

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 950 FR.
3 MAANDEN 520 FR. — BUITENLAND 2.200 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDACTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30,
8400 OOSTENDE — TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44
OF BANK 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST,
8400 OOSTENDE — B.T.W. 412.522.588
VERANTW. UITGEVER : P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het visserijblad

Verschijnt wekelijks
Nr. 10 Vrijdag 12 maart 1982

De viskeuring: een miljoenenverspilling!

In verband met de bespreking van het wetsontwerp 923, waarin ondermeer de viskeuring voorkomt, heeft volksvertegenwoordiger Desutter Emmanuel van Knokke, na zijn tussenkomst in de Kamer, een nota aan de voorzitter van de Kamer en aan de heer Aerts, Staatssecretaris, laten geworden, die wij verder in zijn geheel weergeven.

Wij zelf hebben, in vroegere uitgaven, dezelfde stelling ingenomen en dezelfde argumenten voorgedragen. Wij hebben, vanaf het verschijnen van de Koninklijke Besluiten, ondermeer van 3 december 1976 en van 29 maart 1977, erop gewezen, dat het hier om een zuivere geldklopperij ging om aan heel wat veeartsen een vet betaalde job te bezorgen in de viskeuring, zowel in de afslagen als bij de invoer.

Wij hebben de Provinciale Veterinaire Dienst te Brugge, die hier aan de basis lag, openlijk van geldklopperij beschuldigd ten laste van het zeevisserijbedrijf. Deze dienst, die onder het Ministerie van Volksgezondheid ressorteert, was hiervan te Brussel de aanstoker.

Ware de aanwezigheid van veeartsen nog een noodzakelijkheid geweest ingevolge onbekwaamheid of misbruiken, die in de Belgische vismijnen en afslagen heersten, we zouden daar nog enigszins begrip voor hebben kunnen opbrengen. De viskeuring werd echter door zeer bekwame stadsambtenaren uitgevoerd, die over een jarenlange ervaring beschikten en algehele voldoening gaven.

De oprichting door de regering, en meer bepaald door het Ministerie van Volksgezondheid, van een Instituut voor Veterinaire Keuring bij wet van 13 juli 1981, als openbare instelling met rechtspersoonlijkheid, is dan ook de vette kaas die, in het bijzonder door de Provinciale Veterinaire Dienst te Brugge, gewild en opgedrongen werd.

Het oprichten van een Instituut voor Veterinaire Keuring zal onvermijdelijk gepaard gaan met een vaststelling van een kader voor het personeel. Wie de gulzige appetijt kent van velen, zal dan ook niet verwonderd moeten zijn hoeveel directeuren, toegevoegde directeuren, adviseuren, enz... hieraan zullen te pas komen en hun kamertje in het gebouw van het nieuw instituut zullen betrekken.

Graag kregen wij eens kennis van dit kader en verzoeken dan ook onze parlementairen hier navraag naar te doen. Het zal zeker revelerend

zijn en nog beter de werkelijke inzichten van een bepaald ambtenarenkorps doen kennen.

Samen met de heer Desutter en Dries Claeys hebben wij vroeger ook reeds geschreven dat de Staat zijn eigen ambtenaren moet betalen. Maar zelfs hiermede is de kous voor ons niet af. Wij blijven er bij dat, zelfs mocht de Staat besluiten, zelf de loonlasten en kosten van dit nieuw instituut door de staatsbegroting te laten betalen, dat wil zeggen door de belastingbetaler, dan is de gemeenschap er nog het slachtoffer van, daar deze keuring een geldverspilling blijft.

Wij hebben ook altijd de stelling verdedigd, dat de reder en visser in elk geval nooit mag geroepen worden om de viskeuringsrechten te betalen, maar zo keuringsrechten onvermijdelijk worden, deze dan maar door de koper moeten gedragen worden die deze kosten in zijn producten kan doorrekenen.

Wie echter denkt dat de reder en visser dan aan deze nieuwe last ontsnapt, is nochtans totaal verkeerd. Ook de heer Desutter is hieraan voorbijgegaan. Inderdaad houdt een koper altijd

rekening bij het bepalen van zijn koopprijs met de bijkomende lasten, net zoals men bij de aankoop van een onroerend goed rekening houdt met de bijkomende registratierechten en notaris-kosten.

Ook de koper in onze afslagen is hier niet vreemd aan en als hij de balans opmaakt van wat er bij zijn koopprijs nog al bijkomt en vooral einde van de maand, of eventueel van het jaar, de totale viskeuringsrechten, die hij te betalen heeft, onder het oog neemt, dan houdt hij bij het bepalen van zijn koop- of roepprijs, onvermijdelijk hiermede rekening. De reder en vissers worden uiteindelijk dus toch het schaaft van de rekening.

Ook komt het ons onlogisch voor, daar waar men nu in de regering de mond vol heeft over besparingen en het begrenzen en zelfs inkrimpen van het staatspersoneel, men nu nog een nieuwe instelling opricht, waarvan we graag eens het onkostenbegrotingscijfer zouden kennen, en wat die heerschappen daarvoor nuttig te presteren hebben.



De uitgestalde vis in de Oostendse vismijn. Kwaliteit speelt altijd een voorname rol in de prijsvorming en is de start voor een goede afzet.

We hopen dan ook dat staatssecretaris Aerts rekening zal willen houden met de aanmerkingen door de heer Desutter in zijn nota naar voren gebracht en hadden graag dat alle parlementairen en minstens deze van West-Vlaanderen eveneens hun duit in het zakje zouden doen, evenals het bedrijf zelf, de verwerkende nijverheid, inleggerijen, enz... die niet mogen aarzelen hun protesten en bezwaren te laten kennen.

P. Vandenberghe

Hieronder volgt dan de nota van de heer Desutter

VISKEURING

Mijnheer de Voorzitter,

Mijnheer de Staatssecretaris,

In de regeringsverklaring lezen wij dat de arbeidsmotivatie van de bevolking zal bevorderd worden, de concurrentiekracht der ondernemingen verbeterd, alle kostenelementen gedrukt, enz.

Het oprichten van nieuwe overheidsinstellingen is uitgesloten.

De regering heeft daarvoor bijzondere machten gevraagd en gekregen.

U zult dan ook zeker begrijpen, Mijnheer de Staatssecretaris, dat in visserijkringen, waar er heel wat discussie en betwisting is over de keurrechten, velen gehoopt hadden dat de nieuwe regering een wijs besluit zou nemen door het Instituut voor Veterinaire keuring, althans wat de controle op de vis betreft, zou opheffen en teruggrijpen naar een vroegere toestand waarbij de viskeuring tot voldoening van iedereen, werd uitgevoerd door een gemeenteamtenaar.

U begrijpt dan ook de teleurstelling in de betrokken sektor wanneer door dit wetsontwerp alleen zonder enige restrictie de kosten verhaald worden op de koper van de vis.

U hebt de vismijnen bezocht in de vroege morgenuren. De sektor was verheugd vast te stellen dat U zelf ter plaatse wilde nazien hoe de viskeuring gebeurde en hoe het zeker efficiënter en goedkoper kan.

Is het nodig op elke partij vis een keuringsbriefje te leggen? Ware het niet goedkoper, eenvoudiger en efficiënter alleen de afgekeurde vis te merken? In de meeste vismijnen zouden ze in alle geval weinig of geen werk hebben en zouden de kosten praktisch tot nul kunnen herleid worden.

In onze sektor is iedereen ervan overtuigd dat de oprichting van een Instituut overbodig was en alleen een middel om enkele of vele werkloze veeartsen een vaste job te geven.

Zal men voor wat het Instituut betreft in de toekomst steeds zaaien naar de zak of de zak opblazen in verhouding tot het zaaien wat maar al te dikwijls gebeurt met overheidsorganismen?

Indien er dan toch een instituut voor veterinaire keuring moet zijn voor de vis, indien er dan toch gediplomeerde veeartsen nodig zijn voor dit werk dan is de grote zorg van de sektor dat de kosten maximaal gedrukt worden.

Men is het wel eens dat indien keurrechten moeten geïnd worden deze om praktische redenen best verhaald worden op de koper, wat niet beduidt dat men het eens is met het feit dat



De tweede fase in de cyclus, met name de verwerking in de pakhuizen. Van daaruit vertrekt de vis naar de binnenlandse afnemers waarbij goede kwaliteit de voornaamste factor wordt voor de verkoop.

de staat, de overheid deze lasten niet op zich neemt zoals voor andere eetwaren.

Is het niet normaal dat de Staat zijn eigen ambtenaren betaalt met belastingsgelden in plaats van deze te verhalen op één of andere specifieke sektor?

U hebt gezegd dat de overheid de financiële kosten van een keuring niet op zich kan nemen. Zullen dan in de andere sectoren de lasten van controle en keuringen ook verhaald worden op de sektor zelf waar nu de overheid betaalt?

U hebt in januari geschreven dat U uw diensten opdracht gaf de modaliteiten van de viskeuring aan een nieuw onderzoek te onderwerpen en ook de modaliteiten van de vaststelling van het bedrag der keurrechten.

Hoever is dit onderzoek gevorderd?

Wanneer zal dit onderzoek beëindigd zijn? In welke richting meent U de modaliteiten te wijzigen? Mag een vermindering van de keurkosten verwacht worden?

Geruchten doen immers de ronde dat de viskeurrechten in de eerstkomende weken zullen verhoogd worden. Men spreekt van 7 procent. Is dit waar?

De heffingen en verhogingen van heffingen zullen gekoppeld zijn aan de index. Wanneer de index op de lonen zal geblokkeerd of aangepast worden zal dit ook het geval zijn voor de index op de keurrechten

Als ik het goed voor heb zou voor afgekeurde vis een heffing toegepast worden ten laste van het vilbeluik. Dat wordt dan 15 centiem op de kilo waarvoor men 1 frank uitbetaalt. Dit is een verhoging van 15 procent en het vilbeluik moet deze toch ook ergens terugwinnen of zal het zijn aankooprijks verlagen tot 85 centiem wat dan weer in het nadeel is van de sektor.

Voor de visindustrie en de visgroothandel is het zeker een handicap bij export. Goederen die zij door keuringsrecht belast krijgen en na behandeling of bewerking uitvoeren, staat steeds een pas achterop tegenover de buurlanden die deze heffing niet moeten verrekenen.

Voor conserven en preserves, waar de heffing op het netto overblijvend gewicht soms kan verdubbelen, kan deze last doorslaggevend zijn om concurrentieel te blijven.

Zeer verwarrend en onverklaarbaar is dat de Koning vrijstelling kan verlenen van het recht

dat wordt geïnd naar aanleiding van het afleveren van een uitvoercertificaat.

Dit uitvoercertificaat bestaat nog niet. Wat zal dit kosten en onder welke omstandigheden zal dit worden opgelegd?

Wie zal in geval van terugbetaling de keuringskosten ten laste nemen? De Staat veronderstel ik of zal die op anderen verhaald worden? Is dit niet in strijd met de regeringsverklaring waarin gesteld wordt dat men de administratieve formaliteiten zal vereenvoudigen? Hoe ziet U de terugbetaling bij uitvoer?

Wat doet U met de uitspraak van het Hof van Luxemburg?

Hoe staat het met de viskeuring in de ons omringende landen of in de E.E.G.? Zou het niet meer aangewezen zijn te streven naar een harmonisering zodat er geen discriminatie bestaat tussen vissers en handelaars van onderscheiden landen van Europa?

Wat gebeurt er met het verleden?

Te Zeebrugge werden de viskeurrechten door de visafslag, een privaat organisme, geïnd en uitbetaald. Te Oostende gedeeltelijk geïnd en geconsigneerd. Wat gebeurt er nu?

Ik zie maar één oplossing. Wilt U een veroordeling door de rechtbank vermijden, laat dan de keurrechten, in het verleden geïnd, terugbetalen. De regering heeft dat gedaan voor de meerwaarden op gronden. Ik meen dat U ook moet aandringen bij de regering dat ook de viskeurrechten terugbetaald worden. Ik zie geen andere oplossing, ten ware U een middel ziet om deze diskriminatie weg te werken en dan verneem ik graag hoe U dit zult doen.

Tenslotte is de verkoop in de vismijnen een verplichting welke via een gemeentelijk reglement wordt opgelegd. Wat indien dit gemeenteraadsbesluit gewijzigd wordt en er buiten de vismijnen vis aangevoerd wordt? Dan zullen dus geen rechten kunnen geheven worden.

Uiteindelijk is het toch zo dat het oprichten van een Instituut en de viskeuring door veeartsen, alleen een prijsverhogend effect kan hebben waarbij ofwel de vissers ofwel de consument het uiteindelijk slachtoffer wordt.

Het lost niets op maar creëert weer een reeks staatsambtenaren met als gevaarlijk precedent dat deze niet ten laste vallen van een werkgever nl. de Staat zelf maar van een specifieke sektor.

Totdaar volksvertegenwoordiger Desutter.

DE OOSTENDSE VISSERSHAVENCOMMISSIE KWAM BIJEE

Na de vergadering van 11 februari op het Oostends stadhuis, heeft donderdagvoormiddag opnieuw een zitting plaats gehad om vooral het vraagstuk van het bennenverhuren en de verkoop te bespreken.

Het is inderdaad een feit dat de concessie van het bennen verhuren einde jaar 1962 een einde neemt en dat in het kader van de modernisatie van het bedrijf zich nuttige hervormingen opdringen, welke de kosten goedkoper maken en de kwaliteit bevorderen.

Voor de kwestie van de concessie der bennen heeft nogal verwarde besprekingen uitgelokt, waar het spijtig genoeg, niet zozeer is gegaan om de modernisering van het vislossen en het leveren van bennen er toe behorend, dan wel of dit aan een of meerdere firma's diende toegekend.

De syndikaten waren natuurlijk van oordeel er één concessie van te zien maken omdat ze dan veel gemakkelijker syndikale eisen en stakingen kunnen uitlokken, bij het niet inwilligen van hun meestal niet gerechtvaardigde eisen.

Het merendeel van de raad, zowel reders, vishandelaars als gemeenteraadsleden waren echter van oordeel dat de twee concessies moeten gescheiden blijven, echter niet beletend dat de twee concessies aan een en dezelfde firma zouden toegekend worden.

De concessie voor het vislossen loopt immers nog tot einde 1986 en wordt op uitstekende wijze geleid, in tegenstelling met wat zich te Zeebrugge voordoet, waar slechts dagelijks tien vaartuigen gelost worden, hoeveel er ook aan de markt zijn.

DE ADVIEZEN

Voorzitter Dumarey las achtereenvolgens een schrijven voor van de Rederscentrale waarvan het advies luidde:

1. Concessie visrecipiënten

De Bestuursraad is er **niet** mede akkoord dat er één gezamenlijke concessie wordt gemaakt van het vislossen en de visrecipiënten. Aangezien de huidige concessie voor het verhuren van recipiënten in de vismijn ten einde loopt moet er een nieuwe openbare aanbesteding worden ingesteld voor deze aangelegenheid. De Bestuursraad kan derhalve ook niet akkoord zijn met de terzake voorgestelde wijzigingen aan de concessie-overeenkomst inzake „wegen en sorteren van de vis”.

