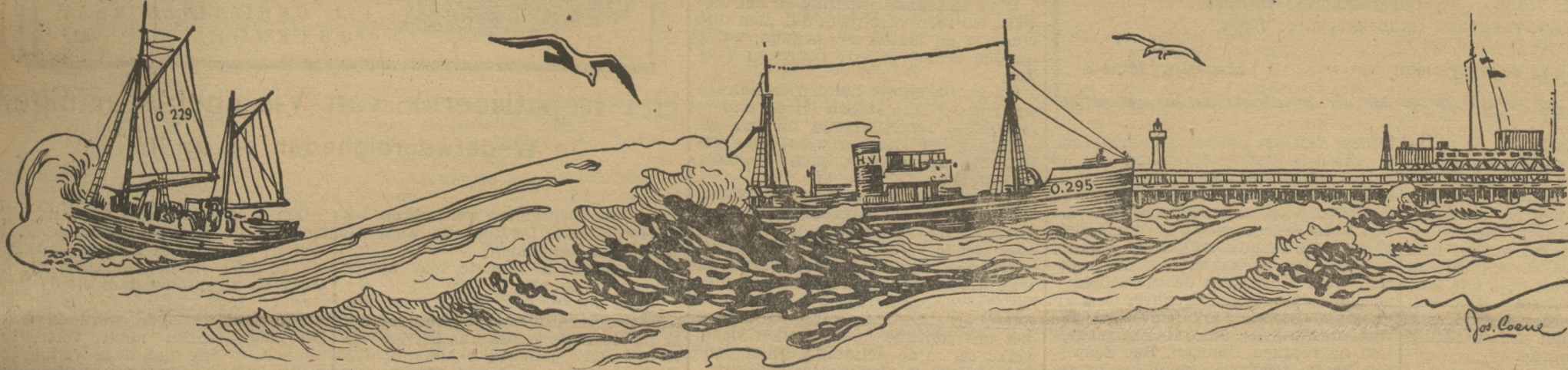


HET NIEUW VISSCHERIJBLAD



1	V	—	12.11
2	Z	0.16	12.35
3	Z	0.53	13.11
4	M	1.30	13.48
5	D	2.15	14.27
6	W	2.55	15.09
7	D	3.36	15.51
8	V	4.21	16.31
9	Z	5.08	17.35
10	Z	6.16	18.42
11	M	7.29	20.03
12	D	8.51	21.38
13	W	10.11	22.36
14	D	11.05	23.06
15	V	11.48	—
16	Z	0.10	12.32
17	Z	0.53	13.11
18	M	1.42	13.55
19	D	2.15	14.25
20	W	2.51	15.00
21	D	3.27	15.38
22	V	3.58	16.09
23	Z	4.38	16.47
24	Z	5.19	17.37
25	M	6.13	18.42
26	D	7.31	20.10
27	W	9.02	21.36
28	D	10.12	22.38

Berekend volgens het officiële uur van Greenwich.

Redactie en Beheer : Nieuwpoortsteenweg, 44
Oostende - P.C.R. Degraeve & Godemont 108026

Wetenschap - Nijverheid - Handel

ABONNEMENTEN : Binnenland: 1 jaar: 100 fr.
TEL. Nr 72523 Nederland: 12 gulden.

Een Oorlogsmarine ?

In alle bladen werd het nieuws weergegeven dat de Ministerraad besloten heeft een kleine oorlogsmarine aan de kust in te richten. Enkele bladen gaven commentaar, geen enkel, voor zoover ik weet, bekeek de zaak van zeemansstandpunt uit.

België schijnt slechts vertegenwoordigd te moeten worden te lande en aan een representatie ter zee schijnt niemand te denken. Zoals zoovele geniale ideeën van Leopold II, heeft men de woorden «Belges, votre avenir est sur mer» vergeeten. Is het dan zo precies nodig een duur en nutteloos speeltuig als een oorlogsschip op na te houden? Welke zeeroutes hebben wij te verdedigen en hoe zouden wij ze kunnen verdedigen?

De meeste mensen die alzo redden en geven blijk van zeevaartzaken niet al te veel verstand te hebben. Het is inderdaad niet noodig en trouwens niet mogelijk dat België machtige eskaders slagschepen en vliegtuigmoeiders zou uitrusten.

Maar vergeten we niet dat we een kleine, maar degelijke visschers- en handelsvloot bezitten en dat we hierdoor noodzakelijkerwijze relaties krijgen met andere zeevarende landen. Is het dan niet belachelijk dat op zee, in vreemde havens en ter gelegenheid van internationale conferenties, een rijk en invloedrijk land als het onze vertegenwoordigd wordt door een oude wrakke schuit, die weliswaar in 't grijs geschilderd is, doch geen geschut aan boord heeft, omdat de eene of andere kleinzielige politieke daar tegen gekant was.

