

Vischafslagers en Reeders vergaderen te Zeebrugge

Zaterdag morgen vergaderden te Zeebrugge de Vischafslagers en het Bestuur van «Hand in Hand» om den huidige toestand te onderzoeken en in 't bijzonder de zaken die visscherij en vischhandel aldaar aanbelangen.

De sorteering der visch
Van reederszijde werd over de slechte sorteering der visch geklaagd en werd gewezen op het feit, dat sommige sorteers zich niet vergenoegen met een zootje visch, maar eischen steilen vooraleer de vangsten te sorteeren, onder voorwendsel dat ze geen loon ontvangen van de vischafslagers. Vastgesteld werd dat zulks in strijd is met de waarheid en er werd dan ook overeengekomen, dat er zal op gewaakt worden opdat beter geassortteerd wordt en opdat de eischen voor het bekomen van visch zullen betuigd worden.

Inderdaad, vorige week zou een sorteerder maar eventjes 6 kg. tongen en 10 kg. wijting gevraagd hebben. Een andere maal zouden vier kabeljauwen welke zij kregen, aangevuld zijn geweest door andere schoone, die onder deze werden verdoken.

Dergelijke toestanden zijn onwaardig van een visschershaven als Zeebrugge.

Elkeen moet zijn brood verdienen, maar 't gaat niet op, dat alles steeds van den visscher en reeder moet komen.

De betaling der verkochte visch
Vastgesteld werd dat het dikwijls gebeurt dat de betaling der verkochte visch soms 9 dagen na den verkoop geschiedt.

Deze zaak werd nagegaan en uit de bewijsstukken bleek, dat steeds denzelfden dag of ten laatste den dag volgend op den verkoop bevel tot overschrijving van het verkoopbedrag aan de banken wordt gegeven.

In sommige banken wordt gewerkt met zoon vertraging, daar alles overgemaakt moet worden aan Brugge, dat dit voor gevolg heeft, dat de reeder er niet alleen de interesten bij inschiet, maar daarenboven een abnormaal langen tijd op het krediteeren van zijn rekening moet wachten.

Het wegen en verdragen der garnaal
Het voorloopig verplaatsen van den verkoop, heeft voor gevolg gehad, dat ook hier moeilijkheden oprijzen, welke kunnen overbrugd worden.

Het gebeurt, dat de garnaal niet alleen 500 m. ver moet vervoerd worden, maar dat daarenboven de door één vaartuig aangevoerde garnaal naar twee pakhuizen moeten gedragen worden, waar men ze dan in het pakhuis van den koper weegt.

Zulks is totaal in strijd met de wet van koopen en verkoopen.

Inderdaad, de garnaal zou zoals te Oostende, vooraf dienen gewogen ofwel onmiddellijk na den verkoop.

De koper zou daar zijn garnaal ter plaats moeten in beslag nemen en zelf voor het verder vervoer zorgen. De weging ter plaats kan gemakkelijk geschieden door de ecoreurs. Anderzijds moet een regeling getroffen voor den duur van den verkoop van garnaal.

De zwarte markt
Er zijn koopers die van uit het binnenland gansche ladingen visch komen aankopen zonder langs de vischmijn te passeeren.

Vanaf heden zal hiertegen kordaat opgetreden worden omdat de verkoop in den slukhandel een zeer nadeeligen invloed heeft op de prijzen in de vischmijn, zoodat ook handelaars welke regelmatig aankopen telkens verplicht zijn hun prijzen te verlagen.

De hulp van het gemeentebestuur zal ingeroepen worden.

Het verzoek tot bijeenroeping van de Vischmijncommissie

Aan het Brugsch Gemeentebestuur zal gevraagd worden de visschershavencommissie bijeen te roepen om hiernavolgende punten te bespreken:
1. Het sorteeren van visch.
2. De verkoopwijze en uren van verkoop.
3. De zwarte markt.
4. De mijnrechten.
5. De garnaalverkoop.

