

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUNKERKE



VISSER
HET
BLAD

37e JAAR — NR. 19 — VRIJDAG 14 MEI 1971 — VERSCHIJNT WEKELIJKS — PRIJS: 20 FR.

BEROEPSVERENIGING

HAND IN HAND

AFDELING ELEKTRO

TEL. (050) 541.17 - 541.92

34, TIJDOKSTRAAT
ZEEBRUGGE

MET VARTA BATTERIEN SNEL STARTEN

ONDER ALLE OMSTANDIGHEDEN

NA AANKOOP VAN UW BATTERIJ

TEGEN COOPERATIEVE PRIJZEN,

GOEDKOPER DAN WAAR OOK



NU zes maanden

GRATIS ONDERHOUD

VAN UW BATTERIJ

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK

Momenteel zijn prachtige visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. x 100 cm.) in kleurendruk bij :

Drukkerij „NIEUWSBLAD VAN DE KUST“
H. Baelskaai 30, Oostende - Tel. 777.13-14
„NOORDZEE BOEKHANDEL“
Vindictivelaan 22, Oostende

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening nr. 41.89.87 van „Het Nieuwsblad van de Kust“.

Het gamma omvat volgende mappen :

A. VISSERIJMAPPEN à 265 fr. (B.T.W. inbegrepen)

- A. NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
- B. ZOETWATERVIS
- C. ZEEVIS
- D. SCHAAL- EN WEEKDIEREN
- H. MIDDELLANDSE ZEEVISSOORTEN
- J. VISSOORTEN UIT DE ZUIDELIJKE ZEEEN
- K. SPORT- EN LIJNVISSERIJ

B. VISSERIJMAPPEN à 175 fr. (B.T.W. inbegrepen)

- E. KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
- F. ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met **15 fr. portkosten**.

BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1971

Dit werk dat meer dan 1.200 blz. beslaat, kan verkregen worden door overschrijving van de som van 466 fr. B.T.W. inbegrepen (32 gulden voor Nederland) plus 33 fr. verzendingskosten (4 gulden voor Nederland) op postrekening nr. 41.89.87 van Drukkerij „Nieuwsblad van de Kust“, Hendrik Baelskaal 30, te Oostende.

HET IS TEVENS VERKRIJGBAAR :

A. BELGIE

- ter drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust“, Hendrik Baelskaal 30, te Oostende ;
- „Noordzee Boekhandel“, Vindictivelaan 22, Oostende ;
- beroepsvereniging „Hand in Hand“, Tijdokstraat 34, te Zeebrugge.

B. NEDERLAND

- Handelsmaatschappij „Nautilus“, Dr. Lelykade 62, Scheveningen ;
- n.v. Handel- en Industriële Maatschappij J. Van Beelen, Middenhavenstraat, 58-62, IJmuiden ;
- n.v. Observator, Vasteland 30 — Postbus 1291 — Rotterdam - 3001 ;
- Coöperatieve „Den Helder“ G.A., Het Nieuwe Diep 27, Den Helder.

Geen enkel exemplaar wordt toegezonden zonder voorafgaande betaling.

NIEUWE ZEEKAART DER VLAAMSE BANKEN VERSCHEENEN

Te verkrijgen :

- 1) DRUKKERIJ
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST“
H. Baelskaai 30, Oostende
- 2) „NOORDZEE BOEKHANDEL“
Vindictivelaan 22, Oostende

PRIJS : 120 fr. + B.T.W. 18 % en verzendingskosten
(8481W—7135N—6896V)

REDERS en
VISSERS,
voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 721.73

het visserijblad

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 700 FR. — 6 MAANDEN 350 FR. — 3 MAANDEN 200 FR. — BUITENLAND 750 FR. — HOLLAND 54 GULDEN — REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELS-KAAI 30, OOSTENDE — TEL. 777.13/777.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

Zware straf voor schipper van N.276 « Laura-Dora »

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart heeft woensdag jl. vonnis geveld inzake de stranding van de N.276 „Laura-Dora” op 5 september 1969. Men zal zich herinneren dat schipper Henri Ryckewaert morele druk had uitgeoefend op de overige bemanningsleden derwijze dat matroos Vandenebeele alle schuld van de stranding op zich nam. Achteraf echter kwam, mede door de bekentenis van voornoemd matroos de waarheid aan het licht.

De vier opvarenden, nl. voornoemd schipper, motorist-eigenaar Carolus Ryckewaert, vader van de schipper en de matroos Vandenebeele en Dugardein werden betrokken.

Nopens de stranding van de „Laura-Dora” waarvan achteraf gebleken is dat wel degelijk schipper Henri Ryckewaert op de brug stond. De Raad kwam tot het besluit dat het ongeval te wijten is aan de roekeloze vaart van voornoemd schipper waardoor hij de veiligheid van zijn schip en bemanning in gevaar bracht. De omstandigheid dat hij gebeurlijk onder de morele dwang van zijn vader handelde geldt niet als een verzachtende omstandigheid. Met de grootste verontwaardiging heeft de Raad verder vastgesteld dat de beide Ryckewaerts door valse verklaringen tijdens het onderzoek, gepoogd hebben de juiste oorzaken en omstandigheden van de stranding te camoufleren. Beiden hebben zich onwaardig gedragen en de beroepseer van het zeeliedenkorps aangetast. Verder heeft schipper Ryckewaert zich schuldig gemaakt aan overtreding van art. 29 van het I.A.R. Hiervoor wordt hij bestraft met een schorsing van zijn brevet van schipper ter kustvisserij voor een periode van 5 weken. Vader Ryckewaert krijgt 1 maand schorsing. De beide overige bemanningsleden worden buiten de zaak gesteld.

HET VERGAAN VAN DE Z.212 „RITA-RUDI”

Vervolgens sprak de Raad een beslissing uit inzake het vergaan van de Z.212 „Rita-Rudi” op 20 april 1969. In haar besluit is de Raad van oordeel dat het vaartuig gezonken is ingevolge een lekkage. Hoe dit lek echter ontstaan is blijft een vraag zonder antwoord. Alle pogingen van de Raad om vaststaande feiten inzake de oorzaak van het ontstaan van deze lek te vernemen, bleven vruchteloos. De zware weersomstandigheden, de windrichting en de gevaarlijke plaats maken een vrijwillige schipbreuk echter zeer onwaarschijnlijk. Nochtans weerhoudt de Raad twee beroepsfouten t.o.v. schipper-eigenaar Raymond Bernaert. Hij deed niet de minste poging om de elektriciteitsinstallatie derwijze aan te

passen dat een radionoodsein kon uitgezonden worden. Verder stak hij in zee, wel wetend dat het certificaat van deugdelijkheid in de loop van de reis zou vervallen. Voor deze weerhouden feiten wordt betrokkene bestraft met een vermaning. De gerechtskosten worden hem eveneens ten laste gelegd.

AANVARING IN ZEEBRUGSE HAVENGEUL

Ook inzake de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.458 en de Z.733 op 16 oktober 1969 en waarbij laatstvernoemd vaartuig zonk, velde de Raad vonnis. Terzake werden de beide schippers betrokken, met name Achiel Bodyn van de Z.733 en A. De Duytsche van de Z.458. Uit de bekomen elementen komt de Raad tot de konklusie dat de oorzaak van de aanvaring te wijten is aan een foutieve navigatie van schipper Bodyn van de Z.733. In de veronderstelling dat de versie van schipper De Duytsche de juiste is, heeft schipper Bodyn ontegensprekelijk twee fouten begaan: ten eerste zo dicht bij de havenpier te naderen bij het uitvaren en niet de rechterzijde van het vaarwater gehouden te hebben. Ten tweede geen aandachtseinen gegeven te hebben bij het uitvaren.

Hiervoor wordt hij bestraft met een schorsing van 14 dagen.

VERDWIJNING VAN MATROOS OP ZEE

Ten slotte velde de Raad nog vonnis inzake de verdwijning van matroos Lodewijk Cattoor op 12 juni van vorig jaar aan boord van de Z.582. De Raad brengt hulde aan de nagedachtenis van de ongelukkige visser, en komt tot de konklusie dat geen beroepsfouten kunnen ten laste gelegd worden van schipper en bemanningsleden.

HET BELANG VAN DE BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

Vervolgens behandelt de Raad de aanvaring die de Z.562 overkwam met een zuigbuis, verloren door een baggermolen in de droogte van Schooneveldt, op ongeveer 5 mijl NNW van Zeebrugge. Hierdoor liep het vaartuig dermate lekkage op dat het respectievelijk diende opgesleept door een vissersvaartuig en vervolgens door sleepboot „Michel Gerling”. Schipper Willy Bonny, die terzake wordt betrokken verklaart dat hij inderdaad geen inzage had genomen van de Berichten aan Zeevarenden die vijf maanden vóór de feiten reeds melding maakte van de gezonken zuigbuis. Hij liet na hiermede rekening te houden. Hij zegde dat hij de wrakboei slechts

op het laatste ogenblik heeft gezien. Toen kon de aanvaring niet meer vermeden worden.

VISSEN IN OMGEVING VAN BOORTORENS

Ten slotte behandelde de Raad nog het gevaarlijk vissen van de Z.590 in de onmiddellijke omgeving

van boortorens op 7 februari jl. Schipper Hubert Rappé van de Z.590 ontkent echter dat hij dichterbij dan 3/4 mijl van de boortorens heeft gevist. Wel is hij er langs gevaren maar toen viste hij niet. Nochtans geeft een kaart, uitgaande van de Shell Exploration Cy een duidelijk overzicht van de gelopen koersen. De Raad is anderzijds van oordeel dat het er voornoemde maatschappij helemaal niet om te doen is de vissersvaartuigen dwars te zitten. Het omstandig rapport terzake toont dit duidelijk aan.

Niettemin blijft de schipper de feiten ontkennen.

DE STEUN AAN DE SCHEEPSBOUW ZIJN ER TWEE WIJZEN VAN METEN ?

Men schrijft ons.

Mijnheer de directeur,
Het is de lezers bekend dat tengevolge van de scherpe concurrentie van Japan, Noorwegen, Denemarken enz... onze Belgische scheepsbouwerven het zeer moeilijk hadden en alle grote bestellingen praktisch zagen verloren gaan. De regering, dit inziende, heeft aan de grote werven langs Economische zaken om, voor de bouw ter koopvaardij, premies verleend welke oorspronkelijk 10 en daarna op 8 en nu op 6 procent zijn teruggebracht.

Dat gold alleen voor de koopvaardij met het oog op de concurrentie buiten E.E.G.-verband. Dank zij de tussenkomst van volksvertegenwoordiger Dries Claeyts, die wees op de ongezonde toestand in de visserij en het feit dat ook Polen en Engeland op onze markt kwamen concurrentie voeren, heeft men tenslotte aanvaard, dat ook de scheepswerven voor vissersvaartuigen van meer dan 100 ton, een tegemoetkoming van 6 ten honderd bij de bouw van dergelijke schepen zouden ontvangen. Dit is het geval voor de scheepswerf Belliard-Murdoch vorig jaar die de N.708 en N.709 bouwde, waarvan de kostprijs niet alleen een miljoen frank duurder beliep dan op andere kustwerven, maar waarvoor het ministerie van Economische Zaken daarenboven aan die werf een toelage gaf op de prijs van ± 8 miljoen frank van minstens 6 à 8 %, daar die vaartuigen 110 Bruto Ton gemeten werden.

Niet de reders hebben geprofiteerd van die teruggave, maar wel de werf zelf!

En deze tussenkomst geldt alleen voorlopig voor de vaartuigen (visserij of koopvaardij) van minstens 100 Ton Bruto.

Wat eigenaardig is om vaststellen, is dat de vaartuigen op deze werf gebouwd en slechts 25 m leng-

te hebben, zoals de N.708, N.709, en nu de N.752 welke in de vaart kwam, een hogere bruto tonnemaat hebben dan de traditionele 27 m. vissersvaartuigen op onze andere werven gebouwd, waarvan de bruto tonnemaat lager ligt dan 100 Bruto Ton en de afmetingen 2 meter langer. Het volstaat de officiële lijst der vissersvaartuigen te overlopen.

Er schijnen hier twee maten en twee gewichten gebruikt door de Zeevaartsinspectie, tenware andere berekeningen ons meer licht zouden brengen en ons zouden toelaten te weten te komen waarom schepen van 27 m. voorzien van motoren van 300 à 375 PK en meer een kleiner brutotonnage hebben, dan een 25 meter schip, welke normaal hieronder moet liggen. In dit geval stellen we vast dat de andere scheepsbouwers niet genieten van de staats tussenkomst van 6 à 10 t.h. voor de bouw en die ene werf wel, tengevolge van onverklaarbare berekeningen, welke de andere kustwerven benadelen ten opzichte van de klanten.

Er dient hierbij opgemerkt, dat niet de reders ter visserij maar alleen de werf hiervan geniet, wat een goede zaak is voor de scheepsbouwers voor zover ze alle op dezelfde leest geschoeid worden inzake staatssteun en ze hiermee rekening houden bij het bepalen van de bouwprijs.

Wij kunnen echter niet begrijpen waarom twee verschillende berekeningen toegepast voor vaartuigen, waarvoor nochtans geen speciale opvattingen voorzien zijn, in elk geval niet in de bouw.

Kunt gij ons hieromtrent uitleg verschaffen.

Een scheepsbouwer.

Nota der Redactie :

Wij komen hierop in ons volgend nummer terug, na onderzoek van de kwestie der subsidies.

