

# HET VISSERIJBLAD



**BELGISCH-  
NEDERLANDSE  
ZEEMANS-  
ALMANAK  
1987**



**zee  
mans  
almanak  
1987  
verkrijgbaar**

**In België:**

Door storting  
van het bedrag  
van 1.200 fr.  
plus 72 fr. BTW  
plus 145 fr. verzendingskosten  
op P.C.R. 000-0418987-44  
of B.B.L. 384-1605797-46  
van  
drukkerij  
„Nieuwsblad van de Kust”  
Hendrik Baelskaai 30  
8400 Oostende  
☎ 059 - 32 11 13  
32 11 49  
BTW-nr 412.522.588

Verder is dit werk  
in België  
nog te verkrijgen bij:

Beroepsvereniging  
Hand in Hand  
Vismijn, Oostende

Martin en Co  
Brouwersvliet 28, Antwerpen

Fa Bogerd  
Brouwersvliet 36-38, Antwerpen

**In Nederland:**

door storting van het bedrag van  
1.200 fr. + 280 fr.

verzendingskosten op  
P.C.R. 000-0418987-44  
van de drukkerij

„Nieuwsblad van de Kust”  
Hendrik Baelskaai 30  
B - 8400 Oostende – België

IJmuiden Stores,  
Trawlerkade 44, IJmuiden

Maritiem,  
Vissersweg 46, Scheveningen

Observator,  
Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam

Van Beelen,  
Middenhavenweg 58, IJmuiden

Coöperatieve Inkoopvereniging,  
Texel

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

REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE - TEL. (059) 32 11 13 - 32 11 49 - P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN B.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE - B.T.W. 412.522.588. VERANTW. UITGEVER: M. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het  
visserijblad

Vrijdag 6 november 1987 - Nr. 43

# ZEEBRUGSE VISVEILING IN VREEMDE HANDEN

In de door weinig gelezen bijlage van het Belgisch Staatsblad verscheen onlangs de oprichtingsakte van de nieuwe naamloze vennootschap „Zeebrugse visveiling”.

Tot onze grote verbazing en ook tot die van vele anderen die „visminded” zijn, stellen we vast dat de grootste en enigste winstgevende visveiling van ons land, nl. die van Zeebrugge, onverwacht, onaangekondigd, overgaat van overheidshanden, stad Brugge, in die van een voor de visserij onbekend **Merelbeeks doktersechtpaar** en van een **Oostvlaamse bestuurder van vennootschappen**.

Daar tot nu toe stad Brugge, samen met de reders en de vishandel, meesters waren in de vismijn, is dat alles nu met **één bloedrode pennetrek** weggevaagd. De grote socialistische burgemeester van Brugge als een volleerd liberaal, vond het nodig de enig winstgevende overheidsdienst van zijn stad te privatiseren en in de handen te spelen van wat de roden „kapitalisten” noemen die van vis of visserij niets afweten. **Bovendien kregen noch reders noch handel geen enkele kans om in de dans mee te springen.**

Het blijft ons een raadsel hoe handel en reder zich zo aan de kant hebben laten zetten. Het is ons vooral onduidelijk dat een eensgezinde Redercentrale niet beter voor de belangen van haar reders is opgekomen. Wanneer burgemeester Van Acker de vismijn beu was moest de producent, de reder dus, de eerste kans gehad hebben op het beheer van de veiling zoals dat overal in de land- en tuinbouwsector het geval is.

**Een veiling is in eerste plaats producentenbelang, een visveiling redersbelang. De veiling is van de producenten en voor de producenten in een met elkaar en voor elkaar situatie.**

Waarom de reders die gouden kans gemist hebben is een Brugs stadhuisgeheim. Maar wist de Redercentrale wel goed waar Abraham de mosterd haalde, was er wel eenheid van beleid ter zake?

Het blijft ons ook een raadsel dat de **vishandel en de visverwerkende industrie** ook aan het kortste eindje hebben getrokken. Jarenlang waren ze heer en meester over de afslag, dan moesten ze de macht met stad en reders delen, nu zijn ze volledig aan de deur gezet. Het is dubbel onbegrijpelijk omdat sterke visverwerkende bedrijven uit het Brugse over het algemeen wel weten waar Abraham de mosterd haalt. Voor bepaalde aspecten eigen aan de vismijn, zou de verandering van eigenaar hen weleens toeren spelen.

Het blijft ons tenslotte een heel groot raadsel dat de **politiekers die de belangen van de reders, de handel en nijverheid maar ook**

**van de belastinglokale**n van de stad moeten verdedigen, niettegenstaande de wat zonderlinge procedure, zonder achterdocht of wantrouwen alles hebben goedgekeurd.

**Niemand heeft zich zorgen gemaakt over de belangen van de sector, van het personeel en van al degenen die rond de vismijn van het visje moeten leven.** Voor een buitenstaander blijft het een raadselachtige politieke eensgezindheid rond een blitzoverdracht van een winstgevende vismijn in wildvreemde handen. Begrijpe wie kan!

Het enige positieve in heel die rare zaak is dat Zeebrugge nu toch een „up to date” vismijn krijgt met alles erop en eraan om op Europees niveau mee te draaien. **De vraag blijft echter of dat allemaal zoveel moet kosten en of de sector het allemaal niet beter zelf had gekund.**

Voor wie het nuttig kan zijn publiceren wij hieronder het uittreksel van de oprichtingsakte. Het lezen ervan roept meer vragen op dan dat het antwoord geeft op wat ons bezigt houdt: **Waar haalt Abraham de mosterd... of is het eerder linzensoep?**

M.V.

**Zeebrugse Visveiling, naamloze vennootschap**

Vismijnstraat 12

8380 Brugge (Zeebrugge)

OPRICHTING

Uittreksel uit een akte verleden voor Notaris ROLAND VANDAELE te Gent (Sint Amandsberg) op zeven augustus negentienhonderd zeven en tachtig, geregistreerd op Gent 5, tien bladen, twee renvoioen, op elf augustus negentienhonderd zeven en tachtig, boek 144, blad 94, vak 20, ontvangen veertigduizend frank, de ontvanger (get.) Johan Van Acker.

- Aandeelhouders:

1. De heer Ignace Becaus, geneesheer en zijn echtgenote mevrouw Marie Jeanne Léonie Pieters, bestuurder van vennootschappen, samenwonend te Merelbeke, Hollebeekpark, 18;

Gehuwd onder het stelsel van de scheiding van goederen met gemeenschap van aanwinsten, blijkens huwelijkskontraat verleden voor notaris Luc Wylleman te Sleidinge, op een en dertig augustus negentienhonderd een en zeventig; noch gewijzigd noch gehandhaafd zo verklaard.

2. de heer Marc Bekaert, bestuurder van vennootschappen, wonende te 8658 Moorslede (Dadizele), Geluwestraat 61.

- Naam en rechtsvorm:

„Zeebrugse Visveiling”, naamloze vennootschap.

- Zetel: 8380 Zeebrugge (Brugge), Vismijnstraat 12;

- Doel:

De vennootschap is een innovatievennootschap onder voorbehoud van erkenning en heeft uitsluitend tot doel:

a) Het verrichten van researchwerk voor het ontwikkelen van een prototype voor de exploitatie van een hoogtechnologische visveiling met alle daarbijhorende activiteiten en infrastructuur voor het verhandelen, de verkoop, de opslag en de bewerking alsook het behandelen, bewaren en verwerken van vis en aanverwante produkten, waarbij gebruik zal gemaakt worden van moderne spitsstechnologie teneinde te komen tot een innovierend hoogtechnologisch procédé voor visveiling dat tot nog toe niet gebruikt is.

Het gaat hier ondermeer om:

- het optimaliseren van de veilactiviteiten door het invoeren van hoogtechnologische computergestuurde communicatietechnieken (televeiling, grootschermpresentatie);

- het automatiseren en innoveren van de overslag- en distributieactiviteiten;

- het automatiseren van het lossen, sorteren en de behandeling van vis;

- automatische dataverwerking in real time verbonden met de veilactiviteiten;

- kwaliteitsbeheer van de visprodukten.

b) De commercialisatie en exploitatie van dergelijke hoogtechnologische visveiling door:

- het organiseren van visveilingen;

- het uitbouwen van gespecialiseerde en geïntegreerde viscentra met alle aanverwante diensten;

- het verwerven en te gelde maken van patenten, licenties, know-how en prototypes in verband met visbehandeling en verhandeling;

De commercialisatie en exploitatie van dergelijk innoverend en hoogtechnologisch procédé voor visveilingen en aanverwante omvat alle ondersteunende activiteiten zoals het kopen, verkopen, huren en verhuren van roerende uitrusting in verband met de vissector, de ontwikkeling, het advies, de bijstand en studies op het gebied van veilingsactiviteiten en aanverwante diensten en het biotechnologisch onderzoek en ontwikkeling binnen de vissector.

De vennootschap kan bovendien alles doen wat rechtstreeks of onrechtstreeks tot de verwezenlijking van haar doel, in de ruimste zin, kan bijdragen.

- Tijdstip waarop de vennootschap begint te werken: vanaf de inschrijving in het handelsregister.

- Bedrag van het maatschappelijk kapitaal en samenstelling:

het geplaatst kapitaal is vastgesteld op acht miljoen frank. Het is vertegenwoordigd door achthonderd aandelen zonder aanduiding van nominale waarde.

De kapitaal aandelen werden onderschreven in geld als volgt:

1. De echtgenoten Ignace Becaus - Marie Jeanne Pieters schrijven in op zevenhonderd twintig aandelen.

2. De heer Marc Bekaert schrijft in op tachtig aandelen.

De aldus ingeschreven aandelen werden gedeeltelijk volstort in speciën als volgt:

a) door de echtgenoten Becaus-Pieters zes miljoen zevenhonderd vijftigduizend frank;

b) door de heer Marc Bekaert zevenhonderd vijftigduizend frank;

zodat vanaf heden een som van zeven miljoen vijfhonderdduizend ter beschikking van de vennootschap is.

– Toegestaan kapitaal: tot honderdvijftig miljoen frank;

– Aanleggen van reserves, verdeling van de winst en verdeling van het na vereffening overblijvend saldo:

Het batig saldo van de resultatenrekening, na aftrek van de algemene kosten van alle aard, van de maatschappelijke lasten, de noodzakelijke afschrijvingen en voorzieningen enzovoort, vormt de nettowinst.

Op deze winst wordt vijf procent voorafgenomen voor de wettelijke reserve; deze voorafnemings is niet meer verplichtend indien het reservefonds één/tiende van het maatschappelijk kapitaal heeft bereikt; zij moet evenwel hernomen worden wanneer de wettelijke reserve wordt aangesproken. Het saldo staat ter beschikking van de algemene vergadering die, op voorstel van de Raad van Bestuur, over zijn aanwending zal beslissen.

#### Tijdelijke bepaling

Mits het voorafgaandelijk bekomen van de erkenning als zogenaamd innovatievennootschap in toepassing van de wet van een en dertig juli negentienhonderd vier en tachtig (herstelwet), kan de algemene vergadering in elk boekjaar vanaf het derde tot en met het twaalfde boekjaar jaarlijks met vrijstelling van vennootschapsbelasting een bedrag van het resterende saldo van de netto-winst van het boekjaar aan de aandeelhouders uitkeren met een maximum van dertien procent van bij het begin van het boekjaar nog terugbetaalbaar werkelijk gestort kapitaal.

Na aanzuivering van alle schulden, lasten en kosten van de vereffening, of na consignatie van de nodige gelden om die te voldoen, worden de netto-activa eerst aangewend om in geld of effecten het afbetaald bedrag van de kapitaal aandelen die niet werden gedelgd, terug te betalen. Indien niet alle kapitaal aandelen in dezelfde mate werden afbetaald, houden de vereffenaars voor de verdeling rekening met deze ongelijkheid en herstellen zij het evenwicht door alle aandelen op gelijke voet te plaatsen, hetzij door bijkomende opvragingen van stortingen ten laste van de aandelen die onvoldoende werden afbetaald, hetzij door voorafgaande terugbetalingen in geld voor de aandelen die voor een groter gedeelte werden afbetaald.

Het saldo wordt eveneens tussen alle kapitaal aandelen verdeeld.

– Begin en einde van het boekjaar:

het maatschappelijk boekjaar begint op één januari en eindigt op eenendertig december van hetzelfde kalenderjaar. Het eerste maat-

## P.V.B.A. SCHEEPSDIESEL SERVICE

WERFKAAL 5, 8380 ZEEBRUGGE

TEL. (050) 54 51 78 - Privé (050) 51 39 34

*BAUDOUIIN motoren en zijn plaatselijke agent SCHEEPSDIESEL SERVICE, hebben de eer*

*U uit te nodigen tijdens de opendeur-dagen die zullen plaats vinden*

*te OOSTENDE op 24 november 1987 - Baelskaai en te ZEERUGGE op 25 november 1987 - Tijdokstraat.*

*Iedereen is hartelijk welkom.*



schappelijk jaar begint op heden en eindigt op éénendertig december negentienhonderd acht en tachtig.

– Jaarvergadering: de derde vrijdag van de maand juni om tien uur. Indien die dag een wettelijke feestdag is, wordt de vergadering op de eerstvolgende werkdag gehouden.

De eerste gewone algemene vergadering zal gehouden worden in het jaar negentienhonderd negen en tachtig.

De gewone en buitengewone algemene vergaderingen worden gehouden op de maatschappelijke zetel of op de plaats die in de bijeenroeping wordt aangeduid.

– Voorwaarden voor toelating en uitoefening van stemrecht:

Om te worden toegelaten tot de algemene vergadering moeten de eigenaars van de aandelen op naam ten laatste vijf dagen voor de algemene vergadering de Raad van Bestuur inlichten bij aangetekende brief dat zij het voornemen hebben de vergadering bij te wonen, met aanduiding van het aantal effecten waarvoor zij aan de stemming zullen deelnemen.

Elke eigenaar van aandelen mag zich op de algemene vergadering door een lasthebber laten vertegenwoordigen mits laatstgenoemde zelf aandeelhouder is en de formaliteiten heeft vervuld om tot de vergadering te worden toegelaten.

Evenwel mogen de rechtspersonen worden vertegenwoordigd door een lasthebber die geen aandeelhouder is; voor de minderjarigen, de onbekwaamverklaarden en andere onbekwamen treden hun wettelijke vertegenwoordigers op. Echtgenoten kunnen altijd als elkaars lasthebber optreden.

De Raad van Bestuur mag het model van de volmachten bepalen en eisen dat zij op de door hem aangeduide plaats worden gedeponeerd vijf volle dagen voor de algemene vergadering.

De medeëigenaars dienen zich door één en dezelfde persoon te laten vertegenwoordigen.

– Aanwijzing bestuurders: drie

1. De heer Ignace Becaus;
2. Mevrouw Marie Jeanne Pieters;
3. De heer Marc Bekaert.

Hun mandaat eindigt onmiddellijk na de jaarvergadering van negentienhonderd drie en negentig.