De verkoopwijze en uren van verkoop

De gevolgen van den oorlog zijn van dien aard, dat de verkoop thans heeft plaats te hebben langs de Noordelijke zijde van de haven, zoodat de visch van 's morgens vroeg aan zon en wind blootgesteld is.

Thans wordt nog steeds gelost, zoodat men pas een half uur vóór den verkoop welke rond 9 uur begint, weet wie eerst zal moeten verkoopen. Als gevolg hiervan moeten alle reeders om gered te zijn, van vroeg in den morgen of zelfs 's nachts beginnen met dien verstande echter, dat

zoo men bij de laatsten uitgeloot wordt, men soms slechts rond 12 uur kan verkoopen, zoodat de visch zeker vier uur aan zon en wind werd blootgesteld.

De schade welke de reeders aldus oplopen is niet te overzien, daar zij met het huidig stelsel niet alleen van in den vroegen nacht moeten sorteeren en dus veel daguren betalen, maar daarenboven de visch soms uren lang in de zon op den verkoop staat te wachten.

Reeders en koopers waren het eens dat het huidig stelsel onmogelijk in voege kan blijven.

Naar het voorbeeld van Oostende, zou de verkoop volgens aankomst in de haven dienen geregeld. De reglementen aldaar in voege zouden ook te Zeebrugge kunnen toegepast.

Hopen we dat het Brugsch Gemeentebestuur waar ex-schepen Van Damme steeds zooveel gedaan heeft voor de belangen van de haven ook hier een duwtje zal helpen geven.

Weliswaar zal elkeen hiermede niet altijd akkoord gaan, maar de belangen van het Algemeene zijn er mede gemoed.

Onze Visscherij in Oorlogstijd

Het Bevrijdingsjaar

(Vervolg)

HET ZEEVISSCHERIJPERSONEEL

Op het einde van 1944 bestond de bemanning van de zeevisschervloot uit 1.087 visschers, tegen 1.330 op hetzelfde tijdstip van het voorgaande jaar. Deze merklijke vermindering spruit voort uit het feit dat er op het einde van het bevrijdingsjaar minder vaartuigen in het bedrijf waren. Men stipte o.m. 9 eenheden minder aan; daarenboven waren er tusschen de 31' ingeschreven schepen slechts 251 in de vaart.

1.087 manschappen voor 251 aangemonsterde vaartuigen geeft gemiddeld 4,3 manschappen per vaartuig. Op het einde van 1943 telde men gemiddeld 4,1 eenheden per vaartuig.

Het varend personeel bestond uit: Dekpersoneel: meer dan 18 jaar: 732 manschappen, min dan 18 jaar: 134 manschappen.

Machinepersoneel: 221 manschappen.

Hiernavolgende tabel geeft een beeld van de evolutie van het visscherijpersoneel:

	1941	1942	1943	1944
Haven:	+18 j. —18 j. Motor. Tot.			
Nieuwpoort:	144	7	60	211
Oostende:	194	9	82	285
Blankenb.:	40	1	14	55
Zeebrugge:	86	5	25	116
Totaal:	464	22	181	667

	1942	1943	1944
Haven:	+18 j. —18 j. Motor. Tot.		
Nieuwpoort:	277	52	110
Oostende:	183	38	84
Blankenberge:	107	12	34
Zeebrugge:	128	23	37
Totaal:	695	125	265

	1943	1944
Haven:	+18 j. —18 j. Motor. Tot.	
Nieuwpoort:	358	75
Oostende:	233	48
Blankenberge:	98	17
Zeebrugge:	206	44
Totaal:	895	184

	1944
Haven:	+18 j. —18 j. Motor. Tot.
Nieuwpoort:	260
Oostende:	238
Blankenberge:	48
Zeebrugge:	186
Totaal:	732

DE NIEUWBOUW GEDURENDE DEN OORLOGSTIJD

Gedurende de bezetting werden 152 visschervlaartuigen gebouwd: 15 in 1941, 61 in 1942, 55 in 1943 en 21 in 1944. In den loop van dit tijdstip gingen er echter 16 dezer soort vaartuigen verloren. Er waren bijgevolg op het einde van 1944 136 nieuwgebouwde vaartuigen ingeschreven.

