij die zich niet tevreden stelt met de gunstmaatregelen reeds door hen bekomen, onder meer door een opvoering van hun vangstkotum en een beperking van de kwota voor de andere E.E.G.-landen. Ierland is praktisch ook het enige land dat zijn vangst mag uitbreiden en zijn vissersvloot in de eerste jaren praktisch onbelemmerd kan uitbreiden in overeenstemming met de hen toegekende kwota.

Voor de goede orde en gang van zaken zullen we maar de mening van premier den Uyl delen, dat Ierland niet daadwerkelijk zal optreden tegen de vissende eenheden van de partnerlanden behalve dan bij werkelijke uitdagende visserij.

Ierland vergeet ook te gemakkelijk de toelagen van vele honderden miljoenen door de FEOGA aan zijn visserij verleend en de miljarden steun voor zijn landbouw en van de miljarden van het EEG-landbouwfonds.

Ondertussen vernamen we dat de Ierse minister van Visserij, Pat Donegan, de marine opdracht zou gegeven hebben de overtreders op te brengen. Ieder buitenlands schip dat binnen onze visserijgrenzen komt, waarbij op sommige plaatsen tot 80 mijl uit de kust bedoeld wordt, zal opgebracht worden, aldus een verklaring van Donegan. Indien sommige E.E.G.-partnerlanden, langs de ene zijde de verbodsmaatregel niet nemen en dat de Ierse marine langs de andere zijde toch tussenkomt dan kunnen wij ons toch aan incidenten verwachten.

## JAPAN

### JAPAN BREIDT TERRITORIALE WATEREN EN VISSERIJLIMIETEN UIT

Japan heeft eveneens beslist zijn territoriale wateren uit te breiden van 3 tot 12 mijl en de visserijlimieten tot 200 mijl. Het parlement zal zich in de loop van de maand mei hierover uitspreken en de regering voorziet deze wet toepassing te doen krijgen in augustus van dit jaar. De 12 mijl territoriale zone zal ingaan 3 maanden na het verschijnen van de wet. In de internationale zeestraten van Soya, Tsuhima, Tsugaru en Osumi zal mochtans uitzonderlijk de 3 mijlszone van kracht blijven.

## Noorwegen

### NOORSE CAPELINVANGST GEVOELIG GESTEGEN

De industriële visserij op Capelin is gevoelig gestegen tegenover het vorig jaar, namelijk einde februari 1977 tot 520 duizend ton tegenover slechts 305 duizend ton over dezelfde periode van het vorig jaar. Hiervoor werden door Noorwegen zowat 440 treilers en seinevissersvaartuigen ingezet in de Barentssee in het uiterste Noorden van Noorwegen. Er werd niet gemeld wat er aan bijvangst in deze reusachtige hoeveelheden eveneens door de vismeelfabrieken werd doorgedraaid aan consumptievissers.

### DE PHILIPIJNEN ZULLEN EEN VISMEELINDUSTRIE OPRICHTEN

De Filipijnse regering in samenwerking met de private sektor heeft een studie ondernomen voor de oprichting van een vismeelindustrie. Nieuwe gebieden in het uitgestrekt visserijwater van dit land zullen hiervoor naar rendement onderzocht worden. Het is inderdaad nu zo, dat voor het ogenblik praktisch de totaliteit van het kommercieel voeder ingevoerd wordt gezien de lokale visserij slechts voor 5 % in de noodwendigheden hiervan kan voorzien. De directeur van het nationaal bureau voor diervoeding wist nog te zeggen dat men, in geval zou overgegaan worden tot een kommerciële uitbating voor diervoeding, zorg zou gedragen worden niet in competitie te komen met de visserij voor konsumptiedoelinden. We hebben echter al meer van dergelijke geruststellingen gehoord en we weten doorgaans wat men hiervan moet denken. Volgens de industriële visserij, waar en in welk land ook, doet deze nooit geen kwaad, noch aan de consumptievissers noch aan de stocks. Men stelt zelfs vet betaalde biologen en experten aan om via naar de hand gezette statistieken, te bewijzen dat de industriële visserij zelfs noodzakelijk is!

### GEVOELIGE VERHOOGDE VISMEELPRODUKTIE IN NOORWEGEN

Kort vóór het einde van februari overtrof het resultaat van de winterkampanje op de Noorse capelin (lodde) reeds in hoge mate deze van het vorig jaar, namelijk 520 duizend ton (520 miljoen kgr. asjeblijf) tegenover 305 duizend ton. Hiervoor gebruikten de Noren 440 treilers en seinevissersvaartuigen

voor deze visserij in de Barentssee. Aan de hand van deze reusachtige onvoorstelbare hoeveelheden, kan men zich de macht van de industriële visserij in Noorwegen voorstellen. Het is een volledige nijverheid die men niet meer van de kaart kan vegen. Ondertussen, en we denken hierbij eveneens aan de reusachtige bijvangsten, wordt heel wat konsumptievissers vernietigd in de Barentssee aan de Noordkust van Noorwegen, van waaruit de meer volwassen vis, vroeger in grote scholen naar de Noordzee uitzwerfde.

## Engeland

### FLEETWOOD VERLIEST EEN VAN ZIJN TOP- MIDDENSLAGTREILERS

De 33 meter middenslagtreiler „Davis Wilson“ uit Fleetwood werd aan Canada verkocht en is naar Vancouver in de Pacifiek vertrokken waar het ten dienste zal staan van de haring- en zalmvisserij, waarvan het de vangsten aan boord zal nemen om naar de thuishaven te voeren. De voornaamste reden waarom het schip naar het buitenland werd verkocht zijn de nieuwe verplichtingen die in Groot-Brittannië in verband met de veiligheidsnormen werden opgelegd. Alhoewel het betrokken vaartuig een uitzonderlijk goed schip is, gebouwd te Appeldoorn in Nederland in 1961, moesten toch heel wat defecties ondernomen worden om aan de nieuwe wetgeving te voldoen. De eigenaars verkozen dan liefst het schip aan het buitenland van de hand te doen.

