

DE VISCHHANDEL

MAANDELIJKSCH TIJDSCHRIFT. VERSCHIJNT DEN DERDEN DONDERDAG VAN IEDERE MAAND. ORGAAN VAN DEN SECTOR "HANDEL EN DISTRIBUTIE" BIJ DE N.L.V.C. GERICHT TOT DE VISCHHANDELAARS, GROSSIERS IN VISCH EN VISSCHERIJPRODUCTEN, DE REEDERS, REEDERS-VISSCHERS, LEDEN EN ONDERHOORIGEN VAN DE NATIONALE LANDBOUW- EN VOEDINGSCORPORATIE.

HANDEL
DISTRIBUTIE

DIRECTIE: D' WILLEM MELIS EN D' IVAN DENIS. BEHEER EN REDACTIE: HOPSTRAAT, 47. BRUSSEL. POSTREKENING: NATIONALE LANDBOUW- EN VOEDINGSCORPORATIE, PERS- EN PROPAGANDADIENST, N° 911.91. ABONNEMENTSPRIJS TOT EINDE 1943: 31 FR. DRUKKER: IMIFI, HOPSTRAAT, 47. BRUSSEL. CLICHEERDER: HUYGHENS, ONDERWIJSSTRAAT, 57. ANDERLECHT

KANTTEKENINGEN

Het is zeker onvoorzichtig iemand uitsluitend naar zijn uiterlijke gedragingen te beoordelen. De spreuk « Waar het hart van vol is, loopt de mond van over » is een patente leugen, want zeer weinig menschen loopen met hun innerlijke gevoelens te koop. Dat is ten andere maar goed ook.

Nu zou het, als handelaar, toch wel bijzonder onbehoorlijk zijn het belang van de uiterlijke vormen te gaan onderschatten. Laat uw uiterlijk gedrag uw innerlijke hoedanigheden trouw weerspiegelen en uw kleine gebreken bemantelen.

Vandaag willen wij wijzen op een der voornaamste kwaliteiten welke een handelaar moet bezitten en die steeds naar buiten moet stralen, nl. de voornaamheid.

De stuwende kracht in dezen behoort vooral het besef te zijn een levensnoodzakelijke rol te vervullen in de samenleving, een pion te zijn op het schakelbord van 's lands bestaanskansen. Het past dat gij geheel doorzichtig zijt van het verheven karakter van uw taak ten opzichte van de algemeene bevoorrading. Hoe men de zaak ook beschouwe: de verdeeler van levensmiddelen neemt altijd — en thans vooral — een vertrouwenspost waar. Hij behoort zich daar ten volle waardig van te toonen. Die waardigheid omvat eerstens de eerbied ten opzichte van de bepalingen der uitgevaardigde reglementering, wier trouwe naleving de op eerste voorwaarde is voor het algemeen welzijn.

Maar dat gevoel van waardigheid moet U ook helpen om den rechten toon te vinden in uw betrekkingen ten overstaan van uw klanten. Geen valsche neerbuigende knipmesbeleefdheid; die doet maar hinderlijk aan en geeft den verbruiker op de zenuwen. Gij kunt zeer goed vriendelijk, welwillend en behulpzaam zijn zonder kruiperig te worden.

*

Door het feit dat ook op gebied van visch een strenge rantsoenering van kracht is en dat iedere huisvrouw thans een beetje visch kan verkrijgen, meenen vele vischverkoopers, dat zij de klanten, die bij hen komen koopen, een groote gunst bewijzen. Wij hebben zelf reeds moeten ervaren hoe sommige vischverkoopers eerder onbeleefd waren bij de bediening en klanten op een botte wijze te woord stonden.

Dat onze lezers ons toelaten den handelaars die derwijze handelen te zeggen dat zij ongelijk hebben. Het principe dat in iederen handel geldt is aan den eventueelen koopers den indruk te geven dat men tevreden is hen in den winkel te zien en dat men alles doet om hen te bevredigen. Daaraan herkent men een gewiekst handelaar.

Wij weten overigens dat de goede handelaars talrijk zijn in ons beroep. Maar naast de goede zijn er die zich niet de geringste moeite getroosten om hun verkoopskwaliteiten te doen gelden.

*

Als gij in aanraking komt met agenten van de Contrôlediensten, moogt gij nooit uit het oog verliezen dat die menschen een zwaar, een lastig en een delicaat ambt uit te oefenen hebben. Het past U niet hen nukkig en onwillig te woord te staan. Daardoor maakt gij hun taak dubbel zwaar en, wat erger is, gij wekt hun wantrouwen op! En dat kan niet anders dan in uw eigen nadeel uitvallen.

Wordt gij, wat wij niet hopen, betrap op een onregelmatigheid, hoed er U dan voor uw wrevel in onbetamelijke bewoordingen te uiten. Denk er dan wel aan dat, wie plichtig is, door woede niets redden kan en... wellicht zijn zaak heelemaal bederft.

Zich waardig te gedragen is een schoone kunst, want niets siert den mensch zozeer dan juist de voornaamheid in zijn en handelen.

MEDEDEELINGEN

Mededeelingen

Wij vestigen de aandacht van onze lezers op het feit dat al onze berichten ons van officieele bron worden toegezonden. Wij hebben het altijd op prijs gesteld uitsluitend mededeelingen in te lasseren welke de goedkeuring wegdragen van de hoofdgroepering « Visch en Visscherijproducten ».

Sla onze inhoudstafel op!

Op blz. 8 vinden onze lezers de inhoudstafel van 1943. Op systematische manier werden de meer dan 500 bijdragen en mededeelingen geïndexeerd welke wij in de voorgaande 12 nummers hebben gepubliceerd.

Dit zal U toelaten een welkdanige stof onder de corresponderende rubriek te vinden; wie de inhoudstafel opslaat krijgt alzo een nauwkeurig idee over de talrijke in ons blad behandelde vraagstukken. Het is, meenen wij, niet van belang ontbloot, dat de lezer een welkdanig artikel in de desbetreffende rubriek terugvindt; zoo wel uit technisch als uit documentatieoog-



Een overvloedige documentatie!

punt. Wij nemen ten andere de gelegenheid te baat er onze lezers aan te herinneren, dat wij ons altijd gelukkig achten hun gedachten te kennen over ons blad, dat voor hen is bestemd. Wij blijven ter hunner beschikking om een of andere stof voor hen te behandelen.

De haringcampagne volop aan gang

De haringcampagne 1943-44 is volop aan gang.

Zoowel visschers, detaillanten en verbruikers zullen er goed bij varen.

Het is op 2 December 11. dat de eerste haring te Oostende werd aangebracht.

De aanvoer is geconcentreerd in de havens van Nieuwpoort en Oostende, die tot nu toe ongeveer van dezelfde betekenis zijn.

Dit wijst er dus op dat voor het oogenblik de haringscholen voor onze kust aanwezig zijn, juist als verleden jaar.

Van 2 tot 7 December, werd reeds meer dan 1 miljoen kg. haring gevangen en in de twee hooger vernoemde havens aangevoerd.

De haring zal voor vele kleine lieden een uitkomst zijn om tijdens de feesten van de jaarwisseling een mooie smakelijke vischschotel op te dienen.

Te Duinkerken...

Dit jaar ook heeft de hoofdgroepering « Visch en Visscherijproducten » de toelating bekomen voor een aantal Belgische vaartuigen, de haringvangst van uit de Fransche haven te beoefenen.

Vier ploegen werden reeds aangeduid die, vóór enkele dagen, hun onderscheidelijke thuishaven hebben verlaten, om gedurende het haringseizoen, dit is ongeveer tot de



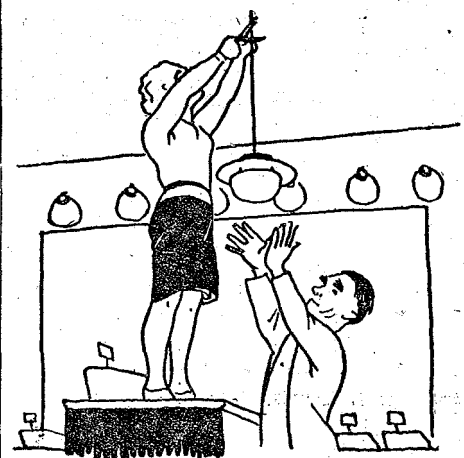
Goeden appetijt!

helft van Maart, Duinkerken als aanleghaven te hebben, en van uit deze haven de haringscholen, die zich gewoonlijk meest op de Fransche kust ophouden, te bezoeken. De reeders, die reeds het vorige jaar van uit Duinkerken de haringvangst uitoefenden, hebben den wensch uitgedrukt om dit jaar terug te mogen gaan.

Zoo staan dit jaar weer verscheidene « veteranen » van het vorige jaar op de lijst. Ook werden enkele nieuwe groote vaartuigen en met sterken motor, aangeduid. De bemanning vergezelt de schepen. Wie niet in het bezit is van een vrijeleidebrief of van een paspoort, kan geen aanspraak maken op rantsoeneringszegels. De bemanning zal genieten van het zwaar arbeidersrantsoen.

De bevoorrading in motorbrandstoffen zal gebeuren door bemiddeling van dhr. De Zutere. De mazout zal geleverd worden in vaten; iedereen moet zich wenden tot zijn gewone leverancier voor het bekomen van twee ledige vaten.

Beperkt electriciteitsverbruik



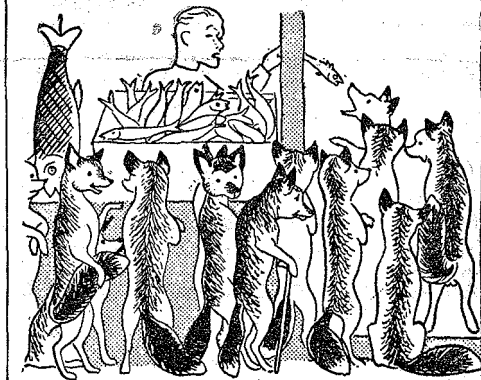
Opgepast dat men den stroom niet afsnijdt!

Zooals onze lezers weten werd er een besluit in zake het electriciteitsverbruik getroffen. De goede tijd, toen men volop de lichten kon aansteken is voorbij. Men moet er dus op letten op dit gebied de reglementering na te leven.

Voortaan is het verboden lichtreclamen te laten werken. Verder mag de kracht der verlichtingstoestellen de 5 watts per vierkanten meter niet overschrijden.

Zilvervossen en visch

De teelt van zilvervossen, waaraan in Zweden op zeer breede schaal wordt gedaan, in zooverre zelfs dat hij jaarlijks ten minste 30 miljoen kronen opbrengt, stelt thans aan de Zweden een zeer ernstig probleem. Men dient nl. te weten dat de zilvervos een groot verbruiker is van visch en dat hij zelfs visch absoluut noodig heeft om in goede gezondheid te blijven en om zijn pels schitterend schoon te houden. De bevoorrading in visch dan voor al deze vossen stelt dus een zeer ernstig voedingsprobleem dat thans op een



De zilvervossen hebben ook hun « vischkaart ».

zoo eenvoudige als radicale wijze werd opgelost. De zilvervossen hebben zoiets als een « vischkaart » gekregen. Om het juist te zeggen, met het oog op de bevoorrading van zilvervossen, worden thans aan hun eigenaars speciale vischverloven uitgereikt.

De haringkaart wordt ook in Groot-Brussel uitgereikt

Gevolg gevend aan een verzoek van de kleinhandelaars van Groot-Brussel, zal de haringkaart ook in de hoofdstad in zwang worden gebracht.

Deze kaart zal uitsluitend dienen voor den verkoop van versche, gerookte, gezouten of ingelegden haring.

De vischzegelboekjes blijven in zwang voor al de andere visscherijproducten.

De haringkaarten werden in den loop van December aan de verbruikers, door de gemeentelijke bevoorradingdiensten uitgereikt, zij zullen in zwang treden zodra verdeelingen met groote hoeveelheden vereischt worden.