VERANDERINGEN AAN DE OFFICIELE LIJST DER VISSERSVLOOT - MAAND APRIL

VERANDERING VAN EIGENAAR + INBOUW NIEUWE MOTOR + VERHOGEN VAN P.K. :

O.180 « HENDRIKA-JUDITH » — eigenaar : VAN LUL André, Klemskerkestraat 15, Bredene.
Motor : MWM — type D 440-6 — nr 440-06-01022, bouwjaar 1971.
435 PK. i.p.v. 310 PK.
Zeebrief : 22-4-1971

NIEUW VAARTUIG :

N.752 « TER YDE » — O.Q.D.Z. — 34,35 — 101,78 — 1971 — 9 — S — A.B.C. — 375 — 010830 — 1970.
Navigatie-instrumenten : RF — 2OP — R — US — DNP.
P.V.B.A. Urb. LEGEIN & Co, Hoogstraat 36, Nieuwpoort.
Zeebrief : 26-4-1971.

GESCHRAPT UIT DE VLOOT:

N.726 « FRANS-GERMAIN » — eigendom : BRACKMAN Julien, Kaaistraat 6, Nieuwpoort.
Geschrapd 15-3-1971.
N.763 « ONZE LIEVE VROUW VAN LOURDES » — eigendom : VERCOUTTER Raphaël, Kaaistraat 4, Nieuwpoort & VERCOUTTER Michel, Duinkerkestraat 1, Nieuwpoort.
Geschrapd : 20-4-1971.

VERANDERING VAN NAVIGATIE-INSTRUMENTEN :

Z.451 « PACEM IN TERRIS » bijvoegen R — OP ; schrappen 1 RF.
Z.503 « CORMORANT » bijvoegen 1 RF — 1 OP.
Z.554 « NOORDKAAP » bijvoegen R.
B.601 « VAN MAERLANT » bijvoegen R ; schrappen DF.
Z.477 « ALMA » schrappen DF.
Z.436 « HENRI » bijvoegen R — GC — US — OP.
Z.463 « YVONNE-MARCELO » bijvoegen OP — R ; schrappen DF.
Z.473 « JAN BART III » bijvoegen OP.

DIPLOMA'S, CERTIFICATEN EN VERGUNNINGEN

In uitvoering van artikel 40 van het koninklijk besluit van 21 mei 1958, worden de data der examens tot verkrijging van de brevetten en diploma's in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart vastgesteld als volgt :

- Hogere Zeevaartschool Antwerpen**
Op 7 juni 1971 :
- examen van kapitein ter lange omvaart ;
 - examen van eerste luitenant ter lange omvaart.
- Op 1 juli 1971 :
- examen van aspirant-officier ter lange omvaart ;
 - examen van officier-werktuigkundige 3e klasse ;
 - examen van officier-werktuigkundige 2e klasse ;
 - examen van officier-werktuigkundige 1e klasse ;
 - examen van officier-elektricien.
- Zeevaartschool Oostende**
Op 2 juni 1971 :
- examen van aspirant-schipper ter visserij ;
 - examen van schipper ter kustvisserij ;
 - examen van schipper ter visserij 2e klasse ;
 - examen van schipper ter visserij 1e klasse.
- Op 15 juni 1971 :
examen van matroos-motorist.
Op 22 juni 1971 :
examen van motorist.
- Op 1 juli 1971 :
- examen van aspirant-officier ter kustvaart ;
 - examen van eerste luitenant ter kustvaart ;
 - examen van kapitein ter kustvaart ;
 - examen van yachtnavigator ;
 - examen van vachtman.

De families GESELLE en VANHOUCKE
melden u met diepe smart het afsterven van

DE HEER

**Frans Adolf
GESELLE**

rustend vislosser

Gesterkt door Gods genade, overleden te Oostende de 11 mei 1971, na een kortstondige ziekte, in zijn 82e levensjaar.

De plechtige begrafenis zal plaats hebben op **VRIJDAG 14 MEI 1971 om 9.45 uur, in de dekanale kerk van S.S. Petrus & Paulus.**

Zijn lichaam wordt te ruste gelegd op de begraafplaats aan de Stuverstr.

Samenkomst aan de kerk te 9.40 uur.

Vrienden en kennissen die geen rouwbrief zouden ontvangen hebben worden vriendelijk verzocht de familie te willen verontschuldigen.

Rouwadres : Cirkelstraat 22, 8400 Oostende

Begravenissen : Vandergunst
Torhoutsteenweg 265
tel. 715.51

(7958N—6978V)

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

IN HET NATIONAAL PARITAIR COMITE VOOR DE ZEEVISSERIJ

Vrijdag kwam in de vergaderzaal van de Bedrijfsraad in het stadhuis van Oostende, het Nationaal Paritair Comité voor de Zeevisserij bijeen (N.P.C.).

Ingevolge de nieuwe wetgeving van december 1968 betreffende de Collectieve Arbeidsovereenkomsten (C.A.O.) en de Paritaire Comites werd tevens een nieuwe procedure in voege gebracht waarbij alle bestaande Paritaire Comités opnieuw dienden te worden opgericht. De nieuwe procedure werd voor het eerst toegepast in de zeevisserij-sector, zodat we voor deze gelegenheid van een primeur kunnen spreken.

Een belangrijke wijziging ingevolge de nieuwe wet is de aanwezigheid van de Voorzitters.

Immers worden deze thans gerekruteerd uit de sociale bemiddelaars en hebben zij uitsluitend tot taak het voorzitten van één of meer N.P.C.'s. In het verleden waren het normaal arbeidsinspecteurs, wier functie als Voorzitter van een N.P.C. van bijkomende aard was.

De aanstelling van een aantal sociale bemiddelaars en de benoeming van de voorzitters van de diverse N.P.C.'s heeft heel wat beroering verwekt in bepaalde midde- den omdat betrokkenen veelal uit syndikale middelen kwamen en om die reden niet geschikt werden ge-

acht om een bemiddelende rol te spelen in een commissie als een N.P.C.

Eén van de voornaamste aangelegenheden die tijdens de eerste bijeenkomst van het nieuw samengestelde N.P.C. werd behandeld is het Compensatiefonds voor betaalde feestdagen in het vislossers-visrapersbedrijf.

Dit punt werd aan de orde gebracht door de Rederscentrale.

De oprichting van bedoeld Compensatiefonds werd goedgekeurd door de Algemene Vergadering van de Rederscentrale van 29 april jl.

Het Fonds heeft tot doel de moeilijkheden, zowel van praktische als van sociaal-ekonomische aard, in verband met de betalings- en berekeningsmodaliteiten van het loon voor feestdagen en voort-spruitende uit de werkvoorwaarden, te voorkomen, en de last der betaling van dit loon voor de feestdagen in het vislosser-visrapersbedrijf niet door één werkgever te laten dragen, maar billijkerwijze over alle werkgevers te spreiden, volgens een stelsel van bijdragen op de bruto-lonen.

Het is inderdaad zo dat wanneer een reder de dag die een feestdag voorafgaat zijn vangst te koop aanbiedt, hij als laatste werkgever, de feestdag moet betalen aan de visrapers en vislossers die voor hem hebben gewerkt.

Ingevolge de nieuwe wet inzake de feestdagen is het uiteraard een zeer hoge last die slechts door enkele reders wordt gedragen.

Bovendien is het mogelijk dat het bedrag dat de reder voor de feestdag moet betalen gevoelig hoger ligt dan het loon dat hij normaal aan zijn lossers of raper uitbetaalt.

Dit komt door de nieuwe wet die bepaalt dat het bedrag voor een feestdag voor een vislosser gelijk is aan het loon dat men heeft verdiend in de laatste vier weken, gedeeld door het aantal gewerkte dagen.

Gezien een vislosser slechts weinig dagen per week werkt, komt dit bedrag dan ook hoog te liggen.

Een dergelijke regeling is ekonomisch noch sociaal verantwoord maar we staan nu eenmaal met een opgedrongen Koninklijk Besluit waarbij de makers ervan helemaal geen rekening met de werkelijke toestand in het zeevisserijbedrijf, hebben gehouden.

Na een onderhoud met de Minister van Teverkstelling en Arbeid, de heer L. Major, heeft deze de Rederscentrale evenwel beloofd dat hij om het even welke overeenkomst tussen de Rederscentrale en de werknemersafgevaardigden met een nieuw Koninklijk Besluit of Ministerieel Besluit zou laten bekrachtigen.

Er werd inmiddels een overeenkomst afgesloten met de werknemersafgevaardigden, waarvan kan worden gezegd dat ze, alle verhoudingen in acht genomen, gunstig is.

Bovendien heeft de Rederscentrale thans bovengenoemd Compensatiefonds opgericht waarvan langs het N.P.C. om, werd gevraagd dat de Minister er bindende kracht zou aan geven.

Eens dit zal zijn gebeurd, zullen de reders en vislossersbazen een percentage berekend op de bruto-lonen van de visrapers en vislossers die ze hebben tewerkgesteld, in het Fonds storten.

Met deze inkomsten zullen volgens een bepaalde procedure de feestdagen aan de rechthebbenden worden uitbetaald.

Alle reders en vislossersbazen zullen dus een zelfde procent betalen berekend op de uitbetaalde bruto-lonen, hetgeen betekent dat de last voor de feestdagen gelijkmatig over alle werkgevers zal zijn gespreid. Zo zal een vaartuig op de West varend, een vast percentage betalen op het loon dat de visraper of vislosser bij hem heeft verdiend. Hetzelfde procent zal ook betaald worden door de grotere IJslandvaartuigen, evenwel op het (hoger) loon dat zij hebben uitbetaald.

Wij komen op de werking van dit Fonds nader terug nadat het in het N.P.C. is goedgekeurd.

VERKEERSWEZEN :

een belangrijk departement voor onze streek

NAAR AANLEIDING VAN DE BESPREKING DER BEGROTING

De begroting van Verkeerswezen is elk jaar de gelegenheid om vele vraagstukken in commissie te onderzoeken.

De verslaggever voor die Begroting is, zoals vorige jaren, opnieuw volksvertegenwoordiger Dries Claeys.

Dit verslag aan de Kamer is een lijvig dokument van 102 bladzijden groot formaat waarin zeer interessante gegevens te putten zijn.

Wij hebben gemeend daaruit één en ander probleem in ons blad te moeten publiceren.

Vandaag worden reeds enkele gegevens gepubliceerd die onze lezers zeker zullen interesseren.

DE SLOOPPREMIES VOOR DE VISSERIJSCHEPEN

In het rapport van volksvertegenwoordiger Dries Claeys inzake de begroting van Verkeerswezen voor 1972 lezen wij volgende vraag.

1. Werd de slooppremie niet verhoogd tot 6.000 F per B.R.T.? Moet dit dan niet gewijzigd worden in de tekst van de begroting op blz. 65 art. 3201?

2. Wanneer komt nu het nieuwe koninklijk besluit om de slooppremie toe te kennen ook in geval van niet-nieuwbouw onder bepaalde voorwaarden?

3. Wat is de huidige stand van toegekende en uitbetaalde slooppremies en de totale som van de der vorige dienstjaren overgedragen overschotten? De voorziene 500.000 F volstaan immers amper voor betaling van 1 of 1 1/2 slooppremie van een middenslag-schip.

ANTWOORD VAN DE MINISTER

1. Bij koninklijk besluit van 5 augustus 1968 werd de slooppremie inderdaad verhoogd tot 6.000 F. Het cijfer 5.000 F op blz. 65 (art. 32.01) van het parlementair dokument 4-XIV (1970-1971) nr 1 dient dan ook gewijzigd in 6.000 F.

2. De Minister hoopt dat het koninklijk besluit betreffende de toekenning van slooppremies zonder verplichting tot nieuwbouw eerlang zal worden uitgevaardigd.

3. Totaal toegekende slooppremies: 19.848.084 F. Totaal uitbetaalde slooppremies: 16.148.084 F. Kredieten overgedragen van vorige dienstjaren: 2.742.938 F.

VERNIEUWING VISSERIJVLOOT EEN STILSTAND?

In het rapport van volksvertegenwoordiger Dries Claeys lezen wij:

VOLGENDE VRAAG: Heeft de Minister voor de gevoelige vermindering inzake nieuwbouw uitsluitend het bemanningstekort als oorzaak vermeld?

De grondoorzaak zou daar niet liggen doch veeleer in de enorm gestegen uitbatingskosten. De kostprijs van het schip is de laatste 10 jaar meer dan verdubbeld en hetzelfde geldt ook voor het onderhoud en de reparaties van de schepen. Ook de stookolie prijzen zijn enorm gestegen in het laatste jaar.

Wij stellen vast dat heel de visserijrijverheid op het ogenblik marginaal geworden is. De bijzondere oorzaken zouden liggen in het gebrek aan nieuwe bestellingen van vissersschepen en dus de verdere noodzakelijke vernieuwing van onze vloot. Het is dan ook dringend dat er gezamenlijk overleg gepleegd wordt om aan deze nieuwe noodtoestand te kunnen verhelpen.

ANTWOORD VAN DE MINISTER

Zoals vermeld op pagina 30 van de uiteenzetting van de Minister is de gevoelige vermindering inzake nieuwbouw inderdaad te wijten aan de kostprijs der schepen en aan het bemanningstekort en heeft het overleg dat zich opdringt, plaats.

OPLEIDINGSSCHIP VOOR DE ZEEVISSERIJ

In het rapport van volksvertegenwoordiger Dries Claeys lezen wij volgende vraag:

De Minister heeft verklaard dat het charteren van een bestaand klassiek middenslag-schip voor de zeevisserij de beste oplossing zou zijn voor de praktische vorming van de leerling ter visserij. Gezien daar nu toch reeds een jaar sprake van is, wenst een lid te weten wanneer dit zou kunnen gebeuren en of daartoe de nodige kredieten op de begroting voorzien zijn.