Overeenkomstig artikel 20 der statuten, zijn twee bestuurders, samen handelend, bevoegd om de vennootschap in handelingen of in rechte te vertegenwoordigen.

– De voorzitter van de Raad van Bestuur de heer Ignace Becaus

– Gedelegeerde - Bestuurders:

1. mevrouw Marie Jeanne Pieters
2. de heer Marc Bekaert.

De gedelegeerd - Bestuurders bezitten, alleen handelend, de vertegenwoordigingsmacht toegekend voor het dagelijks bestuur krachtens artikel 19 der statuten.

#### VOLMACHT

De raad van bestuur geeft hierbij volmacht aan de heer Gilbert De Baets, jurist, wonende te Eekloo, Roze 13, om in haar plaats alle formaliteiten te vervullen en alle documenten te tekenen die nodig zijn om de vennootschap te laten inschrijven in het handelsregister en bij de BTW-administratie en om alle wijzigingen aan te brengen aan deze inschrijvingen en ten dien einde alles te doen wat nuttig of noodzakelijk is.

Voor eensluitend uittreksel:

(Get.) R. Vandaele,  
notaris.

Tegelijk hiermee neergelegd:  
expeditie akte oprichting; bankattest.

Neergelegd te Brugge,  
21 augustus 1987 (A/3711).

6 - 7 200 - BTW 19 pct. - 1 368 - 8 568

## IONISATIE EN BESTRALING

Op het gebied van bewaring van vis en bereidingen op basis van produkten door de zee geleverd kan bestraling of liever ionisatie een grote rol spelen in die zin dat alle bacteriefloora vernietigd wordt. Deze techniek maakt het mogelijk de bewaring van gerookte vis drie maal te verlengen. Vergeleken bij andere bewaringsbehandelingen ligt de kostprijs van deze bestraling niet te hoog: ong. 3 Bfr. per kilo, op voorwaarde dat er grote hoeveelheden ineens kunnen behandeld worden als 5.000 of 10.000 ton. Er moet nochtans zeer nauwkeurig op de kwaliteit van de te behandelen vis gelet worden, die absoluut onberispelijk moet zijn.

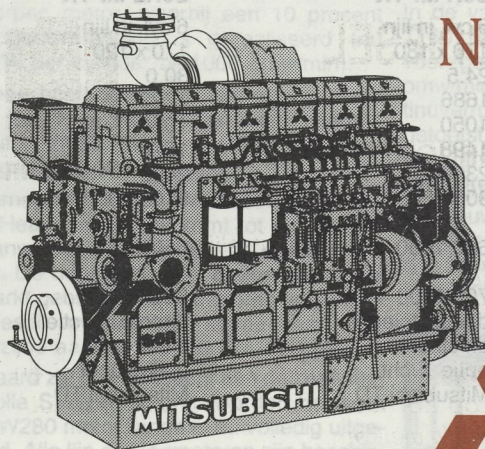
Er wordt voor het ogenblik uitgekeken naar de logo die op deze koopwaar zal aangebracht worden om de consument, volgens de wet, in te lichten over de behandeling die het produkt ondergaan heeft.

Het is nog niet zeker dat dit type van behandeling zo vlug door het publiek zal aanvaard worden: bestraling is nog vaak synoniem van Tchernobyl en zijn nasleep.

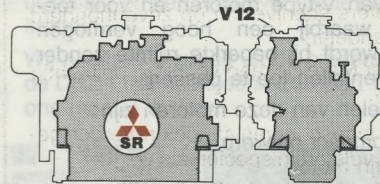
# Nieuws op de Europort '87

De Mitsubishi S6R serie scheepsmotoren

Introductie op onze stand Nr E 414



- 6 cilinder in lijn
- 820 pk/1500 omw./min.
- Kompakte bouw en laag gewicht
- Lage prijs
- Laag brandstofverbruik

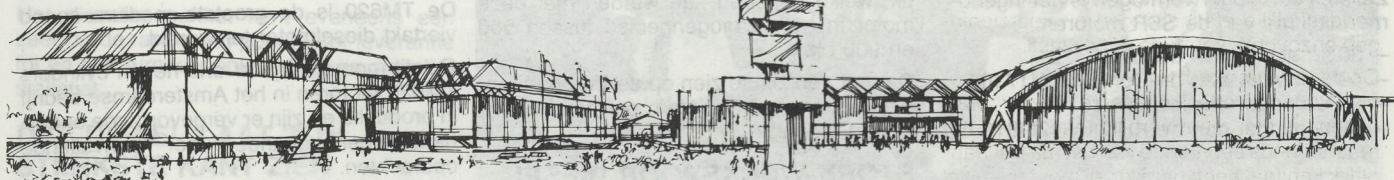


**MHI SAMOFA DIESEL BV**  
Europese hoofdvestiging van  
Mitsubishi Heavy Industries-Engine  
Division-Japan.  
Postbus 20, 3840 AA Harderwijk.  
Tel: 03410-13041, Telex 47330.  
Telefax 03410-19060.

 **MITSUBISHI  
DIESELMOTOREN**

# EUROPORT '87

10-14 NOV. 1987



Sedert de vakbeurs in de zestiger jaren voor het eerst werd georganiseerd, is het helemaal uitgegroeid tot één van de voornaamste maritieme gebeurtenissen.

Europort 1987 is de 23e internationale maritieme tentoonstelling en de 5e internationale binnenvaart tentoonstelling.

Deze internationale beurs gaat zoals gewoonlijk door in het RAI-complex te Amsterdam van 10 tot en met 14 november.

## DE OPENINGSUREN

Dagelijks van 10 u. tot 17 u.

Donderdag 12 november van 10 u. tot 21 u.

De beurs richt zich voor een zeer groot gedeelte op het technische aspect dat bij de uitbating van de scheepvaart te pas komt. In mindere mate komt ook het zuiver commerciële er aan bod. Deze maritieme vakbeurs is Amsterdam is een attractiepool waar duizende mensen vanuit de hele wereld naartoe komen.

Een tijdje geleden werd in Amsterdam de nieuwe editie van Europort officieel voorgesteld door A.H.J. Bitter, projectleider.

Tijdens deze bijeenkomst werd eveneens het woord gevoerd door de heren van der Hek, voorzitter van de Noordelijke Ontwikkelingsmaatschappij en Heida, voorzitter van het Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart.

Deze laatste hing een beeld op van het belang van de binnenvaart voor de Europese economie in het algemeen en de Nederlandse in het bijzonder. Spreker herinnerde eraan dat het vervoer te water van, naar en door Nederland een aandeel van ruim 65% in het hele transportgebeuren van de noordelijke Nederlanden inneemt.

Daarom ook dat de binnenvaart één van de

trekpleisters en steunpilaren van Europort vormt. De komende editie zal hieraan niets veranderen.

Deze 23e editie van Europort belooft opnieuw een klapper te zijn vermits opnieuw bijna 22.000 m<sup>2</sup> aan tentoonstellingsoppervlakte verhuurd werd.

In totaal hebben er zich zowat 500 standhouders uit 17 verschillende landen, die een 20.000 firma's vertegenwoordigen, aangemeld.

Dat is iets minder dan bij de vorige expositie waar 598 exposanten uit 20 verschillende landen hun nieuwste producten kenbaar maakten, maar is van dezelfde orde van grootte als de eerste Europort-vakbeurs welke in 1983 onder het beheer van de RAI georganiseerd werd. Bekend is dat de expositie erg populair is, met een bezoekersaantal van boven de 50.000.

In weerwil van het feit dat er ten overstaan van de vorige beurs zo'n 10% werd ingeleverd, tonen de organisatoren zich uiterst tevreden.

Gelijktijdig met de vakbeurs worden er een aantal omliggende evenementen geprogrammeerd. Er is naast het traditioneel geworden baggersymposium, ook een werkbijeenkomst georganiseerd onder het thema „Delta Tunnelling Symposium”.

Een ander internationaal congres dat gelijktijdig met Europort '87 plaats vindt, gaat over „innovative strategies in the West European maritime industry”.

Voor de binnenvaart en de visserij, die een belangrijk onderdeel van het vakbeursgeheel uitmaken (waardoor het zelfs als 5e Internationale Binnenvaart Tentoonstelling een afzonderlijke vermelding krijgt) wordt op de laatste dag, zaterdag 14 november, een bijzondere inspanning gedaan.

Voor de binnenschippers wordt dan een discussiebijeenkomst georganiseerd in de Grote zaal van het RAI onder leiding van K. Postema over automatisering en communicatie tussen wal en schip.

Na een korte inleiding van deskundigen zullen vragen over de problematiek kunnen worden gesteld.

Tijdens de middagpauze is er, speciaal voor de vissers een lunchbijeenkomst met als centraal thema elektronische kaart- en positiebepaling.

Speciaal voor beide beroepscategorieën worden door de organisatoren van de vakbeurs, in samenwerking met de AMVV speciale bussen ingelegd vanuit een groot aantal steden zoals Groningen, Delfzijl, Terneuzen, Antwerpen, Luik, Maastricht, Zwolle, Rotterdam en verschillende andere plaatsen.

De toegangsprijs bedraagt 15 gulden per persoon. Vooraf aangemelde groepen van minstens 20 personen betalen 7,5 gulden ingang.

## NIEUWE COMPACTE LICHTGEWICHT TURBO DIESELMOTOREN VAN MITSUBISHI

Mitsubishi zal op de Europort '87 de nieuwe S6R scheepsdieselmotoren introduceren. MHI SAMOFA DIESEL B.V., de Europese vertegenwoordiging van Mitsubishi Heavy Industries uit Japan, verzorgt deze introductie van de SR-serie motoren in Europa.

Met de nieuwe ontwikkeling is Mitsubishi er in geslaagd om een 6 cyl. in-lijn turbo motor te ontwerpen met een hoog vermogen bij beperkt toerental en zeer compacte afmetingen.

## Specificatie

Voorbeeld S6R2-MPTK met 640 pk bij 1350 toeren per minuut continue voortstuwings vermogen, of 820 pk generatorset vermogen bij 1500 toeren.

De totale motor is nog geen 170 cm lang en is 100 cm breed en weegt 2400 kg.

Deze motor is speciaal ontwikkeld ter vervanging van V-type motoren en voor toepassing waarbij een hoog vermogen gewenst wordt bij beperkte ruimte zonder hoge toerentallen toe te passen.

De voordelen van deze motoren zijn:

- zeer compact ontwerp
- 6 cyl. lijn motor
- zeer laag brandstofverbruik (140 gr / pk / hr)
- beperkt toerental
- zeer goed toegankelijk
- onderhoud aan één zijde van de motor
- lage onderhoudskosten
- lage aanschafprijs
- hydraulische governor voor variabel en constant toerental

De SR-type motoren worden geleverd in 2 series, nl. de SR- en de SR2-series. Beide series hebben een gelijk cilinder diameter van 170 mm, maar de SR heeft een korte slag van 180 mm en de SR2 een lange slag van 210 mm.

Zelfs bij een hoger vermogen is het ingenomen volume van de S6R motoren:

- 30% minder dan de Cat. 3412
- 40% minder dan de Cummins V1710
- 20% minder dan de GM 16V92
- 48% minder dan de KHD BA12M816

	S6R-MPTK	S6R2-MPTK
type motor	6 cyl. in lijn	6 cyl. in lijn
boring en slag mm	170 x 180	170 x 120
volume liter	24.5	30.0
afmetingen		
lengte mm	1686	1722
breedte mm	1050	1050
hoogte mm	1498	1578
gewicht kg	2300	2400
max. vermogen pk/omw	905/1800	910/1500
continue voortstuwings vermogen pk/omw	640/1600	650/1350
continue generator vermogen pk/omw	700/1500	820/1500
verbranding	directe injectie	directe injectie
startmotor	electrisch	electrisch
	optie: lucht	optie: lucht
turbocharger	Mitsubishi TD	Mitsubishi TD

MHI SAMOFA DIESEL B.V. te Harderwijk denkt met deze motor op de Europese markt hoog te kunnen scoren.

In de visserij en binnenvaart is het een uitstekende motor ter vervanging van V-type motoren met toerental tussen 1200 en 1600. Aanzienlijke kostenbesparingen zijn te bereiken bij de bouw van generatorsets door de compacte afmetingen bij een hoog vermogen bij 1500 en 1800 toeren.

Voorop echter staat de gunstige prijs per pk, welke geboden kan worden met deze motor in het vermogensgebied tussen 500 en 900 pk.

De motoren zijn te zien op de Europort tentoonstelling in Amsterdam op stand E 414 in de Europahal.

### STORK-WERKSPOOR DIESEL

Stork-Werkspoor Diesel B.V., Zwolle zal dit jaar op de in november te houden Europort

1987 te bezoeken zijn op stand E 384.

Nieuwe ontwikkelingen, zowel commercieel als technisch, zullen de hoofdbestanddelen vormen van deze beurs (nieuwe FG240, samenwerking met Mitsubishi Heavy Industries).

SWDiesel zal op de stand vrijwel haar complete motorenprogramma in hardware tentoonstellen.

Zo zal er een cilinder model op ware grote van de TM620 motor worden opgesteld.

De TM620 is de grootste medium speed viertakt dieselmotor ter wereld.

Op dit moment zijn er drie negen cilinders TM620 motoren in het Amsterdamse bedrijf in productie en zijn er vergevorderde onderhandelingen gaande voor aanvullende opdrachten.

De FG240 is een op basis van het bekende 240 motor concept vrijwel geheel opnieuw

Met onze dochterondernemingen

- **MaK NEDERLAND B.V. en**

- **Diesel Sales & Services MERWEDEHAVEN B.V.**

nemen wij deel aan Europort '87 op de stands nr. E306/307.

Uit het **MaK**-programma presenteren wij de zuinigste zware olie dieselmotor type **M453C** met een brandstofverbruik van 178 gr/kWh en een vermogensbereik van 1470 - 5300 kW bij 600 omw/min.

Daarnaast tonen wij het door MaK ontwikkelde **DICARE** systeem: een geavanceerd programma op personal computer voor motordiagnose.

Uit het **YANMAR**-programma exposeren wij een drietal dieselmotoren van de types **6 LAAM-UTE**, **8 LAAM-UTE** en **12 LAAM-UTE** met een vermogensbereik van 400 - 760 kW bij 1850 omw/min.

Middels een Vidiwall met 9 beeldschermen tonen wij U gelijktijdig diverse facetten en activiteiten van de door ons vertegenwoordigde bedrijven.

Verder is een uitgebreide staf van deskundige medewerkers aanwezig om al Uw vragen met betrekking tot ons dienstenpakket (schroef-, as- en roerrepatries, dieselmotoren verkoop en service, kathodische bescherming) te beantwoorden.

ontworpen motor, waarbij een 10 procent vermogensverhoging is gerealiseerd (nu 185 kW per cilinder bij 1000 omw/min).

Hiermee heeft SWDiesel een geheel up to date motor in het vooral voor viertakt medium speed motoren (1250-2500 pk) belangrijke marktsegment.