Het is misschien sentimenteel, maar ieder zeeman die een mooi schip ziet, voelt toch onwillekeurig zijn hart sneller kloppen. Waarom zouden we dan niet met een beetje meer onkosten evengoed een snel degelijk schip mogen bezitten waarop we trots zouden gaan?

Laten we nu tot enkele meer positieve beschouwingen overgaan. We laten het nut van een kleine marine als kustbewaking en politiemacht op zee ter zijde, daar dit al te evident is.

Vergeet we echter niet dat we een zeevisscherij-nijverheid en een koopvaardijvloot bezitten waarvan rechtstreeks of onrechtstreeks, honderdduizenden mensen leven; dat onze visschers- en koopvaardijvloot dienen bemand door goed opgeleide personeel.

De Opleiding onzer Visschers

Beperken we ons hier tot de visscherij. Ieder die de visscherij kent, weet dat onze visschers mensen zijn met een gouden hart, maar die, wat betreft voorkomen en ontwikkeling, nog wel een laagje verf zouden mogen krijgen. En voor wat betreft hun zeemans- en technische kennis, hoe wel ze met glans een vergelijking met hun buitenlandse beroepsgenooten kunnen weestaan, is het algemeen peil nog voor merkelijke verbeteringen vatbaar. Ik denk slechts aan kennis van zee-recht, internationale gebruiken en wetten op zee, tucht, seilen en gebruik van logboek, kennis van motoren, electriciteit, radio-techniek, enz., enz...

Daar ligt nu de opvoedende rol van een oorlogsmarine. Indien de jonge visschers, in plaats van hun tijd te verliezen ergens in een kasernen, een degelijke, praktische, sportieve en tuchtvolle opleiding zouden krijgen op een paar oorlogsbodems, dan zouden de bijkomende onkosten voor de op-richting van een kleine Staatsmarine reeds ruimschoots renderen. We hoeven maar eenvoudig uit te rekenen welke kapitaalbesparing voor onze rederijen een goed opgeleide motoristen-personeel zou betekenen. En onze visschers zouden misschien ook een klein beetje bijleeren in de kunst hoe zich te gedragen tegenover vreemde schepen en in vreemde havens.

Maar dan mogen we niet beginnen, zoals sommige voortekens ons zouden kunnen laten vreezen, de visschers

en visscherszonen in kazernes in het Binnenland te steken en onze marine te vormen uit een troep op avonturen en mooie uniformen beluste jongens uit het Walenland en Brussel, die het nooit verder zullen brengen dan armzalige zoetwatermatrozen op onze marineschool en een gedeelte van de «Section Belge» van de Royal Navy. Een kern van beroepssoldaten en officieren mag weliswaar bestaan, maar het grootste percent der bemanning dient te bestaan uit militanten, zee- lieden en officieren, die hun dienst- plicht nuttig zouden doorbrengen in hun eigen milieu. Aldus komen we tot de opvatting, niet zoals sommige Fransche schrijvers het voorstellen, dat de visscherij een leerschool is, waar de bemanning der oorlogsmarine gevormd wordt, maar wel dat de oorlogsmarine een leerschool is, waar de bemanning van visschers- en koop- vaardijvloot een bijkomende opleiding kan genieten.

Tenslotte dient nog opgemerkt dat, bij de indeeling der rekruten op de oorlogsschepen, steeds rekening zou dienen gehouden met de bekwaam- heden. Dat geen stuurman ter lange omvaart of schipper ter visscherij onder het bevel zou gesteld worden van beroepsmatrozen, die geen kaart kun- nen lezen; dat geen kustvisser op een kruiser en een diepzeevisser of zeeman ter lange omvaart op een kustbewakingsvedette gezet zou wor- den enz... enz...

Zij die in deze kolommen nuttige gedachten meenen te kunnen voor- brengen, dat ze het doen. Onze ko- brengen, dat ze het doen. Ze staan er voor open.

De Vischhandelaars protesteerden

De Prijsdaling van de Versche Visch zou door hen bewerkt zijn

Enkele leden van de Consultatieve Commissie van de Visch, die tevens leidende figuren zijn van de Natio- nale Federatie van de Vischhande- laars protesteerden onlangs tegen de houding van den Minister van Econo- mische Zaken, die niet zou aarzelen elke prijsdaling als de vrucht van zijn politiek in te roepen, terwijl in wer- kelijkheid de vermindering der visch- prijzen, waar zij zich voordoet, uit- sluitend zou toe te schrijven zijn aan de algemeene conjunctuur en aan de inspanning der handelaars, in sa- menwerking met de Consultatieve Commissie van de Visch bij het Mi- nisterie van Ravitaillering.

De oorzaken van de prijsdaling volgens de vischhandelaars

De bedoelde leden van de Consul- tatieve Commissie van de Visch stip- pen met vreugde de waargenomen prijsdaling aan. Zij zijn echter van oordeel dat men aan Caesar moet geven wat aan Caesar toekomt.