Meer bepaald voor wat de **inhoud** van het **nieuwe lastenkohier** betreffende de „Vergunning voor het verhuren van recipiënten in de vismijn”, verzoekt de Bestuursraad rekening te willen houden met volgende desiderata:

- er moet een artikel worden voorzien waaruit blijkt dat de concessie wordt toegekend aan de aanbesteder met de **laagste eenheidsprijs** (huurprijs) per recipiënt (de Stad stelt de gewenste basisconcessieprijs vast enerzijds terwijl anderzijds de huurprijs per recipiënt niet hoger mag zijn dan de huidige 21 F);
- vermits de koper in grotere mate dan de reder gebruikt maakt van de recipiënten (terwijl er bij de reder ook geen verloren gaan of langdurig verdwijnen), moet de eenheidsprijs minstens voor 5/9 gedragen worden door de koper;

- de Bestuursraad verzet zich **tegen een automatische aanpassing van het tarief**. Het tarief (eenheidsprijs) zou in principe slechts eenmaal per jaar (per 1 januari) mogen worden aangepast en zulks na overleg met de Rederscentrale en de kopers;

- ingeval geen recipiënten worden gebruikt (zoals bij de haring bv.) dan dient er ook geen huurprijs te worden betaald.

Totdaar het standpunt van de Rederscentrale.

HET ADVIES VAN DE VISGROOTHANDEL

Dit luidt:

- de concessies voor het vislossen en vissorten en deze voor de verhuur der bennen moeten, zoals nu het geval is, het voorwerp uitmaken van twee afzonderlijke, van elkaar losstaande concessies. Deze kunnen evenwel aan één en dezelfde firma toegewezen worden.

- Stellen vast dat de berekende prijs niet met de werkelijkheid overeenstemt: voor de kostprijs van de kisten wordt 580 fr. berekend, waar die op het ogenblik kunnen gekocht worden voor maximum 380 fr.

- Vragen wijziging in het systeem van huurprijs der kisten voor haring.

Voor het grootste deel wordt de haring rechtstreeks in de kisten van de grote kopers geladen.

Tot nog toe moesten zij evenwel betalen als voor gebruik van de kisten van de concessionaris.

Het is toch niet redelijk dat moet betaald worden voor een dienst die men niet bekomt. Dit geldt zowel voor de kopers als voor de reders. Wij eisen dat zou voorzien worden dat in dergelijke gevallen geen huur zou moeten betaald worden.

De syndikale brief luidde:

De vraag om de concessie voor de visrecipiënten toe te wijzen aan de concessionaris voor het vislossen en visrapen had al onze aandacht.

In hoofdzaak omdat de tewerkstelling van de betrokken werknemers door deze centralisatie wordt gewaarborgd, kunnen wij deze vorm van samenvoeging gunstig adviseren.

Het debat welke hieruit volgde, dat in het belang van de kwaliteit, de kosten, enz., de voorkeur dient gegeven aan twee verschillende concessievoorwaarden maar bij voorkeur aan een en dezelfde persoon en dat de firma die deze toevertrouwd krijgt, er zijn uitsluitende zaak van maakt en deze niet toevertrouwt aan personen, die in een andere zaak tewerkgesteld zijn, waardoor eenheid van werking en modernisering op het achterplan geschoven worden ten nadele van de modernisering zelf.

In verband met die modernisering en de hygiëne werd ook nog het volgende opgemerkt: het vislossen en het verhuren van bennen zijn twee zaken die met mekaar nauw verband houden en door uitgebaat te worden door een en dezelfde persoon, de zaak goedkoper, sneller en hygiënischer maakt.

Voorstel inzake de verhuring en het gebruik van de visrecipiënten, die gebruikt worden in de Stedelijke Vismijn Oostende.

In overweging nemend dat de huidige verpak-

king, namelijk de plasticen kisten van ± 50 kg., gezien de evolutie inzake hygiëne en houdbaarheid van de vis met de tijd totaal zullen veranderen, zeker voor bepaalde vissoorten (namelijk fijne vissoorten, die niet onmiddellijk moeten bewerkt en gefileerd worden), zou men in de mogelijkheid zijn die evolutie te volgen, wat anders niet het geval zou zijn. Er kunnen in dit verband contacten worden gelegd met verantwoordelijken van het Ministerie van Landbouw, dienst visserij, om de mogelijkheid te onderzoeken om in die richting een totale vernieuwing en verbetering inzake hygiëne en houdbaarheid van de vis te bevorderen, zoals dat reeds in Duitsland, Denemarken en Noorwegen geschiedt.

Deze verandering zou voor de reder en de vishandelaar geen bijkomende kosten vergen, maar de concessievoorwaarden aangaande prijsberekening van de vorige concessie van de visrecipiënten zouden overgenomen dienen te worden in het kontrakt.

De bij de huidige concessiehouder van de visrecipiënten tewerkgestelde werklieden zouden overgenomen dienen te worden en verder tewerkgesteld, volgens de voorwaarden die van toepassing zijn op hun en gelijkgestelde arbeid van de pakhuisen.

Na deze overwegingen is het thans aan het stadsbestuur dit alles beter te overwegen en in een lastenboek vast te leggen, waaruit zou moeten blijken, dat deze samenvoeging niet duurder, wel hygiënischer en sneller kon doorgevoerd worden in het belang van reders en vishandelaars.

DE AANKOOPREGELING IN DE VISMIJN

Ingaande op een voorstel van de viskleinhandelaars, werd op zakelijke wijze door de heer Dries Vermeersch een uiteenzetting gegeven om te wijzen op de nadelen van het huidige verkoopstelsel en gevraagd in het belang van een betere prijsvorming, de verkoop als volgt zou geschieden:

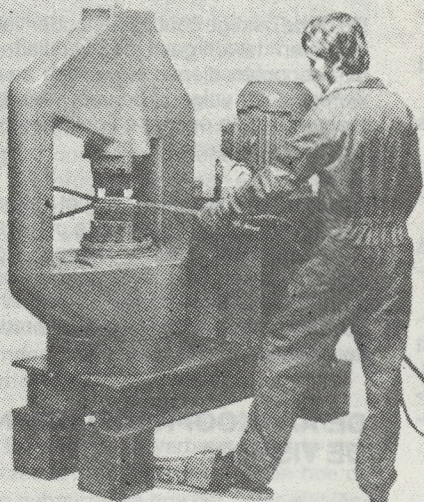
De kleinhandel, die toch ook koperskaarten heeft, heeft niet dezelfde rechten en kansen bij de aankoop in de vismijn. Daarom stellen wij voor

- de verkoop per 4 ben te laten geschieden: wel laten bijnemen tot 100, maar het oneven getal buiten de vier niet meer; dus afzonderlijk verkopen.
- ook de verschillende soorten afzonderlijk, bijv. voor pladijs, grote iek, 3e slag, ongeacht de hoeveelheid afzonderlijk verkopen.
- de opvang ook telkens laten stoppen met 4 om anderen de kans te geven; ofwel de vis laten afslaan, maar dan weer voor iedereen.

Het spreekt vanzelf dat de verkoopregeling voor bepaalde vissoorten die nu reeds per 1 of 2 bennen verkocht worden (tongen, rare vis) dient voorbehouden te blijven.

De Commissie was het eens een proefperiode tot einde 1982 te laten doorgaan. De zitting eindigde hiermee.

S.C.A.P. beschikt over een kabelklempers

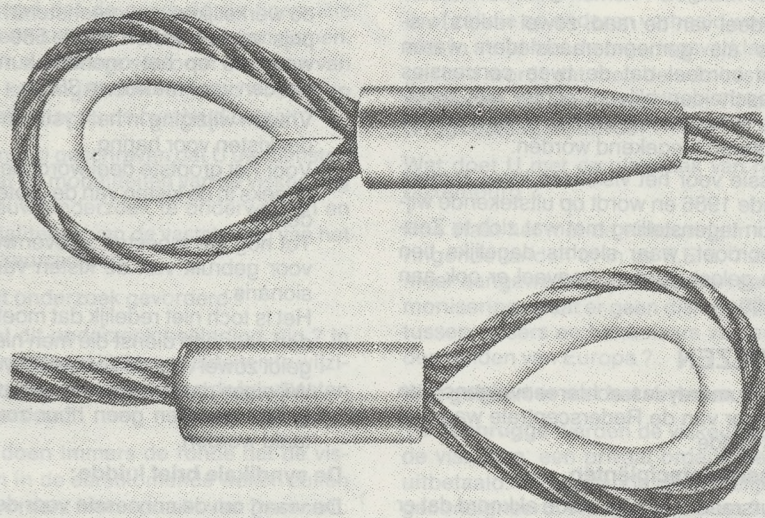


**UNSERE PRESSMETHODE
SPART ZEIT UND MATERIAL**

S.V. S.C.A.P. beschikt over een kabelklempers waarmee het mogelijk is kabelklemmen te persen met drukken gaande tot maximaal 600 ton.

De voordelen van het gebruik van kabelklemmen, in plaats van de gewone splitsingen zijn groot.

Eenzijds dient gewezen te worden op de tijdwinst die kan verwezenlijkt worden. Anderzijds sluit deze vorm van hechten verwondingen uit die toch regelmatig voorkomen bij het werken met kabels waarop gewone splitsingen toegepast zijn.



**VÅR PRESSMETOD ÅR TIDS-
OCH MATERIALBESPARANDE**

**De kabeldiameters waarop deze techniek kan
toegepast worden lopen van 16 tot 38 mm.**

**OUR SPlicing METHOD SAVES
TIME AND MATERIAL**

**REDERS EN OOK AANNEMERS KUNNEN
BIJGEVOLG DAAROVER BESCHIKKEN.**

**Het is een belangrijke verbetering waarvan alle
reders en aannemers gebruik kunnen maken.**

☎ **SCAP (059) 32 29 51
32 09 31**

BRITSE CARFERRY VLOTGETROKKEN

Na verscheidene vergeefse pogingen, telkens bij hoogwater, is men er zaterdagmorgen, met het hoogtij om 11 uur, tenslotte in geslaagd de «Vortigern» van de golfbreker waarop het schip reeds sinds donderdagmorgen zat, los te trekken.

In onze uitgave van vorige week hadden we er reeds op gewezen dat men de «Vortigern» er met normale sleephulp zeker niet zou afkrijgen, mistens niet vóór hoog water bij stroomtij. Dit heeft zich nu bewezen want met dergelijke sleepboteninzet zoals dit zaterdagmorgen het geval was, zou men eveneens de gestrande carferry van de zeedijk afgetrokken hebben. Men mag al heel blij zijn dat men het vaartuig niet in twee stukken van de golfbreker afkreeg.

Er kwamen inderdaad vijf sleepboten van de Unie van de Reddings- en Sleepdiensten uit Antwerpen bij te pas. Wel had men de dag voorheen de carferry zoveel mogelijk van ballast en inhoud verminderd, om, al was het maar enkele centimeter diepgang te winnen en het vaartuig weer vlottend te krijgen. Aldus had men de brandstof overgetankt in een lichter die, dank zij het kalm weer langs zij het vaartuig kon komen. Ook waren specialisten in de behandeling van zware compressoren, samen met deze werktuigen met behulp van een grote Sea-King-helikopter aan boord van de «Vortigern» neergelaten. Met deze compressoren werden de ballasttanks geleidigd. Gezien de kiel van het vaartuig een grote scheur en andere beschadigingen vertoonde door het stoten op de golfbreker en hierlangs water maakte werd eveneens met sneldrogend cement zoveel mogelijk de lekken gedicht. Alhoewel het water door de scheepswand langs de lekken naar binnendrong, werd dit binnendringen binnen de perken gehouden door de waterdichte schotten van het vaartuig.



Vrijdagavond zat de «Vortigern» nog honkvast op de golfbreker van het Oostendse strand en dat bood een bijzondere attractie. Vandaar de massale toeloop van nieuwsgierigen.



Zaterdagmorgen, even na elf uur, is men er in geslaagd de «Vortigern» weer vlot te krijgen. Vijf sleepboten hebben het karwei opgeknapt maar de schade aan het vaartuig is aanzienlijk.

Toen het vaartuig loskwam dank zij de verenigde krachten van de zware sleepboten hield men er toch rekening mede dat door indringend water het schip eventueel aan de grond zou kunnen komen. Vermits men absoluut wenste te vermijden dat dit eventueel in de haven zelf zou kunnen plaats hebben, bracht men de carferry eerst naar de rede vóór Oostende. Slechts nadat men de zekerheid kreeg dat het vaartuig zich drijvende kon houden werd het in de haven binnengesleept waar de vrachtwagens die zich al die tijd in de buik van het schip bevonden, gelost werden.

Het is duidelijk dat dit eveneens nogal wat verantwoordelijkheid zal medebrengen van leveringen die, door dit ongeval, door de betrokken firmas niet op tijd zijn kunnen gebeuren, of wellicht ook van ladingen goederen die eventueel van bederfelijke aard waren. Stellen we ons maar even voor dat zich hieronder containers met vis bevonden zoals het nu meermalen gebeurt dat onze vissers-reders de door hun vaartuig gevangen vis van uit Engeland per container en per schip naar de afslagen te Oostende en Zeebrugge laten overvaren.

DE REKENING

Het is duidelijk dat de rekening van dit stranden zwaar gepeperd zal zijn. Waarschijnlijk zal het vlottrekken van de carferry door de sleepboten als een redding ingebracht worden en de rekening een zwaar % bedragen van de geschatte waarde van het vaartuig, verminderd met de opgelopen schadebedragen. Hierbij komen dan nog de reparaties van het vaartuig, die evenmin van de poes zullen zijn en de dagelijkse vergoeding voor het gebruik van een droogdok, hetgeen ook al aardig zal oplopen. Verder waarschijnlijk vorderingen vanwege de transportfirmas die hun cliënteel niet bijtijds hebben kunnen bevoorraden.

Dit alles zal zich in tientallen miljoenen uitdrukken zodat we overtuigd zijn dat de Britse Staatsrederij British Rail, die eigenaar is van de betrokken «Vortigern», of de verzekeringsmaatschappij, waarschijnlijk eerst de rekening zal maken of het voor haar niet beter

koop uitkomt om abandon of afstand te tekenen van het vaartuig. De rechthebbenden op vergoedingen moeten dan maar met wat de berekening van de afstandswaarde zou opleveren, uit de verdeling trachten te geraken.

Tenslotte mogen we, met een zekere galgenhumor er nog aan toevoegen dat anderzijds gezien, voor Oostende en de horeca-sektor een zekere Oostendse attractie, door het vlot krijgen van de carferry, verdwenen is. Men had inderdaad met het week-end heel wat binnelandse en zelfs buitenlandse toeristen van even over de Nederlandse en Franse grens verwacht. Diegenen die toch kwamen waren er aan voor hun moeite.

AAN DE KETTING GELEGD

In laatste instantie vernemen we dat de Britse carferry aan de ketting werd gelegd. Dit is een maatregel uit voorzichtigheid vanwege de Unie van Reddings- en Sleepdiensten uit Antwerpen die een rekening hebben aangeboden ten bedrage van 30 miljoen fr voor de geleverde prestaties.

Het aan de ketting leggen gebeurde door bemiddeling van de beslagrechter die ingegaan is op het verzoek van de Unie.

Deze sleepdienst wenst een waarborg voor de betaling van haar vordering via het aan de ketting leggen van de «Vortigern». Nochtans kon dit, zo er vermoedens bestaan dat de rekening niet zou betaald worden, door het aan de ketting leggen van gelijk welk vaartuig van de British Rail via de beslagrechter. Waarschijnlijk zal de betrokken maatschappij of de verzekeringsmaatschappij een bankwaarborg bezorgen voor dit bedrag zodat de inbeslagneming kan herroepen worden.

