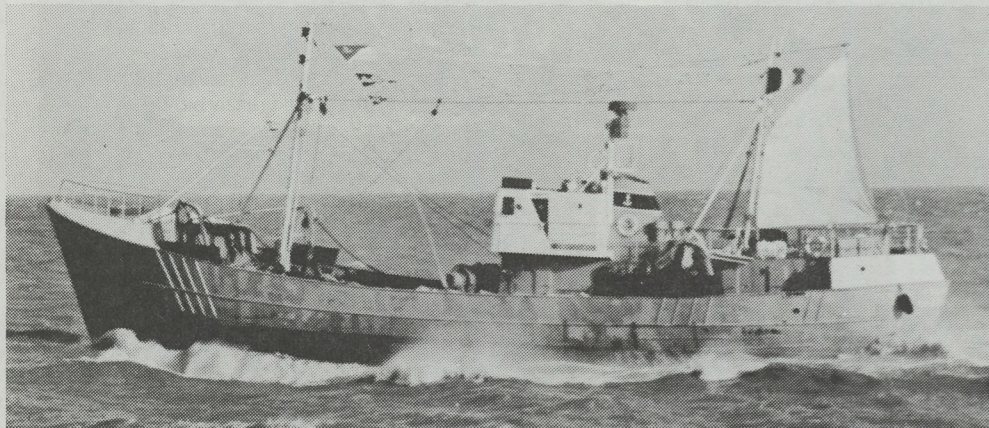


# O.202 „PELAGUS” VERGAAN OP IJSLANDSE KUST EN TWEE VISSERS OMGEKOMEN

## Ook twee IJslanders laten het leven

Vorige week donderdag werd de visserij door een nieuwe scheepsramp getroffen; de derde nu al in amper twee maanden tijd. In november verdween de Z.180 «Tornado» ingevolge alsnog onopgehelderde omstandigheden waarbij vijf mensen het leven verloren en medio januari kwam de Z.574 «Nautilus» tot zinken waarbij gelukkig geen slachtoffers te betreuren vielen.

Maandag, in werkelijk desastreus omstandigheden, is de 218 brutoton metende diepzeetreiler O.202 «Pelagus» gezonken nadat hij op de klippen was terecht gekomen in de buurt van het IJslandse havenplaatje Vestmanaeyjar. Vijf van de acht opvarenden konden in moeilijke omstandigheden van boord gehaald worden, twee vissers en ook twee leden van de IJslandse reddingsdiensten verloren echter het leven en nadien kon nog een zesde opvarende van de «Pelagus» gered worden.



De vergane diepzeetreiler O.202 "Pelagus"



Matroos Patrick Maes



Scheepsjongen Stevelynck Gilbert

Nopens de preciese omstandigheden sijpelden donderdagnamiddag eerder schaarse en niet altijd preciese gegevens de Oostendse visserijmiddens binnen en ook nu nog kent men eigenlijk niet de ware toedracht van de gebeurtenissen. De zes geredde vissers verbleven immers tot woensdag nog steeds in IJsland; enerzijds voor verzorging want drie opvarenden hadden letsels opgelopen, terwijl anderzijds onderzoeken werden doorgevoerd omdat twee IJslandse mensen bij het ongeval betrokken waren. Nu is het zo, dat de overlevende opvarenden van de «Pelagus» heden woensdagavond laat te Oostende zijn toegekomen.

### ONTPLOFFING

Uit de schaarse berichten die konden opgevangen worden nopens de scheepsramp, zou gebleken zijn dat de «Pelagus» — die op 7 januari de Oostendse haven had verlaten met bestemming naar de IJslandse visgronden — in de nacht van woensdag op donderdag motordefect zou opgelopen hebben ingevolge een ontploffing in de motorkamer. Omzeggens gans de nacht heeft de bemanning geprobeerd het euvel te herstellen, maar, met de beste wil van de wereld, is men er niet in geslaagd de «Pelagus» weer varensklaar te krijgen. Noodgedwongen heeft men dan beroep gedaan op assistentie van de O.129 «Amandine», een 196 brutoton metende treiler die in de buurt verbleef. De schipper van laatstvernoemde treiler was onmiddellijk akkoord sleepphulp te verlenen met bestemming naar de IJslandse haven van Vestmanaeyjar, gelegen aan de zuidkust van IJsland. Het was de bedoeling om in die haven een voorlopige herstelling uit te voeren. Onderweg, tijdens de sleep dus, is de verbinding helaas verbroken en werd de stuurloze «Pelagus» een speelbal van de onstuimige zee want, zo kregen wij vanuit IJsland te horen, er stond op het ogenblik der feiten een zeer zware storm; de ergste die tot nog toe deze winter werd opgetekend.

### OP DE KLIPPEN

Gedreven door een oostelijke storm is de «Pelagus» uiteindelijk op de klippen in de buurt van Vestmanaeyjar terecht gekomen; een onoverzichtelijke toestand want spoedig bleek dat het vaartuig reddeloos verloren was.



# MAASKANT

**Machinefabrieken – Scheepsbouw**  
(scheepswerf – Dokwerken – Scheepsreparatiën)



Noordzeekotter « ROSALIA CLASINA » – VLI 27 gebouwd in opdracht van de Firma L. de Nooijer en Zonen te Vlissingen.

- specialiteit : de bouw van visserijschepen .
- ontwerpers en constructeurs van scheepslieren.
- installateurs van vissorteerinstallaties.
- het aanbouwen van straalbuizen.
- alle voorkomende reparaties.
- dokfaciliteiten te Stellendam :
  - dok I hefvermogen 600 ton
  - dok II hefvermogen 2.000 ton.
- constructeurs van nettenrollieren voor de pelagische visserij.

**STELLENDAM**  
telef. : 01879 - 1477  
telex : 26695

(Holland)

**BRUINISSE**  
telef : 01113 - 1710  
telex : 55432

(8794V)

Ondertussen waren ook de reddingdiensten op de kust van IJsland in actie gekomen. Vanop de kust werd een verbinding gemaakt met de «Pelagus» en zodoende slaagde men er in, bij middel van een schietstoel, vijf van de acht opvarenden aan land te brengen. Die redding gebeurde echter in heus dramatische omstandigheden. Midden hevige rukwinden en vaak door het ijskoude water, slaagde men er in, vijf vissers van boord te halen. Hierbij liepen echter drie onder hen tamelijk ernstige letsels op. Matroos Calcoen liep een hoofdwonde op, terwijl matroos Marcel Anseeuw en schipper Gustaaf Brys met bevroren ledematen in een ziekenhuis werden opgenomen.

#### PANIEK BIJ JONGERE VISSERS

Drie opvarenden van de «Pelagus» geraakten echter in paniek en durfden geen gebruik maken van de takelstoel. Het gaat om de 19-jarige matroos Patrick Maes uit Oostende en de 17-jarige scheepsjongen Gilbert Stevelinck uit Nieuwpoort. Aanvankelijk vermoedde men dat de derde visser die aan boord was gebleven, schipper Brys zou zijn, maar dat zou achteraf onjuist blijken. Men vermoedt dat het gaat om de tweede scheepsjongen Bart Gulpen uit Zandvoorde. Al die verschrikkelijke toestanden werden ondertussen van op de «Amandine», die in de buurt was gebleven maar geen hulp meer kon bieden, gevolgd. Ondermeer door de zoon van schipper Gustaaf Brys van de «Pelagus». Diens zoon is immers motorist aan boord van de «Amandine». Met een niet te beschrijven angst moet hij dus de reddingsoperaties van zijn vader gevolgd hebben.

Wat ook, de drie opvarenden die aan boord van de «Pelagus» waren gebleven, dierven niet in de schietstoel overstappen. Daarom vaarden twee leden van de IJslandse reddingdiensten weer naar het ondertussen gekapseisde vaartuig in de hoop die vissers te kunnen overreden toch over te stappen. Dat is zowel de twee vissers van de treiler als de twee redders fataal geworden. Pas aan boord van de «Pelagus» werden Patrick Maes en Gilbert Stevelinck, alsmede de twee IJslanders, door een stortgolf letterlijk van boord geslagen en stierven de verdrinkingsdood. Het gaat om een dokter en een lid van de reddingdienst. Het moet zijn, dat men er nadien nog in geslaagd is de derde visser toch van boord te halen.

Vrijdag reeds werd één stoffelijk overschot geborgen. Het gaat om de 17-jarige scheepsjongen Stevelinck Gilbert die aanspoelde op één van de Vestman-eilanden in de buurt van het gebeuren. Dinsdag werd nog een tweede lijk geborgen maar dat was dermate zwaar gehavend dat men alsnog niet kon uitmaken om welke persoon het ging.

#### VLAG HALFSTOK IN NIEUWPOORTSE VISMIJN

Op de toren van de Nieuwpoortse vismijn werd zondag en maandag de vlag halfstok gevoerd. Dat ter nagedachtenis van de slachtoffers van de O.202 «Pelagus» waaronder, zoals bekend, een jonge visser uit Nieuwpoort. Te Nieuwpoort maakt men echter geen onderscheid nopens de woonplaats van een op zee verongelukte visser. Men heeft er daar een soort traditie van gemaakt telkens een Belgisch visser om het leven komt op zee.

#### O.81 «JOHN» BRENGT STOFFELIJK OVERSCHOT NAAR OOSTENDE

Woensdag, even na de middag, is de Oostendse diepzeetreiler O.81 «John» de haven van Vestmanaeyjar binnengelopen. Daar werd het lijk van matroos Patrick Maes aan boord genomen om overgebracht te worden naar Oostende. Men verwacht dat de O.81 «John» in de loop van zaterdagavond te Oostende zal toekomen.

#### DE O.202 «PELAGUS»

De O.202 «Pelagus» is een stalen diepzeetreiler die in 1964 gebouwd werd op de scheepswerven Panesi te Oostende voor rekening van de toenmalige rederij Boels. In 1971 ging het vaartuig over naar de rederij «Massabielle nv» uit Oostende, waarvan de h. Alex Vieren de zaakvoerder is. Een paar jaar geleden haalde dit vaartuig nog de hoogste jaaromzet van de Oostendse vloot. Het behoorde tot de zeven overblijvende IJslandtreilers die nog mochten vissen in de IJslandse wateren, ingevolge een Belgo-IJslandse overeenkomst. Het is evenwel zo dat, bij wegvallen van een diepzeetreiler, geen ander vaartuig in de plaats zo'n vergunning kan bekomen.

Schipper Gustaaf Brys, in onze visserijmiddens gekend als een zeer bekwaam man, is meteen aan zijn tweede schipbreuk toe. Ongeveer vijftien jaar geleden liep de O.242 «De Haai» op de klippen van de Schotse kust en ook toen gebeurde de redding in dramatische omstandigheden. Gustaaf Brys, die al twintig jaar ter zeevisserij vaart, wisselt om de drie maanden af met zijn broer Roland Brys, die tevens mede-eigenaar is van de O.202 «Pelagus».

#### GEREDDE VISSERS TERUG THUIS

Woensdag, omstreeks 16 uur zijn de zes geredde vissers dan teruggekeerd. Dat gebeurde in de luchthaven van Zaventem; daar werden de vissers opgewacht door hun familie. Het laat zich aanzien dat zich in die momenten wel ont-



Schipper Gustaaf Brys kan zijn tranen niet bedwingen wanneer hij de terminal binnekomt. Links zijn vrouw.

(Foto Peter Maenhoudt)

roerende tafereeltjes hebben afgespeeld. Schipper Brys, die last had van bevroren handen en benen, zou nog steeds met bevroersverschijnselen te kampen hebben aan één van de benen.

Het was omstreeks kwart voor vijf toen de zes geredde vissers in de inkomhall van de luchthaven van Zaventem begroet werden door hun familie. Naast de zes opvarenden van de «Pelagus» was er ook de Portugees Carlos Simoes, matroos aan boord van de O.129 «Amandine». Die treiler heeft, zoals bekend, alles in het werk gesteld om de «Pelagus» ter hulp te snellen, want na het breken van de sleeptrossen, werd een tweede poging ondernomen om de «Pelagus» weer op sleeptouw te nemen. Het was

(Vervolg op blz. 6)



De bemanning van de O.202 «Pelagus» enkele minuten na hun aankomst op Zaventem woensdagmiddag.

(Foto Peter Maenhoudt)

# BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE  
BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN :  
EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD !

<b>KNIELAARS</b>		<b>402</b>
<b>LAARS gevoerd met wol</b>		<b>389</b>
<b>DIJLAARS</b>		<b>705</b>
<b>HEUPLAARS</b>		<b>919</b>
<b>OVERAL blauw goed</b>	maat 50 tot 56	<b>675</b>
	maat 58	<b>739</b>
<b>BROEK blauw goed</b>	maat 38 tot 56	<b>402</b>
	maat 58	<b>470</b>
<b>VEST blauw goed</b>	maat 48 tot 56	<b>419</b>
	maat 58	<b>453</b>
<b>BROEK met borststuk</b>	maat 48 tot 54	<b>543</b>
	maat 56	<b>598</b>
<b>JUMPERS blauw goed</b>		
	small en medium	<b>517</b>
	large	<b>517</b>
	extra-large	<b>517</b>
<b>ZUIDWESTER (lange kap)</b>		<b>192</b>
<b>OLIEHEMD zonder kap</b>		<b>568</b>
	met kap	<b>675</b>
<b>OLIESCHORT</b>		<b>487</b>
<b>GUTTERS</b>		<b>73</b>
<b>AIRCOAT BROEKEN</b>		<b>470</b>
	broeken met bretel	
	maat 42 - 54	<b>906</b>
	56 - 58	<b>996</b>
	60	<b>1.030</b>
<b>JUMPERS aircoat</b>		<b>457</b>

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

Deze punten kunnen omgezet worden bij **S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende**  
of bij **HAND IN HAND Zeebrugge**

ALLE ANDERE WERKNEMERS KUNNEN DEZE WERKKLEDIJ OOK BEKOMEN AAN DEZELFDE PRIJS !

# STEUNFONDS Z.180 TORNADO WEESKINDEREN LAMBRECHT

ingericht door de rederscoöperatieven  
Hulp in Nood - SCAP - O.V.A.  
Hand in Hand Zeebrugge en Oostende

**We doen verder beroep op al wie er de mogelijkheid toe heeft, zijn bijdrage te storten op de bankrekening ter Bank Brussel Lambert Nr 384-0595742-52 ten bate van het Steunfonds Z.180 "Tornado" - Weeskinderen Lambrecht.**

Men kan ook storten op de kantoren van Hand in Hand Zeebrugge en Oostende, Hulp in Nood, SCAP, H. Baelskaai 27 en de Onderlinge Visafslag, Vismijn Oostende.

Wie zijn naam niet wenst vermeld te zien, mag dit anoniem doen.