ANTWOORD

De nodige kredieten voor het charteren van een vissersschip voor de praktische opleiding ter visserij zullen ingeschreven worden op de begroting 1972. Het is de bedoeling met het nieuw systeem te starten in januari 1972.

ZEEBEVUILING DOOR OLIE

In het rapport inzake de Begroting van Verkeerswezen van volksvertegenwoordiger Dries Claeys, lezen wij volgende vraag:

Wij hebben wettelijke maatregelen getroffen betreffende de voorkoming van zeebevuiling door olie, dit ingevolge een internationale Konventie van Londen.

De vraag is, welke zijn de gevolgen geweest van de wettelijke voorschriften die wij hebben uitgevaardigd. Hoe is de uitwerking daarvan gebeurd bij de lading van de schepen. Het overtappen van de resten gebeurt dit op regelmatige wijze en gebeurt er controle aan boord wat betreft de plaats van lozing of spoeling van de tanks of de uitspoeling van de bilges.

Bestaan die pompinstallaties in onze havens? Worden die gebruikt indien ze bestaan? Gebeurt ook de controle van het scheepsjournaal voor de plaats waar bijv. de uitspoeling van tanks en bilges zou gebeuren? Zijn daar overtredingen vastgesteld?

ANTWOORD

Ingevolge de wettelijke maatregelen door België getroffen betreffende de voorkoming van zeebevuiling door olie zijn alle Belgische schepen uitgerust met de nodige installaties aan boord om te beletten dat olie zou wegvloeien in zee. Alle handelingen in verband met laden, lossen, reinigen van tanks, overpompen en ballasten, uitpompen van vulgings enz. moeten in het oliejournaal worden ingeschreven. Het oliejournaal is verplichtend aan boord van de schepen ingevolge de wet van 4 juli 1962 en het ministerieel besluit van 30 november 1967. De zeevaartpolitie houdt regelmatig toezicht op het oliejournaal.

In Antwerpen is een terrein van 6 ha ter beschikking gesteld voor het oprichten van een cleaningstation. Dit bedrijf zal ter vervanging van Fort Philippe de olierestanten van schepen opnemen. Sinds 1968 werden reeds 14 overtredingen vastgesteld. Overtredingen door Belgische en buitenlandse schepen in de territoriale wateren worden overgemaakt aan de procureur des konings. Overtredingen vastgesteld buiten de territoriale wateren worden krachtens artikel X van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee door olie 1954, zoals geamendeerd in 1962, aan de regering waarvan het schip de vlag voert, overgemaakt.

PRIJZEN VAN NIEUWE HANDELSSCHEPEN IN DRIE JAAR VERDUBBELD

De prijzen van de nieuwe schepen zijn in minder dan drie jaar tijds met meer dan 100% gestegen. Bij de bestelling moet men tegenwoordig voor een 250.000-tonsschip 75 miljoen kroon meer betalen dan indien het schip ongeveer een jaar geleden besteld was; aldus schrijft „Svensk Sjöfarts Tidning”.

De huidige scheepsbouwrijzen en de sterk verhoogde scheepskosten (scheepspersoneel, brandstoffen, havenrechten verzekeringspremies, herstellingswerken enz.) hebben de bedrijfskosten aanzienlijk opgedreven. Dit verklaart dan ook waarom de regelmatige lijnen, o.m. die welke op West-Afrika en het Verre Oosten varen, hun vrachttarieven verhogen.

In de trampvaart daarentegen zijn de reders er nog niet in geslaagd de vrachtnoteringen te verbeteren.

EN DE VISSERSVAARTUIGEN?

Zoals we het reeds vroeger omschreven is ook de prijs voor de bouw van vissersvaartuigen sedert 1965, dus in zes jaar verdubbeld. Hetzelfde kan niet gezegd worden van de prijzen van de vis.

Wat de materialen betreft en de leveringen aan boord, zijn ook deze prijzen gestegen maar niet in dezelfde mate dank zij het bestaan van de rederscoöperatieven, die de prijzen zoveel mogelijk drukken. De brandstofprijzen werden lange tijd op hetzelfde niveau gehouden. In een jaar tijd echter zijn de aankooprijzen van 19 naar 33 dollar gerezen, wat een kostprijsverhoging van minstens 70 ct per liter betekent. En ook hier mag men zich binnenkort nog aan een verhoging van dertig procent verwachten.

Alleen door coöperatief samenwerken kan de exploitatie van een vaartuig renderend gehouden worden.

Dat sommige reders, die handje boven water hebben, dank zij hun nevenbedrijf of handel, dat niet willen of schijnen te begrijpen, kan slechts betreurd worden.

REKORDTANKERS OP KOMST TE ZEEBRUGGE

Op 21 of 22 juni wordt te Zeebrugge de Britse petroleumtanker Texaco Denmark verwacht. Dit schip dat gebouwd werd in 1970, meet 125.424 ton gross. Deze tanker zal een lading van zowat 120.000 Ton hebben terwijl het schip 135.424 ton gross meet. Het zusterschip nl. Texaco Copenhagen wordt in juni a.s. verwacht.

TEWATERLATING

Op de Scheepswerf van de h. Leon De Graeve te Zeebrugge verwacht men binnenkort de tewaterlating van de nieuwe stalen treiler Z.506 «Noordhinder». Dit schip wordt gebouwd voor rekening van de PVBA Noordhinder uit Heist, reder Oscar Rappe. De kiel werd in november van vorig jaar gelegd.

N.752 « TER YDE » TE NIEUWPOORT IN BEDRIJF GENOMEN

De Nieuwpoortse vissersvloot, die de jongste tijden reeds enkele nieuwe eenheden in bedrijf zag komen, werd eind vorige week andermaal met een nieuwe treiler versterkt. Aldaar werd immers onder een zeer ruime belangstelling, de N.752 « Ter Yde » gebouwd voor rekening van pvba Urbain Legein gedoopt.

Onder de vele aanwezigen bemerkten wij o.m. burgemeester Mommerency; vismijn directeur Jef Verbanck; Martens van de Zeevisserijdienst te Oostende; Le-fevere, waterschout te Nieuwpoort; E.H. Corneille die de « Ter Yde » doopte en een groot aantal reders. Na de eigenlijke doopplechtigheid werd in het paviljoen aan de Nieuwpoortse vismijn een zeer sympathieke plechtigheid gegeven waarop o.m. burgemeester Mommerency het woord voerde.

Hij bracht in de eerste plaats hulde aan de rederij, die het nog aangedurd heeft, niettegenstaande de biezonder moeilijke periode, dermate belangrijke kapitalen te investeren in de bouw van een vissersvaartuig. De familie Legein is sedert vele generaties nauw betrokken met de visserij in de westhoek. Namens de stad Nieuwpoort en heel speciaal in naam van de plaatselijke visserij, wenste de heer Mommerency de familie Legein van harte proficiat en drukte de hoop uit dat de « Ter Yde » een vruchtbare uitbating moge kennen.

ENKELE TECHNISCHE GEGEVENS

De « Ter Yde » is een stalen konventionele treiler van het middenslagtype met volgende hoofdkarakteristieken :

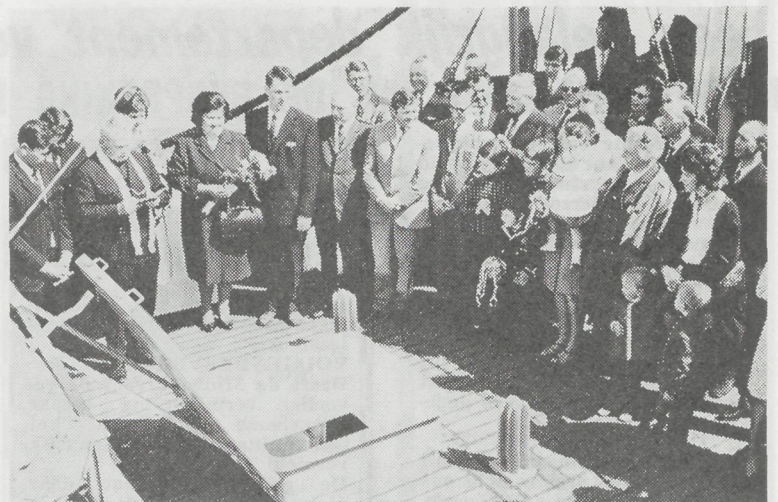
- Lengte over alles : 25,54 m.
- Breedte : 6,40 m.

De visruimen hebben een capaciteit van 70 m³ en zijn voorzien van een automatische koelinstallatie. De bunker capaciteit van de « Ter Yde » bedraagt 28.000 liter brandstof en 5.200 liter drinkwater. De akkomodatie is voorzien voor zes opvarenden terwijl de schipper zijn verblijf heeft op de brug, alwaar zich eveneens de kaartenkamer bevindt.

De voortstuwing van de « Ter Yde » wordt verzekerd door een dieselmotor ABC met een vermogen van 300 PK bij 500 t.p.m. Vermelden wij tenslotte nog dat de firma Sait-Electronics volgende navigatietoestellen leverde : een zender-ontvanger MTR 150 - korte golf, een hulp zender-ontvanger ER 30, een dieptemeter Kelvin Hughes MS 44 en een Radar Kelvin Hughes type 17.

Aan de reder wensen we rijke vangsten.

Aan de bemanning, behouden vaart.



Een blik op de doopplechtigheid.

VERGUNNING VOOR AANVOER IN SCHOTSE & NOORD-IERSE HAVENS

Zoals we reeds meldden moet in het raam van het minimumprijzenstelsel iedere koper en verkoper (aanvoerder) in Schotse of Noord-Ierse havens in het bezit zijn van een vergunning afgeleverd door de W.F.A. (White Fish Authority).

Deze vergunning die vooraf moet worden aangevraagd geldt voor 1 jaar en kost naargelang de lengte van het schip van 2 tot 30 £, zoals hieronder blijkt.

Lengte	£
van 35 tot 39,9 voet	2
40 tot 59,9 voet	5
60 tot 79,9 voet	10
80 tot 109,9 voet	20
110 voet en meer	30

De Rederscentrale is hier ten voordele van alle reders tussengekomen en heeft vanwege de W.F.A. een « open-licentie » bekomen.

De overeengekomen regeling komt hierop neer dat de Belgische reders niet individueel een vergunning moeten aanvragen, maar dat een zogenoemde « kollektieve vergunning » wordt toegekend waarbij dan, in geval van rechtstreekse aanlandingen, de taks ter plaatse wordt vereffend door de reder zelf of zijn agent.

Zoals hierboven blijkt is de taks in functie van de lengte van het schip, daar waar normaal onze schepen in brutoton worden uitgedrukt.

Verondersteld wordt evenwel dat zulks geen probleem zal zijn voor het vaststellen van de taks.

In geval van rechtstreekse aanlandingen in Schotse of Noord-Ierse havens, worden de reders aangeraden de te betalen taks te laten betalen door de verkoopsagenten die zij gewoonlijk gebruiken.

Dure Decca Navigator Misbruik van Monopolium

De reders ter visserij hebben elk opnieuw een mooie brief gehad van de International Electronic Service Ines, waarbij hen meegedeeld wordt dat de firma Decca Navigator Co besloten heeft de huurtarieven voor Decca apparatuur te herzien.

Vanaf 1 mei is de huur van die apparaten, die al zeer duur is, zo maar van 20 th. naar omhoog gegaan.

En dan schrijft men in die brief dat men hoopt dat die maatregel zal aanvaard worden gezien de stijgende kosten.

Dat de kosten stijgen weten we. Maar dat die onmiddellijk 20 t.h. bedragen, is belachelijk te noemen.

Decca maakt misbruik van zijn monopolium om naar willekeur de reeds zeer hoge prijzen te bepalen. Voor kleine vissersvaartuigen is dit zeer duur.



De N.752 "Ter Yde"

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

ZOJUIST TOEGEKOMEN :

« BILGE ALARM » TOESTELLEN

Het toestel dat waarschuwt wanneer er teveel water in de bilges staat.

★

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

afd. Elektriciteit en Koeling
Edw. Anseelelaan, Oostende
tel. (059) 808.20 - 787.79

(6979V)

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

FRANKRIJK

10/83(T) Nadering Duinkerke. — Tijdelijke stortboeien.

Posities : a. 51°04'40"N — 2°18'40"E
b. 51°04'07"N — 2°16'20"E

Twee GLZ stortboeien, voorzien van een wit flikkerlicht en respectievelijk gemerkt NE (a) en SO (b), werden tijdelijk gelegd in bovenstaande posities.

De boeien zullen zonder verder bericht opgenomen worden.
(Zie Belg. crt. « Vlaamse Banken »).

(Med. « Serv. des Phares et Balises de Dunkerque » 29-4-71 — H. 50642)

BELGIE

10/84(T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/18-1971.

Gedurende de periode van 17 tot en met 29 mei 1971, zullen alleen op dinsdag 18, woensdag 19, maandag 24, dinsdag 25, woensdag 26 en donderdag 27 mei 1971 schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote sector.

Deze oefeningen worden gehouden van 0800 tot 1100 GMT (0900 tot 1200, plaatselijke tijd) en van 1300 GMT (1400, plaatselijke tijd) tot zonsopgang.

De schikkingen van B.a.Z. 1/19-1971 zijn van kracht.

(Med. A.A., Sch. Lombardsijde 7-5-71 — H. 50678)

10/85 Trafiekregeling in het Nauw van Kales.

Het Maritiem Veiligheidscomité van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO) stelt vast dat een recent onderzoek heeft uitgewezen dat ongeveer 5% van de schepen in tegen- gestelde richting van de aanbevolen route varen.

Steeds doen zich aanvaringen voor in deze zone die dagelijks door 600 schepen wordt bevaren en zeer dikwijls zijn schepen die in de verkeerde zin varen, erbij betrokken.