### KONKURRENTIE- VERVALSING IN DE E.E.G.

Volgens Drs Gouda, een zeer gekend figuur en expert uit de Nederlandse visserijsector, zijn er in de EEG op verschillende manieren konkurrentievervalsingen in de visserij aanwezig. Daar is de bedekte oliesubsidiering in Frankrijk. In Groot-Brittannië zou men zich niet aan de minimumprijzen houden. Van uit andere landen, waaronder België, wordt opgevangen vis naar Nederland uitgevoerd, terwijl deze vis onbruikbaar zou moeten gemaakt worden voor konsumptiedoelinden en naar de vismeelfabrieken verwezen, enz..... meer. We zouden er kunnen aan toe voegen dat het ook een konkurrentievervalsing is wanneer de Ieren voorstellen zogezegd zonder diskriminatie voor eigen schepen, een maatregel in toepassing te brengen om de visserij in grote gebieden rond Ierland in een zone van 50 mijl te verbieden aan schepen van meer dan 33 meter en/of 1100 pk en meer. De Ieren beschikken inderdaad niet over dergelijke schepen en zouden dus alleen de buitenlanders treffen.

# KORTE BERICHTEN

## Frankrijk

### TEGEN VERVUILING — EEN KETEN VAN KONTROLE- POSTEN LANGS DE FRANSE KUST

Frankrijk beschikt over een systeem van toezichts- en controlepunten over zijn kusten om de vervuiling van de kustwateren, vooral in het mondingsgebied van de grote stromen, na te gaan. Het is echter niet voldoende over dergelijke controlepunten te beschikken. Men moet ook iets doen aan de vervuiling zelf. Volgens de resultaten van het onderzoek van de stalen wateren, aan de oppervlakte, tussen oppervlakte en bodem en aan de bodem zelf, zijn de wateren van de Seinemonding het meest bezoeeld. Er werden aldus 9.000 stalen water genomen in de laatste 2 jaar en hierop meer dan 1000 duizend onderzoeken uitgevoerd.

Volgens de eerste bevindingen zou er op geen enkel plaats alarmerende hoeveelheden van organische en minerale afvalstoffen vastgesteld geweest zijn. Nochtans is op sommige plaatsen de toelaatbare grens bijna bereikt. Dit zou het geval zijn wat de mineralen betreft, voor het lood en het kwik in de Seinemonding. De rede van Brest, Fos en Cannes - Villefranche zijn nog altijd onder de toegelaten drempel. Voor de pesticiden en de meervuldige chlorobifenolen waarin het lozen en het gebruik nu verboden zijn, is het nog altijd de Seinebaai die het meest aangestast is. Onder de verboden pesticiden treffen we de D.D.T. aan. Het is echter niet bevreesdend, dat deze onder meer nog in de Seinemonding aangetroffen worden omdat dergelijke stoffe nu een effect gedurende 7 jaar na hun lozing nog laten gevoelen. Wat de afvalzouten betreft, werd de kleinste aanwezigheid vastgesteld in de Rhonemonding, iets meer in de Gironde, nog meer in de Loire en het meest in de Seinemonding die van ver de andere gebieden overtreft in zouten en organische afvalstoffen. Zo de Seine, die onder meer de afvalwateren van de Franse hoofdstad medevoert, veruit de meest verontreinigde stroom is uit Frankrijk, dan ligt deze nog onder het peil van de Rijn, de Theems, de Hudson en de Delaware. We weten echter niet of de vissers uit de Seinebaai hiermede getroost zullen zijn.

### NA DE EERSTE FRANSE KAMPAGNE OP NEW-FOUNDLAND

In St. Malo zijn de 5 grote diepzeetruimers van de rederij «Pleven» van hun eerste campagne van New-

foundland teruggekeerd. De reis was merklijk korter dan vroeger en duurde nog geen twee maand. Dit was het gevolg van het uitputten van het hen toegelend kwantum, waarop de Canadese marine een bijzonder waakzaam loeg hield. De resultaten van de vangst waren wel goed te noemen, evenals de prijzen, maar men beklagt er zich over, dat men geblokkeerd werd door de uitputting van het contingent. Als het beperken van de kwota doorgaat, aldus een woordvoerder van de rederij, zal men ten slotte een zeker aantal schepen moeten opleggen omdat de toegestane hoeveelheid te vangen vis, maar amper voldoende zal zijn voor de overigen. De Franse diepzeevloot die per campagne werkt, telt voor het ogenblik 17 eenheden waarbij dan zowat 900 vissers betrokken zijn. Vergeten we inderdaad niet dat de vis bewerkt wordt aan boord van deze vaartuigen, zodat deze een heel wat groter bezetting eisen.

Binnen enkele weken zullen de vaartuigen nu vertrekken voor de Barentssee, gezien hun contingent in de Canadese wateren reeds opgebruikt is.

### GEEN AFZONDERLIJK DEPARTEMENT VOOR DE MARINE

Had men in bepaalde kringen in Frankrijk een ogenblik gehoopt, dat met de samenstelling van het nieuw ministerie een afzonderlijk departement van Marine zou gevormd worden (dat bepaald meer de belangen van de zeelieden en vissers zou kunnen behartigen, dan is het hekken aan de oude stijlen blijven hangen en wordt het departement Marine nog altijd ondergebracht, bij het Ministerie van Uitrusting en Verkeer. In dit verband onderzocht, zegde de betrokken minister dat hij niet inzag hoe de „Marine en Zeevisserij” beter zouden gediend zijn met een afzonderlijk onafhankelijk minister.

## Ierland

### VISSERIJRUZIE TUSSEN GROOT-BRITANNIE EN IERLAND

De periode van met elkaar te vrien tussen Ierland en Groot-Brittannië in de EEG-Kommissie te Brussel schijnt voorbij te zijn. Een eerste deuk kwam aan het licht toen Ierland een eenzijdige maatregel nam door alle vissersvaartuigen (en dus ook de eigen) groter dan 33 meter en/of uitgerust met een motor van meer dan 1100 pk de visserij te verbieden in een zone van 50 mijl uit de kust. Talrijke Britse vaartuigen zouden onder meer door deze maatregel getroffen

worden. Een thans door de EEG-Kommissie voorgestelde maatregel ten voordele van Ierland, heeft nogmaals gezorgd voor een oppositie vanwege Groot-Brittannië en hiermede gepaard gaande een nieuwe onenigheid tussen beide landen. Brussel had inderdaad als alternatief op de door Ierland geëiste 50 mijlszone, het voorstel gedaan om het toegestaan te vangen Iers kwantum te verhogen met 30% en omgekeerd de kwota van de andere EEG-partners te verminderen met 20%.