Zoodra de verbruiker in het bezit is van zijn haringkaart, moet hij zich tot den klein-

handelaar wenden bij wien hij zich heeft laten inschrijven, voorzien van voormelde haringkaart en van zijn vischzegelboekje. De kleinhandelaar stempelt de haringkaart af en geeft deze dadelijk terug aan den verbruiker. Hij mag daarvoor geen enkele betaling eischen.

De begrafenis van de slachtoffers van de « Stella Maris »



Dinsdag 30 November had te Oostende de begrafenis plaats der drie leden van de bemanning van de O. 117, « Stella Maris » vergaan op 2 November. De lijken werden door de zee op het strand geworpen. Het betreft hier de hh. Alfred Deley, matroos, Jozef Huys, motorist, en Jacques Brackx, jongen.

Een groote ingetogen menigte vergezeld den lijkstoet.

O. 320 op een wrak geloopt



Op 16 dezer is het vaartuig O. 320 der Reederij « Armement Ostendais » ter hoogte van Nieuwpoort, en bemand met 1 schipper, 3 matrozen en 1 scheepsjongen op een wrak geloopt en werd zijn romp gescheurd. Dadelijk werd door twee andere vaartuigen hulp geboden en kon de O. 320, na zwaren arbeid, door de hulpbiedende bemanning op het droge gelegd worden. De gansche bemanning werd ongedeerd opgepikt, en zonder verdere moeilijkheden aan wal gezet. Men hoopt het beschadigde vaartuig binnenkort weder vlot te kunnen brengen.

Tuchtmaatregelen tegenover Reeders en Reeders-Visschers



Ten einde alle daden van willekeur uit te schakelen en haar bestraffing doelmatig te kunnen doorzetten, heeft de hoofdgroepering « Visch en Visscherijproducten » besloten de volgende procedure te volgen in geval een overtreding ten laste van een reeder of een reeder-visscher vastgesteld wordt. Alvorens een straf uit te spreken ook tegenover een producent, zou de hoofdgroepering het advies inwinnen van de vakgroeping. De vakgroeping zou dit advies in den kortst mogelijken tijd overmaken. De op dit advies door de hoofdgroepering uitgesproken straf, wordt aan den belanghebbenden per aangetekend schrijven bekend gemaakt; afschrift daarvan wordt gezonden aan de vakgroeping.

Indien veertien dagen, na de bekendmaking, door betrokken producent geen beroep bij de hoofdgroepering of bij de scheidsrechtelijke commissie aangetekend wordt, wordt de straf toegepast wanneer het om een schorsing gaat, (boeten worden dadelijk toegepast).

Het aantekenen van dit beroep, zou door den betrokken producent, langs zijn beroeps-

bond of niet, door de vakgroeping aan de hoofdgroepering medegedeeld worden.

De vakgroeping, van haar kant, verwittigt de beroepsbonden indien een van haar leden een straf opgelopen heeft, opdat deze laatste het eventueel verweer op haar beroep, zou kunnen voorbereiden.

Deze procedure zal niet van toepassing zijn voor de overtredingen welke door de administratieve rechtsmacht dienen beteugeld te worden.

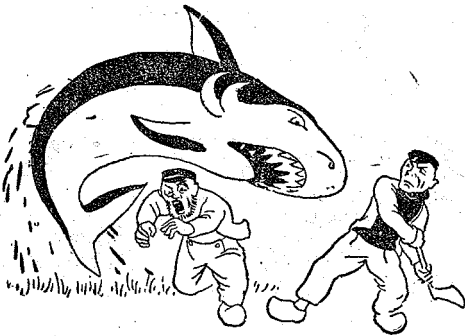
Kortom, voordat de hoofdgroepering « Visch en Visscherijproducten » een tuchtbeslissing neemt, zal de vakgroeping « Reeders en Reeders-Visschers » haar zienswijze in het geval aan de hoofdgroepering doen kennen.

De hoofdgroepering zal dus in laatste instantie beslissen.

Een haai gevangen in Nederland



Te Liessens, een klein plaatsje in Friesland, is over kort een haai gansch onvoorzien opgedoken. Twee landbouwwerklieden ontwaarden hem toen zij over den dijk stapten en dadelijk deden zij hun best om hem te pakken te krijgen.



Een onverwachte vangst.

Dat ging echter niet zonder moeilijkheden, temeer dat de haai zelf een der mannen aanviel. Deze gelukte er echter eindelijk in het roofdier met bijlsagen af te maken.

De haai woog ongeveer 200 kg en werd naar Amsterdam overgebracht.

De Vakgroeping « Kleinhandelaars »



De vakgroeping « Kleinhandelaars » bestaat thans officieel.

De h. Blaret, vischkleinhandelaar te Brussel, 13, rue de la Paix, werd inderdaad door dhr. Meeuwissen, corporatielider, officieel als d.d. voorzitter der vakgroeping aangesteld. Dhr. De Pues, vischkleinhandelaar te Schaerbeek, werd tot secretaris der vakgroeping aangesteld.

Tegelijkertijd werden de verschillende afgevaardigden in de volgende centra, zoowel voor de vischwinkeliers als voor de vischkleinhandelaars op de openbare markten, aangesteld.

Wij geven hieronder de samenstelling van deze afgevaardigden:

a) Vischwinkeliers.

Gent: O. Meersschant, Hundelgemesche stwg 269, Ledeberg;

Antwerpen: F. Aerts, Lange Zavelstr. 109, Antwerpen;

Brugge: E. Verhelst, Langestraat, 107, Brugge;

Limburg: L. Leuris, Naamschestraat 7, Sint-Truiden;

Oostende: O. Pieters, Leffingestraat 174, Oostende;

Aanvoer en verdeeling gedurende November 1943



De aanvoer was gedurende November gering. De totale opbrengst bedroeg slechts één derde van deze in October. Alleen gedurende Juni, Juli en Augustus werd dit jaar minder aangevoerd. In vergelijking met vorig jaar, was November 1943 een slechte maand; dit is vooral te wijten aan het uitblijven van de sprot, waarvan alleen in De Panne een duizendtal kg. gevangen werd.

Het mag wel eigenaardig heeten dat deze achteruitgang evenredig was voor de kust en de Schelde.

Aan de kust is de garnaal om zeggens verdwenen. Slechts 71 kg werden aangevoerd (aan de Oostkust). De aanvoer van de visch is op de helft gevallen. Sprot werd, zooals gemeld, heel weinig gevangen, wijl de mosselen met 50 % verminderd zijn. Vooral te Oostende is de aanvoer gevoelig verminderd (van 5 naar 1), terwijl De Panne meer opbracht als vorige maand.

Wat de Schelde betreft, zoowel Antwerpen als Boekhoute, verminderden ongeveer met één derde. Te Antwerpen werd slechts 2 ton garnaal aan wal gebracht, tegen 14 de vorige maand.

Voor de verdeeling werd er getracht zooveel mogelijk de centra die achterbleven op het hen toegekend quantum, terug op hun normaal peil te brengen. Er werd ook naar de meeste streken van het land visch gezonden, maar vooral naar de groote steden Antwerpen, Brussel. Alleen Limburg kreeg niets. De Scheldeproductie ging uitsluitend naar Gent, Antwerpen, Aalst (mosselen), Boekhoute en naar de bewerkers (haantjes).

Gerookte zoete haring



Wij vestigen de aandacht der verbruikers op het feit dat, wat gerookte haring betreft, er voor het oogenblik uitsluitend bruine zoete haring verkocht wordt. Om de verbruikers uit te leggen of te verduidelijken op welke manier deze haring moet bereid worden, zullen er in alle vischwinkels affiches uitgeplakt worden. Deze affiches zijn als volgt opgesteld:

« Heden verkoop van gerookte zoete haring. » Gerookte zoete haring kan ofwel warm

» toebereid, ofwel geroosterd, gebakken of in » de pan gebraden worden. Onnoodig er vet- » stoffen aan toe te voegen.
» Best van al zal men de haring in de pan » braden, er een geutje water bijvoegen en » gedurende het braden een deksel op de » pan zetten.
» Deze haring moet dadelijk gegeten wor- » den, want hij is slechts lichtjes gezouten » en dus niet voor bewaring geschikt. »

Sprot



Dit jaar werd er praktisch geen sprot aangevoerd. Maar heel waarschijnlijk — en de eerste resultaten hebben ons niet teleur gesteld — zal dit nadeel rijklijk gecompenseerd worden door een overvloedigen aanvoer van haring aan de kust.

De vischerij in de Schelde



In verband met de Scheldevisserij, herinneren wij aan een beschikking getroffen door den admiraal in Nederland, op 22 September 11.

Bij de uitoefening van de visserij op de Schelde, is het den Nederlandschen visschers verboden de Nederlandsch-Belgische watergrens te overschrijden.

Den Belgischen visschers wier thuishaven gelegen zijn tusschen Antwerpen en de Belgisch-Nederlandsche watergrens, is het binnenlopen van Nederlandsche havens en het contact zoeken met Nederlandsche visschers en vaartuigen van allerlei aard verboden. Zij moeten zich voortaan bij elk overschrijden van de watergrens voor inklinging en controle aanmelden bij den Nederlandschen post in Bath. Bij het aandoen van een noodhaven moet zich de kapitein onmiddellijk melden bij het naast zijnde bureau van de V.G.A.D.

Overtreding van deze beschikking wordt, overeenkomstig par. 7 van de verordening n° 100/41, gestraft met gevangenisstraf, in ernstige gevallen ook met tuchthuisstraf tot vijf jaar.

Bericht aan de vischdetailanten te Brussel



Door de papierschaarste is het niet altijd mogelijk iedereen detailantafzonderlijk alle nuttige inlichtingen te verstrekken. Derhalve zullen alle belangrijke berichten worden uitgeplakt in het lokaal van de Vischhandelvereniging Kareelkaai, 66, Brussel. De vischdetailanten hebben er dus alle belang bij dit lokaal geregeld te bezoeken.

Verordening betreffende het stilleggen der bedrijven van 24-12-43 tot 5-1-44 af



De Militärverwaltung heeft bekend gemaakt, dat zij voor de vischindustrie een uitzondering zal voorzien op de bepaling dezer verordening. Bijgevolg zullen de rookerijen, inleggerijen en vischconservenfabrieken niet verplicht zijn hun activiteit gedurende deze periode stop te zetten.

BEROEPSDOCUMENTATIE

Wat is en hoe werkt de vakgroeppeering

« REEDERS EN REEDERS-VISSCHERS » ?

De Vakgroeppeering « Reeders en Reeders-Visschers » werd gesticht in 1941 met de opdracht tegenover de overheid, en in de eerste plaats tegenover de hoofdgroeppeering « Visch en Visscherijproducten » der N. L. V. C., de belangen van de reeders in de reeders-visschers te verdedigen en te behartigen.

De reeders en reeders-visschers zullen zich hier misschien afvragen: Er bestonden reeds vóór 10 Mei 1940 in de meeste Belgische visschershavens beroepsverenigingen, waarvan sommige zich zeer verdienstelijk hebben gemaakt; waarin konden deze beroepsverenigingen die opdracht niet vervullen?

De Beroepsverenigingen van vroeger waren niet opgevat om de belangen van de huidige omstandigheden te beantwoorden.

Daarbij hadden ze alle een privé karakter, er bestonden zelfs in zeldere havens twee beroepsverenigingen.

Voor de hoofdgroeppeering was een vruchtbare en regelmatige samenwerking slechts praktisch mogelijk met één enkel organisme, op voorwaarde dat dit organisme ruim genoeg was opgevat om werkelijk te kunnen optreden als vertegenwoordiger van al onze reeders en reeders-visschers, om het even in welke haven zij gevestigd zijn.

De Vakgroeppeering « Reeders en Reeders-Visschers » beantwoordt aan deze voorwaarde, en wel om de volgende reden: De Vakgroeppeering is in feite niets anders dan een bond of federatie van de voornaamste beroepsverenigingen in elke visschershaven.

De bestuursraad van de Vakgroeppeering bestaat uit vertegenwoordigers van elk dezer beroepsverenigingen, door deze beroepsverenigingen zelf aangeduid en door den voorzitter der Vakgroeppeering aangevaard.

