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. 12 Vrijdag 26 maart 1982

ONGEOORLOOFDE HETZE VAN VAKBONDEN TEGEN REDERSVOORSTEL

De vakbondsleiders voeren thans een geweldige hetze tegen het redersvoorstel om de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst te herzien.

Waarover gaat het eigenlijk ?

De wet van 5 juni 1928 bepaalt in art. 53 dat een zeeman, wiens vaartuig door schipbreuk verloren gaat, zijn gage betaald wordt tot op de dag van ramp en, te rekenen vanaf die dag, voor de wezenlijke duur van zijn werkloosheid, recht heeft op een schadevergoeding, die niet meer kan bedragen dan de waarde van twee maanden gage.

In het Paritair Comité voor de Zeevisserij had de Rederscentrale voorgesteld deze verplichting af te schaffen, en het is tegen dit voorstel dat H. Dumarey van het ABVV, tevens schepen van de vissershaven van Oostende, van leer trekt in het Vlaams Weekblad, verklarende dat de reders willen bezuinigen op de rug van de schipbreukelingen. Hij overweegt in zijn artikel de vissers aan te raden "om direct hun tuig uit te halen en naar de werklozenkas te gaan".

Mijnheer Dumarey zou moeten weten dat een werknemer "die zijn tuig uithaalt" van werkloosheidsteun wordt uitgesloten ! Hij is een wel heel slecht raadgever voor zijn leden.

DE WET VAN 1928

De vakbondleiders zouden moeten weten in welke geest de wet van 1928 werd opgesteld, wat de bedoeling van de wetgever was en in welke mate dergelijke verouderde wetten dienen gehandhaafd te blijven.

Immers, in 1928 was een zeeman heel wat minder beschermd dan tegenwoordig en de besproken wet was daarenboven vooral bedoeld voor de koopvaardij, waar de zeeman bij schipbreuk soms maanden lang onderweg was vooraleer terug thuis te geraken. Ook vissers, die door deze wet mede beschermd werden, vaarden doorgaans voor grote rederijen op vaartuigen die, meestal meer dan een maand, op IJsland enz. vaarden. Kleine kustvissers vaarden uitsluitend in familieverband en hadden in feite met deze wet geen uitstaans.

Vooral dient onderlijnd dat de wet van 1928 een primaire bescherming betekende, omdat schipbreukelingen toen niet eens gedekt waren door een verzekering. De arbeidsongevallen in de zeevisserij zijn pas door de wet van 30.12.1929 geregeld geworden.

VOORBIJGESTREEFD

Als vandaag gevraagd wordt art. 53 van de wet van 1928 ongedaan te maken, mag dit allerminst a-sociaal genoemd worden. Zoals gezegd is intussen de Gemeenschappelijke Kas opgericht en kennen we sinds de tweede wereldoorlog de instelling van de Rijksdienst voor Sociale Voorzorg. Maar de vakbonden zouden beter dienen te weten. Reeds in 1946 hebben de rederijen aangedrongen op een herziening van deze wet omdat — en wij citeren : "...sedert 1 januari 1946 de visschers onderworpen zijn aan de wetgeving op de Maatschappelijke Zekerheid. De geschillen welke in dit opzicht tusschen reeders en visschers zouden kunnen ontstaan, moeten eerst aan den Waterschout voorgelegd worden...".

En in 1947 lezen wij : "Zich steunend op de uitdrukkelijke voorschriften van art. 53 der wet van 5 juni 1928 op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst, heeft de Beroepsraad voor de Zeevisscherij aangenomen dat er aan de leden van het personeel van een visschersvaartuig vergaan ten gevolge van scheepsramp, met uitzondering van de scheepsjongen, een forfaitaire vergoeding verschuldigd is van 2.000 fr. overeenstemmende met een halve maand gage voor mogelijk werkverlet".

Dus in 1947, toen de sociale wetgeving pas gestart was en nog in haar kinderschoenen stond, had men reeds het principe van 2 maanden vergoeding verlaten en was men akkoord geraakt met een maximale vergoeding voor een halve maand werkverlet. We vragen ons dan ook af of die beslissing van de vroegere Beroepsraad niet nog altijd van kracht is.

ONRECHTVAARDIG

In elk geval is de huidige toepassing van de wet van 1928 onrechtvaardig tegenover kleine reders.

Als in 1928 een visser schipbreuk leed kon een grote rederij deze visser onmiddellijk terug in dienst nemen, hetzij onder zijn walpersoneel hetzij aan boord van een van zijn andere vaartuigen.

Vandaag echter, als een reder zijn enig schip verliest, wat hem, benevens de emotionele weerslag, heel dikwijls voor financiële moeilijkheden stelt omdat zijn schip ofwel te laag verzekerd was ofwel omdat op zijn schip nog enorme schulden rusten, terwijl hij zelf toch ook zijn broodwinning kwijt is, is hij niet in de mogelijkheid de schipbreukeling terug in dienst te nemen. Iedere vergoeding die hij dan moet betalen is voor hem een zuiver verlies.

Nu is het zo dat de bemanning van een verloren gegaan schip, terecht, een of meerdere weken ten laste komt van het Fonds voor Arbeidsongevallen. Wanneer ze door het Fonds worden afgeschreven, gaan ze ofwel terug naar zee ofwel gaan ze naar de RVA. De RVA moet ze echter doorsturen naar de reder ingevolge die verouderde wet.

De reder zelf echter kan voor geen werk zorgen, want hij heeft zelf niets meer om handen en hij is niet bij machte te kontroleren of zijn vroegere bemanningslid reeds vaart heeft gevonden, vaart zoekt of vaart weigert. We kennen gevallen waar radikaal geweigerd werd terug te gaan varen vóór dat de twee maanden vergoeding verstreken zijn, en er zijn gevallen waar men eerst twee maanden vergoeding van de reder heeft geëist om daarna toch nooit meer te varen en toch te doppen. Ver van ons een schipbreukeling terug naar zee te jagen ! En wie door een schipbreuk zodanig is ontredderd dat hij naar zee niet meer terug wil, moet uiteraard geholpen worden hetzij door ander werk te vinden hetzij door de RVA. Maar het is onrechtvaardig dat de getroffen reder vooraf gedurende twee maanden voor de kosten daarvan zou moeten opdraaien.

De vakbonden doen het uitschijnen alsof de reder een kapitalist is die zich wil verrijken op de rug van de schipbreukeling. Iedereen weet echter hoe de ganse visserij meeleeft bij een scheepsramp ; iedereen weet ook hoe het leven van onze vissers — en terecht — zowel qua komfort aan boord als qua verdiensten enorm verbeterd is ; iedereen weet dat onze huidige reders niet langer rijkelui-zoontjes zijn die nooit de zee hebben gezien, maar mensen die zelf meestal lang hebben gevaren of nog varen en zelf aan de lijve hebben ondervonden waarover de heertjes van de vakbond thans misbaar maken.

Tenandere, als een vaartuig na zware averij voor maanden aan de kaai komt, mag en moet de bemanning ofwel ander vaart zoeken ofwel naar de RVA gaan. We zien niet in waarom dit bij het vergaan van een schip dan anders zou moeten zijn.

De opruiende taal van de vakbondsmensen leert ons elke dag hoe ver ons land en onze bedrijven door deze heren in de miserie worden gebracht.

...

P. Vandenberghe

MAZOUTPRIJZEN bij S.C.A.P.

HENDRIK BAELSKAAI 27, OOSTENDE – ✆ (059) 32.29.51

Voor alle BELGISCHE en HOLLANDSE reders tot verdere orders:

10,76 F

DE INVOERBELASTING OP HARING UIT DERDE LANDEN

Door een besluit van de Raad van Ministers van de EEG genomen in datum van 29 september 1981 werd een belasting van 15 % op de invoer van haring uit derde landen gelegd boven een kontingent van 34 duizend ton dat nog vrij van douanerechten blijft. Deze belasting ging in vanaf 1 januari 1982. Vermits het vooral West-Duitsland is dat haring, voornamelijk uit Canada, invoert, meende het Duitse lid van het Europees Parlement, de heer Seeler, een schriftelijke vraag in verband met deze haringbelasting te moeten stellen aan de Ministerraad luidende als volgt :

1. Was het de Raad bij het nemen van dat besluit bekend dat de visverwerkende industrie in de Duitse Bondsrepubliek 50 % van de benodigde haring, zijnde ca. 110.000 ton per jaar, uit derde landen moet importeren en dat daarenboven 95.000 ton haring door de visverwerkende industrie in andere EEG-landen uit derde landen moet worden geïmporteerd ?
2. Was het de Raad bekend dat de inmddels weer op gang gekomen visserij in de Noordzee geen wezenlijke verlichting zal brengen in de invoer uit derde landen voor de visverwerkende industrie, zeker niet in de Duitse Bondsrepubliek ?
3. Was het de Raad bekend dat die belasting van 15 %, gezien het benodigde invoervolume, niet alleen zal leiden tot een aanzienlijke prijsverhoging van haringprodukten, vooral in de Duitse Bondsrepubliek, maar ook dat de concurrentie binnen de Europese visverwerkende industrie door die prijsverhoging van te verwerken invoer uit derde landen, in ernstige mate zal worden verstoord ?
4. Wat zal de Raad ondernemen om de door de invoerbelasting veroorzaakte concurrentieverstoring op te heffen ?

Op deze vraag werd nog altijd geen antwoord gegeven, hetgeen we wel spijtig vinden, want graag hadden we de stelling van de Ministerraad ter zake gekend. In elk geval is het duidelijk dat de heer Seeler hier de kant van de haringverwerkende industrie kiest en niet deze van de visser die het zeker wel moeilijker heeft dan de nijverheid. Vooral in Groot-Brittannië heeft de visserij reeds meer dan eens haar bezwaren geuit over de goedkope invoer van visprodukten uit derde landen, waardoor de eigen vis onder zware druk stond. Nu dat er terug een haringvisserij in de Noordzee en in andere gebieden toegelaten wordt, is het zeker van groot belang dat er een invoerrecht geheven wordt op haring uit derde landen.

N. V. AUTO-TERMINUS

naamloze vennootschap

Maatschappelijke zetel : Marconistraat 1 ; te Oostende

H.R. Oostende 17982

Algemene vergadering op maandag 5 april 1982, om 16 uur, ten maatschappelijken zetel.

De dagorde is als volgt :

1. Verslag van de beheerraad en toezichtsraad ;
2. Goedkeuring van de balans en de resultatenrekening per 31 december 1981 en bestemming van het resultaat ;
3. Decharge aan beheerders en commissaris ;
4. Ontslag en benoeming beheerder ;
5. Diversen.

De aandeelhouders gelieven zich te schikken naar de bepalingen van art. 23 der standregelen nopens de neerlegging van de aandelen.

(8816)

STEUNFONDS Z.180 TORNADO WEESKINDEREN LAMBRECHT

Vorig totaal	476.244
Café De Benne - Zeebrugge	1.450
Lust Guido (Z.34)	100
Lycke Ronny (N.706)	200
Iserbiet Constant (O.114)	60
Cordy Patrick (Vislossersbond Van Waes)	80
Ghewy Frans (O.306)	100
Nieuw totaal op 24 maart 1982	478.234

REUZE HAAIENVANGSTEN VOOR REDE VAN NEWLYN

Een kleine vloot van zowat 15 kustvissersvaartuigen van 10 tot 12 meter lengte, heeft een paar weken terug massale haaienvangsten binnengebracht. In 3 tot 4 dagen werd door deze kleine vaartuigjes meer dan 3 duizend bennen merendeel haaien en doggen binnengebracht, hetzij toch een gemiddelde van 200 ben per vaartuig. Een der vaartuigen, de 12-meter lange «Boy Gary», bracht zelfs 230 bennen binnen na één enkele reis en in totaal op deze 4 dagen 750 van onze bennen waarvoor een brutobesomming gemaakt werd van... 1,4 miljoen BF ! Gezien de kwaliteit van de haai, daar de vaartuigen slechts één etmaal bezig waren, werd er voor de grotere soorten van 1600 fr tot 2300 fr de ben van 50 kg in de afslag betaald. Toch nog een zeer lonende prijs wanneer plots in enkele dagen een 3 duizend bennen op de markt gesmeten worden. Op een bepaalde dag werden er 1800 bennen aangevoerd en was er een tekort aan bakken in de afslag te Newlyn, zodat men de doggen, in afwachting, op grote hopen diende te leggen, of aan boord te houden tot de bakken vrij kwamen. Na de 4 dagen van mirakuleuze vangst onder de kust, waren de doggen, met de verandering van tij, plots verdwenen en werden tot de ontgoocheling van betrokken vissers, praktisch ledige netten bovengehaald. De vaartuigen waren uitgerust met hetgeen men noemt multi-mono netten waardoor de efficiency van de betrokken kustvaartuigjes heel wat groter wordt. Bepaalde mensen vrezen nu dat deze efficiency zich naderhand zal wreken, zoals dit het geval is voor de purseseiners met de pelagische soorten, namelijk een aantasting van het haaienbestand. De haaien zijn echter te snel weggetrokken en de vangstcapaciteit van de betrokken scheepjes is te klein opdat hiermede nadelige gevolgen zouden gepaard gaan.

"HET VISSERIJBLAD"

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

DE VISKEURING EN HET STANDPUNT DER GROEPERING DER VISNIJVERHEDEN

In verband met de viskeuring en de wet op de sanitaire keuring waarin wij, enkele weken terug reeds ons standpunt ter zake weergaven evenals de inhoud van een schrijven door ons in verband hiermede aan de heer Aerts Firmin, Staatssekretaris voor Sociale Zaken gericht, laten wij nu eveneens de Groepering der Visnijverheden aan het woord. Ook hierin wordt verwoord, zoals wij het trouwens schreven, dat het in feite aan de regering behoort zijn ambtenaren te betalen en dit niet uit een fonds te laten gebeuren, dat gespijsd wordt door de producent, de handel en de verwerkende nijverheid. In feite en zelfs letterlijk gezien, zijn diegenen die het Fonds spijzen, de werkgever van betrokken keurders. Het gaat in dat geval dan ook niet op, dat deze werkgever geen rechtstreeks beschikkingsrecht heeft over zijn werknemers. Het éne kan inderdaad niet zonder het ander. Ofwel is men de onmiddellijke en rechtstreekse werkgever via de spijzing van het betalingsfonds en dan heeft de handel en de verwerkende nijverheid ook iets te zien in de organisatie van de Sanitaire Keuring, de dienstregeling, het bepalen van het kader, dit is het aantal veeartsen-keurders, enz...

Nu is de handel en verwerkende nijverheid de feitelijke werkgever via de weddeuitkeringen die niet door de Gemeenschap gedragen wordt en aldus moet, zowel in rechte als in feite, de Sanitaire Keuring ondergeschikt gemaakt worden aan het betrokken bedrijf.

Het anders doen komt gelijk met een verstaatsing of ook wel nationalisering, mits de verzwarende omstandigheden dat de werkgever of patroon blijft betalen(!) en dat het kader en de bestemming gegeven aan de verzamelde fondsen, eensdeels uit de hand kan lopen en anderdeels niet altijd kan nagegaan worden. De vraag die de Groepering der Visverwerkende Nijverheden dan stelt, namelijk "Wat gaat hiervan (van de gelden) naar de eigenlijke keuringsprestatie, is dan ook relevant, evenals het besluit, over de wanverhouding.

De stadskeurders die vroeger het keuringswerk, onder meer ter vismijn Oostende, minstens zo goed, zo niet beter opknapten, werden door de Gemeenschap betaald en dan ook door die Gemeenschap aangesteld en bevolen, hetgeen normaal is. Dit is nu niet meer het geval. Het is nu niet de Gemeenschap die betaalt, maar het privaat, maar zij worden hun natuurlijke en juridische rechten en hun inspraak hieraan verbonden ontnomen !

Een zoveelste kluif voor specialisten en eventueel voor de Raad van State ?

Hieronder volgt dan het schrijven aan de staatssekretaris gericht door de Groepering der Visnijverheden :

Mijnheer de Staatssekretaris,

Ingaande op het verzoek dat tot de Bedrijfsraad voor de Visserij werd gericht, veroorloven wij ons andermaal enkele principesstellingen te verduidelijken.

Er weze herhaald dat het Bedrijf nooit is gekant geweest tegen een Sanitaire Keuring voor zoveel die op gebied van efficientie en te vervullen formaliteiten verantwoord is.

Welnu, de keuring aan de oorsprong is weinig bepalend voor de kwaliteit in het eindstadium bij de verbruiker, des te meer daar het veelal enkel bij steekproeven en daardoor tamelijk oppervlakkig kan worden gedaan.

Zonder de keuring als overbodig te bestempelen durven wij toch verwijzen naar de cijfers die door het Veeartsenkorps zelf werden gepubliceerd : bij de keuring van aangevoerde- en ingevoerde vis werden slechts 0,12 à 0,13 % ongeschikt bevonden. Men kan zich dus terecht afvragen indien al de inspanningen die nu worden gevraagd wel noodzakelijk zijn.