De Ieren waren geneigd dit voorstel te aanvaarden alhoewel het minder voordelig was dan hun exclusieve 50 mijlszone. Nu heeft Groot-Brittannië deze oplossing van de hand gewezen, omdat de Ieren aldus in de eigen Britse 12 mijlszone hun vangsten zouden mogen gaan opvoeren en de andere EEG-landen, waaronder dus Engeland zelf, in deze eigen 12-mijlszone hun vangstaandeel met 12% zouden moeten verminderen. Dit is voor Groot-Brittannië (en wel niet zonder reden) niet verdedigbaar tegenover de eigen visserij. Nu dat dit, wegens het Britse veto, niet haalbaar zal zijn, vraagt men zich af, of Ierland ten slotte toch niet de vooropgestelde eenzijdige beschermingsmaatregel ten uitvoer zal leggen. Frankrijk in het bijzonder, vreest eveneens de toepassing van deze maatregel omdat heel wat Franse midden-grote treilers in de Ierse 50 mijlszone opereren.

Al met al is men aldus te Brussel na maandenlange discussies en besprekingen nog niet tot een innerlijke visserijovereenkomst gekomen. Dit belet in feite overeenkomsten met derde landen zoals IJsland en Noorwegen omdat deze landen eveneens belangen hebben in de wateren van de EEG-gemeenschap en zolang men niet tussen de partnerlanden tot een overeenkomst gekomen is, men in feite niet weet wat men juist aan deze derde landen kan aanbieden. Ondertussen zijn het de partnerlanden, die de rekening gepresenteerd krijgen van de ruzie tussen Ierland en Groot-Brittannië en weet men niet, waar men staaf of komen zal, hetgeen een onzekere toestand schept voor de betrokken bedrijfssectoren in deze landen. Ondertussen boert men voort met voorlopige... twaalfden zoals men dit zou mogen zeggen.

### DE PHILIPIJNEN PLANNEN OPRICHTING VISMEELINDUSTRIE

Terwijl men bij ons op de negatieve gevolgen van de industriële visserij wijst, worden er regelmatig in de ontwikkelingslanden, plannen opgezet voor implanting van vismeelfabrieken en de hiermede gepaard gaande industriële visserij. Aldus heeft de Philippijnse regering in samenwerking met de privé-sector, stappen ondernomen voor de exploitatie van nieuwe zeegebieden voor industriële visserij. De bestaande vismeelindustrie zal ten zeerste

ontwikkeld worden, zonder zagezegd de verbruikersektor schade te zullen aandoen. De Philipijnen voeren voor het ogenblik heel wat vismeel voor veevoederdoeleinden in en menen dus voor een eigen industriële visserij over voldoende afzet te kunnen beschikken.

### VERBRANDING VAN DE ONTSNAPTE MAZOUT UIT GESTRANDE TANKER

De op de rotskusten van het eiland Ouessant gestrande ledige mamouttanker «Olympic-Bravery» die, na een paar vergeefse onderzoeken en pogingen voor vlotbrengen, opgeheven werd, had een grote vervuiling van de stranden van dit eiland veroorzaakt nadat zich een lek had voorgedaan in zijn eigen tanks voor de aandrijving van zijn motoren. Aldus kwam 700 ton stookolie vrij die de stranden van het eiland vervuilde.

Deze olie werd opgeschept en in plastieke zakken gedaan en in grachten bewaard. Het probleem van de ontruiming van deze 15 duizend zakken mazoutafval werd nu opgelost door het sturen van een speciale verbrandingsketel naar het eiland. Deze ketel kost liefst 7 miljoen B. F. Opdat het vuile goedje voor het ingaan van het toeristische seizoen zou weggeruimd zijn, werd nog een tweede verbrandingsketel voorzien.

### OOK BEPERKINGEN OP DE HEILBOT IN DE PACIFIEK

De Internationale Heilbotkommissie van de Stille Oceaan die verantwoordelijk is voor de te vangen heilbot vanaf Vancouver tot de Bering Zee in het uiterste Noorden heeft een vangstbeperking opgelegd op deze vissoort. Studies hebben inderdaad uitgewezen dat de heilbot reeds overbeviest is en onder zijn normaal voortzettingsskapaciteit ligt. Voor 1977 werd een totaal vangstkotum voorzien van bijna 10 duizend ton hetzij zowat 1,4 duizend ton min als voorgaand jaar, hetzij een vermindering met zowat 12 t.h. Desbetreffende kommissie is verantwoordelijk voor de Canadese en U.S.A.-heilbotvisserij.

De beperkingen in vangsttijd op de buitenlandse vissersvaartuigen in de Beringzee zullen met twee weken uitgebreid worden en hebben aldus een vangstverbod tot 31 maart 1.1. ingehouden. Ook zal er een scherpe controle uitgeoefend worden op de toevallige heilbotvisserij of anders gezegd, de heilbot als bijvangst.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

## HODI

Een Paasweek met zeer hoge prijzen waardoor de kleine aanvoer toch nog een behoorlijke opbrengst heeft gegeven. Ronde soorten, in de eerste plaats kabeljauw en gul zijn peperduur geweest. Dat is dan zeer voordelig geweest voor de O.202 die als enige IJslander deze week aan de afslag was. Meteen een kanjer van een opbrengst : 2 milj. 479.139 fr. wat dit schip nooit voordien bereikt had en die ook de laatste maanden niet meer op de tabellen voorkwam. Kortom een opbrengst om over naar huis te schrijven.

Geen kabeljauw te krijgen in het buitenland, zodoende werd deze die hier aangevoerd werd uitgevochten aan prijzen die vrijdag reeds opliepen tot 80 fr het kg. Dat was dan weer een meevaller voor de beide

## OOSTENDE-DOVER / FOLKESTONE

Urtabel der overvaarten voor de week van 17 tot 23 april 1977 :

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

— Alle dagen te 8.35 11.05 15.40  
— Op 17 april 1977 bijkomende afvaarten te 10.45 16.30

Afvaarten uit Dover Western Docks :

— Alle dagen te 12.40 16.45  
— Op 17 april 1977 bijkomende afvaarten te 10.5 515.55

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 5.15 8.15 20.15  
— Op 17 en 18 april bijkomende afvaarten te 11.15 14.15 23.15  
— Op 19 april 1977 bijkomende afvaarten te 11.1 523.15  
— Op 20, 21 en 22 april 1977 bijkomende afvaart te 23.15.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

— Alle dagen te 2.30 19.30.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

— Dagelijks te 0.20 9.20 12.20 21.20.  
— Op 17 april 1977 bijkomende afvaarten te 15.20 18.20.  
— Op 18 april 1977 bijkomende afvaarten te 3.20 15.20 18.20.  
— Op 19 april 1977 bijkomende afvaarten te 3.20 15.20.  
— Op 20, 21, 22 en 23 april 1977 bijkomende afvaart te 3.20.

spanvissers die zowat de enige kabeljauwvissers op de markt waren? Naast de schepen van de Monkey Bank dan die echter veel meer schelvis en totten op de markt brachten. Ook deze laatste soorten waren echter helemaal niet te versmaden zodat ook de Monkey Bankers aan flinke resultaten geraakten.