## DE REEDS ONTVANGEN STEUN

Hulp in Nood	20.000
SCAP	20.000
P. Vandenbergh	5.000
Onderlinge Visafslag	10.000
Hand in Hand Oostende	10.000
Naamloos	1.000
Personeel SCAP (bureel + werkhuis)	4.058
Personeel Hulp in Nood	1.000
Beheerders Hulp in Nood (zitpenning vergadering 11 december 1981)	13.500
Basiel Haelwuyck (O.127)	2.000
Rederij De Klauwaert (Z.84)	1.000
Rederij De Veerman (Z.300)	1.000
Jozef Welvaert (Z.12)	1.000
Café "De Benne" Zeebrugge	300
Verleene Lucien (O.369)	5.000
P.V.B.A. Conseils Oostende	5.000
Visbakkersploeg Knokke-Heist	5.000
Robert Provoost	100
Jean Michiels	80
Freddy Derees	500
Roger Cattoor	1.000
Onbekend	60
Marcel Laplasse	1.000
Alfred Vanloo	500
Jean Claude Ronquetti	340
Staf Lauwereins (Bonded Stores)	1.000
Raymond Deckmyn (O.206)	3.160
Rederij Ramblers (O.279)	2.000
Ere-burgemeester P. Vandamme	1.000
Belpaeme Diane (O.538-O.552)	2.000
Mercator Fonds E. Van Marcke	10.000
Rederij Gerard & Everaert (N.706)	500
Vislossersbedrijf Van Waes	5.000
Notaris Maurice Quaghebeur	1.000
Bank Brussel Lambert	1.000
Van Gastel M.	1.000
Cattellion Chretien	5.000
Reder Gilbert Viaene (O.101)	1.000
Reder Bogaert André (O.520)	1.000
Familie Vens-Demeester	2.000
Reder Deschepper Frans (O.29)	1.000
Reder Van Elslande Manfred (O.481)	1.000
Reder Smessaert Josephina (O.260)	1.000
Rederij "Pedro" p.v.b.a. (O.192)	1.000
Rederij Rammeloo Gebrs (N.708-N.709)	1.000
Wasserij Defever pvba	1.000
Rederij Zeepaard (Z.424)	1.000
Personeel GBM Zeebrugge	1.200
Valcke Frères Zeebrugge	3.000
Demeulenaere Eddy - Blankenberge	200
Keurslager "Noël" - Blankenberge	200

Ponjaert Gilbert (Z.563)	1.000
Depaape Yolande - Blankenberge	1.000
Ponjaert Walter - Knokke-Heist	300
Electa Konfectie - Knokke-Heist	2.000
Speelgoed Players - Blankenberge	200
Vantorre Gerard (Z.200)	2.000
Bloemen Houckman - Blankenberge	500
Vantorre Louis - Blankenberge	100
Lannoo Albert	100
Tant Robert - Zeebrugge	200
Zelfbediening Declercq - Blankenberge	100
Vantorre Camiel - Knokke-Heist	500
De Paepe Hyppoliet - Knokke-Heist	200
Marva Shop - Blankenberge	50
Bodeyn Achiel - Knokke-Heist	200
Slager Van Belleghem - Knokke-Heist	250
Vanderheyde Karel - De Haan	500
Vantorre Maurice (Z.580)	5.000
De Graeve Roger (Scheepswerf) - Zeebrugge	5.000
Van de Walle Willy - Eksaarde	2.000
Bank Noordkrediet België - Knokke-Heist	2.500
De h. & mevr. Luyckx-Flitser (Z.400-Z.548)	2.000
Loosbergh pvba - Middelkerke	5.000
De Golfbreker pvba - (Z.525)	1.000
De Zeemeermin - Knokke-Heist	1.000
Gonzalez Cock - Lokeren	1.000
Goemaere Leo - Zeebrugge	300
Anoniem	5.000
Firma Ysebaert pvba - Deurne	1.000
Anglo Belgian Corporation - Gent	10.000
Café Central - Zeebrugge	2.600
Confectie Carels Albert - Brugge	500
Demeulenaere Karin	100
Café De Lichtboei - Zeebrugge	1.000
Ghys Freddy - Zeebrugge	500
Ongenaes Erik	100
Beussens Jerome	100
Café "In de Noordzee" - Blankenberge	500
Mejuffer Popelier - Blankenberge	100
De Roeve Raoul - Brugge	500
Van den Bussche Marie-Louise - Brugge	500
Top Style Coiffure - Zeebrugge	500
Bemannings Z.200	1.400
Demeulenaere Patrick - Blankenberge	100
Maes Arthur - Oostende	100
Ronquetti Frans - Bredene	100
Vaneecke Willy (O.168)	1.000
Bemannings O.518	1.500
Van Acker Marcel (N.736)	500
Zonnekeyn Jean - Oostende	100
Rederij Rathé & Kiekens (O.306)	3.000
Visserstehuis "De Bolle"	5.000
Steunfonds van het Beschermingscomité voor Verlaten Kinderen	5.000
Rederij Gerda (O.229)	1.000
N.E. - Antwerpen	1.000
Animalia Produkten - Denderleeuw	5.000
Sunair NV - Oostende	5.000
Bemannings O.101	1.000
North Sea Stores - Oostende	5.000
Compagnie Maritime Belge - Antwerpen	1.000
S.K.B. - Oostende	1.000
Restaurant 't Schuurke - Oostende	500
Fonds Maurits Bossuyt	47.000
Van Praet-Dansaert - Baasrode	5.000
PVBA Van den Broecke-Schiltz (Z.289)	5.000
Verheye Joël - Zeebrugge	1.000
Neyts Leopold - Knokke-Heist	1.000
Scheepswerven van Langerbrugge	1.000
PVBA Degroote M. & Kinderen (Z.573)	1.000
Hand in Hand - Zeebrugge	10.000

Willemkens Bernard (Z.494)	1.250	Mevr. D'Hooghe Sylvain	500
Deroose Jos - directeur Hand in Hand Zeebrugge	1.000	Brusseel-Vandenberghé - Oostende	1000
E.P. Schoenmaker - pastoor Zeebrugge	2.000	Baets-De Wispelaere - Brugge	2000
PVBA Noordhinder - Knokke-Heist	5.000	Van den Abeele - Brugge	1000
Van Heetvelde August - Blankenberge	1.000	Pvba Flitser - Z.92	2.000
Jozef Verbanck - Nieuwpoort	1.000	Maggie Deschacht - Zeebrugge	500
Naamloos	1.200	Ingelreist Latruwe - Zeebrugge	100
Brouckxon Edward - Oostende	100	IJmuiden Stores - IJmuiden-Nederland	15.000
Bemanning Z.47 "Saturnus"	1.200	Crevits & Zoon - Zeebrugge	10.000
Bemanning Z.526 "Venus"	1.200	Alleweirelt Marcel - Nieuwpoort	5.000
Bank Brussel Lambert - Zeebrugge	500	Volcke Rudy - Oostende	200
Ponjaert Lucien - Blankenberge	1.000	Gulpen Bart - Oostende	65
Foto Maya - Blankenberge	150	Sanders Roger - Oostende	100
Café "In de Garnaalvanger" - Blankenberge	100	Vanmassenhove Eduard - Oostende	500
Couture Georgette - Blankenberge	500	Verleene Frans (Z.34 - Z.499)	2.000
Allemeersch Gerard - De Haan	500	Vlietinck Jean (Z.34 - Z.499)	500
Rederij De Bounty pvba + bemanning	10.000	Verbiest Laurent & Charles (O.110)	1.000
Desmedt Achiel - Z.472	1.000	Anoniem	374
Vanwege 16 vrienden uit het Brugse	1.700	Café "De Klokke" - Oostende	5.830
Oudleerlingenbond Ibis - Oostkust	5.000	Rederij Carohin pvba (Z.578)	2.000
Calcoen Roger - N.15	500	Demaréé Christelle - Torhout	300
Calcoen Raymond - N.738	500	BP-Belgium-Antwerpen	10.000
Vercoutter & Vanthuynne - N.88	500	De h. Teunissen (Van Voorden Groep-Promac) - Zaltbommel	5.000
Tourlousse Daniël - N.172	500	Bemanning Z.27	2.600
Calcoen André - N.788	500	PVBA VAN DEN ABEELE - Brugge	2.000
Legein Urbain - N.752	500	René Savels-Vantorre	200
Beuckels Charles - N.575	500	Michel Andries - Snaaskerke	1.000
Calcoen René - N.211	500		
Vanhoutte Ronny - N.700	500		
Aesaert Alain - N.710	500		
Vercoutter Norbert - N.723	500		
		Totaal afgesloten op 27 januari 1982	440.667

## O.202 „PELAGUS" VERGAAN OP IJSLANDSE KUST EN TWEE VISSERS OMGEKOMEN

Ook twee IJslanders laten het leven

tijdens het binnenhalen van de netten dat Carlos Simoes met de hand gekneld geraakte tussen de reling van de beide schepen en hierdoor zijn rechterduim verloor.

Het was te Zaventem dat schipper Gustaaf Brys, erg ontroerd, zijn verhaal deed. Vertelt de Oostendse schipper :

— Van IJslandse zijde werd echt alles gedaan wat mogelijk was om ons te redden. In een minimum van tijd waren drie reddingploegen ter plaatse, met name de brandweer, de scouts en de eigenlijke reddingploeg. Wij kunnen die mensen nooit dankbaar genoeg zijn voor wat zij gedaan hebben. Vier van de opvarenden werden met een schietstoel naar de wal gebracht. Ik was daar bij maar toen ik naar de wal werd getrokken door een verschrikkelijke branding — het was echter helemaal geen slecht weer — liep ik bevoren benen op. Toen was Patrick Maes al verdrongen daar het reddingvlot kapseisde. Twee mensen van de reddingdiensten hebben zich toen weer naar de «Pelagus» laten trekken om de jongens bij te staan. Zij slaagden erin nog twee jongens te redden; alleen Stevelinck moest nog overgebracht worden, maar dat is helaas mislukt. Zij werden gepakt door een golf en in zee meegeleurd. Verschrikkelijk, maar wij hebben wel ons leven te danken aan het moedig optreden van de reddingploegen die helaas ook twee mensen verloren, aldus schipper Brys.

● **TE HUUR** : GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche, speciale winterprijs, nl. 2.000 fr. Z.w. : „Mon Séjour", Londenstraat 8, Oostende. Inl. tel. (059) 50 19 71 - 80 27 52.

## HET VERGAAN VAN DE Z.180 „TORNADO" BLIJFT ONOPGEHELD

Vorige week vrijdag had te Londen een bijeenkomst plaats tussen de heer Vandenberghé namens Hulp in Nood en de Londense advocaten in deze zaak door deze maatschappij aangeesteld om te trachten de verantwoordelijken te vinden, die de Z.180 in de grond zouden kunnen gelopen hebben.

Men is aan de hand van de plaats, het uur, de data en de weergestelden overtuigd dat het British vrachtschip « Le Cordillera » het schip aangevaren heeft, vermits verschillende Engelse vissers het niet hebben zien gebeuren, maar op dit ogenblik, maar een vrachtschip er hebben zien voorbijvaren en achteraf wrakstukken en het stoffelijk overschot van Devooght heeft opgevangen, maar de bemanning, die van Kenia zijn, noch de Engelse officieren van de « La Cordillera » willen bekentenissen afleggen.

Aannemende dat het hier gaat tegenover een kustvaarder van meer dan 30 duizend ton tegenover een schip Z.180 van nog geen 100 bruto ton, is het niet mogelijk eventuele schade aan de Cordillera vast te stellen, daar alles reeds overschilderd en in natuurlijke toestand was op het ogenblik dat experten de toelating kregen aan boord in de haven van Bristol vaststellingen te doen en « people » te ondervragen.

Alleen het geluk of het toeval moet later uitmaken in hoeverre hier de waarheid kan achterhaald worden, al dient gezegd dat niets onverlet gelaten wordt om hierin klaarheid te zoeken.

Ondertussen mag eens temeer gezegd dat het ten zeerste mag betreurd worden dat de Belgische Onderzoeksraad voor Scheepvaart beter zou opgedoekt worden, want, zoals het nu bestaat, het alleen goed is om zitpenningen te betalen en zich bezig te houden met futiliteiten van in de haven de mailboten geen prioriteit te geven of in het Kanaal de verkeerde koers genomen te hebben. En daaraan worden dan fut-

loze zittingen gewijd, terwijl belangrijke aanvragen en het vergaan van de Z.180 en de Z.574, zonder van de vele andere te spreken, welke sedert een of twee jaar nog nooit een beslissing gezien hebben.

Het zou interessant zijn eens te weten waarom zulks het geval is, wat het Openbaar Ministerie en die raad aan de Staat kost en wat hun nut nog is, vergeleken bij dat welke 20 jaar geleden zijn groot nut bewezen heeft.

### „HET VISSERIJBLAD"

„Het Visserijblad" is voortaan ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

## STEUN AAN FAMILIES VAN COASTER

Volgens de laatste beschikbare gegevens, werd reeds gezamenlijk 280 miljoen B.fr. opgehaald voor de gezinnen van de Engelse reddingsploeg die het leven liet bij een reddingspoging om de bemanning van een coaster ter hulp te komen aan de zuidkust van Engeland. Wat niet voorzien werd, is het feit, dat men nu een beetje verveeld zit met de verdeling van dit geld. Hulp en steun mag inderdaad, volgens vele Britse bladen, niet uitgroeien tot een soort winstgevend voorval, vooral in verband met het feit, dat één der vaderloze gezinnen reeds een auto gekocht heeft.

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

	25 jan.	26 jan.	27 jan.
Lappen .....	199 207	208 210	.....
Grote .....	277 290	292 293	.....
3/4 .....	225 270	282 283	.....
Bloktongen .....	175 221	194 210	.....
Vóór-kleine .....	139 156	166 176	.....
Kleine .....	110 119	119 125	.....
Slips .....	99 108	103	.....

### ZEEBRUGGE

	25 jan.	26 jan.	27 jan.
Grote .....	206 218	214 226	217 325
Bloktongen .....	290 308	303 329	312 325
Fruittongen .....	271 284	267 277	279 284
Schone kleine .....	167 178	174 197	193 195
Kleine .....	121 137	138 142	141 143
Tout petit .....	100 118	106 113	108 112
Slips .....	95 108	94 105	96 99

### NIEUWPOORT

	25 jan.	26 jan.	27 jan.
Tong I .....	190 200	.....	240 280
Tong II .....	265 275	.....	240 280
Tong III .....	270 275	.....	280 290
Tong IV .....	210 270	.....	280 290
Tong V .....	145 180	.....	.....
Kleine tongen .....	115 120	.....	.....

## PLADIJS

### OOSTENDE

	25 jan.	26 jan.	27 jan.
Grote .....	21 23	22 25	29
lek (groot-klein) .....	21	21 22	32
Derde slag .....	20 23	20 22	33
Platjes .....	17	16	19

### ZEEBRUGGE

	25 jan.	26 jan.	27 jan.
I .....	21 22	21	21 22
II .....	21 22	21	21 24
III .....	20 22	21	22 23
IV .....	19 21	21	22 25
V .....	.....	.....	.....