De samenwerking van SWDiesel met Mitsubishi Heavy Industries komt tot uiting door de aanwezigheid van een 12 cilinder SN motor. De door SWDiesel onder licentie op de markt gebrachte MHI motoren vullen het SWDiesel motorenprogramma aan de onderzijde aan (vanaf 150 kW, 200 pk).

Uiteraard zal ook aandacht aan de zeer succesvolle SW280 motoren worden besteed. De SW280 motor range is nu volledig uitgegroeid. Alle lijn en Veemotoren zijn beschikbaar. Een 9 cilinder SW280 zal op de stand worden geplaatst. Voorts zal er gedetailleerde informatie over de TM410 D-versie beschikbaar zijn. Met dit deels vernieuwde en aangevulde producten programma is SWDiesel in staat om vrijwel aan elke vraag

naar een vermogen tussen de 150 en 13000 kW (200-17000 pk) te voldoen, uiteraard voor toepassingen in de maritime sector (voortstuwing, hulpvermogen) maar ook voor landtoepassing (diesel centrales).

Het diensten pakket kent eveneens een zeer brede range van pure motor leverantie tot en met turn-key oplevering van dieselininstallaties.

## DAF DIESEL LAAT ZIJN STERKSTE KANT ZIEN

De presentatie van de DKZ 1160 MG scheepsgenerator gaat dat overtuigend bewijzen.

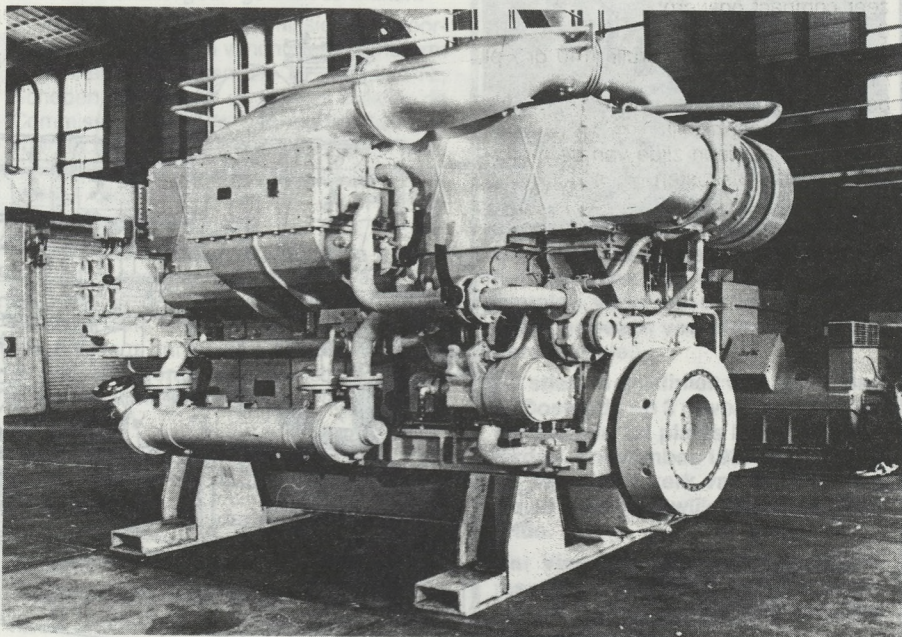
In de vaart van ATI-successen is de DKZ 1160 MG, door DAF technici ontwikkeld voor generatorsets van 218 kW bij 1500 omw/min en 240 kW bij 1800 omw/min continuvermogen. Elk onderdeel is zorgvuldig getoetst aan de strengste kwaliteitseisen van vandaag. De nieuwe DAF diesel levert uitmuntende prestaties.

De nieuwe koploper van de scheepsgeneratorenmotoren profiteert op alle fronten van de zeer geavanceerde Advanced Turbo intercooling technologie. Er moet immers

gevaaren worden en DAF Diesel heeft in de scheepvaart en visserij een naam hoog te houden.

DAF dieselmotoren staan garant voor een lange levensduur, een minimum aan onderhoud, optimale prestaties bij lage exploitatiekosten en een ongeëvenaarde bedrijfszekerheid.

Wij nodigen U graag uit de presentatie van de DKZ 1160 MG tijdens Europort 1987 met ons mee te maken.



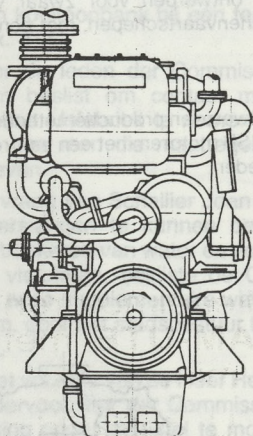
De 6 cil. FG240. Beschikbaar in 6, 8 en 9 cil. motoren. Vermogen 185 kW (250 pk) per cil. bij 1000 omw./min.

# Yanmar



dieselmotoren:

**solide  
betrouwbaar  
zuinig**



**Voortstuwingsmotoren**

van 154 - 1103 kW

**Hulpmotoren**

van 55 - 1103 kW

**Diesel Sales & Services**

## Merwedehaven B.V.



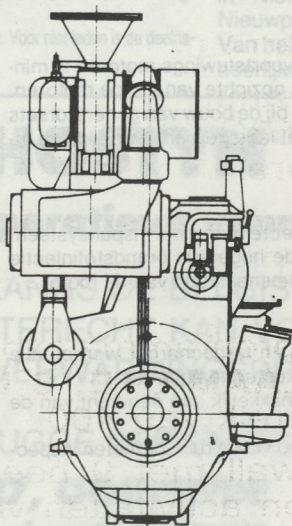
Grevelingenweg 21  
Postbus 215  
3300 AE Dordrecht

tfn: 078-164111  
tlx: 29329  
tfx: 078-210313

# MAK

dieselmotoren:

**economisch  
duurzaam  
„reliable”**



Motoren voor  
**Voortstuwing,**

**hulp- en  
stationair**

**bedrijf**

van 780 - 9900 kW

**Verkoopkantoor**

## Mak-Nederland BV



Grevelingenweg 9-11  
Postbus 215  
3300 AE Dordrecht

tfn: 078-163301  
tlx: 29329  
tfx: 078-210313



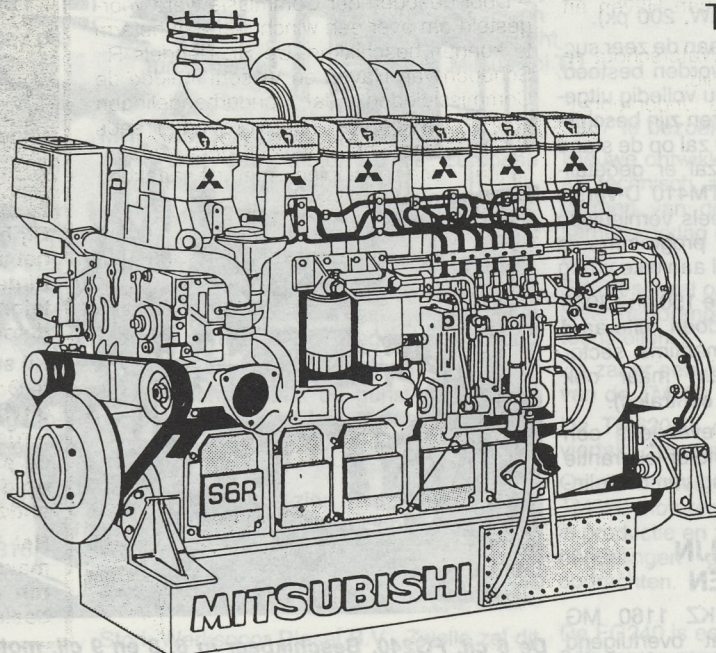
# MITSUBISHI DIESEL ENGINE

# S6R-M

## SCHEEPSVOORTSTUWINGS EN HULPMOTOREN

# Nieuw

## TOT 820 PK



## 6 cilinders in lijn

## 1200-1800 omw/min

**De Mitsubishi SR type motoren zijn een geheel nieuw ontwerp voor scheepstoepassingen. Deze SR motoren hebben een geheel nieuwe stijl en worden toegepast voor scheepsvorstuwing en hulpvermogen.**

De voordelen van de SR motoren zijn:

### 1. licht gewicht en kleine afmeting

Voor nieuwbouw en bij vervanging van voortstuwings motoren is minder ruimte nodig. Dit geldt specifiek ten opzichte van V-type motoren. Er zijn ook duidelijke kostenbesparingen bij de bouw van generatorsets voor scheepshulpvermogen vanwege het lage gewicht en de kleine afmetingen.

### 2. laag brandstofverbruik

Het hoge thermische rendement, het directe brandstof inspuitsysteem met 2 stappen verbrandingsruimte en de hogedruk brandstofinjectie verbeteren de brandstofbesparing bij alle snelheden van de motor.

### 3. eenvoudig onderhoud

Brandstofpomp, reguleur, waterpomp en turbocharger worden alle automatisch gesmeerd om onderhoudskosten te beperken.

Alle service en controle punten zijn gemakkelijk aan één kant van de motor geplaatst.

Alle inspecties kunnen worden uitgevoerd via de ruim bemeten inspectiepoorten van het carter.

### 4. grote betrouwbaarheid

De reeds beroemde betrouwbaarheid van de Mitsubishi voortstuwings motoren is nog verder verbeterd bij dit ontwerp. Het eenvoudige ontwerp met minder onnodige kleine delen, draagt veel bij tot een grote betrouwbaarheid bij zwaar gebruik.

Nieuw slijtvast lager materiaal, zuigers met een holle kop voor oliekoeling, hoog rendement koeling systeem, e.e.a. geeft de motor ruime technische en mechanische marges voor een veilig en betrouwbaar gebruik voor lange duur.

### 5. aantrekkelijke toerentallen

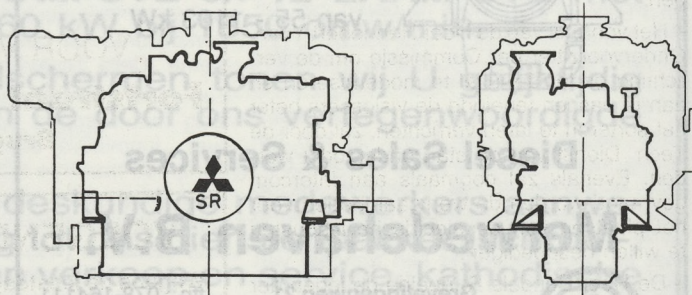
De SR typen hebben een aantrekkelijk niet te hoog of te laag toerenbereik tussen 1200 en 1800 toeren per minuut. De lagere toeren voor voortstuwing en het optimale toerental voor hulpvermogen van 50 of 60 Hz.

### 6. zwaar gebruik

De Mitsubishi SR serie is speciaal ontworpen voor zwaar voortstuwingsgebruik, zoals visserij- en binnenvaartschepen, met continue gebruik van 24 uur per dag.

### 7. aantrekkelijke prijs

Door toepassing van de modernste ontwerp- en productiemethoden en organisatie, is Mitsubishi in staat deze SR motoren met een aantrekkelijke prijs - vermogen relatie aan te bieden.



# VERSLAG DER VISSERSHAVEN-COMMISSIE VAN NIEUWPOORT

Op 02/11/1987 had een vergadering van de Nieuwpoortse Vissershavencommissie in het bureel der stedelijke vismijn plaats. Het voorzitterschap werd door de heer Bendels R., Schepen van Haven en Visserij, waargenomen.

– De volgende leden der Commissie waren aanwezig:

Bendels Richard, Schepen van Haven en Visserij. Als voorzitter.

Van Der Mijnsbrugge J., Waterschout te Nieuwpoort. Als adviserend lid.

Hennebert Yvan. Reder. Als Ondervoorzitter.

Calcoen Roger. Reder.

Huyghebaert Danny. Reder.

Schallier Jean. Reder.

T'Jaecx Walter. Reder.

Vanhoutte Roland. Reder.

Vercoutter Michel. Reder.

Vanelverdinghe Michel. Vishandelaar.

Vanelverdinghe Wilfried. Vishandelaar.

– De volgende leden der Commissie waren verontschuldigd:

Beuckels Charles. Reder.

Desaever Gilbert. Reder.

Declerck Georges. Vislossersbaas.

Messiaen Michel. Vishandelaar.

Rathé Alain. Reder.

Vanhoutte Ronny. Reder.

Vercoutter André. Reder.

Vercoutter Norbert. Reder.

Wittevrongel Freddy. Vishandelaar.

– De Heer Bendels R., Schepen van Haven en Visserij stelde de Heer Van Der Mijnsbrugge J. als nieuw lid aan de Havencommissie voor. Hij dankte de Heer Waterschout voor het vele werk dat hij ten gunste der vissers verricht en tevens voor zijn volledige medewerking die hij aan het stadsbestuur ten bate der visserij verleent.

– Door de leden der Commissie werd de reglementering voor het aflijzen van de vis voor de veiling besproken.

Art. 33 van K.B. dd. 30/4/1976 stipuleert: vers gekoelde vis mag slechts in bezit gehouden of te koop gesteld worden in ijs of in koeltoonbank bij een temperatuur var max. 4° C.

Door de leden der Commissie werd unaniem beslist om contact met de Nieuwpoortse IJsfabriek te nemen en te bespreken hoe men die maatregel het best kan naleven.

Op vraag van Schallier Jean om over meer waterslangen te kunnen beschikken voor het bunkeren van water en voor het reinigen der visruimen, besliste de Commissie om nog twee supplementaire waterslangen van 50 m. door het stadsbestuur te laten aankopen.

– Het voorstel van de Heer Hennebert Yvan, Ondervoorzitter der Commissie om de verlichting onder de luifel te moderniseren en aan te passen teneinde de vislossers beter het sorteren te laten verrichten, zal door de Tech. Dienst van de stad onderzocht worden. Evenals zal nogmaals aan Intercom gevraagd worden de werkzaamheden voor het plaatsen van de elektrische lasposten te willen bespoedigen.

– De Heer Bendels R. deelde de leden der Commissie mede dat het verkeersreglement voor de regeling van het verkeer op de rijweg onder de luifel in de voorbije

gemeenteraad werd aangepast en goedgekeurd.

– Een beveiligingssysteem voor de vissersvaartuigen tegen inbraak en brand werd grondig besproken. Sommige reders staan sceptisch tegenover dergelijk communicatiesysteem en wensen zodoende van kwetsieuze installatie geen gebruik te maken.

– Door de leden der Commissie werd voorgesteld om over een winch met een hefarm te kunnen beschikken. De Hr. Bendels R., Schepen van Haven en Visserij meldde de Commissieleden dat onderhandelingen voor de aankoop van dergelijke winch reeds werden aangeknoopt en dat het Schepencollege zich principieel met de aankoop heeft akkoord verklaard.

– Tenslotte werd door bepaalde reders gevraagd, opdat de vissers die uitvaren hun auto niet in de rijweg der vismijn zouden parkeren. Alle leden der Commissie beslisten unaniem dat geen auto's in de rijweg mogen parkeren, zodat de rijstrook steeds voor alle verkeer open blijft.

Namens de Havencommissie.

De Hr. Schepen van Haven en Visserij.