Schepen die de in het systeem van scheiding van trafiek in het Nauw van Kales voorgeschreven vaarroutes bevaren mogen niet in tegenovergestelde zin van de aanbevolen richting varen.

Tot alle nuttige doeleinden, volgt hierbij de tekst van de desbetreffende IMCO onderrichtingen.

De verkeersscheidingszone wordt in dit gebied gevormd door natuurlijke hindernissen in het midden van het NAUW van KALES.

De vaarroutes in het systeem zijn de zones gelegen tussen de vóórmelde hindernissen en de zones voorbehouden voor kustverkeer hieronder bepaald.

De schepen varende in de richting Noord-Oost dienen de passage langs de Franse kust te nemen en deze welke zich verplaatsen in tegen- gestelde richting de vaarroute gelegen tussen de banken Sandettie-Varne en de Engelse kust. De grenzen van de vaargebieden voor kust- verkeer in het NAUW van KALES worden afgebakend door lijnen welke volgende punten verbinden :

Langs de Franse kust

- i) 51°20'.0N — 2°25'.2E.
- ii) 51°06'.4N — 1°49'.0E.
- iii) 50°58'.2N — 1°38'.5E.
- iv) 50°53'.6N — 1°30'.8E.
- v) 50°44'.5N — 1°27'.0E.

vi) ten Noorden van de boei van Vergoyer (50°36'.6N — 1°18'.9E onge- veer).

Langs de Engelse kust

- i) 51°14'.1N — 1°44'.1E.
- ii) 50°53'.0N — 1°01'.8E.
- iii) 50°36'.8N — 0°27'.0E.

De op de kaart gedrukte pijlen, ter aanduiding van de vaarrichting, geven slechts de algemene richting van het verkeer aan. Schepen hoeven hun koersen niet precies te laten samenvallen met deze pijlen.

(Med. Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart 7-5-71 — H. 50680)

10/88(T) NW en W van Fairy bank. Bodempelschalen gedekt door lichtboeien.

Ter dekking van registrerende bodempelschalen is tijdelijk gelegd een GIRVS lichtboei, op :

- a. 51°30'30"N — 2°09'42"E : S 3 sec ;

b. 51°24'12"N — 2°09'18"E : GS (3) 20 sec.

Scheepvaart en visserij worden dringend verzocht bovenstaande posities ruim te mijden.

(Zie Belg. crt. « Vlaamse Banken »).

(Med. B.a.Z. 1158(T) — H. 50656)

10/89(T) Belgische kust. — Nieuwpoort. Boeien tijdelijk gelegd.

Volgende gele boeien, werden voor de duur van ongeveer 6 maanden uitgelegd ten behoeve van de jachtsport :

- a. spitse ton met mast en vlag, gemerkt A, in pos.
51°09'26"N — 2°42'50"E ;
- b. spitse ton met mast en vlag, gemerkt B, in pos.
51°09'14"N — 2°42'17"E ;
- c. spitse ton met mast en vlag, gemerkt C, in pos.
51°09'02"N — 2°41'36"E.

Deze boeien zijn zonder belang voor de scheepvaart en zullen zonder verder bericht opgenomen worden.

(Zie Belg. crt. « Vlaamse Banken »).

(Med. Loodswezen Oostende 29-5-71 — H. 50636)

10/90(T) Haven Zeebrugge. — Kribbe van E-Ijke afdamming. Peil- schaal opgericht.

Positie : ± 51°20'.7N — 3°12'.6E.

Op de Kribbe van de oostelijke dam zal eerstdaags een peilschaal worden opgericht voor de duur van ongeveer vijf maanden.

(Zie Belg. crt. « Vlaamse Banken » - Bijkaartje Zeebrugge).

(Hydrografie Oostende)

10/91 Noordzee. — Vaarwater Scheur. Tijdelijke lichtboei opgenomen

Positie : 51°26'00"N — 3°16'00"E.

De gele stompe lichtboei Br. & W. S 3 vermeld in bovenstaande positie, werd opgenomen.

B.a.Z. 19/150(T)-1969 sub a en 26/193(T)-1971 vervallen.

(Zie Belg. crt. « Vlaamse Banken »).

(Med. Loodswezen Oostende 3-5-71 — H. 50657)

NEDERLAND

10/92 Westerschelde. — Middelgat. Stroommeter en ton opgenomen.

Op ± 51°24'.5N — 3°54'.9E is de stroommeter gelicht en de GIRVS ton opgenomen.

B.a.Z. 8/78(T)-1971 vervalt.

(Zie Belg. crt. « Schelde »).

(Ned. B.a.Z. 1073 — H. 50629)

10/93 Westerschelde. — Zuidergat. Overloop van Valkenisse. Betonning en lichtsectoren gewijzigd.

1. Verplaatsen naar :

- a. 51°22'21"N — 4°05'21"E (± 70 m SSE), rode lichtboei 54 ;
- b. 51°22'18"N — 4°06'01"E (± 150 m SW), rode lichtboei 56.
2. Op 51°22'06"N — 4°05'49"E aanbrengen een zwarte lichtboei met radarreflector « 63 » : Iso 8 sec.
3. Op ± 51°22'.2N — 4°05'.9E, schrappen zwarte ton 63.
4. Positie : ± 51°22'.2N — 4°04'.9E.

Het licht Baalhoek is thans zichtbaar : Rood van onder de wal (103°) tot in 113° ; wit door S tot in 240° ; groen tot in 246° ; wit tot in 266° ; rood door W tot in 275° ; overigens wit.

(Zie Belg. crt. « Schelde » en Lichtenlijst 1965 — Nos 478 en 485).

(Ned. B.a.Z. 1120 — H. 50656)

10/94 Westerschelde. — Vaarwater boven Bat. Lichtenlijn gewijzigd.

Posities : a. ± 51°24'.3N — 4°11'.6E (licht Noordketel)

b. ± 51°24'.1N — 4°11'.8E (licht Oostketel)

Aanbrengen een geleidelijn vanuit a in de richting 137°.

Schrappen de vroegere geleidelijn (320°) vanuit a.

N.B. Het licht Oostketel is 30 m in de richting 086° verplaatst.

(Zie Belg. crt. « Schelde » en Lichtenlijst 1965 — No 506)

(Ned. B.a.Z. 1136 — H. 50656)

(Vervolg blz. 6)

(Vervolg van blz. 5)

B.a.Z. (P) en (T) steeds van kracht

- 1963-21/175 — Noordzee. — Seismisch onderzoek.
- 1965-21/159 — Schelde. — Nabij Zuid Saaftinge. Ankerverbod.
- 1966-13/126 — Haven Zeebrugge. — Waarschuwingssignaal.
- 1967-17/189 — Noordzee. — Nadering Zeebrugge. Lichtboeien tijdelijk gelegd.
- 1968-17/118 — Noordzee. — Nadering Zeebrugge. Lichtboei gewijzigd.
- 1968-18/125 — Schelde. — Ballastplaat. Werken in uitvoering.
- 1969-13/110 — Belgische kust. — Lichtboei tijdelijk gelegd.
- 1969-18/139 — Noordzee. — Droogte van Schooneveld. Wrakboei gelegd.
- 1969-19/150 — Noordzee. — Vaarwater Scheur. Baggerwerken. Lichtboei gelegd.
- 1969-22/172 — Haven Zeebrugge. — W-lijke in te dijken bank.
- 1969-24/181 — Haven Zeebrugge. — Mijnopruiming.
- 1970-12/87 — Haven Blankenberge. — Nieuw Westerstaketsel in aanbouw.
- 1970-15/106 — Aanloop Dunkerque. — « Passe de l'Ouest ». Wrakopruijmswerkzaamheden.
- 1970-18/127 — Westerschelde. — Rede Vlissingen. Wrakopruijms.
- 1970-22/148 — Terneuzen. — Middensluis buiten gebruik.
- 1970-23/152 — Oostende. — Verbredingswerken van haveningang.
- 1971-6/61 — Haven Zeebrugge. — Opruijmswerken wrak.
- 1971-6/63 — Westerschelde. — Middelgat. Binnenschip gezonken.
- 1971-7/66 — Blankenberge havengeul. — Obstructie.
- 1971-8/73 — Sandtietebank. — Lichtboeien gelegd.
- 1971-9/80 — Belgische kust. — Oostende. Blankenberge. Boeien tijdelijk gelegd.
- 1971-9/81 — Belgische kust. Wenduine. Wrak. Wrakboei.
- 1971-9/82 — Monding Westerschelde. — Deurloo. Golfmeetboeien.

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 12/5/'71

6. Westhinder-Vlissingen route. — Positie $\pm 51^{\circ}22'.5N$ — $2^{\circ}53'.5E$. A 1 lichtboei tijdelijk vervangen door stompe lichtboei RWVS gevende ± 50 flikkeringen per minuut. Radarreflector. 041540
37. Zeebrugge haven. — Positie $\pm 51^{\circ}20'.5N$ — $3^{\circ}12'.0E$. Blinde boei No 4 tijdelijk 220 m. 050° verlegd. 261115

38. Zeebrugge haven. — Positie $\pm 51^{\circ}20'.5N$ — $3^{\circ}12'.0E$. Lichtboei Z 4 tijdelijk 60 m 160° verlegd. 261130
74. Belgische kustroute. — Positie $\pm 51^{\circ}10'.0N$ — $2^{\circ}38'.0E$. Br. & W. NP lichtboei opgenomen. 011615
160. Westhinder-Vlissingen route. — Positie $\pm 51^{\circ}22'.0N$ — $2^{\circ}37'.0E$. A lichtboei tijdelijk opgenomen. 081555

Belgische Visserijatlas 1969

In het kader van de Commissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek in de Zeevisserij wordt ieder jaar een atlas gepubliceerd die betrekking heeft op de vanggebieden en vangsten van kabeljauw, schelvis, wijting, schol en tong.

Aldus is er één atlas voor de jaren 1957 tot 1961, één voor de periode 1957-65 en één voor ieder van de jaren 1962 tot en met 1965.

De studie werd vanaf 1966 voortgezet door het Rijksstation voor de zeevisserij, aldus werd een visserijatlas gepubliceerd voor 1966, 1967 en 1968.

Thans wordt de Visserijatlas 1969 gepubliceerd.

Per vissoort omdat iedere atlas 13 kaarten (1 tot 13) namelijk twaalf maandelijks en één jaarlijkse.

De vangsten zijn volgens statistische vakjes ingedeeld.

Alleen de hoeveelheid herkomstig van de visserij op demersale vis en in de nationale havens Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort aangevoerd, zijn in de gegevens opgenomen.

Gezien het grote aantal en de wijde geografische verspreiding van de vakjes, alsook het feit dat de atlas slechts gewag maakt van de uitslagen over één jaar, is het moeilijk de evolutie van de vangsten in de tijd en in de ruimte te volgen. Om deze leemte aan te vullen, werd voor iedere vissoort een tabel ingelast met de data over vijf jaren! De geografische verdeling in de tabel steunt op de gebieden die in het « Bulletin Statistique » van de Internationale Raad voor Onderzoek van de Zee van Kopenhagen in aanmerking worden genomen. De gegevens omvatten niet alleen de hoeveelheden afkomstig van de visserij op demersale vis, maar ook de bijvangsten door de garnaal-, haring-, en spratvisserij verwezenlijkt.

Een andere tabel duidt de jaarlijkse evolutie aan van de belangrijkheid van de vissersvloot (aantal vaartuigen en drijfkracht) gedurende de jaren 1965 tot 1969 en

dit voor ieder van de zes scheepsklassen afzonderlijk.

In de atlas werden, per vissoort ook vier figuren ingelast die de jaarlijkse schommelingen van de vangst met de variaties in belangrijkheid van de vissersvloot konfronterend.

Wie geïnteresseerd is in deze Belgische Visserijatlas 1969 kan hem gratis bekomen bij het Rijksstation voor de Zeevisserij, Stadhuis, 4de verdieping, Oostende.

BIJeenKOMST EEG-PARITAIR RAADGEVEND COMITE

Op 13 en 14 dezer komt te Cuxhaven het Paritair Raadgevend Comité voor de Sociale Vraagstukken in de Zeevisserij van de zes E.E.G.-lidstaten bijeen.

Dit Comité bestaat in feite uit drie werkgroepen te weten:

Groep I die zich bezig houdt met een overzicht van de sociale toestand in de E.E.G.-landen; **werkgroep II** behandelt de arbeids- en de levensvoorwaarden aan boord, en **werkgroep III** houdt zich bezig met de beroepsopleiding en de scholing van de vissers.

Dit Paritair Raadgevend Comité op E.E.G.-vlak kan vergeleken worden met een Paritair Comité op nationaal vlak.

Het is samengesteld uit werkgemers- en werknemersvertegenwoordigers uit de verschillende lidstaten.

Dit Raadgevend Paritair Comité kwam een eerste maal bijeen op 8 en 9 oktober jl. te Brussel.

Wij komen te gelegenertijd terug op de bijeenkomst van Cuxhaven.



Neem de gelegenheid te baat, tijdens de oplegperiode ook uw batterijen grondig na te laten zien. Want ook die moeten weer een heel jaar lang stroom leveren.

En mocht uw batterij niet goed meer zijn, neem dan eens een « CENTURION ».