Dat deden trouwens zowat alle schepen deze week. Ook al hadden ze dan doorgaans nogal beperkte vangsten aan boord. Verkocht tegen prijzen als deze week genoteerd werden lopen de opbrengsten echter zeer snel op. De beste uitslag van de Monkey Bank was vrijdag voor de O.285 die het tot 674.000 fr. bracht. Woensdag lukte de O.181 de

## STRAALBUIZEN

hoogste kanaalopbrengst van de week : 838.367 fr. Tongen zijn de afgelopen week ook erg duur geweest met toch teruglopende noteringen op de laatste verkoopdag.

Dinsdag één IJslandse vangst dus deze van de O.202. Erg hoge prijzen voor alle soorten, niet in het minst voor de meeste gebrachte soorten : kabeljauw en gul. Rode zeebaars kreeg echter een nieuwe topprijs : 56 fr. het kg. Koolvis liep op tot 36 fr. en schelvis kreeg tot 62 fr. het kg. Voor heilbot werd de nieuwe topprijs van 210 fr het kg. genoteerd terwijl kabeljauw in de 70 fr. het kg haalde. Een mooi resultaat vrijdag voor de N.708 - N.709 die het tot 1 milj. 62.940 fr. brachten dank zij een vangst kabeljauw en gul van bij de 400 bennen. Erg hoge prijzen voor kabeljauw, oplopend van 3.300 naar 4.000 fr. (shelffood), kabeljauw in bennen kreeg tussen 2580 en 3070 fr. Ook gul was peperduur zodat met kleine vangsten erg goeie uitslagen bereikt werden.

De kustvisserij verscheen tamelijk regelmatig aan de afslag. Alleen vrijdag geen garnaal. De andere dagen steeds tussen 300 en 450 kg wat natuurlijk erg weinig is hetgeen dan zijn invloed had op de prijzen die varieerden tussen 154 en 246 fr. het kg met een gemiddelde dat rond de 200 fr lag. Zo brachten de 1486 kg toch nog 297.167 fr. op.

## ZALTBOMMEL

TELEF. 91-31-4180-2654

## 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

(5723V)

## OOSTENDE

VRIJDAG 8 APRIL 1977

### MONKEY BANK

N.706	10	350	—	572.800
O.285	10	390	—	674.400
WEST				
N.40	12	260	—	402.926
N.752	8	250	—	482.290
NOORDZEE				
Z.209-509	12	400	—	796.330
N.708-709	13	500	—	1.062.940

DINSDAG 12 APRIL 1977

### IJSLAND

O.202	18	1050	—	2.479.139
NOORDZEE				
Z.597	16	280	—	488.720
KANAAL				
O.275	17	280	—	599.178
O.123	17	280	—	568.705
N.3	17	70	3300	654.322
N.719	17	140	300	411.081
WEST				
N.45	8	270	—	484.940
N.736	7	70	—	152.159

WOENSDAG 13 APRIL 1977

### KANAAL

O.181	17	80	3800	838.367
MONKEY BANK				
O.239	13	300	—	629.120

## TOPBESOMMING VOOR DE O.202

Op de dinsdagmarkt verwezenlijkte de O.202 van de rederij Mas-sabielle N.V. (Vieren) een brutobesomming van 2.479.139 fr voor 1067 bennen, hetzij een gemiddelde van 2.320 fr de ben. In ieder geval een uitzonderlijke prestatie voor een eerder relatief kleine IJslander van 200 brutoton met een motor van 660 pk. Eerder dit jaar bracht de O.202 het reeds tot een brutobesomming boven de 2 miljoen, namelijk op 28 februari met 2.232.000 fr. De andere reizen voor 1977 waren 1.589.000 fr op 17 januari, 1.363.000 fr op 7 februari en 1.131.000 fr op 12 maart. In totaal dus in 5 reizen bijna 8.800.000 fr of een gemiddelde per reis van 1.760.000 fr ! Een werkelijk hartelijk en gemeend proficiat aan schipper, bemanning en aan de rederij.

## HAVENBEWEGING

### GEDURENDE

### EERSTE TRIMESTER

### IN OOSTENDSE

### HAVEN

In 1976 vaarden 166 zeeschepen meer dan in 1975 de haven van Oostende binnen. Ook voor het eerste trimester 1977 is de beweging positief.

### ZEESCHEPEN

Gedurende de eerste trimester werden immers 311 zeeschepen geteld met een tonnemaat van 263.127 Ton Moorsom. Vergeleken met de eerste trimester van het jaar 1976 zijn dit 33 zeeschepen meer met een tonnemaat van 75.918 ton Moorsom hetzij een vermeerdering van het aantal met 12 pct en van de tonnemaat met 40 pct.

### GOEDEREN

Gedurende de eerste trimester 1977 werden 347.208 Ton goederen ingevoerd wat, vergeleken met de eerste trimester 1976, een vermeerdering betekent van 86.004 Ton of 33 pct.

Deze verhogingen zijn het gevolg van de bestendige modernisering van de handelshaven, waardoor nieuwe trafieken worden aange-trokken en bestaande nieuw leven krijgen.

De zand- en grintaanvoer via de nieuwe uitgeruste Diepwaterkaai nam een grote uitbreiding, nl. plus 63.605 Ton. Ook verhoogde de in- en uitvoer van fenol (plus 10.802 Ton), aardappelen (plus 14.121 Ton), stookolie (plus 3.931 Ton), stukgoederen (plus 1.515 Ton).

## VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

8-4	8	107.500	3.991.836		
12-4	8	130.600	5.884.768		
13-4	2	20.550	1.510.412		
	18	258.650	11.387.016		

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

9-4	8	448	88.489	169,—	225,—
10-4	2	70	16.100		
11-4	6	336	78.435	228,—	246,—
12-4	5	297	56.903	174,—	213,—
13-4	7	335	57.240	154,—	183,—
	28	1.486	297.167	154,—	246,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

7-4	1	228	23.929		
8-4	3	10.552	359.705		
12-4	9	28.948	1.354.979		
13-4	3	759	52.282		

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

9-4	2	144	29.632	193,—	218,—
12-4	3	186	37.155	190,—	203,—
13-4	1	46	10.618	227,—	238,—