Zonder eenige tussenkomst van den Minister van Economische Zaken hebben de Belgische groeperingen van vischhandelaars de betrekkingen met de Noorsche, Zweedsche en Hol- landsche uitvoerders heraangeknoopt en contingenten tegen buitengewoon voordeelige prijzen bekomen.

Bovendien wordt de vischmarkt ge- drukt door de vooruitzichten dat de eierenvoortbrengst in de komende maanden aanzienlijk gaat toenemen, dat de varkenskweek korttelings ge- voelige resultaten zal opleveren en door de verzekering dat de Geallieer- den ons de vereischte tonnage zal zul-

VERBOD TOT UITVAREN TER HARINGVISSCHERIJ IN DE TERRITORIALE WATEREN

Gelet op de talrijke moeilijkheden die zich hebben voorgedaan door het massaal ter haringvisscherij varen van schepen van alle slag binnen de territoriale wateren, worden hierna- volgende schikkingen getroffen over wier uitvoering de Waterschouten en de bevelhebbers der wachtschepen zullen hebben te waken.

Vanaf 10 Februari 1946 zal het vis- schen in de territoriale wateren ver- boden zijn aan alle Belgische schepen met een motorkracht, op de officiële lijst der schepen vermeld als heb- bende 120 en meer P.K.

De schepen die haring landen en te koop aanbieden zullen geacht wor- den deze te hebben gevangen binnen de territoriale wateren.

Indien deze schikkingen niet zou- den nageleefd worden, zal er even- tueel worden overgegaan tot de op- eisching van genoemde schepen van 120 P.K. en meer om ze ter exploi- tatie te zenden van de andere visch- gronden in het belang van 's lands bevoorrading.

De Directeur-Generaal,
(g.) De Vos H.

Nota der Redactie: Alhoewel die maatregel laattijdig is, toch is ze goed te keuren en zou ze nog kunnen bij- dragen om de verdiensten van de kleinen wat te redden, want ze zijn ver van schitterend.

Voor Leergierige Visschers

OVER DEN KAPITEIN

Deze week hebben wij het over den «Ouwen God de Vader» aan boord, de man die op zijn schip meer te zeggen heeft aan een burgemeester op zijn gemeente, want ziehier wat hem alle- maal op zijn donder kan vallen.

Een matroos wordt ziek of gekwetst —den Ouwen is **Docteur en Apotheker** tegelijk. Dezelfde matroos vreest voor zijn leven en maakt zijn testament — den Ouwen wordt **Notaris**. Dezelfde matroos sterft aan boord — den Ou- wen wordt **Schepen van den Burger- stand** en tegelijk **Pastoor of Dominee**, want hij moet de gebeden lezen. Twee matrozen slaan een bakkeleltje, den Ouwen wordt **Pliche en Juge**, kan zelfs **Gipier** (gevangenbewaker) worden in- dien hij één der vechtersbazen moet opsluiten. Wie zou nog durven zeggen dat kapitein zijn geen voorname djob is?

DOOR WIEN WORDT HIJ AANGESTELD

De kapitein of de persoon gelast met het bevel over een schip, wordt recht- streeks door den reeder aangesteld zonder dat de Zeevaartoverheid iets in de pap te brokkelen heeft. Reeder en kapitein sluiten de overeenkomst onder hen.

WAARVOOR STAAT DE KAPITEIN VERANTWOORDELIJK?

Niet voor het schip, maar voor de uitvoering van zijn djob en voor zijn misslagen.

Veronderstel dat de kapitein een aanvaring doet en in het ongelijk wordt gesteld. De onkosten van averij vallen ten laste van den reeder en de kapitein kan alleen maar worden ge- straft voor zijn fouten welke aanlei- ding hebben gegeven tot de aanvaring. De Onderzoeksradi kan hem voor een bepaalden tijd of zelfs voor goed in de hoedanigheid van gezagvoerder schorsen.

Neemt de kapitein een passagier mee dan is hij insgelijks verantwoordelijk voor de daden van dezen kerel, voor

zooveel deze daden den dienst van het schip aanbelangen. Niemand kan ten andere den meester verplichten pas- sagiers mee te nemen, daar is hij to- taal vrij van.

WIE KAN ALS KAPITEIN WORDEN AANGESTELD

De persoon die daartoe gediplomeerd is Zoo heeten wij «Schnippers ter kustvisscherij», «Schnippers ter vis- cherij ze klasse» voor de diepzeevis- cherij en «Schnippers ter visscherij ze klasse voor de groote visscherij. (Toekomende week het vervolg).

ZEEKAARTEN VOOR REEDERS

Meer en meer toonen de zeevaart- inspectiediensten zich bekommerd om de aegienkheid en de voeagheid der zee- kaarten aan boord van visschers- vaartuigen.

Met reden wordt geëischt dat op de in gebruik zijnde zee-kaarten de laat- ste aanwijzingen voorkomen, dat met het oog op de algemeene veiligheid op zee.