Ieder vertegenwoordiger kan en mag in dezen raad het standpunt van zijn plaatselijke beroepsvereniging vertegenwoordigen, zoodat rekening wordt gehouden met de bijzondere toestanden van iederen haven, terwijl anderzijds, door het feit dat zij in één organisme, namelijk de raad van de Vakgroeppeering, worden samengebracht, deze verschillende standpunten tot één geheel kunnen worden samengesmolten en aldus tegenover de hoofdgroeppeering « Visch en Visscherijproducten » als het standpunt van de geheele Belgische visscherswereld mag gelden.

Het is misschien wel interessant, hier even aan te stippen welke beroepsverenigingen in den schoot der Vakgroeppeering Onderafdeeling Kust en Garnaalvisscherij vertegenwoordigd zijn en door wie zij vertegenwoordigd zijn. Wij geven daarom hieronder de samenstelling van dezen bijraad met vermelding der vertegenwoordigde beroepsverenigingen:

Voorzitter a. i.: R. Bauwens.

Secretaris: Camiel Menu.

Leden: 1. P. Van den Berghen (Voorzitter van de Beroepsvereniging « Hand in Hand », Oostende); 2. Maurice Verbeke (Secretaris van de Beroepsvereniging « Hand in Hand », Oostende); 3. Albert Huys (Bestuurslid van de Beroepsvereniging « Hand in Hand », Oostende); 4. August Beylen (Voorzitter « Kustvisscherijcentrale », Nieuwpoort); 5. August Legein (Secretaris « Kustvisscherijcentrale », Nieuwpoort); 6. Urbain Laplasse (Bestuurslid « Kustvisscherijcentrale », Nieuwpoort); 7. Léon Savels (Voorzitter « Visscherijcentrale », Heist-Zeebrugge); 8. Louis Vandierendonck (Ondervoorzitter « Visscherijcentrale », Heist-Zeebrugge); 9. Julien Warmoes (Secretaris « Visscherijcentrale », Heist-Zeebrugge); 10. Florimond De Coninck (Voorzitter « Visscherijcentrale », Blankenberge); 11. Val. Ponjaert (Bestuurslid « Visscherijcentrale », Blankenberge); 12. Gustaaf Fonteyne (Bestuurslid « Visscherijcentrale », Blankenberge).

De Vakgroeppeering is onderverdeeld in drie ondervakgroeppeeringen, namelijk: 1° de Hoogzeevisschery;

2° de Kanaal- en Noordzeevisschery; 3° de Kust- en Garnaalvisschery. In den raad van elke ondervakgroeppeering vindt men vertegenwoordigers der voornaamste betrokken beroepsverenigingen.

Uit den aard der zaak is het alleen de ondervakgroeppeering « Kust- en Garnaalvisschery » welke voor het oogenblik actief werkt, vermits de twee andere takken van onze visscherij door de omstandigheden werden stilgelegd.

Hoe werkt nu de vakgroeppeering?

De Hoofdgroeppeering « Visch en Visscherijproducten » heeft de Vakgroeppeering « Reeders en Reeders-Visschers » als uitsluitend vertegenwoordiger van onze reeders en reeders-visschers erkend, d. w. z. dat geen enkele andere beroepsvereniging of geen reeder of reeder-visscher persoonlijk zijn belangen rechtstreeks te Brussel mag bepleiten. Deze belangen moeten bij den raad van de Vakgroeppeering aanhang worden gemaakt en het is de Vakgroeppeering welke ze bij de hoofdgroeppeering verdedigt.

De hoofdgroeppeering heeft tegenover de Vakgroeppeering en trouwens ook tegenover alle andere door haar erkende Vakgroeppeeringen van Vischhandelaars en Vischnijveraars de verbintenisse aangegaan geen marktordenende maatregelen te treffen alvorens de Vakgroeppeering te hebben geraadpleegd. Deze verbintenisse is van het allergeeue belang voor onze reeders en reeders-visschers. Er zal dus nooit van Brussel uit een maatregel getroffen worden, waarin de belangen der reeders en reeders-visschers betrokken zijn, zonder dat deze maatregel voorafgaandelijk door den raad der Vakgroeppeering onderzocht wordt. De Vakgroeppeering kan, wanneer zij meent dat de een of andere maatregel praktisch niet uitvoerbaar is, of de belangen der reeders en reeders-visschers te veel zou aantasten, bij de hoofdgroeppeering wijzigingen aanvragen en tegenoverstellen doen.

De praktijk heeft uitgewezen dat de voorstellen en adviezen welke van de Vakgroeppeering uitgaan, in vele gevallen door de hoofdgroeppeering met weinig of geen wijzigingen worden aangevaard. Zulks is begrijpelijk; het is immers de Vakgroeppeering welke het best geplaatst is om te oordeelen over de praktische uitvoerbaarheid van de door de Hoofdgroeppeering voorgestelde maatregelen en over de reactie welke deze maatregelen bij onze reeders en reeders-visschers kan wekken. Wanneer de Vakgroeppeering hierbij niet alleen het belang van één enkel reeder of reeder-visscher maar het belang van het beroep in 't algemeen in 't oog houdt, zal de hoofdgroeppeering steeds in de minst mogelijke mate aan de Vakgroeppeering voldoening kunnen geven.

De Vakgroeppeering heeft niet alleen het recht de maatregelen der Hoofdgroeppeering voorafgaandelijk te onderzoeken, zij mag ook zelf het initiatief nemen om bepaalde maatregelen bij de hoofdgroeppeering voor te stellen. Ook hier is de Hoofdgroeppeering in vele gevallen op de voorstellen der Vakgroeppeering ingegaan.

De voornaamste taak van een Vakgroeppeering is wel de voorwaarden te bepalen waaraan men moet beantwoorden om een bepaald beroep blijvend te kunnen uitoefenen. De taak van de overheid bestaat er dan in deze voorwaarden, indien ze met het algemeen belang strooken, officieel te bekrachtigen, m. a. w. voor iedereen geldig en bindend te maken.

Bij onze reeders en reeders-visschers was zulks een zeer belangrijke gelegenheid. Inderdaad, het beroep moest verdedigd worden tegen de eventuele schadelijke gevolgen van een overdreven toeloop van menschen buiten het beroep, welke zich, slechts ten voorloopigen titel, als reeders wenschten te vestigen, de zgn. gelegenheidsreeders.

De Vakgroeppeering is hier, krachtens haar opdracht, energiek tus-

schende gekomen om, in overleg met de hoofdgroeppeering, vast te stellen wie werkelijk als beroepsreder of beroepsreder-visscher mag worden beschouwd en wie niet.

Het onderscheid tusschen gelegenheidsreeders en werkelijke beroeps-menschen werd, door de Hoofdgroeppeering, officieel vastgelegd, in dien zin dat aan de werkelijke beroeps-menschen een vergunning werd uitgereikt terwijl de gelegenheidsreeders slechts een erkenning bekwa-men.

Het verschil tusschen vergunning en erkenning is dus dat hij die een vergunning ontvangt, beantwoordt aan de criteria van het beroep en hij die een erkenning ontvangt niet. Alleen aan de vergunninghouders zijn alle rechten voor de toekomst, dus voor de naoorlogse periode, gewaarborgd.

Deze criteria werden vastgelegd in de verordening 1-42 van 20 Juni 1942. Het voornaamste criterium is wel dat men, om als vergunninghouder erkend te worden, het beroep moet hebben uitgeoefend vóór 10 Mei 1940. Er werd hier dus, door deze eenvoudige bepaling, met één slag een duidelijke scheidslijn getrokken tusschen beroepsreeders en gelegenheidsreeders.

De Vakgroeppeering ontving de opdracht bij de uitreiking der vergunningen en erkenningen de hoofdgroeppeering van advies te dienen.

Elk twijfelachtig geval werd afzonderlijk door de Vakgroeppeering onderzocht, welke er aldus over waakte dat geen vergunning werd uitgereikt aan menschen die niet als werkelijke beroepsreeders of beroepsreeders-visschers mogen worden beschouwd. De Vakgroeppeering heeft hier een zeer gewichtige opdracht vervuld, waarvan de gezondheid en de normale ontwikkeling van het beroep van reeder en reeder-visscher na den oorlog rechtstreeks afhangen.

Er bestaat dus, zooals men ziet, een nauwe samenwerking tusschen Hoofdgroeppeering en Vakgroeppeering. De reeders en reeders-visschers hebben, dank zij de tusschenkomst van de Vakgroeppeering, in ruime mate medezeggenschap in alle door de hoofdgroeppeering getroffen schikkingen, waarbij hun beroepsbelangen op het spel staan. Het spreekt echter van zelf dat de beslissing in laatste instantie steeds van de hoofdgroeppeering afhangt. De samenwerking heeft tot nu toe gunstige resultaten opgeleverd en in ieder geval tot gevolg gehad dat de reeders en reeders-visschers niet voor voldongen feiten worden gesteld en dat hun stem steeds te Brussel kan gehoord worden. Natuurlijk is het begrijpelijk dat soms moeilijkheden ontstaan, in de huidige abnormale omstandigheden is het immers onmogelijk het iedereen in het bijzonder steeds en overal 100 t. h. naar den zin te maken.

Dergelijke moeilijkheden bestaan ook in den vischklein- en groothandel en in de vischnijverheid. Daar aan kan de hoofdgroeppeering nu eenmaal niets veranderen. Deze moeilijkheden zullen slechts met den oorlog verdwijnen.

LIJST VAN DE VISSCHEN die door onze visschers in de havens worden aangevoerd

Wij zetten hieronder de beknopte beschrijving voort van de verschillende vischen die, in gewone tijden, door de visschers in onze havens worden aangevoerd. Al deze vischen worden niet noodzakelijk bij onze kusten aangetroffen, maar de meeste worden door onze visschersvloepen uit verschillende deelen van den oceaan aangebracht en komen voor het meerendeel bij onze handelaars terecht. (Zie nummers 6, 7, 8, 10 en 11 van ons blad.)

De Smelt

Wetenschappelijke naam: *Ammodytes lanceolatus* L. — In het Fransch: *Le Langon*.

De smelt is langwerpige, bereikt een lengte van een twintigtal centimeter en bewoont de zandachtige strandplaatsen van de kusten van den Atlantischen Oceaan en de Noordzee. Zij graaft zich in het zand in een weinig boven de lijn

van het laagtij. Zij is olijfgroen gekleurd. Haar kaken zijn niet van tanden voorzien. De onderkaak is veel langer dan de bovenkaak. Zij heeft bovendien geen buikvinnen. Zij is niet zeer gekend in België. Men vindt ze dan ook slechts zelden op onze markten. Men vischt ze in zee met een zeer bijtend sleepnet voor de garnaalvangst. Wordt zeer op prijs gesteld in Frankrijk en in Engeland.



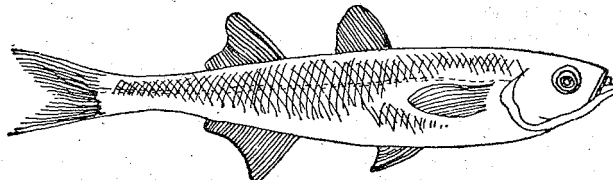
De smelt.

De Herder

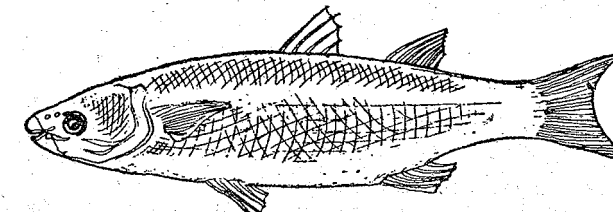
Wetenschappelijke naam: *Mugil chelo*. — In het Fransch: *La Muge*.

Nogal langwerpige visch, die 50 cm. lang wordt en zeer goed te onderscheiden schubben vertoont. Grijs metaalachtig, min of meer zwartachtig op den rug met bruine banden op de zijden. Zijn eerste rugvin vertoont vier stekelachtige stralen. Zijn lippen zijn vaak kussenvormig dik en hij heeft geen of slechts zeer zwakke tanden.