### NIEUWPOORT

	25 jan.	26 jan.	27 jan.
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs .....	22 28	.....	22 26
Platjes .....	21 28	.....	21 28
Drielingen .....	17 24	.....	17 22

### UURTABEL DER OVERVAARTEN : SCHEPEN

voor de week van 31 januari tot 6 februari 1982

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 10.05 en te 14.50

Dagelijks te 07.35, behalve op 31.1 en 6.2.1982

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Op 31.1 en 6.2.1982 bijk. afv. te 21.00

Dagelijks te 18.00 en te 23.59, behalve op 6.2.1982

Dagelijks te 06.00, behalve op 31.1 en 1.2.1982

Dagelijks te 19.45, behalve op 31.1 en 6.2.1982

#### Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 01.45 en te 05.15 (onder voorbehoud)

Dagelijks te 03.30, behalve op 31.1.1982 (onder voorbehoud)

#### Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 11.40, te 15.45 en te 19.10

#### Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 01.00

Dagelijks te 04.00, behalve op 31.1.1982

Dagelijks te 07.00, behalve op 31.1 en 6.2.1982

Dagelijks te 10.00, behalve op 31.1 en 1.2.1982

Dagelijks te 22.00, behalve op 6.2.1982

#### Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 22.45 (onder voorbehoud)

Dagelijks te 20.55, behalve op 6.2.1982 (onder voorbehoud)

### UURTABEL DER OVERVAARTEN : JETFOIL

(draagvleugelboten)

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 08.40, te 13.50 en te 19.45

#### Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

Dagelijks te 10.25, te 15.25 en te 21.05

## ALLERLEI

Van de totale geschatte 370 duizend tonijn die door verscheidene visserijlanden in de Atlantische Oceaan gevangen wordt, houdt Spanje de top met 13 duizend ton, gevolgd door Frankrijk met 48 duizend ton, Taiwan 31 duizend ton, Zuid-Korea 30 duizend ton, USA 20 duizend ton, enz... Deze cijfers leren weer duidelijk het belang van Spanje als visserijmogendheid.

## PERU

Er komen in de laatste jaren heel wat garnaal-farms bij, zodat zelfs verondersteld wordt dat dit binnen kort op de marktprijs zal gaan doorwegen. In Peru alleen reeds bestaan er nu 40 firma's die in deze sector het beheer hebben over 6 duizend garnaalvijvers. Voor wanneer bij ons ?

## DUITSLAND

De West-Duitse scheepswerf, Martin Jansen uit Leer, heeft een bouworder in Argentinië bekomen voor de bouw van een onderzoekingschip, van 58 m. lengte, 11,4 m. breed en 7,2 m. diep. De hoofdmotor is een 2600 Pk die een schip een snelheid zal geven van 14 mijl per uur. Het beestje werd in bouw geboekt voor 540 miljoen B.fr., zeggen een bouwkost van meer dan een half miljard B.fr. !

# AVIA

## N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

Alle  
petroleumproducten  
en smeermiddelen

Verzekerde  
bevoorrading

Stipte bediening

Vertegenwoordiger :  
**HERMAN FAICT**  
Steenovenstraat 28,  
8401 Bredene  
Ø (059) 32 16 76

# Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN !

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	25 jan.	31 jan.	25 jan.	31 jan.	26 jan.	31 jan.	26 jan.	31 jan.	27 jan.	31 jan.	27 jan.	31 jan.	25 jan.	31 jan.	27 jan.	31 jan.
Tarbot grote	230	313	306	322	.....	.....	304	320	.....	.....	284	320	280	320	.....	.....
Tarbot middel	207	276	206	220	202	245	208	224	200	.....	241	259	240	280	.....	.....
Tarbot klein	115	210	158	182	136	.....	164	169	.....	.....	172	195	.....	.....	.....	.....
Griet groot	112	114	131	139	114	118	129	147	.....	.....	123	130	130	150	150	190
Griet middel	91	117	102	107	105	.....	83	102	.....	.....	85	87	.....	.....	.....	.....
Griet klein	72	106	65	88	70	.....	76	82	.....	.....	63	73	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	66	69	.....	.....	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	55	.....	.....	.....	59	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	42	.....	.....	.....	43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	11	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	30	.....	.....	.....	.....
Rog I	60	67	38	62	51	69	54	58	.....	.....	48	51	60	70	56	58
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	56	.....	35	46	48	.....	38	42	.....	.....	46	49	55	65	44	50
Scherpstaart	40	55	47	64	.....	.....	56	62	.....	.....	55	60	50	55	35	38
Halve mans	.....	.....	40	42	.....	.....	28	32	.....	.....	35	37	50	.....	26	28
Teelt	.....	.....	33	38	.....	.....	27	31	.....	.....	35	37	.....	.....	.....	.....
Katrog	17	20	6	16	15	.....	6	10	.....	.....	16	18	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	40	52	63	49	36	45	45	57	47	.....	42	50	60	70	65	70
Gul (groot)	46	53	35	48	49	51	40	44	49	.....	36	40	40	54	40	55
Gul (middel)	41	46	35	41	44	46	35	40	48	52	38	40	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	29	40	36	38	32	40	32	35	34	35	30	38	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	28	222	89	207	80	208	92	200	.....	.....	36	186	197	215	230	260
Wijting groot	26	34	22	24	25	28	24	27	25	28	24	26	30	32	26	28
Wijting klein	16	24	16	28	16	17	16	19	17	.....	18	19	16	19	17	19
Schar	26	31	18	22	20	36	18	24	24	29	20	22	25	35	25	35
Steenschol	16	151	85	107	35	118	76	82	44	118	62	83	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	46	54	43	44	52	53	36	41	60	.....	42	46	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	9	21	.....	.....	9	24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48	52	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	18	32	.....	.....	14	38	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	14	39	.....	.....	13	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	150	90	120
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	6	8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	15	19	.....	.....	15	.....	.....	.....	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	48	74	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	52	61	.....	.....	46	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	45	17	20
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	44	50	.....	.....	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	.....	.....	.....	.....	29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	40	35	45
Rode knorhaan	52	79	.....	.....	37	66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

## MARKTOVERZICHT

Wegens de ramp met de O.202 hebben we tijdens de voorbije week opnieuw geen vis van IJland op de markt gekregen. Dank zij enkele schepen uit Zeebrugge geraakten we maandag toch aan een achtal vangsten. Meer tong dan verwacht en prijzen die stegen op het einde van de verkoop. Slips kregen toen rond de 105 fr. en kleine tong tot 119 fr. De middensoorten werden verkocht tussen 135 en 210 fr. en grote tong ging weg aan prijzen die varieerden tussen 230 en 300 fr. Dalende prijzen evenwel voor steenschol, griet en tarbot.

Ook voor staart werd niet zoveel meer gegeven, al bleef de prijs hier nog hangen tussen 90 en 220 fr. volgens de grootte.

Enkele vangsten van de Noord gaven redelijk ruime vangsten platvis. Niet alles geraakte verkocht zodat een paar honderd bennen naar vismeel verwezen werden. De ronde soorten deden het wel beter al werd voor kabeljauw nauwelijks 60 fr. het kg. betaald. Dinsdag lag die prijs nog iets lager.

Van de West kregen we vooral gul en wijting. Voor gul noteerden we tussen 30 en 55 fr. en voor wijting lag de prijs tussen het minimum (15,80) en 30 fr.

Schar was vrij duur en liep op tot bij de 40 fr. Schelvis was omzeggens niet meer op de markt. Ook haai was erg schaars. Hondshaai werd meer aangevoerd zodanig dat hier de prijs zelfs naar 9 fr. (minimum) terugviel.

De haringvissers blijven voor erg ruime vangsten zorgen. Waar voorgaande week de ophoudprijs nog op 470 fr. de ben lag werd deze maandag verlaagd tot 300 fr. dè bgn. Zodoende werd geen enkele ben meer opgevangen, de prijs lag tussen 6,50 en 7,30 fr. het kg. Op voorwaarde dat de vangsten groot genoeg blijven kan er toch nog wat verdiend worden. Voor de handel die de haring verleden week nog kon kopen aan 9,40 fr. en er kennelijk ook weg mee wist, zij het in beperkte mate, wegens een tekort aan bennen, zal er nu wel een „schone frank” te verdienen zijn.

De kustvisserij blijft het in mineur doen. Maandag één garnaalvangst, dinsdag helemaal niets. De visvangers doen het nog slechter, er wordt helemaal niets in de vismijn gezet. Wat daarom nog niet wil zeggen dat er niets gevangen wordt.

dag. vis tong fr.

### VRIJDAG 22 JANUARI 1982

KANAAL				
Z.34	14	110	1550	570.817
KUST				
N.3/ 279	1	377		177.190
O.141/369	1	387		181.890
O.127/303	1	361		169.670
N.728/709	1	346		162.620
O.123/306	1	460		216.600
O.135/275	1	389		182.930

### MAANDAG 25 januari 1982

NOORD				
Z.319	17	610	6840	1.971.540
Z.321	12	140	2860	868.954
O.83	14	300	3240	1.033.102
KANAAL				
Z.183	17	325	4750	1.686.839
WEST				
N.285	12	345		484.747
N.736	10	280		487.306

O.134	12	390		518.743
O.26	11	375		518.235
O.309	12	205		372.504
KUST				
N.708/709	1	705		229.296
O.141/369	1	601		201.630
N.3 /279	1	280		96.160
O.135/275	1	466		154.328
O.123/306	1	1064		340.240
O.127/303	1	650		208.110

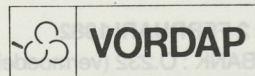
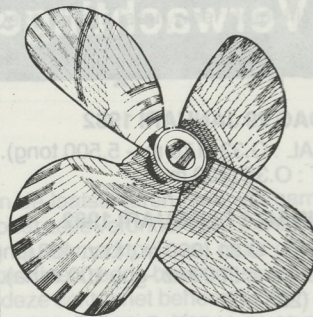
### DINSDAG 26 JANUARI 1982

WEST				
N.706	10	320		509.610
KANAAL				
Z.583	15	275	3595	1.312.478
KUST				
N.708/709	1	423		153.846
O.123/306	1	343		120.736
O.135/275	1	396		135.828
O.127/303	1	520		192.240
O.141/369	1	520		199.200
N.3 /279	1	461		170.560

## VAN VOORDEN GROEP

### Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 mØ  
Mangaanbrons en  
nikkelaluminiumbrons



Van Voorden Zaltbommel b.v.

Tel.: 00-31-4180-2654  
Postbus 67  
5300 AB Zaltbommel  
Nederland  
Telex 50140

Vertegenwoordiger België

J. Theunissen  
Terneuzen Nederland  
Tel.: 00-31-1150-94117

Reparatie  
Van Voorden België  
Scheepswerf van  
Rupelmonde N.V.  
Dijkstraat 7  
Rupelmonde  
Tel.: 031-742051

### WOENSDAG 27 JANUARI 1982

WEST				
N.752	8	190		318.696

## ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

### DONDERDAG 21 JANUARI 1982

B.5	W	5.000	400	12	1.356.087
Z.492	K	1.200	100	10	482.120
Z.40	W	300	150	11	379.216
Z.43	W	2.000	320	13	867.814
Z.12	K	600	50	6	244.236
Z.44	W	3.500	330	13	1.276.348
Z.400	haring				21.160
					<b>4.626.981</b>

### VRIJDAG 22 JANUARI 1982

Z.474	K	600	50	6	253.611
Z.507	K	1.300	100	13	646.134
Z.500	W	50	85	6	230.126
Z.408	K	1.000	100	10	478.677
Z.84	W	4.500	450	13	1.574.642
Z.400/548	haring				11.380
Z.471/472	haring				14.580
					<b>3.209.150</b>

### MAANDAG 25 JANUARI 1982

Z.465	W	1.200	90	12	476.300
Z.568	W	1.000	90	10	473.456
Z.564	W	1.400	100	10	667.414
Z.41	W	300	180	10	423.754
Z.533	W	300	110	9	285.015
Z.209	W	800	140	10	502.221
Z.92	N	8.000	850	15	2.620.284
Z.98	N	6.000	680	15	2.014.842
Z.128	W	—	220	13	316.603
Z.60	N	6.800	400	15	1.489.228
Z.582	W	200	160	8	438.822
					<b>9.707.939</b>

### DINSDAG 26 JANUARI 1982

Z.418	N	2.800	350	13	978.729
Z.99	N	4.000	500	15	1.311.066
Z.402	KRP	—	200	14	423.995
Z.42	N	3.000	280	14	922.076
Z.27	N	4.800	475	14	1.506.378
Z.14	N	3.800	350	11	1.206.301
Z.589	N	2.000	160	14	604.447
					<b>6.952.992</b>

### WOENSDAG 27 JANUARI 1982

Z.497	W	1.600	300	12	728.153
Z.331	W	2.500	270	14	704.022
Z.161	W	4.000	500	15	1.687.424
Z.53	W	3.500	350	12	1.360.195
Z.324	W	3.200	400	15	1.270.706
					<b>5.750.500</b>

## NIEUWPOORT

### DONDERDAG 21 JANUARI 1982

VIS				
N.88		88 kg		3.605 fr.
N.700		88 kg		3.605 fr.

GARNAAL  
N.575 169 kg 16.562 fr.

**VRIJDAG 22 JANUARI 1982**

VIS  
N.551 391 kg 33.780 fr.

GARNAAL  
N.575 255kg 25.247 fr.

**MAANDAG 25 JANUARI 1982**

VIS  
N.710 3.787 kg 102.238 fr.  
N.720 5.373 kg 125.647 fr.  
N.590 4.152 kg 104.815 fr.  
N.738 5.455 kg 139.982 fr.  
Z.512 10.711 kg 312.137 fr.

GARNAAL  
N.575 268 kg 16.476 fr.

Vier vaartuigen van de West en één bokkennisser losten op de maandagmarkt hun vangst. Samen werden er ong. 30.000 kg vis aangevoerd voor een totale bruto-waarde van 784.819 fr. De markt werd van tong, varia en Westvis voorzien, zodat iedere handelaar probleemloos de voor hem nodige soort en kwantiteit aankopen kon. Tong nr. 1 kreeg 190 à 200 fr./kg en tong nr. 2 265 à 275 fr./kg. Voor bloktong of tong nr. 3 betaalde men 270 à 275 fr./kg en voor fruitong of tong nr. 4 210 à 270 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 145 à 180 fr./kg aangekocht en kleine tong tegen 115 à 120 fr./kg. Grote tarbot haalde 280 à 320 fr./kg, middenslag tarbot 240 à 280 fr./kg en griet 130 à 150 fr./kg. De prijs voor pladijs betaald kende een fikse daling. Zelfs diende een ganse partij drieling en visjes tegen de minimumwaarde gestopt te worden en werden deze soorten van extra kwaliteit tot vismeel verwezen. Grote pladijs bekam 1100 à 1400 fr. de ben, middenslag of drieling pladijs 1050 à 1400 fr. de ben en visjes 850 à 1200 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3000 à 3500 fr. de ben opgekocht en gul tegen 2000 à 2700 fr. de ben, dit volgens sortering. De weinig aangevoerde rog werd tegen volgende prijsnotering aan de koper gebracht. Moerog tegen 60 à 70 fr./kg, tilten tegen 55 à 65 fr./kg en scherpstaarten tegen 50 à 55 fr./kg. Doorn- of speurhaai werd tegen 2400 à 2600 fr. de ben opgekocht en zeehond tegen 40 à 45 fr./kg. Grote wijting noteerde men aan 1500 tot 1600 fr. de ben en kleine wijting aan 800 tot 950 fr. de ben. Grote zandschar bekam 1500 tot 1750 fr. de ben als marktprijs en kleine zandschar 1050 à 1250 fr. de ben. Opnieuw werd variatie tegen lonende prijzen opgekocht. Staartvis bekam 197 à 215 fr./kg, tongschar 80 à 150 fr./kg. Grote tarbot haalde zelfs 280 à 320 fr./kg en middenslag tarbot 240 à 286 fr./kg. Er kon op de maandagmarkt een matige belangstelling vanwege de handelaars vastgesteld worden gepaard gaande met een middelmatige prijsnotering voor alle soorten.

**WOENSDAG 27 JANUARI 1982**

VIS  
N.723 4.393 kg 110.981 fr.  
N.172 6.443 kg 202.627 fr.  
N.346 5.060 kg 151.482 fr.