DE OPBRENGST DER ZEEVISSCHERIJ

In den loop van 1944 werd zoals gedurende de voorgaande oorlogsjaren slechts de kustvisscherij beoefend, waaronder de trawlvisscherij, de haringvisscherij en de strandvisscherij. Zoals gedurende de vorige bezettingsjaren bleef de kustzone in drie vangstsectoren ingedeeld. De sector toegekend aan de visschersvaartuigen van Nieuwpoort was gelegen tusschen de Fransche grenswateren tot vóór Westende; de vaartuigen van Oostende waren toegelaten in een sector gelegen tusschen Westende en Den Haan; terwijl de vaartuigen van Blankenberge en Zeebrugge eenzelfde sector mochten bevischen, die zich uitstrekte van Den Haan tot in de monding der Schelde. In principe was de afstand van de kust beperkt tot de territoriale wateren. Deze grens werd

Belgische Zeelieden in den Oorlog

Nooit zal de man aan wal een voldoende besef hebben van den ontzaglijken strijd, welke door de Belgische Zeelieden, zoowel ter visscherij als ter koopvaardij, gedurende de oorlogsjaren gevoerd werd. Strijd welke gepaard ging met zware offers. Enkele heldenfeiten van de zeevisschers werden reeds door ons in herinnering gebracht. Wij waren nog zeer onvolledig. Thans bewegen wij ons op het terrein der koopvaardij. Wij blijven bij ons zeevolk; koopvaarders en zeevisschers waren trouwens gedurende den oorlog verenigd in den zelfden strijd voor het behoud der Natie. Niet zelden gebeurde het dat de zeelieden — hetzij visschers of koopvaarders — in den loop der oorlogsjaren van bedrijfstak veranderden, om naar gelang de omstandigheden in de zeevisscherij, koopvaardij of „Royal Navy” hun plicht te doen.

DE LAATSTE REIS VAN DE „GANDIA”

Getorpilleerd in den N. Atlantischen Oceaan

De „Gandia” was een uitstekende cargo. Zelfs een der sterkste en der mooste van de Belgische koopvaardijvloot. Sedert het uitbreken van den oorlog was dit stoomvaartuig, zooals het grootste gedeelte onzer schepen, in dienst van de Verbondenen. Het stond onder het bevel van een veteraan van onze koopvaardijvloot, commandant Maurice Potié.

Op 11 Januari 1942 vertrok de „Gandia” uit Liverpool in convooi, naar

St. John (New-Brunswick, Canada). De steamer ging daar laden.

Bij het vertrek 's nachts wist de bemanning dat het weder slecht zou zijn. Zij waren hierover zeer tevreden, immers het oorlogsriscio was iets gering. Men vertrok in goede orde, omgeven van de destroyers, die als goede herdershonden moesten waken op het behoud van een kudde schapen. In zee stak de wind geweldig op. Een geweldige storm trachtte het convooi uiteen te slaan. De nacht tusschen 13 en 14 Januari was bijzonder hard om te doorworstelen. Niettegenstaande de pogingen van den bevelhebber van de „Gandia” was dit vaartuig van de andere schepen losgerukt en vaarde alleen. Dit was zeker geen benijdenswaardige toestand in deze streken, welke geweldig bewaakt werden door de vijandelijke onderzeeboten. Alles liep nochtans vlot van stapel gedurende de eerste zeven dagen. In volle snelheid vaarde de „Gandia” in Westelijke richting, met de hoop dat op een bepaald oogenblik het convooi opnieuw zou kunnen vervoegd worden.

