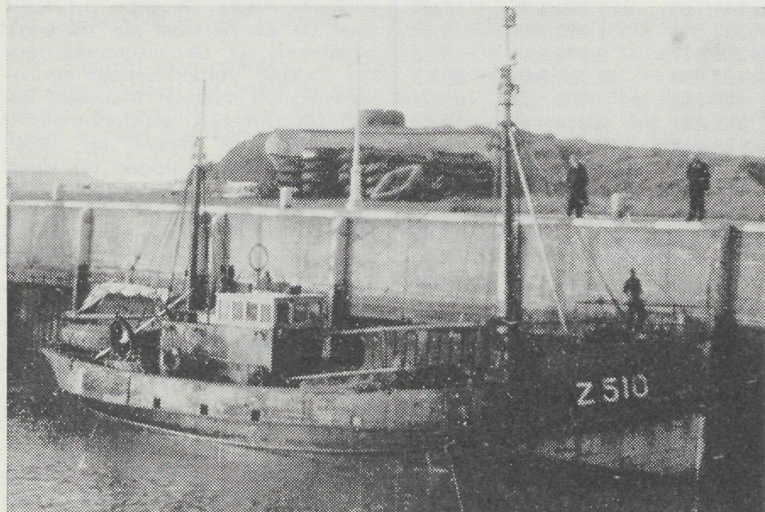


DE Z.510 «BLAUWVOET» VASTGESLAGEN EN GEZONKEN

**VIERKOPIGE BEMANNING GERED
DOOR Z.580 „POSEIDON”**



De Z.510 «Blauwvoet» tijdens een afvaart uit de Oostendse haven

Maandag in de vroege ochtend is de Z.510 «Blauwvoet» van de rederij Lissermeyer & Ponjaert vastgeslagen tussen de Sole Pit en de Outer Dowsing, en gezonken. De vierkoppige bemanning kon gered worden door de ter hulp geroepen Z.580 «Poseidon» van de rederij Gheselle Jan, en veilig naar de thuishaven gebracht worden.

DE FEITEN

Dinsdagnamiddag konden wij van schipper Ponjaert Lucien dan de ware toedracht der feiten verneemen.

De Z.510 «Blauwvoet» — die vorig jaar aangekocht werd van de rederij Utterwulghé uit Heist — had de thuishaven verlaten op maandag 7 december jl. met bestemming naar de visserijgronden in de omgeving van Smith's Knoll. Hierbij was volgende bemanning aangemonsterd: schipper-motorist Ponjaert Lucien, Oudstrijdersstraat 46, Blankenberge; matroos Verstappen Richard, Steenstraat 20, Heist aan Zee en tenslotte de lichtmatroos Buysse Pierre, Genuastraat 40, te Zeebrugge en Couhyder Roland, Vissersstraat 16, Heist aan Zee.

Op vrijdag 18 december werd dan een eerste maal verkocht te Grimsby waarop 's anderendaags opnieuw ter visserij werd uitgevaren, ditmaal naar de gebieden nabij het lichtschip Outer Dowsing.

X X X

Maandagmorgen omstreeks 6.15 uur lag de Z.510 «Blauwvoet» aan de koorde toen werd vastgeslagen, vermoedelijk aan een wrak. Op 't ogenblik stond lichtmatroos Buysse op de wacht. Onmiddellijk verwt-

tigde deze laatste de overige bemanningsleden, die zich ter ruste hadden begeven. Op dit ogenblik was de wind kracht zeven, met N.O.-wind.

Verscheidene malen werd gepoogd los te komen. Verder evenwel dan 20 vadem kon men niet vinden.

Het was toen dat schipper Ponjaert bevel gaf aan matroos Verstappen een onderzoek in te stellen in de machinekamer, om na te gaan of daar alles in orde bleek. Groot was evenwel de verrassing van deze laatste toen werd vastgesteld dat de machinekamer omzeggens volledig onder water stond. Ogenblikkelijk werden de lenspomp en de handpomp in werking gesteld, terwijl schipper Ponjaert via de radio de hulp inriep van de Z.580 «Poseidon» die in de onmiddellijke nabijheid aan het vissen was.

Hijzelf zette met de langzaam zinkende Z.510 «Blauwvoet» koers naar de haven van Grimsby. Ziende evenwel dat er meer water in het vaartuig kwam als er gemalen werd werd gewacht op de Z.580 «Poseidon».

De toestand verergerde voortdurend, tot schipper Ponjaert tenslotte inzag dat zijn vaartuig reddeloos verloren was en hij opdracht gaf over te stappen aan boord van het pneumatisch reddingsvlot, dat ondertussen was uitgegoot. Het moet toen zowat 8 uur geweest zijn.