«Hulp in Nood», steeds bekommerd om het belang harer leden in het bij- zonder, en met dit van alle reeders en visschers in het algemeen, heeft beroep gedaan op een bevoegde ter zake welke zcn gelast met het in orde brengen der zee-kaarten en het opmaken van hulp-zee-kaarten op ver- grootte schaal.

Aarzelt dus niet,zoowel in het be- lang uwer veiligheid als om U onaan- genaamheden te besparen, uw zee- kaarten in orde te laten stellen. Een vlugge uitvoering is verzekerd.

Voor alle inlichtingen, wendt U tot de bureelen van «Hulp in Nood», of «Hand inHand» Zeebrugge, tusschen 10 en 12 uur 's morgens.

Deze kaarten zijn zichtbaar in het Bureau.

De Belgische Kustvisschers die in Engeland verbleven staken de koppen bijeen

Antwoordende op den oproep van «Het Nieuw Visscherijblad» vergader- den de kustvisschers, welke tijdens den oorlog in Engeland verbleven, Zon- dag 3.1. in het Hotel de Commerce.

Op de dagorde was voorzien: hou- ding der belanghebbenden ten opzich- te van de achterstallige betalingen, welke zouden verschuldigd zijn aan de Regie van het Zeewezen voor de verzekering van vaartuig en bemanning.

Betalingen aan de Gemeenschappe- lijke Kas voor de Zeevisscherij

De h. Gerard Deckmyn meldt dat hij in zijn hoedanigheid van Beheer- der der Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisscherij in Engeland aan de Regie van het Zeewezen voorgesteld had, de bijdrage voor de verzekering der bemanning te innen in den vorm van een bijdrage op de bruto-op- brengst der visschersvaartuigen. De- zelfde grondslagen, als in België aan- genomen, werden voorgesteld, niette- genstaande het vaststaat dat het risi- co in Engeland niet zoo zwaar was, als in ons land. De Regie van het Zeewezen oordeelde het nochtans niet ge- past op dit gezond voorstel in te gaan. Het gevolg hiervan was, dat de kust- visschers in Engeland in algemeenen regel geen bijdrage betaalden voor de verzekering der arbeidsongevallen.

Thans wordt op een zeer ongepast oogenblik op de vereffening van den toestand aangedrongen in zoover dat veel kustvisschers rond de 100.000 fr. te betalen hebben aan oorlogsrisko

en Gemeenschappelijke Kas.

Zoals hooger gezegd, staat het vast, dat het risico in Engeland, zoo niet minder, in elk geval niet groter was dan in België. Er zal bijgevolg vooraf worden nagegaan of de premie in Engeland van de belanghebbenden geëischt, niet hooger is dan deze wel- ke in ons land door de reeders werd betaald.

Nijverheidsmatigheid der verschuldigde bijdragen

Hier staat het onweerlegbaar vast, dat het oorlogsrisko in Engeland niet zoo groot was als aan de Belgische kust. In Engeland was het aantal scheepsrampen, in verhouding met het aantal in bedrijf zijnde vaartuigen op verre na niet zoo aanzienlijk. (4 tegen meer dan 40 hier).

Volgens een gezonde verzekerings- techniek moet men slechts betalen op grond van het wezenlijk risico. Naar verluidt stemt de gevraagde premie ongeveer overeen met deze toegepast in België en zou bijgevolg als over- dreven kunnen beschouwd worden.

Premie voor verzekering der vaar- tuigen tegen oorlogsrisko

Wij moeten eerlijk durven bekenn- en, dat de vaartuigen in Engeland — in elk geval deze behoorende tot de kustvisscherij — niet zoo schitterende zaken hebben gedaan als deze, welke gedurende den oorlog het bedrijf in ons land hebben uitgeoefend.

(Zie vervolg blz. 2).

IMPORT

EXPORT

David's Zeevischgroothandel

P.V.B.A.

SPECIALITEITEN: VERSCHE VISCH EN HARING

Telefoon: Bureel: 710.36
Magazijn: 720.92
Privé: 719.50

Telegramadres: Davidsee
Handelsregister: 12664

Bureel: 52, de Smet de Naeyerlaan

Magazijn: Mij 3

Er wordt medegedeeld dat de vaartuigen in Engeland feitelijk onder controle stonden. In het overwegend belang der bevoorrading werd niet toegelaten, dat de reeder de uitbating van zijn vaartuig zou stopzetten onder het voorwendsel dat het bedrijf niet meer renderend was. Principieel zou er aangenomen geweest zijn, dat men de lasten van verzekering niet zou hoeven te betalen, indien het onweerlegbaar vaststaat, dat de uitbating feitelijk verlies opleverde.

Besluiten

Als slot der besprekingen werd er eenparig aangenomen: 1) alle eigenaars zullen de in Engeland geboekte inkomsten opgeven, alsook alle onkosten, welke met de uitbating verband houden. Aan de hand van deze cijfers zal er worden nagegaan of de uitbating werkelijk winstgevend geweest is of niet.