GARNAAL  
Nihil

Na een maandagmarkt die qua aanvoer ruim genoemd kon worden, werd de woensdagmarkt door een schaarse aanvoer gekenmerkt. Drie vaartuigen van de West losten samen 15.800 kg vis voor een bruto-besomming van 465.090 fr. Tong Nr. 1 à 2 kreeg 240 à 280 fr./kg en tong nr.3 à 4 280 à 290 fr./kg. Tongschar bekam 90 à 120 fr./kg, staartvis 220 à 260 fr./kg en griet 150 à 190 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 1100 à 1300 fr. de ben genoteerd, drieling tegen 1050 à 1400 fr. de ben en visjes tegen 850 à 1100 fr. de ben. Voor kabeljauw boekte men prijzen variërende van 3250 tot 3550 fr. de ben en voor gul 2000 à 2900 fr. de ben, wijl voor de voorkleine gul 1840 tot 1960 fr. fr ben werd betaald. De prijs voor rog neergepend kon ver van denderend genoemd worden. Moerog haalde 2800 à 2900 fr. de ben, tilten 2200 à 2500 fr. de ben en scherpstaarten 1400 fr. de ben voor de kleine tot 1900 fr. de ben voor de grote. Grote wijting bekam 1300 à 1400 fr. de ben en kleine wijting 850 à 950 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 1600 à 1750 fr. de ben opgekocht en kleine zandschar tegen 1200 à 1250 fr. de ben. De prijs voor zeehond betaald was aan een grote marktdaling onderhevig in vergelijking met de prijs vorige week boekte. Zo haalde zeehond 850 tot 1000 fr. de ben, rode soldaten 65 à 80 fr./kg en knorhaan 35 à 45 fr./kg.

**Verwachtingen**

**VRIJDAG 29 JANUARI 1982**

KANAAL : O.33 (170 m. - 5.500 tong).  
WEST : O.35 (300 m.)

**MAANDAG 1 FEBRUARI 1982**

IJSLAND : O.81 (900 m., t.t.z. 400 leng, 200 ro-  
de zeebaars, 200 kab.-gul, 100 varia).  
O.129 (225 m.)  
WEST : N.45, N.597, O.206, O.229.

**DINSDAG 2 FEBRUARI 1982**

MONKEY BANK : O.232 (vermoedelijk).  
WEST : Z.483.

**WOENSDAG 3 FEBRUARI 1982**

WEST : Z.38.



**Familiaal**  
**3/4**

**Apollinaris**

**Apollinaris**  
**DE KONINGIN DER**  
**TAFELWATERS**

**AVIA**

**N.V. ROSSEEL**  
**BRUGGE**

(050) 33.99.14

★  
Alle  
petroleumprodukten  
en smeermiddelen

Verzekerde  
bevoorrading

★  
Stipte bediening

Vertegenwoordiger :  
**HERMAN FAICT**  
Steenovenstraat 28,  
8401 Bredene  
Ø (059) 32 16 76



**LIPS n.v. sloopsschroeven**

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN  
Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :  
**JAMES A. LAMBERT**  
Werfkaai 43,  
8380 Zeebrugge  
Tel. (050) 54.64.26  
Privé (02) 731.74.66

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

	25 jan.	26 jan.	27 jan.
Lappen .....	199 207	208 210	.....
Grote .....	277 290	292 293	.....
3/4 .....	225 270	282 283	.....
Bloktongen .....	175 221	194 210	.....
Vóór-kleine .....	139 156	166 176	.....
Kleine .....	110 119	119 125	.....
Slips .....	99 108	103	.....

### ZEEBRUGGE

	25 jan.	26 jan.	27 jan.
Grote .....	206 218	214 226	217 325
Bloktongen .....	290 308	303 329	312 325
Fruittongen .....	271 284	267 277	279 284
Schone kleine .....	167 178	174 197	193 195
Kleine .....	121 137	138 142	141 143
Tout petit .....	100 118	106 113	108 112
Slips .....	95 108	94 105	96 99

### NIEUWPOORT

	25 jan.	26 jan.	27 jan.
Tong I .....	190 200	.....	240 280
Tong II .....	265 275	.....	240 280
Tong III .....	270 275	.....	280 290
Tong IV .....	210 270	.....	280 290
Tong V .....	145 180	.....	.....
Kleine tongen .....	115 120	.....	.....

## PLADIJS

### OOSTENDE

	25 jan.	26 jan.	27 jan.
Grote .....	21 23	22 25	29
lek (groot-klein) .....	21	21 22	32
Derde slag .....	20 23	20 22	33
Platjes .....	17	16	19

### ZEEBRUGGE

	25 jan.	26 jan.	27 jan.
I .....	21 22	21	21 22
II .....	21 22	21	21 24
III .....	20 22	21	22 23
IV .....	19 21	21	22 25
V .....	.....	.....	.....

### NIEUWPOORT

	25 jan.	26 jan.	27 jan.
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs .....	22 28	.....	22 26
Platjes .....	21 28	.....	21 28
Drielingen .....	17 24	.....	17 22

### UURTABEL DER OVERVAARTEN : SCHEPEN

voor de week van 31 januari tot 6 februari 1982

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 10.05 en te 14.50

Dagelijks te 07.35, behalve op 31.1 en 6.2.1982

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Op 31.1 en 6.2.1982 bijk. afv. te 21.00

Dagelijks te 18.00 en te 23.59, behalve op 6.2.1982

Dagelijks te 06.00, behalve op 31.1 en 1.2.1982

Dagelijks te 19.45, behalve op 31.1 en 6.2.1982

#### Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 01.45 en te 05.15 (onder voorbehoud)

Dagelijks te 03.30, behalve op 31.1.1982 (onder voorbehoud)

#### Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 11.40, te 15.45 en te 19.10

#### Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 01.00

Dagelijks te 04.00, behalve op 31.1.1982

Dagelijks te 07.00, behalve op 31.1 en 6.2.1982

Dagelijks te 10.00, behalve op 31.1 en 1.2.1982

Dagelijks te 22.00, behalve op 6.2.1982

#### Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 22.45 (onder voorbehoud)

Dagelijks te 20.55, behalve op 6.2.1982 (onder voorbehoud)

### UURTABEL DER OVERVAARTEN : JETFOIL

(draagvleugelboten)

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 08.40, te 13.50 en te 19.45

#### Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

Dagelijks te 10.25, te 15.25 en te 21.05

## ALLERLEI

Van de totale geschatte 370 duizend tonijn die door verscheidene visserijlanden in de Atlantische Oceaan gevangen wordt, houdt Spanje de top met 13 duizend ton, gevolgd door Frankrijk met 48 duizend ton, Taiwan 31 duizend ton, Zuid-Korea 30 duizend ton, USA 20 duizend ton, enz... Deze cijfers leren weer duidelijk het belang van Spanje als visserijmogendheid.

## PERU

Er komen in de laatste jaren heel wat garnaalfarms bij, zodat zelfs verondersteld wordt dat dit binnen kort op de marktprijs zal gaan doorwegen. In Peru alleen reeds bestaan er nu 40 firma's die in deze sektor het beheer hebben over 6 duizend garnaalvijvers. Voor wanneer bij ons ?

## DUITSLAND

De West-Duitse scheepswerf, Martin Jansen uit Leer, heeft een bouworder in Argentinië bekomen voor de bouw van een onderzoekingschip van 58 m. lengte, 11,4 m. breed en 7,2 m. diep. De hoofdmotor is een 2600 Pk die een schip een snelheid zal geven van 14 mijl per uur. Het beestje werd in bouw geboekt voor 540 miljoen B.fr., zeggen een bouwkost van meer dan een half miljard B.fr. !

# AVIA

## N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★  
Alle  
petroleumprodukten  
en smeermiddelen

Verzekerde  
bevoorrading

★  
Stipte bediening

Vertegenwoordiger :  
**HERMAN FAICT**  
Stenovenstraat 28,  
8401 Bredene  
Ø (059) 32 16 76

# Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN !

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	25 jan.	31 jan.	25 jan.	31 jan.	26 jan.	31 jan.	26 jan.	31 jan.	27 jan.	31 jan.	27 jan.	31 jan.	25 jan.	31 jan.	27 jan.	31 jan.
Tarbot grote	230	313	306	322	.....	.....	304	320	.....	.....	284	320	280	320	.....	.....
Tarbot middel	207	276	206	220	202	245	208	224	200	.....	241	259	240	280	.....	.....
Tarbot klein	115	210	158	182	136	.....	164	169	.....	.....	172	195	.....	.....	.....	.....
Griet groot	112	114	131	139	114	118	129	147	.....	.....	123	130	130	150	150	190
Griet middel	91	117	102	107	105	.....	83	102	.....	.....	85	87	.....	.....	.....	.....
Griet klein	72	106	65	88	70	.....	76	82	.....	.....	63	73	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	66	69	.....	.....	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	55	.....	.....	.....	59	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	42	.....	.....	.....	43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	11	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	30	.....	.....	.....	.....
Rog I	60	67	38	62	51	69	54	58	.....	.....	48	51	60	70	56	58
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	56	.....	35	46	48	.....	38	42	.....	.....	46	49	55	65	44	50
Scherpstaart	40	55	47	64	.....	.....	56	62	.....	.....	55	60	50	55	35	38
Halve mans	.....	.....	40	42	.....	.....	28	32	.....	.....	35	37	50	.....	26	28
Teelt	.....	.....	33	38	.....	.....	27	31	.....	.....	35	37	.....	.....	.....	.....
Katrog	17	20	6	16	15	.....	6	10	.....	.....	16	18	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	40	52	63	49	36	45	45	57	47	.....	42	50	60	70	65	70
Gul (groot)	46	53	35	48	49	51	40	44	49	.....	36	40	40	54	40	55
Gul (middel)	41	46	35	41	44	46	35	40	48	52	38	40	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	29	40	36	38	32	40	32	35	34	35	30	38	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	28	222	89	207	80	208	92	200	.....	.....	36	186	197	215	230	260
Wijting groot	26	34	22	24	25	28	24	27	25	28	24	26	30	32	26	28
Wijting klein	16	24	16	28	16	17	16	19	17	.....	18	19	16	19	17	19
Schar	26	31	18	22	20	36	18	24	24	29	20	22	25	35	25	35
Steenschol	16	151	85	107	35	118	76	82	44	118	62	83	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	46	54	43	44	52	53	36	41	60	.....	42	46	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	9	21	.....	.....	9	24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48	52	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	18	32	.....	.....	14	38	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	14	39	.....	.....	13	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	150	90	120
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	6	8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	15	19	.....	.....	15	.....	.....	.....	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	48	74	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	52	61	.....	.....	46	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	45	17	20
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	44	50	.....	.....	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	.....	.....	.....	.....	29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	40	35	45
Rode knorhaan	52	79	.....	.....	37	66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

## MARKTOVERZICHT

Wegens de ramp met de O.202 hebben we tijdens de voorbije week opnieuw geen vis van IJsland op de markt gekregen. Dank zij enkele schepen uit Zeebrugge geraakten we maandag toch aan een achtal vangsten. Meer tong dan verwacht en prijzen die stegen op het einde van de verkoop. Slips kregen toen rond de 105 fr. en kleine tong tot 119 fr. De middensoorten werden verkocht tussen 135 en 210 fr. en grote tong ging weg aan prijzen die varieerden tussen 230 en 300 fr. Dalende prijzen evenwel voor steenschol, griet en tarbot.

Ook voor staart werd niet zoveel meer gegeven, al bleef de prijs hier nog hangen tussen 90 en 220 fr. volgens de grootte.

Enkele vangsten van de Noord gaven redelijk ruime vangsten platvis. Niet alles geraakte verkocht zodat een paar honderd bennen naar vismeel verwezen werden. De ronde soorten deden het wel beter al werd voor kabeljauw nauwelijks 60 fr. het kg. betaald. Dinsdag lag die prijs nog iets lager.

Van de West kregen we vooral gul en wijting. Voor gul noteerden we tussen 30 en 55 fr. en voor wijting lag de prijs tussen het minimum (15,80) en 30 fr.

Schar was vrij duur en liep op tot bij de 40 fr. Schelvis was omzeggens niet meer op de markt. Ook haai was erg schaars. Hondshaai werd meer aangevoerd zodanig dat hier de prijs zelfs naar 9 fr. (minimum) terugviel.

De haringvisserij blijven voor erg ruime vangsten zorgen. Waar voorgaande week de ophoudprijs nog op 470 fr. de ben lag werd deze maandag verlaagd tot 300 fr. de ben. Zodoende werd geen enkele ben meer opgevangen, de prijs lag tussen 6,50 en 7,30 fr. het kg. Op voorwaarde dat de vangsten groot genoeg blijven kan er toch nog wat verdiend worden. Voor de handel die de haring verleden week nog kon kopen aan 9,40 fr. en er kennelijk ook weg mee wist, zij het in beperkte mate, wegens een tekort aan bennen, zal er nu wel een „schone frank” te verdienen zijn.

De kustvisserij blijft het in mineur doen. Maandag één garnalvangst, dinsdag helemaal niets. De visvangsters doen het nog slechter, er wordt helemaal niets in de vismijn gezet. Wat daarom nog niet wil zeggen dat er niets gevangen wordt.

dag. vis tong fr.