Overigens, en in tegenstelling met levend vee en vlees zijn de gevaren van sanitaire aard bij de vis zoveel als onbestaande.

Wat nu de keuringskosten betreft deelt de Groepering der Visnijverheden de mening van de Bedrijfsraad, nl. dat die ten laste van de Gemeenschap dienen te vallen.

Het huidige stelsel wijst trouwens aan dat een overgroot gedeelte van de geheven rechten niet zo zeer naar de keuring zelf, dan wel naar allerhande bijkomende lasten gaat.

Inderdaad, indien wij bij het voorbeeld blijven dat tijdens de samenkomst in de Bedrijfsraad ter illustratie werd gegeven, dan zal een lading z.g. "bewerkte vis" van 20 Ton belast worden met 6.000 fr. (straks 8.500 fr.). Wat gaat hiervan naar de eigenlijke keuringsprestatie, i.a.w. naar de veearts ? Laten wij royaal zijn en hiervoor 1.000 fr. voorzien : dan blijft 5.000 fr. (straks 7.500 fr.) over voor andere bestemming. Een wanverhouding dus.

Hierop wordt aangevoerd dat overtollige gelden bestemd zijn om andere tekorten te compenseren : maar het gaat toch niet op de Sanitaire Keuring als een soort "Onderlinge" te beschouwen, waar de een voor de andere dient te betalen. Dit is van uit commercieel standpunt onaanvaardbaar.

Er schijnt te worden gevreesd dat veel kleine partijen met een TE hoog bedrag zouden zijn belast en dat hierdoor discriminatie zou bstaan ; maar de discriminatie is er nu evenzeer in omgekeerde zin.

Zonder op hangende rechterlijke uitspraken voorop te lopen, menen wij dat het patroon van de keuringsrechten op een heel andere leest dient te worden geschoeid, waarbij de kostenlast meer realistisch en binnen rederlijker perken zou blijven.

Niet enkel zou onze concurrentiële positie bij de export meer beveiligd zijn, maar zou de binnenlandse verbruiker ontlast zijn van de ettelijke miljoenen die nu in de prijs van een veelal democratisch produkt moeten worden ingerekend.

Wij verhopen hierbij iets te hebben bijgebracht om de problemen meer te verduidelijken, en inmiddels tekenen wij, Mijnheer de Staatssekretaris,

met meest voorname hoogachting,

namens de Voorzitter
Paul Lacour.

W. WAEYAERT
Sekretaris.

Totdaar dit schrijven van de Groepering der Visnijverheden.

OOSTENDE-DOVERLIJN

De Regie voor Maritiem Transport, die de Sealink Zeevaartlijnen Oostende-Dover/Folkestone exploiteert, vestigt de aandacht van de reizigers voor Groot-Brittannië op het feit dat de jetfoildiensten 50 van Oostende naar Dover 13u25 van Dover naar Oostende afgelast zijn voor de periode van 20 tot en met 26 maart 1982.



Meer en meer vinden de visrepen ingang in de eetgewoonten van onze gezinnen.

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

RAAD BEHANDELT DRAMATISCHE VERGAAN VAN O.202 "PELAGUS"

Amper twee maaden na de feiten heeft de Onderzoeksraad voor de Zeevaart de onderhoren aangevat inzake het dramatisch vergaan van de O.202 «Pelagus», op een van de Vestmann-eilanden. Zoals bekend vallen bij deze scheepsramp vier slachtoffers te betreuren. Dat zijn met name twee vissers van de «Pelagus», matroos Patrick Maes die alsnog vermist is en scheepsjongen Gilbert Stevelinck, wiens stoffelijk overschot wel geborgen werd. Naast die twee vissers verloren ook twee IJslanders het leven bij de reddingspogingen, met name een dokter en een lid van de reddingsploeg. Het stoffelijk overschot van één van die twee mensen werd geborgen.

De Raad had voor dit geval vier opvarenden van de «Pelagus» opgeroepen als getuige maar gezien nog andere zaken op de rol stonden en de onderhoren i.v.m. het vergaan van de O.202 lang konden uitlopen, konden twee vissers van de «Pelagus» weer huiswaarts keren. Hun beurt komt op een andere keer.

Eerste getuige in deze droevige zaak is schipper Brys, een ervaren visser, die reeds 27 jaar met de visserij vaart, waaronder 20 jaar als schipper. Een man die de klappen van de zweep kent maar die helaas reeds meerdere jaren terug al een vaartuig verloor toen de O.242 «De Haai» op de klippen van Schotland liep en verging.

Nopens de feiten zelf vertelt schipper Brys dat zich aan boord van de O.202 «Pelagus» een ontploffing voordeed in de motor waardoor deze ontregeld werd. Herstellen bleek onmogelijk zodat men de sleephulp inriep van de O.129 «Amandine» die in de buurt aan het vissen was. De sleep werd aangevat en alles leek probleemloos te verlopen tot, op amper twee mijl van de kust, de sleepverbinding brak en het drama begon. Nopens dat vastlopen vertelt getuige Brys dat het net was alsof zijn vaartuig met forse kracht naar de kust werd gezogen. Er werd nog een noodsein uitgezonden naar de kustwacht maar toen de «Pelagus» tot op ongeveer een kwart mijl van de kust lag, zag schipper Brys in dat de toestand niet meer te verhelpen was. Op de vraag waarom hij dan minstens zijn anker niet heeft gebruikt, vertelt schipper Brys, dat men de tijd niet meer had om dat in gereedheid te brengen. Er moest immers nog een kabel aan verbonden worden; daarvan kijkt de Raad wel even verbaasd op en eveneens vond men het gewaagd dat de schippers van de «Pelagus» en de «Amandine» in gemeen overleg hadden beslist geen beroep te doen op een IJslandse loods voor de sleep. Een ongeluk komt echter nooit alleen want de «Pelagus» liep op de klippen terwijl er ongeveer 100 meter verderop een zandstrand was. Was de treiler daar op vastgelopen, dan was er allicht helemaal niks gebeurd. Nopens de positiebepalingen heerst echter nog onduidelijkheid; schipper Brys had wel zeekaarten mee gebracht maar die blijken niet te gebruiken. In een volgende zitting zullen dus andere kaarten worden geraadpleegd omdat men een precies overzicht wil hebben van hetgeen er werkelijk is gebeurd. Volgens schipper Brys brak de sleeplijn met de O.129 omstreeks 3 uur 's nachts. Kort daarop werd een noodsein uitgezonden maar, toen de IJslandse reddingsdiensten, amper een half uur later in de buurt kwamen, was de «Pelagus» reeds gestrand.

Nopens het verdrinken van matroos Patrick Maes vertelt schipper Brys dat Maes en Gulpen het eerst in het vlot zijn gestapt maar ingevolgen een zware zee kapseisde dat vlot en verdwenen beide vissers. Gulpen kon zich echter nog aan een sleeplijn vastgrijpen en zo terug aan boord gehesen worden. Voor Patrick Maes bleek echter geen redding meer mogelijk. Men kon het stoffelijk overschot wel enige tijd volgen maar toen verdween het in de donkerte. Voor wat Gilbert Stevelinck betreft blijkt uit de getuigenissen dat hij de durf niet kon opbrengen om de lijn met de wal te grijpen en zich zodoende in de wipstoel te hijsen. Dat is hem fataal geworden. Toen een IJslandse dokter en een redder zich aan boord van de «Pelagus» begaven om Stevelinck te redden werden zij door een nieuwe zware golf gegrepen en over boord geslagen.

Na het onderhoor van schipper Brys besloot rijkscommissaris Carly hem te betrekken.

DRIE UITSPRAKEN

Vóór de onderhoren inzake de «Pelagus» begonnen, werden nog enkele andere zaken afgehandeld. Daaronder drie uitspraken welke wij hieronder weergeven.

Een eerste zaak betrof de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.507 en een onbekend gebleven vaartuig. De Zeebrugse treiler werd aangevaren aan bakboordzijde niettegenstaande roerganger Desmedt alles deed wat mogelijk was om een aanvaring te vermijden. Het aanvarende schip zette echter onverstoord zijn koers verder en de identiteit kon alsnog niet achterhaald worden. Pogingen om via de radio in kontakt te komen gaven geen resultaat. In de besluiten stelt de Raad dat geen beroepsfouten werden begaan door de opvarenden van de Z.507 zodat iedereen buiten zaak gesteld wordt.



De O.202 "Pelagus" zoals die was vastgelopen op de klippen van Vestmannaeyjar.

Een andere zaak betrof de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.38 «Moby Dick» en de Z.62 «Topaze». De feiten gebeurden op 10 februari 1981 toen beide treilers vissend waren

Ter zake werden drie opvarenden betrokken, met name Eddy Hillebrandt, roerganger op de Z.38; Vlietinck Alfred, schipper op hetzelfde vaartuig en roerganger Arthur Devaux van de Z.62. Eerstvernoemde krijgt een vermaning omdat hij een niet te verrechtvaardigen bakboordmanoeuver uitvoerde en geen aandachtseinen gaf. Schipper Vlietinck Alfred krijgt eveneens een vermaning omdat hij er geen zorg voor droeg dat op het gepaste ogenblik fluitseinen konden gegeven worden. Roerganger Devaux van de Z.62 krijgt een waarschuwing omdat hij de goede uitkijk niet heeft verzekerd.

NEGEN MAANDEN SCHORSING WEGENS DRONKENSCHAP EN RELLEN

Een derde uitspraak heeft betrekking op de moeilijkheden die zich in november 1980 voordeden aan boord van de Z.600 «Adhesire» toen dat vaartuig de Engelse haven van Great Yarmouth was binnengelopen, en de bemanning zich aan de wal begaf. Rond middernacht was iedereen terug aan boord behalve matroos Hubert Snauwaert. Men ging hem dan maar zoeken in de herbergen en hij werd in dronken toestand aan boord gebracht. Pas toen begonnen de rellen voor goed; hij weigerde in te gaan op het bevel van de schipper om zijn roes uit te slapen, maakte opzettelijk lawaai in de motorkamer om zijn varensgezellen hun nachtrust te beletten, ging vervolgens het kombuis overhoop gooien tot hij... van schipper Serie een «schudding» kreeg. Een wurggreep, zo omschrijft Snauwaert de acties van zijn schipper.

Alhoewel de daden van Snauwaert geen rechtstreekse betrekking hebben op de navigatie, oordeelt de Raad dat toch zware beroepsfouten werden begaan; des te meer omdat de betrokkene drager is van een schippersbrevet. Dat alles in overweging nemend wordt Hubert Snauwaert bestraft met een schorsing van zijn schippersdiploma gedurende negen maanden.

ZWARE SLAGZIJ AAN BOORD VAN N.36 «DONIA»

De Raad boog zich ook over de vrij turbulente reis die schipper Marcel Desaever en zijn bemanning meemaakte aan boord van de gloednieuwe treiler N.36 «Donia». De feiten deden zich voor op 20 september 1981 tijdens de visserij in het Kanaal. Op een gegeven moment kreeg het vaartuig een zware zee te verduren waardoor de bakboordbok naar beneden tuimelde en de visboel verloren ging. Toen maakte het vaartuig slagzij derwijze dat het reddingvlot en drie reddingboeien over boord sloegen. Schipper Desaever kreeg tevens te horen dat het kombuis en het logiest onder water stonden omdat een patrijspoort, door een zware zee, was weggeslagen. Onmiddellijk werd koers gezet naar Newlyn waar werd geschuild. Naderhand werd weer uitgevaren en werd gedregd naar de verloren gegane visboel die inderdaad kon teruggevonden worden. Op de terugreis naar huis, bij zeer zware storm, werd het vaartuig andermaal gevat door een zware zee en maakte opnieuw slagzij maar door de adekwate handelingen van de schipper kon het vaartuig weer recht komen. Schipper Desaever krijgt wel te horen dat het eigenlijk onverantwoord was om in zo'n zware storm nog koers te lopen. Hij had er beter aan gedaan zijn vaartuig op de zee te leggen tot de storm was geluwd maar, zo replikeert schipper Desaever, wij moesten alles op alles zetten om onze markt tijdig te halen anders scheelt dat een stuk in de opbrengst.

TWEE VORDERINGEN

Tenslotte vordert rijkscommissaris Carly in twee gevallen van overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel. Een eerste zaak betrof de scheve koers die schipper Quintens Lorenzo de N.752 «Ter Yde» liet varen. Het was evenwel zijn eerste reis als schipper aan boord van dit vaartuig. Toch wordt een schorsing van drie dagen gevorderd. Een zelfde straf wordt gevorderd tegen schipper Flitser van de O.83 «Surveyor» die eveneens een koers liep die in strijd is met het verkeersscheidingsstelsel.

Te koop : MOTORTRAWLER «URANUS», ex. Z.581, in perfekte 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)

DE VERKOOP PER TWEE BENNEN TER VISMIJN VAN OOSTENDE

Op aandringen van de kleinhandel heeft men eindelijk in de Oostendse afslag de verkoop per twee bennen aanvaard. Dit wil zeggen, dat men akkoord is gegaan dit verkoopsstelsel te proberen tot het einde van het jaar om dan eens de toestand terug te overzien.

Niettegenstaande dit systeem nog maar pas in voege is, en ook toegepast wordt in Zeebrugge, waar zelfs meer vis aangeboden wordt dan te Oostende, worden toch van bepaalde zijde de batterijen in stelling gebracht om de verkoop per twee bennen onder de voeten te schieten. Dit bewijst duidelijk, dat men geen belang stelt in de resultaten van dergelijke verkoop, die slechts aan de reder kunnen ten goede komen, in elk geval onmogelijk nadelig kunnen uitvallen.

Men hoort dan ook reeds opmerkingen over veel vertraging. Dit is juist wat we van bepaalde zijde hebben verwacht en waar we reeds op wezen, dat dit zou komen, voorafgaandelijk aan de probatie van het nieuw systeem. Inderdaad was dit, en van de kant van de groothandel, en van de kant van de administratie te verwachten.

Het is o zó menselijk, dat men het mindere met de gemakzucht voor de ambtenaren er aan verbonden werk verkiest. Het gevaar zit er hem nu echter in, dat men, aan de hand van statistieken zal willen bewijzen, dat het ook voor de reder geen voordeel bijbrengt.

Men kan immers statistieken doen zeggen wat men wenst te doen zeggen. Slechts die cijfers aanhalen, die in een welbepaald kraam passen. Dit is inderdaad niet moeilijk.

Duidelijk is echter, dat de kleinhandel nu ook iets aan zijn koperskaart heeft, en dat het aantal koperskaarten in deze categorie van kopers wel zal toenemen, en anderzijds, dat een visventer die vroeger nogal eens door omstandigheden verplicht werd een bennetje in het blauw te vragen omdat grote kopers ofwel een te grote winstmarge vroegen bij afkoop, of eenvoudig geen afstonden, thans ook aan zijn trekken kan komen in de afslag.

In elk geval hebben bepaalde kleine kopers nu reeds de vrees uitgedrukt dat alle andere adviserende rechthebbenden het wel voor elkaar zullen trachten te boksen om het oud systeem opnieuw in voege te brengen. Maar daaraan mag de verantwoordelijke overheid zich niet laten storen.

HET SUKSES VAN HET FRANSE VISTUIG

Nadat de Britse seinetreiler "Jacintha" verleden jaar een paar weken een Franse haven aandeed om met het modernste Franse vistuig en vangsttechnieken uitgerust te worden, en met aan boord een Franse schipper om de Britse schipper en bemanning hiermede vertrouwd te maken, waren de resultaten zo hoopgevend dat intussen nog twee vaartuigen van dezelfde Britse rederij J. Marr and Son hiermede uitgerust werden.

Aldus kwam de "Gavina" een zusterschip van de, voor herstellingen stil liggende "Jacintha" van zijn laatste reis terug, eveneens met het nieuwste Frans vistuig uitgerust, en besomde na een gewone reis op de Westerlies 4,5 miljoen B.fr. voor een aanvoer van 2.750 van onze bennen waaronder 700 ben kabeljauw, 110 schelvis, 1.500 koolvis, enz... Aan boord was dezelfde Franse raadgever van de "Jacintha", maar die, door het stilliggen van dit vaartuig, dan maar met de "Gavina" mede gegaan was. Over welk speciaal vistuig het hier gaat werden geen bijzonderheden verstrekt, maar de moderne Franse treilers zoals de "Dogger-Bank" en andere nog, zijn hier eveneens mede uitgerust. In elk geval is men zeer optimistisch gestemd bij de rederij Marr & Son wat de grootte van de vangsten betreft.

Terzelfdertijd waren de prijzen eveneens goed hetgeen dan natuurlijk dubbel goed aankomt. Marr komt er openlijk voor uit, dat het dank zij het Frans vistuig en de Franse vistechniek is, samen met de raadgevingen aan boord door de Franse ekspert en schipper Jean-Pierre Claudel dat er dergelijke hoopvolle resultaten behaald worden. Ook de "Luneda" een ander treiler van de rederij Marr bracht bijna 2.200 van onze bennen binnen voor een brutobesomming van 3,5 miljoen B.fr. Ondertussen blijft de Franse ekspert Claudel als raadgever bij de Britse rederij.