2) Er zal worden nagegaan of de door de Regie van het Zeewezen gevraagde premies voor de verzekering der vaartuigen en bemanning werkelijk te verrechtvaardigen zijn.

3) Eensgezind wordt beslist dat de belanghebbenden voorlopig geen enkele storting zullen doen, tot dat de verscheidene kwesties met het Beheer van het Zeewezen opgehelderd zijn en het standpunt algemeen door de betrokkenen is aangenomen.

Dubbele verzekering

De h. Vandenbergh, die deze vergadering, op verzoek van de belanghebbenden voorziet, vestigt de aandacht op het feit dat het Beheer van het Zeewezen niet ter verantwoording kan geroepen worden, voor een toestand welke door de Regie te Londen geschapen werd. Ongetwijfeld zal het

Beheer van het Zeewezen er niet voor zwichten te moeten komen aan de rechtvaardige eisen van de belanghebbenden. De h. Vandenbergh doet een beroep op de eensgezindheid van alle betrokkenen. Slechts dan zullen er tastbare resultaten kunnen bereikt worden. Tevens zal er worden nagezien welk standpunt de middenslag- en diepzeevisscherij tegenover de aangehaalde kwesties inneemt. Een gezamenlijk overleg moet hier ongetwijfeld de voorkeur hebben. Het Zeewezen heeft steeds bereidwillig alle gezonde gedachten gesteund en begrepen. Daarom mag niet voortvarend te werk gegaan worden.

Niet verwarren

Verscheidene reeders beklagen zich er over dat de verzekering der vaartuigen en bemanning in Engeland op bepaalde datum vóór de repatriëring werd stopgezet. Zij zouden niet tijdig verwittigd geweest zijn dat de verzekering vanaf dit oogenblik terug waargenomen werd door de instellingen, werkzaam in België. In de veronderstelling dat de reeders bijgevolg op eigen risico werden aangewezen, gingen zij, bewust van hun plicht, een privaatzekeringsaanpak. Nu wordt de premie door de V.O.Z.O.R. en de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisscherij ook gevraagd. De bedoelde reeders moeten bijgevolg het hoofd bieden aan een dubbele betaling, wat toch niet aannemelijk is.

Men zal trachten deze kwestie in het reine te trekken.

De belanghebbende reeders zullen opnieuw bijeengeroepen worden, met het oog op het bepalen van hun definitief standpunt ten opzichte der betalingen voor de verzekering van vaartuig en bemanning, zodra de verscheidene punten opgehelderd zijn.

Een nieuwe reglementeering in de Noordzeevisscherij?

Een internationale Conferentie zal in het begin der maand a.s. te Londen gehouden worden, met het oog op het op het punt stellen van de reglementeering en het toezicht der zeevisscherij in de Noordzee.

Vroegere fouten

Door de reglementeering en het toezicht wil men vermijden dat men niet opnieuw de fouten zou begaan, welke na den oorlog 1914-18 bedreven werden.

Op dit oogenblik hadden de aanwezigheid der mijnvelden en de onderzeeboten, tergelijktijd met de inkringing der visscherijvloot voor gevolg dat de zeevisscherij zich geweldig ontwikkelde.

In betrekkelijk korten tijd waren echter de visscherijgronden volledig uitgeput. De visschers moesten hierdoor steeds verder afgelegen visscherijgronden opzoeken. Het oogenblik brak weldra aan, dat de kleinvisserij deze ontwikkeling niet meer kon volgen en zich moest tevreden stellen met onvoldoende hoeveelheden visch, welke ter zijde gelaten werden door de middenslag- en diepzeevisscherij.

Geen herhaling

Om te voorkomen dat men terug dezelfde fouten zou bedrijven, zijn de betrokken middelen van oordeel, dat een nieuwe reglementeering tot stand moet komen, welke door alle landen palende aan de Noordzee, moet aangenomen en toegepast worden. De reglementeering zal onder andere moeten bepalen, welke visscherijgronden, door vaartuigen van een vooraf bepaalde tonnage, mogen bezocht worden, dit om in de hand te werken dat ten slotte ieder visscher zijn brood verdient.

Een andere zaak

Een ander kwestie welke insgelijks opgeworpen wordt, is het korren in de Schotsche «Firth». De Britsche Overheid, bezorgd nopens de instandhouding der vischstapels, heeft sinds langen tijd het korren in de «Firth» verboden.

De reglementeering is echter feitelijk zonder uitwerking voor de vaartuigen van vreemde nationaliteit, welke buiten de drie mijlen van de kust visschen (kustwateren). Dit is namelijk het geval voor de Belgische en Hollandse visschersvaartuigen, die het bedrijf uitoefenen in de «Firth of Forth» en de «Moray Firth».

Remember....