## VRIJDAG 22 JANUARI 1982

### KANAAL

Z.34 14 110 1550 570.817

### KUST

N.3/ 279 377 177.190  
 O.141/369 1 387 181.890  
 O.127/303 1 361 169.670  
 N.728/709 1 346 162.620  
 O.123/306 1 460 216.600  
 O.135/275 1 389. 182.930

## MAANDAG 25 januari 1982

### NOORD

Z.319 17 610 6840 1.971.540  
 Z.321 12 140 2860 868.954  
 O.83 14 300 3240 1.033.102

### KANAAL

Z.183 17 325 4750 1.686.839

### WEST

N.285 12 345 484.747  
 N.736 10 280 487.306

O.134 12 390 518.743  
 O.26 11 375 518.235  
 O.309 12 205 372.504  
**KUST**  
 N.708/709 1 705 229.296  
 O.141/369 1 601 201.630  
 N.3 /279 1 280 96.160  
 O.135/275 1 466 154.328  
 O.123/306 1 1064 340.240  
 O.127/303 1 650 208.110

## DINSDAG 26 JANUARI 1982

### WEST

N.706 10 320 509.610

### KANAAL

Z.583 15 275 3595 1.312.478

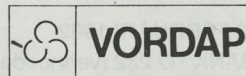
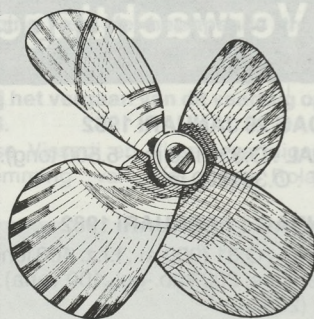
### KUST

N.708/709 1 423 153.846  
 O.123/306 1 343 120.736  
 O.135/275 1 396 135.828  
 O.127/303 1 520 192.240  
 O.141/369 1 520 199.200  
 N.3 /279 1 461 170.560

## VANVOORDEN GROEP

### Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø  
 Mangaanbrons en  
 nikkelaluminiumbrons



### VanVoorden Zaltbommel b.v.

Tel.: 00-31-4180-2654  
 Postbus 67  
 5300 AB Zaltbommel  
 Nederland  
 Telex 50140

### Vertegenwoordiger België

J. Theunissen  
 Terneuzen Nederland  
 Tel.: 00-31-1150-94117

Reparatie  
**Van Voorden België**  
 Scheepswerf van  
 Rupelmonde N.V.  
 Dijkstraat 7  
 Rupelmonde  
 Tel.: 031-742051

## WOENSDAG 27 JANUARI 1982

### WEST

N.752 8 190 318.696

## ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

## DONDERDAG 21 JANUARI 1982

B.5 W 5.000 400 12 1.356.087  
 Z.492 K 1.200 100 10 482.120  
 Z.40 W 300 150 11 379.216  
 Z.43 W 2.000 320 13 867.814  
 Z.12 K 600 50 6 244.236  
 Z.44 W 3.500 330 13 1.276.348  
 Z.400 haring 21.160  
**4.626.981**

## VRIJDAG 22 JANUARI 1982

Z.474 K 600 50 6 253.611  
 Z.507 K 1.300 100 13 646.134  
 Z.500 W 50 85 6 230.126  
 Z.408 K 1.000 100 10 478.677  
 Z.84 W 4.500 450 13 1.574.642  
 Z.400/548 haring 11.380  
 Z.471/472 haring 14.580  
**3.209.150**

## MAANDAG 25 JANUARI 1982

Z.465 W 1.200 90 12 476.300  
 Z.568 W 1.000 90 10 473.456  
 Z.564 W 1.400 100 10 667.414  
 Z.41 W 300 180 10 423.754  
 Z.533 W 300 110 9 285.015  
 Z.209 W 800 140 10 502.221  
 Z.92 N 8.000 850 15 2.620.284  
 Z.98 N 6.000 680 15 2.014.842  
 Z.128 W — 220 13 316.603  
 Z.60 N 6.800 400 15 1.489.228  
 Z.582 W 200 160 8 438.822  
**9.707.939**

## DINSDAG 26 JANUARI 1982

Z.418 N 2.800 350 13 978.729  
 Z.99 N 4.000 500 15 1.311.066  
 Z.402 KRP — 200 14 423.995  
 Z.42 N 3.000 280 14 922.076  
 Z.27 N 4.800 475 14 1.506.378  
 Z.14 N 3.800 350 11 1.206.301  
 Z.589 N 2.000 160 14 604.447  
**6.952.992**

## WOENSDAG 27 JANUARI 1982

Z.497 W 1.600 300 12 728.153  
 Z.331 W 2.500 270 14 704.022  
 Z.161 W 4.000 500 15 1.687.424  
 Z.53 W 3.500 350 12 1.360.195  
 Z.324 W 3.200 400 15 1.270.706  
**5.750.500**

## NIEUWPOORT

## DONDERDAG 21 JANUARI 1982

VIS  
 N.88 88 kg 3.605 fr.  
 N.700 88 kg 3.605 fr.

GARNAAL  
N.575 169 kg 16.562 fr.

**VRIJDAG 22 JANUARI 1982**

VIS  
N.551 391 kg 33.780 fr.

GARNAAL  
N.575 255kg 25.247 fr.

**MAANDAG 25 JANUARI 1982**

VIS  
N.710 3.787 kg 102.238 fr.  
N.720 5.373 kg 125.647 fr.  
N.590 4.152 kg 104.815 fr.  
N.738 5.455 kg 139.982 fr.  
Z.512 10.711 kg 312.137 fr.

GARNAAL  
N.575 268 kg 16.476 fr.

Vier vaartuigen van de West en één bokkennisser losten op de maandagmarkt hun vangst. Samen werden er ong. 30.000 kg vis aangevoerd voor een totale bruto-waarde van 784.819 fr. De markt werd van tong, varia en Westvis voorzien, zodat iedere handelaar probleemloos de voor hem nodige soort en kwantiteit aankopen kon. Tong nr. 1 kreeg 190 à 200 fr./kg en tong nr. 2 265 à 275 fr./kg. Voor bloktong of tong nr. 3 betaalde men 270 à 275 fr./kg en voor fruitong of tong nr. 4 210 à 270 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 145 à 180 fr./kg aangekocht en kleine tong tegen 115 à 120 fr./kg. Grote tarbot haalde 280 à 320 fr./kg, middenslag tarbot 240 à 280 fr./kg en griet 130 à 150 fr./kg. De prijs voor pladijs betaald kende een fikse daling. Zelfs diende een ganse partij drieling en visjes tegen de minimumwaarde gestopt te worden en werden deze soorten van extra kwaliteit tot vismeel verwezen. Grote pladijs bekam 1100 à 1400 fr. de ben, middenslag of drieling pladijs 1050 à 1400 fr. de ben en visjes 850 à 1200 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3000 à 3500 fr. de ben opgekocht en gul tegen 2000 à 2700 fr. de ben, dit volgens sortering. De weinig aangevoerde rog werd tegen volgende prijsnotering aan de koper gebracht. Moerog tegen 60 à 70 fr./kg, tilten tegen 55 à 65 fr./kg en scherpstaarten tegen 50 à 55 fr./kg. Doorn- of speurhaai werd tegen 2400 à 2600 fr. de ben opgekocht en zeehond tegen 40 à 45 fr./kg. Grote wijting noteerde men aan 1500 tot 1600 fr. de ben en kleine wijting aan 800 tot 950 fr. de ben. Grote zandschar bekam 1500 tot 1750 fr. de ben als marktprijs en kleine zandschar 1050 à 1250 fr. de ben. Opnieuw werd variatie tegen lonende prijzen opgekocht. Staartvis bekam 197 à 215 fr./kg, tongschar 80 à 150 fr./kg. Grote tarbot haalde zelfs 280 à 320 fr./kg en middenslag tarbot 240 à 286 fr./kg. Er kon op de maandagmarkt een matige belangstelling vanwege de handelaars vastgesteld worden gepaard gaande met een middelmatige prijsnotering voor alle soorten.

**WOENSDAG 27 JANUARI 1982**

VIS  
N.723 4.393 kg 110.981 fr.  
N.172 6.443 kg 202.627 fr.  
N.346 5.060 kg 151.482 fr.

GARNAAL  
Nihil

Na een maandagmarkt die qua aanvoer ruim genoemd kon worden, werd de woensdagmarkt door een schaarse aanvoer gekenmerkt. Drie vaartuigen van de West losten samen 15.800 kg vis voor een bruto-besomming van 465.090 fr. Tong Nr. 1 à 2 kreeg 240 à 280 fr./kg en tong nr.3 à 4 280 à 290 fr./kg. Tongschar bekam 90 à 120 fr./kg, staartvis 220 à 260 fr./kg en griet 150 à 190 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 1100 à 1300 fr. de ben genoteerd, drieling tegen 1050 à 1400 fr. de ben en visjes tegen 850 à 1100 fr. de ben. Voor kabeljauw boekte men prijzen variërende van 3250 tot 3550 fr. de ben en voor gul 2000 à 2900 fr. de ben, wijl voor de voorkleine gul 1840 tot 1960 fr. fr ben werd betaald. De prijs voor rog neergepend kon ver van denderend genoemd worden. Moerog haalde 2800 à 2900 fr. de ben, tilten 2200 à 2500 fr. de ben en scherpstaarten 1400 fr. de ben voor de kleine tot 1900 fr. de ben voor de grote. Grote wijting bekam 1300 à 1400 fr. de ben en kleine wijting 850 à 950 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 1600 à 1750 fr. de ben opgekocht en kleine zandschar tegen 1200 à 1250 fr. de ben. De prijs voor zeehond betaald was aan een grote marktdaling onderhevig in vergelijking met de prijs vorige week geboekt. Zo haalde zeehond 850 tot 1000 fr. de ben, rode soldaten 65 à 80 fr./kg en knorhaan 35 à 45 fr./kg.

**Verwachtingen**

**VRIJDAG 29 JANUARI 1982**

KANAAL : O.33 (170 m. - 5.500 tong).  
WEST : O.35 (300 m.)

**MAANDAG 1 FEBRUARI 1982**

IJSLAND : O.81 (900 m., t.t.z. 400 leng, 200 rode zeebaars, 200 kab.-gul, 100 varia).  
O.129 (225 m.)  
WEST : N.45, N.597, O.206, O.229.

**DINSDAG 2 FEBRUARI 1982**

MONKEY BANK : O.232 (vermoedelijk).  
WEST : Z.483.

**WOENSDAG 3 FEBRUARI 1982**

WEST : Z.38.



**Familiaal**  
**3/4**  
**Apollinaris**  
**Apollinaris**  
**DE KONINGIN DER TAFELWATERS**

**AVIA**

**N.V. ROSSEEL BRUGGE**

(050) 33.99.14

★  
Alle  
petroleumproducten  
en smeermiddelen

Verzekerde  
bevoorrading

★  
Stipte bediening

Vertegenwoordiger :  
**HERMAN FAICT**  
Steenovenstraat 28,  
8401 Bredene  
☎ (059) 32 16 76



**LIPS n.v. sloopsschroeven**

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN  
Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :  
**JAMES A. LAMBERT**  
Werfkaai 43,  
8380 Zeebrugge  
Tel. (050) 54.64.26  
Privé (02) 731.74.66

de bewapende treilers van de eerste wereldoorlog waarvan de eerste O.131 «John» deel uitmaakte. Deze hulde moest plaats vinden in het kader van de artikels van de reeks «50 ans après... activité navale belge 14/18». De Federatie van de Belgische Zeelieden van de oorlogen 14/18 en 40/45 had ons daarover documentatie ter hand gesteld. Het feit dat deze moedige mensen nooit als Belgische oudstrijders werden erkend en dat, bij voorbeeld, de heer L. Leconte, de bijna unieke historicus van onze militaire marine, over deze boten en mensen niet spreekt, heeft onmiddellijk een zware hindernis opgetrokken. Meer nauwkeurige inlichtingen en, meer bepaald, over het statuut van deze zeelieden, waren nodig en vergden opzoekingen in Engeland. In 1971 heeft, op onze aanvraag, onze zeer verdienstelijke militair-lucht en zee attaché te Londen, die destijds luitenant-generaal vliegenier baron M. Donnet CVO DFC (M. Donnet en A. Divoy zijn de helden van deze ontsnapping uit België met een sportvliegtuig. Het toestel is nu nog altijd zichtbaar in het Koninklijk Legermuseum te Brussel) was, contact met het Britse «Ministry of Defence» opgenomen. Er werd vriendelijk geantwoord dat dit archief nu in «the Public Record Office» (Brits Algemeen Rijksarchief) bewaard werd en dat iemand ter plaatse moest gestuurd worden. Dit is een nog altijd bestaande mogelijke zending voor een navorser.

Indien de inlichtingen van de Federatie niet volledig en nauwkeurig zijn, om een betrouwbaar artikel op te stellen, zijn zij echter wel voldoende om, in het kader van dit artikel, een korte hulde te brengen aan de voorganger van de derde O.81 «John», namelijk de eerste O.131 «John» en aan de andere bewapende treilers van de eerste wereldoorlog.

Het is wel bekend dat, om het hoofd te bieden aan de totale onderzeese oorlog, de Geallieerden een aantal maatregelen hebben genomen. Talrijke vissersvaartuigen werden opgeëist en bewapend door actieve leden van de Franse of Britse Marine. Vissersvaartuigen werden zelfs in neutrale landen gekocht en dit tegen hoge prijzen. Anderzijds kregen vaartuigen van de koopvaardij een bewapening. Om een maximum te bereiken, heeft de Britse Admiraliteit eveneens gebruik gemaakt van vissersvaar-

tuigen die de visvangst dieven uitoefenen maar tevens werden uitgerust met een kanon om gebeurlijk op Duitse U-boten te schieten. Op te merken valt dat deze vijandelijke onderzeeërs zonder genade alle vissersboten die zij ontmoetten in de grond boorden. Gewoonlijk kwam de U-boot aan de oppervlakte om zijn kanon te gebruiken en zijn kostbare torpedo's te sparen. De bewapende vissersvaartuigen vormden dus een soort «Home Guard» ter zee. Zij waren bewapend om zich te kunnen verdedigen en terzelve tijd, als het mogelijk was, schade toe te brengen aan de U-boten.

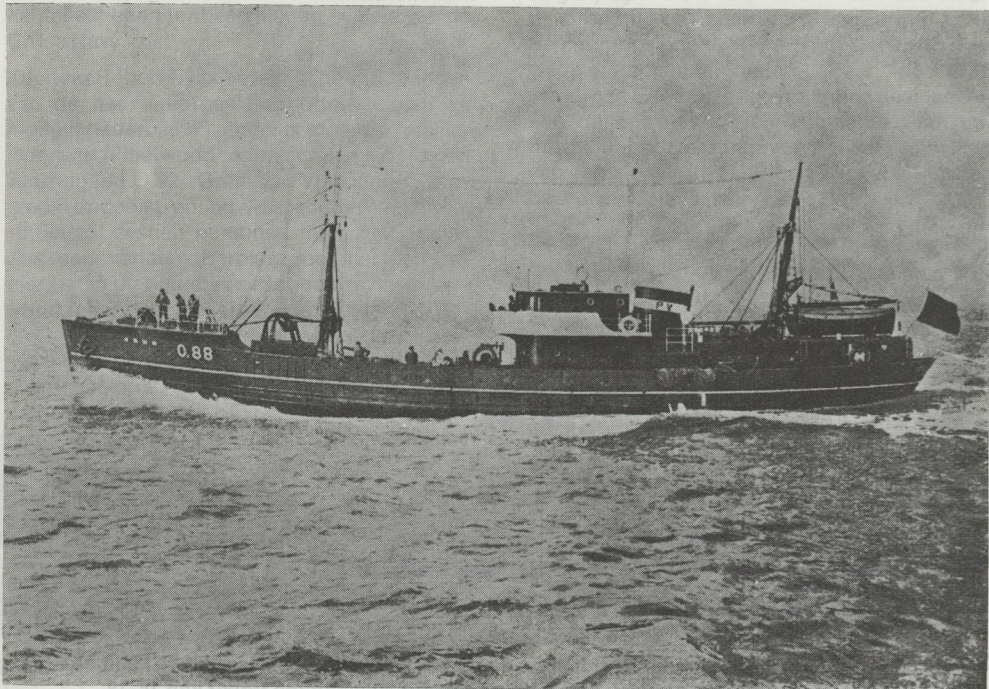
Op te merken valt dat deze bewapening en uitrusting heel wat tijd hebben gevegd. De eerste treilers werden einde 1917 bewapend en de laatste in de eerste maanden van 1918. Zij waren dus maar enkele maanden in de oorlog bedrijvig. Deze vereiste nauwkeurigheid doet echter geen afbreuk aan de rechten op de nationale erkentelijkheid van deze bemanningen.

Volgens de Federatie zijn de namen van elf bewapende vissersvaartuigen met zekerheid gekend. Zij hebben werkelijk met vijandelijke U-boten gevecht geleverd en dit onder het gezag van de aangeduide schipper. Het is niet uitgesloten dat nog enkele andere vissersvaartuigen eveneens bewapend werden.



**De bemanning van de bewapende treiler O.131 «John» gedurende de eerste wereldoorlog. Zes leden van de bemanning verloren het leven bij het vergaan van dit vaartuig op 3 januari 1918.**

Uit «Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen», met toestemming van de Heer Roland Desnerck.