Anderzijds zijn deze grote aanvoeren eveneens gunstig voor Fleetwood die hierdoor de kopers terug iets te bieden heeft, waarvan men hoopt dat het niet van voorbijgaande aard zal zijn.

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

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

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

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

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

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

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

TOPBESOMMING VOOR Z.162 «VAN DYCK»

Schipper-eigenaar Robert Gheselle van de kloeke treiler Z.162 «Van Dyck» heeft zich begin deze week nog maar eens in de picture geplaatst. Dit vaartuig, gebouwd op de scheepswerven Degraeve te Zeebrugge, meldde zich afgelopen maandag in de Zeebrugse vismijn met een schitterende vangst, zowel op het vlak van de kwaliteit als de kwantiteit. In totaal werden 6.336 kg tong en 350 kisten vis in de afslag geplaatst en dat was goed voor een brutobesomming van 3 miljoen 147.630 fr. Nog geen nieuw rekord, want dat staat nog steeds op naam van de Z.105 «Atlas» met pakweg 3 miljoen 470.000 fr maar toch een omzet om even bij stil te staan. De «Van Dyck» haalde voor de tong een gemiddelde prijs van 280 fr met 348 fr als duurste en 167 fr als goedkoopste prijs. Ook andere vissoorten werden echter tegen zeer goede prijzen verkocht. Staartvis bijvoorbeeld haalde tussen 258 en 90 fr maar de bemanning had zo'n zeventig kisten van die fijne vis in de ruimen gestouwd. Ook leng bleef duur met 50 fr het kg; rog haalde tot 120 fr en zélfs voor de zeehond die anders wel eens meer richting vismeelindustrie trekt, werd nu tot 43 fr betaald !

Toch wel een hartelijk bravo voor schipper Gheselle en zijn crew.

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

16e JAARBEURS OOSTENDE
20/5 ⟶ 31/5/82

JBO
INL.
A. PIETERSLAAN 54
OOSTENDE
TEL. 059/708685
(5 LIJNEN)

NU...
16.000 m² oppervlakte
NU...
nog enkele standen vrij

Belgische vaartuigen verkochten in Engeland

In de tweede week van maart deed de Z.105 van de pvba rederij Atlas Grimsby aan en zette er ongeveer 1000 van onze bennen vis in de afslag waarvoor een brutobesomming van 2,2 miljoen gemaakt werd.

In Fleetwood kwam de O.168 «Limanda» aan de afslag eveneens in de tweede week van maart en besomde 475 duizend BF voor 170 bennen vis. Een week later was de «Limanda» O.168 terug aan de afslag te Fleetwood met slechts 140 van onze bennen (111 kit) en besomde 625.000 BF.

In de loop van de derde week van maart kwam de Z.198 «Lorenzo» te Grimsby aan de markt met ongeveer 230 van onze bennen waarvoor nagenoeg 650 duizend BF besomd werd.

Behalve voor wat de Z.105 «Atlas» betreft, ging het voor de O.168 en de Z.198 eerder over kleine reizen met geringere aanvoer.

Wordt ingebruikname van nieuwe zeesluis te Zeebrugge weer verschoven ?

Zal de nieuwe zeesluis in Zeebrugge op 1 september 1983 in dienst worden gesteld zoals aangekondigd ? Zoals de dingen er nu voorstaan zou zulks wel eens niet het geval kunnen zijn.

De eigenlijke infrastruktuur is weliswaar geheel geëindigd en de deuren werden reeds ingevaren. Einde dit jaar zal de mechanische apparatuur geïnstalleerd worden.

Naar verluidt zou evenwel het einde van de baggerwerken langs de zijde van de achterhaven pas tegen eind 1983 — en dan nog — verwacht mogen worden. Wat dus zou betekenen dat de sluis pas begin 1984 zou kunnen in gebruik gesteld worden.

Een en ander zou te maken hebben met het feit dat de inspanningen van Openbare Werken in Zeebrugge vooral toegespitst worden op het klaarkomen van de voorhaven waar tegen 1986 het Algerijns aardgas moet kunnen aangevoerd worden.

GEDRUGEERDE DIEPVRIESGARNALEN ?

Waar groot gewin mede gemoeid is, kent de vindingrijkheid ook van van drugtrafikanten geen einde. Thans werd door de rijkswacht, die een tip doorkreeg, uit een frigowagen 2.600 kg hasj gehaald. De drugs die een waarde van 400 miljoen zouden vertegenwoordigen, zaten verstopt in kartonnen dozen tussen diepgevroren steurgarnaal. Het gaat hier om diepvriesgarnaal uit Pakistan, die regelmatig ons land binnenkomt, zodat men er het raden naar heeft, hoelang dit winstgevend trafiekje reeds in voege is en in hoeveel landen terzelfdertijd.

In kartonnen dozen zaten, in celluloid verpakte pakjes diepvriesgarnaal, een voornaam uitvoerprodukt uit Pakistan.

Midden deze pakjes garnaal trof de rijkswacht telkens een waardevol pak hasj aan. De dozen zelf waren per zes samengepakt in een krat. Gezien de wagen geladen was met 400 kratten, telde men 2400 dozen diepvriesgarnaal, of dus evenveel pakjes hasj van telkens een goede kg. Heel waarschijnlijk waren de kratten met een koelschip te Antwerpen aangekomen en dan in de truck overgeladen. Ook in een loods in de haven van Antwerpen werd een lading van 9 ton diepvriesgarnaal uit Pakistan door de gerechterlijke politie onderzocht, maar over het resultaat van dit onderzoek werd niets losgelaten.

Dat er bij het zaakje weerom Nederlanders bij te pas komen, is zowat een alledaagse gebeurtenis geworden. Binst het overladen van de kratten uit de truck op de rijksweg Breendonk-Temse op een parkeerplaats ter hoogte van de gemeente Puurs, werd door de rijkswacht ingegrepen en de vier bezige mannen opgeleid. Hieronder twee Nederlanders en twee Belgen waarvan naar het schijnt één uit Oostende zou zijn. Drie bleven aangehouden omdat het bleek dat een Belg, de chauffeur van de truck, ter goede trouw was en niets afwist van de hasj.

We hebben bovenaan getiteld «Gedrugeerde diepvriesgarnaal», maar onze lezers zullen aan de hand van de lezing van het artikel reeds lang zelf uitgemaakt hebben, dat het hier natuurlijk niet gaat om gedrugeerde garnalen, maar dat de diepvriesgarnaal alleen als kader diende voor het verbergen van de hasj. Het is duidelijk det de zware celluloïdverpakking, zowel deze waarin de hasj als deze waarin de garnaal verpakt is, een voldoende bescherming biedt.

WEER VISSER GEGREPEN DOOR EEN VISLIER

Aan boord van de N.70 van reder Vercoutter André heeft zich nu ook een ongeval voorgedaan waarbij een der opvarenden erge letsels opliep. De feiten gebeurden in de nacht van zaterdag op zondag toen men een kuiltouw wilde winden aan boord van voornoemd vaartuig. Tijdens die werkzaamheden werd matroos Erwin Zaman gegrepen in de vislier en alvorens de lier kon gestopt worden werd de ongelukkige visser meermalen rondgeslingerd. Onmiddellijk werd de hulp ingeroepen van een helicopter die de visser naar het AZ-ziekenhuis van Brugge overbacht waar verschillende armbreuken werden vastgesteld.

"HET VISSERIJBLAD"

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

VAN DRIE LEVENDE HARINGEN

Een seinevisser op de haring, de Azalea uit Shetland, werd vorige maand na onderzoek door de Britse marine opgebracht naar de Schotse haven van Lerwick. Het vaartuig had in zijn koelruimen 300 ton haring en bevond zich bij het kontroleren in een zone waar het verboden is haring te vissen. Het vaartuig was echter niet vissende, op weg naar Hirtshals in Denemarken en zegde de haring te hebben gevangen in een gebied waar dit wel mocht. De inspektie vond echter aan boord in de tanks juist geteld 3 levende haringen en vermits het vaartuig reeds 3 uur ver verwijderd was van een toegelaten vangplaats, leidde de bevelhebbende officier van het wachtschip hieruit af, dat de haring nog maar pas gevangen was, of nog niet lang geleden, zoniet kon geen levende haring gevonden worden, zelfs niet in bewaartanks.

Voor de rechtbank kwam dan een ganse rij biologen en eksperten defileren die zich natuurlijk tegenspraken al naargelang zij door de aanklager of door de verdediger uitgenodigd waren, zodanig dat de rechter er tenslotte het noorden bij verloor. Deze laatste vond het dan ook wijselijker, op basis van de twijfel, de schipper vrij te spreken.

Wijzelf stellen ons nu de vraag of de kous hiermede af is en wat er nu zal gebeuren met het tijdverlet voor de reder en de bemanningsleden en eventueel met het kwaliteitsverlies voor de haring door het oponthoud of door de voorlopige inbeslagneming. In elk geval vinden we het ver gezocht van de betrokken marine-officier, omdat in gekoelde watertanks drie levende haringen gevonden werden, hieruit te besluiten dat de haring nog maar pas gevangen was en dit niettegenstaande alle netten behoorlijk en reglementair gestouwd en opgeborgen waren. Als men daarvoor een marine moet helpen onderhouden en betalen, mag de visserij zich zeker wel vragen stellen of niets nuttigers kan verricht worden. Zeker een gemiste pluim om op de hoed van de betrokken marine-officier te steken.

MIJN VERNIETIGD

Tijdens de multinationale mijnenveeg- en mijnenjaagoefening welke van 16 tot 24 maart plaatsvindt vóór de Belgische kust onder de leiding van het Cdo Marineoperaties en -Training te Zeebrugge werd door de Belgische mijnenjager M934 VERVIERS op 19 maart een Duitse mijn gejaagd van het type GV. Deze mijn werd vernietigd in positie 51'25''2N en 2'56''2E door een ontmijningsploeg van de Duikers-Ontmijners (NAVCLEARMIN) ingescheept a/b van de sleper EKSTER. De ontploffingswaterzuil was eerder van geringe hoogte, waarschijnlijk omdat de mijn open was aan de bodemkant.

ZEEMACHTSCHIP HELPT BELGISCHE VISSER IN NOOD

Donderdagnamiddag rond vijf uur ontmoette het Belgische visserijwachtschip ROCHEFORT het Zeebrugse vissersvaartuig Z.72 AQUARIUS in de omgeving van het lichtschip FALLS. Het vissersvaartuig had motorpech en kon zich niet meer verplaatsen. Een tweede Zeebrugse treiler, de Telstar, hield zich klaar om zijn kollega naar Zeebrugge te slepen. De geboden hulp van het marinevaartuig werd gretig aanvaard zodat een ploeg technici aan boord werd gebracht. In afwachting van de herstelling werd de Aquarius door de M930 ROCHEFORT op sleeptouw genomen om verder afdrijven in dit druk bevaren gebied te voorkomen. Na vier uur werken werd de klus geklaard en kon de Z.72 Aquarius zijn netten weer buiten zetten.

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

VAN MANNEN EN DE ZEE

Zoals in onze vorige editie gemeld is zopas de tweede uitgave van het werk "Van Mannen en de Zee", geschreven door Marcel Poppe, verschenen. Het gaat hier om een prachtig boek, rijkelijk geïllustreerd, dat een overzicht geeft van een eeuw visserijgebeuren in onze Vlaamse gewesten.

De kostprijs bedraagt 150 fr., vermeerderd met 25 fr. BTW en verzendingskosten, te storten op postrekening 000-0418987-44. Het kan ook verkregen worden ter drukkerij "Nieuwsblad van de Kust", Hendrik Baelskaai 30 te Oostende en op volgende verkoopspunten :

- **Standaard Boekhandel, Kapellestraat 103 Oostende ;**
- **Internationale Boekhandel, A. Buylstraat 33 Oostende ;**
- **Boekhandel Verstraete, Heiststraat 71 Zeebrugge ;**
- **Boekhandel Vermote, Langestraat 127 Nieuwpoort ;**
- **Algemene Lektuur, Kursaalstraat 33 Knokke-Heist.**

OPENING HERINGERICHT MUSEUM «MERCATOR»

Op woensdag 31 maart wordt het heringericht museum van de «Mercator» opnieuw open gesteld. In dat verband zal een ontvangst aangeboden worden door Minister van State P.W. Segers, voorzitter en de leden van de Raad van Beheer van de VZW «Mercator». Die ontvangst gaat door aan boord van het o/s «Mercator», gemeerd in het Mercatordok om 15 uur. Zoals bekend werd het o/s «Mercator» in 1961 open gesteld als museumschip en in 1981 werd de 2.000.000ste bezoeker gevierd.

NIEUWE DIPLOMA'S STEDELIJKE VISSERIJSCHOOL JOHN BAUWENS TE OOSTENDE

Behaalden na de voorbereidingen te hebben gevolgd aan de Stedelijke Visserijschool te Oostende :

diploma Aspirant-Schipper ter Visserij :

1. Lombary Dirk, Oostende
2. Aercke Stefaan, Oostende
3. Lycke Christophe, Oostende
4. Bouillart Lievin, Oostende

diploma Schipper ter Kustvisserij :

1. Vanbillemont Etienne, Oostende
2. Parkin Kenneth, Bredene
3. Depreytere Nick, Oostende

Zes van deze zeven afgestudeerden monsterden reeds aan op een vissersvaartuig of voeren zelf het bevel ter kustvisserij, terwijl een nog verder motorenstudies afwerkt.
Alle inlichtingen in verband met diploma's en cursussen ter visserij kunnen verkregen worden op volgend adres : Mercatorlaan, 15, te Oostende.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Na de krappe aanvoer van verleden week werden we deze week te Oostende iets ruimer bedacht met vis. Er is bovendien de kustvisserij die uit haar krammen geschoten is en elke dag met mooie vangstjes tong in de afslag staat. Hierdoor is de prijs van de kleine sortering sterk teruggevallen en kregen slips nog slechts rond de 135 fr. De grote soorten bleven tussen 180 en 380 fr noteren. Tarbot, griet en staart zijn eveneens zeer duur geweest. Een vangst haring op de dinsdagmarkt kreeg eveneens topprijzen. De meeste bennen gingen weg tegen 63 fr het kg.

Ronde vis is tamelijk schaars geweest, er kwamen inderdaad weer geen IJslanders aan de afslag. Hierdoor kan het nu voorkomen dat we er volgende week drie ineens krijgen. De ronde vis die er was kwam van de Kanaalschepen. Die zetten in hoofdzaak pollak op de markt waarvoor rond de 60 fr betaald werd. Gul van de West was, evenals wijting, erg schaars. Voor wijting noteerden we dan ook weer tussen 1800 en 2400 fr de ben en grote gul noteerde tot 70 fr. De weinige kabeljauw die dinsdag aangevoerd werd ging weg tegen 85 fr het kg.

Roggen zijn iets meer gebracht dan verleden week maar mogen toch nog schaars genoemd worden. De prijzen varieerden dan ook tussen 45 en 78 fr het kg. De keilrog liep op tot 105 fr het kg. Rode knorhaan wordt steeds schaarser en kreeg dan opnieuw tot 115 fr het kg. Voor grauwe poon wordt ook regelmatig tot 1700 en 1800 fr per ben neergeteld.

Van de Monkey Bank kregen we dinsdag en woensdag toch telkens een vangst. De totten zijn blijkbaar opgewaardeerd want er werd dinsdag tot 2150 fr betaald voor de grote sortering en tot 1800 fr voor kleine. De andere schepen kregen tussen 2400 en 3300 fr de ben. Voor zeewolf noteerden we tussen 50 en 75 fr en pollak haalde tot bij de 60 fr. Steenschol was hier aanzienlijk duurder dan van het Kanaal en haalde tot 150 fr. Die prijs lag maandag evenwel nog een stuk hoger toen er tot 168 fr voor grote sortering betaald werd.

De garnaalvisserij wordt slechts door een drietal schepen beoefend. Alle andere schepen zitten achter de tong aan. Met sukses overigens. Voor garnaal lag de prijs tussen 97 en 130 fr het kg.

	dag.	vis	tong	fr.
DONDERDAG 18 MAART 1982				
KUST				
O.141/369	1	703		510.160
O.123/306	1	770		559.370
VRIJDAG 19 MAART 1982				
KANAAL				
O.33	13	2875		1.177.759
WEST				
Z.578/580	1	301		204.138
O.123/306	1	445		315.320
O.141/369	1	347		250.240
MAANDAG 22 MAART 1982				
KANAAL				
N.36	17	230	4770	2.257.965
O.134	16	320	235	976.661
N.719	16	265	400	786.989
O.118	16	230	805	816.506
O.168	13	55	1705	569.190
O.206	16	255	285	773.690
WEST				
O.279	12	180		446.856
KUST				
O.141/369	2	1305		877.830
O.123/306	2	1065		706.200
Z.580/578	1	376		261.730
DINSDAG 23 MAART 1982				
KANAAL				
O.274	17	90	2454	926.955
O.518	17	100	2360	848.820
MONKEY BANK				
O.232	13	265		636.205
WEST				
N.723	6	115		359.616
KUST				
O.141/369	1	27		33.486
O.123/306	1	213		149.088
Z.578/580	1	182		136.500
WOENSDAG 24 MAART 1982				
WEST				
Z.72	12	130	1325	759.920
N.709	6	110		220.694
N.45	6	150		263.282
N.597	6	115		229.976
N.736	5	115		227.953
MONKEY BANK				
O.285	12	270		524.958

Te koop aangeboden : Geheel gereviseerde, 6 trommelige, elektrisch aangedreven, van der Giessen, PNEUMATISCH BEDIENDE 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)

Verwachtingen

VRIJDAG 26 MAART

IJSLAND : O.129 (500 m. t.t.z. 50 bonen, 50 kools, 180 schelvis en totten, 40 schotse schol, 100 kabeljauw en 80 kab. - gul van Noop Head.)