Inlichtingen bij s.v. S.C.A.P., Ed. Anseelelaan, Oostende

“ CENTURION ”

Rijhovelaan 188, Gent

(6708V)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een normale week met een ruime aanvoer van IJslandse kabeljauw, gul en koolvis en een nieuwe daling van de tongenaanvoer. De tongenaanvoer bedroeg nochtans nog altijd 55.000 kilo wat nog steeds een ruime aanvoer is. De vangsten per schip zijn echter over het algemeen sterk gedaald terwijl anderzijds iets meer vis werd aangevoerd door de kanaalschepen. Hierdoor is vooral de prijs van de rode knorhaan nogal beginnen dalen terwijl ook de roggen iets minder duur geworden

vangsten inderdaad 6.800 B. vis en 4.000 kg. kreeft gelost. Eindelijk dus wat meer kreeftjes. Deze kregen zeer renderende prijzen met de grote sortering steeds boven de 100 fr. per kg. en de middensoort rond de 60 fr. per kg. De kleine kreeftjes bleven boven de 30 fr. per kg. Kreeftjes worden voorzeker tijdens de komende weken niet goedkoper, vooral niet nu ook de garnaal achter blijft.

De meest gebrachte vissoorten waren ook deze week kabeljauw, gul, koolvis en schelvis. Leng, wijting en rode zeebaars mogen we bij de schaarse soorten rekenen. Schotse schol en hondstong kregen we meer op de markt dan de voorgaande weken waardoor meteen de prijs van deze soorten sterk terugliep. Schotse schol bvb. zakke van 20 naar 9 fr. per kg. en hondstong viel terug van 25 naar 15 fr. Leng bleef een normale prijs noteren en schommelde rond de 13 fr. Blauwe leng, die opnieuw zeer schaars was bleef toch goedkoop en kreeg rond de 16 fr. Voor de lompen werd tussen 6,80 fr. en 10 fr. betaald met

betaald. De grote tong kreeg direct een stuk meer en schommelde tussen 73 en 76 fr. per kg. Voor driekwartortering noteerden we als laagste prijs 79 fr. als hoogste 83 fr. per kg. De bloktongen bleven zelden onder de 90 fr. per kg. maar stegen soms tot 93 fr. Voor kleine tong kreeg door de uitvoer tussen 93 en 96 fr. en kleine tong schommelde tussen 90 en 93 fr. Voor slips werd rond de 86 fr. betaald.

Grote tarbot kreeg ruim 120 fr. per kg., de kleine sortering noteerde tot 90 fr. Staartvis kon tot 85 fr. bereiken, kleine sortering ging rond de 50 fr. van de hand. Roggen bleven schaars en duur. De grote rog bleef nog tot 38 fr. noteren, andere sorteringen kregen rond de 30 fr. Rode knorhaan kende dalende prijzen en varieerde tussen 11 en 20 fr. volgens grootte en kwaliteit. Kabeljauw kreeg hier rond de minimumprijs, de gullen tussen 10 en 13 fr. Platvis was schaars en kreeg rond de 12 fr. De meest gebrachte kleine vissoorten waren grauwe poon, wijting en steenholk. De prijzen van deze soorten, vooral van grauwe poon, waren lager dan de voorgaande weken. De opbrengsten van de kanaalschepen waren wel renderend.

WESTVIS BLEEF DUUR

De aanvoer van de Westschepen, zowat 1900 bennen vis, ging vlot van de hand. Witte kabeljauw noteerde van 20 naar 28 fr. met dinsdag en woensdag betere prijzen dan maandag. Grote shelfcod-gul kreeg dinsdag ook tot 23 fr., de andere gulsoorten kregen van

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE Zaltbommel-schroef

maandag betere prijzen dan dinsdag. Staartvis bleef om zo te zeggen onzichtbaar en kreeg rond de 75 fr. Voor heilbot, meestal grote sortering van meer dan 30 kg. stuk, noteerden we tussen 49 en 62 fr. De kleine soort van goede kwaliteit haalde echter tot 95 fr. per kg.

Grote schelvis kende sterk schommelende prijzen volgens de kwaliteit. Die prijs lag tussen 14 en 26 fr. per kg. Voor de middensortering werd tussen 12 en 18 fr. betaald. De kleinere soorten kregen van 10 naar 12 fr. Vrijdag werd bijna alle schelvis opgevangen, aan de kwaliteit lag het zeker niet. Voor kabeljauw noteerden we prijzen die varieerden tussen 10 en 14 fr. De gullen kregen van 8,60 fr. naar 10 fr. Grote koolvis ging bijna allemaal naar de uitvoer die er tussen 8 en 9,20 fr. voor betaalde. De middensoort kreeg van 6,80 fr. naar 7,80 fr. en de kleine sortering van 6 naar 6,60 fr.

De aanvoer van schaat was deze week ruimer dan gewoonlijk. De prijzen bleven een wel zeer goed en varieerden tussen 25 en 34 fr. per kg. Wijting kende een goede middelprijs die tussen 10 en 13 fr. lag.

De resultaten waren hier uiteindelijk wel renderend en schommelden van 350.000 fr. voor de O.250 naar 735.000 fr., dit voor de O.334.

KLEINERE TONGVANGSTEN VAN HET KANAAL

Toch nog 20 kanaalschepen aan de afslag zij zorgden voor ongeveer 900 B. vis en 52000 kg. tong. Nogal veel grote tongsortering, lappen vooral. Deze waren dan ook veruit de goedkoopste sortering, er werd van 49 naar 52 fr. voor

VAN VOORDEN Zaltbommel n.v. (5723V)

12 naar 15 fr. De kleine sortering steeg weer naar 11 fr. per kg. Grote wijting kreeg tot 19 fr., de kleine sortering tot 13 fr. per kg. Zeer goede prijzen voor rode poon, deze soort kreeg tot 25 fr., maar dalende prijzen voor rode knorhaan, 10 tot 21 fr.

Tarbot was hier zeer duur griet eveneens. Beide soorten waren bijna niet te zien. Ook haal werd in zeer geringe mate aangevoerd, de prijs lag dan ook opnieuw boven de 20 fr. per kilo. Roggen kregen hier sporadisch tot 40 fr. terwijl voor staartvis van 60 naar 89 fr. per kg. werd gegeven. Keilrog werd bijna niet aangevoerd en noteerde tot 44 fr. Voor de zeer schaars gebrachte vlaswijting werd een teleurstellende prijs betaald 14 fr. per kg. Slechts één noemenswaardige platvisvangst, de prijs schommelde tussen 16 en 19 fr. voor platen en derde slag iek en bedroeg 11,40 fr. voor de platjes. Ook hier renderende resultaten na korte reizen.

MEER TREKKRACHT
MEER SNELHEID (5723V)

zijn; deze laatste vissoort blijft echter nog zeer gewild en dit aan hoge prijzen. Vrijdag werden voor de toen aangevoerde IJslandse soorten veel lagere prijzen betaald dan op de volgende dagen. Een marktspreiding lijkt dus nog niet voor morgen. Nochtans hebben verschillende handelaars reeds lange tijd op een marktspreiding geroepen, als puntje bij paaltje komt zijn er echter altijd maar een paar die belangstelling hebben voor de aanvoer. Hierdoor dalen de prijzen meestal tot het minimumpeil wat niet van aard is om de eksperimenteren te doen voortzetten door de reders. Kabeljauw en gul van IJsland ging bijna uitsluitend naar de uitvoer. Dat was ook het geval met koolvis, toch betoonden ook de drogerijen belangstelling voor deze laatste vissoort. Rode zeebaars bleef schaars en duur terwijl schelvis nogal wisselende prijzen kende volgens de kwaliteit en de grootte. Schotse schol was aanzienlijk goedkoper dan de voorgaande weken, evenals hondstong. Nogal veel grote heilbot van IJsland, de prijs hiervoor was aan de matige kant.

Bij de Westschepen was er geen reden tot klagen. De gullen kenden stijgende prijzen ook witte kabeljauw, rog, haai, wijting en tarbot werden duur verkocht zodat de resultaten wel renderend uitvielen. Dat was ook het geval voor de kustvissers die het ook tijdens de voorbije week van de visvangst moesten hebben; tong was evenals de voorgaande weken het hoofdbestanddeel van de vangst. De prijzen bleven redelijk hoog, vooral voor midden- en kleine sorteringen. Bij de kanaaltongen waren de grote soorten weer veruit de goedkoopste, lappen daalden zelfs onder de 50 fr. per kg., grote tong was direct een 20 fr. duurder terwijl de kleine soorten dank zij de uitvoer tot 97 fr. opliepen. Voor de kanaalschepen bleven de resultaten eveneens renderend.

De totale aanvoer bestond tijdens de voorbije week uit ongeveer 9.500 B. vis, 55.000 kg. tong en 4.500 kg. kreeftjes. De totale aanvoer beliep toch weer 10.495.236 fr.

WEER GROTERE IJSLANDSE VANGSTEN

Na de zeer kleine vangsten die verleden week door de kleine IJslanders aangevoerd werden kregen we deze week opnieuw ruime vangsten op de markt. Er werden uit 7

CASINO KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB « LA CHAMPAGNE »

ZATERDAG 15 MEI van 22 uur af
ZONDAG 16 MEI, the-dansant van 16 tot 20 uur :
MERINO COSTA Y SU ORQUESTA
Piano :
Franz André
Als attractie :
JOSY ANDRIEU

MAANDAG 17 MEI te 21 uur :
BRITISH BALL
met
MERINO COSTA Y SU ORQUESTA
en
THELMA CONNOR
Inkom : 35 fr.
Consumpties : 20 fr.
(dienst inbegrepen)

PINKSTEREN AUDITORIUM ZATERDAG 29 MEI te 20.30 uur : HET BALLET VAN VLAANDEREN

ingericht door de Vlaamse Klub Kust en het Casino-Kursaal, onder de auspiciën van het Cultureel Centrum Oostende, ten voordele van het Beschermingscomité voor Verlaten Kinderen Gerechtiglijk Arrondissement Brugge.

Op het programma :
« **PETROESJKA** »
Igor Stravinsky
Choreografie : Michaël Fokine
« **PROMETHEUS** »
L. van Beethoven
Choreografie : André Leclair

Toegangsprijzen :
200 - 150 en 100 fr.
Plaatsbespreking :
Casino-Kursaal,
van 10 tot 13 uur en
van 16 tot 19 uur
T. (059) 751.11

Inlichtingen en plaatsbespreking :
CASINO-KURSAAL
T. (059) 751.11
(Van 10 tot 13 uur en van 16 tot 19 uur)
(8953W—7946N—6976V)

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was vrij groot, alle vissoorten waren goed vertegenwoordigd. Vooral de tongsoorten werden in vrij grote hoeveelheden gelost, de 92.097 kgr tongen bekwamen prijzen die schommelden tussen de 47 en de 76 fr. voor de grote soorten, de 3/4 va n73 tot 84 fr. Voor de middensoorten werden prijzen geboekt van 90 tot 104 fr. en de kleinste slag met TJ en slips van 88 tot 102 fr. de gemiddelde prijs bedroeg 75,23 fr.

De grote soorten waren het best vertegenwoordigd Aan pladijs was er eveneens geen tekort, vooral niet aan deelvis en meiers, deze kwamen in afname van 6 tot 15 fr. Voor de grote en de middenslag werd van 11 tot 17 fr. betaald en voor de 3de slag dalende prijzen van 8,40 tot 18 fr. Zeer weinig kabeljauw aan de markt, zodat de afname vrij hoog opliep in prijs, van 17 tot 26 fr. Voor de verschillende gulsoorten die vrij goed vertegenwoordigd waren de prijzen van 8 tot 20 fr. het kgr. De roggevis vormde opnieuw de grote aantrek, de prijzen schommelden voor grote en kleine van 11 tot 38 fr. De aanvoer van wijting was eerder miniem te noemen, de prijzen schommelden tussen de 8 en de 18 fr. Zeehaaien en zeehonden kwamen van 10 tot 18 fr.

Voor de steenschol van de west waren de prijzen renderend van 25 tot 42 fr. het kgr.

Al de tarbots en de grietsoorten blijven duur in prijs nochtans was de aanvoer vrij groot van deze vis.

GARNAALAAANVOER

De 1589 kgr garnalen behaalden 'n totale opbrengst van 158.536 fr. of een gemiddelde prijs van 99,77 fr. Voor het ogenblik ziet het er naar uit dat er geen verbetering zal intreden bij de garnalenvangsters.

De EEG en de garnalen

Op 11-5 jl. greep in de gebouwen van de E.E.G. te Brussel een bijeenkomst plaats van de afdeling Eurisotop bij de Algemene Directie voor Industriële, Technische en Wetenschappelijke Zaken.

Het thema van deze bijeenkomst was de «Radiopasteurisatie (bestraling) van garnalen en weekdieren».

Benevens vertegenwoordigers van Europêche werd deze belangrijke bijeenkomst ook bijgewoond door vertegenwoordigers van het Rijksstation voor de Zeevisserij te Oostende.

SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE N.V.

Bouwers van
klasse-schepen



Moervaartkaai 15, 9020 GENT
Tel. 09/78.04.01



Raadpleeg ons
in elk geval!

(6967V)

BENT U
DRANKZUCHTIG ?
WILT U TERUG
GELUKKIG WORDEN
EN GEZOND ?

Voor alle inlichtingen A.A.
Wende men zich tot Wapenplein 15
Oostende.

Strikte geheimhouding verzekerd.

KNOKKE :
Postbus 10 of Vincentl. 10 ;
BLANKENBERGE :
Postbus 1, Uitkerke ;
VEURNE : Postbus 11 ;
ZEEBRUGGE : Postbus 2.

VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN

Het bestuur van het Zeewezen deelt ons het volgende mede.

De intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO) heeft een aanbeveling uitgegeven waarbij de lidstaten er worden toe aangezet hun schepen te verbieden in tegengestelde richting te varen van de vaartroutes die voorgeschreven zijn in het Nauw van Kales.