BOU.20 «Cécile» verging met man en muis op 4 Februari 1945

Enkele van de grootste vaartuigen, gewoonlijk bedrijvig op de Westerschelde, kwamen ter gelegenheid van het ijs-haringsseizoen het geluk beproeven aan de Belgische kust.

Bou.20 waagde insgelijks de kans; de afloop was echter noodlottig. Op Zondag 4 Februari 1945 deed het zijn eerste reis van uit de haven van Nieuwpoort. Tengevolge van een mijnontplofing ter hoogte van Oostduinkerke, verging het met man en muis. Het visschersvaartuig N.117 bracht een gedeelte van het stuk geslagen vlot van de Bou.20 binnen.

Vier knappe visschers verloren bij deze scheepsramp het leven: Quataert Alex., schipper, uit Bouchaute; Van Speybrouck Omer, motorist, uit Zeebrugge; Quataert Gustaaf, matroos, uit Bouchaute en Vermeulen Izaak, matroos, uit Terneuzen (Holland)

O.86 «Georges-Edouard» ging verloren door stranding op IJsland den 13 Februari 1941

De «Georges-Edouard», onder het bevel van den kapitein Frans Hallemeersch, vertrok den 10 Februari 1941 uit de Engelse haven van Fleetwood. De visscherij zou worden uitgeoefend in de wateren van IJsland. Het vaartuig strandde echter. De oorzaak van het ongeval werd toegeschreven aan het feit dat het kompas niet meer de goede richting aanwees. Op het oogenblik der stranding op IJsland, blaasde er een geweldige O.Z.O.-wind en het regende geweldig. Onmiddellijk na de ramp poogde de matroos Rouzée Gustaaf al zwemmen de kust te bereiken. Hij gelukte hier echter niet in en verdronk. Het lijk strandde op de kust van IJsland.

De andere elf leden der bemanning wachtten den terugtocht van het water af om bij middel van een koord de kust te bereiken. Dedrie Raymond, derde motorist, uit Oostende, Coulier Cyriel, matroos, uit Oostduinkerke, Debrock Gerard, matroos, uit Oostende en Caulet Gustaaf, lichtmatroos, insgelijks uit Oostende, zijn echter door bevrozing om het leven gekomen.

Deze vijf koene visschers liggen begraven ver van hun land, op IJsland, schen bodem.

De zeven leden der bemanning, aan de ramp ontsnapt, bereikten ongeveer een maand nadien terug de haven van Fleetwood.

De Vischhandelaars protesteerden

(Vervolg van blz. 1)

Tusschen de voornaamste factoren die de prijsdaling van de visch beïnvloedden, onthouden wij voorlopig wel de voornaamste, namelijk den massalen aanvoer van Noorsche, Deensche en Zweedsche herkomst. Dit is toch wel slechts mogelijk met de hulp en de toelating van een of ander Ministerie, het weze nu dit van Bevoorrading, Economische Zaken of Buitenlandschen Handel. De aanvoer uit het Buitenland hebben wij steeds gevreesd; hij is er nu, niettegenstaande ons eigen bedrijf over geen buitenslandsche afzetgebieden beschikt. Verleden week hebben wij aan de kust den geweldigen invloed ervan kunnen vaststellen.

In deze omstandigheden zal de visscherij hier een zeer zwaren strijd moeten voeren met het oog op haar behoud. Wij denken met treurnis terug aan de jaren 1930-32, die de contingentteering voorafgingen. Zijn wij nu reeds zoo ver gevorderd?

Van gereguleerde- tot vrije markt

Alle visscherijkringen, uitgenomen sommige vischhandelaars en winkeliers uit het Binnenland, hebben zich vóór den overgang tot de vrije markt, verzet tegen het vroegtijdig vrijgeven van den handel in visscherijproducten. Zij oordeelden den overgang nog niet gewenscht en voorspelden de prijsdaling. De prijsvermindering liet voorlopig op zich wachten. Wij moeten zelf rechtvaardigheidshalve erkennen, dat in bepaalde omstandigheden een voor den verbruiker geenszins te verrechtvaardigen prijsstijging werd waargenomen. Het Ministerie van Ravitaillering zag ongetwijfeld zijn fout in en wilde de zaak goed maken door den massalen invoer van visch in de hand te werken en aldus een prijsdaling aan de kust te verwekken.

De prijsdaling is gekomen, misschien geweldigder dan men verwacht en gewenscht heeft. Zij kan weliswaar nog

Voor de BESTE SCHEEPS-
INSTALLATIES, wendt U tot

Maes & Marcou

P.V.B.A.

Accus - Dynamo's - Herwindingen

Vlamingstraat 61, HEIST-aan-ZEE

tijdelijk worden onderbroken, tengevolge van bijzondere omstandigheden, waaronder beperkten aanvoer uit oorzaak der weersomstandigheden. Alhoewel men de aanvoer uit het Buitenland moet beschouwen in het kader van 's lands algemeene economie, toch meenen wij dat het niet goed te praten is, dat een zoo belangrijke nijverheid als de zeevisscherij, al ligt ze nu ook aan de kust en ver van de kolonbeken, geslachttofferd wordt.