KANAAL : O.114 (50 vis - 2000 tong)

WEST : Z.483 (150 - 1500 tong) - O.35 (200 m waaronder 110 kab.)

Monkey Bank : N.706 (350 m)

MAANDAG 29 MAART

IJSLAND : O.318 (500 m t.t.z. 120 kab. - 250 schelvis en totten, 100 bonen, 30 varia)

KANAAL : O.135 - O.83 - O.275 - Z.583 - Z.502

WEST : Z.38 - N.708

DINSDAG 30 MAART

KANAAL : N.3 - O.705 - O.309

WEST : O.26 - N.752

WOENSDAG 31 MAART

KANAAL : Z.34

ZEEBRUGGE

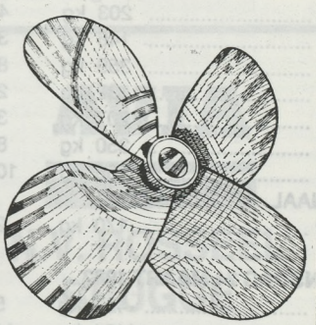
ZEEBRUGGE

	tong	vis	dag.	fr.
VRIJDAG 19 MAART 1982				
Z.40 W	150	100	11	407.370
GUL				
Z.471/472		20		161.630
Z.554/560		15		118.970
Z.201/601		15		130.880
818.850				
MAANDAG 22 MAART 1982				
Z.474 K	250	30	10	211.910
Z.12 K	300	30	10	282.840
Z.162 KN	5500	500	16	3.147.630
Z.84 W	1500	500	15	1.734.460
GUL				
Z.471/472				201.120
Z.554/560				190.760

VAN VOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m∅
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

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

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

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

Z.210/601				235.480
				6.004.200

DINSDAG 28 MAART 1982

Z.55 K	200	45	4	166.310
Z.296 KN	4500	350	18	2.438.010
Z.512 K	350	50	5	195.310
Z.60 KN	4000	340	18	2.466.789
Z.402 KRP		70	10	300.480
Z.510 KRP	200	120	10	523.085
Z.418 KN	2500	140	15	1.557.870
				7.647.854

WOENSDAG 24 MAART 1982

Z.526 KN	3800	270	14	2.264.350
Z.186 KN	4000	350	18	2.910.410
Z.559 KRP	300	130	12	528.960
Z.16 W	4000	360	13	2.106.350
GUL				
Z.471/472				222.110
Z.554/560				124.480
Z.201/601				168.900
				8.325.560

NIEUWPOORT

ZATERDAG 20 MAART 1982

N.88	126 kg	24.274 fr
N.575	196 kg	38.601 fr
N.720	154 kg	29.904 fr
N.788	152 kg	24.073 fr
GARNAAL		
N.782	142 kg	21.268 fr

MAANDAG 22 MAART 1982

N.15	6415 kg	761.083 fr
N.172	3572 kg	191.144 fr
N.590	3565 kg	152.084 fr
N.788	203 kg	44.682 fr
N.349	146 kg	36.712 fr
N.211	359 kg	82.219 fr
N.88	132 kg	29.052 fr
N.720	207 kg	37.539 fr
N.22	350 kg	84.672 fr
N.551	756 kg	101.813 fr
GARNAAL		
N.782	170 kg	21.868 fr

WOENSDAG 24 MAART 1982

N.551	460 kg	51.207 fr
N.470	4454 kg	144.727 fr
N.346	4915 kg	125.801 fr
N.738	3516 kg	130.738 fr
N.783	324 kg	49.327 fr
N.700	236 kg	36.431 fr
N.349	155 kg	28.643 fr
N.575	1748 kg	82.814 fr
N.88	428 kg	65.336 fr
N.211	407 kg	58.340 fr
N.22	326 kg	50.394 fr
N.720	676 kg	86.572 fr

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	Kgr.	Fr.
19 maart	3.736	497.379
20 maart	628	116.852
22 maart	15.737	1.519.637
24 maart	17.635	990.330

GARNAALAANVOER

NIEUWPOORT

	Kgr.	Fr.	Min.	Max.
18 maart	208	34.017	158	175
19 maart	352	50.536	136	154
20 maart	142	21.368	145	158
22 maart	170	21.868	119	139

Uurtabel der afvaarten

UURTABEL DER OVERVAARTEN : SCHEPEN
voor de week van 28 maart tot 3 april 1982

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
Dagelijks te 10.05 en te 14.50
Dagelijks te 07.35, behalve op 28.3.1982.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 18.00, te 19.45 en te 23.59, behalve op 3.4.1982.
dagelijks te 06u00 behalve op 29.3 en 3.4.1982
Op 3.4.1982 bijk. afv. te 21.00
Op 2 en 3.4.1982 bijk. afv. te 09.00 en te 12.00.
Op 3.4.1982 bijk. afv. te 15.00.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
Dagelijks te 01.45 en te 05.15

Afvaarten uit Dover Western Docks :
Dagelijks te 11.40, te 15.45 en te 19.10

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 01.00
Dagelijks te 04.00, behalve op 28.3.1982
Dagelijks te 07.00, behalve op 28.3 en 3.4.1982.
Dagelijks te 10.00, behalve op 29.3.1982
Dagelijks te 22.00, behalve op 3.4.1982
OP 2 en 3.4.1982 bijk. afv. te 13.00 en te 16.00.
Op 3.4.1982 bijk. afv. te 19.00.

Afvaarten uit Folkestone :
Dagelijks te 22.45

UURTABEL DER OVERVAARTEN : JETFOIL (draagvleugelboten)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
Dagelijks te 08.40, te 11.50, te 13.50 en te 19.45.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :
Dagelijks te 10.25, te 13.25, te 15.25 en te 21.05.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Tijdens de visserij werden aan boord van de Z.43 plots harde kloppen gehoord in het achterschip. Bovendien schudde het achterschip biezonder hevig. Bij nazicht bleek dat er een boomstam door de straalbuis is gegaan want verpulverde houtstukken dreven boven. Nadien werd de schroef terug bijgezet en alles bleek normaal zodat de visserij verder kon gezet worden.

■ Tijdens het verhalen in het Montgommerydok werden aan boord van de O.100 harde kloppen gehoord op het achterschip. Het vaartuig werd op de slipway geplaatst en daar werd vastgesteld dat het roer op drie plaatsen gescheurd was.

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)

"HET VISSERIJBLAD"

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

NOTARIELE AANKONDIGINGEN

Kantoor van Notaris
Paul van Tieghem de Ten BERGHE
te Oostende, Leon Spilliaertstraat 18
Tel. (059) 70.13.74

◊

Op DINSDAG 30 MAART 1982 om 15 u. in de Conferentiezaal van het Stadhuis te Oostende

DEFINITIEVE TOESLAG NA OPBOD VAN : WOONHUIS

te Oostende, Eduard Hammanstraat 52

Oppervl. : 82 m2 - kadastraal inkom. : 17.100 fr.
Omvattende : gelijkvloers en twee verdiepingen
Verminderde kosten mogelijk bij eerste koop
Bezoek : elke zaterdag tussen 14 en 16 uur.
NA OPBOD GEBRACHT OP : 580.000 fr.

(8815V)

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	22 maart		24 maart		24 maart	
Lappen	219	241	220	225	223	225
Grote	306	330	318	329	308	340
3/4	322	349	328	343	350	362
Bloktongen	322	350	323	335	330	340
Vóór-kleine	278	307	286	313	290	299
Kleine	217	243	202	222	155	165
Slips	166	189	130	174	127	145

ZEEBRUGGE

Grote	231	251	223	233	230	254
Bloktongen	336	358	318	327	315	328
Fruittongen	348	365	344	348	328	350
Schone kleine	356	369	291	350	264	293
Kleine	290	306	231	294	211	228
Tout petit	230	243	149	172	152	155
Slips	167	172	123	139	132	135

NIEUWPOORT

Tong I	216	236	.....		200	210
Tong II	318	328	.....		296	300
Tong III	320	348	.....		350	360
Tong IV	350	370	.....		352	355
Tong V	270	324	.....		236	270
Kleine tongen	223	235	.....		130	160

PLADIJS

OOSTENDE

	22 maart		24 maart		25 maart	
Platen	55	57	57	60	55	59
Grote & kleine iek ..	46	52	53	57	46	48
Derde slag	41	47	39	42	37	43
Platjes	16	47	16	31	20	27

ZEEBRUGGE

I	40	49	40	50	26	44
II	32	35	42	44	28	34
III	30	38	30	37	25	36
IV	24	32	28	34	18	33
V	.....		.....		.....	

NIEUWPOORT

Moeien	.....		.....		.....	
Grote pladijs	45	50	.....		45	55
Platjes	48	52	.....		32	41
Drielingen	17	25	.....		17	24

BIJ DE NOTARIS

WELKE VOORDELEN HEEFT DE MINDERJARIGE OM ONTVOOGD TE WORDEN ?

De ontvoogding is een eerste stap tussen de onbekwaamheid van de minderjarige en de bekwaamheid van de meerderjarige.

Welke zijn de gevolgen van de ontvoogding ?

1. De ontvoogde minderjarige is niet meer onderworpen aan de ouderlijke macht ; hij staat niet meer onder het gezag van zijn ouders en dezen hebben niet meer het genot van de goederen van hun ontvoogd kind, ook al is dit jonger dan 18 jaar. Wél moet hij nog toestemming vragen om te huwen. Voor het overige kiest hij vrij zijn beroep. Hij kiest ook vrij zijn woonplaats.

2. Door de ontvoogding bekomt de minderjarige een beperkte bekwaamheid :

a) Hij is volledig bekwaam voor daden van beheer : daden van bewaring, verhuring voor minder dan 9 jaar, herstellingen, aankoop van roerende goederen bij middel van inkomsten, andere beleggingen van zijn inkomsten, deze inkomsten uitgeven, enz. Nochtans kunnen verbintenissen die hij heeft aangegaan verminderd worden als zij een buitensporig karakter vertonen.

b) Voor andere handelingen heeft hij de bijstand nodig van zijn curator : goedkeuren van voogdijrekeningen, instellen van onroerende rechtsvorderingen of zich op zulke rechtsvordering verdedigen, kapitalen in ontvangst nemen, huurkontrakten van meer dan 9 jaar toestaan, schenkingen aanvaarden, onroerende goederen kopen bij middel van zijn kapitalen, verdelen van nalatenschappen, enz...

c) Voor alle zaken waarvoor — inzake voogdij — de voogd de machtiging van de familieraad of de bekrachtiging van de rechtbank nodig heeft, blijft de ontvoogde minderjarige onderworpen aan de regelen van de voogdij. Zijn curator moet niet optreden maar de ontvoogde minderjarige heeft de toestemming van de familieraad nodig en, eventueel, de machtiging van de rechtbank.

d) Voor het drijven van handel moet de minderjarige 18 jaar zijn en heeft hij de toestemming nodig van de personen die hem kunnen ontvoogden. Die toestemming wordt gegeven bij notariële akte of bij verklaring voor de Vrederechter of voor de Griffier van de rechtbank van koophandel. Onder dat voorbehoud wordt de ontvoogde minderjarige die handel drijft als meerderjarig beschouwd voor alle daden die zijn handel betreffen.

Hoe verloopt de ontvoogding ?

De minderjarige die 15 jaar is geworden kan ontvoogd worden door de jeugdrechtbank. Dit gebeurt op verzoek van zijn ouders of de langstlevende van zijn ouders of nog ingevolge beslissing van de familieraad als de minderjarige geen ouders meer heeft en naaste bloedverwanten de vrederechter verzoeken om bijeenroeping van de familieraad.

De minderjarige die geen ouders meer heeft en 18 jaar oud is kan zelf de Vrederechter verzoeken om de familieraad bijeen te roepen.

De jeugdrechtbank benoemt een curator die de ontvoogde minderjarige moet bijstaan in gevallen die hoger werden aangehaald.

Door het huwelijk is men van rechtswege ontvoogd ; de echtgenoot — tenminste als deze zelf meerderjarig is — is dan curator.

Informatie overgemaakt door de Nederlandstalige Regionale Commissie van de Koninklijke Federatie van Belgische Notarissen.

AVIA

N.V. ROSSEEL
BRUGG
(050) 33.99.14

★

Alle petroleumprodukten en smeermiddelen

Verzekerde bevoorrading

★

Stipte bediening

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

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	22 maart		22 maart		23 maart		23 maart		24 maart		24 maart		22 maart		24 maart	
Tarbot grote	442	505	443	490	416		426	436	420	450	457	458	452	460	420	458
Tarbot middel	331	375	336	388	310	323	384	394	353		346	390	310	380	240	300
Tarbot klein	220	285	310	330	273		298	334	301		291	324	.....		.....	
Griet groot	269	287	293	323	236	273	274	300	294	300	296	320	180	300	280	320
Griet middel	218	257	258	266	195	238	270	279	199		250	257	.....		.....	
Griet klein	136	159	191	214	146	153	190	204	150		173	190	.....		.....	
Schelvis groot	.....		.....		66		.....		45	47	.....		.....		.....	
Schelvis middel	.....		.....		47	54	.....		29	38	.....		.....		.....	
Schelvis klein	.....		.....		29	43	.....		26	35	.....		.....		.....	
Heek grote	.....		68	84	79	87	35	64	82		33	87	.....		.....	
Heek middel	55	63	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek klein	25	34	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Lom	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Leng	57	60	42	50	50		38	40	.....		33	39	.....		.....	
Rog I	.....		119	128	.....		114	139	.....		85		86	90	100	105
Keilrog	85	103	.....		.....		.....		95	112	.....		.....		.....	
Rog	65	79	.....		.....		.....		79	96	.....		.....		.....	
Tilten	60	68	100	117	.....		89	104	95	97	.....		80	85	85	100
Scherpstaart	46	66	118	127	.....		111	129	75	103	116		75	80	80	85
Halve mans	.....		80	87	.....		81	87	.....		57		75		80	
Teelt	.....		70	77	.....		75	80	.....		57	47	.....		.....	
Katrog	21	27	24	38	29		24	34	30		26	20	.....		.....	
Kabeljauw	65	84	70	101	57	84	64	72	56	64	49	67	95	98	65	70
Gul (groot)	65	75	65	100	64	74	54	62	50	35	46	60	50	68	54	56
Gul (middel)	60	66	50	68	55	59	46	50	46	52	38	40	.....		.....	
Gul (klein)	43	56	40	49	43	52	34	40	37	43	40	42	.....		.....	
Hozemondhamme	100	294	98	316	118	296	98	302	129	280	89	257	292	310	290	310
Wijting groot	39	43	32	46	52		38	42	30	37	32	31	44	46	28	34
Wijting klein	22	27	24	30	21	38	24	271	18	25	16	23	28	34	16	18
Schar	22	34	24	27	16	41	20	28	19	26	26	25	35	40	17	35
Steenschol	23	166	126	149	55	161	80	133	48	155	81	97	.....		.....	
Zeehaai	.....		.....		66	72	.....		56	60	.....		.....		.....	
Hondshaai	28	34	.....		35		.....		34		.....		.....		.....	
Doornhaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		64	70	60	67.
Pieterman	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Makreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Horsmakreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeekreeft	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schaat	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeebaars (klipvis)	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Kongeraal	10	31	.....		.....		.....		35		.....		.....		.....	
Schartong	26	66	.....		.....		.....		.....		.....		120	170	80	120
Volle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
IJle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Haringshaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steenholk	20	27	.....		15	19	.....		12	20	.....		.....		.....	
Heilbot	.....		.....		.....		.....		214	282	.....		.....		.....	
Steur	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koolvis	41	46	.....		49		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeewolf	.....		.....		52	74	.....		.....		.....		.....		.....	
Pollak	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zonnevis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koningsvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Vlaswijting	45	58	50	58	57	59	37	39	56	62	49	53	.....		.....	
Zeeduivel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schotse schol	.....		46	48	.....		46	50	.....		38		.....		.....	
Zeehond	.....		40	44	.....		38	42	.....		42	46	45	50	45	50
Bot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		10	12	6	10
Rode poon (roobaard)	40	60	60	78	.....		45	68	61		60		.....		.....	
Gr. poon (knorhaan)	45	42	38	43	33		30	34	21	35	7	11	46	50	26	30
Rode knorhaan	62	115	.....		.....		.....		82	112	.....		.....		.....	
Posten	.....		20	27	.....		20	26	.....		18	16	.....		.....	