Deze aanbeveling is gebaseerd op een enquête waaruit blijkt dat ongeveer 5% van de schepen in de verkeerde richting varen en dat er zich regelmatig aanvaringen voordoen in betreffende zone (waar dagelijks 600 schepen doorvaren). Maar al te dikwijls zouden hierbij vaartuigen betrokken zijn die precies in de slechte richting zouden varen.

De verkeersscheidingszone wordt in dit gebied gevormd door natuurlijke hindernissen in het midden van het Nauw van Kales.

De vaartroutes in het systeem zijn de zones gelegen tussen de voormelde hindernissen en de zones voorbehouden voor kustverkeer hieronder bepaald.

De schepen varende in de richting Noord-Oost dienen de passage langs de Franse kust te nemen en deze welke zich verplaatsen in tegengestelde richting de vaartroute gelegen tussen de banken Sandettie-Varne en de Engelse kust.

De grenzen van de vaargebieden in het Nauw van Kales worden afgebakend door lijnen welke volgende punten verbinden :

Langs de Franse kust

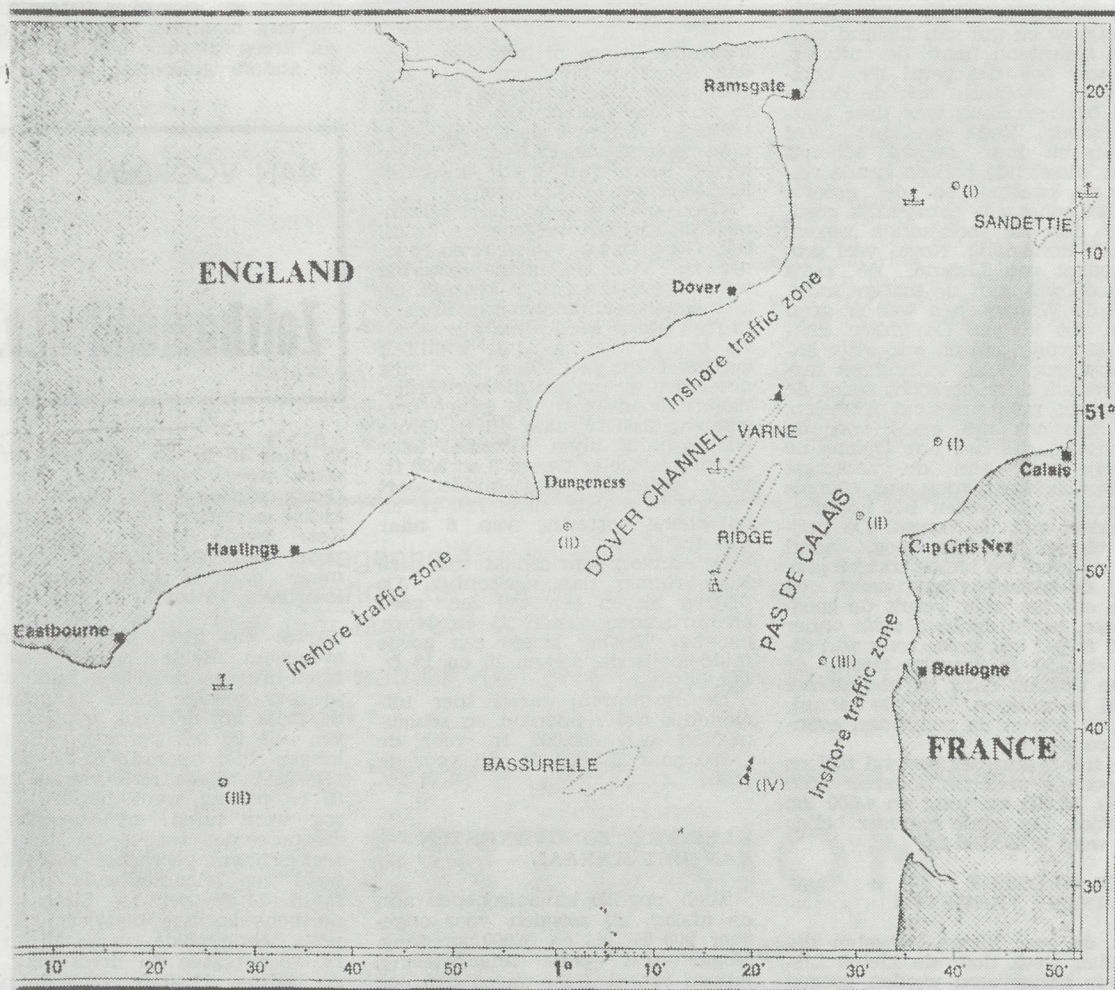
- i) 51°20'.0N, 2°25'.2E
- ii) 51°06'.4N, 1°49'.0E
- iii) 50°58'.2N, 1°38'.5E
- iv) 50°53'.6N, 1°30'.8E
- v) 50°44'.5N, 1°27'.0E
- vi) ten Noorden van de boei Vergoyer (50°36'.6N, 1°18'.9E ongeveer)

Langs de Engelse kust

- i) 51°14'.1N, 1°44'.1E
- ii) 50°53'.0N, 1°01'.8E
- iii) 50°36'.8N, 0°27'.0E

De op de kaart gedrukte pijlen, ter aanduiding van de vaarrichting, geven slechts de algemene richting van het verkeer aan. Schepen hoeven hun koersen niet precies te laten samenvallen met deze pijlen.

BERICHT AAN ZEEVARENDEN



THE STRAIT OF DOVER

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

7- 5	13	40.997	606.384			
10- 5	28	211.295	4.289.925			
11- 5	20	249.360	4.025.307			
12- 5	19	41.818	1.573.620			
	80	543.470	10.495.236			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

5- 5	4	142	14.172	122.—	130.—	
6- 5	4	95	13.235	132.—	146.—	
7- 5	4	90	12.468	134.—	142.—	
8- 5	5	9	13.991	136.—	155.—	
10- 5	3	101	13.278	121.—	140.—	
11- 5	4	117	12.548	102.—	118.—	

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

6- 5	9	36.047	1.586.300	44.—		
7- 5	16	62.933	2.066.010	32.82		
10- 5	14	47.912	1.440.800	30,07		
11- 5	16	60.998	2.503.100	41,05		
12- 5	18	79.450	2.108.620	26,54		
	73	287.340	9.704.830	33,77		

WAARVAN TONG

6- 5	9	16.508	1.300.760	78,79		
7- 5	16	18.694	1.357.410	72,61		
10- 5	14	12.810	972.990	75,95		
11- 5	16	27.042	2.031.120	75,10		
12- 5	18	17.043	1.265.780	74,26		
	73	92.097	6.928.060	75,23		

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

6- 5	5	158	16.129	89/123		
7- 5	2	117	16.899	144/145		
8- 5	5	135	17.652	119/151		
10- 5	1	45	5.310	118		
11- 5	13	932	82.455	70/120		
12- 5	5	202	20.091	86/109		
	31	1.589	158.536	99/77		

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

6- 5	6	893	65.040			
8- 5	13	3.794	264.962			
10- 5	15	15.213	460.254			
12- 5	15	19.580	701.770			

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

6- 5	4	112	12.949	108.—	120.—	116.—
7- 5	3	64	8.671	126.—	138.—	135.—
8- 5	2	39	5.466	134.—	142.—	140.—
10- 5	2	62	6.747	106.—	113.—	108.—
11- 5	2	69	7.485	105.—	111.—	108.—

Afvaarten Oostendse Haven

DONDERDAG 6 MEI 1971

O.114, Kanaal
O.206, Kanaal
O.118, Kanaal
Z.597, Kanaal
O.268, Kanaal
O.148, West
O.172, West
O.301, West

VRIJDAG 7 MEI 1971

O.316, IJsland
O.288, IJsland
Z.571, IJsland
O.275, Kanaal
O.37, Kanaal
O.274, Kanaal
O.135, Kanaal
N.709, West
N.715, West
O.537, West

ZATERDAG 8 MEI 1971

O.237, IJsland
Z.499, Kanaal
O.198, Kanaal
O.128, Kanaal
O.307, Kanaal
O.189, Kanaal

MAANDAG 10 MEI 1971

N.736, West

DINSDAG 11 MEI 1971

O.214, West
O.69, West

WOENSDAG 12 MEI 1971

O.129, IJsland
O.236, IJsland
O.303, Kanaal
O.147, West
N.346, West
N.738, West
N.708, West
N.345, West

OOSTENDE

VRIJDAG 7 MEI 1971

IJSLAND					
O.250	17	700	—	350.924	
KANAAL					
O.120	17	40	1.350	122.680	
KUST					
O.225	1	1	108	8.260	
O.234	1	5	141	12.355	
O.22	1	1	110	7.915	
O.104	1	2	91	8.150	
O.150	2	3	259	21.460	
O.446	1	2	50	5.410	
O.555	1	—	99	6.830	
O.486	1	1	65	5.530	
O.101	2	2	358	26.150	
O.100	2	1	244	17.860	
O.31	2	—	122	9.770	

MAANDAG 10 MEI 1971

IJSLAND					
O.236	18	1.300	—	673.410	
O.129	18	750	—	461.810	
KANAAL					
O.151	10	20	900	96.440	
O.303	13	30	2.200	186.450	
O.123	15	50	2.500	220.160	
O.239	16	40	2.200	194.510	
N.719	16	50	2.500	229.460	
O.247	16	40	3.200	280.025	
O.82	15	30	4.000	352.980	
O.243	16	40	2.600	231.575	
O.306	16	70	3.200	247.920	
O.159	15	35	1.350	125.800	

WEST					
N.736	2	60	—	20.245	
O.214	7	200	—	97.180	
O.147	8	120	—	91.630	
O.192	9	100	—	113.160	
O.69	7	140	—	108.520	
N.708	9	380	—	280.550	

WEST					
N.345	5	150	—	100.320	
N.346	7	100	—	70.050	

KUST					
O.486	1	1	55	4.370	
O.446	1	1	56	5.700	
O.225	2	1	159	12.200	
O.22	1	1	72	5.680	
O.104	1	1	57	4.580	
O.351	1	1	210	17.540	
O.150	1	6	197	18.680	
O.555	1	—	89	7.110	

DINSDAG 11 MEI 1971

IJSLAND					
O.331	17	750	1.300	504.250	
O.334	17	1.360	—	735.076	
O.224	17	570	2.700	539.610	
O.216	17	1.360	—	708.121	
KANAAL					
O.141	16	60	3.000	272.180	
O.29	16	100	3.700	385.610	
Z.527	16	50	2.600	242.885	
O.66	16	50	2.500	236.660	

WEST					
N.762	8	110	—	97.710	
N.738	7	140	—	105.390	
N.730	4	80	—	69.550	

KUST					
O.234	1	1	109	8.050	
O.101	2	2	208	15.980	
O.22	1	4	99	9.450	
O.150	1	5	128	13.125	
O.31	2	1	107	9.750	
O.100	2	2	171	13.180	
O.486	1	1	57	5.050	
O.104	1	4	76	7.240	
O.446	1	1	55	5.940	

WOENSDAG 12-5-1971

KANAAL					
O.309	16	50	3000	290.070	
Z. 34	16	10	4200	328.490	
O. 94	14	70	2100	209.260	
Z.444	14	20	1500	118.770	
Z. 38	14	20	2500	200.360	

WEST					
O.148	5	80	—	57.020	
N.765	5	100	—	97.530	
N.185	5	100	—	75.490	
O. 15	6	80	—	98.140	

KUST					
O.486	1	1	45	3.390	
O.104	1	3	62	5.390	
O.100	1	—	63	5.540	
O.150	1	5	78	9.145	
O. 31	1	—	43	3.540	
O. 22	1	1	52	4.140	
O.225	1	2	35	2.995	
O.101	1	1	77	5.970	
O.351	2	10	170	17.245	
O.555	1	—	43	3.160	

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 14 MEI

IJSLAND

O.81 met 1100 bennen t.t.z. 100 mieten en sch. schol; 250 kab-gul; 80 schelvis-totten; 150 bonen; 350 gr. koolvis; 150 koolvis-middels; 40 varia en 5 heilbot.

O.180 met 30 bennen vis en 4800 kg. tong.

MAANDAG 17 MEI

IJSLAND

O.182 met 1200 bennen t.t.z. 100 mieten-s. schol; 300 kab-gul; 500 gr koolvis; 150 middel koolvis; 20 bonen; 50 varia; 20 schaten; 40 gut-vis; 30 leng; 6 gr. heilbot.

O.282 met 40 kreeft en 850 bennen t.t.z. 80 kab-gul; 400 koolvis; 150 schelvis-totten; 100 wijting; 60 varia; 50 s. schol mieten en 10 leng.

O.217 met 750 bennen t.t.z. 20 kab-gul; 500 koolvis; 30 schelvis-totten; 150 gutvis; 10 leng; 10 varia en 15 kreeft.

O.231 met 400 vis en 200 kreeft.

KANAAL

O.26, O.83, O.229, O.279, O.284, Z.509, N.706

WEST

N.703, N.720, O.156, O.172, O.301, N.709 O.142.

DINSDAG 18 MEI

IJSLAND

O.317.

KANAAL

O.35, O.127, O.232, O.249, O.369, O.181.

WEST

Z.537, N.736, O.214, O.69.

WOENSDAG 19 MEI

KANAAL

O.312.

WEST

O.147, N.346, N.185, N.738, N.345.

★ Te koop bij uitscheiding van bedrijf. Een stalen MOTORVISSERSVAARTUIG gebouwd in 1964 en voorzien van een motor Kromhout van 250 pk, hebbende een lengte van 23 m. Hierop is nog een krediet van één miljoen frank, welke kan overgenomen worden. Schrijven bureel blad nr. 7932N—6972V.