**De O.88 «John» bij het begin van zijn leven.**

(Foto ter hand gesteld door Boelwerf Temse)



**Schipper R. Brouxhon van de O.35 «Alfred-Edith» vereremerd door de Koning van Engeland te Buckingham Palace.**

Cliché : Federatie van de Belgische Zeelieden van de oorlogen 1914/1918 en 1940/1945.

- O.35 Alfred-Edith - Kapitein Brouxhon
- O.38 Princesse Marie-José - Kap. Klausling L.
- O.43 Marthe - Kapitein Azaert P.
- O.55 Comte Horace van der Burg - Kapitein Van Wette A.
- O.75 Ibis IV - Kapitein Brys A.
- O.81 Isa - Kapitein Dedrie L.
- O.85 Président Stevens - Kapitein Defer P.
- O.120 Baron Ruzette - Kapitein Zonnekeijn L.
- O.130 Jacqueline later O.140 Raymond - Kapitein Blondé A.
- O.131 John - Kapitein Pincket P.
- O.154 Marguerite - Kapitein Verduyn

Dank zij een artikel verschenen in het «Visserijblad» (jaar 1938 Nr 32), zijn de gevechten geleverd door vaartuigen van de «Pêcheries à Vapeur» ons meer bekend. Op 4 december 1917 loste kapitein Louis Dedrie van de «Isa», die kort voordien bewapend was, vier kanonschoten op een vijandelijke onderzeeër. Deze nam de vlucht. Op 31 december 1917 zette kapitein Pierre Pincket van de bewapende treiler «John» volle stoom op een onderzeeër en na vijf kanonschoten in zijn richting gelost te hebben, moest de onderzeeër de vlucht nemen. Op 21 maart 1918 vaarde de «Président Stevens» samen met de «Baron Ruzette». De twee boten werden door een onderzeeër aangevallen en na een hardnekkige verdediging waarbij de «Président Stevens» 22 kanonschoten en de «Baron Ruzette» 4 kanonschoten losten, was de Duitse onderzeeër verplicht het onderspit te delven.

Wat onze eerste «John» betreft, mogen wij nog bijvoegen dat dit vaartuig, op 21 maart 1916, de Noorse steamer «Rosenwald», die zich in gevaar bevond, te Swansea in veiligheid had gebracht. Jammer genoeg moest de O.131 «John» op 3 januari 1918 vergaan, en dit tengevolge van een aanvaring met een andere Belgische bewapende treiler, de O.55 «Comte Horace van der Burgh» van de rederij Baels J. Zes

leden van de bemanning van de «John» verloren het leven.

Volgens de Federatie waren de bemanningen van deze bewapende treiler in de «Koninklijke Reserve Marine» (Royal Naval Reserve of Royal Naval Volunteer Reserve) aangemonsterd en dit om niet als vrijschutters aangezien te worden. Het schijnt wel vast te staan dat de grote bewapende treilers hun thuishaven te Milford Haven hadden. Wij weten reeds dat de heer John Bauwens daar gevestigd was. Te Milford Haven, altijd volgens de Federatie, voerden alle schepen de Belgische vlag. In geval van gevecht met vijandelijke onderzeeërs, trokken de bemanningen marine-uniformen aan om te vermijden te worden aangezien als vrijschutters, in dit geval gerechtigd met de kogel. Te Fleetwood vaarden de Belgische treilers met een Belgische bemanning in groep van vijf eenheden, die in de mate van het mogelijke samen bleven. Op één dezer schepen was een Engels officier en op alle bewapende vissersboten was hun een kannonier toegezegd. Dit bewees ten volle dat deze mensen aangezien werden als militairen, niettegenstaande zij tot heden, door de Belgische overheid, als dusdanig nimmer zijn erkend geweest. De heldendaden van onze zeevissers werden bij verschillende gelegenheden door de Engelse koning gewaardeerd en beloond met de hoogste onderscheidingen, zijnde het Distinguished Service Cross.

Een foto bewijst inderdaad nog dat schipper R. Brouxon van de bewapende treiler O.35 «Alfred-Edith» te Buckingham Palace werd geroepen en door koning George V gedecoreerd werd. Op 24 april 1918, bij een gevecht tegen een onderzeeër en terwijl hij aan het zinken was, heeft hij zijn zinkende vaartuig tegen de onderzeeër gestuurd en hem geramd. Werd deze U-boot werkelijk tot zinken gebracht? De Federatie spreekt van drie dergelijke gevallen. Buiten het geval van de O.35 «Alfred-Edith», is er nog een ander geval gekend. Op 26 mei 1915 werd de O.130 «Jacqueline», kapitein A.E. Blondé, door een Duitse onderzeeër aangevallen die pas de SS «Morwenna» getorpedeerd had. Niettegenstaande het feit dat de «Jacqueline» nog niet bewapend was en zich onder het vuur van de vijand bevond, aarzelde kapitein Arsène Blondé niet recht op de onderzeeër te sturen om te beproeven door aanvaring de U-boot lek te krijgen. Doch deze verdween vooraleer aangevaren te zijn. Daarna redde de «Jacqueline» 29 leden van de bemanning van de «Morwenna».

Wij hadden besloten onze eerste opzoekingen in de richting van de O.35 «Alfred-Edith» te sturen. Wij hebben hierover met P.E. Scarceriaux gesproken in oktober 1971. Hij heeft ons gezegd dat de vernieling van een Duits U-boot door een Belgische bewapende treiler officieel niet bekend is. Het is echter mogelijk dat de aangeramde U-boot schade heeft opgelopen. Ondanks het feit dat P.E. Scarceriaux alles kende en namelijk de naoorlogse Duitse verslagen over de oorzaken van verliezen van U-boten, waren wij niet volledig overtuigd. Deze aarzeling moest verdwijnen bij de grondige kennisgeving van de geschiedenis van kapitein Fryatt die nog altijd te Brugge en te Zeebrugge vereerd is.

Met zijn mailboot «Brussels» van de Great Eastern Railways, had hij een U-boot geramd. Het vijandelijke schip werd niet tot zinken gebracht maar heeft zware schade opgelopen. Hij kon nochtans, zeer traag en zeer moeilijk, Zeebrugge bereiken. Later viel de «Brussels» en zijn kapitein Fryatt in de handen van het Marinekorps Flandern. Te Brugge werd kapi-

tein Fryatt ter dood veroordeeld en gefusilleerd als vrijschutter op zee. Wat Fryatt met een schip van ca. 25900 bt op een snelheid van misschien 20 knopen niet heeft kunnen doen was mogelijk voor een stoomtreiler van een paar honderd tonnen op een snelheid van enkele knopen? Opnieuw vermindert dit niet de eretiteln van onze zeevissers. P.E. Scarceriaux heeft ons nog erbij bevestigd dat, op het einde van de eerste wereldoorlog, grote Belgische stoomtreilers, de ene na de andere bewapend werden en dat zij, bij gevecht, de «White Ensign» moesten hijsen.

Ondanks alle soorten pogingen en inspanningen, ondanks de oprichting, bij akte Hij had dus, om zijn beurt, vier reizen naar IJsland en moest dan thuis blijven om een ander de kans te geven. Het begin van 1941 bracht een hoop werk op met de aankomst van de O.86 «Georges Edouard» van de rederij Hij had dus, om zijn beurt, vier reizen naar IJsland en moest dan thuis blijven om een ander de kans te geven. Het begin van 1941 bracht een hoop werk op met de aankomst van de O.86 «Georges Edouard» van de rederij Ondanks alle soorten pogingen en inspanningen, ondanks de oprichting, bij akte van 4 september 1934, van de Federatie (destijds Verbodering van Belgische Zeelieden van de oorlog 1914-1918), werden deze mensen nooit als Belgische of Geallieerde oudstrijders van WO I erkend. Zij kregen het antwoord dat zij noch Belgisch militair, noch burger gehecht aan het gemobiliseerde Belgisch leger waren geweest. Ofwel waren zij van actieve dienst vrijgesteld. Anderzijds greep hun gebeurlijke inlijving in de Britse Marine niet plaats op aanvraag of op bevel van de Belgische Regering. Voor de Belgische overheid zijn zij onbekenden en vreemdelingen gebleven. Tot nog toe kennen onze zeevissers van WO II praktisch hetzelfde lot. Onze huidige aktie is grotendeels gesteund op de noodwendigheid een zo afschuwelijk gebrek aan nationale erkentelijkheid te vermijden. En zo komen wij bij onze vissers van 40/45 terug en namelijk bij onze grote diepzeetrelers.

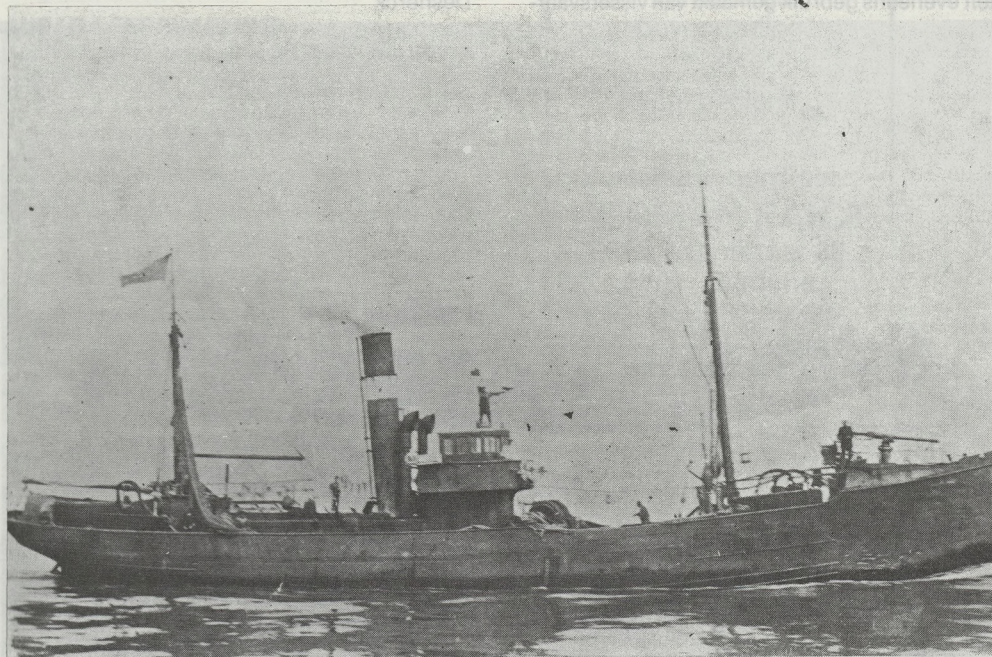
#### DE VERZAMELING TE FLEETWOOD...

Na de ontruiming van Duinkerke, werden de Belgische vissersvaartuigen die, op dit

tijdperk, grotendeels te Dartmouth te samen waren gebracht, naar andere havens gestuurd. De kleine vaartuigen moesten naar Brixham en Newlyn-Penzance varen. De grotere werden naar Milford Haven, Swansea of Fleetwood gestuurd. Fleetwood, op de Ierse Zee, was reeds oorlogsthuishaven gedurende de eerste wereldoorlog. Deze haven was bij onze kapiteins van grote diepzeetrelers zeer goed gekend. Zij kwamen namelijk daar hun visvangst verkopen op de terugreis van IJsland. Deze werd gewoonlijk gemaakt gedurende de eerste maanden van de oorlog (september 1939 tot mei 1940). Zo bespaarde men een lange en gevaarlijke reis naar België en, anderzijds, waren de prijzen in Engeland zeer hoog. De boten kwamen dus niet in België terug en, op 10 mei 1940, hadden veel vaartuigen Oostende sedert lange weken verlaten. Bij het uitbreken van de oorlog tussen Duitsland en België, hebben onmiddellijk sommige kapiteins gepoogd naar Oostende te varen om familieleden af te halen. Zij werden overal door de Britse Marine tegengehouden. Er werd fel gediscussieerd via de radio, met de rederijen en met de vaartuigen die nog te Oostende aan het wachten waren om te vluchten, en dit onder zware luchtaanvallen. Eindelijk en met de ware hulp van God, kwamen de laatste vaartuigen in Engeland volgeladen met vluchtelingen en daarin de familieleden van de bemanningen van de vaartuigen die reeds in Engeland tegengehouden waren. Dit alles werd ons door kapitein Robert Rycx, met dewelke wij kennis zullen maken, medegedeeld. Dit keer moest de heer John Bauwens zijn vloot niet meer vergezellen. Hij was reeds 74 jaar oud! Het bijna volledig bestuur van de «Oostendse Rederij» (bijgenaamd de Rode Vloot) kwam zich integendeel te Fleetwood vestigen.

Ere-kapitein-ter-zee Georges Depoorter, die wij reeds als waterschout te Nieuwpoort en als dienstdoende Belgische verbindingsofficier te Saint-Vaast-la-Hougue kennen, verklaart ons:

« Fleetwood was door onze grote diepzeetrelers gewoonlijk bezocht en de grote rederijen (Pêcheries à Vapeur en Oostendse Rederij) waren zelfs ter plaatse door Britse agenten vertegenwoordigd, net zoals de rederijen ter koopvaardij. Enkele dagen na mijn ontschepping te Falmouth, op 20 juni 1940, kwam ik te Londen



De O.55 «Comte Horace van der Burgh» van de rederij Baels die, op 3 januari 1918, in aanvaring met de O.131 «John» kwam. Typische afbeelding van een bewapende treiler van 14-18.

Cliché : Federatie van de Belgische Zeelieden van de oorlogen 1914/1945.

bij het Bestuur van het Zeewezen aldaar en ik werd aangeduid om, onmiddellijk, naar Fleetwood te vertrekken om daar de dienst van waterschout te doen. Ik heb onmiddellijk een vergadering met de agenten van de rederijen en enkele kapiteins gehouden. De agenten waren van advies dat het niet meer wenselijk was naar IJsland te varen. Zij vonden de afstand te groot en te gevaarlijk voor alleenvarenden en niet-bewapende vissersvaartuigen. Zij stelden dus voor dichtbij de kust te blijven en niet verder dan St.-Hilda of Rockall te gaan vissen. Deze twee punten zijn gelegen op de route naar IJsland, ten noorden van de Britse Eilanden. De kapiteins waren intengedeel van advies dat het noodzakelijk was op IJsland te blijven varen om een deftige visvangst terug te brengen. Er werd voorlopig besloten een poging te maken en zij keerden terug zonder merkwaaardige hindernissen en met een zeer goede visvangst die tegen hoge prijs werd verkocht. Zo was het definitief besloten op IJsland te blijven varen. Dit succes had toch zijn keerzijde. Met deze reizen werd de aandacht van de admiraliteit getrokken op het feit dat de Belgen nog over een tamelijk groot aantal diepzeetrelers beschikten en nieuwe opeisingen kwamen deze van het begin volgen. Wij hadden namelijk bijna een tiental vaartuigen meer dan de Nederlanders. Anderzijds was Victor Billiet druk aan het werk om vrijwilligers tussen de Belgische vissers aan te werven. Volgens het eerstaangenomen plan moesten deze vrijwilligers aan boord van opgeëiste Belgische grote vissersvaartuigen dienst doen. »

Dank zij het werk van deze verdienstelijke navorsers uit De Panne, de heer C. Declercq, is het mogelijk de timing van de opeisingen van grote Belgische diepzeetrelers min of meer te reconstrueren. Alléénlijk wat de drie grote rederijen betreft, vinden wij : 4 vaartuigen in juli 40, 5 vaartuigen in augustus 40, 3 vaartuigen in september 40, 1 vaartuig in februari 41 en 1 vaartuig in maart 41. Dit maakt te samen 14 vaartuigen hetzij meer dan de helft van de dergelijke in Engeland aangekomen Belgische vaartuigen. Eigenaardig genoeg, had de Admiraliteit een voorkeur voor de stoomtreilers : 9 op 14 ! Wij hebben reeds gewezen op het feit dat wij mogen fier zijn op de medewerking van onze vissersvloot, alléén reeds wat betreft het aantal schepen ter beschikking gesteld van de Britse Navy.