Hij leeft in zee, maar men treft hem zeer vaak aan in de havens, waar hij langs de muren van de kaaien schuurt en zich voedt met hun bedekking, bestaande uit slijk dat rijk is aan bruine wieren, wormen en andere lichaampjes. Men treft hem zoowat overal aan, maar niet in zeer grooten getale. Men houdt niet van zijn vreesch uitgesproken slijksmaak. Men kan dien smaak min of meer doen verdwijnen door den levenden visch zoo lang mogelijk, zonder senig voedsel, in zuiver water te leggen.



De herder.



De schraper.

De Schraper of Noordsche Spiering

Wetenschappelijke naam: *Atherina presbyter* C. — In het Fransch: *Le préte*.

Deze visch vertoont een zekere gelijkenis met de spiering, maar hij kan er vrij gemakkelijk van onderscheiden worden dank zij het uitzicht van de tweede rugvin, die normaal, straalvormig en zeer verschillend van de bijkomstige vin der zalmachtigen is. De rug is groenachtig. De zijden zijn doorschijnend en vertoonen een zilverschillende en zeer blinkende band in de lengte. De schraper bereikt een grootte van 10 à 12 cm. Men treft hem in de havens aan. Men vischt hem bij het stand en in de voorhaven van Oostende en van de andere vischhavens van ons land. Eetbaar.

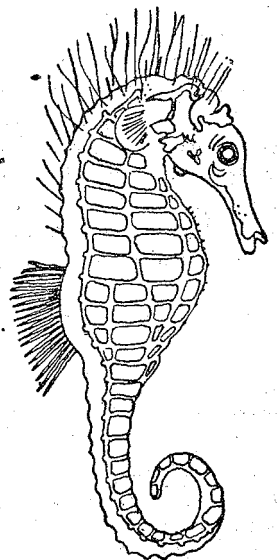
De Kleine Smelt

Wetenschappelijke naam: *Ammodytes tobianus* L. — In het Fransch: *L'équille*.

Gelijkt veel op de smelt, maar is kleiner. Zij is niet grooter dan 15 cm. Zij is metaalachtig grijs, met een somberder rug. De onderkaak is minder ontwikkeld. Zij leeft in dezelfde voorwaarden als de smelt, maar wordt meer op prijs gesteld. Men gebruikt ze als aas. Wordt nogal veel langs onze kusten aangetroffen.

Het Zeepaard

Wetenschappelijke naam: *Hippocampus antiquorum* L. — In het Fransch: *L'hippocampe ou cheval marin*.



Het zeepaard.

Een van de vreemdsoortigste vischen. Zijn kop heeft het uitzicht van een paardenvormig opgerold en wordt door den visch aangewend om zich aan wieren en andere lichamen vast te haken. Het zeepaard kan 12 à 14 cm. lang worden. Deze visch is één der weinige die in een verticale positie zwemmen, dank zij zijn rugvin, die snel trillend beweegt. Deze visch leeft zeer goed in de aquariums. Men treft hem zelden aan langs onze kusten. Hij wordt nochtans door de garnaalvisschers op de poliepronden gevangen.

De Zeeforel

Wetenschappelijke naam: *Salmo trutta*. — In het Fransch: *La truite de mer*.

Door haar gelijkenis, vindt zij haar plaats tusschen den zalm en de rivierforel, waaraan zij nauw verwant is. Zij leeft in zee, maar evenals de zalm, begeeft zij zich in de stroommen om zich voort te planten, zonder daarbij echter de kleine waterlopen aan te doen. Men vischt ze toevallig in den Scheldemondd. Zij wordt vooral in het noorden van Europa aangetroffen. De zeeforellen, die op onze markten verschijnen, worden ingevoerd en onder den naam van zalmforel verkocht. Zij worden door het publiek zeer op prijs gesteld.

DE HARINGCAMPAGNE 1943-44

DE REGELING VOOR HET HARINGVERVOER

Daar het haringseizoen volop aan gang is, moeten natuurlijkerwijze maatregelen worden getroffen ten einde het vervoer zoo vlot mogelijk van stapel te doen loopen. Met het doel de moeilijkheden die zich verleden jaar bij het vervoer van haring voordeden te voorkomen, werd er een regeling getroffen die, naar het ons voorkomt, de gewenschte doelmatigheid zal bezitten.

De bedrijfs-groepering Baanverkeer, is, wegens de door het Ministerie van Verkeerswezen getroffen maatregel om een rationele benutting van de resterende vervoermiddelen te verzekeren en wegens het te kort aan vervoermateriaal van de beroepsvervoerders, waarvan den omvang veel kleiner is dan het wagenpark der eigen vervoerders, niet bij machte het haringvervoer onder eigen beheer uit te voeren.

Wel kan de bedrijfs-groepering de organisatie van het vervoerplan op zich nemen en de uitvoering er van voorlichten bij het Ministerie van Verkeerswezen.

Onder deze omstandigheden staat de uitvoering van het vervoerplan onder toezicht van het Ministerie van Verkeerswezen.

De dienst der vervoerbureaux bij voornoemd Departement zal dernaaf alle noodige onderrichtingen aan de respectievelijke vervoerbureaux en hulpbureaux dienen over te maken.

Het welgelukken van het voorgenomen massavervoer hangt vanzelfsprekend van de goed samenwerking af met de verschillende vervoerbureaux. De vervoerbureauleiders worden aangespoord hun medewerking te vereenen opdat de vischaanvoer naar de diverse distributiecentra vlot zou verlopen.

Met het oog de organisatie van het haringvervoer zoo rationeel mogelijk te maken is het natuurlijk wenschelijk dat alle door de hoofdgroepering « Visch, Visscherijproducten » en hare vertakkingen gegeven opdrachten voor haringvervoer van de kust naar de diverse distributiecentra bij één vervoerbureau gecentraliseerd worden.

Het ligt voor de hand dat het Vervoerbureau van Oostende bij uitstek het aangewezen organisme is om dit centralisatiewerk te verrichten. In overeenstemming met den vervoerbureauleider te Oostende zullen de vervoeropdrachten als volgt bekend gemaakt worden:

- a) de hoofdgroepering Visch stelt het Vervoerbureau te Oostende op de hoogte van den mogelijken vischaanvoer met opgave der te bedienen distributiecentra;
- b) het Vervoerbureau te Oostende maakt deze onderrichtingen over aan het gewenschte vervoerbureau gevestigd in de provinciale hoofdstad;
- c) het Vervoerbureau uit de Provincie hoofdstad geeft de opdrachten gebeurlijk verder door aan de arrondissementsvervoerbureaus of hulpbureaux.

Om te vermijden dat vertraging in het stellen der voertuigen zou voorkomen, zal de hoofdgroepering Visch telkens den vervoerbureauleider van Oostende in kennis stellen van de haringvloot ter vangst is uitgevaren. Op zijn beurt zal de vervoerbureauleider te Oostende de vervoerbureauleiders der Provincie hoofdstad in kennis stellen van de toestand op de hoogte brengen. Wanneer dit 's morgens plaats vindt, zal dit voorbericht zeer nuttig zijn om tijdig de noodige schikkingen te treffen om voldoende vervoermateriaal bijeen te brengen.

Omtrent den duur der haringcampagne deelt de hoofdgroepering Visch mede dat deze normaal van 1/15 December tot 15 Maart loopt.

De productieplaatsen waarvoor het baanvervoer in aanmerking komt, zijn naar belangrijkheid gerangschikt.

Het vervoer langs den weg zal zich natuurlijk moeten concentreren naar die havens waartegenover de haringbanken het dichtstgelegen zijn.

De distributiecentra waarvoor het vervoer langs den weg in aanmerking komt, zijn in principe alle gemeenten gelegen ten westen eener lijn getrokken van Antwerpen over Charleroi en Brussel naar Thuin. Voornoemde grootcentra inbegrepen.

De zeer bedenkelijken technischen toestand der voertuigen en voornamelijk het te kort aan banden, zijn oorzaak dat deze grens principieel als afstands criterium voor het baanvervoer dient aanzien.

De aandacht wordt er op gevestigd dat de spoorverladingen voor het haringvervoer voorrang genieten en het baanvervoer slechts in aanmerking komt voor de resterende tonnage welke niet per spoor kan worden verzonden.

Daar de te vervoeren tonnage onbekend is, en er enkel kan worden gesteund op de vischvangst van vorig jaar, zal de hoofdgroepering Visch het cijfermateriaal over de gevoerde tonnage der campagne 1942-43 aan de bedrijfs-groepering Baanverkeer bekend maken.

Dit cijfermateriaal zal een beeld geven van de met het spoor en per baan vervoerde tonnemaat.

De hoofdgroepering Visch zal insgelijks aan het Ministerie van Verkeerswezen en de bedrijfs-groepering Baanverkeer melding geven van de tijdens de campagne 1942-43 vervoerde tonnage per baan en per spoor naar de respectievelijke centra.

Het distributieplan van de hoofdgroepering « Visch » voorziet dat de bedeling aan de bevolking in drie fasen plaats vindt:

1. de central van meer dan 25,000 inwoners;
2. de central van 10,000 tot 25,000 inwoners;
3. de central van 5,000 tot 10,000 inwoners;

is het noodig bij benadering de hoeveelheid te kennen welke dienen vervoerd om de vervoerbureaux toe te laten tijdig de noodige voertuigen aan te duiden die voor het haringvervoer in aanmerking komen.

De door de Vervoerbureaux te stellen voertuigen zullen gemiddeld een laadvermogen van 5/6 ton hebben. Het vervoer langs den weg zal in oorlog worden toevertrouwd aan de beroepsvervoerders.

Bij mogelijk te kort aan voertuigen van categorie zal beroep worden gedaan op het privaatrecht. Bij het stellen aan oertuigen dient rekening gehouden met het gebeurlijk krachtverlies bij de op eene vervangingsbrandstof verbouwde motorvoertuigen.

Om het langdurig wachten aan de persgasstations te vermijden zullen hoofdzakelijk voertuigen worden gebruikt gedreven met gasgeneratoren. Dit neemt niet weg dat persgaswagens van haringvervoer worden uitgesloten. In dringende gevallen of bij gebrek aan andere voertuigen kan overeenkomstig de vigerende onderrichtingen voor het gastanken door den vervoerbureauleider een voorrangverklaring worden uitgereikt.

De hoofdgroepering « Visch » deelt mede dat de bezettende overheid de vischvangst slechts bij dag toelaat en hierbij alle nachtwerk uitgesloten wordt.

Onder deze omstandigheden zullen de vervoerders zich van af 8 uur 's morgens tot 8 uur 's avonds bij de laadingsplaatsen kunnen aanmelden. Het werk loopt normaal door op Zon- en feestdagen.

De lading der voertuigen wordt uitgevoerd door de laadploegen op de kaai. De voertuigbestuurders dienen bij deze behandeling niet te helpen.

Zij dienen echter bij de lading aanwezig te zijn. De visch wordt oningepakt verladen. Het is derhalve wenschelijk dat elk voertuig voorzien is van een dekzeil en bindkoorden.

Op de plaats van bestemming dient de geadresseerden de visch op den wagen in ontvangst te nemen. Bij de lossing is de hulp van den voertuigbestuurder niet verplichtend.

Het probleem van de vervoerprijsberekening is zoowel voor de hoofdgroepering Visch als voor de vervoerders van het hoogst belang.

De grootste moeilijkheden op het gebied van prijzenberekening ontmoet tijdens de vorige campagne, waarbij op heden nog verschillende transportbrekingen hangend bleven, dienen maatregelen getroffen om voortaan alle geschillen te voorkomen.

De hoofdgroepering Visch en de bedrijfs-groepering Baanverkeer zijn van oordeel dat de afrekening moet plaats vinden op basis van het verladen gewicht en niet op het laadvermogen van het voertuig.

Deze beschikking zal misschien in zeker vervoermiddelen tot ontevredenheid stemmen, zij is echter noodzakelijk daar bepaalde vervoerders van alle andere beschikkingen misbruik zouden maken.