★ Te koop: Auto AUDI Super 90. Bouwjaar 1968. 10 pk. 170 km/u. 17.000 km. Zeer interessante zaak. Telefoon 059/754.19.

(6977V)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	7-5-1971	10-5-1971	11-5-1971
Schelvis	8.60—	21.50-23.—	14.60-28.—
Groot	8.60—	13.20-20.40	11.20-17.80
Middel	7.20—	13.20-13.40	8.—9.20
Klein	9.80-10.60	10.20-12.—	11.—13.—
Kabeljauw	8.40-9.—	5.—13.20	9.20-12.40
Gul	6.—	12.40—	11.80-13.—
Wijting	18.—	30.—38.—	28.—32.—
Schaat	11.80-18.—	14.20-22.—	15.80-20.40
Zeebaars	10.—13.—	6.—17.—	8.40-15.—
Leng	13.—	14.60-17.—	6.—21.—
Schartong	50.—85.—	50.—99.—	60.—97.—
Heilbot	5.20-8.—	6.20-9.40	6.—10.60
Koolvis	5.—15.—	5.80-22.—	6.80-16.—
Hondstong	.....	.....	15.—21.—
Zeewolf	.....	.....	.....
Platen	.....	.....	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	10-5-1971	11-5-1971	12-5-1971
Lappen	49,80-51,60	46,40-48,40	47,20-47,60
Grote	75,—75,80	75,—77,—	69,—71,20
3/4	78,—82,—	79,—99,—	76,—78,—
Blok	82,40-96,—	89,80-97,—	87,40-89,60
voor-kleine	93,40-99,—	94,40-96,—	93,60-95,40
kleine	97,—	94,—	89,80,—
slips	86,20,—	92,80,—	88,40,—

Zeebrugge

Soorten	10-5-1971	11-5-1971	12-5-1971
grote	51,—53,—	50,—52,—	47,—52,—
blok	72,—76,—	72,—74,—	69,—73,—
fruit	78,—84,—	78,—84,—	73,—81,—
schone kleine	92,—103	92,—98,—	90,—99,—
kleine	100-102	96,—104	94,—104
tout petit	98,—100	92,—100	91,—102
slips	87,—89,—	88,—92,—	90,—95,—

Nieuwpoort

Soorten	10-5-1971	11-5-1971	12-5-1971
Tong I	50,—53,—	.....	46,—53,—
Tong II	70,—72,—	.....	64,—73,—
Tong III	86,—	.....	82,—
Tong IV	96,—	.....	98,—
Tong V	98,—102	.....	92,—100
Kleine	95,—100	.....	88,—98,—

PLADIJS

Oostende

Soorten	10-5-1971	11-5-1971	12-5-1971
Grote	14,—	12,—14,—	10,—
grote iek	.....	.....	12,—
kleine iek	18,—	.....	17,—
derde slag	19,20—	.....	.....
platjes	5,40-11,20	4,80—	.....

Zeebrugge

Soorten	10-5-1971	11-5-1971	12-5-1971
grote	12,—14,—	12,—14,—	10,—12,—
middenslag	14,—17,—	11,—14,—	10,—12,—
kleine	16,—18,—	11,—14,—	8,40-12,—
deelvis	14,—15,—	10,—12,—	8,—10,—
meyers	8—10,—	6,—8,—	6,—8,—

Nieuwpoort

Soorten	10-5-1971	11-5-1971	12-5-1971
Moeien	9,—	.....	.....
grote pladijs	12,—	.....	8,—11,—
drielingen	15,—	.....	15,—
platjes	12,—	.....	8,—16,—

NIEUWPOORT

DONDERDAG 6 MEI

N.721	8.280	N.702	8.400
N.779	7.720	N.817	12.190
N.807	15.740	N.782	12.710

Kustvisserij.
Tongen van 51 à 90 fr.

ZATERDAG 8 MEI

N.414	6.430	N.734	13.230
N.779	14.490	N.817	16.010
N.805	30.920	Z.577	37.070
N.788	31.270	N.702	12.350
N.700	39.222	N.498	6.880
N.782	18.280	N.807	25.610

Ruim 3.500 kg. tongen en enkele kopen grieten werden op de markt gezet door de kustvisserij! De prijzen van de tongen waren: 1ste soort van 50 à 53 fr., 2de 71, de 3de 83, de 4de van 03 à 95, de 5de van 96 à 100, en kleine van 94 à 99 fr. Deze drie laatste soorten rezen van prijs naar 't laatst van de markt!

MAANDAG 10 MEI

N.710	33.340	N.470	52.514
N.761	49.210	N.740	49.644
N.737	25.108	N.36	52.048
N.704	132.310	N.779	4.850
O.71	18.740	N.721	4.640
N.702	4.740	N.414	7.200
N.817	4.620	N.782	6.400
N.805	14.890		

Omtrent 300 bennen vis, en ±3000 kg. tongen werden op de markt gezet. Er was heel wat varia, zowel tarbot, griet, robaard, rode soldaten enz. De Westvisseren hadden bovendien wat roggen welke, misschien wel te laat, verleden week zo in trek waren. Toch kregen de moers 1.400 à 1.500 fr. De robaard en rode soldaten kregen nog 1.200 fr voor de grote en 970 voor de kleine soort. Kabeljauw 1.400 fr. gullen van 1.200 à 500 fr voor de vóórkleine. Platvis: grote 570, drie, lingen 700 en visjes 550. De tongen: van 53 voor de 1ste, 2de 72, 3de 86, 4de 96, de 5de van 98 à 102, kleine van 95 à 100 fr.

WOENSDAG 12 MEI

N.800	225.919	N.543	193.005
N.491	52.440	N.703	71.150
Z.577	41.570	N.700	28.740
N.779	18.410	N.721	11.820
N.817	7.500	N.782	7.350
N.737	10.130	O.71	9.736
N.702	6.990	N.805	6.410
N.788	10.600		

Ruim 7.500 kg. tongen en 200 bennen andere vis! De rare vis van de Westvisseren werd terug duur verkocht. Platvis kreeg volgens kwaliteit van 600 à 1030 fr de ben, kleine visjes van 580 à 1000 fr. Robaard en soldaten gingen goed weg van 750 en 900 fr. de benne. De weinige roggen waren duur (35 fr. de kg.) De tongen van het Kanaal kregen 46 en 65 voor de grootste de andere soorten van 74,88 en 92 fr. De kusttongen echter liepen op, naar het laatst van de markt, en kregen 53 à 70 voor de twee grootste soorten, de 3de 82, de 4de en 5de 98 en 100 en de kleine 98 fr.

ZIJ HADDEN PECH...

Bij het beoefenen van de visserij in het Kanaal geraakte de kuiltouw van de N.703 «Girona», in de schroef verward. Schipper Noël Verleene diende noodgedwongen de hulp in te roepen van de N.579 «Carine», onder bevel van Calcoen Roger. Zonder verder euvel kon de thuishaven worden bereikt.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 6 MEI 1971

Z.542	18	3.000	70	286.070
Z.577	2	1.000	30	95.740
Z.512	6	1.000	130	172.640
Z.429	10	1.900	50	185.700
Z.405	16	4.000	130	503.050
Z.602	2	300	40	44.330
Z.462	7	1.800	110	241.560
Z.536	2	300	15	45.010
Z.552	1	150	10	12.200
				1.586.300

VRIJDAG 7 MEI 1971

Z.547	7	1.200	60	180.950
Z.408	8	2.000	120	265.170
Z.511	7	1.100	45	129.490
Z.407	10	500	70	90.010
Z.262	10	2.500	80	259.980
Z.400	8	200	75	74.940
Z.24	8	1.000	50	99.380
Z.575	10	700	75	118.910
Z.451	7	300	100	102.290
Z.576	9	2.200	150	312.250
Z.573	11	200	70	228.350

Z.474	3	500	50	67.480
Z.494	3	700	20	59.430
Z.585	1	100	10	14.070
Z.556	2	250	10	23.040
Z.257	2	350	10	40.270
				2.066.010

MAANDAG 10 MEI 1971

Z.560	7	100	100	86.330
Z.549	15	1.400	85	182.330
Z.445	7	400	60	88.420
Z.559	16	1.500	100	187.000
Z.201	9	100	60	106.200
Z.427	6	1.000	30	86.730
Z.516	8	2.200	75	259.570
Z.442	6	1.300	60	109.990
Z.593	6	900	60	93.190
Z.545	6	800	40	85.870
Z.578	6	700	60	97.590
Z.552	2	200	30	28.300
Z.472	2	150	20	20.210
Z.432	1	100	30	9.070
				1.440.800

DINSDAG 11 MEI 1971

Z.447	1	150	10	24.330
Z.588	6	600	50	79.390
Z.25	6	1.300	50	152.870
Z.594	5	1.000	45	93.140
Z.503	5	1.700	40	212.810
Z.431	10	2.000	120	313.950
Z.176	16	4.000	110	413.070
Z.563	9	800	100	153.220
Z.750	4	500	25	65.660
Z.435	7	3.200	85	298.670
Z.590	8	400	90	135.910
Z.598	2	50	25	24.320
Z.585	1	300	10	29.780
Z.562	4	2.500	70	227.610
Z.580	7	700	70	109.760
Z.411	5	2.000	30	169.910
				2.504.400

WOENSDAG 12 MEI 1971

Z.589	8	3.000	110	263.880
Z.295	15	3.500	90	358.050
Z.540	10	200	125	170.750
Z.568	8	350	135	132.560
Z.420	9	1.200	75	180.450
Z.437	6	50	100	82.090
Z.587	8	1.200	65	183.250
Z.591	9	2.300	70	283.520
Z.471	1	30	15	12.910
Z.501	1	30	15	14.880
Z.472	1	30	15	12.700
Z.582	9	500	95	128.690
Z.257	3	500	10	54.000
Z.474	2	200	10	23.870
Z.455	3	300	45	57.330
Z.603	6	50	120	97.710
Z.468	3	50	20	20.610
				2.108.840

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	10-5-1971	10-5-1971	11-5-1971	11-5-1971	12-5-1971	12-5-1971				
Tarbot groot (1-2-3)	105 -120	120 -140	120 -123,4	120 -133	120 —,—	124 -136	140 —,—	120 —,—		
middel (1-2-3)	100 —,—	100 -105	90, —,—	95, —110		95, —100	100 —,—	90, —,—		
klein (1-2-3)		40, —95,—		30, —80,—		45, —82,—	70, —,—	65, —,—		
Griet groot (1-2-3)		52, —56,—		50, —55,—		50, —52,—	50, —64,—	40, —65,—		
middel (1-2-3)		50, —54,—		44, —48,—		45, —48,—				
klein (1-2-3)										
Schelvis groot (1-2)										
middel (1)				15, —,—						
klein (1-2)	15, —,—			10, —,—						
Heek groot (1)										
Middel (1)										
klein (1)	19, —,—									
lom										
leng										
Rog (1)	9,80-38,—		7,80-36,—		12,—41,40					
Keilrog (1-2-3)					29,—43,—					
Rog (2-3)		24,—26,—		30,—34,—		33,—38,—	28,—30,—	35,—,—		
Tilten (2-3)		18,—20,—		28,—32,—		27,—30,—	24,—,—	35,—,—		
Scherpstaaft (2-3)		19,—26,—		24,—30,—		21,—30,—	24,—,—	27,—,—		
Halve mans (2-3)		14,—16,—		18,—19,—		18,—19,—	20,—,—			
Teelt (2)		13,—15,—		19,—21,—		18,—20,—				
Katrog (2)		9,—11,—		8,—12,—		13,—14,—				
Kabeljauw (1-2-3)	18,—26,—	16,—22,—	14,—28,—	17,—24,—	14,—28,—	21,—25,—	28,—,—	30,—,—		
Gul groot (1-2-3)		13,—18,—		15,—20,—		15,—19,—	10,—24,—	8,—13,—		
gul (middel)	7,20-16,—	12,—15,—	5,—25,—	14,—16,—	9,80-27,40	13,—15,—				
gul (klein)		9,—14,—		8,—14,—		5,—14,—				
Hozemondhamme (1)	48,—88,—		50,—89,50		55,—80,—					
Wijting groot (1-2-3)	7,40-19,40	12,—14,—	4,80-18,—	12,—14,—	14,—19,80	16,—18,—	15,—,—	17,—,—		
klein (1-2-3)		5,—8,—		8,—10,—		10,—12,—	12,—,—	16,—,—		
Schar (1-2-3)	3,80-12,—	5,—7,—	3,40-12,—	5,—8,—		5,—6,—	12,—,—	8,—17,—		
Steenschol (1-2)	14,—40,—	28,—42,—	13,—46,—	30,—40,—	13,—42,—	18,—40,—				
Zeehaai (1)	16,—,—	15,—18,—	23,—,—	15,—18,—	13,60-21,—	13,—14,—	12,—18,—	18,—,—		
Hondshaai (1)	13,80-16,—		10,20-15,—		15,80-17,20					
Doornhaai (2)										
Pieterman (1-2-3)										
Makreel (1)										
Horsmakreel (1)										
Zeekreeft (1)										
Schaat (1)										
Zeebaars (klipvis) (1)										
Kongeraal (1-2)					12,—13,—					
Schartong (1)	33,—,—									
Volle haring (1)										
IJle haring (1)										
Haringshaai (1)										
Steenholk (1)	4,60-6,—		4,20,—,—		3,60,—,—					
Heilbot (1)										
Koolvis (1-2)										
Steur (1)										
Zeewolf (1)										
Pollak (1)	14,—,—									
Zonnevis (1)										
Koningsvis (1)										
Vlaswijting (2)										
Zeeduivel (2)		50,—70,—								
Schotse schol (2)										
Zeehond (2-3)		10,—12,—		10,—12,—		10,—12,—	15,—18,—	20,—,—		
Bot (3)							3,—,—			
R. Poon Roob (1-2-3)	22,—,—	11,—20,—		10,—28,—	12,—18,—	15,—21,—	18,—20,—	14,—,—		
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	4,80-6,—	5,—15,—	4,80,—,—	5,—8,—	4,—7,—	4,80-5,—	11,—15,—	10,—,—		
Rode knorhaan (1-2)	14,40-25,—	18,—28,—	10,20-21,—	15,—20,—	6,40-18,—	18,—20,—				
posten		4,—5,—		5,—6,—						

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

N E D E R L A N D

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Woensdag 6 mei werden in IJmuiden aangevoerd: 48 kisten en 65 premiekisten schelvis; 15 kisten en 17 premiekisten wijting; 435 kisten gullen, 629 kisten koolvis, 125 kisten en 100 premiekisten makreel, 374 kisten schol, 120 kisten diversen, 48.000 kg tongen.