Tenslotte kwam de Z.580 «Poseidon» op de plaats van de ramp en kon de volledige bemanning aan boord overstappen, terwijl in de omgeving rondgevaan werd. Omstreeks een half uur na het over-

stappen op de Z.580 sloeg de elektriciteit uit. de motor bleef verder draaien tot het vaartuig omstreeks 8.45 uur met bakboordslagzij in de golven verdween.

B5MANNING TERUG THUIS

Hierop verliet ook de Z.580 «Poseidon» de plaats van het onheil, en werd koers gezet naar de haven van Zeebrugge, alwaar omstreeks 10 uur dinsdagmorgen werd aangekomen. Het spreekt vanzelf dat de bemanning hartelijk begroet werd door familieleden en kennissen.

Ondertussen werd reeds een verslag neergelegd bij de heer Van Gelder, waterschout te Zeebrugge.

DE Z.510 «BLAUWVOET»

De Z.510 «Blauwvoet» was een houten middenslagvaartuig, dat in het jaar 1927 gebouwd werd op de scheepswerf Debacker uit Heist aan Zee. Het vaartuig had een nettotonnage van 22,19 ton, en was uitgerust met een Industrie motor van 165 PK. Als navigatietoestellen bevonden zich een radiotelefonie, en richtingzoeker en dieptemeter aan boord — B

HET AFBAKENEN VAN DE VERKOOP VAN VIS

De kettingen rond de vangst die in de Oostendse vismijn moeten verkocht worden, geven grote vol-doening. Deze zullen thans echter vervangen worden door sterk touw-werk, zodat ze niet zo zwaar en vuil zijn. Elkeen blijft nu uit de vangst, de verkoop gaat vlotter.

Ook het verkeer en het parkeren is verboden, wat lawaai vermijdt en opstoppingen.

Zonder daarom de zaken te willen forceren willen wij er hier nog even op wijzen dat men ook eens zou moeten denken op de orde tijdens de verkoop van de kleine vis. Daar is het nog altijd een janboel van jewelste. Iedereen doet of staat wat of waar hij wil. Tijdens normale weken kan 't daar nog erger zijn dan bij de verkoop boven vooraleer men er de kettingen gebruikte. Daar kettingen spannen is niet mogelijk, een agent de verkoop laten volgen is wel mogelijk. Vergeten we niet dat het ook hier de moeite loont want ook hier staan soms duizenden franks op het spel.

Van nu af aan staat het ondertussen toch al vast, dat we 1965 zullen beginnen in betere voorwaarden dan we 1964 begonnen. We kunnen de visserijhavendirectie daarom slechts loven voor de genomen maatregelen.

De sprotaanvoer van vorige week

KATASTROFALE GEVOLGEN DOOR HET GEBREK AAN OPVANGREGELING IN NEDERLAND

Het is vooral de reders en vissers opgevallen dat tengevolge van de onverwachtse grote aanvoer van sprot, donderdag en vrijdag van vorige week de marktprijzen een onverwachte en catastrofale inzinking hebben gekend. Zonderling genoeg werd nog donderdag te Oostende 30.000 kg aangevoerd en verkocht aan prijzen gaande van 4 tot 5 fr. Ook te Nieuwpoort werd die dag 13.000 kg aangevoerd en verkocht boven de opvangprijs van 4 fr. Te Zeebrugge echter, waar 89.000 kg aangevoerd werd, moest alles opgevangen worden. De aangevoerde sprot was echter van minstens dezelfde grootte, maar was niet zo goed verzorgd tengevolge van het ophopen er van aan boord.

Vrijdag was de aanvoer te Oostende 15 ton welke verkocht werd tussen 4 en 4,50 fr.

Te Nieuwpoort werd 16 ton aangevoerd en alle opgevangen.

Te Zeebrugge werd 57 ton aan- werd aan 3 fr en 42 ton moest op-gevangen worden.

De reden waarom te Zeebrugge twee dagen naeen bijna alles moest opgekocht worden, is gelegen in het feit dat er te Zeebrugge praktisch noch sprotkopers, noch rokers noch konservefabrieken zijn en dat men meer en meer in de andere havens slechts koopt om in de onmiddellijke behoeften te voldoen, door gebrek aan volk na 17 uur 's avonds en gans de sociale rimbam door syndikaten in de hand gewerkt, een volledige ontreddering voor gevolg heeft van de seizoen-bedrijven en konservefabrieken, diepvries, drogerijen en zouterijen voor problemen stelt, waaruit volgt dat ze zelfs aan spotprijzen hun bedrijf niet meer rendabel kunnen houden op ogenblikken dat grote aanvoeren, groter activiteiten na de normale uren vergen. Er is niet alleen gebrek aan volk, maar men wil geen overuren meer werken, men wil de vrijdag na 17 uur noch de zaterdag meer werken. Er wordt geen rekening gehouden met het seizoenbedrijf zodat we van een langzame telougang mogen spreken van een bedrijf welke vroeger de sprotvissers een boterham deed verdienen.