**BENDELS R.**

B.O. De Mijnbestuurder.

**HOVAERE G.**

## WEEK VAN DE BLANKENBERGSE VISSERIJ

Het is in samenwerking met het gemeentebestuur en de VVV dat de vissersfolklore groep Ebbe en Vloed van 1 tot en met 11 november de Week van de Blankenbergse visserij organiseren.

Er is een tentoonstelling over de oude Blankenbergse vissers en visserij in het oud stadhuis aan de Kerkstraat.

Verder wordt een vissersmis opgeluisterd door de leden, samen met het koor van de familie Bourdon, ter nagedachtenis van alle overleden en op zee verdrinken vissers.

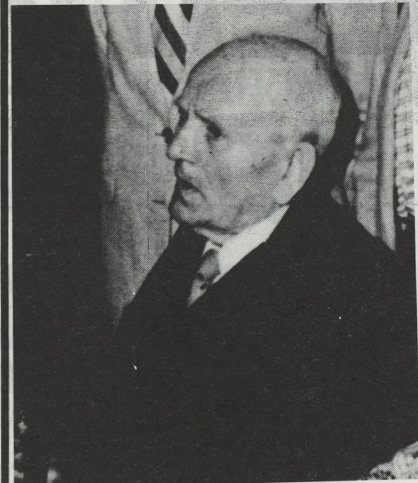
Deze mis wordt opgedragen op zaterdag 7 november om 18 u. in de St.-Antoniuskerk.

De Bescheepsdag gebeurt op 11 november. Dan wordt bij het oud stadhuis verzameld voor een muzikale optocht en de bloemenhulde bij het monument der zeelieden (Sterken Dries) bij de Vuurtoren.

Men start om 17 u. om deze Bescheepsdag af te ronden vanaf 19u.30 met een vissersmaaltijd bestaande uit „kazakken met haring” in zaal Oberbayern.

Ebbe en vloed zorgt voor de animatie. Voor niet-leden is de deelnameprijs bepaald op 150 fr.

## IN MEMORIAM



Bij het ter perse gaan vernemen we het afsterven van de heer Georges Pintelon, vader van de heer Henri Pintelon, gewezen voorzitter van de Rederscentrale.

Hij stierf in de kliniek van het H. Hart te Oostende op 3 november 1987. De uitvaartmis zal plaats hebben op zaterdag 7 november 1987 te 11 uur in de parochiale kerk van St.-Antonius op de Vuurtorenwijk (Opex) te Oostende.

Het Visserijblad biedt zijn weduwe, mevrouw Pintelon-Cools, haar kinderen en kleinkinderen hun oprechte deelneming aan.

## DIAMANT TE NIEUWPOORT

Op zaterdag 7 november vieren de Heer en Mevrouw Jozef Albrecht - Octavie Keters uit de Witte Brigadelaan 2 te Nieuwpoort hun diamanten bruiloft.

Albrecht Jozef werd op 29 mei 1906 geboren en Octavie op 21 februari 1905.

Beiden waren hun leven lang vishandelaars in Nieuwpoort. Oksje, zoals Octavie in Nieuwpoort genoemd wordt was een begrip. Van heinde en verre was zij bekend om haar heerlijke droogvis.

## C.V. HOSTYN SAELENS

coöperatieve vennootschap

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

VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:

**Fortstraat 27, OOSTENDE**

**Bruggelaan 12, BREDENE**

☎ (059) 32 31 80

## VOLGENDE WEEK GEEN „VISSERIJBLAD”

Wegens de feestdag van 11 november zal er volgende week geen Visserijblad uitgegeven worden.

Ons eerstvolgend nummer zal dan verschijnen op vrijdag 20 november.

# een voorsprong in kwaliteit en techniek



**VAN VOORDEN GIETERIJ**

Gietwerken.



**HODI**

Straalbuizen.



**PROMAC**

Waterbehandeling  
Koudetechniek  
Manoeuvreeinstallaties  
Verstelbare schroeven



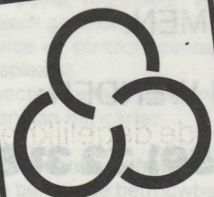
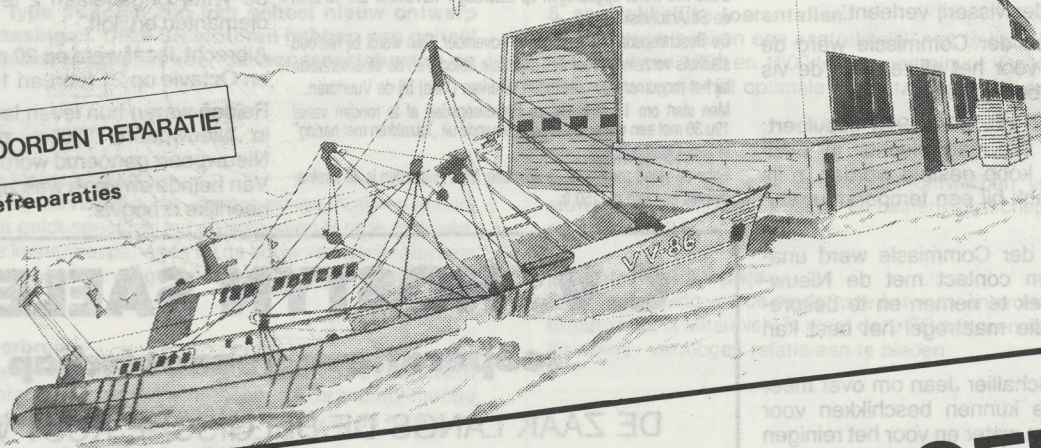
**VAN VOORDEN**

Scheepsschroeven.



**VAN VOORDEN REPARATIE**

Schroefreparaties



## VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN/HODI: POSTBUS 67, 5300 AB ZALTBOMMEL  
TEL. 04180 - 12654\* TELEX 50140  
TELEFAX 04180 - 12400  
PROMAC: POSTBUS 22, 5300 AA ZALTBOMMEL  
TEL. 04180 - 13855\* TELEX 50110  
TELEFAX 04180 - 12400

## VRAAG VAN DE HEER A. LARIDON AAN HET SCHEPENCOLLEGE

Op zaterdag 11 september 1987 vond een vergadering plaats in de stedelijke vismijn in aanwezigheid van de Schepen van de Haven en de heer ingenieur Legein. Op deze vergadering werden plannen bekend gemaakt in verband met de modernisering en de sanering van de stedelijke vismijn. Deze plannen zouden betrekking hebben op de pakhuizen, het verkoopsysteem, de viskeuring, de koeltechnieken en diverse andere aangelegenheden.

Mag ik van het Schepencollege vernemen tot welke conclusies deze vergadering heeft geleid en of de desbetreffende plannen de goedkeuring hadden van:

- het Schepencollege
- de Gemeenteraad?

Mag ik tevens ook vernemen of de bevoegde stedelijke havencommissie over deze plannen werd geraadpleegd?

### ANTWOORD:

De vergadering waarnaar het Geachte Lid verwijst was een vergadering waarop alle huurders en gebruikers van de pakhuizen werden uitgenodigd. Deze vergadering was een eerste contactname met de direct geïnteresseerden om de opmerkingen en vragen van de gebruikers over de behoeften te kennen en om hen te informeren over de eisen die door het Ministerie van Volksgezondheid worden gesteld. Deze bespreking gebeurde aan de hand van plannen die als eerste schetsen kunnen doorgaan en die rekening houden met de opmerkingen van het Ministerie van Volksgezondheid, dienst der Veterinaire Keuringen en met de resultaten van de besprekingen met de Verenigingen die in het havengebeuren betrokken zijn.

Deze eerste plannen werden ook ten informatieve titel aan het Schepencollege voorgelegd doch ook op dit niveau werd nog geen beslissing genomen. Gezien het voorlopige en louter informatief karakter werden deze plannen nog niet in de commissie besproken. Dit zal wel gebeuren nadat alle informatie werd ingewonnen.

## OORLOGSSCHEPEN TE ANTWERPEN

In de eerste helft van de maand november worden twee oorlogsschepen in de haven van Antwerpen verwacht.

Van 6 tot 9 november zal het moderne Nederlandse geleidewapen-fregat „Pieter Floisz” voor een routine aanlegbeurt aan de Scheldekaaien ter hoogte van het Steen afgemeerd liggen.

Het gaat om een schip met een waterverplaatsing van 3.530 ton. Het vaartuig, dat onder bevel staat van Cdr. R.P. Simonis, beschikt over een bemanning van 196 personen.

De dag na het vertrek van de „Pieter Floisz” zal het Britse fregat „Achilles” een drie-daags niet-officieel bezoek aan Antwerpen afleggen. Ook deze eenheid zal ter hoogte van het Steen langs de rivier afgemeerd liggen. H.M.S. „Achilles” beschikt over een bemanning van 235 opvarenden.

REDERS en VISSERS,

voor uw

## SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

BEROEPSVERENIGING

## HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

## Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

# VAN PRAET - DANSAERT

p.v.b.a.

## BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR:

- VISSERIJ IN GEWONÉ EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

☎ (052) 33.24.66 - B.T.W. 400.332.559

# VAN SCHEPEN, MENSEN EN VAN DE ZEE

De zwijgende meerderheid in het zeevisserijbedrijf zijn niemand anders dan de vissers zelve. Zij leven in de handen van de leiders van de visserijbedrijvigheid en de ministeries (landbouw en verkeerswezen). Maar de vissers zijn over 't algemeen niet mondig genoeg om opvattingen naar voor te brengen die politieke beslissingen zouden kunnen beïnvloeden. In een Engels visserijblad wordt de ontevredenheid bekendgemaakt van een vooraanstaand man uit het bedrijf die het heeft over „het slachten” van de jonge vis en zelfs volwassen soorten, vis die dan „discarded” is gedurende het vissen. Het verwijt moet grotendeels gericht worden aan de kwota stelsels die de bestaande stocks zouden moeten beschermen maar die verantwoordelijk zijn voor een steeds toenemende percentage van discards.

De reden is eigenlijk eenvoudig maar is onbekend of ongeweten bij politieke gezaghebbers. Wanneer ge naar kwotum vist en de gezochte vis betrekkelijk goed aanwezig dan is het alleen maar de beste vis – t.t.z. deze die de beste prijs krijgt op de markt, deze die de gepaste grootte heeft – die aan boord blijft, al de rest wordt overboord geworpen.<sup>6</sup>

Dit is een doodgewone maatregel bij te jonge vis, maar deze soorten zijn nu ook vergezeld van volwassen soorten die te groot of te klein zijn om te voldoen aan de vereisten van de standard pakketten en de fileermachines.

Het percentage van iedere trek die afgevoerd wordt gaat soms tot 80%. Aldus kan men soms een zee zien vol dode vis in de omge-

ving van vissersvaartuigen. De steeds maar stijgende kosten hebben de vissers ertoe aangezet als maar doelmatiger vistuig te gebruiken en nu is de noodzaak ontstaan om deze kosten te amortiseren. Dit verplicht hen om de winst te maximaliseren binnen de grenzen van het verplichte kwotum.

Deze toestand kan leiden tot onnodige druk op de visstocks en het verminderen van de vangsten in de toekomst, met als gevolg vanzelfsprekend moeilijkheden in het bedrijf. De slachting van jonge vissoorten moet worden gestopt vooraleer het te laat is en een gehele verbod lijkt wel het enige antwoord. Voorlopig maakt de onbekende statistiek van de overboord gegooid vis een nonsens van wetenschappelijke opvattingen ter zake.

Het vraagstuk van het behoud van de jonge vis zou grotendeels kunnen worden opgelost door het juiste ontwerp en samenstelling van de korren en voornamelijk door het gebruik van verlengstukken en kuilen reeds ontwikkeld in de Britse visserijlaboratoria en waarbij het mogelijk is veel ondermaatse vis te laten ontsnappen.

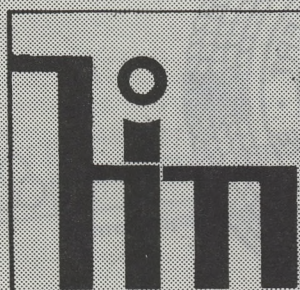
De tegenwoordige 10% aanvullende vangstregel straft vissers die meer dan dit percent van niet gezochte soorten aan land brengen!

Om hoogwaardige vissoorten aan wal te brengen in bescheiden hoeveelheid zoals paling, door het gebruik van een net met kleine mazen is de hoeveelheid van ongewenste soorten miniem. Een kustvisser die 200 kilo paling zou aanvoeren zou dan 20 kilo kabeljauw mogen landen; de huidige hoeveelheid die wordt gevangen en teruggegooid op sommige visgronden kan enorm zijn – maar er wordt nooit een statistiek gemaakt en het kan niet in aanmerking worden genomen door de wetenschapper met enige graad van nauwkeurigheid.

We moeten de vraag stellen waarom er geen druk wordt gebruikt om vissers te verplichten bepaalde soorten netten te gebruiken, selectieve netten, en waarom de 10% bijvangstregel vissers verplicht zowel jonge als goede marktvis te doden, alleen maar om de statistieken zuiver te houden.

Tot we de toestand zullen rationaliseren zullen we eenvoudig de vrucht van de goede jaren verspillen en in de andere jaren tekort hebben.

Sedert 1983 is de wereldproductie van vismeel steeds maar gestegen, 27% in 1984, 10% in 1985 en 22% in 1986. Deze stijging is



## HULP IN NOOD

**Samenwerkende Vennootschap**

**H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE**

**☎ (059) 32 16 89 – Telex: 81229**

**Filiaal Zeebrugge:**

**Wandelaarstraat 10 – ☎ (050) 54 55 27**

(open dinsdag - woensdag - donderdag tussen 9 u. en 12 u.)



**Gedekte risico's:**

**eigen schade – schade aan derden –  
opslepingen – totaal verlies –  
lichamelijke schade aan derden –  
navigatietoestellen**



**Scheepskredieten worden verleend  
aan de leden tegen zeer lage interesten.**

voornamelijk het gevolg van de visvangsten in Chili en Peru. Sinds 1983 hebben de industrieën aldaar hun adem teruggevonden. Voor de eerste keer steeg de Chileense produktie boven de miljoen ton. Vroeger was de vismeelproduktie van deze beide landen helemaal gesteund op de sardinevisserij maar de nadruk werd verleden jaar weer gelegd op de ansjovis.

Dit is een duidelijk teken dat de ansjovis opnieuw haar verschijning voor wat de produktie van visolie aangaat, deze lag 14% hoger dan in 1985 maar toch nog 7% lager dan in 1984. Ondanks een stijgende produktie vorig jaar was er een merkwaardige vermindering in de uitvoerhoeveelheden en dit tengevolge van de lage wereldprijzen. De prijs van de dag is lager dan het was veertig jaar geleden! Tengevolge daarvan hebben Japan, IJsland, Chili en Peru gezocht naar andere gebruiksaanwendingen voor visolie. Voor het ogenblik wordt het gebruikt als een aanvulling voor de brandstof gebruikt in de stoomketels van de vismeelfabrieken. Visolie heeft ongeveer 92% van de warmtewaarde van mazout.