Aan alle belanghebbenden geven wij den goeden raad: waak op Uw zaak en laat het niet te ver komen.

Groote keus van Stoven en Gasvuren
Benodigdheden — Herstellingen

Huis Jack Delanghe

Nieuwpoortsche Stw. 72 OOSTENDE
(24)

SCHADEVERGOEDING
WEGENS ZEESCHADE TE WIJTEN
AAN DE GEALLIEERDE LEGERS

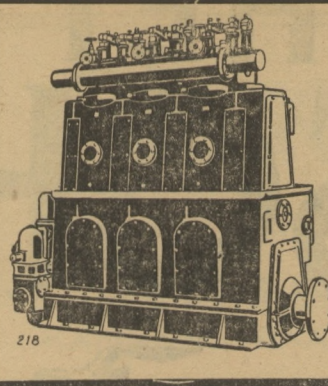
Ik meen de bijzondere aandacht van de reeders te moeten vestigen op de desbetreffende besluiten verschenen in het Belgisch Staatsblad van 10 Januari 1946, ten einde ieder misverstand dienaangaande te vermijden.

De schadevergoeding, bedoeld in deze besluiten, sluit uit alle vergoeding voor schade aan goederen, voor verwonding of dood van personen, die het gevolg zou zijn van de handeling van den vijand of van de tegen hem gericht operatie, of van elke andere strijdverrichting, m.a.w. is uitgesloten de vergoeding van iedere «oorlogsschade» zoals deze omschreven in het aanhangsel A van het Britsch Memorandum of Agreement.

Uit sommige geruchten mij ter oore gekomen meen ik te moeten uitmaken dat sommige reeders denken te doen te hebben met de vergoeding van de schade door geallieerden aan hun schepen toegebracht tijdens de militaire operaties door bombardementen, beschietingen, vrijwillige vernielingen enz. Deze opvatting getuigt van een verkeerde interpretatie van deze besluiten.

De door deze besluiten bedoelde vergoedingen zijn deze waarvoor de geallieerden burgerlijke aansprakelijkheid kunnen opnemen, en die nader omschreven zijn in punten 3 tot 8 van voornoemd Agreement.

De Directeur-Generaal,
H. De Vos.



CARELS

Diesel Motoren

AGENTSCHAP:

R. Bauwens & Co

112, CHRISTINASTRAAT
OOSTENDE (27)

Het Repatriëren van Visschersvaartuigen
De Wederwaardigheden op de Reizen

(Vervolg)

Den 24e September vertrokken wij om 16 uur naar La Rochelle, waar wij om 18 uur aankomen.

Hier begint de miserie, last met de marine en douane.

Bij de douane gaat het voor het materiaal der Oostendse Reederij, dat in La Rochelle gelost was in Mei 1940 en dat niet regelmatig ingeklaard was. Er bevond zich daar van alles en nog wat. De Fransche reederijen te La Rochelle, hadden dit materiaal graag in gebruik genomen gedurende de bezetting, maar gelukkiglijk was er nog de Belgische Consul, die dit gauw in de gaten had. Eindelijk, na lang onderhandelen van den h. Arthur Aspeslagh en Blondé met de douane, kan dit vrij komen mits een borgsom. Er werd van 's morgens tot 's avonds van de eene naar de andere geloopt. De h. Blondé, die niet van de jongste meer is, heeft hier met den h. Aspeslagh, zoals in 1940 toen hij zich even verdienstelijk maakte, goed werk verricht.

De Fransche Marine was ook niet gemakkelijk, daar voor ieder stuk materiaal, er een aanvraag moest gedaan worden en daarna dadelijk betalen, daar zij beweerden voor dit materiaal 5 jaar gezorgd te hebben.

Voor vrijgave der O.163 «Christ Mahman», moest men bij den Commandant der Marine gaan. De hh. Aspeslagh en Blondé schrokken daar niet voor terug. Den commandant, den h. Meyer, deed alles wat mogelijk was om dit zoo gauw mogelijk in orde te brengen, wat dan ook geschiedde op den 1en October.

Den h. Meyer, die van den Elzas afkomstig is, wordt door de bewoners van La Rochelle op de handen gedragen. Want zoals men weet is La Rochelle 9 maanden belegerd geweest. Het was toen commandant Meyer die onderhandelde met de Duitse Admiraal om toe te laten eten in te voeren voor de burgerbevolking en dit zijn ze nog niet vergeten. Intusschen kon de O.326 door tusschenkomst van den h. Aspeslagh naar Bordeaux vertrekken om materiaal in te laden. Later is de h. Roobaert, stuurman van het wachtschip per trein naar Bordeaux vertrokken om den schipper Villéyn te helpen dit van de Franschen los te krijgen.