Het vorig seizoen gaf deze aangelegenheid dikwerf aanleiding tot geschillen.

Anderdeels moet de hoofdgroepering Visch de noodige schikkingen treffen dat de voertuigen steeds met hun door den voertuigbestuurder vermeld hoogst toegelaten gewicht beladen worden.

Het maximumlaadvermogen wordt bepaald door het bewijs van deugdelijkheid door het Ministerie van Verkeerswezen aan den vervoerder uitgereikt.

De wachttijden bij de laadingsplaatsen dienen vergoed. De vervoerder heeft recht op de wachttijdvergoedingen na het 4e uur. De vergoeding wordt alsdan berekend van af het uur waarop de voertuigbestuurder kennis van zijn aankomst gaf op de laadplaats bij den kaai commissaris of zijn afgevaardigden.

De huidige technische omstandigheden eischen dat de motoren der op eene vervangingsbrandstof verbouwde voertuigen moeilijk kunnen stilgelegd worden. Het is dus wenschelijk dat de wachttijdvergoedingen, voorzien bij besluit van 22 Juli 1941 ook met 50 p. h. worden verhoogd.

Ledge terugritten moeten kost wat kost worden vermeden en kunnen slechts vergoed worden wanneer deze door de hoofdgroepering met de goedkeuring van den Vervoerbureauleider van Oostende bevolen worden.

De vervoerder is verantwoordelijk tegenover de hoofdgroepering Visch voor:

- abnormaal gewichtverlies;
- diefstal.

De verantwoordelijkheid van den vervoerder vervalt wanneer het een overal betreft regelmatig door de rijkswacht of door de politie vastgesteld of indien het verlies der goederen het gevolg is van een oorlogsfeit.

De hoofdgroepering Visch deelt mede dat de haring door haar zorgen verzekerd wordt.

De hoofdgroepering Visch wenscht dat de vervoerders zoo mogelijk een begeleider medenemen om over de goederen te waken.

Wegens de mogelijke toegestane verhooging der vervoertarieven wordt dit verzoek mogelijk geacht.

Op verzoek van de hoofdgroepering « Visch » zal het Ministerie van Verkeerswezen verzocht worden de noodige sanctie maatregelen te treffen tegenover de vervoerders welke zich willens en wetens plichtig zouden maken aan ongeoorloofde feiten.

De controle op het vervoer bij de laadingsplaatsen geschiedt door de hoofdgroepering Visch.

Bij mogelijk verplichtend verblijf aan de kust dient de vervoerbestuurder vergoed voor zijn nachtverblijf.

De vervoerdocumenten voor het haringseizoen worden bij vertrek van de laadingsplaats door de hoofdgroepering « Visch » aan den voertuigbestuurder overgemaakt.

Dit vervoerdocument is van een vastgesteld model in vijf exemplaren opgemaakt.

De vervoerders ontvangen de vervoeropdracht van de vervoerbureauleiders. Het vervoer wordt gedekt door een vervoerbevel, opgemaakt volgens de vigerende onderrichtingen aan de vervoerbureauleiders bekend gemaakt.

Om alle moeilijkheden van toegang tot het spergebied te vermijden zijn de vervoerders verplicht zich aan de volgende bepalingen te onderwerpen. De voertuigen welke uit het Noorden van het land komen dienen het spergebied te betreden over Brugge, terwijl de voertuigen uit het zuiden komende het spergebied over Diksmuide binnentreden.

De vervoerbureauleider te Oostende zal met de bezettende overheid de noodige schikkingen treffen opdat de vervoerbevelen voor het haringseizoen dienst zouden doen als toegangsbewijs voor het spergebied voor zoover zij voorzien zijn van een Duitschen stempel, te bekomen te Brugge of te Diksmuide naar omstandigheid.

In de gewesten waar een vervoercentrale is gevestigd kan dit organisme als verrekeningskantoor fungeren. De vervoercentrale kan voor de gansche provincie de verrichtingen waarnemen.

Nadat de vervoerders het afleveringsbewijs der goederen van den groothandelaar-verdeeler heeft ontvangen, wordt dit bewijs aan de xervoercentrale overgemaakt welke onmiddellijk de vervoerrekening opmaakt, een kopij van de rekening wordt aan de hoofdgroepering gezonden.

Daar de vervoerprijzen uniform per distributiecentra zijn vastgesteld, zijn alle geschillen uitgesloten en kan enkel een mogelijke betwisting over het geladen gewicht loopen, welke plaatselijk kan worden opgelost.

Uit juridisch standpunt is de groothandelaar-verdeeler de opdrachtgever. Hij ontvangt de goederen bij aankomst bij den geadresseerden, geeft ontlasting aan den vervoerder en is verantwoordelijk voor de betaling der vervoerkosten en gebeurlijke wachtgelden.

De betaling der vervoerkosten geschiedt kontant derwijze dat de vervoerders binnen de acht dagen de betaling hunner prestatie ontvangen via de vervoercentrale.

Er worden van wege de verrekeningsoperaties over de vervoercentrale geen geldelijke verplichtingen ten laste van de groothandelaars-verdeeler gelegd.

Er wordt principieel vastgelegd dat de groothandelaars-verdeeler geen verhaal meer hebben op den vervoerder of het verrekeningsorganisme nadat zij de goederen in ontvangst hebben genomen.

De bedrijfs-groepering Baanverkeer maakt de hoofdgroepering er op attent dat het vervoer kan worden stilgelegd bij onvoorziene geval of bij geval van overmacht, op bevel van de bezettende overheid, oorlogstoestanden, sneeuw, ijsgang, enz.

De vervoerders kunnen voor deze toestanden niet aansprakelijk worden gemaakt.

Het gewicht van de bennen



In de verschillende havens waar de aanvoer gebeurt, zal de plaatselijke marktleider dagelijks tien bennen wegen en het gemiddeld gewicht van een ben uitrekenen. Dit gemiddeld gewicht zal meestal voor den ganschen dag gelden. In sommige gevallen kan het ook voorkomen dat de marktleider tweemaal de bennen moet wegen. Dit zal afhangen van de omstandigheden.

Er zijn genoeg bennen



Verscheidene bladen hebben de vrees uitgedrukt dat de aankoopvereniging niet over het voldoende aantal bennen zou beschikken. Wij mogen de geïnteresseerde middelen geruststellen. Tot nog toe beschikt de aankoopvereniging reeds over 38.000 bennen.

Lossen van haring op de kaaien te Oostende



Onderhandelingen werden gevoerd met de bevoegde instanties om tevens de tweede dok te kunnen gebruiken voor het lossen van visschersschepen. Dit werd toegestaan, zoodanig dat het lossen vlugger zal gebeuren.

Laden van spoorweg- wagons te Oostende



Toelating werd bekomen om wagons te laden in het oud station aan de Kapellebrug. Er zal aldus minder tijd verloren gaan tusschen het lossen en laden. Politie en Rijkswacht zullen toezicht houden op den weg naar het ladingstation.

Organisatie op de kaai te Oostende



De groothandelaars-verzenders zullen de kaai indeelen in secties waar een aangestelde aandeelhouder het toezicht zal uitoefenen op het laden der bennen op kamions, hun vertrek, enz.

Lossen der schepen



De schepen zullen gelost worden in de volgorde van het binnenvaren te Oostende, wanneer zij het sas voorbij varen, zullen de nummers in volgorde op een bord aangebracht worden. Het lossen zal volgens deze volgorde geschieden.

Voordrachten voor onze visschers



In ons vorig nummer hebben wij medegedeeld dat de h. Gillis, technicus bij het Departement van Zee- en Waterzaken, een reeks voordrachten aan de kust heeft gehouden over de haringcampagne 1942-43.

Deze voordrachten vinden gretige luisteraars onder onze visschers en wij nemen ons voor hier in ons volgende nummer breedvoeriger op terug te komen ter intentie van diegenen die in de onmogelijkheid waren deze zeer interessante sprekebeurten van den h. Gillis bij te wonen.

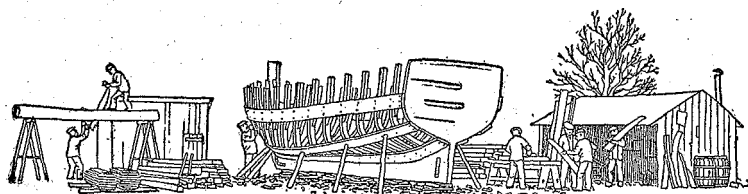
VISSCHERSBOOTEN DER BELGISCHE HAVENS

In ons vorig nummer publiceerden wij een bijdrage over de geschiedenis onzer visschersvloot en schreven wij dat wij in onze volgende nummers elke haven afzonderlijk zouden behandelen. Hier volgt nu De Panne.

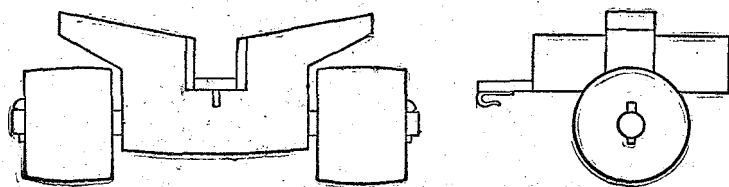
DE PANNE

Vóór 1914 bestonden in De Panne twee werven waar visschersbooten werden vervaardigd: het eene op de nieuwe baan van het dorp naar de zee werd uitgebaat door M. Demol, wiens zoon nog heden booten vervaardigt te Blankenberge (1939); het andere, gelegen op den ouden weg van Veurne naar de zee, werd gehouden door M. Denie wiens zoon zich te Oostende, aan de oude visschershaven, vestigde. Zooals alle houten zeebooten van onze kust, werden deze van De Panne in olm vervaardigd, hout dat vlug rot in zoet water, maar daarentegen uitstekend weerstaat aan het zeewater. De spanten waren gevormd van het eene berghout naar het andere en bestonden uit dubbele dikten,

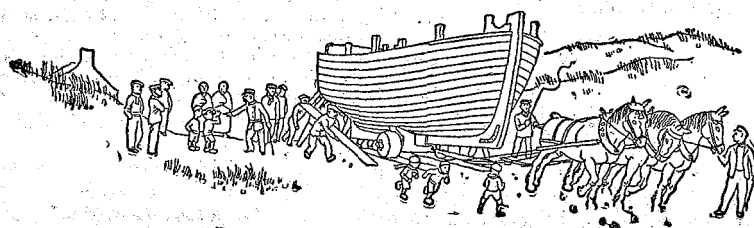
samengebracht door middel van ijzeren pinnen. Deze wijze van bouwen is stevig en laat toe zich te onthouden van het gebruik van gebogen houten. Het boordsel was karweelbouw en, aan de laatste gebouwde, met versterkt berghout uitstekend boven de andere planken van het boordsel. De afgewerkte boot werd enkel langs buiten met eene laag teer bestreken; langs den binnenkant werd het hout bloot gelaten. De oudste schuiten maten ongeveer 27 voet aan den kiel en waren niet volledig van dek voorzien; bijgaand plan stelt zulk een type voor. Stilaan eischten de visschers grotere booten en men vervaardigde er die tot 35 voet aan den kiel maten. Zij waren op gansch de lengte van



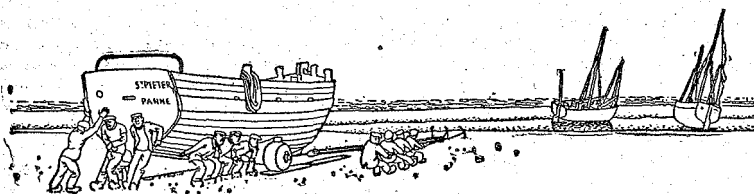
Scheepswerf.