Den 22 Januari, te 5.30 u. 's avonds, wanneer het vaartuig zich op 46° N. en 42° W. bevond, werd het vaartuig van achter in stuurboordzijde plots door een torpedo getroffen. De ontploffing was geweldig. Van op de brug hadden de eerste officier Hubert en de vierde officier Swartvaeger het kenschetsend gefluit van een torpedo waargenomen; zij trof echter het vaartuig zonder dat nog een poging tot manoeuvreren kon gedaan worden. Door den slag brak de onderste mast van achter en viel loodzwaar op het dek. De groote antenne werd hierdoor weggerukt. Alle lichten waren aan boord gedoofd. Minder dan een minuut na de ontploffing, verdween het achterste gedeelte van de „Gandia” in zee. Commandant Potié gaf hierop onmiddellijk het bevel het zinkend vaartuig te verlaten.

De Ondergang van de „Gandia”

Het gewone treurspel van alle vaartuigen, die schipbreuk lijdend, speelde zich vervolgens af aan boord van de „Gandia”. Van uit de kolonbunkers en machinekamers kwamen manschappen op dek, half gekleed en bloedend; anderen waarop men te vergeefs wachtte, zag men nooit meer terug. Aan boord van de doodelijk getroffen steamer bevonden zich nochtans manschappen die op alle zeerisico's voorbereid waren: voor velen onder hen was deze scheepsramp niet de eerste. Kalm werden alle manoeuvres voor het verlaten van het schip uitgevoerd.

De reddingsboot nr. 2 die onder het bevel werd geplaatst van 1° officier Hubert werd te water gelaten. Albert Wanders, tezamen met andere matrozen, hielpen hem bij dit werk. Vervolgens werden de vlotten, die zich op het dek bevonden, losgemaakt. Wanneer de bevelhebber plaats wilde nemen in de reddingsboot nr. 2, hadden de inzittenden nochtans reeds de tros losgesneden; de boot verwijderde zich snel. Hubert begaf zich vervolgens naar de reddingsboot nr. 4, die geen officier aan boord had; deze laatste, die eventueel het bevel had moeten voeren, werd nooit teruggezien en werd waarschijnlijk door de ontploffing gedood. De 1° officier schepte in met 20 manschappen. De boot was slechts enkele meters van de „Gandia” verwijderd, wanneer deze steamer voor goed in de golven verdween.

Gansch dit drama had ongeveer vier tot hoogstens vijf minuten geduurd. De nacht begon te vallen; de wind was geweldig en de koude verschrikkelijk: min vijftien graden, indien niet nog erger. Er stond een geweldige zee, die bedekt was met wrakstukken. Langs verschillende zijden hoorde men roepen om hulp. De reddingsboot bleef een uur ter plaats. Zeven manschappen konden opgepikt worden. Zij waren half verdrinken en volledig stijf van de koude. Tusschen de gereden bevond zich de vierde officier Swartvaeger.

De Deutsche U-Boot vertoonde zich niet

Op geen enkel oogenblik werd de Deutsche U-boat opgemerkt. Men weet tot heden ten dage nog niet welke

onderzeeër de „Gandia” in den grond boorde. Wellicht zal men dit nooit te weten komen. Het is best mogelijk dat zij er zelf niet in geslaagd is veilig haar vlootbasis te bereiken. De streek was voor haar insgelijks niet veilig. Zij koos nauwkeurig haar slachtoffer op het oogenblik dat de „Gandia” alleen vaarde. Zij wilde heel zeker in geen strijd gewikkeld zijn met het convooi, dat zeer goed bewaakt werd. Alle andere vaartuigen, welke er deel van maakten, bereikten veilig de haven van St. John, zonder aangevallen te zijn geweest.