IN GROOT-BRITANNIE STEEG DE KABELJAUWPRIJS IN 1976 TOT HET TIENVOUDIGE VAN 1966

Statistieken hebben aangetoond dat de kabeljauwprijs in Groot-Brittannië in de laatste tien jaren gestegen is met 1000 pct om het tienvoudige te bereiken. Men heeft er niet bijgevoegd van hoeveel de uitbatingskosten stegen en van hoeveel de gemiddelde vangsthoeveelheid verminderde. Ten overstaan van 1975 steeg de kabeljauwprijs bij de Britten zelfs van 50 pct. De kabeljauwoorlog met IJsland zal hier wel voor een niet gering deel tussen zitten. Het is ook de reden waarom men in Groot-Brittannië gewaar wordt dat mede door de stijgende prijs van de kabeljauw de vraag van de huisvrouw zich gedeeltelijk verlegt naar goedkopere soorten. Is de prijs iets meer dan 53 pct opgelopen voor de kabeljauw in 1975 ten overstaan van 1976, dan is terzelfdertijd de gemiddelde prijs van de andere vissoorten samen, van nagenoeg 30 pct gerezen. Voor de kabeljauw en de gullerij samen kreeg de producent in Groot-Brittannië in 1976 een gemiddelde prijs van 24 B. fr. het kg. terwijl dit in 1975 nog maar 15,70 fr. was. En wat kost het vlees?

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

EEN NIEUWIGHEID : zeepralinen

Er is een nieuwigheid op de markt gekomen, namelijk de zeepralinen. Het is inderdaad zo, dat de garnaal dergelijke prijzen behaalt, onder meer in Zeebrugge vorige week een topprijs van 290 fr, dat men deze nu per stuk verkoopt in een klein plasticen bakje, waarop in duidelijke letters de aanduiding: «Zeepralinen - Praline de mer» ! vermeld staat.

Het zou er inderdaad op aankomen ! We hebben vorige jaren ook al eens topdagen gekend, maar bij ons weten toch nooit bij de 300 fr. We vragen ons af wat men dan, bij een aankoopprijs van 290 fr, in de handel moet vragen. Is het dan verwonderlijk dat men in bepaalde olijke middens het over «Zeepralinen ofte Praline de Mer» heeft ?

En is het dan te verwonderen dat men nu gaat denken dat de vissers goud verdienen ? Maar de hoge prijs is alleen het gevolg van de kleine aanvoer, zodat de vissers nog niet uit hun kosten komen.

ALGEMENE VERGADERING O.V.A.

Vrijdag 22 april heeft te 11 uur, onder voorzitterschap van de heer Bauwens, in de vergaderzaal van de Rederscentrale H. Baelskaai 25, de statutaire algemene vergadering plaats van de leden, waar niet alleen het jaarverslag, maar ook de financiële toestand zal voorgelegd worden en de herkiezing van vier uittreedende en herkiesbare beheerders valt vast te stellen.

Dit jaar zij de herkiesbare uittreedenden de heren Danneel Emiel, Vandenberghe Prosper, Verleene Engel en Vincent Pieter.

Elk jaar moet ook het bedrag van het lidgeld vastgelegd worden.

NIEUWPOORT

DONDERDAG 7 APRIL 1977

N.408 23.929

VRIJDAG 8 APRIL 1977

N.346 67.660 N.172 57.495  
N.41 234.550

Op Goede Vrijdag, stonden er drie vangsten op de markt. Samen 10.500 kg. Waar alle winkeliers het niet aandurven, te wachten om hun waar te kopen de vrijdagmorgen, en iedereen het nodige reeds thuis heeft, werd er gevreesd voor wat de prijzen zouden zijn, voor de vis die slechts de vrijdag op de markt zou komen. Buiten verwachting, en de weersomstandigheden zijn er voor de zoveelste maal de oorzaak van, werden alle soorten «goed» verkocht ! Tongprijzen moeten we niet opgeven : er waren er geen !

Kleine variaties van vis waren heel duur. Grote gullen werden verkocht aan 4.400 fr de benne. Kleinere soorten kregen tussen de 4.000 en 3.000 fr. De wijting : grote van 1.550 à 1.670 fr, kleine wijting van 1.200 à 1.500 fr de benne. Een partijje speerhaalen kreeg 1.850 fr de benne. Platvis en rogsorten waren er niet en op enkele bennen knorhaan werd luid geroepen aan 1.750 en zelfs 1.900 fr. Dus alles werd goed verkocht.

DINSDAG 12 APRIL 1977

N.15 765.562 N.738 184.206  
N.723 235.850 N.345 56.000  
N.346 45.535  
Kust : N.788 N.349 N.700 N.498

De eerste dag na de Paasdrukke kregen we 29.000 kg vis op de markt met inbegrip van 3.000 kg tongen.

Er was keus voor iedereen temeer daar er nog een partij St Jacobschelpen bijstonden. Tarbot, griet, zonnevis en staarten kregen hun prijs. Tongschel werd terug «goed» verkocht. De tongen van 133 voor de grootste soort, de 2e 157 à 165, de 3e boven de 200 fr, de 4e van 208 tot 220, de 5e 190 à 200 en voor de kleine werd rond de 170 fr de kg gegeven. Kabeljauw en gullen kenden topprijzen. Zo kreeg de kabeljauw 5.000 en 4.800 fr de benne. De gullen van 4.600 fr à 4.000 fr de benne. Weing pladijs, die dan ook van 36 à 50 fr de kg gemind werd. Rogsoorten : moers 3.900 fr, tilten 3.500 fr en dit wil ook al iets zeggen. Grote robaard werd gekocht aan 2.570 fr. middenslag 1.750 fr en een partij kleine begon aan 1.050 fr en zakte naar 800 en zelfs enkele bennen naar 600 fr. Grote wijting kende een vaste prijs, dit van 1.500 à 1.680 fr, wijl voor de kleine schommelende prijzen gegeven werden, dit van 900 à 1.040 fr en door de vloer zakkend tot 700 fr.

De St Jacobsschelpen werden verkocht aan 1.150 en 1.170 fr per benne (dit met 100 stuks). Kleine 900 fr de benne. 's Namiddags werd de garnaal gekocht aan 190 à 203 fr de kg. Het eindcijfer voor deze dinsdag gaf dan ook 1.392.404 fr.

WOENSDAG 13 APRIL 1977

Drie kleine vangsten van de kustvisserij, die gretig gekocht werd door de winkeliers.

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 15 APRIL 1977

MONKEY BANK : O.306.

MAANDAG 18 APRIL 1977

IJSLAND : O.318 - O.334 (700 m., t.t.z. 470 kab.-gul, 20 shelfcod, 130 koolvis, 50 schelvis en totten, 15 bonen, 15 varia).

KANAAL : O.198, O.229, O.303.  
MONKEY BANK : O.206, O.135, Z.62.  
WEST : O.279, O.35, N.720.