De snelle groei in de produktie en uitvoer van vismeel heeft als gevolg gehad dat er een agressieve verkoopspolitiek moest ontstaan om de vismeelverkoop te verbeteren. Dit werd bereikt door het aannemen van een gevoelige prijsstructuur ten overstaan van b.v.b. sojameel. Het is boeiend om te zien hoe sommige van deze markten zich hebben ontwikkeld. West-Duitsland b.v.b. is steeds een grote verbruiker geweest van vismeel maar vertoont sedert kort een inzinking en in 1984 viel het verbruik op een dieptepunt van 119.000 ton.

Er werden toen bijzondere inspanningen gedaan om het verbruik op een hoger peil te brengen en meteen werd in 1986 250.000 ton bereikt. Een ander succes in de verkoop van vismeel werd bereikt in China. Chili en Peru zonden toen delegaties naar dit land. In die tijd lag het verbruik van vismeel rond de 40.000 ton per jaar maar in 1984 steeg het al tot 111.000 ton. Ook Joegoslavië heeft haar vismeelverbruik verbeterd en in 1986 was 100.000 ton bereikt.

Sommige landen waar vismeel wordt vervaardigd zoals de Verenigde Staten en Europa vinden dat de wereldprijs van vismeel weinig aantrekkelijk is. Deze landen moeten zoeken naar beginnende markten en er werden pogingen ondernomen om speciale maaltijden te bereiden zoals b.v.b. voor heel jonge zeugen, melkoeien en voor visfarms. Dit gebeurde in Noorwegen en Denemarken.

Hoog kwaliteitsmateriaal wordt geselecteerd om de versheid te

waarborgen, de vervaardiging wordt nauwkeurig gecontroleerd en de verkoop gebeurt met technische bijstand. De Noren verkopen thans de helft van hun produktie aan gespecialiseerde markten inbegrepen zalmfarms aan een prijs die ongeveer 30% hoger ligt dan elders in de wereld.

Vier jaar geleden bestond er in Engeland geen markt voor vismeel maar thans bereikt de verkoop er toch al de 50.000 ton. Dit meel wordt aangewend voor de voeding van koeien, al hebben we bemerkt dat er een stijging was van 22% in de produktie van vismeel. Toch bleef het peil van de stock gelijk. Dus het verbruik moet gestegen zijn. Dit feit gekoppeld aan rationalisering van de fabriekstechnieken en de lagere brandstofprijzen heeft het mogelijk gemaakt dat de vismeelindustrie kon overleven. In 't algemeen kan Groot Brittannië optimistisch zijn vermits er mogelijkheden gebleken zijn voor deze markt.

Het beeld van de produktie van visolie is minder schitterend. De vraag naar visolie is verminderd ten voordele van de palmolie. De produktie steeg wel met 14% maar het verbruik verminderde met 33%. De oliestocks zijn veel belangrijker dan normaal en zouden nog groter geweest zijn indien sommige landen geen visolie hadden verbruikt als brandstof. De belangrijkste verbruikers zijn het Verenigd Koninkrijk, West-Duitsland en Nederland. Er wordt ook raapzaadolie in de Europese Gemeenschap geproduceerd. Deze trend zal ook volgend jaar doorgaan. Indien de voorgestelde wet op de verbruiksolie aangenomen wordt en het ook de visolie omvat maar spek in vet uitsluit dan zal de industrie voor moeilijke tijden komen te staan. Het effect op de visserijindustrie binnenin de E.E.G. zou dramatisch worden en de Britten hebben dan ook al het onmogelijke gedaan om deze wet tegen te gaan.

Het gevolg daarvan is dat de prijs van de olie, ook visolie, zal dalen. Het is anderzijds begrijpelijk dat de E.E.G. haar boterberg van 1,4 miljoen ton de volgende twee jaar wenst weg te werken. 200.000 ton boter werd toegekend als diervoer en is te koop aan de prijs van 58 Engelse pond per ton en dit is een heel interessante prijs als men weet dat een ton visolie 150 pond kost!

Wat wel hoopgevend is: het toenemend verbruik van visolie voor de geneeskunde. Het geraakt nu stilaan toch bekend dat visolie een grote rol kan spelen in de behandeling van artritis, kanker, diabetes en hartziekten. De markt in capsules met visolie is aldus reeds belangrijk toegenomen in de Verenigde Staten.

## De BBL stopt Europa in uw portefeuille.

### De BBL lanceert de eerste Kasbon in ECU.

De BBL geeft u nu de kans om een totaal nieuw effect te verwerven: de Kasbon in ECU. Dat is een grote première voor al wie rekenen wil op Europa.

De ECU dat is de toekomst. De BBL-Kasbon is een volkomen nieuwe en originele waarde ten belope van 1000 ECU en met een opbrengst van 6,75% bruto.

Het is de ideale manier om een dynamische diversifiëring te brengen in uw beleggingen.

Wacht niet langer om er op in te schrijven in een BBL-Kantoor.

De wettelijke nota werd ter Griffie van de Rechtbank van Koophandel te Brussel neergelegd.

IMPACT-FCB Belgium BBL/313

**De BBL denkt aan u...**

# MARKT- EN VISMIJNECHOS

## OOSTENDE

Juist in een week waar weinig vis nodig was kregen we de ruimste aanvoer sedert maanden. Maandag een volle mijn vis en nog een halve „haringhalle“. Veel ronde soorten als gul en wijting waarvoor de prijzen beneden alles waren. Vorige week reeds was een prijsdaling ingetreden voor deze soorten en deze trend werd vrijdag reeds voortgezet. Toen kwamen nochtans slechts een drietal gulvangers naar de afslag. Met kleine wijting aan opvangprijzen en grote sortering tussen 25 en 40 fr. waren voor de Westschepen geen prijzen te halen. Temeer dat ook de gulprijs maar begrepen was tussen 39 en 60 fr. Alleen de „dubbele gullen“ kregen nog tot 80 fr. en kabeljauw, waarvan slechts enkele bennen in de markt kwamen, noteerde tot 130 fr.

Pladijs, de laatste weken nochtans vrij prijsvast, liet het eveneens afweten en kreeg nog slechts tussen 33 fr. (platjes) en 66 fr. (schol).

De tongprijzen zijn verder gedaald met de grote sortering dinsdag eveneens onder de 400 fr. en kleine sortering tussen 175 en 190 fr.

Voor rog werd een middelmatige prijs betaald welke varieerde tussen 35 fr. (kleine scherpstaart) en 85 fr. (grote rog). Soorten als rode poon en rode knorhaan (soldaten) waren spotgoedkoop en werden meestal aan minimumprijzen verkocht of naar vismeel verwezen.

De IJslandse vangsten, zowat 1.600 bennen voor de twee schepen, werden eveneens goedkoop verkocht... Toch wel spijtig dat die twee vangsten nu juist in een verlofweek werden aangevoerd. Scholen die geen vis afnemen en huishoudbudgetten die uit evenwicht zijn wegens aankoop van bloempotten voor het kerkhof.

De kustvisserij zorgde voor een paar opgemerkte gulvangsten die echter evenmin genade vonden en al even goedkoop verkocht werden als de rest. Voor de garnaal werd vrijdag laatst een dieptepunt bereikt met prijzen tussen 35 en 60 fr. De volgende dagen heeft die garnaalprijs zich weer gerecht en noteerden we tussen 65 en 115 fr. De vangsten blijven ruim, ook al is dit niet bij alle schepen zichtbaar.

### VRIJDAG 30 OKTOBER 1987

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
O.427	8	70	1.000	442.717
O.402	8	70	900	390.058
O.135	11	220	—	711.500
O.206	10	220	—	774.022
Z.296	12	120	2.500	1.269.604

### MAANDAG 2 NOVEMBER 1987

	dag.	vis	tong	fr.
IJSLAND				
O.129	18	700	—	1.926.807
O.318	18	920	—	2.108.851
KANAAL				
O.137	19	300	3.200	2.140.027
WEST				
O.108	11	200	1.500	1.022.064
Z.96	14	400	6.500	3.490.082
N.752	10	180	—	439.932
O.279	9	310	—	512.635
Z.128	10	180	—	355.773
N.719	9	140	—	338.545
Z.582	7	120	—	259.609
N.597	8	150	—	340.396
N.3	9	140	—	366.088
NOORD				
O.51	14	450	—	1.412.231

### DINSDAG 3 NOVEMBER 1987

	dag.	vis	tong	fr.
KANAAL				
O.518	14	180	1.500	869.772

### WOENSDAG 4 NOVEMBER 1987

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
Z.596	12	200	2.300	1.332.245
N.708	11	180	—	429.829
KANAAL				
O.33	12	450	—	1.377.058

## Verwachtingen

### VRIJDAG 6 NOVEMBER

KANAAL: O.274, 1700 tong, 70 vis  
KREEFTENPUT: O.306, 50 kreeft, 100 vis  
WEST: N.709, 70 vis (20 schol, 25 gul, 15 varia, 10 rog)

### MAANDAG 9 NOVEMBER

KANAAL: O.231, 2000 tong, 30 vis (container)

O.333 (container)

O.114, O.499, Z.185, O.124

WEST: O.303, N.40, O.232, O.26, O.275, N.525, Z.519, O.229, Z.502

### DINSDAG 10 NOVEMBER

WEST: O.309

KREEFTENPUT: B.181 (vermoedelijk)

## ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

### MAANDAG 2 NOVEMBER 1987

Z.92	KN	3.000	400	17	2.035.697
Z.568	W	350	60	10	456.790
Z.93	W	1.000	60	14	584.370
Z.48	N	300	470	15	2.052.458
Z.198	Krp	50	80	11	582.550
Z.307	Krp	—	3	1	157.585
Z.63	W	1.300	50	14	707.200
Z.79	W	1.200	80	14	819.627
Z.126	W	1.400	150	11	949.670
Z.97	W	2.000	250	15	1.935.874
Z.196	W	700	120	11	835.195
Z.46	N	200	450	14	1.682.970
Gullevangers					
Z.578-580		100 gul + 20 wijt.	(60)		418.454
Z.56-548		50 gul + 10 wijt.	(30)		231.010
Z.201-B.601		50 gul + 10 wijt.	(30)		286.900
Z.447-554		60 gul + 10 wijt.	(40)		220.250
Z.403-472		55 gul + 10 wijt.	(40)		194.064
<b>14.150.664</b>					

### WOENSDAG 4 NOVEMBER 1987

Z.86	K	300	30	—	267.400
Z.484	W	200	250	14	856.736
Z.584	W	150	200	12	927.880
Z.84	N	—	400	11	1.535.570
Z.14	W	1.400	280	10	1.564.780
Z.121	Kn	2.500	210	11	1.789.739
Z.243	Krp	50	100	11	681.000
Z.510	Krp	—	110	11	733.281
Z.5	W	1.300	200	12	982.601
Z.319	W	1.500	300	12	1.103.050
Z.123	Krp	—	80	10	607.440
Gullevangers					
Z.447-554		40			192.470
Z.56-548		40			172.730
Z.403-472		40			211.340
Z.578-580		40			159.690
Z.201-601		40			163.210
<b>11.948.917</b>					

AAN HET LEVEN IS ER EEN PRETTIGE

EN EEN ZAKELIJKE KANT

WIJ MAKEN DE ZAKELIJKE KANT

WAT PRETTIGER



Generale Bank

# LOWYCK & ZOON

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

HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

## NIEUWPOORT

VRIJDAG 30 OKTOBER 1987

VIS		
N.95	545 kg.	38.442 fr.
N.575	2.810 kg.	124.858 fr.
N.88	1.345 kg.	68.223 fr.
N.590	1.345 kg.	68.222 fr.
N.22	1.228 kg.	49.419 fr.
N.720	1.229 kg.	49.419 fr.
N.152	4.836 kg.	234.017 fr.
N.723	4.836 kg.	234.017 fr.
GARNAAL		
1 vangst		

Er werd op de vrijdagmarkt door drie koppels gullevisers en twee kustvaartuigen samen ongeveer 18.174 kg vis gelost voor een totaal bedrag van 866.817 fr. De aanvoer beperkte zich hoofdzakelijk tot de aanlanding van gul, wijting en pladijs. Voor grote pladijs werd 3250 à 3500 fr. de ben geboekt, voor middenslag- of drieling pladijs 3000 à 3250 fr. de ben en voor visjes 1750 à 2050 fr. de ben.

Kabeljauw noteerde men aan 146 tot 158 fr./kg en gul aan 2300 tot 6000 fr. de ben, dit volgens de grootte - klasse. Grote wijting kreeg 2200 à 2400 fr. de ben en kleine wijting 1150 à 1350 fr. de ben. Alle prijsnoteringen waren op de vrijdagmarkt aan een fikse daling onderhevig. Zelfs diende een partij kleine wijting van extra kwaliteit tegen de opvangprijs tot de bestemming van vismeel te worden verwezen. Grote zandschar haalde 1720 à 1800 fr. de ben en kleine zandschar 1140 à 1200 fr. de ben.

MAANDAG 2 NOVEMBER 1987

VIS		
N.52	5.565 kg.	605.436 fr.
N.563	3.117 kg.	160.428 fr.
N.57	1.831 kg.	205.376 fr.
N.350	981 kg.	200.369 fr.
N.58	1.144 kg.	175.578 fr.
N.75	1.281 kg.	250.992 fr.
N.575	4.908 kg.	228.520 fr.

N.700	4.670 kg.	202.924 fr.
N.88	1.208 kg.	53.095 fr.
N.590	1.208 kg.	53.095 fr.
N.22	1.543 kg.	67.766 fr.
N.720	1.542 kg.	67.767 fr.
O.494	2.613 kg.	125.461 fr.
N.736	2.614 kg.	125.461 fr.
N.95	2.513 kg.	131.407 fr.

Op de maandagmarkt werd door vijf bokkenvissers, twee Westvaartuigen, drie koppels spanvissers en twee kustvaartuigen samen ongeveer 37.000 kg vis aangevoerd voor een totaal bedrag van 2.653.675 fr. Er werd tong, varia en Westvis aangevoerd zodat iedere handelaar in de mogelijkheid werd gesteld de voor hem nodige soorten aan te kopen. Tong nr. 1 kreeg 404 à 408 fr./kg en tong nr. 2 421 à 436 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 412 à 444 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 344 à 358 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 242 à 257 fr./kg en kleine tong 184 à 196 fr./kg. Voor grote tarbot noteerde men 420 à 518 fr./kg, voor middenslag tarbot 290 à 380 fr./kg, voor varia 280 à 430 fr./kg en voor griet 260 à 310 fr./kg. Staartvis werd tegen 413 à 448 fr./kg geboekt, tongschar tegen 112 à 198 fr./kg, rode soldaten tegen 68 à 76 fr./kg en robaard tegen 1800 à 3240 fr. de ben. Voor grote pladijs werd 3050 à 3300 fr. de ben opgetekend, voor drieling- of middenslagpladijs 2400 à 2600 fr. de ben en voor visjes 1850 à 2000 fr. de ben. Kongel kreeg 1750 à 2400 fr. de ben, kabeljauw 144 à 152 fr./kg en gul 2200 à 6000 fr. de ben, dit volgens grootte en sortering. Voor grote wijting werd 1950 à 2200 fr. de ben neergepend en voor kleine wijting 1200 à 1350 fr. de ben. Grote zandschar bekam 1860 à 2100 fr. de ben en kleine zandschar 1320 à 1440 fr. de ben. Voor rog die in geringe mate werd aangevoerd, boekte men de volgende prijsnoteringen. Moerrog aan 4250 à 4500 fr. de ben, tilten aan 4000 à 4500 fr. de ben, scherpstaarten aan 3750 à 4250 fr. de ben en katrog aan 2500 à 2750 fr. de ben. Zeehond noteerde men aan 2300 à 2600 fr. de ben, zee- of zandhaai aan 1040 à 1480 fr. de ben en knorhaai aan 1300 à 2160 fr. de ben. Op de maandagmarkt was een grote aanvoer waar te nemen, dit met een ruime belangstelling vanwege de handelaars en alle gekomen prijsnoteringen konden als lonend aanzien worden.