Twee reddingsboten drijvend Zes en twintig manschappen verdwenen

In de reddingsboot nr. 4, waar er theoretisch plaats is voor dertig manschappen, zijn ze met acht en twintig, de eenen tegen de anderen gedrukt, versteven van de koude. Het machinepersoneel had niet den tijd gehad zich van kleederen te voorzien. De zeven drenkelingen, die aan de zee werden ontruikt, zijn bevroren, in hun doorweekte kleedij. Zij worden krachtadig tot het bewustzijn geroepen, maar zij zouden moeten vuur hebben, warme dranken, alcohol. Niets is hiervan aan boord van de notenschep, verloren in den nacht.

De eerste officier Hubert neemt het roer in handen en zet den toestand uiteen aan zijn manschappen. Zij moeten zich op ongeveer 500 mijlen (900 km.) bevinden van het dichtstbijgelegen land, dat New-Foundland is. Zij konden geen noodseinen uitzenden, noch hun positie opgeven; de ontploffing vernietigde immers de radiostang.

Een uitzend- en ontvangstpost bevond zich in de reddingsboot nr. 1; deze is echter verloren gegaan. Swartvaeger vertelt dat deze boot, overladen, zich niet op tijd van de „Gandia” heeft kunnen verwijderen en te pletter gestooten is. Nr. 3 werd door den stroom medegeslept en sloeg vervolgens insgelijks te pletter. Het convooi is ver weg, het weet niets af van het treurig lot van de „Gandia”. Van daar kan geen hulp verwacht worden.

De eerste officier Hubert beseft dat slechts hoop op redding bestaat indien een ander convooi zich in de nabijheid beweegt. Hij beslist in elk geval in de richting van New-Foundland te varen, waarvan de kusten bestendig gepatrouilleerd worden. Het is echter nacht. Vooraleer te vertrekken tracht hij de boot nr. 2 op te zoeken, waar misschien de Commandant Potié zich aan boord bevindt. Vuurpijlen worden afgeschoten. De oproep wordt met vuurpijlen beantwoord. De twee reddingsboten vervoegen malkander gemakkelijk. Commandant Potié is inderdaad aan boord, nochtans in een deerniswekkenden toestand. Hij werd opgenomen, terwijl hij tusschen het wrakhout dreef, boven water gehouden door zijn reddingsgordel. De tweede officier is aan zijn zijde. Men gaat over tot de telling: acht en twintig man aan boord van nr. 4, vier en twintig aan boord van nr. 2. Totaal dus: twee en vijftig man. Zes en twintig man zijn bijgevolg in zee verdwenen.

Men is akkoord ter plaats te blijven gedurende den nacht en vanaf den dageraad in de richting van New-Foundland te varen. De eerste nacht verloopt langzaam, somber, in de verschrikkelijke koude; zij zijn echter moedig en hebben vertrouwen...

(t Vervolgt). Sn.

De Voedselconferentie te Londen

Nu de internationale voedselconferentie afgehoopen is waar een noodkreet geslaakt werd voor de bevoorrading van de bevolking van verscheidene onzer naburige landen, is het ondertussen een feit dat de visch op sommige oogenblikken bij ons reeds naar de vischmeelfabrieken dient gestuurd.

Ondertussen werd op deze conferentie door de Scandinafsche vertegenwoordigers het volgende gemeld.

Meer visch beschikbaar voor Europa

Er zal waarschijnlijk een grootere hoeveelheid visch aan Europa worden toegewezen. De Noorsche, Deensche en Portugeesche afgevaardigden hebben verklaard dat aanzienlijke hoeveelheden visch onmiddellijk voor den uitvoer beschikbaar zijn en dat er aanvullende leveringen zouden kunnen geschieden. Zij verklaarden dat het eenige beletsel voor de leveringen van visch aan Europa bestaat in de transportmoeilijkheden en in omstandigheden van financieelen aard.

Is onze visch dan zoo duur, dat we zelf nog niet kunnen exporteeren. Of moeten de handelaars te veel geld winnen?

Wanneer zal van Hooger Hand toch eens ingegrepen tegen het groot verschil van aankoop en verkoop?

(t vervolgt) Snuisteraar.