DINSDAG 19 APRIL 1977

KANAAL : O.83, Z.499.  
MONKEY BANK : O.232.

WOENSDAG 19 APRIL 1977

KANAAL : O.180, N.705.  
MONKEY BANK : O.26, O.141, O.243.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 7 APRIL 1977

Z.331	741.066
Z.570	55.310
Z.546	406.890
Z.578	65.940
Z.505	260.150
Z.600	170.850
	(76.360 KR.)
Z.573	255.140
	(104.280 KR.)
Z.14	765.360
	2.720.706

VRIJDAG 8 APRIL 1977

Z.569	209.910
	(92.610 KR.)
Z.510	343.970
Z.512	138.400
Z.483	867.070
Z.547	303.200
Z.533	169.290
	(34.330 KR.)
	2.031.840

DINSDAG 12 APRIL 1977

Z.584	401.400
Z.571	523.150
Z.474	206.030
Z.583	414.147
Z.516	171.330
Z.570	66.170
Z.580	57.840
Z.578	83.410
Z.161	1.243.560
Z.430	198.340
Z.564	532.230
	3.897.657

WOENSDAG 13 APRIL 1977

Z.348	109.300
Z.186	1.875.250
Z.518	391.260
Z.315	536.153
Z.30	428.800
Z.575	221.620
Z.460	173.800
	3.736.183

DONDERDAG 14 APRIL 1977

Z.537	277.060
Z.506	978.330
Z.506	978.330
Z.581	137.360
Z.554-538	40.040
	1.432.790

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	12-4-1977		
Schelvis midden	58,—61,60		
Schelvis klein	38,—46,—		
Kabeljauw	31,40-36,20		
Gul	52,—75,20		
Wijting	53,60-56,—		
Schaat	30,—		
Zeebaars	64,50,—		
Leng	51,40-56,—		
Schartong	33,80,—		
Heilbot	43,60,—		
Koolvis	123 -210		
Hondstong	24,80-36,—		
Zeeewolf	60,—		
Staart			

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	12-4-1977	13-4-1977	14-4-1977
Lappen	137 -150	143 -144	
Grote	173 -177	169 —,—	
3/4	200 -215	186 -194	
Blok	222 -226	196 -205	
Voor-kleine	229 -231	194 -200	
Kleine	190 -199	172 -174	
Slips			

Zeebrugge

Grote	133 -142	135 -145	
Blok	160 -167	157 -169	
Fruit	186 -202	185 -207	
Schone kleine	197 -212	191 -218	
Kleine	189 -204	190 -198	
Tout petit	188 -191	175 -197	
Slips	158 -164	162 -168	

Nieuwpoort

Tong I	131 -135	138 —,—	
Tong II	160 -170	172 —,—	
Tong III	200 -214	209 —,—	
Tong IV	207 -220	218 —,—	
Tong V	190 -203	206 —,—	
Kleine	170 —,—	175 —,—	

PLADIJS

Oostende

	12-4-1977	13-4-1977	14-4-1977
Grote	30,—	32,—	
Grote iek			
Kleine iek	30,—36,40	36,—36,20	
Derde slag	33,—40,—	36,20,—	
Platjes		19,40,—	

Zeebrugge

I	20,—22,—	20,—21,—	
II	21,—22,—	20,—23,—	
III	21,—28,—	20,—24,—	
IV	17,—20,—	16,—19,—	
V			

Nieuwpoort

Moeien			
Grote pladijs	22,—40,—	43,—,—	
Drielingen	36,—50,—	42,—,—	
Platjes	20,—37,—	30,—,—	

De families SIMONS - DECRU melden ons het overlijden van

MEVROUW

**Maria SIMONS**

Rustend vishandelaarster  
Weduwe van de Heer Camiel DECRU

Geboren te Oostende op 5 augustus 1895 en er overleden op 5 april 1977.

De burgerlijke uitvaart, gevolgd door de bijzetting in de familiegrafkelder op de begraafplaats van Bredene-Sas, heeft plaats gehad in enge familiekring.

Dit geldt als enige kennisgeving.

Voorhavenlaan 33, 8400 OOSTENDE

Begraaf. VERLINDE

(4266N—8015V)

Jaarlijkse vissersschulde in winterse bui



Op Paasmaandag greep naar jaarlijkse gewoonte een huldiging plaats aan het monument van de Zeelieden, in aansluiting op een mis die werd opgedragen in de dekanale kerk. Het ijskoude, druilerige weer was er misschien oorzaak van dat buiten de personaliteiten en de familie

leden van op zee overleden vissers slechts weinigen bij deze plechtigheid bleven stilstaan. In een stad als Oostende, die haar ontstaan aan de zee en de zeevaart te danken heeft blijft deze huldiging nochtans een belangrijke plaats innemen.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	12-4-1977	12-4-1977	12-4-1977	12-4-1977	13-4-1977	12-4-1977	12-4-1977	12-4-1977	12-4-1977	12-4-1977	12-4-1977	12-4-1977	12-4-1977	12-4-1977
Tarbot . groot (123)	244	—	257	-284	—	229	-259	—	—	—	—	—	200	—
middel (123)	—	—	154	-165	—	176	-185	—	—	—	—	—	180	—
klein (123)	158	—	124	-138	—	112	-124	—	—	—	—	—	170	—
Griet : groot (123)	124	—	119	-124	—	124	-140	—	—	—	—	—	150	—
middel (123)	—	—	108	-118	—	111	-124	—	—	—	—	—	120	—
klein (123)	79	—	92	-104	—	87	-110	—	—	—	—	—	—	—
Schelvis : groot	48,60-58,20	—	—	—	55,—65,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	35,—	—	—	—	42,—51,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	28,—37,40	—	—	—	29,60-36,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heek : groot	107	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	70,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	38,—41,—	—	—	—	39,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (I)	43,40-72,20	—	64,—71,—	—	60,—	67,—69,—	—	—	—	—	—	—	—	—
Keilrog (123)	58,—70,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80,—	—
Rog (23)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75,—	—
Tilten (23)	—	—	65,—67,—	—	—	54,—59,—	—	—	—	—	—	—	70,—	—
Scherpstaart (23)	—	—	68,—73,—	—	—	60,—64,—	—	—	—	—	—	—	75,—	—
Halve mans (23)	—	—	32,—49,—	—	—	45,—47,—	—	—	—	—	—	—	60,—	—
Teelt (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Katrog (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kabeljauw	50,—70,—	60,—71,—	53,40-72,—	—	60,—74,—	—	—	—	—	—	—	—	95,—	—
Gul (groot)	46,—60,—	62,—74,—	46,20-65,—	—	60,—64,—	—	—	—	—	—	—	—	60,—85,—	—
Gul (middel)	—	64,—68,—	—	—	54,—59,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gul (klein)	—	51,—60,—	—	—	51,—53,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hozemondhamme	89,—168	—	69,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wijting : groot	13,—27,—	28,—33,—	13,40-36,—	—	24,—29,—	—	—	—	—	—	—	—	32,—	—
klein	—	15,—19,—	—	—	16,—19,—	—	—	—	—	—	—	—	19,—	—
Schar	10,80-33,—	14,—19,—	—	—	14,—16,—	—	—	—	—	—	—	—	35,—	—
Steenhol	16,—30,—	70,—77,—	20,—84,60	—	64,—76,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehaai	17,—41,60	—	31,20,—	—	31,—37,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hondshaai	11,20-14,—	—	15,60,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreel	24,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80,—	—
Horsmakreel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekeeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	12,—28,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	20,—40,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IJle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenhol	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heilbot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	—	—	34,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeewolf	36,—40,—	—	36,—48,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pollak	38,20-54,20	—	55,60,—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeduivel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schotse schol	—	48,—	—	—	—	51,—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehond	—	30,—35,—	—	—	—	27,—30,—	—	—	—	—	—	—	32,—	—
Bot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rode Poon (roobaard)	—	45,—28,—	—	—	—	40,—48,—	—	—	—	—	—	—	30,—50,—	—
Grauwe Poon (knorh.)	23,—25,40	25,—	—	—	—	6,—10,—	—	—	—	—	—	—	20,—	—
Rode Knorhaan	23,—71,80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Posten	—	9,—13,—	—	—	—	10,—14,—	—	—	—	—	—	—	—	—
Langoesten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lees "HET VISSERIJBLAD"

## VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

Aan de donderdagmarkt van 7 april werd aangevoerd: 8495 kg tong; 62 kisten tarbot en griet; 245 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 303 kisten wijting; 863 kisten schol; 79 kisten schar; 110 kisten diversen.

Prijzen in guldens:  
Per 1 kg.: tarbot 16,40-15,89; grote tong 11,77-11,42; gr. middel tong 12,70-11,60; kl. middel tong 14,00-13,71; tong één 15,17-14,51; tong twee 13,32-12,49; zalm 118,50.

Per 40 kg.: tarbot 580-320; griet 386-236; kabeljauw één 200; kabeljauw twee 304-220; kabeljauw drie 202-160; kabeljauw vier 204-152; kabeljauw vijf 160-90; schelvis één en twee 190; schelvis drie en vier 154; schol één 104-59; schol twee 124-62; schol drie 118-65; schol vier 76-59; wijting drie 103-86; schar 96-63; hammen met kop 188-140; bot 31; haai 90; steenbolk 90-68.

De besommingen waren:  
KW 152 f8700; 149 f8700; 167 f7400  
137 f10.000; 173 f9100; 226 f7000;  
UK 44 f24.380; 95 f22.100; 104 f24.000  
156 f31.000; 234 f4500; VD 6 f8500;  
IJM 18 f6100.

Aan de vrijdagmarkt van 8 april werd aangevoerd: 12.910 kg tong; 66 kisten tarbot en griet; 266 kisten kabeljauw; 138 kisten koolvis; 137 kisten schelvis; 296 kisten wijting; 1206 kisten schol; 48 kisten schar en 64 kisten diversen.

Prijzen in guldens:  
Per 1 kg.: heilbot 15,30-9,81; tarbot 14,85-13,90; grote tong 10,70-10,39; grootmiddel tong 11,96-11,24; klein-middel tong 13,65-12,01; tong één 14,33-12,51; tong twee 13,57-11,82.

Per 40 kg.: tarbot 528-320; griet 392-173; kabeljauw één 205-100; kabeljauw twee 224-110; kabeljauw drie 270-144; kabeljauw vier 164-142; kabeljauw vijf 132-79; koolvis één 82-68; koolvis twee 80; koolvis drie 78-77; koolvis vier 62-57; schelvis één 164-144; schelvis twee 164-156; schelvis drie 108-94; schelvis vier 92-81; wijting drie 126-90; makreel twee 82-50; schar 76-47; fint 22-20; bot 42-20; steenbolk 77; haai 56; schol één 69-59; schol twee 70-65; schol drie 69-62; schol vier 66-61.

De besommingen waren:  
KW 25 f28.600; 29 f10.900; 51 f17.500  
117 f20.300; 206 f9300; 189 f3600;  
VL 73 f29.700; WR 32 f31.600; 57 f25.700; IJM 154 f8300; 18 f1700;  
UK 23 en 200 f3000.

Aan de dinsdagmarkt van 12 april werd aangevoerd: 10.535 kg tong; 117 kisten tarbot en griet; 519 kisten kabeljauw; 2590 kisten koolvis; 447 kisten schelvis; 573 kisten wijting; 2220 kisten schol; 119 kisten schar; 2 kisten makreel en 201 kisten diversen.

Prijzen in guldens:  
Per 1 kg.: heilbot 12,12; tarbot 15,39-14,43; grote tong 11,01-10,63; grootmiddel tong 12,08-11,54; klein-middel tong 13,28-12,74; tong één 14,99-14,61; tong twee 13,44-13,10.

Per 40 kg.: steenbolk 83-67; schar tong 77; tongdchar 375-164; leng 126-104; lommen 106-98; tarbot 532-309; griet 357-183; kabeljauw één 234-137; kabeljauw twee 244-158; kabeljauw drie 190-150; kabeljauw vier 188-146; kabeljauw vijf 160-76; koolvis één 68-63; koolvis twee 77-61; koolvis drie 76-61; koolvis vier 54-42; schelvis één 162-144; schelvis twee 156-114; schelvis drie 88-74;

schelvis vier 108-80; dichol één 70-60; schol twee 88-64; schol drie 80-62; schol vier 76-54; wijting drie 108-72; makreel twee 67; schar 72-28; krab 53-48; poontjes 62-33; haai 129-124.

De besommingen waren:

KW 4 f12.800; 11 f10.100; 22 f31.900; 24 f22.300; 29 f720; 43 f121.000; 45 f17.800; 81 f64.300; 88 f16.700; 113 f10.700; 141 f88.800; 145 f26.100; 149 f2890; 152 f5840; 167 f2760; 173 f6500; 175 f20.300; 185 f4750; 189 f19.600; 214 f5380; 221 f7390; 226 f3700; IJM 20 f7670; 29 f27.300; 30 f17.200; 44 f24.800; 115 f23.500; 154 f710; 207 f6400; 211 f16.000.