NEDERLAND

IN DE VISHAL

Aan de vrijdagmarkt van 19 maart werd aangevoerd : 3610 kg tong; 32 kisten tarbot en griet; 695 kisten kabeljauw; 218 kisten wijting; 647 kisten schol; 112 kisten schar en 159 kisten diversen.
Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 29,74-27,95; grote tong 17,90-15,58; grootmiddel tong 26,97-22,96; kleinmiddel tong 22,93-21,31; tong één 1,38-18,35; tong twee 16,10-15,00.
Per 40 kg : tarbot 1072-680; griet 718-590; kabeljauw één 240-170; kabeljauw twee 234-166; kabeljauw drie 200-150; kabeljauw vier 174-126; kabeljauw vijf 132-92; schol één 130-92; schol twee 130-94; schol drie 144-92; schol vier 124-90; wijting drie 144-82; schar 144-82; bot 38-27; tongschar 522-272; steenbolk 72; roggen 154-146.

Aan de **maandagmarkt van 22 maart** werd aangevoerd : 80 kisten tarbot en griet, 1956 kisten kabeljauw, 4 kisten schelvis, 354 kisten wijting, 1377 kisten schol, 252 kisten schar en 77 kisten diversen.

Prijzen in Guldens :
Per 1 kg : tarbot 24,58-21,10 ; grote tong 15,79-14,98 ; grootmiddel tong 23,29-21,75 ; kleinmiddel tong 19,95-17,38 ; tong één 15,58-14,34 ; tong twee 13,97-13,10.
Per 40 kg : kleine kreeft 248-228 ; wulken 38-27 ; roggen 322-244 ; tarbot 1065-864 ; griet 704-500 ; kabeljauw één 182-112 ; kabeljauw twee 186-122 ; kabeljauw drie 166-122 ; kabeljauw vier 150-120 ; kabeljauw vijf 124-81 ; schelvis twee 164 ; schelvis drie 138 ; schol één 92-66 ; schol twee 100-72 ; schol drie 100-84 ; schol vier 130-72 ; wijting drie 132-70 ; schar 124-43 ; tongschar 435-193 ; bot 26 ; krab 52-50 ; steenbolk 72-71.

DEN HELDER. - In de periode van 15 tot en met19 maart werden door 44 Kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd.
17695 kg tong, *f* 344.537,43, van *f* 29,98-*f* 14,91 ; 5155 kg tarbot, *f* 118.104,82, van *f* 30,25-*f* 10,80 ; 117540 kg schol, *f* 275.749,54, van *f* 2,89-*f* 1,81 ; 31560 kg kabeljauw, *f* 107.248,53, van *f* 7,08-*f* 2,00 ; 1984 kg griet, *f* 34.268,79, van *f* 19,27-*f* 13,29 ; 9470 kg schar, *f* 18.879,39, van *f* 2,26-*f* 1,80 ; 13130 kg wijting, *f* 26.438,76, van *f* 3,33-*f* 1,69 ; 264159 kg diversen, *f* 810.729,82. Totaal 460693 kg, *f* 1.735.957,08.

WITTE, GRIJZE EN ZWARTE VIS IN NEDERLAND

Aan de hand van de zogenaamde Zeeuwse visfraude, die haar beslag krijgt voor de rechtbank te Middelburg en waarvan de uitspraak op 26 maart komt, is terug eens duidelijk gesteld dat er in Nederland drie soorten vis bestaan : witte, grijze en zwarte. Eén en ander is het gevolg van de invoering van het kwoteringsstelsel. In Nederland werden individuele kwota toegewezen aan de visserij per varende eenheid. Deze kwota waren en zijn nog altijd niet hoog genoeg opdat men er een renderende visserij zou kunnen op nahouden. De Algemene Inspektiedienst van het ministerie van Landbouw en Visserij moet echter de hand houden aan de kwota. Men mag dus niet meer aanvoeren dan de vooruit bepaalde kwota. Dat is dan de witte of officiële vis waarmede de Inspectiediensten het moeten stellen. De kwotahoeveelheden worden dus braafjes gehaald via de witte vis en Nederland is officieel in het EEG-gelid blijven lopen. Op wat meer aangevoerd wordt, wenst de overheid echter toch zijn aandeel te innen.

Daarom wordt benevens de witte vis eveneens grijze vis aangegeven, zodanig, dat de afslag haar rechten hierop kan innen, de fiskus haar belastingen, het Visserijschap haar lidgelden, enz...

De Algemene Inspectiedienst krijgt echter deze cijfers niet toegespeeld en alhoewel deze ambtenaren de toestand heel goed door hebben, zijn zij gedekt door de hen doorgespeelde officiële cijfers en is hun officieel geweten best in orde. Men noemde dit in de Kamer, ten tijde van minister Van der Stee, het dichtknijpen van de ogen. Dit was trouwens voor een goede zaak, voor een haalbare uitbating van de visserij. Zonder grijze vis konden de schepen gerust aan de kade blijven liggen omdat Nederland wel enigszins stiefmoederlijk bedeeld werd onder de EEG-partnerlanden.

In België bv. waar in de jaren onmiddellijk volgende op de referentiejaren, die men als basis nam voor het bepalen van de viskwota er heel wat vaartuigen uitgevallen of stilgelegd werden, had men genoeg voor de nog resterende eenheden en moest geen systeem uitgedokterd worden met witte en grijze vis.

Ware het daar bij gebleven, dan had men in Nederland gemakkelijk de ogen kunnen blijven toeknijpen en de Algemene Inspectiedienst blijvend van toeten noch blazen weten. Er was echter ook nog de zwarte vis, dat wil zeggen de vis die niet zoals de witte en grijze langs de afslag gaat en waarvan de hoeveelheden officieel en officieus gekend zijn. De zwarte vis vindt haar weg buiten de afslag naar de handel. En hierop heeft niemand wat, behalve dan diegenen die de schakels van de zwartketen vormen.

Het is over deze zwartketen of zwarte vis dat de belastingdiensten gevallen zijn en dan nog door een dom toeval. Twee werkloze steuntrekkenden van St.-Philipsland gingen mosselen trekken en verkochten deze door aan een vishandel uit Tholen. Men zegt wel dat de kruik zolang te water gaat tot zij breekt en dit was ook het geval met de twee steuntrekkers die door de werkloosheidsinspectie gevat werden wegens beroepsaktiviteiten niettegenstaande zij steun trokken. Weldra werd aldus geweten wie de mosselen in het zwart aangekocht had en van puntje kwam het tot paaltje en kwam eveneens een zwarthandel in vis bij de bewuste vishandel aan de oppervlakte. De steen was aldus in de kikkerpoel en langs alle kanten kwaakte het en men kwam via dezelfde vishandel eveneens op het spoor van een wijdvertakte zwarthandel in de vis, namelijk de vis die niet via de afslag in de handel komt, de zogezegde zwarte vis. Hiermede is dus gesteld dat men in Nderland de beschikking heeft over witte, grijze en zwarte vis en dit een uitloper is van het kwoteringsstelsel, een zogezegde "must" opdat de Nederlandse vissersvaartuigen renderend zouden kunnen vissen en uit hun onkosten geraken. Dit was dan ook het "leitmotiv" bij de verdediging van de betrokken vissers en handelaars die nu voor de rechtbank gedaagd werden door de belastingskontroleur wegens belastingsfraude, namelijk dat het systeem van de kwotaregeling de vissers er praktisch toe verplichtte om ook niet-officiële vis te verkopen wilde men blijven voortvissen en wilde men genoeg kunnen binnenbrengen om rond te komen.

Wijzelf menen echter dat dit wel van toepassing had kunnen zijn op grijze vis, maar dat hierom zeker geen georganiseerde zwarthandel diende te komen in zwarte vis.

Met de grijze vis kwam en komen zowel de vissers, als de afslag, de stedelijke overheid als de belastingen aan hun trekken.

Met de zwarte vis wordt echter belastingsfraude gepleegd en het is dus begrijpelijk dat de Fiskale Inlichtingen- en Opsporingsdienst, eens dat zij hiervan lucht en officieel weet kreeg via het onderzoek naar de beroepsaktiviteiten van de twee mosseltrekkers, de zaak aan het rollen zou gaan. De kleinere overtredingen werden fiskaal mits een minnelijke schikking geregeld en de grote overtredingen zijn voor de rechtbank gekomen. Het is nu uitkijken naar het vonnis dat de rechtbank normaal op 26 maart moet vellen.

DEN HELDER

Aanvoerbericht van 15 tot en met 19 maart 1982.
Door 44 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd.

Vissoort	Hoeveelheid in kgr	Opbrengst in guldens	Prijs per kgr in guldens
Tong	17.695	344.537,43	29,98 — 14,91
Tarbot	5.155	118104,829	30,25 — 10,80
Schol	117.540	275.749,54	2,89 — 1,81
Kabeljauw	31.560	107.248,53	7,08 — 2,00
Griet	1.984	34.268,79	19,27 — 13,29
Schar	9.470	18.879,39	2,26 — 1,80
Wijting	13.130	26.438,76	3,33 — 1,69
Diversen	264.159	810.729,82	—
	460.693	1.735.957,08	

VERHANDELDE HOEVEELHEID VIS IN FEBRUARI 1982

	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS			
Schelvis — verre visserij	31.955	1.128.810	35,32
Andere schelvis	8.502	315.400	37,10
Kabeljauw - verre visserij	38.812	1.536.460	39,59
Andere kabeljauw	264.961	12.080.655	45,59
Koolvis	26.097	853.120	32,69
Wijting	251.991	6.258.216	24,84
Schol	624.867	16.382.338	26,22
Roggen	123.847	5.895.820	47,61
Noorse schelvis	33.275	2.073.210	62,31
Andere	445.900	27.949.291	62,68
TOTAAL	1.850.207	74.473.320	40,25
Tong	270.926	60.023.926	221,55
TOTAAL DEMERSALE VIS	2.121.133	134.497.246	63,41
2. PELAGISCHE VIS	1.329.574	12.916.972	9,72
3. SCHAAL- & WEEKDIEREN			
Garnaal	29.622	3.806.337	128,50
Noorse kreeft	5.131	1.169.590	227,95
Andere	88.564	2.936.147	33,15
TOTAAL SCHAAL- & WEEKDIEREN	123.317	7.912.074	64,16
ALGEMEEN TOTAAL	3.574.024	155.326.292	43,46

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROENLAND

De heer John Pearson, direkteur van de EEG-Visserijcommissies heeft gedurende een week de meeste Ierse havens bezocht waar hij meestal met de sektor van de visverwerkende nijverheid in kontakt trad. Na zijn bezoek had Pearson een onderhoud met het Nationaal Iers Visserijbestuur samengesteld uit de producentenorganisaties, de verwerkende nijverheid, de uitvoer, de nationale zalm- en kustvisserij en de Ierse federatie van visserijkoöperatieven.

▲

Wat het referendum in Groenland betreft, waar de bevolking zich heel nipt voor het verlaten van de EEG heeft uitgesproken, kan het aangewezen moederland Denemarken, op basis van de overeenkomst van 1979 met Groenland, dit uittreden nog altijd verhinderen. De thans zich in de oppositie bevindende minderheidspartij in Denemarken heeft ten andere reeds laten weten, zo zij de volgende verkiezingen in 1983 winnen, een eventueel uittreden uit de EEG vanwege Groenland, te zullen ongeldig verklaren. Mocht Groenland een uittreden thans beslissen en de huidige Deense regering maakt geen gebruik van haar vetorecht, dan zouden vooral de Westduitse grote treilers het slachtoffer hiervan worden.

▲

In Grimsby zal de vereniging van viskopers tussenkomen ten voordele van de reders op basis van 1 pond (60 BF) per kit in de opgetrokken dokkosten. Deze beslissing is geldig voor een jaar, waarna de vereniging zal beslissen of dit dient voortgezet te worden of niet. Voegen wij hieraan toe dat deze hulp niet zo volledig aankomt voor de reders als men het op het eerste gezicht geneigd is aan te nemen. Inderdaad is het begrijpelijk dat de kopers, bij hun prijsvorming in de afslag, ergens altijd rekening houden met taksen en lasten die er nog bijkomen en dit dus ook zullen doen met de bijkomende lasten van 1 pond ten voordele van de reders.

Over de blauwe wijting

Niettegenstaande men slechts in de late zeventiger jaren ernstig begonnen is aan een visserij op de blauwe wijting voor vismeeldoeleinden werd er in 1979 en 1980 toch reeds over de miljoen ton hiervan aangevoerd. Het aandeel van Rusland hierin is dus 65 % en van Noorwegen bijna 20 %. Verder wordt nog aangevoerd door Denemarken, de Faroë en Spanje. Aanvoeren, onder meer door Britse vaartuigen met iets meer dan 10 duizend ton, of nog niet eens 1 %, zijn te verwaarlozen.

Van 1976 tot 1979 verdubbelde telkens de aanvoer van blauwe wijting om in 1980 het miljoen te bereiken. Deze ongebreidelde verhoogde aanvoer verontruste de ICES (Internationaal Bestuur voor Onderzoek der Zeeën) zodanig dat een werkgroep werd opgezet om de weerslag van deze enorme aanvoer op de instandhouding van de soort na te gaan. Men vreesde een nieuw haringdrama.

Het overgroot gedeelte van de gevangen blauwe wijting zijn visjes die een lengte van een 20-tal cm bereiken voor een ouderdom vanaf twee jaar. Nochtans werd de vangst van een blauwe wijting van 50 cm lengte als een rekord bekend gemaakt, en de grootste ouderdom geschat op twinig jaar. Deze uitzonderlijke ouderdom en uitzonderlijke grootte zal nu wel gevoelig afnemen als gevolg van de intensieve vangst.

Het grootste deel van de blauwe wijting komt in maart en april kuit schieten in een gebied ten westen van Schotland en Ierland en ook rond de banken van de Rockal en Porcupine. Het is dan ook verwonderlijk dat Groot-Brittannië niet meer belang stelt in de blauwe wijting, vooral dan voor een voorjaarvisserij. Na het kuitschieten trekt de blauwe wijting terug naar het noorden in de richting van de Noorse zee en IJsland om er zich binst de zomer en herfst te voeden.

Niettegenstaande men de trek van de blauwe wijting heeft kunnen nagaan en in kaart brengen evenals van de plaatsen van het kuitschieten, heeft men toch nog geen juiste cijfers kunnen bekomen over het totaal visbestand en bijgevolg ook nog geen voorzieningen of beperkingen kunnen opleggen. Intussen viste Rusland in de zomer van 1980 in de Noorse Zee tussen Noorwegen en IJsland een hoeveelheid van rond de 730 duizend ton !

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

PRIJSBEHEERSING VAN DE BRANDSTOF IN FRANKRIJK

Sinds lange tijd had de Franse visserij bij de regering aangedrongen op een prijsbeheersing van de brandstof en gevraagd komaf te maken met het systeem van de bokkesprongen waaraan de prijzen onderhevig waren. Eindelijk is nu door het Ministerie, via het bureau van het Centraal Comité voor de Visserij, de nieuwe regeling kenbaar gemaakt.

Het waren vooral de onevenwichtige en brutale prijsverhogingen van de brandstof in de jaren '80 en '81 die voor het bedrijf de deur dicht deden en tenslotte de regering er toe brachten een nieuw systeem in voege te brengen.

Inderdaad verhoogde sedert 1 januari 1980 tot 31 december 1981 de prijs van de brandstof in Frankrijk van 7,95 tot 12,38 fr (de Franse frank aan 7,5 BF aangerekend), hetzij een verhoging met 56 %. Dit wordt tenslotte onhoudbaar voor het bedrijf, een jaarlijkse verhoging met bijna 30 %.

Het nieuw systeem houdt voor de verhoging van de brandstofprijs nu alleen rekening met de indeks der verbruiksgoederen, hetgeen heel wat voordeliger zal uitkomen. De prijzen van de brandstof zullen in Frankrijk trimestrieel volgens een vooropgezet plan aangepast worden. Vanaf 1 april tot 30 juni wordt een verhoging voorzien met 0,30 BF en dit eveneens voor de volgende kwartalen. Over een jaar verspreid, zal er dus 1,20 BF bijkomen, hetzij 10 %, terwijl dit over de jaren '80 en '81 nagenoeg telkens 30 % was. Nochtans zal einde van het jaar de jaarlijkse indeks van de verbruikersgoederen nagegaan worden en zo deze lager ligt dan 10 % zal de brandstofprijs naar onder worden aangepast.

In elk geval mag de prijs niet meer boven 0,30 BF verhoging per kwartaal liggen en zal de Staat dus voor het verschil tussenkomen. De prijs mag wel onder deze drempel evolueren.

In feite heeft men dus willen beletten, dat de prijs van de brandstof twee tot driemaal, harder omhoog schiet dan het gemiddelde van de prijzen van de verbruiksgoederen. Had men dit systeem enkele jaren eerder in voege gebracht, dan zou de Franse visser enorm veel voordeel genoten hebben omdat dit juist de jaren waren waarin de brandstofprijs abnormaal de hoogte inging ver buiten het gemiddelde der verbuikersprijzen.