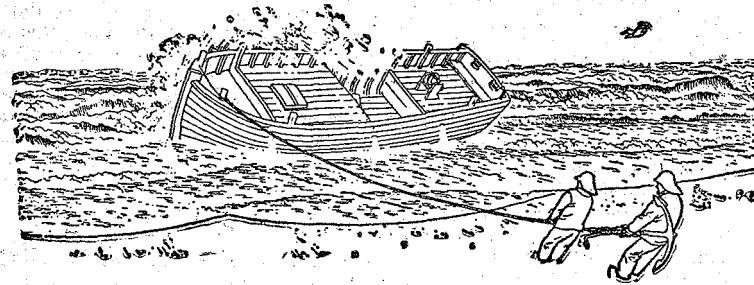
Speciaal wagentje voor het vervoer der booten.



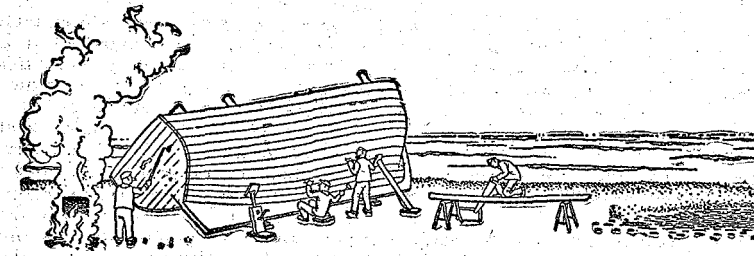
Naar het strand.



De boot verlaat het strand.

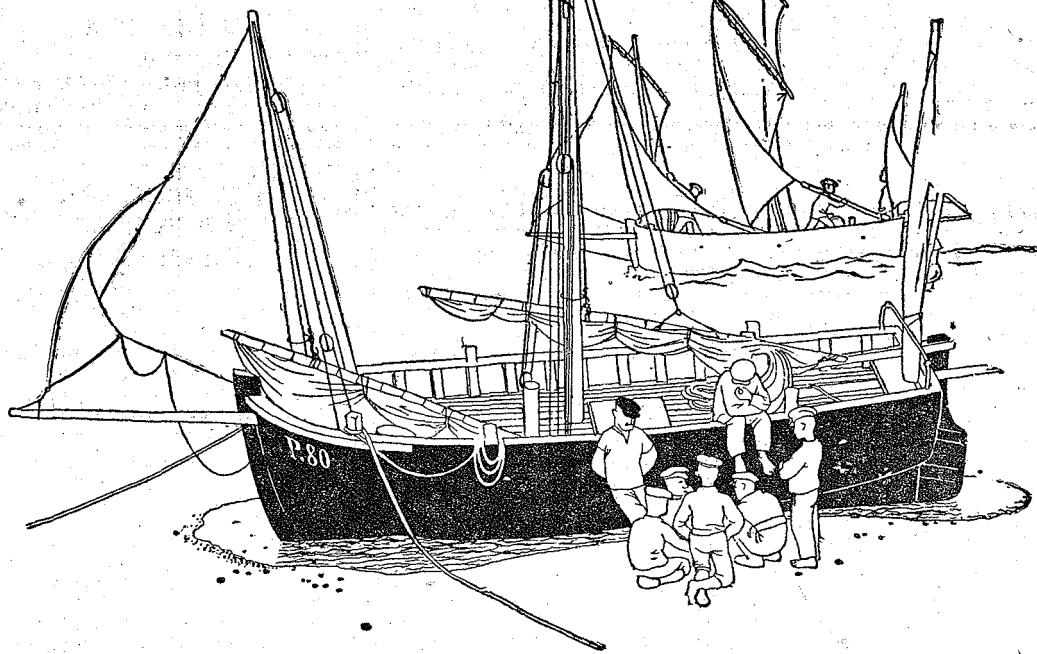


Het anker wordt geruimd.



De boot wordt gekalefaterd.

De « Logger » van De Panne



dek voorzien en wat meer spits van voren.

Er bestonden loggers van dezelfde type in de Fransche havens van Duinkerken, Gravelines en Kales; zij hadden tot 42 voet bij den kiel. Eens vervaardigd diende het vaartuig naar het strand gebracht. Dit was een heel werk. De boot werd op een klein speciaal wagentje geplaatst, vervaardigd in den vorm van stapel en voorzien van breede en massieve lage wielen; de oude weg van Veurne naar de zee werd gebruikt.

Om de onregelmatigheden van den steenweg te verzachten gebruikte men een plankenstelsel; naarmate de vordering werd de bevrijde plank achter het wiel van het wagentje weggenomen, naar voren gebracht en zoo achtereenvolgens. Meerdere paarden werden ingespannen en alles klaar zijnde, komt het gansche gevaarte in beweging en vordert langzaam. Het gerinkel van het gespan en de doffe resonans van de zware romp mengt zich met het gevloek en de verwenschingen der voorlieden, zeelui en scheepsbouwers. Dit is een moeilijke operatie; het wagentje mag buiten de planken niet loopen, het konvooi mag ook niet gieren op risico van ongevallen. Er was groote drukte; de groep zomergasten, waarvan wij deel uitmaakten, hadden voor niets ter wereld een zoo sensatiewekkende gebeurtenis willen missen, niets ontsnapte ons, zelfs het gevloek niet en wij bekenen het te onzer schande, vooral de verwenschingen boeiden onze belangstelling... Men vraagt zich af waarbij het komt, maar het is een feit dat veel wetenswaardigheden waarvoor men zich veel moeite inspande om ze ons op school in te hameren, ons slechts als vage herinneringen bijbleven, maar de vloeken en verwenschingen uit de kuststreek in omstrandigheden waar de godslasteraar een beetje opgewonden, denkt zijne energie te moeten steunen en zijne tegenwoordigheid van geest te moeten opflikkeren, eenieder die ze hoorde ze net meer kan vergeten. Er zijn schilderachtige en ingewikkelde vloeken, er bestaan zelfs tweetalige.

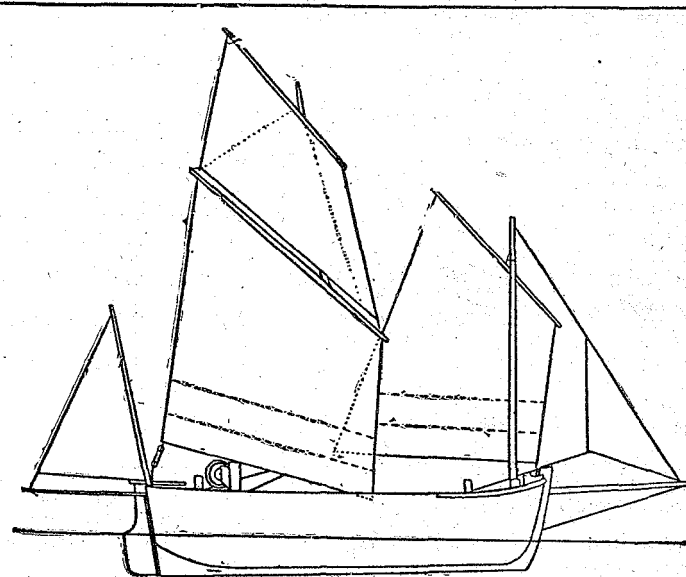


De bestrating bestaat tot bij den dijk, of wat dijk zou zijn geweest indien hij was verlengd, gaande langs de plaats waar de villa Bortier (oud jachtpaviljoen) staat. Verder leidt een zandweg naar het strand. Met uiterste voorzichtigheid en door middel van planken wordt de kiel op het zand neergelaten en ver genoeg gesleept om bij hoogtij te kunnen vlieten. Men

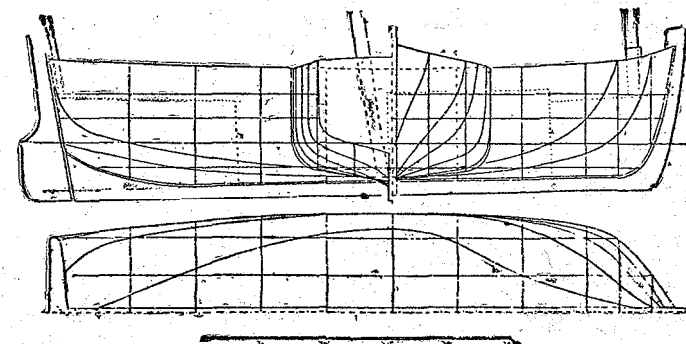
begint de boot te belasten met straatstenen terwijl anderen overgaan tot het aanbrengen der takel.

Het takelen van loggers werd op onze kust ingevoerd door Normandische zeeschuimers. Gedurende het einde der regeering van Lodewijk XVI, de eerste republiek en het keizerrijk, vaarden in het Kanaal groote loggers door Frankrijk als kapers bewapend. Zij droegen steeds drie masten: de voormast of fokkemast met fokzeil, de midden-

De logger van De Panne had slechts een topzeil op de groote mast; er bestond een ste. van drie: een klein driehoekig topzeil, een klein gaffeltopzeil en een groot gaffeltopzeil. Er moest een werkelijke orkaan woeden om niet minstens het klein driehoekig topzeil op te zetten. De bemanning bestond uit vijf man; de schipper, drie matrozen en een scheepsjongen. De grootste schuiten vischten op verse visch met het trawlnet in gewonen tijd, op kabeljouw in de Noordzee van



Plan der zeilen



Plan van den romp

mast of groote mast met het grootzeil en topzeil en de bezaan met topzeil. Een fokzeil werd gevestigd op den boegspriet en de bezaan met de schoot op bezaanstok.

einde April tot begin September. De kleinste vischten langs de kust: garniaal, bot, tong. Gedurende den winter vischte gansch de flotielje op haring.

REGLEMENTEERING

DE GROOTHANDELAARS BEZITTEN EEN VAKGROEPEERING

De groothandelaars welke van de hoofdgroepering « Visch en Visscherijproducten » afhangen, dus enerzijds de verzenders en anderzijds de verdeelers, beschikken tot op heden nog niet over een nationale vakgroeppeering om hun belangen bij de hoofdgroepering te verdedigen. Deze leemte zal thans binnen zeer kort worden aangevuld. Dhr. Meuwissen, Corportatieleider, heeft inderdaad h. h. Lambrechts, grossier-verdeeler te Brussel (Karelkaai, 66) en Rau, grossier-verzender te Brugge (Gepaardstraat, 16), aangesteld tot organisatoren respectievelijk van een vakgroeppeering « Grossiers-Verdeelers » en een Vakgroeppeering « Grossiers-Verzenders ». Deze twee aanstellingen werden gedaan na overleg tusschen de hoofdgroepering en den sector « Handel en Distributie » waarin de twee Vakgroeppeeringen, wanneer zij opgericht zijn, zullen worden ingeschakeld. Zoowel dhr. Lambrechts als dhr. Rau hebben reeds een plan opgemaakt volgens welk zij hun vakgroeppeering zullen uitbouwen en dit plan ter goedkeuring aan dhr. Corportatieleider voorgelegd. Zeer binnen kort zullen dus deze twee vakgroeppeeringen van wal kunnen steken en zal dus ook de stem van onze grossiers-verdeelers en verzenders bij de hoofdgroepering kunnen gehoord worden.

NIEUWE MARKTLEIDER AANGESTELD TE LUIK

Van 1 December af werd de heer Nijs Jozef tot marktleader benoemd te Luik (VIIIe marktleadering). De bureaux van de marktleadering te Luik zullen gevestigd zijn: 47, Boulevard de la Constitution.

HET MAZOUTCONTINGENT

Zoals wij het in ons laatste nummer lieten voorzien, werd het mazoutcontingent voor December verhoogd. Er is veel kans toe dat het contingent gedurende Januari nog verhoogt en het normaal peil zal bereiken.