DINSDAG 3 NOVEMBER 1987

GARNAAL  
1 vangst

WOENSDAG 4 NOVEMBER 1987

VIS		
N.88	1.516 kg.	67.712 fr.
N.590	151 kg.	67.712 fr.
N.723	4.899 kg.	218.588 fr.
N.95	975 kg.	44.958 fr.
N.22	1.652 kg.	72.919 fr.
N.720	1.652 kg.	72.919 fr.
N.700	802 kg.	34.951 fr.
O.494	692 kg.	27.025 fr.
N.736	692 kg.	27.025 fr.

Op de woensdagmarkt werd door vier koppels spanvissers en twee kustvaartuigen samen ongeveer 19.000 kg vis aangevoerd voor een bedrag van 852.398 fr. De aanvoer beperkte zich hoofdzakelijk tot gul en wijting. Varia kreeg 290 à 340 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3750 à 4000 fr. de ben geboekt, voor middenslag- of drieling pladijs 3300 à 3500 fr. de ben en voor visjes 1700 à 2000 fr. de ben. Kabeljauw bekam 134 à 146 fr./kg en gul 2100 à 4750 fr. de ben, dit volgens de grootte - klasse.

## VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
30 okt.	5	18.202	867.988	
2 nov.	12	36.738	2.653.675	
4 nov.	6	19.296	852.398	

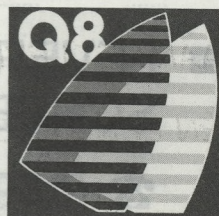
## GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
30 okt.	1	125	11.300	79	82	
3 nov.	1	151	15.251	101	101	

(1) Datum; (2) Vangsten; (3) Kgr.; (4) Fr.; (5) Minimum; (6) Maximum.

# Kuwait Petroleum (Belgium)



★ Marine en Industriële Oliën en Vetten

★ Probelgas P.V.B.A. Werfkaai 25b, 8380 Zeebrugge - Tel. (050) 54 77 27

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

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

	2 nov.		3 nov.		4 nov.	
Lappen .....	335	370	332		349	355
Grote .....	395	437	347	380	379	439
3/4 .....	385	395	361	369	379	386
Bloktongen .....	340	365	326	340	330	346
Vóór-kleine .....	227	249	230		242	246
Kleine .....	185	210	186		194	220
Slips .....	170	194	185		173	191

### ZEEBRUGGE

	2 nov.		3 nov.		4 nov.	
Grote .....	365	417	.....		376	381
Bloktongen .....	439	468	.....		440	449
Fruittongen .....	405	473	.....		433	468
Schone kleine .....	338	372	.....		343	377
Kleine .....	250	268	.....		247	263
Tout petit .....	210	220	.....		214	223
Slips .....	199	203	.....		208	211

### NIEUWPOORT

	2 nov.		3 nov.		4 nov.	
Tong I .....	404	408	.....		.....	
Tong II .....	421	436	.....		.....	
Tong III .....	412	444	.....		.....	
Tong IV .....	344	358	.....		.....	
Tong V .....	242	257	.....		.....	
Slips .....	184	196	.....		.....	

## PLADIJS

### OOSTENDE

	2 nov.		3 nov.		4 nov.	
Platen .....	48	75	60	67	61	68
lek (groot-klein) ....	41	75	61	63	59	71
Derde slag .....	45	66	49	55	46	57
Platjes .....	27	38	29	35	32	42

### ZEEBRUGGE

	2 nov.		3 nov.		4 nov.	
Platen .....	65	76	.....		50	60
lek .....	65	77	.....		50	60
3e slag .....	50	56	.....		48	54
Platjes .....	36	38	.....		35	42

### NIEUWPOORT

	2 nov.		3 nov.		4 nov.	
Moeien .....	61	66	.....		75	80
3e slag .....	48	52	.....		66	70
Platjes .....	37	40	.....		34	40



# S.C.A.P.

Samenwerkende  
Vennootschap

**H. BAELSKAAI 27**  
**8400 OOSTENDE**

■ LEVERING BRANDSTOFFEN  
SCHEEPSUITRUSTING

☎ (059) 32 29 51 - 32 09 31

■ BOUWEN VISSERSVAARTUIGEN  
ALLE SCHEEPSHERSTELLINGEN

☎ (059) 32 39 79 - 32 08 20

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Oostende		Oostende		Zeebrugge		Zeebrugge		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	2/11	4/11	3/11	4/11	4/11	2/11	3/11	4/11	2/11	3/11	4/11	2/11	4/11	2/11	4/11	
Tarbot groot	380	465	.....	454	476	438	505	.....	467	493	420	518	.....	.....	.....	
Tarbot middel	320	410	.....	397	405	348	390	.....	281	366	290	380	.....	.....	.....	
Tarbot klein	230	258	230	257	280	317	237	310	.....	214	277	280	430	290	340	
Griet groot	292	330	268	.....	320	.....	212	287	.....	240	310	260	310	.....	.....	
Griet middel	260	306	238	.....	240	253	181	250	.....	185	249	.....	.....	.....	.....	
Griet klein	200	240	227	233	227	.....	178	227	.....	171	220	.....	.....	.....	.....	
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26	.....	.....	25	.....	.....	.....	.....	.....	
Heek grote	102	150	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	53	150	.....	88	.....	.....	.....	.....	.....	
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Leng	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26	.....	.....	60	.....	.....	.....	.....	.....	
Keilrog	35	80	.....	.....	.....	.....	64	.....	.....	75	85	90	.....	.....	.....	
Rog (grote)	45	78	.....	.....	.....	.....	58	73	.....	69	72	80	90	.....	.....	
Tilten	48	73	.....	.....	.....	.....	60	.....	.....	66	70	80	90	.....	.....	
Scherpstaart	35	56	35	57	74	83	54	67	.....	57	117	75	85	.....	.....	
Halve Mans (Gladrog)	29	84	58	71	70	.....	15	40	.....	33	83	.....	.....	.....	.....	
Katrog	11	22	27	.....	30	.....	10	12	.....	10	25	50	55	.....	.....	
Kabeljauw	83	166	107	128	.....	.....	86	116	.....	95	118	144	152	134	146	
Gul (groot)	50	89	51	79	40	64	80	97	.....	54	95	44	120	42	95	
Gul (middel)	40	58	46	66	40	48	62	67	.....	56	89	.....	.....	.....	.....	
Gul (klein)	42	48	39	45	41	53	59	53	.....	39	58	.....	.....	.....	.....	
Staarvis	215	429	22	415	.....	.....	435	417	.....	350	370	413	448	.....	.....	
Wijting groot	42	51	23	43	41	53	36	44	.....	38	40	39	44	35	40	
Wijting klein	23	26	23	28	23	30	26	23	.....	22	25	24	27	24	28	
Schar	10	27	12	25	18	37	14	20	.....	10	25	28	42	38	52	
Steenschol (Tongschar)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	131	147	.....	70	130	112	196	.....	.....	
Zeehaai	50	53	.....	.....	15	19	60	25	.....	40	36	20	30	.....	.....	
Hondshaai (Zeehond)	14	33	17	.....	.....	.....	14	16	.....	13	.....	46	52	.....	.....	
Pieterman (Arend)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Horsmakreel (Poors)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Kongeraal (Zeepaling)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	.....	.....	15	36	35	48	.....	.....	
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Steenholk (Posten)	10	22	.....	.....	10	21	21	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Zeewolf	57	133	.....	.....	69	131	112	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Zonnevis	221	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Koningsvis	88	185	70	166	106	199	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Vlaswijting (Pollak)	58	80	.....	.....	.....	.....	51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Schotse schol (Schartong)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	71	22	.....	80	15	.....	.....	.....	.....	
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	16	.....	.....	
Rode Poon (Roobaard)	10	42	10	48	10	38	48	37	.....	24	.....	36	64	.....	.....	
Grauwe poon (Knorhaan)	10	17	10	.....	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26	44	.....	.....	
Rode knorhaan (Soldaten)	10	56	11	20	10	21	11	17	.....	10	.....	68	76	.....	.....	
Langoustinen	.....	.....	.....	.....	.....	.....	317	387	.....	347	277	.....	.....	.....	.....	
Krab	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.460	.....	.....	.....	.....	.....	
Krabbenijpers	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47	58	.....	37	58	.....	.....	.....	.....	
Wulk (kist)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	750	.....	.....	510	900	.....	.....	.....	.....	

# NEDERLAND

## IJMUIDEN

**Aan de maandagmarkt van 26 oktober werd aangevoerd:** 8.370 kg tong; 63 kisten tarbot en griet; 507 kisten wijting; 1.912 kisten schol; 84 kisten schar; 5.385 kisten haring; 86 kisten makreel; 122 kisten diversen.

### Prijzen in guldens:

#### Per 1 kg.:

tarbot 30,65-29,09; grote tong 26,77-26,13; grootmiddel tong 27,69-27,13; kleinmiddel tong 22,25-21,65; tong één 16,44-14,50; tong twee 12,38-12,01.

#### Per 40 kg.:

tarbot 1004-707; griet 788-585; schol één 194-186; schol twee 188-174; schol drie 146-136; schol vier 112-78; wijting vier 118-51; schar 71-35; makreel twee 54-24; haring twee 23-22; tongschar 435-203; schartong 220; inktvis 450; haai 130-70; horsmakreel 45; rode poon drie 140; hammen met kop 440-302; roggen 220-160; krabben 38-34; krabbepoten 132.

### De besommingen waren:

KW 4 f 3.400; KW 5 f 44.200; KW 11 f 27.000; KW 22 f 44.600; KW 45 f 137.600; KW 88 f 31.800; KW 113 f 27.400; KW 152 f 4.500; KW 189 f 44.400; SCH 25 f 400; UK 18 + UK 90 f 8.800; UK 51 + UK 52 f 7.200.

**Aan de dinsdagmarkt van 27 oktober werd aangevoerd:** 28 kg tong; 645 kisten wijting; 108 kisten schol; 40 kisten schar; 24 kisten makreel; 112 kisten diversen.

### Prijzen in guldens:

#### Per 1 kg.:

grote en grootmiddel tong 26,80; kleinmiddel tong 23,80; tong één 16,20; tong twee 13,80.

#### Per 40 kg.:

tarbot 728; griet 536; schol één en twee 214; schol drie 170-144; schol vier 102-78; wijting vier 98-50; schar 66-58; makreel twee 52-22; bot 29-27.

### De besommingen waren:

EH 12 f 1.200; HD 5 f 2.100; KW 72 + KW 77 f 3.200; UK 11 f 900; UK 51 + UK 52 f 9.800; UK 135 + UK 145 f 16.600; UK 159 + UK 160 f 6.200; VD 14 f 2.600; VD 20 f 1.600; IJM 8 f 1.000; IJM 18 f 2.500.

**Aan de woensdagmarkt van 28 oktober werd aangevoerd:** 40 kg tong; 1 kist tarbot en griet; 525 kisten wijting; 397 kisten schol; 54 kisten schar; 6.293 kisten haring; 122 kisten diversen.

### Prijzen in guldens:

#### Per 1 kg.:

grote tong 25,00; grootmiddel tong 29,00-27,00; kleinmiddel tong 25,00-24,80; tong één 17,20; tong twee 14,80-14,00; forel 6,20-6,10.

#### Per 40 kg.:

tarbot 688-680; griet 600; schol twee 192-186; schol drie 176-154; schol vier 92-78; wijting vier 90-64; makreel twee 50-41; haring twee 22; bot 40-29; fint 36-34.

### De besommingen waren:

KW 51 + KW 221 f 12.600; UK 11 f 700; UK 89 + UK 307 f 21.600; UK 129 f 300; UK 142 + VD 19 f 15.000; UK 208 f 17.400; UK

223 f 1.500; UK 234 f 400; VD 6 f 1.300; VD 14 f 1.000; VD 18 f 10.000; VD 20 f 3.000; VD 53 f 9.000; WR 67 f 8.100; IJM 18 f 6.400; IJM 205 + IJM 206 f 23.400; verder vier Texelaars die samen f 87.800 besomden.

**Aan de donderdagmarkt van 31 oktober werd aangevoerd:** 1.470 kisten wijting; 500 kisten schol; 76 kisten schar; 157 kisten makreel; 33 kisten diversen.

### Prijzen in guldens:

#### Per 1 kg.:

forel 6,20.

#### Per 40 kg.:

schol één 192-182; schol twee 196-190; schol drie 168-142; schol vier 92-70; wijting vier 90-36; schar 68-30; makreel twee 52-44; bot 40-26; fint 20; horsmakreel 70.

### De besommingen waren:

KW 72 + KW 77 f 4.000; KW 191 + WR 224 f 2.900; UK 11 f 400; UK 18 + UK 90 f 11.500; UK 27 f 10.600; UK 48 + UK 247 f 9.600; UK 51 + UK 52 f 7.600; UK 135 + UK 145 f 11.800; UK 137 f 7.500; UK 159 + UK 160 f 7.600; UK 216 + VD 54 f 2.100; VD 6 f 1.600; VD 18 f 10.000; VD 20 f 2.400; VD 53 f 8.000; WR 160 + WR 210 f 1.200; WR 248 f 7.800; IJM 6 f 700; IJM 18 f 6.700.