Besommingen van woensdag 6 mei in IJmuiden: KW.130 3.770, 123 25.700, 185 1.780, 109 1.000, 177 590, SCH.171 20.700, 65 4.250, TH.26 6.080, UK.1 23.700, 245 3.360, VD.1 3.000, 6 1.790, 9 1.620, 15 1.560, 19 1.950, 25 6.390, 44 1.530, 46 4.400, 53 6.080, 75 560, 89 3.700, 115 2.060, IJM.3 2.780, 8 5.800, 23 3.400, spanvissers UK.200 en EB.28 1.045, UK. 178 en 93 920, 107 en 208 590, 135 en 145 8.600, 234 en 196 3.300, 196 en 245 3.360.

Voor de vangsten (uitsluitend tong) in Liverpool Bay, die per container naar IJmuiden kwamen, zijn woensdag 6 mei de volgende besommingen gemaakt: KW.145 3787 kg f 26.730, 195 3329 kg f 23.740, 32 2958 kg f 21.250, 49 2880 kg f 20.930, 80 2934 kg f 21.275, 11 3397 kg f 23.990, 197 2963 kg f 21.570, 34 4995 kg f 32.630, 164 2556 kg f 18.310, 173 2917 kg f 21.730, 215 2582 kg f 18.600, WR 32 2608 kg f 18.910, 33 2342 kg f 16.610, IJM.8 3031 kg f 22.370.

Donderdagmorgen 7 mei werden in IJmuiden door 26 vaartuigen aangevoerd: 1835 kisten en 211 kl. kisten vis, 210 stijve kabeljauwen en 22.700 kg tong. Bij de aanvoer waren: 15 kisten en 146 kleine kisten schelvis, 10 kisten en 6 kl. kisten wijting, 480 kisten gul en kabeljauw, 510 kisten koolvis, 22 kleine kisten haring, 85 kisten en 37 kleine kisten makreel, 480 kisten schol en 75 kisten varia.

Prijzen, per kg, in guldens: grote en middelkabeljauw 150, zwarte middel koolvis 74-69, grote leng 90-84.

Per tien stuks: grote kabeljauw 140-120, middel kabeljauw 102-76.

Per 50 kg: jumbo's 35, grote schelvis 38-27, gr. m. schelvis 42-36, kl. m. schelvis 57-39, schelvis 1 58-49, wijting 727-60, schar 28-8, gul 1 75-54, gul 2 60-48, gul 3 49-38, grote schol 60-42, schol 1 72-45, schol 2 85-56, schol 3 46-33, tarbot 425-180, griet 205-114, kleine leng 36, haring 27.60, makreel 56-19.50, zwarte koolvis 1 34-30, zwarte koolvis 2 29-25, haai 38, horsmakreel 60, inktvis 126, rode poon 102, steenholk 50-40, heek 2 en 3 122.

De besommingen van donderdag waren: KW.74 23.800, 109 780, 177 500, TX.23 25.300, 94 15.800, 8 22.700 24 4.100, IJM.11 17.500, 23 900, EH 7 3.700, UK.63 14.000, 73 15.500, 95 14.300, 148 8.400, 171 14.800, 245 1.600 VD.1 670, 9 1.660, 15 1.200, 19 1.560, 25 2.300, 44 1.150, 73 940, 75 925, 77 9.050, 115 1.100, 128 13.300, EB.28 en UK.200 740, UK.17 en 249 8.500, 78 en 93 1.500, 196 en 234 3.200.

Vrijdagmorgen 8 mei werden in IJmuiden door 34 vaartuigen aangevoerd: 1905 kisten vis, 37.500 kg tong en 280 stijve kabeljauwen. Bij de aanvoer waren 35 kisten wijting 610 gul, 40 makreel, 1100 schol en 120 varia.

Prijzen per kg, in guldens: tarbot 8.15-7.74, grote tong 4.36-4.18,

grootmiddel tong 5.87-5.62, klein-middel tong 7.79-7.53, tong 1 8,17-7.77, tong 2 7.78-7.60.

Per tien stuks: grote kabeljauw 150-138, middel kabeljauw 114-100.

Per stuk: kreeft 7.61.

Per 50 kg: wijting 94-76, schar 32-8, gul 1 90-65, gul 2 59-50, gul 3 58-43, grote schol 63-55, schol 1 65-56, schol 2 65-55, schol 3 40-31, tarbot 383-160, griet 213-102, tong-schar 147-96, horsmakreel 26-20.

In IJmuiden zijn maandagmorgen 10 mei door 43 schepen aangevoerd 5.684 kisten vis en 1236 kleine kisten, 1198 stijve kabeljauwen en 27.400 kg tong. De verdeling van de kisten was: 130 schelvis, 465 kleine kisten schelvis, 125 wijting, 244 kl.kisten wijting, 2049 gul en kabeljauw, 1190 koolvis, 31 kl. kisten haring, 67 makreel, 346 kl. kisten makreel, 1250 schol, 55 tarbot, 405 varia, 280 kl. kisten varia.

PRIJZEN

Per 1 kg: Tarbot 7.58-7.25, gr. tong 4.20-3.84, gr. m.tong 5.73-5.52, kl. m. tong 7.56-7.46, tong 1 7.91-7.75, tong 2 7.47-7.14, zalm 7.96-6.32.

Per 125 kg: gr. kabeljauw 192-170, m. kabeljauw 188-158, m. koolvis zwart 81-70, gr. leng 98-90.

Per 10 stuks: gr. kabeljauw 140-108, m. kabeljauw 115-68.

Per stuk: Kreeft 13.93.

Per 50 kg: gr. schelvis 55-39, gr. m. schelvis 45-32, kl. m. schelvis 42-41, schelvis 1 86-40, wijting 82-60, schar 30-8, gul 1 77-48, gul 2 60-32, gul 3 43-22, gr. schol 67-60, schol 1 82-59, schol 2 65-50, schol 3 50-38, tarbot 352-136, griet 190-60, tongschar 137-65, poon 40-14, koolvis 1 zwart 32-30, koolvis 2 zwart 29-26, koolvis 1 wit 52, haai 70-60, krab 24-14, steenbolk 31-24, horsmakreel 16-12.50, haring 43.60-21.60, makreel 46-11.50, pilchards 21, kl. leng 38, ham 180, hake 2 en 3 130.

In IJmuiden zijn woensdagmorgen 12 mei door zeventien vaartuigen aangevoerd 2052 kisten vis, 735 kleine kisten, 220 stuks stijve kabeljauw en 6500 kilogram tong. De verdeling van de kisten was als volgt: 320 schelvis, 240 kl. schelvis, 12 wijting, 60 kl. k. wijting, 605 gul 460 koolvis, 5 kl. k. haring, 115 makreel, 420 k.k. makreel, 390 schol en 95 varia.

In Scheveningen werden aangevoerd: 15 kisten wijting, 600 gul, 10 varia.

Prijzen per kg.: heilbot 648-424, tarbot 795-739, gr. tong 427-392, gr. m. tong 590-569, kl. m. tong 779-741, tong I 851-760, tong 2 719-688, zalm 850-613.

Per 125 kg.: gr. kabeljauw 162, m. kabeljauw 142-138, m. koolvis zwart 68-59, gr. koolvis wit 150, gr. leng 76-70, gr. wolf 148.

Per 10 stuks: gr. en m. kabeljauw 130-88.

Per hoop: vleet 244-216.

Per 50 kg.: gr. schelvis 24-23, gr. m. schelvis 25, kl. m. schelvis I 38-25, wijting 75-35 schar 21-8, gul I 88-73, gul II 63-41, gul III 48-25, gr. schol 81-63, schol I 84-72, schol II 82-73, schol III 57-38, rode poon 75-68, inktvis 136-120, tarbot 357-141, griet 182-80 heilbot 170, haring 35-60, makreel 40-11.50, koolvis I zwart 29-26, koolvis II zwart 29-26, koolvis I wit 64, horsmakreel 10-

6.50, bot 7-6, tongschar 54, haai 43, wolf 63, poon 38, kl. leng 33, kl. lom 33, ham 212.

Aan de dinsdagmarkt werden de volgende besommingen gemaakt:

Vanuit de Ierse Zee: KW 32 f 11.520, 49 7.950, 80 10.500, 164 7.570, 175 8.160 215 7.570, IJM 18 4.430, WR 32 7.570, 33 7.570, KW 44 36.800, 51 7.400, 130 1.340, 153 23.700, 171 16.700, 212 7.200, 221 4.600, IJM 9 53.500, 25 1.070, VD 9 2.130, 15 1.840, 19 2.070, 44 2.390,

46 1.780, 115 2.440, UK 234 2.660, KW 109 583, 177 43.6

Spanvissers: UK 107 en 208 425, 78 x 93 780.

SCHEVENINGEN

In Scheveningen zijn maandagmorgen aangevoerd: 200 kisten schelvis, 20 kl. kisten schelvis, 600 gul, 200 koolvis, 100 makreel, 65 kl. kisten makreel, 650 schol, 50 varia en 27.000 kg tong.

Visaanvoer te Den Helder

De uitstekende weersomstandigheden hadden de afgelopen week de visserij kennelijk goedgedaan, want met uitzondering van maandag was er alle dagen een goede aanvoer.

Dit werd mede veroorzaakt door verschillende garnalenvissers die vanwege de slechte garnalenvangst in de Nederlandse wateren, óf over moesten schakelen op de tongvisserij, óf heel verre reizen maken om nog visgronden voor garnalen te ontdekken.

De reeds enkele weken gesignaleerde betere tongvangsten, konden ook de afgelopen week worden gekonstateerd, zowel voor de grote weekkotters als voor de kleinere kotters die meermalen per week aan de markt komen.

De prijzen zowel voor de tong, die opmerkelijk stabiel bleven ondanks de grotere aanvoeren, als voor de schol, die over het algemeen door de niet al te grote aanvoer zeer goed geprijsd was, waren alle dagen goed te noemen.

De gemiddelde prijs per aangevoerde kilogram tong bewoog zich de gehele week rond de f 6,— per aangevoerde kilo.

Verscheidene kotters vingen de afgelopen week rond de 3.000 kg tong, een onzer grootste kotters, die door motorpecht eerst dinsdag naar zee kon vertrekken was zaterdag weer aan de markt met een besomming van ruim f 24.600,—. In deze tijd werden bijna 2900 kg tong en ruim 7000 kg andere vis gevangen.

Met een weekaanvoer van ruim 81.000 kg tong en bijna 150.000 kg andere vis, werd het voor alle partijen een goede visweek.

Aanvoerbericht van 3-5 tot en met 8-5-1971

Door 109 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Vissoort	Hoeveelh. in kg.	Opbrengst	Prijs per kg.
Tong	81.678	490.010,16	van f 841 - f 387
Tarbot	5.984	32.570,75	van f 921 - f 221
Griet	3.256	6.336,93	van f 330 - f 115
Schol	72.315	62.328,28	van f 151 - f 040
Schar	5.860	1.161,23	van f 020 - f 015
Wijting	2.120	2.262,01	van f 128 - f 084
Kabeljauw	57.815	42.410,52	van f 233 - f 045
Zalm	28	199,24	van f 716 - f 692
Tongschar	99	171,97	van f 203 - f 144
Harder	77	199,53	van f 297 - f 216
Ponen	95	96,00	van f 090 - f 080
Diversen	400	125,50	van f - f
	229.729	637.871,12	

3880

LISTER BLACKSTONE MIRRELES MARINE

diesel motoren en stroomopwekkende aggregaten van 3 tot 8000 pk

n.v. R. LISTER - 3400 LANDEN - TEL. 011/820.35 - 829.96

 HAWKER SIDDELEY

TRANSMISSIE PROBLEMEN ?

**WIJ VERKOPEN
BESTE KWALITEIT
CONCURRERENDE PRIJZEN**

1. WINCHRIEMEN

Alle breedten

2. PLATTE RIEMEN

Al of niet ter plaatse geplakt

3. V - RIEMEN

EVEENS UIT VOORRAAD LEVERBAAR :

ALLE MATEN ALLIGATOR-RIEMVERBINDERS. OOK HET NUMMER 75

DIT ALLES BIJ

S.V. SCAP

Tel. 059/80820 - Afdeling Elektriciteit



hulp in nood s.v.

onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

oostende

Tel. (059) 716.89

Telex : hulpnood 192.29



Gedekte risico's : eigen schade — schade aan derden — opslepingen — totaal verlies — lichamelijke schade aan derden — navigatietoestellen — zeegoed — vistuig.



In een periode van 6 jaar werd meer dan 23 miljoen frank kredieten verleend aan de leden voor nieuwbouw tegen zeer lage interesten.



Aan de leden wordt een teruggave van minstens 10 % verleend op de betaalde premies.

(6798V)