DE PRIJS VOOR BOT

Door toedoen van de hoofdgroepering « Visch en Visscherijproducten » werd de prijs van bot verhoogd. In afwijking van het bepaalde bij artikel één van het besluit d. d. 12 September 1942 houdende vaststelling der maximumprijzen voor zeevisch en garnaal worden door het Commissariaat voor Prijzen en Loonen de maximumprijzen voor bot categorie C als volgt vastgesteld, per kilo:

DE VERZEKERING DER VISCHVERZENDING

In zake de verzekering der vischverzendingen werden door de hoofdgroepering « Visch en Visscherijproducten » volgende maatregelen getroffen:

1. De verzekering voor het dekken van de zondingen visch vanaf de Kust tot de woonplaats van de ontvangers, wordt afgesloten door de Centrale « Visch en Visscherijproducten », in naam en voor rekening van al de groothandelaars-verdeelers, rookers, inleggers en conservenfabrikanten en zal, volgens de aanwijzingen, gegeven door de Hoofdgroepering, toegepast worden op de algemeene abonnementspolis, reeds vroeger gesloten door genoemde Centrale.
2. De schade-opgaven zullen gedaan worden binnen de drie dagen aan de Centrale « Visch en Visscherijproducten ». De documenten, opgemaakt zooals voorzien in bijlage 1 van dezen omzendbrief, zullen ten spoedigste verzonden worden aan de Centrale « Visch en Visscherijproducten », die het noodige zal verrichten, jegens de verzekeringsmaatschappijen.
3. De bedragen voorzien voor de

- 1) af visscher of reeder ter zeevisscherijfr. 8.—
- 2) af groothandelaar-verzender 9.40
- 3) franco magazijn kleinhandelaar buiten kustgebied ... 11.15
- 4) te betalen door den verbruiker buiten het kustgebied 14.50

ZEEBRUGGE

Verleden jaar werd, gedurende het haringseizoen, de marktleader van Zeebrugge naar Nieuwpoort verplaatst. Hoogstwaarschijnlijk zal het dit jaar ook het geval zijn.

HET PROBLEEM DER FRANCO THUISBESTELLING

Zoals onze kleinhandelaars weten werd door het Commissariaat voor Prijzen en Loonen beslist dat wanneer het magazijn van den kleinhandelaar gelegen is binnen een straal van 10 km. van de verdeelingsplaats van den groothandelaar-verdeeler, de kleinhandelaar door den marktleader kan verplicht worden de waar bij den groothandelaar-verdeeler af te halen.

Gedurende het seizoen 1942-43 werd ondervonden dat in ieder centrum de toestanden, speciaal wat transportmogelijkheid en ligging der kleinhandelaars tegenover den groothandelaar betreft, verschillen.

De hoofdgroepering wenscht rekening te houden met deze plaatselijke toestanden. Zij heeft daarom in den loop van November de plaatselijke afgevaardigden der vakgroeppeering « Kleinhandelaars » verzocht in contact te treden met de grossiers-verdeelers van hun centrum en met hun marktleader teneinde in gemeen overleg bij de Hoofdgroepering een praktisch voorstel voor hun centrum in te dienen. Tijdens een vergadering van de afgevaardigden der vakgroeppeering « Kleinhandelaars », gehouden op 29 November i. l. ten zetel der hoofdgroepering werden deze verschillende voorstellen aan de directie voorgelegd in aanwezigheid van den betrokken marktleader. Bijna al deze voorstellen werden aanvaard. Daar waar nog een verschil van zienswijze bestond tusschen kleinhandelaar en groothandelaar-verdeeler, is de hoofdgroepering tusschen beide gekomen om een schikking tot stand te brengen. De kleinhandelaars hebben dus, dank zij de tussenkomst van hun vakgroeppeering, ruimschoots gelegenheid gehad de quaestie der franco thuisbestelling ten beste mede te helpen regelen.

MARKTGEBIED KUST

Het marktgebied Kust zal worden uitgebreid en de afbakening er van zal overeenstemmen met het spergebied. Al de gemeenten van het kustgebied zullen van de haringdeeling genieten.

den (zich onder het hijschwerktuig bevindt) tot de bestemming (magazijnen, opslagplaatsen van den geadresseerde):

- a) Gewoon risico.
1. Alle diefstal is volledig gedekt;
2. Gewichtsverlies is gedekt onder afrek van een vrijdom van 5 %. In dit percentage is begrepen het overwicht van 4 %, dat bij de lading gegeven wordt, zoodat het niet-verzekerde risico bepaald is tot 1 %, zulks afzonderlijk per wagon, camion of ander voertuig.
- b) Oorlogs-staking-oproer- en plunderingsrisico (rechtstreeksch oorlogsrisico).
5. De verzendingen van de rookers, inleggers en conservenfabrikanten naar de groothandelaars-verdeelers, alsmede deze van de groothandelaars-verdeelers naar de kleinhandelaars, zijn niet gedekt door deze verzekering.

Wij vestigen er de aandacht op dat deze aanwijzingen stipt moeten opgevolgd worden, teneinde moeilijkheden in de afwikkeling van schadeloosstellingen te voorkomen. Deze aanwijzingen zijn van kracht van 1 December 1943.

Maatregelen in zake diefstal of gewichtsverlies

Teneinde de briefwisseling betreffende de afwikkeling van de schadeloosstellingen van verzekeraars vallen, tot een minimum te beperken en het betalen er van te bespoedigen, hebben wij gemeend goed te doen in het kort hierna de aanwijzingen weer te geven, die wij U aanbevelen nauwkeurig te volgen:

Transporten per spoor of buurtspoorweg

Alle diefstal of gewichtsverlies zal aangetoond worden door het proces-verbaal van vaststelling afgeleverd door den stationchef, voor een zending per spoor of door de gemaakte van de N.M.B.S., wanneer de zending verricht werd per buurtspoorweg.

Met nadruk wordt den verzekerde aanbevolen de loodjes, zegels, hangsloten, of andere sluitmiddelen na te gaan om de sporen van braak vast te stellen, alvorens over te gaan tot het openen van den wagon, hetgeen noodzakelijk is om acte te doen nemen in het proces-verbaal van de vaststelling hiervan. Aangezien de sporen van inbraak soms slechts zeer weinig zichtbaar zijn, zooals vervanging van loodjes, met hamerslagen bewerkte loodjes, losse touwtjes, enz... is het noodzakelijk een nauwkeurig onderzoek in te stellen om deze onregelmatigheden aan te toonen en ze te doen aantekenen door den gemachtigde van den vervoerder. Een holte kan zich voordoen zoowel voor de luchtopeningen als voor de deuren.

Teneinde het verlies ten laste van verzekeraars te stellen, moet alle verschil van gewicht gerechtsvaardig worden door de officiële weging van de wagon in het station van aankomst, verricht door het personeel van den Spoorweg. Voorts moet opgemerkt worden dat een proces-verbaal door de controleurs van de Voedselvoorziening opgemaakt, of een certificaat van weging door beëdigde wegers-meters uitgegeven, geen document is dat voldoende bewijs vormt om het verlies jegens verzekeraars vast te stellen: deze nemen alleen het certificaat van verlies, afgegeven door den vervoerder in overweging; dit is het enige document dat geldig is voor het uitoefenen van het verhaal.

De spoorweg is verplicht de wagons te wegen, telkens wanneer de geadresseerde daarom uitdrukkelijk verzoekt, zelfs wanneer de wagons niet gewogen worden bij het vertrek van de haven en zelfs indien ze geen sporen van braak vertonen. Indien de N.M.B.S. weigert de wagons te doen wegen, moet deze onomstandigheid in het proces-verbaal opgenomen worden. Ingeval van onmogelijkheid anders te handelen (overbelasting of gebrek aan machines of dergelijke) zal een niet reglementaire vaststelling zoo noodig voldoende zijn, bij voorbeeld: vaststelling van het gewicht op de bascule van het station of door kipbaren.

In de nader aan te duiden groote centra zal de weging plaats hebben in bijzijn van vertegenwoordigers van de verzekeringsmaatschappijen. De daartoe noodige aanwijzingen zullen te gelegener tijd aan de belanghebbenden gezonden worden.

Transporten per vrachtauto

De ontvangst van de koopwaar zal plaats hebben in het bijzijn van den vervoerder of diens gemachtigde; in geval van diefstal of gewichtsverlies zullen de ontvangers door deze laatste een attest laten tekenen dat de vastgestelde schade vermeld en voorts zullen zij op den dag zelf van de ontvangst van de koopwaar een *aangeteekend* schrijven richten aan de transportonderneming, opgesteld volgens een bepaald model.

Verzending gedaan met eigen vervoermiddelen van den geadresseerde

Uitdrukkelijk wordt er aan herinnerd dat gewichtsverlies, voortkomende uit bedrog door het personeel (diefstal bedreven door of medeplichtigheid of de oogluikende toelating van de ontvangers, hun personeel of gemachtigden) nooit ten laste zijn van de transportverzekeraars; deze dekken slechts het risico van diefstal volgens de bepalingen van het verzekeringscontract, d.w.z. buiten elke medeplichtigheid van bovengenoemden. Het is dus noodzakelijk voor diefstallen welke zich voordoen op verzendingen door eigen transportmiddelen van verzekerde, vast te stellen dat zich voorgedaan heeft: Ofwel diefstal met geweld of gewapenderhand; Ofwel diefstal rechtstreeks voortgekomen uit een evenement waar het transportmiddel zelf is overgekomen.

Bijgevolg zal, indien hij toch een schadeloosstellingseisch wil indienen voor diefstal of gewichtsverlies die zich voordoen, buiten de hierboven vermelde twee gevallen, de ontvanger ervoor moeten zorgen:

1. Een klacht in te stellen bij de politie en/of de plaatselijke overheden;
2. De gevolgtrekkingen van het onderzoek waarmede die plaatselijke overheden zich belast zullen hebben, voor te leggen of ten minste vast te stellen dat alle stappen gedaan werden om te bewijzen dat de diefstal en/of gewichtsverlies de schuld was van derden, buiten alle medeplichtigheid of oogluikende begunstiging, hetzij van den geadresseerde, hetzij van zijn lasthebbers.

Belangrijk

Ter vereenvoudiging bevelen wij den geadresseerden dringend aan, de Centrale « Visch en Visscherijproducten » de hieronder afzonderlijk vermelde documenten en mededeelingen, in één post tezamen gebracht, zoo spoedig mogelijk toe te zenden, met inbegrip van de acte van afstand die eventueel de verzekeraars moet dienen om verhaal uit te oefenen tegen de verantwoordelijke vervoerders. Door de afgifte van het dossier in zijn geheel, zal de briefwisseling tot het hoogstnoodige kunnen beperkt worden en zullen wij in staat zijn zonder uitsel de afrekening van het verlies op te maken op de basis van de verzekerde waarde.

1. De originele vrachtbrief (als de vervoerder de originele vrachtbrief behoudt, moet hem een gelijkkluidend verklaard afschrift, hiervan gevraagd worden, met het doel het origineel exemplaar te vervangen);
2. Gelijkluidend afschrift van de rekening(en) welke op de verzekerde zending betrekking heeft (hebben);
3. Proces-verbaal van de vaststelling van de schade, afgeleverd door den stationchef van de bestemming, plaats, of naar gelang het geval, afschrift van de protestbrief, gericht tot den vrachtautovervoerder;
4. Acte van afstand die opgemaakt moet worden ten name en ten gunste van den advocaat van verzekerders, geschreven op uw firmapapier, volgens een bepaalden tekst, zoowel voor het vervoer per spoor als dit per camion of ander vervoermiddel;
5. Alle andere voorkomende documenten die betrekking hebben tot de schade, zooals bij voorbeeld de briefwisseling gevoerd met de vervoerders.

's Zondags werd rust genoten en een dertig à veertig booten lagen dan in rechte lijn op het strand, vertuid op hun anker, de zeilen geheid en de netten in de groote mast getrokken om te drogen.

De kinderen met vakantie vonden groot vermaak om aan boord te klauteren en den binnenromp der booten aan een onderzoek te onderwerpen. Er bestond geen comfort, vier slaapkooien uit ruwe planken getimmerd met wat vochtig stroo en een roestige kachel om den ketel garnaal te koken. Soms, tegen de voorsterven, onder het dek, een nis met St Pieter of een kleine kapel met de Heilige Maagd, dit was alles. Daarentegen heerscht er een doordringende, karakteristieke en ingewikkelde geur, samengesteld uit walmen van teer lampolie en afval van visch.