We menen dan ook dat dit nieuw systeem te laat in voege is gebracht omdat de olieprijzen nu wel hun bokkesprongen in de zin van een verhoging kwijt zijn en men zelfs eerder geneigd is aan te nemen, dat dit nu wel eens omgekeerd zou kunnen zijn. We begrijpen dan ook niet te best waarom het bedrijf met deze nieuwe regeling zo opgezet is.

Behalve onvoorziene omstandigheden, zoals oorlogsdreiging en andere, zou het ons niet verwonderen, dat de brandstofindeks in de eerste tijden onder de verhoging van het gemiddelde van de verbruikersprijzen zou kunnen komen te liggen en een aanpassing aan dit gemiddelde zou dus negatief uitvallen. Ware het inderdaad niet geweest van onze muntontwaarding en de dollarkoers op de vrije markt thans de rekordhoogte van 50 fr heeft bereikt, daar waar dit enkele maanden terug nog maar 43/44 fr was, dan zouden wij zelfs aan een relatieve afgang van de brandstofprijzen op de vrije markt toe geweest zijn.

Wat wel te overwegen is, is het aanhouden van dergelijk systeem in tijden van abnormale hausse van de brandstofprijs.

De invoering van dit nieuw systeem in Frankrijk neemt niet weg, dat de vaartuigen nog altijd een tussenkomst van 0,21 FF blijven genieten, hetzij, zonder van de muntkoersschommelingen te gewagen, toch nog altijd 1,58 BF is !

We mogen ons anderzijds ook wel de vraag stellen, wat de Commissie te Brussel nu zal te zeggen hebben over dit nieuw Frans systeem dat eigenlijk toch zou kunnen aanleiding geven tot konkurrentievervalsing ten opzichte van de visserij van partnerlanden, iets waarbij de Commissie zich op de tenen getrapt voelt.



EEN LANGE MAKREELWEG

De weg die een vis aflegt tussen het gevangen worden en het op tafel komen, is somtijds niet alleen lang, maar zit ook dikwijls vol verrassingen. Dit is in het bijzonder het geval voor de makreel die gevangen wordt door Schotse en Deense seinetreilers.

Aldus heeft men in het Franse visserij- en zeevakblad «Le Marin» de geschiedenis van heel wat, in de Noordzee gevangen makreel uit de doeken gedaan. Dit ter gelegenheid van het aandoen van de Franse vissershaven Concarneau enkele weken terug van drie grote Oostduitse diepvrieseenheden gevolgd door nog twee anderen van 80 meter, die er gezamenlijk bijna 1700 ton diepvriesmakreel in dozen verpakt afleverden.

Tevens komt er nog de vraag bij te pas of het hier dan om makreel uit de gemeenschap of ingevoerd uit derde landen gaat. Onze lezers zijn niet onwetend, dat vooral faktorijschepen uit het Oostblok, binst het makreelseizoen gaan opliggen in de vangstgebieden waar de seinetreilers uit de EEG aktief zijn.

Wat de in Concarneau afgeleverde diepgevroren makreel betreft werd deze door de Britse zakenman Donnan, die optreedt voor de Schotse en Britse treilers, verkocht aan de Frans-Hollandse zakenman uit Concarneau, de heer Kraaijeveld. Deze heeft dan de makreel op zee doen overladen op de betrokken diepvrieseenheden die voor het sorteren en diepvriezen aan boord van hun vaartuigen zorgden. Naderhand werd de diepvriesharing dan in Concarneau afgeladen en terug door Kraaijeveld aan de inleggerijen uit de streek afgeleverd, ten titel van inlichting aan 20 fr het kg.

Het is dus makreel afkomstig van Schotse en Britse treilers, doorverkocht door de Brit Donnan aan de Frans-Nederlander Kraaijeveld, die dezelfde makreel op zee laat overladen op Oostblokfaktorijschepen met de opdracht de makreel te diepvriezen, te verpakken in dozen en te komen afleveren in Concarneau, waar ze dan tenslotte aan de inleggerijen aan de man gebracht wordt. De vraag stelt zich nu of dit makreel is uit derde landen afkomstig, namelijk van de Oostblokfaktorijschepen, ofwel of de betrokken makreel daar slechts een verwerking heeft ondergaan en dus niet aan het buitenland verkocht en terug ingevoerd is geworden.

Tevens stelt men zich te Concarneau eveneens vragen of gans deze ketting nu noodzakelijk is en waarom zoveel tussenpersonen, namelijk de Brit Donnan, de Frans-Nederlander Kraaijeveldt, de faktorijschepen, terug Kraaijeveldt en tenslotte de inleggerijen en eindelijk de verbruiker ! Is het misschien omdat de Oostduitse diepvriesschepen, via hun goedkoper lonen het beterkoop doen, zodanig dat zij de konkurrentie aankunnen ?

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITTANNIE

Een aantal schippers van anker-treilers uit Grimsby heeft zich beklaagd over het feit dat zij door Nederlandse vissers in het Nederlands gedeelte van de Noordzee, gesard werden en verscheidene malen met hun visserij in moeilijkheden gebracht. Volgens de Nederlanders bevonden de Britten zich op gronden die altijd door henzelf bevist werden. Over de radio verzochten de Britten om hulp en een Britse Nimrod van de luchtmacht werd uitgestuurd om van uit de lucht een beeld van de toestand te bekomen en hierover een verslag uit te brengen. We zijn van oordeel dat dergelijke plagerijen, zo zij al gebeurd zijn, best achterwege kunnen blijven om eventuele wederkerigheid te vermijden.

▲

De ekonomist Ian Mac Sween, voorzitter van de Schotse Redersorganisatie schreef dat de leefbaarheid van de visserij afhangt van drie faktoren, namelijk de hoeveelheid gevangen vis, de prijs die hiervoor bekomen wordt en de vangstkosten. Graag voegen wij daar aan toe dat niet alleen de kwantiteit van de gevangen vis, maar eveneens de kwaliteit een beduidend belangrijke faktor is voor de leefbaarheid, omdat de kwaliteit rechtstreeks evenredig staat tot de prijs. Daarbij komt nog al eens meer naar voren, dat de aangevoerde hoeveelheid eerder een omgekeerd effekt heeft op de prijsvorming.

▲

In Groot-Brittannië stegen in 1978 de prijzen voor schelvis, kabeljauw en wijting gevoelig om in 1979 een piek te bereiken. In 1981 gingen deze prijzen gevoelig aan het dalen, zodanig zelfs dat, voor schelvis deze nog slechts 1 % hoger lagen dan in 1977 en de gemiddelde prijs zelfs 22 % lager dan in 1979. Voor kabeljauw was de gemiddelde prijs in 1981 slechts 1 % hoger dan in 1977 en 11 % lager dan in 1979. Voor wijting lag deze prijs in 1981 met 6,5 % lager dan in '79. Wel dient gezegd dat de aangevoerde hoeveelheden in 1979 lager waren dan in 1981, hetgeen natuurlijk van aard was om de gemiddelde prijs te doen verhogen. Nochtans, als we rekening houden met de inflatie en met de aangevoerde hoeveelheden is 1981 geen best jaar.

▲

Volgens Dr. Jeremy Greenwood van de Dundee University is de nadelige invloed van de zeerobben op de visbestanden niet zo groot als de vissers het willen laten uitschijnen. Aldus zouden de Britse grijze zeerobben maksimum 185 duizend ton kommerciële vis jaarlijks oppeuzelen. Dus voor de Britse grijze zeerobben alleen, vooral rond de Schotse kusten, alsof dit niet reeds een indrukwekkende tonnage is !

▲

Volgens cijfers vrijgegeven door de Sea-Fish Authority zou er in de eerste zes maanden van 1981 ten overstaan van het voorgaand jaar, in Groot-Brittannië belangrijk minder aangevoerd geweest zijn. Dit zou nu slechts 355 duizend ton geworden zijn tegenover bijna 400 duizend ton in 1980. Statistieken zeggen echter niet alles en wij stellen ons de vragen of het aantal aanvoerende schepen en de vangstkapaciteit hiervan gelijk bleef, of deze verminderde aanvoer toch soms niet meer opbracht omdat er heel wat duurder soorten aangebracht werden, enz... en hoeveel men daar tegenwoordig ook buiten de markt verkoopt

FRANKRIJK

De Franse minister voor de visserij, de heer Le Pensec, zal een onderzoek wijden of het niet nuttig zou zijn ook een subsidie te voorzien voor jonge reders-schippers die een tweedehands vaartuig wensen te kopen en aan te passen, omdat zij de hoge finantiële lasten voor een nieuwbouw niet aankunnen. Het zou dan wel voor een eerste aankoop moeten zijn om de jonge schippers te helpen de finantiële kloof voor het verwerven van een nieuw vaartuig te overwinnen.

▲

Een Spaans vissersvaartuig ging zonder vergunning tot voor de monding van de Franse stroom de Gironde gaan vissen. Toen een Franse vedette dit vaartuig naderde voor een kontrool sloeg dit op de vlucht. Meer dan anderhalf uur duurde de vervolging, tot de vedette, de "Marjolaine" er in slaagde langszij te komen en twee man aan boord van de Spaanse "Gran Boga-Boga" te plaatsen en het vaartuig op te brengen naar La Pallice. Het is niet de eerste maal dat de schipper van de "Gran Boga-Boga" opgebracht wordt voor illegaal vissen.

▲

Door het inhalen van hun net waarin een mast van ongeveer 8 meter, verloren door een vrachtschip, ontstond er een lek onderwater in de romp van de "Picador" een 18-meter houten vaartuig uit het Franse Sables-lez-Olonnes zodanig dat het vaartuig overvloedig water maakte in de machinekamer. De vierkoppige bemanning had juist de tijd om het vlot uit te zetten en hierin plaats te nemen. Zij werden aan boord genomen van een ander vissersvaartuig uit dezelfde thuishaven. In een kwartier tijd verdween het nog zeer goede vaartuig in de golven.

▲

In Frankrijk heeft minister Le Pensec die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, nu het Baskenland bezocht en er zich langdurig onderhouden met vertegenwoordigers van de visserij uit de 4 vissershavens van St.-Jean-de-Luz, Handaye, Bayonne en Cap Breton. In het middelpunt stond vooral de toenemende moeilijkheden tussen Franse en Spaanse vissers, deze laatsten wegens hun illegale visserij en het tarten van de Franse vissers.

▲

Om te protesteren tegen de verkoop in Engeland door de rederij «Scaviner» uit Lorient van de lading vis van de treiler «Bressay-Bancq», hebben de dokkers-vislossers te Lorient binst het lossen van de vis van een andere treiler van dezelfde rederij, de «Jones-Bancq», 1300 kisten vis in het ruim laten steken ! Slachtoffer van deze misdadige praktijk is niet alleen de rederij, maar eveneens de bemanning, de handel en de vismijnautoriteit. We vragen ons af hoe lang de syndikaten nog ongestraft ekonomische schaden mogen doen oplopen aan anderen, des te meer daar zij zich terzelfdertijd hebben verzet tegen het lossen door de bemanning zelf ! Het is tijd dat ook in België een «IJzeren Lady» gevonden wordt die aan de misdadige uitspattingen van de syndikaten een einde stelt, die alleen opruiers zijn om hun eigen kapitalen verworven op de rug van de arbeiders, te beschermen en te doen alsof zij het land redden.

DUITSLAND

In Randsburg in het Kielkanaal, ligt het nieuwe Westduitse poolschip Polastern om volooid te worden. Het werd gebouwd op order van het ministerie van wetenschappelijk onderzoek met als thuishaven Bremen voor missie in de poolgebieden. Het vaartuig is 120 m lang, meet bijna vierduizend ton en is ingericht voor 106 opvarenden in totaal waaronder heel wat wetenschapsmensen, poolonderzoekers, biologen, marine- en weerspecialisten. Wat dat beestje gekost heeft met al het kostbaar onderzoekingsmateriaal, werd er niet bij gezegd.

▲

BELGIE

Dank zij een lening die Indonesië van de Belgische Staat verkreeg, zal de marinewerf van Namêche bij Namen, een zandzuiger bouwen. Het kontrakt heeft een waarde van rond een kwart miljard BF. De betrokken werf ligt langs de Maas en heeft een drietal jaren geleden nog eens een zandzuiger voor Indonesië gebouwd. De zandzuiger zal 8 meter diep kunnen baggeren en de doormeter van de zuigbuizen bedraagt reeds 3,5 m ! Er is een drijvend buizenstelsel van 400 m.

▲

Van Oostende zegt men, dat als gevolg van de ontwaarding van onze frank, er meer passagiers zouden kunnen afkomen omdat het hier beterkoop voor hen wordt, maar dat de visserij rapper geneigd zou zijn in het buitenland, namelijk in Engeland en Nederland, hun vis te gaan verkopen omdat de pond en de gulden, omgezet in franken, meer zal betekenen dan vroeger. Afwachten wat het wordt, want daar komt nog heel wat anders om de hoek kijken. Als inderdaad nu elkeen in Engeland zijn vis gaat aanvoeren, dan zou daar de markt wel eens kunnen ineenstuiken zoals het nog is gebeurd. Wat men vergeet is, dat de onkosten bij verkoop in Engeland, tot 25 % oplopen.

ZWEDEN

Toegegeven dat Zweden er toch altijd één van de eerste bij is om ergens een kontrakt af te snoepen met de ontwikkelingslanden voor het leveren van vistuig, uitrustingsstukken en vissersvaartuigen. Dit gebeurde nu weer, onder meer met Thaïland voor een projekt van een zestig miljoen BF voor de ontwikkeling van de visserij in het kustgebied van Satun.

DE BELGISCHE VISSERS TIJDENS DE TWEEDE WERELDOORLOG

In ons huidig nummer gaan wij verder met de belevenissen van onze vissers tijdens de tweede wereldoorlog, zoals die werden opgetekend door J. Verleysen en weergegeven in het tweemaandelijks maritiem blad "Neptunus".

DE H.77 «GILDA»,
HET VAARTUIG VAN DE LEGENDE...
(Addendum)

We hebben de avonturen van dit vaartuig reeds gepubliceerd. We hebben daarover een belangrijke documentatie teruggevonden behalve... een foto van de echte H.77 «Gilda»...

Wat dit betreft, hebben we geschreven :

De H.77 «Gilda» was een houten vaartuig van 24,86 N.T. en 69,64 B.T. gebouwd in 1936 te Zeebrugge, op de scheepswerven De Backer en uitgerust met een motor van 150 P.K. en met radio. Dit was dus een groter schip dan vele andere en het was ook veel sneller dan schepen, uitgerust met een motor van 100 P.K. of minder. Dit is een zeer belangrijk punt om de rol van dit vaartuig te begrijpen. Het schip was eigendom van reder Petrus Latruwe uit Heist. Tijdens de oorlog was het vaartuig vanuit Brixham bedrijvig en verdween met man en muis in december 1942 zoals wij zullen zien. Twee volle jaren lang hebben Theophiel De Groote en andere vrienden gezocht om een foto van het vaartuig te vinden en dit zonder resultaat noch bij de familieleden van de bemanning en van de reder, noch bij de scheepswerven die door de overstromingen van 1 februari 1953 erg geteisterd werden. In december 1979, ter gelegenheid van de algemene vergadering van de Federatie der Belgische Zeelieden van de oorlogen 14/18 en 40/45, heeft voorzitter Rycx nog een oproep gedaan aan de talrijke aanwezige leden. Drie leden hebben onmiddellijk geantwoord en zij dachten dit kostbaar document in hun bezit te hebben. Jammer genoeg, werden wij opnieuw teleurgesteld. De ene na de andere liet weten dat hij niets gevonden had.. Er werd toch een «santje» teruggevonden doch... zonder afbeelding van het vaartuig. Al wat ontdekt werd is een foto van het schip bij het begin van de aanbouw. Deze afbeelding bevindt zich in een visserscafé te Zeebrugge. In deze omstandigheden, hebben wij besloten een foto van dergelijk vaartuig te zoeken. Theophiel De Groote heeft ons een foto van de Z.50 (vóór de oorlog H.49) «De Blauwvoet» overhandigd. Dit houten vaartuig van 22,19 N.T. en 59,57 B.T. werd in 1937 op dezelfde scheepswerven De Backer te Zeebrugge gebouwd. Dit is een punt van groot belang want deze ambachtelijke scheepswerven van houten vaartuigen hadden ieder hun eigen stijl. Het vaartuig was ook uitgerust met een motor van 150 P.K. en met radio en was eigendom van reder Petrus Utterwulghe uit Heist. Onze vriend Theophiel heeft ons bevestigd dat beide vaartuigen, ondanks een licht verschil van tonnemaat, hetzelfde uitzicht hadden.

Dankzij onze directeur, kapitein ter zee J.C. Lienaert, hebben wij, onlangs, kapitein J.F. Van Puyvelde ontmoet. Deze gewezen marine officier beschikt over een grote verzameling van schepen en... hij bezat een eigen foto van de H.77 «Gilda». Hij heeft onmiddellijk toestemming voor een reproductie gegeven en wij danken hem hiervoor hartelijk.