## GOEDEREDE

### DONDERDAG 29 OKTOBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			25,17
Tong gm			26,71
Tong km			21,65
Tong I			14,98
Tong II			11,99
Tarbot I			63,64
Tarbot II			20,89
Tarbot III			18,01
Tarbot IV			17,30
Tarbot afw.			13,21
Griet I			17,73
Griet II			16,43
Schol 1 (G)			4,03
Schol 3 (G)			2,06
Schol 4 (G)			2,34
Kab. II (G)			3,60
Kab. III (G)			3,22
Kab. IV (G)			2,55
Kab. V (G)			2,39
Kab. (afw.)			1,00
Wijt. 4 (G)			1,33
Schar 1/D			1,22
Poon gr.			2,00
Poon 1			2,41
Poon 2			76
Rog II			11
Koolv. 1 (G)			3,00
Bot			64
Tongschar			2,67
Schol 1 (O)			4,43
Schol 2 (O)			4,10
Schol 3 (O)			3,13
Schol 4 (O)			1,99
Haai + P			45
Krab			96
Inktvis zw			7,62
Steenbolk			79

Hammen			4,00
Diversen			1,00
Garn. exp. 1			3,39
Garn. exp. 2			3,32
Garn. bnl. 2			3,11
TOTAAL:	49.287	199.368	

### VRIJDAG 30 OKTOBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr.			25,38
Tong gm			26,43
Tong km			20,58
Tong I			14,49
Tong II			11,63
Tarbot I			26,08
Tarbot II			21,53
Tarbot III			17,91
Tarbot IV			16,93
Tarbot afw.			13,07
Griet I			15,86
Griet II			15,51
Schol 1 (G)			3,96
Schol 2 (G)			3,64
Schol 3 (G)			3,22
Schol 4 (G)			2,61
Kab. 1 (G)			4,82
Kab. 2 (G)			4,43
Kab. 3 (G)			3,06
Kab. 4 (G)			2,85
Kab. 5 (G)			2,26
Kab. (afw.)			50
Wijt. 4 (G)			1,36
Schar 1/D			1,35
Schar 2/D			99
Makr. III			1,00
Poon gr.			1,44
Poon 1			1,49
Poon 2			68
Rog I			4,30
Rog II			3,19
Schel. 3 (G)			2,09
Bot			48
Tongschar			9,36
Schol 1 (O)			3,83
Schol 2 (O)			3,91
Schol 3 (O)			2,88
Schol 4 (O)			1,91
Haai + P			1,79
Krab			88
Inktvis W			6,62
Harder			2,91
Steenbolk			91
Hammen			18,72
Paling			9,53
Diversen			1,53
Garn. exp. 1			3,10
Garn. exp. 2			2,95
Garn. bnl. 2			2,76
TOTAAL:	407.160	2.076.360	

## COLIJNSPLAAT

### DINSDAG 27 OKTOBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong II			16,07
Tarbot IV			13,00
Tarb./Griet			14,20
Schol 3 (G)			3,43

# NEDERLAND

Schol 4 (G)	2,40
Kab. 3 (G)	4,01
Kab. 4 (G)	3,34
Kab. 5 (G)	3,03
Wijt. 4 (G)	1,76
Schar open	1,33
Schar 2/D	1,03
Makr. III	1,80
Bot	68
Zalm-Forel	9,76
Schol 2 (O)	3,57
Schol 3 (O)	3,19
Schol 4 (O)	2,08
Harder	4,56
Paling	10,00
Diversen	1,89
Garn. exp. 1	3,76
Garn. bnl. 2	3,32
<b>TOTAAL:</b>	<b>43.079 126.993</b>

WOENSDAG 28 OKTOBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Garn. exp. 1			3,66
Garn. exp. 2			3,05
Garn. bnl. 2			3,43
<b>TOTAAL:</b>	<b>7.885</b>	<b>27.245</b>	

DONDERDAG 29 OKTOBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong km			17,00
Tong I			17,00
Tong II			14,10
Tarbot IV			13,10
Schol 3 (G)			3,35
Schol 4 (G)			2,28
Kab. 3 (G)			3,93
Kab. 4 (G)			3,44
Kab. 5 (G)			2,69
Wijt. 3 (G)			1,67
Wijt. 4 (G)			1,42
Schar open			1,32
Schar 2/D			72
Makr. III			1,39
Zeebaars			24,88
Bot			66
Schol 2 (O)			4,03
Schol 3 (O)			2,91
Schol 4 (O)			1,87
Wijt. 4 (O)			1,16
Horsmakreel			62
Harder			4,53
Steenbolc			70
Paling			10,67
Diversen			1,81
Garn. exp. 1			3,41
Garn. bnl. 2			3,11
<b>TOTAAL:</b>	<b>55.199</b>	<b>144.153</b>	

VRIJDAG 30 OKTOBER 1987

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			24,56
Tong gm			25,86
Tong km			20,96
Tong I			13,77
Tong II			11,55
Tarbot I			27,36
Tarbot II			21,69
Tarbot III			17,33
Tarbot IV			15,85
Griet I			17,00

Griet II	14,08	Schol 2 (O)	2,83
Schol 2 (G)	3,62	Schol 3 (O)	2,51
Schol 3 (G)	3,19	Schol 4 (O)	1,52
Schol 4 (G)	2,43	Haai - P	1,00
Kab. 5 (G)	1,89	Harder	3,00
Wijt. 4 (G)	1,56	Paling	11,50
Schar open	71	Diversen	1,01
Zeebaars	20,50	Garn. exp. 1	2,90
Poon 2	85	Garn. bnl. 2	2,71
Bot	62	<b>TOTAAL:</b>	<b>22.883 73.994</b>
Tongschar	3,00		

## HEVIGE KABELJAUWBEROERING IN NEDERLAND

Als men geen oplossing vindt voor een probleem, neemt men maatregelen die tegen het gezond verstand indruisen

Verleden week is de verhouding vissers-overheid in Nederland tot hoogtij opgelopen. De eeuwige kabeljauwkwestie.

De kabeljauwquota zijn opgevoerd, dus mag geen kabeljauw meer aangevoerd worden. Ja, maar de kabeljauw die (ongevraagd) in de netten zwemt waarmee platvis gevisd wordt, wat daarmee? „Terug in zee!“. Wie die beslissing neemt zit op een kantoor naar cijfers te kijken, waar hij zich dan ook blind op kijkt. Voor de visser die met beide voeten op het dek staat en zijn netten ophaalt, waar ook wel eens kabeljauw inzigt, staan de zaken natuurlijk heel anders. Die kabeljauw heeft voor hem een commerciële waarde, maar hij mag hem niet op de markt brengen of hij zal gestraft worden, en omdat hij bij de overheid geen gehoor krijgt en domme orders moet uitvoeren; „die kabeljauw terug in het water, desnoods in de haven, vermits Bracks het zo wil“, wordt hij radeloos en wil dan een daad stellen die de aandacht trekt, maar die tenslotte gericht is tegen mensen en groepringen die in de kabeljauwzaak noch interesse noch inspraak kunnen hebben: ze blokkeren de vaarweg van Amsterdam naar de Noordzee voor het in- en uitvaren van scheepvaartverkeer. Wat de heer Claasen, secretaris van de Scheepvaartvereniging Noord ervoer als „een niet adequaat middel voor een conflict waar de regio niets mee te maken had“... en „ik denk dat de vissers geen idee hebben van de schade die het bedrijfsleven van die actie ondervindt“.

Sleepboten van de marine zijn dan de vissersboten beginnen wegslepen, al hadden sommige vissers het anker uitgegoot om dit te beletten, of althans te bemoeilijken, terwijl andere vissers toestroomden om de plaats van het weggesleepte vaartuig in te nemen.

Er had een overleg plaats tussen een delegatie van vissers en minister Braks over een afdoende regeling voor de bijvangst van kabeljauw, maar het gesprek heeft ook daar niets opgeleverd.

Intussen zijn de kotters maandag massaal uitgevaren op schol en kabeljauw. Men vermoedt dat ze hun vangst in Vlissingen zullen willen verkopen, gesterkt door een uitspraak van de rechter uit Middelburg die bepaalt dat bijvangst van kabeljauw wel aan wal

mag gebracht worden. Men vermoedt ook dat enkele vissers opzettelijk kabeljauw in IJmuiden aan wal zullen brengen om een proefproces uit te lokken.

## NEDERLANDSE SCHEPEN AAN HET BUITENLAND VERKOCHT

Door bemiddeling van het Maritiem Bureau J. Appelboom uit Driehuis zijn verschillende kotters aan het buitenland verkocht. Het gaat om de UK 20 „Filadelfia“, bouwjaar 1969, hoofdafmetingen zijn 26, 20 L.O.A. op 6,63 meter, uitgerust met een motor van 800 PK van Stork-Werkspoor Diesel van 1982. Het vaartuig werd verkocht aan de Rederij W. Stevenson & Sons in Newlijn Engeland.

De nieuwe eigenaren hebben in de loop der jaren een vloot opgebouwd van kotters in de 800 PK klasse en rond de 28 meter, hoofdzakelijk afkomstig uit Urk, zoals de UK 211, UK 244, UK 38, UK 188, UK 59, UK 41, UK 49 en nu ook de UK 20.

Dezelfde kopers hebben een andere voormalige Hollandse kotter in de vaart gebracht: de „Twilight III“, de ex HD 70 „Hanny“. De KW 11 werd in 1969 gebouwd en heeft een L.O.A. van 29,28 meter op 6,82 meter en is uitgerust met een motor van 1.050 PK van Stork-Werkspoor Diesel van 1977.

Het derde vaartuig komt uit Urk, de UK 207 „Marretje“ van 1963 met een L.O.A. van 33,75 meter op 6,74 meter. De hoofdmotor is eveneens van Stork-Werkspoor Diesel van 1979 met een vermogen van 950 PK. Die kotter werd aan een rederij uit Ierland verkocht.

De nieuwe eigenaar, die in april 1986 al de vroegere TX 52 aankochten, zullen met beide kotters het hele jaar de boomkorvisserij vanuit Kilmore Quay uitoefenen.



## NIEUWE UITGEVER VOOR VISSERIJNIEUWS

Sinds korte tijd wordt het Nederlandse blad Visserijnieuws niet langer meer uitgegeven door de Stichting Public Relations voor de Visserij, de verwerking van, en de handel in vis en visproducten maar door een Besloten Vennootschap. Een stap terug of vooruit van een Stichting (zonder winstoogmerk) naar een Vennootschap (een op winst beluste uitgever).

Overigens tot op de winst beluste uitgever werd destijds ook Drukkerij en Uitgeverij Trio N.V. (een beursfonds) als uitgever van de weggekochte Visserijwereld geteld.

Voorzitters van de Stichting met de lange naam Johannes van den Bos met als opvolger Ben Daalder en „last but not least” als sekretaris Jan Johannes de Bruine.

De Bruine verwisselde als sekretaris/direkteur van de Federatie van Visserijverenigingen enige tijd geleden zijn Federatiezetel voor het commando van de Eurokotter UK 121 van Eurokotterrederij Gebroeders De Bruine.

Als ouderling en Federatiedirekteur had De Bruine er geen moeite mee, dat er op zondag door de Stichtingsmedewerkers werd gewerkt. Let wel: dit namens zijn achterban, waartoe visserijbelangen uit Urk!

Drank maakt je meer kapot dan je lief is, lazzen wij onlangs op een anti-alkoholsticker. Als directeur van Visserijnieuws en als voorzitter van het Nationaal Visbureau ontpopte B. Daalder zich als een ware vis en alcoholpropagandist. Let wel: dit namens zijn achterban.

Daalder heeft het in de zeevisserij inmiddels al wel gezien en ging de viskweek, met als schnabbel het opkomen voor de zeevisser als voorzitter van het Visserijchap. In haar opinie „Persschuw” van 17 juli 1987 schrijft Lucia de Vries (inmiddels uit het colofon verdwenen): „De visserij zou eens goed moeten nadenken over een verbetering van het PR-beleid. Een goed gestructureerde berichtgeving naar de pers toe, wellicht middels een persvoorlichter, zou nietszeggende interviews en onjuiste achtergrondinformatie kunnen voorkomen”.

Het is wel grappig om zoiets te lezen in een Uitgave van een Stichting Public Relations voor Visserij enz., die volgens artikel 2 van

de statuten ten doel heeft het bevorderen van goede voorlichting voor en over de visserij, die de be- en verwerking van en de handel in vis en visproducten.

Ook Visserijnieuws staat de laatste weken steeds vaker voor een gesloten deur: „Journalistentuig?”, aldus Lucia in haar opinie. Die Lucia toch.

Het valt ook niet mee om een krantje te maken als een voorzitter van een visserijvereniging te kennen geeft, dat het nieuws moet worden omgevormd!

Tot slot twee citaten uit de opinie van redactiechef Rommert Kruithof van 9 oktober jl.: „Eerst iets anders: de voortdurende pogingen uit verschillende hoeken nl., om Visserijnieuws iets anders te laten schrijven, dan er doorgaans in geschreven staat.”

En: „Veel erger wordt het, wanneer kwaadwillende discussies over Visserijnieuws buiten het gezichtsveld van de krant worden gevoerd. Een enkele keer vergezeld van dreigementen om kollektief het abonnement op te zeggen of zelfs een eigen krant te beginnen.”

Dit dreigement om een eigen krant te beginnen wordt dan geuit nadat de bestaande krant sinds een blauwe maandag in andere handen is overgegaan.

Wellicht mogen wij in „een eigen krant” lezen, wat de verkoop van het Stichtingsblad aan een particuliere uitgever heeft opgebracht.

## DE HA 20 IN MOEILIKHEDEN

Tijdens een zwaar stormweer kwam de kokkelvisser HA 20 in moeilijkheden ter hoogte van de Roggeplaat op de Oosterschelde.

Nadat de stuurketting, die het roer bedient, gebroken was, raakte het schip stuurloos en belandde op de dijk.

Een sleepboot van de firma Bouwman uit Zierikzee trok de onfortuinlijke kokkelvisser van de dijk na provisorisch afdichten werd hij naar de werf van Duivendijk op Bruinisse versleept.

Hier zou de verdere reparatie plaatsvinden.

## NEDERLANDSE VISTEKORTEN OPGEVANGEN DOOR IJSLANDSE VISIMPORTEN?

De afgelopen jaren is de Nederlandse visverwerkende industrie fel achteruit gelopen. De oorzaak ligt in de noodzakelijke vangstbeperkende maatregelen die de regering getroffen heeft. Met visimporten uit het buitenland moet het mogelijk zijn om in de tekorten te voorzien.

Door een initiatief van de Nederlandse Zeevisgroothandel Vereniging kwam onlangs een container in Rotterdam met 13 ton schaar afkomstig uit IJsland.

In september reisde een deputatie van de Nederlandse Zeevisgroothandel Vereniging naar IJsland om de mogelijkheden van visaankopen te onderzoeken. In Reykjavik overlegden zij met drie broers die bereid waren een partij schaar voor de Zeevisgroothandel Vereniging te verzorgen. Voor de Vereniging werd deze transactie als een experiment beschouwd.

De visverwerkende industrie is met de omvang van de visserij meegegroeid. Dat is per jaar ongeveer 130.000 ton.

Met de opgelegde beperkingen blijft de aanvoer bij 100.000 ton. In de toekomst zal die zakken tot 70.000 ton.

Ofwel moet er gezamenlijk iets aan gedaan worden, ofwel moeten de bedrijven gesaneerd worden. Dat betekent een verlies op de exportmarkt en een verlies van arbeidsplaatsen. Men gelooft dat het succes van de visaankopen aan IJsland van een aantal factoren afhangt. De vis blijft een week onderweg in een container. De vraag is natuurlijk of de vis nog vers mag genoemd worden. Men onderzoekt een andere vervoermogelijkheid. Dat moet dan wel 200 ton per zending bedragen.