Kapitein Robert Rycx bevestigt de verklaringen van de heer Georges Depoorter. Na talrijke moeilijkheden, is hij eindelijk met vele familieleden te Fleetwood aangekomen. Zij eigen vaartuig, de O.92 «Graaf van Vlaanderen» was reeds opgeëist en hij was zonder werk met vijftien of zestien personen thuis (het «huis» was een verlaten barbiersalon met één kamer !). Op dit ogenblik bevonden zich te Fleetwood maar twee treilers van de Oostendse Rederij, de O.158 «Edouard Anseele», die de oorlog moest overleven, en de O.159 «Transport» die moest, op 23 oktober 1945, met een bemanning van 13 mannen op mijnen in de lucht vliegen. Het was onontbeerlijk op IJsland te blijven varen om gunstige vangsten te mogen terugbrengen. Daar een tekort aan boten reeds bestond, moesten de schippers om de beurt varen. Gelukkig genoeg waren de prijzen zeer hoog en zo was het mogelijk met een onregelmatig werk zoveel familieleden te voeden. Er werd echter beroëp gedaan op vrijwilligers voor de Belgische Afdeling van de Royal Navy en werkloze vissers zonder familieleasten, hebben zich aangemeld. Schippers en daaronder kapitein Rycx waren akkoord om in de Navy te



Stuurman Leo Grunewald, kort na de oorlog.

treten als gezagvoerder van een Belgisch opgeëist vissersvaartuig. Dit was echter onmogelijk daar de reglementen van de Navy formeel voorzien dat ieder vrijwilliger een opleidingsperiode van zes maanden als «ordinary seamen», en zonder rekening met burgerlijke graden te mogen houden, moet doen. Pas na zes maanden is het mogelijk van een hogere graad te spreken. Dit was niet mogelijk voor mensen met zware familieleasten en dit werd door de plaatselijke admiraliteit begrepen en betreurd. Kapitein Rycx, zoals gezegd, had zware familieleasten. Zijn vrouw, zijn vier kleine kinderen, zijn schoonmoeder en nog andere schoonzusters en kinderen waren met de vluchtelingen uit Oostende bij hem aangekomen.

Hij had dus, om zijn beurt, vier reizen naar IJsland en moest dan thuis blijven om een ander de kans te geven. Het begin van 1941 bracht een hoop werk op met de aankomst van de O.86 «Georges Edouard» van de rederij «Pêcheres à Vapeur», die vroeger vanuit Milford Haven had gevaren. Jammer genoeg verging dit vaartuig bij zijn eerste reis vanuit Fleetwood en dit bij stranding op IJsland op 13 februari 1941. Vijf bemanningsleden verloren het leven in afschuwelijke omstandigheden. Daar de O.86 «Georges Edouard» een prachtige deelneming aan de ontruiming van Duinkerke heeft gemaakt, zal dit vaartuig het voorwerp uitmaken van een eigen artikel. Robert Rycx was niet aan boord voor die laatste reis.

De O.86 «Georges Edouard» werd onmiddellijk te Fleetwood door een ander vaartuig uit Milford Haven en van dezelfde rederij vervangen. Alzo is voor ons het ogenblik gekomen om aan boord van de O.88 «John» in te schepen en met hem, onder het vuur van de Luftwaffe, schipbreuk te maken.

Laten wij eraan herinneren dat het gaat om een stalen motortreiler van 197,34 bt en 61 nt, uitgerust met een motor Carels van 500 pk, ultrasone dieptemeter, telefoon en telegraaf (radioseinletters OSHA). Het vaartuig werd in 1936 op de scheepswerven van Boel en zonen te Temse gebouwd.

Stuurman Leo Grunewald was aan boord sedert het begin van de oorlog en daarom zullen wij hem eerst het woord geven.

#### STUURMAN LEO GRUNEWALD VERTELT :

« Ik ben geboren te Oostende op 21 juni 1914 uit een vissersfamilie. De 23ste augustus 1916 verongelukte mijn vader op zee vóór de haven van Oostende. Van 1924 tot 1929 verbleef ik in de Koninklijke kadettenschool «Ibis», waar ik cursussen in de zeevaart volgde. Op veertienjarige leeftijd was ik in het bezit van de brevetten «leerling-schipper» en «marconist 2de klasse ter visserij».

De 12de februari 1929 werd ik aangemonsterd aan boord van de «Duchesse de Brabant» (O.80) als scheepsjongen en marconist. De «Duchesse de Brabant» was een vaartuig dat altijd viste in de IJslandse wateren. Dit vaartuig was eigendom van de rederij «Pêcheres à Vapeur». Ik ben voor die rederij blijven varen totdat het ongeluk gebeurde met de «John» gedurende de tweede wereldoorlog.

**25 mei 1940 :** Milford Haven verlaten aan boord van de «John» om aan de zuidkust van Ierland de visserij uit te oefenen.

**29 mei 1940 :** Een Duits vliegtuig beschoot en bombardeerde ons. De eerste keer miste hij ons. Maar toen hij ons voor de tweede keer bombardeerde kwamen enkele brandbommen terecht op het dek en in de reddingsboot. Terwijl we de brand, ontstaan door de brandbommen, probeerden te blussen werden we verschillende keren door het Duits vliegtuig beschoten zodat we verplicht waren de korreboel te laten lopen om beter te kunnen manoeuvreren. De resultaten van zijn aanval : twee bemanningsleden werden licht gekwetst, veel kogelgaten, maar gelukkig allemaal boven de waterlijn, reddingsboot uitgebrand, keerkoppeling ontzet, korreboel verloren met 2 x 650 vaam touw en de reservekorre uitgebrand.

Vraag : Waar is het gebeurd ?

Antwoord : op ongeveer 12 mijlen in het STW van Kaap Clear (zuidkust Ierland).

**30 mei 1940 :** aankomst in Milford Haven. De herstellingen aan de «John» duurden 3 weken.



Kapitein Rycx aan boord van een recente motortreiler.

**28 juni 1940** : met verschillende treilers Milford Haven verlaten en koers gezet naar de visserijgronden van Kinsale.

**1 juli 1940** : de vloot werd aangevallen door Duitse vliegtuigen, die ons gedurende 20 minuten bestookten met bommen en snelvuurgeschut. Op de «Milford 7» die erg beschadigd werd, verloren twee bemanningsleden het leven en werden vier andere gewond. De «Milford 6» bevond zich in zinkende toestand. Zes gekwetste bemanningsleden van dit vaartuig werden gered door een Engelse patrouilleboot. Op de «John» was de schade gering, slechts enkele kogelgaten boven de waterlijn.

**4 augustus 1940** : koers gezet naar Milford Haven om te markten. Schipper : Dedrie Louis en stuurman Grunewald Leo.

**2 oktober 1940** : Milford Haven verlaten en koers gezet naar de zuidkust van IJsland, met volgende bemanning :

Schipper : Rycx Robert  
Stuurman : Grunewald Leo  
1ste motorist : Clays Juvenal  
2de motorist : Dewaele Leon  
3de motorist : Marest Maurice  
Matrozen : Dedrie Henri  
Dewulf Jan  
Vanhijfte Aimé  
Collet Tom  
Carbon Peter  
Vanhoecke Frans  
Goes Albert

Kok : Eiland Hippoliet

**25 mei 1941** : korre laten vallen aan het lage land van IJsland.

**1 juni 1940** : visserij gestopt en koers gezet naar Fleetwood met een volle lading (tussen 1300 en 1400 kits van verschillende soorten vissen). Gedurende de nacht werden we tweemaal tegengehouden door Engelse patrouilleboten.

**2 juni 1941** : omstreeks 6u30 werden we aangevallen door een Duitse vlieger, die ons beschoot met snelvuurgeschut en daarbij drie bommen liet vallen. Gelukkig misten die drie bommen ons. Na een laatste salvo vertrok hij in westelijke richting, daar bemerkten we later drie vaartuigen die rookten. Deze keer leed de «John» veel schade : langs de stuurboordzijde was alles doorschoten en er waren verschillende gaten aan de waterlijn ter hoogte van het visruim. Enkele ogenblikken later viel de motor stil. De oorzaak daarvan was dat de mazouttank langs stuurboordzijde was doorschoten en volliep met water. De motorist slaagde erin de motor te starten en wij hebben dan koers gezet naar Schotland.

**3 juni 1940** : omstreeks 5u30 werden wij opnieuw aangevallen. Die aanval was geweldiger dan die van de vorige dag. Dit kwam doordat de Duitse vlieger ons van achter aanviel en beschoot en terzelvertijd bommen wierp die dicht bij de «John» terecht kwamen. De «John» was gans ontredderd en maakte veel water. Omdat de reddingsboot stuk geschoten was moesten wij met man en macht werken om een vlot te bouwen van de bakplanken, vaten en boeibladen. Omstreeks 8u30 aangevallen door een Duits vliegtuig, dat verschillende keren over ons vloog en elke keer een salvo gaf. Tijdens de aanval heeft schipper Rycx het vliegtuig beschoten met een lewisgun. De machinekamer leed grote schade, de hulpmotor was stukgeslagen. De motorist verklaarde dat veel smeeroil verloren ging doordat de carter van de hoofdmotor gekraakt was van de eerste tot de derde cilinder aan de onderkant en dat wij nog

voor ongeveer 30 minuten olie hadden. De schipper nam toen het wijselijk besluit het schip te stoppen en te laten drijven om op mogelijke hulp te wachten.

Om 11 uur bemerkte de uitkijk in de mast een vaartuig in het westen. Gelukkig startte de motor en wij hebben dan koers gezet naar het vaartuig. Gedurende het malen waren wij verplicht visolie te gebruiken. Op 10 à 15 meter van het schip viel de motor stil. Het was een tanker, de «Thorshavet» van Noorwegen, met bestemming Greenock. De kapitein van de tanker wilde de «John» niet op sleeptouw nemen omdat de «John» in zinkende toestand verkeerde. Wel werd er een reddingsboot uitgezet om ons over te nemen. De kapitein en de bemanningsleden van de tanker ontvingen ons hartelijk en gaven ons alle mogelijke comfort.

**5 juni 1941** : aankomst te Greenock. Die dag waren er rond de 900 overlevenden binnengebracht, waaronder vele bemanningsleden van het Duitse slagschip «Bismarck». Het toeval wilde dat wij op dezelfde trein zaten als de bemanningsleden van de «Bismarck» met als bestemming Liverpool.

Reeds de 25ste juni 1941 werd ik aangemonsterd aan boord van de O.124 als stuurman. Later werd ik aangemonsterd op de H.37, eveneens als stuurman. De 16de juli 1944 verlieten wij Fleetwood om de visserij uit te oefenen. De 18de juli 1941 hoorden wij een geweldige ontploffing en werden terzelvertijd een hevige schok gewaar. Door die schok verloren wij de voorste visplank en de korre. De motorist kwam melden dat de boot water maakte in de achtersteven. Wij hebben dan onmiddellijk koers gezet naar Douglas. Daar hoorden wij dat de O.303 in de lucht was gevlogen en dat één van de bemanningsleden van de O.303 gered werd terwijl drie andere leden nog vermist waren. Later vernamen we dat de oorzaak van die ontploffingen mijnen waren, gelegd door een Duitse onderzeeboot. »

Een hartelijk dank aan stuurman Leo Grunewald voor zijn verslag en nu komt de beurt aan kapitein Robert Rycx.

#### UIT DE BIOGRAFIE VAN KAPITEIN ROBERT RYCX...

Kapitein Rycx heeft voor ons niet alleen zijn oorlogsavonturen doch gans zijn leven laten schrijven. Dit maakt een totaal van 55 getijpte bladzijden. Wij zijn dus verplicht een samenvatting ervan te maken en soms uittreksels te geven. Het is zeer spijtig, want daarin staat een levenslange ervaring op alle door de Belgische vissers bezochte visgronden, met verschillende boten en ook met verschillende bazen. Robert Rycx heeft praktisch alle mogelijke toestanden gekend. Eén zaak is zeker, hij heeft zeer hard moeten werken.

Robert Rycx is geboren te Oostende op 7 oktober 1908, in een gezin van tien kinderen. Zijn vader was geen visser doch wel kapper. De grootvader was echter reder van twee garnalboten. Bij het naderen van de vijand werd één van deze boten naar Frankrijk gestuurd om vluchtelingen te evacueren. Het vaartuig kwam terug om familieleden af te halen. Het kwam juist te laat en, onder het vuur van de Duitsers, moest hij vluchten. Gelukkig genoeg blaasde de wind nog in de goede richting. Robert en zijn familie zijn dus te Oostende gebleven. Hij heeft alleen maar afschuwelijke souvenirs van de oorlog 14/18 : bombardementen met totale vernieling van het familiale huis, kinderen verminkt bij het spelen met niet ontplofte obussen of granaten (hij heeft zelf zijn vingers bijna ver-

loren !), de slechte voeding en, bij het naderen van onze troepen, de wegvoering door de Duitsers van de weerbare mannen (daaronder de vader en de oudste broer van Robert). Hij heeft nochtans, vanaf 1915 tot 1918, drie jaren lang, de cursussen over de visserij gevolgd. Deze cursussen waren door de welbekende Pastoor Pype (Mijnheer Henri, zoals men zegde), Aalmoezener van de Visserij, bijgestaan door Broeder Adolf en later door Broeder Desigantus opgericht. De cursussen waren, natuurlijk, in zeer slechte materiële voorwaarden gegeven maar de leraars, die meestal op de «Aviso» (visserijwachtschip «Ville d'Ostende» of «Ville d'Anvers») hadden gewerkt, deden hun opperste best. Robert had alzo, gedurende deze drie jaren van ellende, veel, veel geleerd nopens de vissersstiel en dit zonder zee te mogen kiezen. Hij had zoveel geleerd dat hij, onmiddellijk na de oorlog, in een officieel examen lukte. Eveneens kort na de oorlog had grootvader een boot in Engeland gekocht en alzo kreeg Robert gelegenheid tot varen. Na gevaren te hebben op 2 of 3 sloepen, werd hij, op zijn eerste stoomtreiler aangemonsterd. Het was precies de O.35 «Alfred-Edith», de vervanger van de glorieuse voorganger van de oorlog. Zo begon een loopbaan, die, op 5 september 1963, een einde moest nemen. Kort daarop lukte Robert zijn examen van aspirant-schipper.

Men kan werkelijk beweren dat hij langzaam en pijnlijk een ervaren schipper is geworden. Langzaam is hij schipper geworden, langzaam heeft hij zich gespecialiseerd in de verre visserij, langzaam is hij aan de «Pêcherie à Vapeur» vastgebonden geworden. Schipbreuk had hij reeds geleden met de stranding op de rotsen van de Engelse kust van de O.126 «Neptune». Hij werd als eerste Belg naar Mogador en Agadir in Marokko gestuurd en dit reeds met de derde O.81 «John». Deze reizen brachten in het begin niet veel succes en daarbij heeft hij reeds de oorlogsgevaren op zee gekend ter gelegenheid van de Spaanse Burgeroorlog. Kort vóór de laatste oorlog werd hij naar het Beeren Eiland gestuurd en hij heeft zelfs tot de Spitzberg



Kapitein Robert Rycx aan boord van een oude stoomtreiler.

gevaaren. De gewone en beste gronden waren nog altijd IJsland.