De foto werd voorgesteld tijdens een eetmaal van de afvaardiging van de Federatie der Belgische Zeelieden van de oorlogen 14/18 en 40/45, in het Internationaal Zeemanshuis te Antwerpen, na de plechtigheid van de Dag der Zeelieden te Antwerpen. Onze Heisterse vrienden Theophiel De Groote en Jozef Vlietinck, de Veereman, (die met zijn H.16 «Emma-Leon» de H.77 «Gilda», tijdens de terugreis van Duinkerke tot Ramsgate op sleeptouw hadden genomen) waren werkelijk geestdriftig.

De nodige schikkingen zijn reeds getroffen om een exemplaar van de foto in het Visserskapelleke te Heist te plaatsen, in de Life Boy van de H.77 «Gilda» boven de foto's van de gebleven vader en zoon Malfeyts. Th. De Groote heeft ons, enkele dagen later, dit laten weten en hij besloot nog geestdriftig : «Ik denk nog veel aan de foto van de H.77. Na zolang zoeken en vragen, is deze toch uit de bus gekomen. Wie had dit kunnen denken ! Zie je wel, verrassingen zijn nooit uitgesloten !» En dit is de waarheid. Er zijn nog zoveel foto's die rusten in de kasten of op zolder.

Spijtig ook dat kommandant Depoorter niet meer bij ons was. Hij had gevaren met de H.77 vanuit Saint-Vaast-la-Hougue tot Cap Antifer en terug midden afschuwelijke omstandigheden (Jozef Vlietinck was aan boord) en de H.77 had hem gevolgd met de laatste vaartuigen vanuit de rede van Brest tot Falmouth, in deze laatste en tragische nacht van 19 tot 20 juni 1940.

Johan Ballegeer zal zorgen voor het plaatsen van een exemplaar in het Sincflamuseum te Knokke-Heist en in zijn laatste boek (reeds geschreven) dat zal verschijnen in 1982 : «De H.77 is gebleven...»

«De H.77 is gebleven...» een historische zeeroman voor de jeugd, gebaseerd op de artikelen in Neptunus, werd zopas in de vijfjaarlijkse literaire wedstrijd van de Provincie West-Vlaanderen bekroond.

Proficiat voor Johan Ballegeer en nog een hartelijke dank aan kapitein J.F. Van Puyvelde !

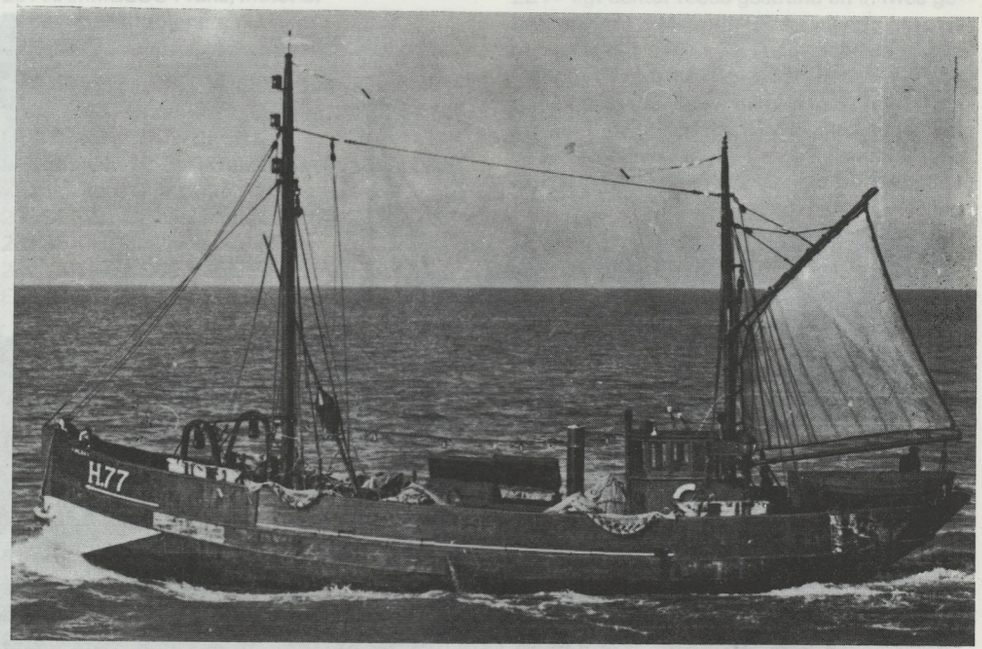


Foto Kapitein J.F. Van Puyvelde, met de vriendelijke toestemming van de auteur.
De echte H.77 «Gilda» vóór Oostende in 1938.

DE H.73 «ANDRE-ROBERT-DENISE», REKORDHOUDER VAN HET AANTAL ONTRUIMDE HAVENS...

Wij hebben reeds gezegd dat sommige vaartuigen, die aan de ontruiming van de Franse havens hebben deelgenomen, een titel van rekordhouder verdienen en dat de H.73 «André-Robert-Denise» rekordhouder is van het aantal ontruimde havens. Wij hebben ook gezegd dat een groepje vaartuigen vanuit Fécamp vertrok en wij hebben de lijst van de (tot nu toe) gekende vaartuigen gegeven.

Tussen de talrijke verhalen hadden wij onmiddellijk opgemerkt dat dit kleine vaartuig het énige was dat aan de drie «Belgische» ontruimingen had deelgenomen (Duinkerke, Saint-Valery-en-Caux en Saint-Vaast-la-Hougue). Wij waren dan ook gelukkig dit verhaal te bekomen. Dank zij de tussenkomst van de twee vrienden, Theofiel DE GROOTE, een man van «de Kade» te Zeebrugge (volgens zijn eigen woorden) en van Carlos G. SEGERS, Hoofdredakteur van een maritiem tijdschrift «Sirene» te Antwerpen en lid van het «navorsings- en Studiecentrum voor de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog», hebben wij dit verhaal gekregen. Eens te meer werden wij verbaasd door de soberheid van de getuigenis van deze vissers die maar met twee aan boord van een klein en zwak vaartuig waren en die toch aan de ontruiming van drie verschillende havens hebben deelgenomen.

De H.73 (na de oorlog Z.525) «André-Robert-Denise» was een klein houten vaartuig van 20,04 B.T., gebouwd te Oostende in 1936 op de scheepswerven CRABEELS E. en uitgerust met een motor «Anglo-Belge» van 60,5 P.K. Het vaartuig was eigendom van reder DESMIDT Leon uit Heist.

Na de oorlog heeft Alidoor COGGE aan de stichting van een nieuwe rederij deelgenomen, nl. de Rederij «P.V.B.A. Kon-Tiki». Deze rederij bestaat nog steeds en beschikt over een modern vaartuig, de Z.16 «Kon-Tiki II», van 190,46 B.T., gebouwd in 1973 op de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp (op het kanaal Brugge-Gent) en uitgerust met een motor «Industrie» van 900 P.K. iets sterker en groter dan de dappere H.73 «André-Robert-Denise». Voor een paar jaren heeft Alidoor COGGE zich uit de zaak teruggetrokken en is nu op rust.

Laten wij hem nu spreken.

«Op zaterdag 18 mei hebben wij Zeebrugge verlaten met de H.73 «ANDRE«ROBERT«DENISE» samen met mijn vrouw DESMIDT Delphine, vader en moeder DESMIDT, zuster DESMIDT Irène en mijn broeder Henri COGGE. Er werd nu overnacht te Nieuwpoort. 's Anderendaags bij het uitvaren zagen wij hoe een oorlogsschip in de grond werd geboord. De bemanning werd gered door een ander schip (zie nota 2). Wij zijn dan verder gevaren naar Fécamp in Frankrijk. 's nachts werden wij gebombardeerd door Duitse vliegers maar wij konden zonder ongelukken verder varen. Bij onze aankomst te Fécamp werden wij goed ontvangen als vluchtelingen. Mijn vrouw echter moesten wij naar het hospitaal vervoeren met 40° koorts. Na 6 10 dagen werden onze scheepjes opgevorderd met mijn broeder en ikzelf aan boord. Dit gebeurde door toedoen van een zekere Mr. WOESTIJN, een Belg, doch die wij niet kenden. Ik had graag afscheid van mijn vrouw genomen die nog steeds in het ziekenhuis verbleef. Aanvankelijk werd mij dit geweigerd. Later mocht ik, tussen twee Franse mariniers met bayonet op geweer, mijn vrouw bezoeken. Ik was als een oorlogsmisdadiger. Deze Franse soldaten gaven mijn vrouw de raad mij te overreden om gewillig mede te gaan, zoniet zou ik gefusilleerd worden.

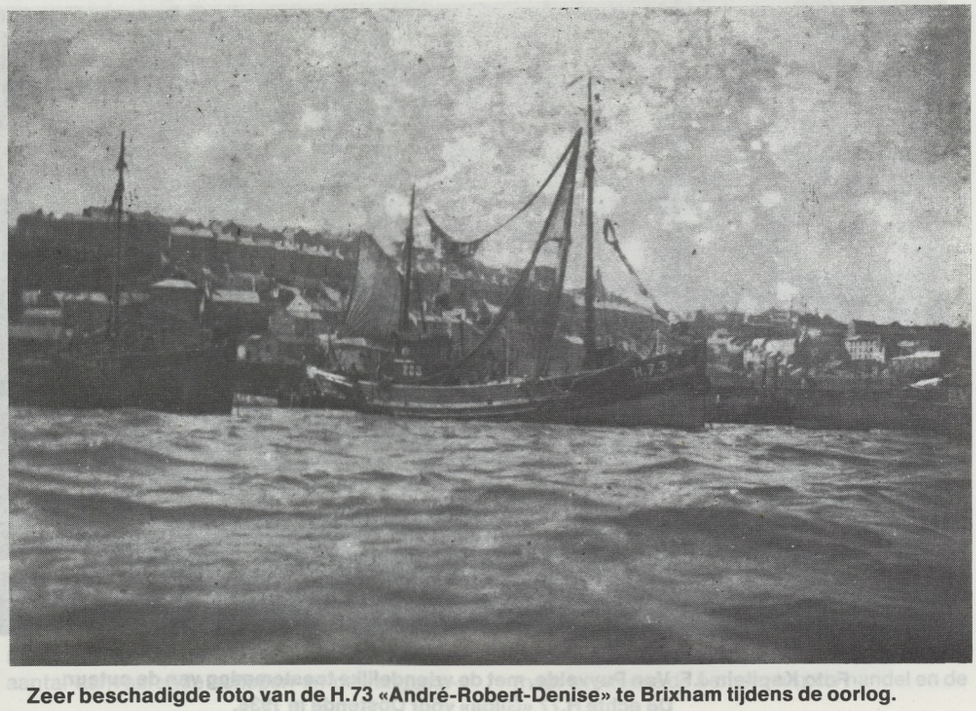
De reis ging eerst naar Ramsgate, doch zonder levensmiddelen, want alles was aan boord van de Z.11 gebracht (zie bijlage 1). Dan zijn wij uitgevaren met bestemming Duinkerke. Dra waren onze scheepjes uit elkaar gevaren, door de veelvuldige bombardementen. Wij zijn dan binnengevaren in Duinkerke en wij hebben Engelse soldaten geladen. Velen waren zelfs gewond. Daarna zijn wij dwars door de bombardementen naar Ramsgate teruggekomen. Na het laden van gasolie zijn wij naar het continent



Schipper Alidoor Cogge, in Engelenad in 1941

terug gevaren, eerst naar Cherbourg. Vandaar moesten wij vluchten voor de bommen naar Saint-Vaast en verder naar Le Hâvre om Franse vluchtelingen over de Seine te brengen. (zie nota 3). Er werd ons eten beloofd als wij twee keer met vluchtelingen wilden overvaren. Te St. Valerie moesten wij vluchtende soldaten van het strand weghalen. Met bootjes of zwemmende kwamen zij zich vastklampen aan boord en velen lieten daar hun leven. Volgeladen vaarden wij naar grote schepen die buiten lagen. De oorlogsschepen, die buiten het bereik van de tanks aan wal lagen, schoten boven ons om ons te dekken. De tweede maal dat wij het strand zo dicht genaderd waren, was de O.187 (zie nota 4) aan de grond vastgelopen. Wij hebben geprobeerd hem los te trekken maar tevergeefs. Al het mogelijke werd gedaan om de Franse officier en de bemanning aan boord te krijgen. Deze officier moest overgevaren worden naar een ander schip de «Buffalo Bill» uit Zeebrugge (zie ook bijlage 4). Van dan af werden wij aan ons lot overgelaten. De soldaten en gewonden hebben wij naar een groter schip gebracht, buiten ons. Wij probeerden ergens in een Franse haven binnen te geraken met het doel onze familie te vervoegen. Dit is ons niet gelukt en zo kwamen wij terug te St. Vaast.

Op bevel van de Heer DEPOORTER uit Nieuwpoort (commissaris) die aan boord was van een loodskotter, moesten wij buiten voor anker gaan liggen. Nog eens hebben wij Franse soldaten overgebracht naar de grote visbakken (zie nota 5) verder van ons. Opnieuw werden wij aan ons lot overgelaten. Wij vaarden naar Brest, te samen met de H.40 (zie nota 6). Nog eens werd geprobeerd onze familie te bereiken doch Frankrijk was tot Brest reeds door de Duitsers bezet. (zie nota 7). Er werd beraadslaagd met de schipper van de H.40 en wij besloten het Kanaal over te steken naar Engeland. In Fowez kwam ons een Engels bootje tegemoet om heel ons scheepje te onderzoeken en zo loodsten zij ons in de haven binnen. Wij kwamen terecht langszij drie andere Belgische vaartuigen, waarop Engelse soldaten de wacht hielden. Wij vroegen eten doch zij hadden enkel hun eigen rantsoen. 's Anderendaags kregen wij mondvoorraad (zie nota 8).



Zeer beschadigde foto van de H.73 «André-Robert-Denise» te Brixham tijdens de oorlog.

Zo waren wij in Engeland voor de ganse duur van de oorlog.

In het begin waren de Britten zeker niet mild voor ons. Later werden wij losgelaten met de scheepjes en mochten wij naar Brixham varen om te gaan vissen. Wij hadden echter geld noch kledij.

Ik heb dan in Brixham 100 £ schuld gemaakt om te kunnen gaan vissen en van dan af is onze toestand verbeterd. Ons logement was vooreerst nog aan boord en met de eerste opbrengst kochten wij klederen en eten. De verhouding tussen Britten en Belgen verbeterde stilaan. Op onze dagelijkse visvangsten werden wij meermalen beschoten door Duitse vliegers. Na ongeveer drie jaar moesten wij Brixham verlaten door de vele mijnvelden die gelegd werden en onze nieuwe thuisheven werd Mevagissey tegen Falmouth. Een goed jaar later werd de H.73, samen met nog andere vaartuigen, opgevorderd door de Engelsen. De H.73 moest naar Barrow tegen Bristol gaan maar wij mochten niet meer aan boord blijven (zie nota 9). Later mochten wij meevaren met Engelse lijnvissers in Mevagissey en dit tot het einde van de oorlog.

Alles staat vermeld in mijn monsterboek en later kreeg ik bericht dat mijn naam vermeld is in het Gulden Boek onder Nr. 300.

Wat de familie van mijn vrouw betreft, zijn zij te Fécamp tot het binnenkomen van de Duitsers gebleven. De moeder van mijn vrouw is daar in een bombardement verongelukt en is daar ook begraven. Na enkele weken konden zij allen terugkeren naar België tot het einde van de oorlog. Op 4 augustus 1945 hebben wij elkander voor het eerst teruggezien. Wij hebben onze vaderlandse plichten gedaan als eenvoudige vissers ja zelfs zonder enige vergoeding, zonder materialen aan boord van onze scheepjes en als beloning niets voor ons zelf en ten slotte ouders verloren door oorlogsgeweld. Voor diezelfde vissers is een vervroegd pensioen toegekend op voorwaarde dat zij varen tot 60 jaar, wat geen enkel visser nog kan na 35 jaren varen op zee.»

Wij danken hartelijk Alidoor COGGE voor zijn verhaal en voor zijn opzoekingen naar foto's. Bij beslissing van de Minister van Verkeerswezen te Londen, van 21 juli 1941, werden de namen van de H.73 «André-Robert-Denise», COGGHE Alidoor en schipper COGGHE Henri, matroos (onder resp. nummers 300 en 301) in het «Gulden Boek van het Zeewezen» ingeschreven met de citatie : «hebben in gevaarlijke omstandigheden werkelijk medegewerkt aan de ontruiming van Duinkerke en door hun daad talrijke geallieerde soldaten gered». Er valt op te merken dat sommige namen in het «Gulden Boek» niet correct geschreven zijn. Dit is het geval (COGGHE in plaats van COGGE).

x x x

In de hierbijgaande nota's zal de lezer enkele bijkomende inlichtingen en enkele opmerkingen vinden.