(Vervolg op blz. 6)

(Vervolg van blz. 5)

WRAKSTUKKEN VAN DE «TORNADO» OPGEVIST

De beschadigde carferry ligt nog altijd aan de diepwaterkaai te Oostende en de compressoren blazen nog altijd lucht onder hoge druk in de waterballasttanks zodat deze watervrij blijven en het schip beter drijvende gehouden wordt. Men verwacht dat het vaartuig toch binnen zeer korte tijd in het grote droogdok te Oostende zal gevaren worden.

Ondertussen is ook een ander bekend over de aanleiding van het ongeval dat een gevolg zou zijn van foutieve navigatie van de kapitein die, op het ogenblik dat een ander vaartuig van dezelfde maatschappij «Sealink», de haven uitvaarde, veel te dicht genaderd was bij de haveningang zodat aan de «Vortigern» geen ruimte genoeg overbleef om te manoeuvreren vooral gezien het zware weder dat op een bepaald ogenblik op de ganse lengte van het schip duwde waardoor men, zonder middel van verweer, naar de kust geduwd werd; mede omdat de manoeuvreerruimte veel te klein was.

Afwachten wat intussen de reactie van de British Rail en/of de verzekeringsmaatschappij wordt, wanneer de raming van de herstelkosten zal gekend zijn. Samen met de sleepkosten zou dit een zodanig bedrag kunnen worden dat men wellicht voordeel zou kunnen zien in het afstaan van het vaartuig aan de eisers. Men moet inderdaad ook nog rekening houden met een onkostennota die zal uitgaan van het Bestuur der Waterwegen, Dienst der Kust, in verband met de herstellingen aan de golfbreker en de rekening van de sleepdienst van het Bestuur van het Zeewezen.

De Zeebrugse treiler Z.34 «Twilight» van de rederij Coudekercke is dinsdagnavond de Oostendse haven binnengelopen met aan boord wrakstukken van de in november jl. vergane treiler Z.180 «Tornado» waarbij zoals bekend vijf vissers het leven verloren; vier van hen zijn alsnog steeds vermist. Het gaat om wrakstukken die enerzijds aanspoelden op het strand van Pendeen en omstreken terwijl ook resten van het vaartuig werden opgevist door treilers uit Cornwall. Nadat de «Twilight» de reis had beëindigd werd, op de terugreis de haven van Newlyn binnengevaren waar de wrakstukken aan boord werden genomen. Het gaat om het opblaasbaar reddingvlot, een paar reddinggordels, een oliebroek, een stuk van een licht en wat planken. De Zeevaartpolitie werd op de hoogte gebracht die een inventaris opmaakte van de aangelande stukken terwijl tevens het Parket werd verwittigd mocht dat nadien kunnen nuttig zijn in het verder onderzoek.

Onderstaande beelden tonen de wrakstukken van de «Tornado» die verging in omstandigheden die alsnog, niettegenstaande de meest uitgebreide onderzoeken, niet zijn opgehelderd.



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

Garnaaltrofee voor de «Viaenes»



Afgelopen zaterdag werd op het Oostendse stadhuis de garnaaltrofee 1981 overhandigd. Zoals bekend werd de O.101 «Benny» van reder Gilbert Viaene de laureaat want de bemanning van dit vaartuig zorgde vorig jaar voor de grootste garnaalaanvoer. Daarom kregen de «Viaenes» de trofee overhandigd tijdens een ontvangst op het stadhuis.

Ter aandacht van de reders

De Electro Hydraulische Inrichting op stuurmachines van vissersvaartuigen

De directie van de Zeevaartinspectie meldt het volgende:

„Door mijn diensten werd vastgesteld dat op verscheidene vissersvaartuigen electro-hydraulische inrichtingen op de stuurmachine worden aangebracht zonder dat vóórafaan de zeevaartinspectie hiervoor toelating werd gevraagd.

Dergelijke handelwijze is in strijd met art. 11 van het K.B. 20.7.1973 dat bepaalt dat de reder het distrikthoofd tijdig dient in kennis te stellen van iedere wijziging of vervanging van de uitrusting van zijn schip.

Er werden verschillende overtredingen vastgesteld i.v.m. het plaatsen van de automatische piloot zodat achteraf aanpassingen dienden vereist om de inrichting in orde te brengen met de voorschriften van de zeevaartinspectie.

Ik verzoek u met nadruk iedere plaatsing van een automatische piloot VOORAF schriftelijk aan te vragen aan de zeevaartinspectie onder toevoeging van de nodige plannen in duplo. Slechts na ontvangst van mijn schriftelijke goedkeuring mag tot het plaatsen van de electro-hydraulische inrichting op de stuurmachine worden overgegaan.

Hoogachtend,
De Hoofdingenieur-Directeur,
Districtshoofd,
Ir. H. DE PAEPE.

Tot daar dit schrijven.

Wij hebben gemeend de aandacht van al onze reders hierop te moeten vestigen, gezien het belang en het nut van deze mededeling.

Studiebureau J. HAEGEBAERT

Burgerlijke vennootschap onder vorm van een naamloze vennootschap
Ringlaan Noord 13, De Haan
(Klemskerke)

De heren aandeelhouders worden verzocht de gewone algemene vergadering bij te wonen, die zal gehouden worden op de maatschappelijke zetel, op 6 april 1982 te 14 uur.

Agenda:

1. Verslag van de Raad van Beheer en van de commissaris;
2. Goedkeuring jaar- en resultatenrekening;
3. Winstverdeling;
4. Décharge aan de beheerders en commissaris;
5. Benoemingen;
6. Allerlei.

De aandeelhouders worden verzocht zich te gedragen naar de voorschriften van de statuten.

(8811V)

Te koop: MOTORTRAWLER «URANUS», ex. Z.581, in perfecte staat, volledig gezandstraald en gemetaliseerd, gereed voor visserij, uitgenomen vistuig. Prijs: 135 duizend gulden. Voorwaarden zich wenden A. Hoekman, Klifkade 15, 8320 AA Urk (Holland).

MOTORVISKOTTER BU 152, gebouwd als houten viskotter in Duitsland met stalen spanten, waarvan het hout is afgedaan en rondom geheel opnieuw met staal beplaat. Prijs 120 duizend gulden. Zelfde adres. (8804V)

Te koop aangeboden: Geheel gereviseerde, 6 trommelige, elektrisch aangedreven, van der Giessen, PNEUMATISCH BE-DIENDE VISLIER. Geheel compleet, incl. bijbehorende elektromotoren 120 pk. Bouwjaar 1972.

Informatie hieromtrent bij A. Hoekman BV, Klifkade 15, URK, Nederland, tel. 05277 1341, telexnr. 42618. (8803V)

EEN NIEUW SOORT OVERLEVINGSPAK



Een nieuw model van overlevingspak voor een scheepsramp, waarbij ingeval van nood kostbare tijd kan gewonnen worden, werd zopas ontworpen. Wat bovendien belangrijk is, is dat de gebruiker van dit pak normaal kan werken en het bovendien bestaande soorten werk- en beschermkledij kan vervangen. Het werd ontworpen door een firma uit Noorwegen in samenwerking met het Noors Onderzoekingsstation voor de Zeevisserij. Het pak werd op haar doeltreffendheid getest door het Maritiem Instituut voor Onderzoek en de Noorse Navy. Het kan dus dienst doen in plaats van het gebruikelijke zwemvest. In het water gedraagt het pak zich als een zwemvest maar het biedt dan wel weerstand tegen temperaturen van min vijf graden gedurende een periode van drie uur. Een groep Noorse vissers heeft dit nieuw overlevingspak reeds overvloedig getest en toonde zich erg tevreden over de resultaten.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Tijdens de visserij viel aan boord van de O.737 de motorkracht weg en hoorde men trillingen op het achterschip. Gezien het defect met eigen middelen niet kon hersteld worden, werd de sleephulp ingeroepen van de SS/Zeetijger. Op de slipway bleek dat een stuk netgaren in de schroef was terecht gekomen.

■ Aan boord van de N.700, die gemeerd lag in de Nieuwpoortse vissershaven, werd vastgesteld dat schade was berokkend aan de bakboordverschansing. Men vermoedt dat de averij berokkend werd door een ander vaartuig.

■ De Z.296 kreeg af te rekenen met motorpech. Gezien herstellen onmogelijk was werd de sleephulp ingeroepen van de Z.596 van dezelfde rederij. De sleep verliep zonder verdere moeilijkheden naar Zeebrugge.

■ Op de visgronden kreeg de N.211 af te rekenen met roerdefekt. Via de VHF werd de sleephulp ingeroepen van de N.575 die het onklaar geraakte vaartuig naar Nieuwpoort opsleepte.

■ Bij het binnenhalen van de netten aan boord van de Z.564 sloegen deze vast aan een onder water zittend voorwerp. Door de rukken brak de inschakelaar van de winch.

■ Toen de schipper van de Z.507 aan boord van zijn vaartuig kwam stelde hij vast dat het zelfontbrandend licht, afgerukt was. Men vermoedt dat de averij werd veroorzaakt door een ander vaartuig door het gieren.

■ Bij het inhalen van de netten aan boord van de Z.431 kreeg men de kuiltouw in de schroef. Bovendien werd vastgesteld dat water binnen kwam langs de schroefas doordat de pakking beschadigd was. Toch kon op eigen krachten de thuishaven bereikt worden.

■ Tijdens de visserij kwam de bakboord visboel aan boord van de Z.408 vast aan een onder water zittend voorwerp waardoor de boel verloren ging.

■ Op de visgronden kreeg men aan boord van de Z.300 moeilijkheden aan de elektrische uitrusting van de vislier waardoor men beide boelen naar de bodem moest laten gaan. Gedurende een ganse dag werd gedregd maar slechts één boel kon terug gevonden worden.

■ Aan boord van de Z.12 werd een harde klop gehoord in het achterschip waarop de motor uitviel. Een nazicht wees uit dat zich een stuk tros op de schroef had vastgezet. Door voor- en achteruit te varen werd de schroef weer vrijgekregen. Bij verder varen werd een abnormaal geluid gehoord in de tussenas waar het voetstuk van de tussenaslager was losgebroken. Toch kon men de visserij normaal verder bedrijven.

■ Tijdens de visserij is aan boord van de N.3 de motor op hol geslagen. Onmiddellijk werd de brandstofkraan afgesloten en de motor stilgelegd. Vastgesteld werd dat de regulator gebroken was. Gezien herstellen onmogelijk was werd de sleephulp van de SS/Zeetijger ingeroepen. Het vaartuig werd op de slipway geplaatst maar terug in het water werd, bij het achteruitvaren, averij berokkend aan een reling van de steiger die zich midden vóór de slipway bevindt.

■ Tijdens het binnenlopen van de Zeebrugse haven kwam de Z.99 in aanraking met een dukdalf waardoor het vaartuig averij opliep.

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 Oostende tot de verschillende visgronden.

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

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS 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 Baelskaai 30, 8400 Oostende.

OOSTENDE - DOVER

De Regie voor Maritiem Transport, die de Sealink Zeevaartrijnen Oostende-Dover/Folkestone exploiteert, vestigt de aandacht van de reizigers voor Groot-Brittannië op het feit dat, wegens herstellingswerken aan de aanlegbrug te DOVER WESTERN DOCKS tijdens de periode van 15 tot 24 maart 1982, de diensten naar en vanuit Dover Western Docks als volgt zullen afgeleid worden (afvaart-uren uitgedrukt in lokale tijd):

a) 07u35, 10u05 en 14u50 bij vertrek uit Oostende: het schip zal naar Dover Eastern Docks varen. De treinreizigers zullen per bus naar het spoorwegstation Western Docks worden gebracht.

b) 11u40 en 15u45 bij vertrek uit Dover: het schip zal vertrekken vanuit Dover Eastern Docks; de boot/treinreizigers vanuit Londen zullen per bus vanuit het spoorwegstation Dover Western Docks naar Dover Eastern Docks worden gebracht.

c) 19u10 vertrek uit Dover: het schip zal vertrekken vanuit Dover Eastern Docks om 19u00.

De R.M.T. verontschuldigt zich bij voorbaat voor de hinder die bovenvermelde maatregelen bij de cliënteel mochten veroorzaken.

HET SLEEPBEDRIJF WIJSMULLER BREIDT UIT!

Uit IJmuiden vernemen we dat het plaatselijk Sleepbedrijf Wijsmuller, dat over het hele continent zeer bekend is, het personeelsbestand met een 120 man zal uitbreiden.

Eén en ander is niet zo zeer het gevolg van een toenemend aantal tussenkomsten bij reddingen en opslepingen van in moeilijkheden en gevaar verkerende schepen, maar wegens de uitbreiding van het gespecialiseerd zwaar zee-transport met pontonschepen, het opslepen en op de plaats brengen van booreilanden, droogdokken, enz...

Begin april komt bij Wijsmuller de «Super-Servant II» in dienst en zal de zwaar zee-transportvloot hierdoor uitgebreid worden met een afzinkbaar pontonschip met een laadvermogen van 13.500 ton. Enkele maanden later zal nog eens een evenwaardig schip de Wijsmullervloot verhogen, terwijl voor 1983 het in dienst nemen van drie pontonschepen voorzien wordt. Deze laatste met een nog beduidend hoger laadvermogen waarvan men verwacht dat het minstens 20 duizend ton wordt.

Het nieuwe afzinkbaar pontonschip «Super-Servant III», dat op een Japanse werf (hoe kan het anders) zijn voltooiing nadert en binnenkort tewater zal gelaten worden, zal dan onmiddellijk de steven wenden naar Singapore om er een booreiland te laden, bestemd voor Alaska.

De uitbreiding van het personeelsbestand van Wijsmuller tot 530 is, in sombere tijd van moeilijke werkverschaffing, toch een optimistische klank. Alhoewel hiervoor slechts zeer geschoolde zeelieden en techniciers in aanmerking komen, en het ook veel afwezigheid uit de familie inhoudt, zijn de lonen die in deze tak betaald worden, aanlokkend genoeg opdat er genoeg aanbod zal opdagen.

ONTVANGKANTOOR DER DOMEINEN

Sint Janstraat 8, 8000 BRUGGE

Op woensdag 24 maart 1982, te 14u30 in het „Hotel de Londres”, t Zand 15, opening van de gesloten aanbiedingen voor de openbare verkoping van:

– 16 legervoertuigen, Mercedes Benz, Triumph, Opel Record, Renault en Volkswagen, staande bij de Zeemacht te Lombardsijde, Militair Kamp verdeeld in 16 loten.

– 1 personenwagen LADA 1500, oranje kleur, bouwjaar niet gekend, km. stand 50.280, sleutels en boorddocumenten ontbreken. Auto nog in goede staat, staande in de bergplaats Rechtbank 1e Aanleg Brugge, Dreef ter Panne.

– 3 af te breken houten schoolpaviljoenen – 1 A.P.R. en 2, 2 AV Firma DECOENE met alle nutsvoorzieningen. (verdeeld in 3 loten), staande in de Rijksbasisschool, Varsenarestreet te Jabbeke.

Kosten: 5 fr. p.h. voor de autovoertuigen en 20 fr. p.h. voor de schoolpaviljoenen.