## DE EEG-NORMEN BIJ DE INDELING VAN KABELJAUW

Wetenswaardig is wel voor de belangstellenden, de EEG-indeling van de kabeljauw volgens gewicht.

Deze indeling bevat 5 categorieën namelijk:

- maat 1 : 7 kgr of meer
- maat 2 : van 4 kg tot 7 kg
- maat 3 : van 2 tot 4 kg
- maat 4 : van 1 tot 2 kg
- maat 5 : minder dan 1 kg

In de omgang heten kopers en vissers deze maten respectievelijk: «zwijns», «kabeljauw», «dubbel gulden», «rikjes» en «stokpaardjes». Kweste van elkaar te verstaan. Anderzijds wordt ook geen weegschaal gebruikt en is de scherpe kilogram-grens niet zo duidelijk getrokken. Daarbij volgt men niet overal de EEG-normen en kent men, onder meer te Oostende, 7 soorten:

Die zijn: de grote kabeljauw, de 2e slag kabeljauw, de grote gullen, de middenslaggullen, de kleine gullen nr 1, nr 2, nr 3. Te Zeebrugge en Nieuwpoort houdt men zich aan de EEG-indeling.

## Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 4-4 t/m. 8-4-1977

Door 76 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
34.480 kg.	Tong	f 474.941,35	van f 16,99 tot f 10,51
10.802 kg.	Tarbot	f 125.826,64	van f 16,45 tot f 6,06
222.575 kg.	Schol	f 372.742,29	van f 2,70 tot f 1,28
23.460 kg.	Kabeljauw	f 68.167,19	van f 5,98 tot f 1,58
5.260 kg.	Griet	f 26.284,68	van f 7,66 tot f 3,19
3.775 kg.	Schar	f 5.811,16	van f 2,25 tot f 0,93
4.515 kg.	Wijting	f 10.089,77	van f 2,51 tot f 1,95
14.455 kg.	Bot	f 8.729,02	van f 1,00 tot f 0,40
3.345 kg.	Steenbolk	f 5.866,02	van f 2,04 tot f 1,51
1.530 kg.	Schelvis	f 3.521,50	van f 2,51 tot f 2,10
900 kg.	Tongschar	f 4.355,26	van f 5,39 tot f 3,61
512 kg.	Zeeewolf	f 1.771,96	van f 3,89 tot f 2,69
448 kg.	Hozemond	f 1.586,01	van f 4,09 tot f 1,79
107 kg.	Ham	f 882,63	van f 8,52 tot f 5,82
180 kg.	Leng	f 316,00	van f 2,23 tot f 1,42
683 kg.	Diversen	f 1.175,47	
<b>329.027 kg.</b>		<b>f 1.112.066,95</b>	

## 500 t.h. bijvangst in industriële visserij!

Voor sommige beschermde soorten, mag er hoogstens 10 tot 20 % bijvangst zijn in de aan boord gehaalde industrievisserij. Nu heeft een reder uit Shetland aangetoond dat deze beperking van de bijvangst bij industriële visserij een lachertje is. Daar waar buitenlanders, waaronder vooral Russen, Denen en Noren, rond de Shetland regelmatig de industriële visserij beoefenen, heeft hij als proef op de som, een visserij van slechts een paar uur bedreven met een 16 mm. net dat men gewoonlijk gebruikt om op de pout te vissen. In deze twee uur viste hij 6 ton waaronder slechts 1 ton pout voor vismeel en 5 ton

vis geschikt voor menselijk verbruik! Dat wil dus zeggen dat er als bijvangst 500 % genoteerd werd, hetgeen in feite had moeten omgekeerd zijn. Hieruit kan men zo wat de rekening maken, wat aan consumptieve verloren gaat door zozegde bijvangst. En deze bijvangst gaat werkelijk voor de verbruiker verloren omdat bij de industriële visserij alles door elkaar in het ruim gekipt wordt, zonder gutten of speciale verzorging. Men kan zich dus voorstellen, dat na een reis van zowat 10 dagen, al deze vis een werkelijke soep geworden is, juist nog dienstig voor vismeel.

Wat de betrokken reder, hierin gesteund door de Shetlandse redersvereniging, bijzonder ergerlijk vindt, is het feit dat de Britse regering een vangverbod opgelegd heeft voor schelvis, haring en verder vangkwota voor andere soorten, die door de buitenlanders voor vismeel doeleinden, uitgemoord worden. Het besluit van deze reders is dan ook voor de hand liggend, wanneer zij, als enige oplossing voor deze uitmoording, een exclusieve 50 mijlszone voor de Britse visserij vragen waaruit de buitenlanders zouden geweerd worden. Op de eigen vangsten kan men een controle uitoefenen in de Britse havens, hetgeen niet mogelijk is op de buitenlanders. Aldus zouden de verschillende visstocks heel wat sneller hersteld geraken. Zonder natuurlijk met hun eis voor een exclusieve 50 mijlszone akkoord te kunnen gaan, moeten we toch ook opteren voor een drastische beperking op de onbepaalde industriële visserij, die de grootste oorzaak is van de huidige toestand.

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

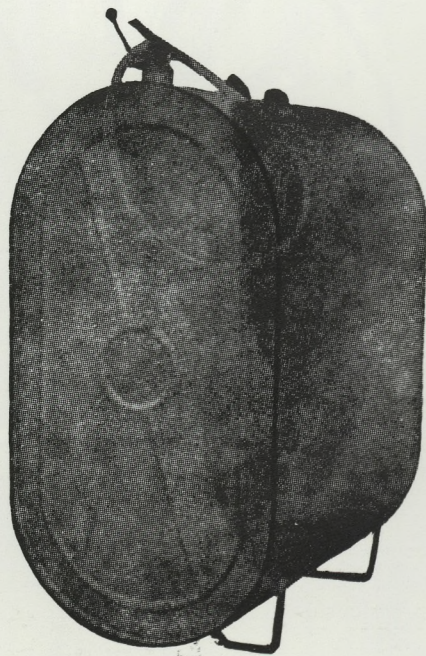
(7738)

**bestel  
MAZOUT of LICHTE FUEL**

---

**bij SCAP**

**H. BAELSKAAL 27, OOSTENDE  
TEL. 70 29 51**



**MAZOUTTANKS  
van 1200 L. te verkrijgen**

**PRIJS : 3.500 FR. + B.T.W.**



Samenwerkende Vennootschap

**H. BAELSKAAI, 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.