1. Belgische vissersvaartuigen vertrokken naar Duinkerke vanuit Fécamp :

1° H.12 «Ons Gedacht»
20,92 B.T. - Oostende 1930-70 P.K. - Reder



Schipper Alidoor Cogge, na zijn aankomst in Engeland in 1940.

VANDIERENDONCK Réne
vertrokken vanuit Fécamp - konvooi bij mist verloren - teruggekeerd te Fécamp - verlaten en verloren

2° H.30 «Marie-Jeanne»
20,31 B.T. - Zeebrugge 1924 - 50 P.K. - Reder VLIETINCK Pieter
vermelding van schipper van H.12 «Ons Gedacht» geen verdere inlichtingen - komt niet meer op de naoorlogse lijsten

3° H.55 «Henri Yvonne»
18,81 B.T. - Heist 1922 - 55 P.K. - Reder ACKX Leon
heeft aan de ontruiming van Duinkerke deelgenomen - geen vermelding in het «Gulden Boek van het Zeewezen» - Verloren te Saint-Vaast-la-Hougue - Zie artikel in NEPTUNUS 1980/81 Nr. 2

4° H.17 (na oorlog Z.524) «Florent-Juliette»
23,80 B.T. - Zeebrugge 1936 - 70 P.K. - Reder VLIETINCK Louis
vermelding van schipper van H.12 «Ons Gedacht» - geen verdere inlichtingen - terug in de vaart na de oorlog.

5° H.73 (na oorlog Z.525) «André-Robert-Denise» (zie artikel)

6° Z.6 «Elona-Constance»
29,83 B.T. - Zeebrugge 1937 - 70 P.K. - Reder RAMMELOO Willem
Ingeschreven in het «Gulden Boek van het Zeewezen» voor Duinkerke :
260 RAMMELOO Pieter, schipper
261 RAMMELOO Frans, motorist
Echte «Boekhoutenaren» !
Verlaten en verloren te Saint-Vaast-la-Hougue

7° Z.11 (na oorlog Z.410) «Zwaluw»
23,45 B.T. - Graauw (Nederland) 1933/34 - 60 P.K. - Reder COUWIJZER L.
Ingeschreven in het «Gulden Boek van het Zeewezen» voor Duinkerke :
262 SERIE Julien, schipper
263 SERIE Camille, motorist
264 VAN WYNSBERGHE Pieter, matroos
Eveneens echte «Boekhoutenaren» !

Z.31 (na oorlog Z.429) «Gustaaf»
28,35 B.T. - Graauw (Nederland) 1934 - 95 P.K. - Reder Wwe SERIE P.
Ingeschreven in het «Gulden Boek van het Zeewezen» voor Duinkerke :
273 SERIE Gustaaf, schipper
274 VANDIERENDONCK Léopold, matroos
275 ADAMS Louis, scheepsjongen
Nog een «Boekhoutenaar» met gemengde bemanning.
Z.71 (na oorlog Z.466 «Irma»)
28,96 B.T. - Zeebrugge 1937 - 90 P.K. - Reder CLAEYS Frans
Ingeschreven in het «Gulden Boek van het Zeewezen» voor Duinkerke :
270 CLAEYS René, schipper
271 DEZUTTER Henri, motorist
272 BEGEYN Nicolaas, matroos

De «Boekhoutenaars», deze imigranten van de Braakman, hebben altijd een aparte «clan» bij 1040 visserslui van Zeebrugge gevormd. Hun boten waren soms in Nederland gebouwd (te Graauw, tussen Hulst en Paal, in Zeeuws-Vlaanderen). Het is niet bij toeval dat wij drie «Boekhoutenaren» tesamen vinden. Later zijn zij nog tesamen gebleven. Toen Hippoliet BEYEN met zijn N.58 «Abel DEWULF», op 19 juni, te Dartmouth aankwam, lagen de Z.11, de Z.31 en de Z.71 reeds daar (NEPTUNUS 78/79 Nr. 6). De Z.6 was verlaten te St. Vaast. Wij doen ons best om in dit milieu binnen te treden.

2. Vernieling van een oorlogsschip vlakbij Nieuwpoort op zondag 19 mei 1940

Voor de lezers die over vorige nummers van NEPTUNUS niet beschikken, herhalen wij dit kort verslag dat ons zeer vriendelijk door de Franse Marine Nationale werd gestuurd.

Op zondag 19 mei 1940, rond 6 uur 's morgens, waren de Belgische kust en de Scheldemonding door het Franse smaldeel van «torpilleurs» beschermd. Deze «torpilleurs» worden nog door «vedetten» bijgestaan en moeten, als het nodig is, op de Schelde zelf tussenkomen. Voor het ogenblik, houden deze vaartuigen zich op in de rede van Duinkerke waar de wacht werd doorgebracht. Bovendien, wordt een dekking van de Belgische kust tegen luchtaanvallendoor een Britse divisie van «anti-aircraft destroyers» verzekerd. Deze vaartuigen patrouilleren voor het ogenblik, voor Nieuwpoort. Zij moeten de schepen die burgers vanuit Oostende evacueren, in het bijzonder beschermen. Om 06u.20 wordt de anti-aircraft destroyer «H.M.S. WHITLEY » door Duitse bommenwerpers aangevallen. De bommen ontploffen dichtbij genoeg om zware schade te veroorzaken. De ketelruimen worden door het water overrompeld. Het 2de Franse smaldeel van «torpilleurs» rukt uit vanuit de rede Duinkerke en komt ter plaatse te 09u.35 terzelfdertijd als de sleepboot «ROBUSTE». De «H.M.S. WHITLEY» ligt echter reeds gestrand en in twee gebroken. De «H.M.S. VIMERIA» is bezig het personeel te ontruimen. Te 11u.00 komt de «flotila leader» «H.M.S. KEITH» ter plaatse die het nog drijvende gedeelte van de «H.M.S. WHITLEY» vernield. Te 18u.30 roept de Britse Admiraliteit de «A/A vessels« terug. De 2Oste mei wordt de Franse Admiraliteit te Duinkerke (Admiral NORD) op de hoogte gesteld dat de vernieling van het voorgedeelte onvoldoende is en stuurt de «Chasseur 9» en de «Chasseur 10» ter plaatse om de vernieling te voltooien. Dit kort en toch nauwkeurig verslag werd voor ons aan de hand van verslag 19 OP/2 Flot. torp. van 1 juni 1940 en verslag van «Chasseur 9» opgesteld.

Onze betreurde medewerker P.E. SCARCERIAUX heeft ons inlichtingen over de «anti-aircraft destroyers» gelaten. Zij waren afkomstig van de oudste klassen van destroyers vanaf 1917 tot 1920 :

«H.M.S. WHITLEY» - 1918 - 1.100 T. - 34 kn. - 4 x 102 a/a ;

4 x 102 a/a mi a/a (zelfde klasse als de «H.M.S.

VALANTINE» waarvan het wrak zolang tussen Terneuzen en de monding van de Braakman is gebleven) ;

«H.M.S. KEITH» - 1930 - 1.360 T. - 38 kn. - 4 x 120 - 2 x 40 a/a - 4 mi - 8 T.533.

3. De pijnlijke ontruiming van Le Hâvre op 11/12 en 13 juni 1940.

In NEPTUNUS 1978/1979 Nr. 1 hebben we gezegd dat enkele Belgische vissersvaartuigen in deze tragische zaak een rol van «overzetter» hadden gespeeld. Zij hebben vluchtelingen (waaronder Belgen) aan de overkant van de monding van de Seine gebracht (tot Honfleur en zelfs Trouville). Le Hâvre was destijds een echte rattenval zonder uitgang. De grote brug van Tancarville bestond nog niet en de eerste brug over de Seine was te Rouen, op een vijftigtal km. van de monding. Tussen de monding en Rouen, bestonden maar vier veerdiensten (absoluut voorbehouden voor de Britse terugtrekkende troepen). De erbarmelijke stroom van vluchtelingen en van Franse en Belgische soldaten moest langs de énige brug van Rouen vloeien (vijf voertuigen in front). Wij waren op dit ogenblik te Le Hâvre en wij hebben dat gezien. Le Hâvre was een belangrijke haven voor de ontscheping van het Amerikaans oorlogsmatariaal geleverd onder de voorwaarden van de wet «Cash and Carry».(★)

(★) Iedereen mocht in de nog neutrale V.S. oorlogsmatariaal aankopen als hij contant betaalde en het goed met niet Amarikaanse schepen weghaalde. In feite was dit onmogelijk voor Duitsland die over de nodige deviezen niet beschikte en waarvan de schepen de Atlantische Oceaan niet konden overvaren.

Kaden en pakhuizen waren vol. honderdtallen nieuwe en prachtige vrachtwagens «Studebaker», die vanuit de V.S. reeds met een lading materiaal kwamen, stonden daar te wachten om in de handen van de vijand te vallen. De stad was zelfs door een «Balloon Barrage» beschermd. Nochtans had de Luftwaffe bommen geworpen en de brandweer was bezig smeulende puinen te blussen. Vele Belgen waren tot Le Hâvre gelopen met de overtuiging dat de Belgische regering, zoals in 1914/1918, zich te Sainte Adresse zou vestigen. In feite was het Ministerie van Justitie reeds ter plaatse. Onze zeevissers hebben alzo een gewaardeerde en gevaarlijke dienst gepresteerd ten bate van de vluchtelingen.

In NEPTUNUS 1980/1981 Nr. 1 hebben wij met Ere-Kapitein-ter-zee Georges DEPOORTER over de afschuwelijke verliezen van deze ontruiming gesproken ; de Franse pakketboten «Niobé» (1684 B.T. - 1920) en «Syrie» (2460 B.T. - 1909) met zoveel slachtoffers gezonken en de Belgische «Albertville» (10.629 B.T. - 1928) en «Piriapolis» (7340 B.T. - 1938) door de Luftwaffe in brand gestoken en vernield (gelukkig genoeg zonder slachtoffers).

4. De ontruiming van Saint-Valery-en-Caux op 12 juni 1940.

Het verhaal van de ontruiming van de 51e Schotse Divisie en van het 9e Franse Legerkorps in Saint-Valery-en-Caux werd in NEPTUNUS 74/75 Nr. 2 door Ere-Luitenant-Kolonel (R.) Paul EYGENRAAM in het Frans gepubliceerd en dit ter gelegenheid van de inhuldiging van een herdenkingsplaat ter plaatse. In dit verhaal werd het woord gegeven aan schipper Kamiel VERPOORTER van de Z.4 «Buffalo-Bill».

Wij weten aldus dat de Belgische vaartuigen (en daaronder de H.73 «André-Robert-Denise» op 10 juni te Saint-Vaast-la-Hougue het bevel hadden gekregen naar Le Hâvre te varen en dat zij te Le Hâvre het bevel hadden gekregen naar Saint-Valéry-en-Caux te varen. De ontruiming greep plaats in de vroege uren van 12 juni en dit onder een hevig vijandelijk vuur. Het verhaal van schipper Kamiel VERPOORTER bevestigt dus volledig het verhaal van schipper Alidoor COGGE. Laten wij herinneren dat de volgende Belgische vaartuigen aan de ontruiming van Saint-Valery-en-Caux hebben deelgenomen :

1° O.187 «Amélie-Mathilde»
39,95 B.T. - Oostende 1925 - 100 P.K. - Rederij GHIJS L. & A.
Verloren ter plaatse op het strand van Veules-les-Roses - Niet ingeschreven in het Guldenboek van het Zeewezen».

2° Z.4 -Buffalo-Bill»
45,35 B.T. - Brugge 1933 - 100 P.K. - Reder HAERINCK Louis
Heeft aan de ontruiming van Duinkerke ook deelgenomen - Heeft toch geen vermelding in het «Guldenboek van het Zeewezen» gekregen.
Schipper Kamiel VERPOORTER werd later vereerd met het Franse Oorlogskruis 39/45 en met het Zee-Ereteken 40/45.
Verloren te Saint-Vaast-la-Hougue ;

3° Z.7 «Gustaaf-Rachel» (tijdens de oorlog Z.102 - na de oorlog Z.406)
34,29 B.T. - Brugge 1909 - 100 P.K. - Reder HAERINCK Louis
Zou aan de ontruiming van Duinkerke ook deelgenomen hebben - niet ingeschreven in het «Guldenboek van het Zeewezen» :

4° «Albatros» (na de oorlog O.192 «Noordende»)
68,12 B.T. - Oostende 1928 - 100 P.K. - Reder Baron de BROUWER
Ingeschreven in het «Guldenboek van het Zeewezen» voor DUINKERKE :
318 PAYE Polidoor, motorist
Verlaten te Saint-Vaast-la-HOUGUE - terug in de vaart tijdens de oorlog onder nr. Z.84 - Verkocht na de oorlog aan de Rederij Noordende N.V. te Oostende - terug in de vaart als O.192 «Noordende I» met een nieuwe motor van 171 P.K.
5.° H.73 «André-Robert-Denise» (zie artikel).

Eigenaardig genoeg waren deze vaartuigen, die, op een uitzondering na, in ons «Gulden Boek van het Zeewezen» niet vermeld zijn, de énige die, bij het begin van onze opzoekingen, door de Historische Dienst van de Franse Marine Nationale gekend waren. Een kleine vergissing werd zelfs begaan in verband met de «André-Robert-Denise» (Nr. O.73 in plaats van H.73).

5. Ontruiming van Saint-Vaast-la-Hougue op 18 juni 1940

Wij hebben meer dan eens over deze ontruiming gesproken. Zij greep plaats in de namiddag van de 18e juni. De «grote visbakken» waarvan sprake in het verhaal van Alidoor COGGE zijn natuurlijk de twee bewapende treilers van de Marine Nationale nl. de motortreiler A.D.337 «Jacques MORGAND» (150 B.T. - Oostende 1936 - 300 P.K.) en de stoomtreiler A.D.57 «Nadine». Deze twee vaartuigen van Dieppe, opgeëist en ingelijfd in de Franse Marine Nationale hadden deelgenomen aan het «Front de



Henri Cogge,
na zijn aankomst in Engeland in 1940.

Mer du Hâvre» en werden, na de ontruiming van deze stad, ter beschikking gesteld van Capitaine de Corvette MAUDUIT LARIVE, plaatselijk gezagvoerder te Saint-Vaast-la-Hougue. In totaal hebben deze twee vaartuigen 250 mannen van de Franse Land- en Zeemachten aan boord genomen om naar Brest te varen en eindelijk Falmouth te bereiken (op 20 juni).

6. H.40 «Bertha-Leon»

24,18 B.T. - Oostende 1927 - 70 P.K. - Reder DEMUNTER Leon
Ingeschreven in het «Guldenboek van het Zeewezen» voor Duinkerke :
283 DEMUNTER Leon, schipper
284 DEMUNTER Louis, motorist
285 COCKUIT Leon, matroos
286 COCKUIT Maurice, matroos
zal het voorwerp uitmaken van een artikel.

7. en 8. Vanaf Saint-Vaast-la-Hougue tot Fowey (U.K.) via Brest...

Hieromtrent moeten wij meer nauwkeurigheid vragen en dit ter gelegenheid van het opstellen van het artikel over de H.40 waarvan sprake hierboven. De H.40 en de H.73 zijn inderdaad te Fowey aangekomen. Er zijn maar enkele Belgische vissersvaartuigen die in dit geval verkeerden. Alidoor COGGE zegt dat hij drie dergelijke boten heeft gezien. Volgens het Bestuur van het Zeewezen is de Z.2 «Anna-Marguerite» eveneens te Fowey aangekomen (op 19 juni). Dit verdienstelijk vaartuig (37,30 B.T.) - Brugge 1911 - 100 P.K. - Reder HAERINCK Jules) heeft aan de ontruimingen van Duinkerke en van Saint-Vaast-la-Hougue deelgenomen. De bemanningsleden worden echter in het «Guldenboek van het Zeewezen» vermeld (253 VANDENBERGHE Theophiel, schipper, 254 COUWYZER Arthur, matroos, 255 LISEURE Simon, matroos en 256 BLOMMAERT René, matroos).

9. Opeising van de H.73 «André-Robert-Denise» bij het einde van de oorlog

Het gaat hier over verhuring door het «Ministry of War Transport» bij de voorbereiding van de landing op het vasteland (gelijk de H.42 «Pharaïlde» van Theophiel DE GROOTE en de N.58 «Abel DEWULF» van Hippoliet BEYEN). Theophiel DE GROOTE moest ook met zijn boot naar Cardiff varen voor ombouwing. Barrow bij Bristol is niet ver van Cardiff gelegen. Aan de hand van de lijsten, die door de verdienstelijke navorser C. DECLERCQ uit De Panne werden opgesteld, mogen wij beweren dat de H.73 niet ten bate van de Royal Navy opgeëist werd. Deze opeisingen gebeurden echter in het begin van de oorlog. Bij de lezing van het boek «Congé pour mourir» van Henri ANRYS mogen wij ook beweren dat de H.73 aan de bevrijding van de Schelde niet deelgenomen heeft (gelijk de H.42 «Pharaïlde»). De dappere H.73 «André-Robert-Denise» heeft dus elders moeten dienen vooraleer zijn Belgische zeevlag terug te vinden en tevens de Z.525 te worden.

(vervolgt)