Voor alle verdere inlichtingen en voorwaarden, vraag kosteloos kohier van lasten en voorwaarden aan voormeld kantoor. Tel. (050)331750.

(8814V)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Eindelijk eens een gevulde week in de Oostendse vismijn. Vis op elke verkoopdag, uitgenomen de donderdag. Maar dat was dan de schuld van het slechte weer. Het haringseizoen kent een nieuwe heropbloei, er worden opnieuw vangsten gelost van 500 bennen en meer per dag. De haringprijs is wel iets teruggelopen, het blijft echter een renderende bedoening. Het is ook de week van de IJslanvis geweest, met twee vangsten die samen 2.500 bennen opleverden. Iets wat we in maanden niet meer gezien hadden. Van het kanaal werd voor de nodige variatie gezorgd met rog, heek, schol en steenschol.

De prijzen zijn voor de meeste soorten erg goed geweest. Tongen zijn peperduur geweest evenals de verschillende andere fijne soorten. De gulaanvoer die niet erg ruim was, ging ook weg aan stijgende prijzen terwijl voor wijting tussen 19 en 45 fr. betaald werd. Alleen woensdag lag die prijs een stuk lager. Voor haai werd ook erg veel geld gegeven, de meeste sorteringen gingen weg tegen 60 tot 66 fr. Voor hondshaai lag de prijs rond de 23 fr. en doggen kregen tot 37 fr. het kg.

Van IJslan kregen we vooral schelvis en koolvis. Soorten die geen te beste beurt maakten met koolvis zelfs zakkend naar 20 fr. Schelvis kreeg tussen 26 en 40 fr. en voor kabeljauw noteerden we gewoonlijk rond de 36 fr. het kg. Rode zeebaars was schaarser dan de andere soorten en kreeg dan ook hogere prijzen. Gewoonlijk betaalde men voor deze soort rond de 52 fr. Schotse schol deed het vrij behoorlijk en bleef schommelen rond de 40 fr. het kg. Beide schepen besomden uiteindelijk boven de 2,1 miljoen.

Zeer dure tong van het kanaal, er werden prijzen genoteerd die varieerden tussen 169 en 460 fr. het kg. Slips kregen dinsdag duidelijk lagere prijzen dan maandag, de andere sorteringen waren toen echter duurder.

Voor de meeste vangsten lag de gemiddelde prijs rond de 300 fr. het kg. De resultaten waren dan ook doorgaans wel goed te noemen.

De garnalvissers komen er stilaan door. Vangsten van rond de 100 kg. kregen dinsdag tussen 108 en 142 fr. het kg. Vis wordt vooralsnog door deze schepen weinig aangevoerd.

	dag.	vis	tong	fr.
VRIJDAG 5 MAART 1982				
MONKEY BANK				
O.232	15	270		648.992
WEST				
Z.300	2	20	200	116.225
KUST				
O.141/369	1	457		355.426
O.123/306	1	730		576.740
SL.7142	1	391		310.176

	dag.	vis	tong	fr.
MAANDAG 8 MAART 1982				
IJSLAND				
O.318	20	1250		2.142.628
O.317	20	1270		2.190.275
KANAAL				
O.275	15	335	240	717.603
O.135	16	285	395	674.551
N.706	16	370		786.690
O.705	16	65	2050	738.364
O.309	15	235	100	573.919
O.35	14	150		395.236
Z.583	16	230	3255	1.672.583
O.83	17	205	2272	1.265.977
WEST				
O.279	9	145		396.205

KUST			
O.141/369	2	995	604.457
O.123/306	2	925	573.228
Z.578/580	1	367	214.350
SL.7142	1	497	211.098

DINSDAG 9 MAART 1982				
WEST				
O.131	7	110	2140	849.449
N.709	9	256		538.400
N.738	4			
MONKEY BANK				
O.285	12	310		634.718
KUST				
Z.578/580	1	296		173.562
O.123/306	1	563		349.060
O.141/369	1	461		283.400
SL.7142	1	876		569.222

WOENSDAG 10 MAART 1982				
KANAAL				
Z.34	18	100	2320	932.121
WEST				
Z.483	8	95	1020	559.667
Z.38	8	490		586.960
KUST				
O.123/303	1	351		256.230
O.141/369	1	259		204.610

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kgr op 8 maart 82

Grote schelvis	39,00/ 38,00
Mid. schelvis	24,00/ 28,00
Kleine schelvis	23,00/ 32,00
Kabeljauw	34,00/ 46,00
Gul	34,00/ 65,00
Wijting	30,00/ 37,00
Schaat	66,00/ 96,00
Zeebaars	40,60/ 55,00
Witte leng	37,00/ 43,00
Blauwe leng	51,00/ 52,00
Schartong	24,00/ 45,00
Heilbot	202,00/259,00
Koolvis	19,00/ 39,00
Hondstong	/
Zeewolf	45,00/
Staart	/

Verwachtingen

VRIJDAG 12 MAART 1982
KANAAL: O.127 (30 m., 1.700 tong); O.303 (30 m., 1.500 tong).
WEST: Z.72 (45 m., 400 tong).

MAANDAG 15 MAART 1982
IJSLAND: O.81 (800 m., t.t.z. 500 schelvis, 170 kab.-gul, 20 leng, 20 kools, 30 rode zeebaars, 60 varia).
KANAAL: Z.183, N.579, Z.499.
WEST: N.45, O.26, N.736, N.597, N.752.

DINSDAG 16 MAART 1982
KANAAL: Z.92 (vermoedelijk).
WEST: N.723.

ZEEBRUGGE

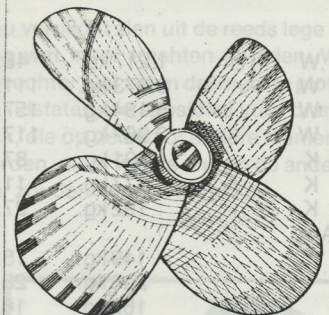
	tong	vis	dag.	fr.
VRIJDAG 5 MAART 1982				
Z.402 KRP		65	8	240.000
Z.307 KRP		70	8	293.070
				533.070
MAANDAG 8 MAART 1982				
Z.564 W	150	15	4	122.080
Z.42 W	500	60	8	387.350
Z.19 N	1000	200	11	840.380
Z.510 KRP		165	12	696.065
Z.313 N	1800	300	14	1.267.000
Z.16 W	4000	300	11	2.127.130
Z.201/601 GUL			2	145.470
				5.585.475

DINSDAG 9 MAART 1982				
Z.533 W		70	14	329.920
Z.582 W		70	12	291.750

VAN VOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

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

Z.55 W	300	30	8	293.360
Z.559 KRP		150	13	529.540
Z.573 KRP		140	12	547.560
Z.568 W	300	50	11	338.440
Z.321 W	900	120	12	745.570
				3.076.140

WOENSDAG 10 MAART 1982

Z.512 W	300	50	5	222.620
Z.509 W	700	70	12	632.500
Z.465 W	700	60	12	572.810
Z.427 W	400	65	11	283.630
Z.27 N	1800	465	13	1.631.190
Z.500 W	50	40	4	205.850
Z.560 W		25	5	57.350
Z.209 KRP	100	140	11	385.110
Z.507 W	1000	65	11	528.180
Z.492 W	1000	90	13	733.110
Z.471/472 GUL				117.040
Z.201/601 GUL		2		102.780
				5.472.170

NIEUWPOORT

DONDERDAG 4 MAART 1982

VIS				
N.551 K	313 kg.			14.234 fr.
GARNAAL				
N.22	149 kg.			26.525 fr.

ZATERDAG 6 MAART 1982

GARNAAL				
N.211	150 kg.			25.860 fr.
N.22	242 kg.			41.476 fr.
N.782	221 kg.			37.087 fr.

MAANDAG 8 MAART 1982

VIS				
N.710 W	1.217 kg.			48.938 fr.
N.723 W	3.373 kg.			111.523 fr.
N.346 W	5.184 kg.			157.060 fr.
N.590 W	2.967 kg.			117.159 fr.
N.575 K	1.491 kg.			87.621 fr.
N.349 K	77 kg.			11.454 fr.
N.88 K	192 kg.			27.629 fr.
GARNAAL				
N.22	149 kg.			15.136 fr.
N.211	206 kg.			28.185 fr.
N.782	162 kg.			16.908 fr.

Vier vaartuigen van de West en drie kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 258 à 270 fr./kg. en tong nr. 2 337 à 340 fr./kg. Tong der middensortering werd als volgt aan de koper gebracht. Bloktong of tong nr. 3 haalde 428 à 438 fr./kg. en fruitong of tong nr. 4 418 à 422 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 328 à 338 fr./kg. aangekocht en kleine tong tegen 195 à 210 fr./kg. Grote tarbot noteerde men aan 396 tot 498 fr./kg. Griet aan 238 tot 248 fr./kg. en tongschar aan 110 tot 160 fr./kg. Pladijs werd tegen de volgende prijsnoteringen opgekocht. Grote pladijs tegen 2.500 à 3.100 fr./kg. drieling- of middenslagpladijs tegen 2.500 à 2.700 fr. de ben en visjes tegen 1.000 à 1.300 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3.750 à 4.250 fr. de ben geveild en gul tegen 3.250 tot 3.750 fr. de ben, wijl voor de voorkleine gul 2.350 à 2.550 fr. de ben werd betaald. Grote wijting boekte men aan 1.800 tot 2.000 fr. de ben en kleine wijting aan 1.000 tot 1.250 fr. de ben. Grote zandschar bekwam 2.300 à 2.500 fr. de ben en kleine zandschar 1.850 à 2.000 fr. de ben. Door de garnaalvaartuigen werden 517 kg. garnaal aangevoerd, waarvan de prijs schommelde tussen 100 en 129 fr./kg.

De maandagmarkt werd gekenmerkt door een goede belangstelling vanwege de handelaars en een stabiele prijsnotering gedurende gans het marktverloop. De aanvoer kon slechts matig genoemd worden, enkel 14.500 kg. vis werden aangevoerd.

DINSDAG 9 MAART 1982

VIS				
N.349 K	34 kg.			10.540 fr.
GARNAAL				
N.22	138 kg.			15.606 fr.
N.211	116 kg.			13.142 fr.
N.106	61 kg.			5.124 fr.

WOENSDAG 10 MAART 1982

VIS				
N.720	3.321 kg.			127.995 fr.
N.172	3.698 kg.			211.546 fr.
N.88	250 kg.			43.461 fr.
N.575	662 kg.			48.652 fr.
N.551	468 kg.			48.548 fr.
GARNAAL				
N.782	131 kg.			17.826 fr.
N.22	95 kg.			14.324 fr.
N.211	76 kg.			10.970 fr.

Op de woensdagmarkt losten twee vaartuigen van de West en drie kustvaartuigen hun vangst. Tong en westvis werd in geringe mate aangevoerd, zodat de prijsnotering aan een gevoelige stijging onderhevig was. Tong nr. 1 kreeg 280 à 286 fr./kg. en tong nr. 2 348 à 360 fr./kg. Voor bloktong of tong nr. 3 betaalde men 442 à 450 fr./kg. en voor fruitong of tong nr. 4 446 à 450 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 350 à 360 fr./kg. genoteerd en kleine tong tegen 219 à 260 fr./kg. Grote tarbot haalde 310 à 340 fr./kg. Griet 240 à 260 fr./kg., tongschar 110 à 155 fr./kg. en staartvis 276 à 285 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2.600 à 3.000 fr. de ben opgekocht, middenslag- of drieling-pladijs tegen 2.800 à 3.000 fr. de ben en visjes tegen 950 à 1.400 fr. de ben. De prijs voor kabeljauw betaald, bedroeg 4.400 à 4.750 fr. de ben en voor gul 2.700 à 4.000 fr. de ben. Grote wijting haalde 1.900 à 2.050 fr. de ben en kleine wijting 1.050 à 1.200 fr. de ben. Moerrog bekwam 4.250 à 4.500 fr. de ben, tilten 4.150 à 4.300 fr. de ben en scherpstaarten 3.750 à 4.00 fr. de ben. Doorn- of speurhaai bekwam 2.750 à 3.050 fr. de ben als marktwaarde en zeehond 2.250 à 2.500 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 2.350 à 2.500 fr. de ben opgekocht en kleine zandschar tegen 1.700 à 1.800 fr. de ben. Voor knorhaan betaalde men 2.050 à 2.550 fr. de ben.

Vanwege de handelaars viel een grote belangstelling te noteren, gekenmerkt door een dure prijsnotering voor alle vissoorten.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	Kgr.	Fr.
5 maart	392	18.304
8 maart	14.501	562.404
9 maart	34	10.540
10 maart	8.432	481.852

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

	Kgr.	Fr.	Min.	Max.
5 maart	149	26.525	175	180
6 maart	613	101.763	158	178
8 maart	517	59.209	99	129
9 maart	315	33.032	84	115
10 maart	302	41.470	126	145

Uurtabel der afvaarten

Voor de week van 14.3 tot 20.3.82

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 10.05 en te 14.50 u.
- Dagelijks te 07.35, behalve op 14 en 20.3.82

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 18.00 te 19.45 en te 23.59, behalve op 20.3.82.
- Dagelijks te 06.00 behalve op 15.3.82.
- Op 20.3.82 bijk. afv. te 21.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

- Dagelijks te 01.45 en te 05.15 u.
- Dagelijks te 06.45 u., behalve op 14.3.82.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

- Dagelijks te 11.40, te 15.45 en te 19.10 u.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 01.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 14.3.82.
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 14 en 20.3.82.
- Dagelijks te 10.00 u., behalve op 15.3.82.
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 20.3.82.

Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 22.45 u.
- Dagelijks te 00.10 u., behalve op 14.3.82.

JETFOIL

(draagvleugelboten)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 08.40, te 13.50 en te 19.45 u.
- Op 20.3.82 bijk. afv. te 11.50 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

- Dagelijks te 10.25, te 15.25 en te 21.05 u.
- Op 20.3.82 bijk. afv. te 13.25 u.

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

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	81 maart	9 maart	10 maart
Lappen	217 242	228 229	227 234
Grote	2993574	352 365	350 362
3/4	333 426	463	379 406
Bloktongen	311 417	438 453	356 416
Vóór-kleine	301 386	400 404	356 370
Kleine	269 275	286 299	253 260
Slips	230 245	169 200	206

ZEEBRUGGE

	81 maart	9 maart	10 maart
Grote	246 251	244 252	244 267
Bloktongen	376 406	392 397	358 396
Fruittongen	409 462	449 456	449 452
Schone kleine	397 454	434 486	425 443
Kleine	288 297	315 324	295 346
Tout petit	210 245	240 248	211 216
Slips	162 176	160 169	176 178

NIEUWPOORT

	81 maart	9 maart	10 maart
Tong I	258 270	.....	280 286
Tong II	337 340	.....	348 360
Tong III	428 438	.....	442 450
Tong IV	418 422	.....	446 450
Tong V	328 338	.....	350 360
Kleine tongen	195 210	.....	219 260

PLADIJS

OOSTENDE

	8 maart	9 maart	10 maart
Platen	39 43	48	42 47
Grote & kleine iek ..	30 40	49 53	41 43
Derde slag	21 25	48	36 41
Platjes	17 24	29	16 22

ZEEBRUGGE

	8 maart	9 maart	10 maart
I	46 49	29 40	24 34
II	42 44	30 35	29 36
III	39 41	38 41	32 40
IV	25 30	22 26	30 35
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

	8 maart	9 maart	10 maart
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	50 62	.....	52 60
Platjes	50 54	.....	56 60
Drielingen	20 26	.....	19 28

Nederlandse minister protesteert tegen oliesubsidiëring in de EEG-partnerlanden

Zoals we reeds in vroegere uitgave gemeld hebben heeft de Commissie te Brussel een onderzoek ingesteld tegen het subsidiëren van de brandstofaanschaffing door vissersvaartuigen. Dit zou gebeuren o.m. in Groot-Brittannië, Italië, Frankrijk, West-Duitsland en in mindere mate in Ierland en België.