Wanneer de schuiten dienden gekalefaterd, de tijdspanne tusschen twee getijden te kort zijnde, gold het de boot op het bovenste van het strand te brengen. Men begon met ze volledig af te takelen en ze haar ballast te ontnemen; alzoo verlicht had ze een minimum diepgang. Bij vloed werd het zeeanker gelost en van af het strand en bij aankomst van elke golf het landanker aangehaald ten einde de boot zoo dicht mogelijk bij den oever te brengen; dan, wanneer de golf zich terugtrok, plantten zij het anker in het zand om te vermijden dat het vaartuig terug naar volle zee zou worden meegesleept.



De bouw diende zeer stevig te zijn daar bij holle zee de romp over en weer rolde, van het eene boord naar het andere, den bodem rakend bij elken golfslag.

Meermaals werd naar de zware getijden der nachtevening gewacht om dit manoeuvre uit te voeren, hetwelk toeliet de boot zeer ver op het strand te brengen zoodat de herstelling in volle gerustheid kon worden uitgevoerd.

Het opknappen bestond in het gebeurlijk vernieuwen van planken aan den buitenwand, branden van den kiel en herteeren. De romp werd op den eenen, dan op den anderen boord gelegd door middel van dommekrachten en schoorbalken. De doffe hamerslagen van het kalefateren vulde de lucht met rhythmische resonans; de kokende leer verspreide haar aangename, prikkelende geur. Dit was nog eens een poeiend gebeuren voor de toekomstige jeugd met vakantie.

Maar de groote zaak was, na de herstellingen, de boot terug naar het laagste deel van het strand te brengen, naar den 1e of den 2e plas waar zij bij vloed kon drijven; de getijden na een nachtevening verliezen gradueel hun omvang.

Men neemt nogmaals zijn toevlucht tot het wagentje de planken en de schouderstooten der visschers. Twee drie of vier ankers worden geplaatst op een vijftigtal meter naar de laagte van het strand en een takel wordt tusschen hen en het wagentje bevestigd; terwijl de eenen trekken op den takel, stutten de anderen den spiegel en den onderkant van het vaartuig. Op bevel van den baas trekt iedereen, teregtijdig duwend en opheffend en met klein sprongen van een paar meter, schuift de logger naar het benedenstrand.

Wanneer de takel op het einde van zijn loop is gekomen, worden de ankers verder geplaatst en de bewerking herbegint. Het is wel verstaan dat al kinderen welke het manoeuvre bijwonen, medehelpten of denken mede te helpen.

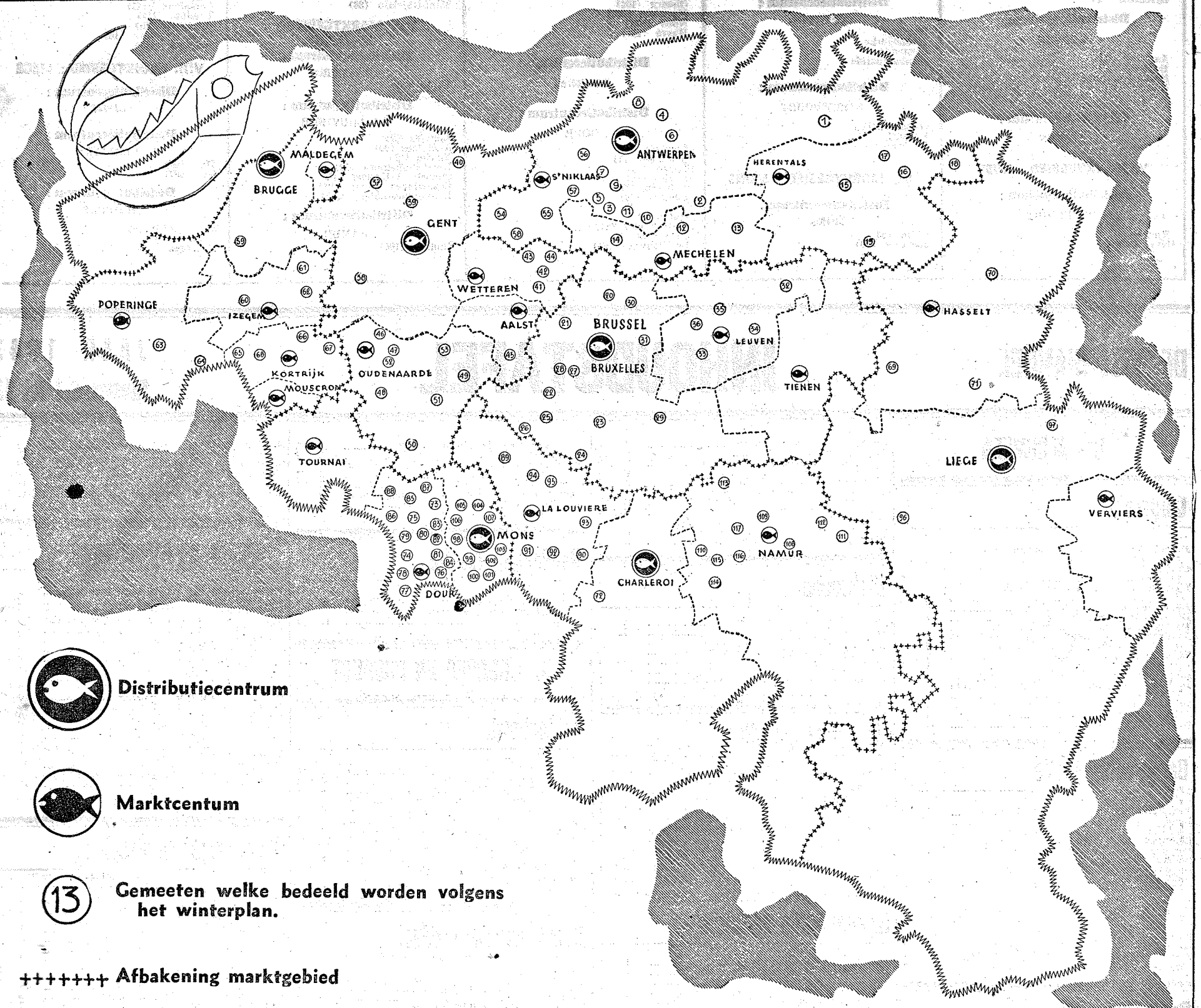
De afdaling naar den eersten plas gaat nogal gemakkelijk, maar daarna dient de bank die volgt te worden beklommen hetgeen zeer lastig is en gepaard gaat met hartgrondige verwenschingen.



Op de rechte plaats aangekomen wordt de boot terug met ballast bezwaard, opgetakeld en opgeschikt voor een nieuwe vischcampagne.

De Panne is voorzien van een waar-schuivingspost voor onweder en van een rood licht, zichtbaar van drie mijl in zee; het bezit insgelijks een reddingsdoot en reddingspijl.

PLAN voor de WINTERBEDEELING der VISSCHERIJPRODUCTEN



+++++ Afbakening marktgebied

----- Albakening der invloedseer
van de verdeelers

De landkaart van België die wij hierboven publiceeren wijst duidelijk aan hoe de winterbedeeling van de visscherijproducten werd georganiseerd. Zooals men ziet werd elk marktgebied verdeeld in een bepaald aantal actie-stralen voor verdeelers. Elke sectie-straal hangt af van een distributie-centrum. Dit distributie-centrum is het actiegebied van één of meerdere grossiers die dan de gemeenten bevoorraden welke in hun actie-straal werden-aangeduid.

Er zijn acht marktgebieden: I. ANTWERPEN, II. GENT, III. BRUGGE, IV. BRUSSEL, V. KUSTGEBIED, VI. BERGEN, VII. CHARLEROI, VIII. LUIK.

De marktcentra zijn steeds in elk dezer steden gelegen (bij uitzondering van de kust, waarvoor een speciaal regime is voorzien). Tenslotte zijn er de distributie-centra, welke eveneens de gemeenten bedeeien die voor de distributie in aanmerking komen.

Wij geven hieronder de lijst der acht marktgebieden en der distributie-centra welke er van afhangen. De getallen achter de namen der gemeenten laten den lezer gemakkelijk toe deze op de bovenstaande kaart terug te vinden.

I. MARKTGEBIED : ANTWERPEN Distributiecentrum : ANTWERPEN Turnhout (1) Lier (2) Boom (3) Brasschaat (4) Niel (5) Schoten (6) Hemiksem (7) Kapellen (8) Schelle (9) Rumst (10) Terhagen (11) Distributiecentrum : MECHELEN Duffel (12) Heist o/Berz (13) Willebroek (14)	Distributiecentrum : HERENTHALS Geel (15) Balen (16) Mol (17) Lommel (18) Tessenderloo (19) Distributiecentrum : SINT-NIKLAAS Lokeren (54) Hamme (55) Beveren-Waas (56) Temsche (57) Zele (58) II. MARKTGEBIED : GENT Distributiecentrum : GENT Becloo (37) Deinze (38)	Evergem (39) Zelzate (40) Distributiecentrum : WETTEREN Lebbeke (41) Sint-Gillis (42) Dendermonde (43) Baasrode (44) Distributiecentrum : AALST Ninove (45) Distributiecentrum : OUDENAARDE Bevere (46) Edelare (47) Ronse (48) Geeraardsbergen (49) Ath (50) Lessines (51)	Leupegem (52) Zottegem (53) III. MARKTGEBIED : BRUGGE Distributiecentrum : BRUGGE Torhout (59) Distributiecentrum : IZEGEM-EMELGEM Distributiecentrum : MALDEGEM Roeselare (60) Tielt (61) Meulebeke (62) Distributiecentrum : POPERINGE Ieper (63) Wervik (64)	Distributiecentrum : KORTRIJK Meenen (65) Havelbeke (66) Waregem (67) Distributiecentrum : MOUSCRON IV. MARKTGEBIED : BRUSSEL Distributiecentrum : BRUSSEL Vilvoorde (20) Assche (21) Halle (22) Braine-l'Alleud (23) Nivelles (24) Tubize (25) Quenast (26)
---	--	---	---	--

(Zie vervolg bladz. 8.)

(Zie begin bladz. 7).					
Ruisbroek (27) Sint-Peterslee (28) Wavre (29) Machelen (30) Zaventem (31)		Wenduyne Utkerke Klomskerke		Flénu (100) Cuesmes (101) Hyon-Cypli (102) Mesvin (103) Obourg (104) Maisières (105) Nimy (106) Havré (107)	
Distributiecentrum : LEUVEN		Distributiecentrum : OOSTENDE		Distributiecentrum : TOURNAI	
Aarschot (32) Heverlee (33) Kessel-Loo (34) Herent (35) Wilsele (36)		Breedene Middelkerke Westende Lombaardzijde		Distributiecentrum : DOUR	
Distributiecentrum : TIENEN		Distributiecentrum : NIEUWPOORT		Distributiecentrum : LA LOUVIERE	
V. MARKTGEBIED : KUST		VI. MARKTGEBIED : MONS		Distributiecentrum : NAMUR	
Distributiecentrum : ZEEBRUGGE		Distributiecentrum : MONS		Distributiecentrum : Jambes (108)	
Knokke Heyst a/Zee		Ghlin (98) Jemappe (99)		Frameries (84) Quaregnon (85) Wasmes (86) Wasmuel (87) Saint-Ghislain (88)	
				VII. MARKTGEBIED : CHARLEROI	
				Distributiecentrum : CHARLEROI	
				Thuin (72)	
				Distributiecentrum : LA LOUVIERE	
				Soignies (89) Anderlues (90) Binche (91) Leval-Trahegnies (92) Chapelle L-Herlem. (93) Ecaussinnes d'Eng. (94) Ecaussinnes-Lalaing (95)	
				Distributiecentrum : NAMUR	
				Saint-Servais (109) Auvelais (110) Andenne (111) Scilles (112) Gembloux (113) Taminies (114) Arsimont (115) Ham s/Sambre (116) Belgrade (117)	
				VIII. MARKTGEBIED : LIEGE	
				Distributiecentrum : LIEGE	
				Distributiecentrum : VERVIERS	
				Huy (96) Visé (97)	
				Distributiecentrum : HASSELT	
				Sint-Truiden (69) Genk (70) Tongeren (71)	