De Vereniging ging met IJslandse relaties op scharvangst. Die vis is daar waardeloos en de Nederlanders kunnen die goed gebruiken. Er wordt daar gevestigd met netten met een maaswijdte van 15 centimeter. De Nederlanders echter vissen met netten met een maaswijdte van 8 cm. Daardoor alleen krijgt men er een heel ander beeld van.

# Stork Gears & Services B.V.

## onze kracht ...

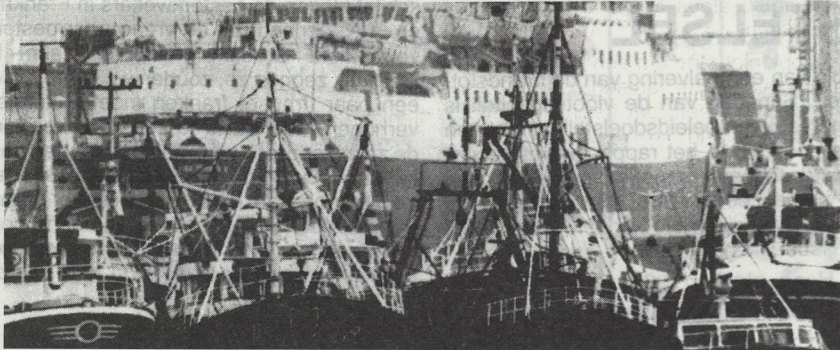
## Nieuwbouw tandwielkasten voor maritieme- en stationaire toepassingen

Pannerdenstraat 3-11 Waalhaven, Pier 2 3087 CH Rotterdam, postbus 5420, 3008 AK Rotterdam  
Telefoon (010) - 42.99.822. Telex 28183. Telefax (010) 4291129.

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## HERRIE IN FRANKRIJK OVER DE ENGELSE ZONE

foto Le Marin.



De Engelsen verleggen de grens van hun zone van territoriale wateren, wat kwaad bloed zet bij de Franse vissers die prompt met hun vaartuigen de havens van Boulogne, Calais, Dieppe en Dunkerque blokkeren voor alle verkeer.

Ze hebben blijkbaar goed hun havens gekozen vermits het juist die zijn die het grootste reizigersverkeer tussen Frankrijk en Engeland verzekeren. In Boulogne werd de Free Enterprise IV vastgehouden en in Calais de Côte d'Azur en de Champs Elysées van Sealink die hun normale diensten tussen Calais en Dover niet konden verzekeren. Calais was met de hele zaak niet erg gediend: „Wij hebben geen uitstaans met heel die Boulonnesse visserijzaak”. In Engeland was men er nog minder mede gediend: sir Geoffrey Howe, Britse Minister van buitenlandse zaken liet aan zijn Franse collega Raimond weten dat „het onaanvaardbaar was dat Franse vissers de wet dikteren en hun wil met kracht en geweld willen opleggen.”

Deze Engelse zone beslissing mocht nochtans verwacht worden, vermits ze lange tijd voordien aangekondigd werd, en men in de visserijmiddens wist dat de grens van 6 naar 12 mijl zou verschoven worden; waar zich echter niemand aan verwachtte is het uitgangspunt van waaruit deze bijkomende zes mijl zouden berekend worden, en die toevallig de meest visrijke gronden uitmaken die door de Franse (en ook de Bel-

gische) vissers bezocht werden. Nu werden niet meer de landsgrenzen als uitgangspunt voor de 12 mijlszone gekozen, maar wel de rotsen of de zandbanken die bij laag water zichtbaar worden, wat automatisch de grens van de oorspronkelijke 6 mijl langs de kusten van het graafschap Kent en van de monding van de Teems naar 16 mijl verschuift, en de 12 mijl daar 22 mijl wordt, zodoende praktisch heel het Kanaal innemend, dank zij de Goodwin Sands (bank) vóór de Engelse kust.

Onder die voorwaarden heeft de communautaire wetgeving die de vissers van de EEG toelaat in de zone tussen de 6 en de 12 mijl hun bedrijfsactiviteit uit te oefenen geen zin meer, vermits zij nu tot 16 mijl teruggedreven worden, t.t.z. buiten zekere zones die ze sedert verscheidene generaties bezochten.

Het is anderzijds duidelijk dat Londen deze beslissing genomen heeft onder druk van zijn eigen visserijorganisaties die sedert de intrede van Groot-Brittannië in de E.G. klagen over de faciliteiten die aan de visserijvloeden van het „continent” geboden worden. Er mag bijgevolg aan getwijfeld worden of de regering van Margaret Thatcher haar houding zal wijzigen. Misschien zullen kleinere toegevingen gedaan worden zonder daarom haar politiek in kwestie te brengen.

Het dossier zal in Brussel zijn beslag krijgen.

## VULCANUS DIENT KLACHT IN TEGEN DEENSE VISSERS

De Amerikaanse rederij „Ocean Combustion Service”, eigenaar van de „Vulcanus II” eist schadevergoeding van drie Deense vissers en de milieu-organisatie „Greenpeace”. Volgens een woordvoerder van O.C.S. zal deze week een schadevergoeding geëist worden van 28 miljoen B.fr.

Tijdens het afvalverbranden op de Noordzee raakte de Vulcanus stuurloos nadat een vissersnet in de schroef terechtgekomen was. Volgens de rederij ging het om sabotage, volgens de Deense vissers was dit een ongeluk.

Van de ongeveer twintig Deense vissers die aan de aktie deelgenomen hebben wil de O.C.S. er drie in Esbjerg voor de rechtbank brengen.

De Deense vissers hebben al laten weten dat ze opnieuw aktie zullen voeren als de „Vulcanus” weer gaat proberen giftig afval op de Noordzee te verbranden.



## VERVUILING IN DE IERSE ZEE

Greenpeace en de Keltische Liga hebben de Britse openbare mening gewaarschuwd en ze attent gemaakt op de ernstige vervuilingproblemen die in de Ierse Zee plaats vinden. Ze wijzen met de vinger naar de nucleaire afval van de Heysham centrale en naar meer en meer afval van alle mogelijke herkomst. De overheid heeft het Britse Instituut voor onderzoek en marinemilieu belast met een studie over dat probleem.

REDERS,

ZOWEL EENMANSBEDRIJVEN  
ALS VENNOOTSCHAPPEN

VOOR AL UW BOEKHOUDINGEN

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

Wendt U tot

**ZAKENBUREEL**  
**Arthur COENE p.v.b.a.**

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

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

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

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## EXPANSIE IN DE KOTTERVISSERIJ OOK BIJ DE OESTERKWEKERS... MEDE BEVORDERD DOOR HET BELASTINGSTELSEL

De toename van de vangstcapaciteit in de kottervisserij in de afgelopen zeven jaar is in de hand gewerkt door fiscale omstandigheden. Veel ondernemers in deze bedrijfstak hebben ernaar gestreefd om hun belastingverplichtingen terug te brengen door in een nieuw of tweedehands schip te investeren. Enkele fiscale bepalingen hebben een wat geflatteerd beeld gegeven van de bedrijfsresultaten van de kotters. Dit blijkt uit een studie van het Landbouw-Economisch Instituut (1).

De belastingverplichtingen van de kottereigenaren konden behoorlijk oplopen, onder andere als gevolg van de relatief lage fiscale afschrijvingskosten van de kotters. Twee fiscale bepalingen hebben hierbij een belangrijke rol gespeeld:

- De mogelijkheid om boekwinsten behaald bij verkoop van een bedrijfsmiddel (het schip) in mindering te brengen op de aankoopprijs van het vervangende schip. Dit zogenaamde doorschuiven van de boekwinst per schip leidde tot belangrijk lagere fiscale afschrijvingen (gemiddeld  $\pm$  f 75.000,- per schip) in de volgende jaren.
- De historische aanschafprijs als basis voor de afschrijvingsberekening. Wanneer kottereigenaren niet investeerden en steeds met hetzelfde schip bleven varen werden hierdoor, bij een voortgaande inflatie, de (nominaal gelijkblijvende) afschrijvingskosten naar verhouding laag.

Door beide bepalingen steeg de fiscale jaarwinst en dat maakte het aantrekkelijk om deze winst te drukken door te investeren. Veel kottereigenaren besloten dat het geld beter in een nieuw, groter schip kon worden gestoken dan het aan de fiscus af te dragen. Hoge belastingtarieven werken niet altijd belemmerend; ze kunnen de economie in een bepaalde sector ook stimuleren, zoals blijkt uit het investeringsmechanisme in de kottervisserij.

Bij veel kottersbedrijven vormt de fiscale winstberekening de enige bron van informatie voor het bedrijfsbeheer. Deze winst bevat enkele onzuivere elementen. Dat zijn niet alleen beide genoemde fiscale bepalingen, maar ook het feit dat voor eigen arbeid en vermogen van de firmant(en) geen kosten zijn berekend. Zo werd voor de kottervisserij als geheel in 1985 een fiscaal winstniveau van f 95 mln. berekend, terwijl het bedrijfseconomisch nettoresultaat door het LEI voor dat jaar werd vastgesteld op ruim f 1 mln. Dit verschil wordt grotendeels verklaard door de berekende arbeidsvergoeding van de kottereigenaren (f 50 mln.) en de hogere bedrijfseconomische afschrijvingen (f 35 mln.).

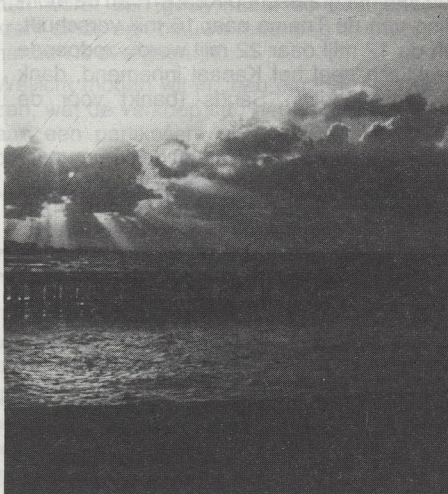
In 1986 is het (fiscale) winstniveau in de kottervisserij belangrijk gestegen, vooral als

gevolg van een halvering van de brandstofkosten. Sanering van de vlootcapaciteit is momenteel een beleidsdoelstelling met een hoge prioriteit. In het rapport wordt geconstateerd dat een saneringsproces ernstig kan worden belemmerd door de hoge fiscale verplichtingen die kunnen ontstaan bij bedrijfsbeëindiging.

Den Haag, oktober 1987.

LANDBOUW-ECONOMISCH INSTITUUT.

(1) „Bedrijfsresultaten in de kottervisserij bezien door de fiscale bril”. Bestellen door overschrijving van f 13,50 op postrekening 412235 ten name van het LEI te Den Haag, onder vermelding van „Publ. 5.77”.



### GEEN BOOT MEER ZONDER RADIO?

Het is de laatste tijd een paar maal voorgevallen dat reddingsboten met hun bemanning erop uit trokken om een vaartuig op te zoeken waarmee tenslotte niets gebeurde was: in september in N.-Italië, waarvoor de Franse diensten insprongen, dichterbij in de tijd in Engeland.

Iedere keer was het vaartuig gemeld over zijn tijd te zijn en nog niet binnengevaren van een visreis, zodat reddingsoperaties op touw gezet werden voor de veiligheid van de bemanning. Omdat geen van deze vaartuigen geen radio aan boord hadden, was de bemanning niet op de hoogte van de aktie van de kustwacht.

En... tenslotte had geen enkele van die vaartuigen hulp nodig.

Kustwacht officier, Jack Morris, van Pentland vindt terecht dat een radio aan boord van een vissersvaartuig een eerste vereiste is, ten eerste om hulp in te roepen mocht dit nodig blijken, ten tweede om nutteloze (en dure) verplaatsingen van hulpakties te vermijden.

De zalm, dit stijgend produkt, wordt tegenwoordig overal gevreesd. Naar het schijnt klagen de oesterkwekers in Frankrijk en in Nederland dat de vraag naar oesters vermindert. Grootste rivaal, de zalm! In Frankrijk zeggen ze, zouden we de prijs met een paar (franse) franken moeten kunnen verhogen, maar dat is de weg vrijmaken voor de zalm. Iedereen weet hoe heerlijk een oester wel is. De enige rem in het uitbreiden van de verkoop van dit luksuschedelpier is het moeilijk openen. Als ooit iemand een goedkoop gadget uitvindt dat thuis voor dit doel kan aangewend worden, is de helft van de zaak al gewonnen.

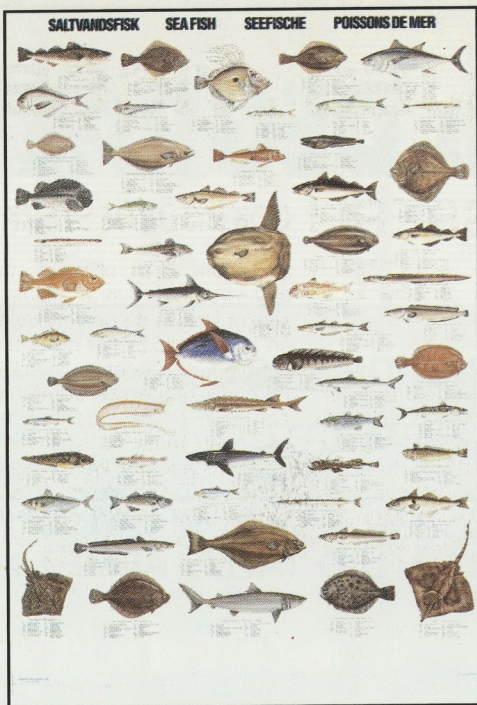
### DUISTERE DAGEN VOOR DE ENGELSE SCHEEPSBOUW

Volgens „British Business” het lijfblad van het ministerie voor industrie hebben de Britse reders in '86 de som van 46 miljoen pond uitgegeven voor de aankoop van nieuwe en tweedehandsschepen, terwijl dit cijfer het vorige jaar 196 miljoen pond bedroeg. Dit is een zeer gevoelige vermindering en het laagste cijfer sedert 1977. De grootste uitgave schijnt gegaan te zijn naar de sektor die bestaande schepen veranderingen aanbrengt: 39 miljoen méér dan voor nieuwbouw!

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

door te  
adverteren  
in  
**HET  
VISSERIJBLAD**

Bel. (059) 32 11 13  
voor meer informatie



TYPE C: Zeevissen.

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

De grootte staat eveneens aangeduid.



TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.

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

De grootte staat eveneens aangeduid.

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



TYPE I: garnalen.

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

De grootte is eveneens aangeduid.



TYPE L: krabben en kreeften.

51 soorten krabben en kreeften met aanduiding van de grootte.

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

# Scheepswerven **DEGRAEVE**

DE OUDSTE WERF VAN DE KUST  
„DE KAPER” HUN 70<sup>STE</sup> VAARTUIG

BOUWEN van ELK TYPE VISSERSVAARTUIG (ALLE AFMETINGEN)



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

**WERFKAAI 1, 8380 ZEEBRUGGE**

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