In het publikatieblad van de EEG verscheen in dit verband ondermeer de vraag van het Nederlands lid van het Europees Parlement, Elise Boot, die, op grond van artikel 93, lid 2, om een onderzoek door de Brusselse Commissie verzocht. Zoals men weet mogen de concurrentiemiddelen onder de visserijvloeden van de lidstaten niet vervalst worden en dit zou dus hier het geval zijn door het openlijk of het kamoefle-

rend verstrekken van subsidies voor de brandstofbevoorrading aan de vissersvaartuigen.

Toen Nederland afgewezen werd wat de verleende subsidies voor de aardgasleveringen aan de Nederlandse tuinbouw betroffen, wensde de Nederlandse minister De Koning die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, om dezelfde argumenten die de Commissie hierbij gebruikte, ook de subsidies voor de brandstof aan de visserijvloeden van de andere lidstaten te zien veroordelen en verbieden. Heimelijk wordt daarbij gedacht dat dan maar in de andere lidstaten heel wat marginale bedrijven het niet meer zullen kunnen uithouden en verdwijnen waardoor dan meer ruimte zal komen voor anderen, waaronder minister De Koning de Nederlandse visserij rekent die het nog relatief redelijk haalt, dank zij een moderne uitrusting.

Terzelfdertijd wordt in Nederland het argument naar voren gebracht dat het juist dank zij het feit is dat de Staat niet tussenkomt dat de visser zich zo inspant en uitrust om zo degelijke mogelijke resultaten te bekomen waarbij men veronderstelling opgeld laat doen dat, waar de Staat wel tussenkomt men het dan maar bij het oude laat en zich niet zo bijzonder inspant, ook zeker niet wat de modernisering van vistuig, apparatuur en vangstechnieken betreft. Anderzijds is de aktie van minister De Koning bij de EEG wellicht ook wel zo te bezien, dat hij verkiest dat de subsidies in andere landen afgeschaft worden, dan dat ook de Nederlandse regering tenslotte, om niet achter te blijven en onder toenemende druk van de eigen visserij,

zich zou verplicht zien uit de reeds lege staatskas nog wat meer trachten te halen. Wij zelf zien het echter niet zitten dat men nu plots in de andere lidstaten, de subsidies voor brandstofverbruik, die op de één of andere manier gegeven worden, plots van de ene op de andere dag zo maar zouden kunnen intrekken.

STEUNFONDS Z.180 TORNADO WEESKINDEREN LAMBRECHT

Vorig totaal	470.169
Naamloos - Herent	2.000
Vissersvrienden Newlyn (Engeland)	2.075
Mej. Micheline Depoorter - Brugge	1.000
Oudleerlingenbond Ibis	1.000
Nieuw totaal op 11 maart 1982	476.244



VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	8 maart	8 maart	8 maart	8 maart	9 maart	9 maart	9 maart	9 maart	10 maart	10 maart	10 maart	10 maart	8 maart	8 maart	10 maart	10 maart
Tarbot grote	400	467	495	502	.....	.....	488	520	439	.....	494	535	396	498	310	340
Tarbot middel	260	329	416	435	316	.....	399	425	360	365	384	408	.....	.....	.....	.....
Tarbot klein	205	239	296	368	.....	.....	317	367	167	246	278	311	.....	.....	.....	.....
Griet groot	237	251	264	278	250	.....	280	302	250	260	308	324	238	248	240	260
Griet middel	165	199	227	235	200	.....	259	277	160	206	254	269	.....	.....	.....	.....
Griet klein	125	161	190	201	.....	.....	219	233	113	162	170	203	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	52	55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	32	44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	30	33	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	76	101	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	45	63	.....	.....	.....	.....	.....	.....	69	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	12	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	33	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	33	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85	90
Keilrog	89	103	.....	.....	.....	.....	105	115	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	65	80	84	.....	90	.....	82	86	.....	.....	64	77	.....	.....	.....	.....
Tilten	58	63	84	.....	75	.....	82	84	.....	.....	58	64	.....	.....	83	86
Scherpstaart	42	62	98	.....	.....	.....	100	102	.....	.....	86	100	.....	.....	75	80
Halve mans	20	23	.....	.....	36	.....	68	70	.....	.....	54	70	.....	.....	75	.....
Teelt	.....	.....	70	78	.....	.....	66	68	.....	.....	54	70	.....	.....	.....	.....
Katrog	11	16	43	47	.....	.....	44	46	29	.....	24	41	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	53	78	63	78	75	93	59	82	59	62	68	79	75	85	88	95
Gul (groot)	63	70	66	80	65	70	60	70	58	61	60	64	65	75	54	80
Gul (middel)	60	68	54	57	54	59	56	64	56	.....	54	59	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	35	43	51	52	37	41	50	54	30	47	49	56	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	100	262	166	289	.....	.....	146	290	104	278	108	312	.....	.....	275	285
Wijting groot	42	48	48	51	38	45	30	46	28	30	38	40	36	40	38	41
Wijting klein	26	31	34	37	20	23	16	18	19	23	16	19	20	25	21	24
Schar	23	33	22	24	.....	.....	24	25	19	28	24	28	30	45	36	50
Steenschol	26	170	.....	.....	53	178	.....	.....	30	150	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	58	62	.....	.....	58	66	59	64	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	28	42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28	31	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55	61
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	13	31	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	110	160	110	155
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	15	18	.....	.....	17	20	.....	.....	17	19	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	40	79	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	41	61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42	.....	.....	.....	38	42	.....	45	50	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	16	6	11
Rode Poon (roobaard)	60	71	68	82	.....	.....	75	82	44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	38	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	.....	.....	.....	40	50	40	50
Rode knorhaan	61	103	.....	.....	.....	.....	.....	.....	78	111	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	12	20	.....	.....	20	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IN DE VISHAL

HET MIRAKULEUS OESTERVELD IN DE GREVELINGEN

Aan de maandagmarkt van 8 maart werd aangevoerd: 324 kisten kabeljauw, 1771 kisten wijting, 4 kisten schol, 30 kisten schar en 28 kisten diversen.

Prijzen in Guldens:

Per 40 kg: kabeljauw één 144-114; kabeljauw twee 192-156; kabeljauw drie 166-144; kabeljauw vier 172-144; kabeljauw vijf 166-146; schol twee en drie 116; schol vier 126; wijting drie 82-51; schar 142-88; steenbolk 59-52; kleine kuit 192-80; poontjes 144; bot 29.

Aan de dinsdagmarkt van 2 maart werd aangevoerd: 18 kisten wijting, 3 kisten kabeljauw, 1 kist schar en 2 kisten diversen.

Prijzen in Guldens:

Per 40 kg: kabeljauw drie en vier 166; kabeljauw vijf 156; wijting drie 92-78; schar 166; steenbolk 71.

Aan de woensdagmarkt van 3 maart werd aangevoerd: 7 kisten tarbot; 76 kisten wijting; 57 kisten kabeljauw; 3 kisten diversen.

Prijzen in Guldens:

Per 40 kg: tarbot 756-560; griet 520-344; kabeljauw één 170; kabeljauw twee 206-174; kabeljauw drie 260-190; kabeljauw vier 216-190; kabeljauw vijf 222-170; wijting drie 130-96; steenbolk 82.

Aan de vrijdagmarkt van 5 maart werd aangevoerd: 3.765 kg tong; 21 kisten tarbot en griet; 95 kisten kabeljauw; 386 kisten wijting; 625 kisten schol; 61 kisten schar en 91 kisten diversen.

Prijzen in Guldens:

Per 1 kg.: tarbot 29,46-27,58; grote tong 19,61-18,79; grootmiddel tong 26,63-25,60; klein-middel tong 22,89-21,70; tong een 18,79-17,01; tong twee 15,80-14,51.

Per 40 kg.: tarbot 962-683; griet 711-600; kabeljauw een 266-200; kabeljauw twee 272-146; kabeljauw drie 248-194; kabeljauw vier 272-190; kabeljauw vijf 256-190; schol een 90-80; schol twee 94-92; schol drie 116-102; schol vier 110-92; wijting drie 114-88; schar 130-106; steenbolk 92-76; bot 37-35; tong-schar 400-224.

Men geraakt moeilijk uitgepraat over het mirakuleuze oesterveld in het Grevelingenmeer dat zo maar uit zichzelf is ontstaan, via larven van de Zeeuwse platte oesters die er een gelukkig thuis en een goede voedingsbodem vonden.

Het gaat hier over oesters van over de tien miljoen stuks, mooie zuivere smakelijke volwassen oesters, die niet getroffen zijn door de genaamde Bonamiaziekte die, via een micro-organisme de oestercellen doodt en waarvan de Oosterschelde en in het bijzonder de oesterteelt van Yerseke het slachtoffer werd.

Het is begrijpelijk dat de oesterkwekers van Yerseke een enorme belangstelling hebben voor de Grevelingen-oester en dit in het bijzonder vanaf 1976 toen een uitzonderlijke goede broedval van de oester in het Grevelingenmeer genoteerd werd.

Aan de basis van deze belangstelling lag ook de zekerheid dat de Oosterschelde zout zou blijven omdat de regering beslist had een stormvloedkering te bouwen.

Men zou dus de oesterpercelen van Yerseke kunnen in leven houden en oesterzand uit de Grevelingen kunnen gebruiken waardoor men onafhankelijk zou worden van invoer van oesterbroed uit het buitenland en mede van de buitenlandse oesterziekten zoals Yerseke hiervan ondermeer het slachtoffer werd. Daarom werden er in 1976 in het Grevelingenmeer een aantal broedwinningsplaatsen ingericht over nagenoeg 150 Ha. Zoals men weet verlangen de oesterlarven die door de moederoester losgelaten worden een harde en kalkachtige vaste bodem. Reden waarom men indertijd gekalkte oude dakpannen in het water uitzette en ook mosselschelpen.

Nochtans was in 1971, toen het Grevelingenmeer afgedamd werd, alle hoop op een goed water voor de oester opgevoen omdat het water brak werd en niet voldoende zoutgehalte bevatte voor een normale goede ontwikkeling van de larve en jonge oester.

Het fenomeen van de uitzonderlijke goede broedval in 1976 samen met de bouw van een doorlaatsluis in de Brouwersdam, waardoor het brakke water terug een hoger zoutgehalte kreeg en een bepaalde ontwikkeling van de flora en het plankton in de Grevelingen die ergens zeer gunstig uitviel voor de oesterlarve, voor het broedval en de jonge oester, is echter een samenloop van omstandigheden geworden waardoor ook de biologen verrast werden. Men moet er wel uit besluiten dat men moeilijk de natuur en zelfs het leven kan bepalen en in wetten leggen. De broedwinningsplaatsen voor de oester, ingericht in het Grevelingenmeer, werden een succes. Jammer genoeg kunnen de oesterkwekers uit Yerseke hiervan geen gebruik maken zoals zij dit graag gewild hadden, omdat de oesterpercelen te Yerseke nog besmet zijn en dus niet in aanmerking komen om het Grevelings broed en de jonge oesters op te nemen.

Men moet zich dus beperken tot het opvissen van de volwassen oesters in het Grevelingenmeer en dit werd in het winterseizoen 81-82 een twee miljoen stuks.

Goedkoop is de oester hierdoor echter niet geworden want die kost nog altijd boven de 50 fr het stuk in de winkel voor de beste kwaliteit.

Behalve de volwassen oester die men in het meer, gelegen tussen het eiland Schouwen en Goeree-Overflakkee, vindt men er ook op de dijkvlooiingen. Eénjarigen op schelpen van dode mosselen worden geschat tussen 3 en 5 miljoen en op de broedwinningspercelen op 2 miljoen.

De moederoesters, ouder dus dan 1976, worden slechts op een 2 % geschat, de vijfjarige oester op meer dan 20 % en de vierjarige oester op meer dan 30 % van het totaal. De jonge oester van de jaarklasse 79 tussen de 30 en 40 %.

Het komt er nu in de eerste plaats op aan om deze oestervelden te trachten vrij te houden van besmetting en hiervoor wordt al het mogelijke gedaan al heeft men nooit de natuur in de hand. Hopen wordt het dat het Grevelings milieu niet zo aantrekkelijk is voor de gevreesde ziekteverwekkende micro-organismen of ook nog dat de Grevelingse oester zich een zekere immuniteit heeft opgebouwd, minstens tegen de Bonamiaziekte.

Mocht men er intussen toe komen de oesterteeltwateren van Yerseke vrij te krijgen van de ziekte, dan zou men er opnieuw kunnen starten met de jonge oestertjes, opgevoed in het Grevelingenmeer.

Vóór de ramp in de oesterkweek te Yerseke als gevolg van de zo strenge winter 1962-1963 waarbij alle oesters doodvroren, kende de Oosterschelde een enorme voortbrengst van oesters die tussen de 20 en 40 miljoen per jaar lag, al naargelang het een goed jaar of minder goed jaar was. Het zal wel nog moeilijk tot dergelijke ontbolstering komen, des te meer, daar de oester nu een te duur produkt geworden is en men, mits wat meeval voor de oesterkweek te Yerseke in de toekomst, wel tot iets bescheidener prijzen zou kunnen terugkeren, maar zeker niet meer zodanig dat het opnieuw een volksetentje wordt.

Anderzijds moet men nog altijd rekening houden met een mogelijke vijand in wording van de Grevelingse oester, want ook de vijanden zitten niet stil en passen zich aan. Dit niet alleen vanwege de micro-organismen die de oester in het weefsel aantasten maar ook door bv. een zijdelingse concurrentie vanwege andere schelpdieren die de levensruimte van de oester zouden kunnen aantasten of betwisten zoals dit reeds is kunnen gebeuren door bv. een te overvloedige mosselzaadval. Wij zelf kunnen alleen maar duimen voor de Grevelingse mossel en de Yerseke mosselteelt, maar het is dan ook gemeend.

NEDERLAND

In Zierikzee is er groeiende ontevredenheid ontstaan onder de mosselvisserij die het niet kunnen nemen dat de mosselkwekers nu ook al de kokkelvisserij gaan uithuren om voor hen op mosselen te gaan vissen. De voorzitter van de mosselvisserij ging zelfs tot bij het Ministerie van Landbouw en Visserij, maar kon daar geen resultaat bekomen. De mosselvisserij beweren dat de kokkelvisserij al een voldoende gesmeerde boterham verdienen in hun bedrijf, zonder dat zij het de mosselvisserij moeten lastig maken.