Wij kennen reeds min of meer de toestand te Fleetwood in 1940 en in het begin van 1941. Na de aankomst in deze haven van de O.88 «John», heeft hij twee reizen naar IJsland met dit vaartuig gemaakt en dit als piloot. In mei 1941, kreeg hij zijn beurt om met dit vaartuig, ditmaal als schipper, naar IJsland te varen. Alles was goed verlopen tot bij het verlaten van de visgronden. De visvangst was zeer goed : 700 kit schelvis, 200 kit platvis en 400 kit kabeljauw (1 kit = 63 kg). Men voelt hoe de kapitein nog het verlies van deze visvangst betreurt.

Zij had misschien een waarde van 11.000 of 12.000 ponden, volgens de prijzen van de twee vorige visvangsten. Het schip was werkelijk volgeladen en het gevaar om te zinken was des te groter. Stuurman Leo Grunewald was van wacht bij de eerste aanval en daarom heeft hij een nauwkeurig relaas kunnen geven. De schade was enorm : gans de waterlijn aan stuurboordzijde was doorschoten, de mastwanden afgeschoten, de reddingsboten aan splinters en beide kompassen stukgeschoten, bij mirakel was er maar één lichtgekweste. «Wij maakten water zonder iets te kunnen doen en het schip had reeds slagzij. Ik heb vlotter laten maken met de planken en ledige vaten om de reddingsboten te vervangen. Erg was ook dat wij wegens de vernieling van de kompassen onze route hadden verloren. Toen wij door de zeer verdienstelijke kapitein Attle Thange van de Noorse motortanker «Thorshavet» werden gered, heb ik vernomen dat wij 60 mijlen westen onze route waren. Ik moet U vertellen hoe deze tanker in ons vaarwater terechtgekomen was. Hij was op weg met een lading van 16.000 ton vliegtuigbenzine aan boord en vaarde in een konvooi van 18 schepen, meestal tankers. Er werd een S.O.S. opgevangen van een geallieerd schip dat tot zinken was gebracht. Het konvooi stevende erop los en toen zij in de opgegeven positie kwamen, zagen zij daar enkele boten met bemanningsleden erin. De eerste schepen van het konvooi namen de drenkelingen op. Ieder van hen had een zak bij zich. Toen zij aan boord waren haalden zij er een mitraillette uit en overvielen de bemanning. Een grote verwarring ontstond wegens de aktie van deze mannen die zeker drenkelingen van de «Bismarck» waren. Hoe het verder met het konvooi afgelopen is, wist de kapitein niet te vertellen, want hij is kunnen ontsnappen en zo op ons gelopen, wat ons geluk geweest is, anders hadden wij hier niet terug in Fleetwood gezeten onder de makkers. Wij waren echter pas aan boord van de «Thorshavet» toen er U-boot alarm werd geblazen. Er gebeurde echter niets. »

Bij zijn terugkomst te Fleetwood werd aan kapitein Robert Rycx gevraagd waarom hij slechts bij de laatste aanval tegen het vliegtuig had geschoten.



De na-oorlogse periode : kapitein Rycx en zijn bemanning aan boord van de nieuwe O.81 «John».

Hij antwoordde dat het niet mogelijk was zich met twee machinegeweren buiten en zonder bescherming geplaatst te verdedigen tegen een aanvallend vliegtuig. Volgens hem moesten de schepen ten minste met twee varen, de ene beschermde dan de andere. Dit werd later gedaan en anderzijds kregen de schepen een licht kanon met goede bescherming en een kanonnier. Volgens zijn weten grepen dergelijke verliezen niet meer plaats.

Door de achtereenvolgende verliezen van de O.85 «Georges Edouard» en O.88 «John», werden de Belgische vissers te Fleetwood zwaar beproefd. Ditmaal was er werkelijk tekort aan schepen. Robert Rycx heeft dan enkele reizen naar IJsland gemaakt met Nederlandse treilers van IJmuiden : de «Christine», de «Perseus», de «Ostzee» en de «Amstelstroom». Daarna heeft hij twee jaar met de O.303 «Ons Welzijn» naar de Ierse kust gevaren.

Hij heeft alzo Kinsale in Eire bezocht. Dit was echter door de Britten verboden. Er ontstonden incidenten met Duitsgezinde Ieren. Het was mogelijk eetwaren en andere dingen, die in Engeland niet te verkrijgen waren, in Ierland aan te kopen en het was ook mogelijk, via Ierland, met de familieleden in het bezette België te schrijven. Robert Rycx werd betrapd en hij kreeg verbod nog op Ierland te varen. Het is eigenlijk nog een geluk voor hem geweest, dat hij niet op de O.303 is gebleven, want deze is, op 10 april 1945, op een mijn gelopen en is de lucht in gevlogen, met 4 mannen. Met dit schip had hij toch een vals alarm gekend. Op een nacht, op het ogenblik koers terug op Fleetwood te zetten, ontstond een paniek onder de bemanning. Zij waren overtuigd dat geheimzinnige mannen, in volle zee, aan boord waren geklauterd. «Dit is een voorbeeld, zegt kapitein Rycx, van de altijd heersende spanning in oor-



Gezamenlijk «doodssantje» van de bemanning «O.159 - Transport» uit de rijke verzameling van het Documentatie-centrum voor Familie- en Plaatsgeschiedenis van de V.V.F. te Oostende.

†  
Bid voor de Zielrust van

Mijnheer  
**Frans Baert**  
Kapitein,  
echtgenoot van Mevrouw  
Gilberte DEDRIE,  
geboren te Oostende, den 28 Juli 1910.

Mijnheer  
**Henri Mestdagh**  
Machinist,  
echtgenoot van Mevrouw  
Louise PUIS,  
geboren te Oostende, den 6 Augustus 1899.

Mijnheer  
**Eduard Clement**  
Stuurman,  
echtgenoot van Mevrouw  
Marguerite RAMBOER,  
geboren te Oostende, den 19 April 1916.

Mijnheer  
**Eduard Deprince**  
Matroos,  
echtgenoot van Mevrouw  
Estelle DECLERCK,  
geboren te Oostende, den 17 December 1906

Mijnheer  
**Theodoor Verkouille**  
Matroos,  
echtgenoot van Mevrouw  
Irene DURIE,  
geboren te Milford-H. (E.) den 10 April 1917.

Mijnheer  
**Karel Devluck**  
Matroos,  
echtgenoot van Mevrouw  
Rachel DEPUYDT,  
geboren te Oostende, den 24 Juni 1913.

Mijnheer  
**Emiel Major**  
Matroos,  
zoon van wijlen Mr. Frans en  
Mevr. Elodie MINNE,  
geboren te Oostende, den 26 Januari 1922.

Mijnheer  
**Charles Asaert**  
1<sup>o</sup> Stoker,  
echtgenoot van Mevrouw  
Wilhelmina WILLAERT,  
geboren te Oostende, den 13 December 1907.

Mijnheer  
**Isidoor Rouzee**  
2<sup>o</sup> Stoker,  
echtgenoot van Mevrouw  
Maria GOES,  
geboren te Oostende, den 27 September 1907

Mijnheer  
**Pierre Braem**  
Kok,  
echtgenoot van Mevrouw  
Marguerite HUYGHE,  
geboren te Oostende, den 18 Maart 1897.

Mijnheer  
**Jan Missuwe**  
Kolentremmer,

echtgenoot van Mevrouw  
Alice MOREAU,  
geboren te Oostende, den 29 Januari 1899

Mijnheer  
**Gilb. Vanmassenhove**  
Lichte Matroos,  
zoon van Mr. Lucien en Mevr.  
Rachel LEBLEU,  
geboren te Veurne, den 18 Februari 1929.

Mijnheer  
**Paul Rykman**  
Jongen,  
zoon van Mr. Marcel en van wijlen  
Mevr. Jeanne VAN GAVEREN,  
geboren te De Panne, den 19 Juli 1928.

allen vermoedelijk omgekomen met  
de O.159 «Transport» van de  
«Oostendse Reederij», in October  
1945, tengevolge van een mijnont-  
ploffing.

Weer wordt geweend en gerouwd over  
zoovele bloeiende levens, die nu gebroken  
worden, weggehaald door den dood, zoo ver-  
derlijk, op het eereveld van werk en plicht.

De zee trok hen aan en zat hen in 't bloed ;  
zij was hun arbeidsveld geworden, de zee,  
omdat vader reeds die zee bevaarde, de ande-  
ren door de omstandigheden. Helaas, allen  
hebben de dood gevonden, daar waar zij hun  
brood, en dit hunner familie, gingen zoeken.

O God, werp uwe genadige oogen op de-  
ze die een teergeliefden Echtgenoot, Vader,  
Zoon of Bloedverwant verloren, op dezen  
wiens hertbloedi en wiens smart grieved is ;  
op dezen die hunnen steun en hunnen gelief-  
den missen. Geef hun de sterkte om deze be-  
proeving te dragen.

En gij menschen van Oostende en van de  
kust, bidt voor die duurbare overledenen en  
voor dezen die ze betreuren.  
O.L. Vrouw, Ster der Zee, bidt voor ons.

logstijd». Op te merken valt dat de vijandelijke luchtaanvallen tegen vissersvaartuigen langs de zuidkust van Ierland gewoon waren.

Kapitein Robert Rycx maakte dan enkele reizen, opnieuw naar IJsland, met de Vrije Franse treiler «Jean Ribault» uit Dieppe (153 bt en gebouwd in 1933). «Al wat ik van Frans ken, zegt hij, heb ik van deze mannen geleerd». Hij was aan boord op de terugreis, op 6 juni 1944, en via de radio heeft hij de ontschepping in Normandië vernomen. Dit was de laatste reis voor de «Jean Ribault» want vier of vijf bemanningsleden reservisten bij de «Forces Navales Françaises Libres» waren en moesten, onmiddellijk na de aankomst te Fleetwood, hun eenheden vervoe-gen (onze vissers van Newlyn-Penzance heb-ben ook van dergelijke reservisten gesproken).

Dan kreeg Robert Rycx het gezag over de O.87 «Gaby», de enige treiler van de «Pêcheries à Vapeur» die niet opgeëist was. Met dit vaartuig maakte hij twee reizen naar IJsland en gedurende de tweede reis kreeg hij de gelegenheid hulp te bieden aan de O.292 «Van Eyck» van de «Motorvisserij» die in moeilijke toestand ver-keerde. Hij kwam eindelijk terug in België met de O.87 «Gaby» en samen met de O.292 «Van Eyck». De familieleden die bij hem gans de oorlog waren gebleven, waren reeds te Oosten-de teruggekeerd. Zij moesten toch, kort vóór hun vertrek, een schoonzuster van de kapitein ter aarde dragen. Na jaren ballingschap, mocht zij haar land niet terugzien.

Na de oorlog heeft kapitein Rycx nog altijd voor de «Pêcheries à Vapeur» gevaren en soms nog verder in de richting van de Noordpool, tot de Barentssee en de Witte zee en, natuurlijk, ook naar IJsland.

Hij heeft de naoorlogse aangroei van onze diepzeevloot maar tevens de eerste conflicten met de IJslandse bewapende kustwachtsche-pen gekend. Hij heeft de verdwijning van de stoomboten gezien. Hij geeft het gezag gekre-gen over de nieuwe O.81 «John». Te Vestma-nayer in IJsland, heeft hij de gelegenheid ge-kregen een grote Duitse treiler, de «Wiesba-den», uit Cuxhaven te redden en de kapitein van dit vaartuig was hem dankbaar tot zijn dood enkele jaren nadien. Hij had zoveel geva-ren en stormen getrotseerd dat het moeilijk was hem schrik aan te jagen. Dit gebeurde toch voor een van zijn laatste reizen. Plots onver-wacht kreeg hij opdracht een ploeg reporters van de TV aan boord te nemen en een lid van de ploeg was... een vrouw! «Een vrouw aan boord, dat nooit, zegde hij tegen de rederij, en dat is zelfs formeel verboden!». Maar de directeur-generaal van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart (dit was destijds de heer G. Bertrand had reeds zijn persoonlijke en schrif-telijke toelating gegeven). Zoals men weet heeft de TV vele betrekkingen. Robert Rycx moest toegeven en, tegen alle verwachtingen in, verliep alles zeer goed. De dame heeft zich als een echte zeeman gedragen en de invloed van een vrouw aan boord was goed voor de bemanning. Daarenboven werd de film «Een reis naar de Barentssee» een succes.

Eindelijk werd Robert Rycx, op 5 december 1963, afgemonsterd. Officieel was hij op 7 no-vember 1922 voor de eerste keer aangemon-sterd, maar hij had reeds in het jaar 1921 geva-ren. Gedurende een loopbaan van 42 jaren heeft hij zeker gedurende 35 jaren op de verre visgronden gevaren (IJsland, Beeren Eiland, Barentssee, Marokko en Spanje). Gedurende 30 jaren heeft hij voor de «Pêcheries à Vapeur» gevaren.

Hij is nu min of meer op rust. Hij is inderdaad zeer actief als voorzitter van de Federatie der Belgische Zeelieden van de oorlogen 14/18 en 40/45 en als voorzitter van de beheerraad van de Vrije Visserijschool «Pastoor Pype». Hij is werkelijk een dankbaar mens : hij is Pastoor Pype nog altijd dankbaar voor zijn opvoeding; hij is ook «Neptunus» en degenen die de vis-sers verdedigen dankbaar.

Op onze beurt danken wij hem voor de docu-mentatie en de foto's.

## HOOGWATERBOEKJE 1982

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden voor Oostende verkrijgbaar.

Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oos-tende tot de verschillende visgronden.

Het bevat insgelijks de haven-, verkeer- en getijseinenvoer voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEK-WINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. + 8 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baels-kaai 30, 8400 Oostende.

OVER TE NEMEN :  
**GOEDE VISWINKEL**  
Gelegen te Izegem.  
Prijns overeen te komen.  
☎ (051) 30.17.43 (8783V)

## DE VERLAGING VAN DE BRANDSTOF- PRIJZEN

Sedert woensdag 27 januari zijn eindelijk de brandstofprijzen, niettegenstaande een stij-ging van de dollarkoers van 30 centiemmen ver-minderd, zodat de officiële prijs thans de vol-gende is.

De officiële prijs voor de visserij was 12,20 fr. Deze is sedert heden 11,90 fr, waarop door sommige maatschappijen een korting wordt gegeven.

Wat de huisbrandstof betreft, is hierop de BTW toe te passen van 17 %, al naar gelang het gevraagde kwantum.

Volgens de programma-overeenkomst be-treffende de maximumprijzen van de petro-leumprodukten zullen ook de volgende dalin-gen toegepast worden, BTW inbegrepen, van donderdag 28 januari 1982 af, voor hiernavol-gende brandstoffen :

Butaan in fles (—0,53 fr/kg) :	30,92 fr
Propaan in bulk (—0,64 fr/kg) :	26,11 fr
LPG voertuigen (—0,35 fr/l.) :	16,29 fr.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE

☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en dephouder voor de visserij :

# Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)