JetAir

LENTEPROMOTIE

BENIDORM

1 WEEK

5.250F

Verblijf in studio's
dicht aan zee

Afreizen op
25, 27, 28 en 31 maart
Terug op 3 of 4 april

snel reserveren bij uw reisagent

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

KAPSEIZEN VAN Z.574 "NAUTILUS" KON NIET VERHOLPEN WORDEN

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart heeft de Raad uitvoerig aandacht besteed aan het vergaan van de Z.574 "Nautilus". De feiten deden zich voor begin dit jaar toen de reiler vissende was in weliswaar niet zo'n beste weersomstandigheden die echter geen onmiddellijk gevaar opleverden. Er stond een windkracht 6 en dat is, althans volgens schipper Vandierendonck die terzake onderdacht er dus aan dat het vaartuig tot zinken zou komen en toch gebeurde het. Uit de uiteenzetting van schipper Vandierendonck blijkt dat men de beide boelen gelijktijdig had opgehaald en dat men reeds de stuurboordboel binnen boord had gezet. Net op het ogenblik dat men ook de bakboordboel wilde binnen halen werd het vaar-

tuig getroffen door een zee die van achteren inkwam en waardoor het vaartuig plots overging hellen in een hoek van 45 graden. Dat is het vaartuig uiteindelijk fataal geworden want niet tegenstaande met roer en schroef werd geprobeerd het vaartuig weer overeind te krijgen, bleven alle pogingen tevergeefs. Meer zelfs, wanneer de schipper met het schroef ging werken maakte het vaartuig nog meer slagzij. Spoedig zag men in dat het vaartuig niet meer te redden was en onmiddellijk werd een May-Day uitgezonden. Gelukkig kwam vrij spoedig op de plaats van het onheil een Frans vrachtschip, de "Lafayette" opdagen en die slaagde er in drie opvarenden aan boord te nemen. Ondertussen was ook een heli-copter van de basis te Madstone (Engeland) ter plaatse gekomen zodat ook de twee andere opvarenden konden gered worden. Nadien werden ook de vissers die op de "Lafayette" verbleven in de heli-copter overge-

Zomertijd gaat in op op 28 maart

In vrijwel alle Europese landen gaat op 28 maart de zomertijd weer in. In België en de ons omringende landen wordt de klok die dag één uur vooruitgezet, in Bulgarije, Finland, Griekenland en Roemenië twee uur.

Joegoslavië en Turkije voeren geen zomertijd in. Polen en de Sovjetunie hebben nog geen beslissing genomen. De zomertijd duurt tot en met 26 september.

VERANDERINGEN

«Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen»

Geschrapt :

Z.550 ZEEMANSMOED

Eigendom : Witgeers Walter, Tijdokstraat 1, app. B 3, 8380 Zeebrugge-Brugge

Geschrapt : 18 februari 1982.

Verandering van eigendom :

Z.161 KNAR

Eigendom : Pauwaert Constant, Ridder de Vrièrestraat 25, 8390 Knokke-Heist en De Cock Nicole, Reygaerts-vliet 7, 8380 Zeebrugge-Brugge 5.

Zeebrief : 19 februari 1982.

Z.492 ESPADA

Eigendom : Pauwaert Constant, Ridder de Vrièrestraat 25, 8390 Knokke-Heist en De Cock Nicole, Reygaerts-vliet 7, 8380 Zeebrugge-Brugge 5.

Zeebrief : 19 februari 1982.

Z.569 BLAUWVOET

Eigendom : Van Massenhove Romain - Dobbelaere, Wilgendreef 4, 8390 Knokke-Heist.

Zeebrief : 26 februari 1982.

Z.431 JUDITH

Eigendom : Vantorre Jean-Pierre - Brouckaert, Marktstraat 19, 8390 Knokke-Heist. Tel. 050/51.15.21.

Zeebrief : 11 februari 1982.

Verandering van eigendom + naam :

Z.576 RUBENS wordt Z.576 OSTARA.

Eigendom : Beernaert Robert, Elisabethlaan 225, 8390 Knokke-Heist.

Zeebrief : 25 februari 1982.

bracht naar Madstone en nog diezelfde namiddag waren de vissers reeds thuis.

Uit de verklaring van de schipper is verder gebleken dat de loospoorten vrij waren en goed werkten zodat het wel altijd een raadsel zal blijven waarom men er niet in is geslaagd het kapseizen van de "Nautilus" te verhelpen. Even werd gedacht aan het verschuiven van de lading ijs maar dat is volgens schipper Vandierendonck uitgesloten terwijl het evenmin mogelijk is dat de brandstoftanks een rol zouden gespeeld hebben.

TE KOOP

Prachtig STENCILPAPIER

Afname per 2.000 bladen.
325 fr. per 1.000.

Z.w. : H. Baelskaai 30, 8400 Oostende

(3937N)

Frankrijk

Er komt geen einde aan de bezoeken van de Franse minister voor de Zee, de heer Le Pensec, aan visserijplaatsen. Verleden week bezocht hij de visserijhavens van Loctudy, Lesconil, Saint-Guénolé, en Le Guilvinec. Ook een paar scheepswerven en visserijsscholen kwamen in deze plaatsen aan de beurt. Betrokken minister heeft dus reeds heel wat belangstelling voor de visserijsector betoond, maar het zijn de resultaten die ten slotte tellen en die moeten in vele gevallen nog altijd komen. Al die bezoeken kennen we reeds met veel foto's en spreuken, maar de resultaten zijn wat anders.

In het Franse St.-Guénolé op de Westkust werd op een totaal van 2.100 ton binnengebrachte sardijnen er 1.600 ton naar de vismeel verwezen, omdat zij veel te groot van stuk waren. Wel krijgt de visser uit het EEG-Waarborgfonds een steun van 12,50 fr. het kg. maar vanaf 1893, het volgend jaar dus, zal er een verminderd tarief toegepast worden, zodat de sardijnenvissers toekomstig jaar een zeer moeilijke tijd tegemoet zien zo de grote sardijnen het maar blijven doen.

In de Franse vissershaven „Le Guilvinec” is op een domme manier een middenslagtreiler op enkele meter van de kaai aan de grond gekomen, zodat nog amper beide masten boven water steken. Deze treiler werd wegens een touw in het schroef opgesleept door een stalen treiler die de opsleper tot aan de kaai bracht. De sleepkabel werd er gevierd en de stalen treiler haalde de complete vaart uit het eigen schip. Gevolg was dat de opgesleepte houten treiler in zijn verdere loop tegen de opsleper aanbotste en een onderwaterlek opliep waardoor het vaartuig in korte tijd onder water verdween!

Voor de reder, schipper en bemanning van de Franse treiler „Sancy” uit Concarneau die reeds de blauwe wimpel voor de grootste brutobesomming over 1981 ontving, zit het wel mede. Het vaartuig kwam verleden week van een visreis terug en zette 2.800 bakken van 50 kg. in de afslag waarvoor het 4,9 miljoen B.fr. besomde of een nieuw rekord in Concarneau.

De Franse visserssyndikaten wensen op de grote tonijnschepen een vermindering van arbeidsduur in te voeren zonder... verlies van loon. Thans is het zo, dat de tonijnvissers drie maand op zee zijn en anderhalve maand aan land. De syndikaten hebben de rederijen aangeschreven voor 3 maand op zee en 3 maand aan land. En dan maar klagen dat zoveel grote rederijen hun schepen wegens uitbatingverlies aan de kant moeten leggen en stakingen en bezettingen organiseren als protest tegen het verlies van weer eens zoveel jobs! Dergelijk dwaas syndikalisme is de grootste schuldlige aan de huidige slechte economische toestand.

Het Franse visserssyndikaat van Concarneau werd ontvangen door de Franse minister van de Zee, Louis Le Pensec en hield er een pleidooi

voor het oprichten van een verwerkings bedrijf voor visserijprodukten te Concarneau. Zelfde C.G.T.-syndikalistenvoeren nochtans aan de basis van de sluiting van belangrijke verwerkings-bedrijven in de streek, door stakingen en bezettingen voor hoger lonen, werktijdverkorting, bijkomende sociale voordelen, enz. Belachelijker en bespottelijker kan het niet, maar dat doet geen pijn. Hoe zegt men dat in de taal van Molière? „Le ridicule ne tue plus”!

In het Franse Rochelais hebben de vissers aan hun mistevredenheid lucht gegeven voor het feit dat de aanvoercijfers over 1981 met 19 % verhoogden tegenover het voorgaand jaar, maar de brutobesomming slechts met 6 %. De gemiddelde prijs voor ongeveer dezelfde vissoorten en dezelfde kwaliteit liep aldus terug, terwijl de uitbatingkosten gevoelig verhoogden.

Te Le Guilvinec in Frankrijk werd een stalen kleine hekreiler van 20 m. afgeleverd met een motor van 500 pk. en modern uitgerust. Kostprijs ongeveer 24 miljoen Bfr.!

Als wraakmaatregel wegens het veelvuldig opbrengen voor het niet in het bezit zijn van een vergunning, hebben zowat 120 Spaanse vissersvaartuigen in de Golf van Gascogne een Frans vissersvaartuig ingesloten, waarvan het net werd afgesneden en medegenomen. Over de radio werd door het belaagde vaartuig hulp ingeroepen en onmiddellijk vertrokken twee vedetten van de Franse Marine naar de opgegeven positie, ongeveer 40 mijl van Bayonne. Ook een helikopter werd ingezet. De Spaanse vaartuigen waren ondertussen op weg naar hun thuishaven, maar de identiteit van ongeveer 65 van deze vaartuigen werd door de bemanning van de helikopter opgenomen.

NOORWEGEN

De Noorse Stichting voor Wetenschappelijk en Industrieel Onderzoek heeft vastgesteld, dat Noorwegen over de grootste reserves aan zee-wieren beschikt die uiterst geschikt zijn om verwerkt te worden voor voedingspreparaten, voor diervoeding en in de farmaceutie. Daarom ook heeft dezelfde Stichting de mogelijkheden onderzocht om de uitbating van de zee-wieren te bevorderen en voorlichting te bezorgen over de aanwending van de verwerkte algen.

Duitsland

Volgens de resultaten van een visserij-onderzoek, ingesteld door het Duitse onderzoeksschip „Anton Dorn” in de wateren van Labrador tijdens een vijf weken durende campagne, werden zeer gunstige resultaten opgetekend voor de kabeljauw en de rode poot. Het is op basis van de resultaten van dergelijke onderzoeken dat vangstkwota uitgeschreven worden.

Niettegenstaande het slechte weder in de laatste maand van 1981 en begin 1982 kende de visdetailhandel in het Duitse Rijnland een zeer goede en stabiele verkoop. De gemiddelde prijzen waren toen voor gekuiste kabeljauw en

schelvis 216 fr. per kg., voor filets van doraden 245 fr., filet van blauwe leng 200 fr. en voor filet van koolvis 194 fr. Maatjesharing per kg. noteerde 95 fr.

Canada

De Canadese regering heeft de visserij op de garnaal in de wateren van Labrador en de Zee van Baffin aangemoedigd door verscheidene vergunningen uit te reiken onder meer aan een Deense diepvriestreiler en een twaalfal andere treilers. De vangsten zijn hoofdzakelijk bestemd om het binnenlands verbruik van garnaal in Canada aan te moedigen.

Allerlei

Op de kusten van de Stille Oceaan vanaf de Canadese kust tot de baai van Californië, hebben zich op het eind van vorig jaar de overvloedigste vangsten sinds vele jaren op de witte tonijn voorgedaan. In november alleen reeds 15 duizend ton tegen slechts 7.300 ton in 1979 en 9 duizend ton in 1980. Hiermede was voor de Canadese en U.S.A.-tonijnschepen dan nog de handicap gemoeid, dat zij zich niet in de Mexicaanse 200 mijlszone mochten wagen op gevaar af opgebracht te worden.

Door het inschakelen van drie satellieten, één boven de Atlantische, één boven de Indische en één boven de Stille Oceaan, zal het aan de schepen en vissersvaartuigen, waar zij zich ook bevinden, altijd mogelijk zijn om, via deze satellieten met gelijk welke plaats op onze aardbol in verbinding te komen.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

Stipte bediening

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

De historische Billingsgate vismarkt van Londen verhuist naar nieuw oord aan Thames

Waar veel Belgische vishandelaars destijds hun vis heen zonden!

In de loop van deze maand zal de befaamde, historische Londense vismarkt van Billingsgate verdwijnen; nieuw oord wordt het wat verder langs de Thames gelegen West India Dock. Meteen werd een einde gesteld aan een jarenlange planning, want het was de bedoeling deze befaamde vismarkt reeds veel eerder naar een ander pand over te brengen. Pat O'Driscoll van Fishing News International heeft de gebeurtenissen op de voet gevolgd en is bovendien gaan snuisteren naar de ver terug gaande historie van de Billingsgate vismarkt van Londen.

Hij schrijft hieromtrent het volgende :

Wanneer de Billingsgate vismarkt, in de loop van februari naar een nieuw gebied verhuist, zal de City of Londen bevrijd zijn van een soms hinderende visgeur (Fishy smell, zeggen de Engelsen), een smerige troep visafval en... een van de allerlaatste historische vormen van handel drijven. Het zal trouwens wel even wennen worden omdat de vismarkt reeds sedert de negende eeuw in voornoemd stadsgedeelte gevestigd is en, zo zeggen historici, het kan ook veel vroeger zijn.

De naam Billingsgate dateert van 1282, althans volgens het oudste dokument dat alsnog kon terug gevonden worden, maar het eigenlijke gebouw dat nu verlaten wordt, is iets méér dan een eeuw oud. Het werd officieel geopend in 1876. De konstruktie nam twee jaar in beslag en besloeg het dubbel aan oppervlakte van het voorgaande gebouw. Spoedig echter bleek het te klein toen Londen meer en meer uitbreidde op het vlak van de bevolkingsdichtheid.

Daarover schreef doctor J. Lawrence Hamilton in 1890 — het gebouw was toen amper 14 jaar oud — in een rapport aan de Gemeenteraad van Londen volgende scherpe kritiek :

«Naast de ontoereikende grootte van het gebouw en de uitermate slechte ligging, zijn de structuur en de indoorakkommodatie van Billingsgate, een regelrechte blaam voor de weelde en de faam van Londen, de grootste en rijkste stad van de wereld».

Niettegenstaande het gebouw toen een moderne aanblik bood, werd in 1890 al een verregaande toestand van onhygiëne vastgesteld, zelfs volgens de toen heersende normen. De binnenmuren bv., die met goed afwasbare tegels hadden moeten bezet zijn, bleven in blote baksteen; de zoldering was alleen met een laag



Een luchtfoto van Billingsgate; de vishallen zijn op de achtergrond te zien. Links op het beeld een straat, die nog een vrij behoorlijke toegang verleende tot de vishallen maar verder in de buurt waren de straatjes zeer eng. Op de voornaamste verkoopdagen heerste er dan ook een drukte van belang.

plaaster bedekt en de grond was niet méér dan een laagje poreus steengruis. De bevoering was dus dringend aan vernieuwing toe, terwijl er bovendien een nieuwe afvoer moest aangebracht worden om het was- en spoelwater te laten afvloeien.

SLUITEN WAS NOODZAAK

De visstands — zeg maar de viskramen — waren opgetrokken in gewoon hout, en helemaal niet voorzien van een laagje vernis. Met andere woorden, een ideale woekerplaats voor besmettelijke bacteriën.

Verder weer de scherpe doctor Hamilton :

«De sanitaire akkommodaties van Billingsgate waren van die aard, dat een onmiddellijke sluiting gewoon een noodzakelijkheid was geworden, meer dan ooit nog voor een vismarkt waar de aangeboden waar zeer bederfelijk is. Billingsgate was even ongeschikt voor een vismarkt als een kleermaker in een spekslagerij.» Totdaar doctor Hamilton.

Achteraf is echter gebleken dat de bouwers onvoldoende aandacht zouden gegeven hebben aan de originele plannen en bestekken, zodat er nadien duizenden ponden dienden gependeed aan aanpassingswerken. Bovendien waren de toegangswegen tot Billingsgate uitermate moeilijk; vooral toen het verkeer drukker werd.

x x x

In 1871, toen het huidig marktgebouw nog in het stadium van de planning zat, hoopte de Corporatie dat er 2,5 aren bijkomende grond ter beschikking zou gesteld worden voor het stouwen van de afval. Daarom trok men te rade bij het Parlement. Men had immers oog op het Custom House (Douanegebouw), iets meer stroomafwaarts van Billingsgate, maar daar stootte men op een categoriek afwijzen van het verzoek.

In 1906 werd een nieuwe poging ondernomen. Nu had men de zinnen gezet op de gronden langsheen de kaai, vlak vóór het Custom House. Men had die ruimte nodig om de door paar-

den getrokken laadkarren te bergen, die werden gebruikt voor het transport van de vis van en naar de markt maar... weer was er geen praten aan. De vismarkt moest dus blijven in het voorbestemde gebied langsheen de kaai, omdat de vangsten in Billingsgate, toen nog steeds per schip werden aangevoerd.

Gedurende bijna duizend jaar dus bleef de vismarkt in Billingsgate gevestigd op dezelfde plaats, aan de Noordkant van de Thames, in de nabije buurt van de London Bridge. Aanvankelijk werd daar de meest uiteenlopende handel gedreven. Graan, fruit, eetwaren, steenkool en... vis.

Het was één van de eerste officieel gemaakte kaaien in 1558 toen Koningin Elisabeth I aan het bewind kwam. De idee was, dat lasten moesten betaald worden op alle goederen die in Londen ingescheept of ontscheept werden. Goederen konden toen alleen verhandeld worden op de daartoe voorbestemde kaaien aan de Noordkant van de Thames omdat de andere kaaien niet beschikten over douanekantoren, toestand die gehandhaafd bleef tot op het einde van de achttiende eeuw. Wel bestaat er een vermoeden dat douane-beambten reeds vóór 1558 in Billingsgate bedrijvig waren. Reeds in mei 1400 hadden inwoners van Londen de macht verkregen, ingevolge een charter van Koning Henri IV, lasten en tolrechten te heffen in Billingsgate, privilege dat nadien bekrachtigd werd onder het bewind van Koning Charles II.

Eerder al, in 1382, kreeg de verantwoordelijke van de Tower of London van de Kroon, de macht om op iedere scheepslading mossels, oesters of andere schelpdieren een recht te heffen. Geen geld weliswaar maar een deel van de scheepslading. Dat noemde men toen een «maund» en dat was met name een inhoudsmaat, waarvan de grootte echter verschilde van plaats tot plaats. In 1351, mede door het toenemen van de visserijactiviteiten en de steeds groter wordende aanvoer, had de Lord Mayor (burgemeester) van Londen, de verplichting opgelegd dat alle vis, zowel vers als gezouten, moest geveild worden in Bridge Street, Old Fish Street, Woolchurch Haw of... aan boord van de treilers in Billingsgate.

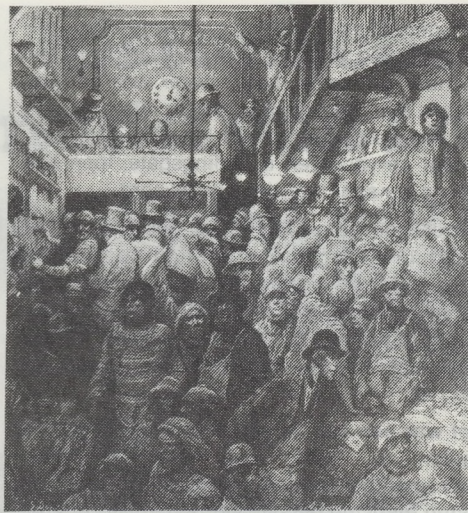


Een beeld uit de jaren dertig geeft een idee van de drukte die heerste in de belendende straten van Billingsgate. Toen hadden de vrachtwagens al hun intrede gedaan maar vroeger, toen met paard en kar werd vervoerd, was de toestand helemaal onoverzichtelijk.

In 1699 werd de marktregeling definitief op punt gezet bij middel van een akte waarin te lezen stond, dat het ging om een «open en vrije markt voor alle soorten vis, geen uitgezonderd». De lasten die gelegd werden op de aanvoeren, moesten jaarlijks afgedragen worden aan de Court of Alderman. Zes dagen in de week werd vis verkocht; ook op zondag maar dan speciaal voor de makreel omdat dit een zeer bederfelijke vissoort is. Toen al bestond er een soort keuring derwijze, dat alleen vis, geschikt voor menselijk verbruik, werd geveild. Een vorige regeling verbood de verkoop van vis die méér dan twee dagen oud was, tenzij die gezouten was. Aanleiding voor het in voege brengen van het eerder vernoemd reglement was, dat de gevestigde vishandelaars bijzonder gulzig waren geworden en het alleenrecht voor aankoop opeisten en wel derwijze, dat de gewone man niet langer rechtstreeks bij de vissers kon kopen. Toen ontstond echter een levendige handel bij middel van tussenpersonen, beter gekend als de Bummarees. Deze handelaars konden weliswaar slechts kleine hoeveelheden aankopen en dan nog vis van mindere kwaliteit, maar meteen trokken zij dan de binnenstad in en deden erg goede zaken in de wijken waar de armen woonden. Vooral haring en sprot, en in mindere mate kabeljauw, werden verhandeld. Men ging zelfs zo ver deze vis te roken en ze dan te verkopen als de «echte, onvervalste Aberdeen haddies» niettegenstaande de vis in geen mijlen te bekennen was geweest in de buurt van de Aberdeense rokerijen. Vaak gebeurde het, dat bedorven vis werd verkocht. Weer kroop doctor Hamilton dus in zijn pen en liet, in een rapport dat dateert van 1890, verstaan, dat de viskeuring een lachertje was en helemaal niet beantwoordde aan hetgeen er van verwacht mocht worden. Meerdere middeljtjes werden toen aangewend om de bedorven vis toch aantrekkelijk te maken. Schaal- en schelpdieren werden een tweede maal gekookt, de kieuwen van bedorven vis werden met een soort vernis ingesmeerd, terwijl de kieuwen van kabeljauw behandeld werden met vers ossebloed en zo weer een aanblik van



Een beeld uit juli 1978. In de zeventiger jaren werden de kantoren te herkennen aan de witte voorgevels (rechts boven) bijgebouwd.



Enkele geschilderde impressies van Billingsgate vóór de eeuwwisseling. Links boven : de toegang tot het Billingsgate — dok voor sloepen in 1820; rechts boven : de visafslag in volle activiteit in het begin van de jaren 1870. Aan de hand van de verlichting in de hall — olielampen en gaslampen — kan men bij benadering de periode bepalen. Foto onder : nog een beeld van de vishandel binnen de hallen.

versheid kregen. Vleet van meerdere dagen oud, werd met zand ingesmeerd en sommige vissoorten werden zelfs met lucht opgepompt om dikker te tonen.

Voor al haring en sprout, en in mindere mate kabeljauw, werden verhandeld. Men ging zelfs zo ver deze vis te roken en ze dan te verkopen als de «echte, onvervalste Aberdeen haddies» niettegenstaande de vis in geen mijlen te bekennen was geweest in de buurt van de Aberdeense rokerijen. Vaak gebeurde het, dat bedorven vis werd verkocht. Weer kroop doctor Hamilton dus in zijn pen en liet, in een rapport dat dateert van 1890, verstaan, dat de viskeuring een lachertje was en helemaal niet beantwoordde aan hetgeen er van verwacht mocht worden. Meerdere middeltjes werden toen aangewend om de bedorven vis toch aantrekkelijk te maken. Schaal- en schelpdieren werden een tweede maal gekookt, de kieuwen van bedorven vis werden met een soort vernis ingesmeerd, terwijl de kieuwen van kabeljauw behandeld werden met vers ossebloed en zo weer een aanblik van versheid kregen. Vleet van meerdere dagen oud, werd met zand ingesmeerd en sommige vissoorten werden zelfs met lucht opgepompt om dikker te tonen.

De vis die in Billingsgate werd verkocht, gevangen in de Thames, was hooguit twee dagen oud. De toen reeds verregaande pollutie van de Thameswateren noopte de grotere eenheden echter andere vanggebieden op te zoeken. De Doggerbank was toen een veel bevist gebied en reeds werd in die tijd een soort overladingssysteem toegepast. De vangst werd op zee overgeladen aan boord van een snel lopende cargo en overgebracht naar Billingsgate, terwijl de vloot op zee bleef. De vangst werd opgeslagen in houten kisten van ongeveer 80 lbs (50 kgr).

PER TREIN

Vangsten van andere treilers werden echter per schip overgebracht naar Humber of Great Yarmouth en van daar, per trein, vervoerd naar Billingsgate. Gezien het station nog op grote afstand lag van de eigenlijke vismarkt, moest het verder vervoer gebeuren over de weg. De zware kisten werden dus geladen op grote platte karren, getrokken door een stel paarden. De hele grote kisten van de Eastern Railways waren echter reeds van wielen voorzien, zodat men alleen nog de paarden moest aankoppelen. Aldus werd vaak veel tijd gewonnen. Het is dus voor de hand liggend, dat er eigenlijk niets nieuws onder de zon is. Vis in

containers bestond toen ook al, evenals het overschepen op zee. De houten kisten gingen zelfs mee tot een stuk in de twintigste eeuw. Zij waren echter zeer zwaar, moeilijk rein te houden en zeer breekbaar. De smalle, enge straatjes en steegjes boden toen een bijna onmenselijk beeld. De zwarthandelaars — the hawkers, werden die genoemd — en de gevestigde viskopers trokken reeds stadswaarts met de aangekochte vis, terwijl grote wagens, met nieuwe ladingen, zich een weg baanden naar de vismarkt. Mannen, met grote platte hoeden, sleurden kisten vis op het hoofd heen en weer, vaak was aan die lederen hoed een grote zak bevestigd om te beletten dat het visslijm in de nek liep. In 1882 kwam de hoofdcommissaris van politie in Londen tot de vaststelling, dat dagelijks zo'n 1.900 wagens de weg naar Billingsgate namen; een onvoorstelbaar groot aantal dus!

Het lag voor de hand, dat de situatie in Billingsgate op de duur een chaotische aanblik bood. Vandaar dat Hewitt's, de voornaamste rederij die toen Londen in vis bevoorradde, besliste andere oorden op te zoeken om de vis aan de wal te brengen. De keus viel op Shadwell Market, maar er was wel een parlementaire beslissing nodig om dat te realiseren. Shadwell, verder stroomafwaarts gelegen, bood echter wel een aantal voordelen. De stroom was daar dieper en breder zodat groter vaartuigen konden aanleggen. In Billingsgate beletten droogten en banken, vaartuigen van méér dan 130 ton te meren; zelfs kleiner eenheden ondervonden soms moeilijkheden om tegen de kaai te komen. Bovendien bood Billingsgate slechts 160 voet (ongeveer 55 meter) aanlegkade terwijl Shadwell 605 voet (200 meter) kaaimuren had. Shadwell had toen ook al een ijsfabriek, een koelruimte voor het stockeren van vis en een nabijgelegen opslagplaats voor steenkool zodat de vaartuigen vlot konden bevoorrad worden voor een nieuwe reis. Bovendien werden minder zware taksen gevraagd, terwijl ook de toegangswegen voor treinen en vrachtwagens veel beter waren.

Als een vrachtschip, geladen met vis, na 9 uur in de morgen in Billingsgate toekwam, kon dit vaartuig niet meer gelost worden omdat in het politiereglement was voorzien dat alle wagens, geparkeerd in de aanblijvende straten van Billingsgate, na 9u30 moesten verwijderd worden. Men had dus een beperkte tijd om de werkzaamheden uit te voeren. Shadwell daar-entegen was de ganse dag open.

Niettegenstaande al die voordelen, is Shadwell er nooit in geslaagd de vismarkt van Billingsgate naar zich toe te trekken. Duistere machten moeten daarbij wel een rol gespeeld hebben want tussen 1904 en 1908 werden vier rapporten opgemaakt en doorgestuurd naar de Londense gemeenteraad. Daarin werd aangedrongen op de sluiting van Billingsgate en een verhuis naar Shadwell. Maar steeds stuitte men op de weigering.

NIETS WERD GEDAAN

Niettegenstaande het aanwenden van alle mogelijke invloeden, werd geen succes geogst en in 1908 zag het er naar uit, dat men de strijd zou opgeven. Nadien werd de hall aangekocht door de stad Londen en getransformeerd tot een grote ruimte die nu nog bekend staat als de «Edward VII Memorial Park». Tot op vandaag is

dat nog zo. Maar weinig mensen kennen eigenlijk de vóórhistorie.

Billingsgate was ondertussen ruim voorbij gestreefd. Pas veel later werd een ijsfabriek opgericht, terwijl een poging om de hallen elektrisch te verlichten op een mislukking uitdraaide. Men moest dus weer beroep doen op gasverlichting maar dat gaf een zeer slecht resultaat. Kopers bekloegen er zich bijvoorbeeld over, dat zij onvoldoende de vis konden keuren bij gebrek aan voldoende licht.

Gedurende nog enkele jaren in de huidige eeuw werden de zware viskisten, een voor een, door de lossers aan de wal gebracht. Het was een heen en weer geloop op de loopplank tussen de kaai en het schip. Nog wat later werd dan een soort elektrisch lostoestel gebruikt, waardoor het lossen sneller kon gebeuren.

Ondertussen bleef de aanvoer per schip en per trein gestadig stijgen. In 1890 werden 57.000 ton aangevoerd per schip en 79.000 ton per spoor. In 1904 was het treintransport reeds opgelopen tot 113.338 ton maar toch kwamen nog ongeveer 61.000 ton per schip Londen binnen. In 1911 kwam het treintransport hevig in de knoop te zitten ingevolge een staking maar in 1913, het laatste jaar vóór de eerste wereldoorlog waarin nog een vol jaar activiteit werd ontlooid, kwamen toch nog 65.452 ton vis, aan-

gevoerd door 1.648 vaartuigen, de vismarkt van Londen bevoorraden.

In 1914, in augustus, diende men de aanvoer over zee stop te zetten. De firma Hellyers viel volledig weg. De bedrijven van Kelsall en Beeching werkten aanvankelijk nog verder maar toen ook hun eenheden en bemanningen werden opgeëist door de Navy, zat men helemaal in de knoop.

Twee andere bedrijven, de Hull Steam Fishing & Ice Co en de Great Northern Steamship Fishing & Ice Co sloegen de handen in mekaar en zorgden, vrij onregelmatig echter, voor visaanvoeren. In 1916 en 1917 werd zelfs rechtstreeks vanuit Nederland vis aangeland.

TEN DODE OPGESCHREVEN

Het zag er naar uit, dat men op de terugweg was. In 1935 werden nog hooguit 10.500 ton vis in Billingsgate binnengebracht door vaartuigen. Het jaar daarop, gingen twee grote rederijen over tot een vrijwillige likwidatie en in maart 1936 zorgde de treiler Hornbill voor een laatste aanvoer maar dat ging bijna onopgemerkt voorbij.

Op een erg dubieuze manier geraakte Billingsgate Market doorheen de tweede wereldoor-

log. In september 1949 verschenen in de Engelse pers de eerste berichten nopens een mogelijke verhuis. De marktverantwoordelijke wilde echter niet zeggen waarheen of wanneer dat zou gebeuren... en de vismarkt van Londen, Billingsgate dus, bleef nog 32 jaar in dezelfde gammele gebouwen.

In de zeventiger jaren ging Billingsgate een steeds verwaarloosder aanblik bieden en op de duur werd de toestand helemaal onmogelijk, mede door een steeds toenemend verkeer. Een deel van de handelaars ging zich in een gebouw vestigen, aan de overzijde, maar meteen riskeerden de sjouwers hun leven telkens zij aan de overzijde moesten zijn.

In de nieuwe hallen zullen in ieder geval veel beter arbeidsomstandigheden voor handen zijn voor diegenen die moeten instaan voor de visbevoorrading van Londen. De aanvoeren worden via de baan geleverd langs de hoofdingang van de West India Docks. Verder is er een spoorverbinding met het nabijgelegen Poplar Dock en in geval van nood kunnen de visvoorraden zelfs over het water aangevoerd worden. Men kan begrijpen, dat de dagen van de zo typische visdragers en bootsjouwers geteld zijn.

DE BELGISCHE VISSERS TIJDENS DE TWEEDE WERELDOORLOG

(Vervolg van vorige week)

DE ONTRUIMING VAN SAINT-VAAST-LA-HOUGUE...

Dank zij de getuigenissen van Theophiel DE GROOTE van de H.42 «Pharaïlde» en van Jozef VLIETINCK van de H.16 «Emma-Leon» weten wij reeds dat de H.77 «Gilda» op 18 juni 1940 met de laatste vaartuigen, Saint-Vaast-la-Hougue heeft verlaten.

Ere-Kapitein-ter-zee Georges DEPOORTER, destijds Waterschout te Nieuwpoort, heeft daarop geschreven zoals hierboven gezegd. Onder de schuilnaam van «Kapitein Violtje» heeft hij niet geaarzeld, in het eerste nummer van MARINE van 21 juli 1941, onze «Gilda» met naam en nummer te melden. Wij geven hieronder een uittreksel van dit artikel :

«DE BELGISCHE VISSERSVLOOT IN FRANKRIJK, MEI-JUNI 1940» :

«Rond de 15de juni hadden de meeste schepen terug Saint-Vaast vervoegd, de meeste met verbrijzelde voor- en achtersteven, en andere averij. Zij droegen alle sporen van wat zij doorgemaakt hadden. Sommige konden voorlopige herstellingen ondergaan, maar vele waren praktisch in zinkende toestand.

Op 18 juni bevonden de Duitse troepen zich dicht bij Saint-Vaast en kreeg de Commandant bevel om de basis te ontruimen met al zijn manschappen en de soldaten van het garnizoen. Deze waren eerst in het fort van La Hougue verzameld geweest om weerstand te bieden, terwijl het vlaggeschip «Courbet» de Duitse kolom bombardeerde die van Carentan oprukte, enige mijlen bezuiden La Hougue.

De evacuatie van het fort verliep zonder noemenswaardige incidenten, behalve enige bommen van twee laagvliegende Duitse vliegtuigen. De bedoeling was eerst om naar Brest te varen met al de Belgische sloepen, doch enerzijds moest een zeker aantal achtergelaten worden om reden dat zij in zinkende toestand verkeerden en anderzijds was de snelheid van sommige niet groot genoeg om de 6 mijl snelheid van het konvooi te volgen. Deze laatste staken rechtstreeks over naar Brixham, terwijl de patrouillevaartuigen «Nadine» en «Jacques MORGAND» met de Belgische motorboot 11 en de vaartuigen H.77 «Gilda», H.41 «Jacomina» en Z.72 verder voeren.

Heel deze vloot vertrok van Saint-Vaast om 14 uur en 's anderendaags rond 19 uur kreeg men een grote rookwolk in zicht op de peiling van Brest. Bij het naderen van de kust besloot de commandant, na de raad ingewonnen te heb-

ben van zijn officieren, binnen te lopen in l'Abervrac'h, een inham aan de kust, om inlichtingen in te winnen. Toen de «Nadine» binnenvoer ontmoette het een zeilbootje waarvan de bemanning de commandant verwittigde dat de Duitsers het dorp binnenrukten en dat Brest reeds ontruimd was. Twee mariniers die passagier waren op het bootje, stapten dan op de «Nadine» over, alsook een jongen van 16 jaar die uit Brest was gevlucht.

Het konvooi voer ongestoord weer buiten en na enige discussie tussen de officieren, werd koers gezet naar Ouessant, in de hoop meer inlichtingen te kunnen inwinnen voor de verder te volgen koers.

Rond 23 uur bij Ouessant gaf een Franse torpedojager het morsesein «PLYMOUTH» doch doordat kolen, water en proviand ontbraken, kon het konvooi slechts Falmouth bereiken.

Wij bemerken dus dat de H.77 «Gilda» tijdens deze laatste tragische uren de «Nadine» (met waterschout Georges Depoorter aan boord) altijd heeft vergezeld. Karel Verbeke was nog altijd aan boord. De Belgische motorboot 11 is eveneens vermeld en Ere-Kapitein-ter-zee Georges Depoorter is er nog altijd fier op. Zijn eigen redeloodsboot van Nieuwpoort had hem tot Saint-Vaast-la-Hougue vergezeld en werd dan aan de flottille van het Loodswezen toege-

voegd. Ter vervanging kreeg waterschout Georges Depoorter de redeloodsboot nr. 11 van Antwerpen. Deze motorboot heeft hem vergezeld tot in Engeland dank zij de moed en de koelbloedigheid van de driekoppige bemanning samengesteld uit schipper J. Davelooze, motorist Pevré en als matroos... de echtgenote van deze motorist. Mevrouw Pevré heeft zich daarbij goed gedragen en het is te hopen dat we de gelegenheid zullen vinden om deze dappere Belgische zeevrouw als model voor onze huidige Damar's voor te stellen. Onmiddellijk na de oorlog heeft echter het Bestuur van het Zeewezen in een verslag gepubliceerd in een van de eerste naoorlogse nummers van «Wandelaar» (november 1945) onder de titel van «Verliezen en Vernielingen van het drijvend materiaal der rijksmarine» een bijzonder hulde aan de redeboot nr. 11 gebracht :

«... Daarenboven, van de 13 motorbootjes die de loodsdiensdienst op de rede van Vlissingen, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort verzekerden, was er maar één, nr. 11, die er in geslaagd was Engeland te bereiken, hetgeen trouwens al een hele prestatie was, vermits zulk bootje slechts 14 m. lang en met een motor van 60 P.K. uitgerust is. Nu is het terug in België na gedurende gans de oorlog een zware taak te hebben vervuld. Al de andere gingen nabij de Franse kust verloren; sommige hadden Cherbourg kunnen aandoen.»

Op ons verzoek heeft de zeer verdienstelijke Contre-Amiral P. Duval, Hoofd van de Historische Dienst van de Franse Marine Nationale verslagen, waarvan uittreksels hieronder, laten opstellen :

«Saint-Vaast-la-Hougue avait servi de refuge à de très nombreux bâtiments de pêche français et belges, repliés des ports du Nord et de point de formation pour certains petits convois mis en route pour l'évacuation de Dunkerque.

Le Commandant de la Base était le Capitaine de Corvette (R.) Mauduit-Larive, son second le Lieutenant de Vaisseau (R.) Hamon.

Le 14 juin la section de chalutiers armés dieppois **AD 57 «Nadine»** et **AD 337 «Jacques Morgand»** repliée du Havre (évacuée le 12 juin) et sous les ordres de l'Enseigne de Vaisseau le Sieutre, fut mise aux ordres du Capitaine de Corvette Mauduit-Larive. La section arriva le 15 juin à 17h00 à Saint-Vaast-la-Hougue.

Le 18, les deux commandants sont convoqués à terre. Le Lieutenant de Vaisseau Hamon leur apprend que les troupes allemandes approchent rapidement et que la défense du fort est décidée. Ordre est donné aux deux chalutiers de mouiller le plus près de terre possible, canons braqués sur la route du fort.

Mais à 16h00, cet ordre est annulé et tout le personnel militaire (marins et soldats) est transbordé sur les deux dragueurs (250 hommes au total).

Appareillage à 18h30 **pour Brest** où l'Enseigne de Vaisseau Le Sieutre compte débarquer ses troupes. Mais, apercevant de loin sur Brest les colonnes de fumée signalant les incendies des dépôts de combustibles, il décide de les débarquer à l'Aberwrac'h, où il arrive le 19 juin à 20h00. Il est rallié par six marines de Brest montés dans une embarcation qui lui apprennent l'arrivée des Allemands à Lesneven. Aucune réponse du sémaphore qui paraît éva-

cué. La section repart pour faire route au Sud, mais rencontre au large d'Ouessant un torpilleur français **qui lui donne l'ordre de rallier Plymouth.**

La «**Nadine**» étant à court d'eau, de vivres et de charbon, fait route **sur Falmouth où les deux bâtiments mouillent le 20 juin 1940 vers midi.** Les navires français à Falmouth furent saisis par les Anglais le 3.07.40».

Ere-Kapitein-ter-zee Georges Depoorter heeft met grote belangstelling kennis genomen van deze Franse verslagen en besloot als volgt : «U bemerkt dat mijn relaas met dit der Franse overheden overeenstemt. Een jaar na de gebeurtenissen had ik dus wel de waarheid in MARINE van juli 1941 geschreven.

Wij moeten dus veronderstellen dat de H.77 «Gilda» met Karel Verbeke aan boord te Falmouth op 20 juni 1940 aangekomen is. Enkele dagen later moest waterschout Georges Depoorter afscheid nemen van zijn Franse vrienden van de Marine Nationale. Dit gebeurde in zeer pijnlijke omstandigheden want er was reeds sprake van een Britse dreiging de Franse vaartuigen in beslag te nemen. Capitaine de Corvette Mauduit-Larive overhandigde hem een dankbrief en, zoals reeds gezegd, kregen de Belgische vissers die ter plaatse waren, een vergoeding vanwege de Franse Admiraliteit.

VERBLIJF TE BRIXHAM EN VERLIES VAN DE H.77 «GILDA»

Ten gevolge van de verdwijning van al de acteurs, de bemanningsleden van 1940 en de bemanning die aan boord was bij het verlies van het vaartuig weten wij niet veel over de twee volgende oorlogsjaren en ook de twee laatste jaren van de H.77 «Gilda». Wij hebben reeds gezien dat Dries Gheselle een maand na de ontruiming van Duinkerke het hospitaal had verlaten en dat hij wenste onmiddellijk terug aan boord van zijn schip te gaan. Wij hebben ook gezien dat Karel Verbeke op zaterdag 30 januari 1943 voor het stadhuis van Newlyn-Penzance met het «Zeeëreteken» vereerd werd. Brixham was de oorlogsthuishaven. Het vaartuig heeft met andere bemanningsleden gevaren.

Reeds op 22 augustus 1942, dus ongeveer vier maanden vóór het verlies, werd een bemanningslid slachtoffer van een ongeval. Wij vinden namelijk in de lange lijst van de oorlogsslachtoffers van de visserij de volgende melding :

VERMOOTE Frans, Oostduinkerke, 3.01.1913, 22.08.1942, H.77, Overboord.

Vier regels verder op dezelfde lijst vinden wij :

POTS Albert, Coloraine, 11.08.1916, 12.12.1942, H.77, Mijntploffing.

LENAERS Arthur, Adinkerke, 14.09.1911, 12.12.1942, H.77, Mijntploffing.

MALLEFEYDT Louis, Heist, 9.01.1904, 12.12.1942, H.77, Mijntploffing.

MALLEFEYDT Constant, Heist, 10.09.1928, 12.12.1942, H.77, Mijntploffing.

POTS Arthur, Oostende, 28.06.1911, 12.12.1942, H.77, H.77, Mijntploffing.

BULTEEL Amandus, De Panne, 1.05.1920, 12.12.1942, H.77, Mijntploffing.

Na lange opzoekingen hebben wij, zoals gezegd, een santje gevonden. Dit prentje draagt geen afbeelding van het schip doch er is wel vermeld dat het ongeval aan de Zuidkust van Ierland vermoedelijk in de nacht van 12 tot 13 december 1942 heeft plaats gehad. In het «Visserijblad» te Heist hangt er als votief een reddingsgordel ter ere van de H.77 «Gilda» en van Louis Mallefeydt en van zijn zoon Constant.

Wij mochten dus wel spreken van een «Verdwijning zonder spoor of zo goed als».

DE LAATSTE OORLOGSMAANDEN VAN DRIES GHESELLE...

Dank zij de getuigenis van Theophiel De Grootte weten wij dat Dries Gheselle zijn laatste oorlogsmaanden en tegelijk de laatste maanden van zijn leven als vrijwilliger in het hulpflottilje van Antwerpen heeft doorgebracht. Theophiel heeft ons het leven te Antwerpen (met de vliegende bommen in de lucht en de vijandelijke kikvorsmannen in het water) verteld in zijn verhaal over de H.42 «Pharaïlde» en Henry Anrys heeft een paar bladzijden van zijn boek «Congé pour mourir» aan deze dappere vrijwilligers gewijd. Waarschijnlijk is Dries voor de eerste keer na zoveel jaren thuis teruggekomen ter gelegenheid van de kerst- en nieuwjaarsvakantie...

LEGENDARISCHE SCHEPEN STERVEN NIET...

Dit is normaal en de H.77 «Gilda» zal herleven. De Vlaamse letterkundige Johan Ballegeer uit Lissewege die eveneens conservator is van het Sincfalumuseum te Knokke-Heist, werd door de oorlogsavonturen van onze Vlaamse vissers en vooral door de tragische en legendarische geschiedenis van de H.77 «Gilda» geïnspireerd. Hij is druk bezig aan het schrijven van een nieuwe roman : «De H.77 is gebleven». Het gaat hier over een roman met historische achtergrond. De lezer zal opnieuw vanuit Zeebrugge vluchten, aan de ontruiming van Duinkerke deelnemen, Engeland bereiken en in dit land verblijven om eindelijk met het schip in de lucht te vliegen. Het hoofdpersonage is misschien Constant Mallefeydt, beter gekend onder zijn lapnaam «Stantje Bloaze» wiens vreedzaam kwajongensleven op 10 mei 1940 bruusk werd afgebroken en die op de leeftijd van 14 jaar en drie maanden op zee moest sterven. Hij mocht juist sedert drie maanden meevaren ! Johan Ballegeer schrijft graag over historische en ook maritieme onderwerpen. Hij heeft namelijk een boek geschreven over de Oostendse Compagnie en dit boek getiteld : «De Scheepsjongens van de Keyserinne» wordt zelfs herdrukt. Hij werkt zorgvuldig en gebruikt bv. de artikels van NEPTUNUS als documentatiebron. Wij wensen hem veel moed en veel succes. Een dergelijk populair literair werk zal wellicht meer dan een gedenkteken bijdragen tot het bewaren van de heldendaden van onze Vlaamse vissers tijdens de W.O.II bij de toekomstige generaties.

„HET VISSERIJBLAD”

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