Er werd overeengekomen dat de O.326 van zoodra deze Bordeaux verliet, een telegram aan den h. Aspeslagh zou sturen. Een punt was op zee bepaald voor rendez-vous met het konvooi. Eindelijk, den 3en October kwam het telegram en den 4en October 's morgens om 7 u. vertrok het konvooi naar Brest, om de H.60 te halen. Dit konvooi bestond dus uit: het wachtschip «Marie-José-Rosette» die de O.163 sleepte, verder de O.217 die de O.137 sleepte, de O.300 en de N.62. Dit laatste vaartuig heeft gedurende den oorlog, uit La Rochelle gevischt. De snelheid van het konvooi was + 5 mijl. De O.326 die onderweg een warmlooper kreeg, is dan alleen doorgelopen naar Brest, met nog steeds de stuurman C. Roobaert van het wachtschip aan boord.

Den 6en October om 12 uur 's middags, kwam men te Brest aan, waar de H.80 ongeduldig lag te wachten. Intusschen was de O.326 's morgens om 7 uur aangekomen en lag het machien open toen wij aankwamen. Dadelijk gingen er machinisten van het wachtschip aan boord om de noodige reparaties te verrichten. Om 10 uur 's avonds draaide de machine weer normaal.

Den volgende morgen vertrok het geheele konvooi naar Cherbourg, waar het den 9en October rond 9 uur 's morgens aankwam. De geheele reis hadden wij een uitmuntend weer. Het in de haven manoeuvreren werd gedaan door het wachtschip, steeds met de O.163 zij aan zij.

Toen wij in de haven bezig waren te manoeuvreren, kwam een motorboot langs ons met den h. A. Demulder aan boord, die met het andere wachtschip te Cherbourg lag. Over deze reis zal later wel verteld worden. De h. Aspeslagh was weer dadelijk aan wal om inlichtingen in te winnen voor het demagnetiseren van de O.163. Dit kon maar gedaan worden den 11en October. Daar de verschillende schepen niet mochten vertrekken zonder wachtschip van de Marine autoriteiten, werd, om tijd te winnen, door de hh. Aspeslagh en Demulder besloten dat de Ibis II zou vertrekken den 10en October met de schepen bestaande uit die van het konvooi van de «Marie-José-Rosette» en de schepen die de Ibis II waren komen halen.

Alleen de O.300 kreeg bevel om te Cherbourg te blijven om in geval van nood, de «Marie-José-Rosette» bij te staan in het sleepen van de O.163.

Den 10en October 's morgens, vertrok dan het konvooi bestaande uit de Ibis II, die de H.51 sleepte, de O.326, die de H.71 sleepte, de O.217 die de O.317 op sleeptouw nam en de N.62, H.80 en H.60.

Den 11en October werd de O.163 gedemagnetiseerd, maar vertrekken konden we nog niet, daar we nog een kleine loodsboot moesten medenemen. Deze was nog niet vrij en er moesten nog eenige formaliteiten vervuld worden.

Den 12en October, om 14 uur vertrokken wij eindelijk. De O.300 bleef steeds bij ons. De kleine loodsboot werd gesleept door de O.163. Eindelijk den 14en, kwamen wij te Oostende aan, nadat wij een prachtige reis achter den rug hadden. De Ibis II was weer bijna klaar om naar Brixham te vertrekken.

Een Reis met de «Ibis»
naar Frankrijk

Den 30en September was de Ibis II klaar gekomen om naar Cherbourg te vertrekken. Op dek stonden 2 tanks vol met mazout, en in zijn luik, de noodige smeermolie, kolen, petroleum, bedden, staaldraden, en proviand voor de terug te brengen schepen. Wij hadden tien passagiers aan boord en bij ons gebeurde hetzelfde als op de «Marie-José-Rosette». Dadelijk waren bemanning en passagiers de beste kameraden.

Om 9 uur, verlieten wij de haven met een mooi weertje. Den 1en October om 12 uur aankomst te Cherbourg. Dadelijk is den h. Demulder de wal op om polshoogte te nemen.

Volgende visschersvaartuigen werden er onmiddellijk gevonden: H.60, H.51, N.49, H.71, Z.48 en H.16.

Al deze schepen waren natuurlijk nog niet vrij en de h. Demulder is van 's morgens tot 's avonds in de weer geweest om de vrijgave ervan te bekomen.

Den volgende dag werd toelating bekomen om het Arsenal te betreden. Dadelijk werd het werk begonnen op de verschillende schepen, zoals op ruimen, nazien der motor, uitpompen van het water, enz.

Door den h. Demulder werd het noodige gedaan om alles te repareren wat mogelijk was, dit vooral voor de H.71 en H.51.

Den 3en October werd toelating bekomen om de H.71 en H.51 uit het Arsenal te halen en op het droge te zetten.

Den 4en October waren de Fransche Marine-autoriteiten akkoord om de H.60, H.51, N.49 en H.71 terug te geven. Er werden door den h. Demulder nog 2 schepen in het Arsenal gevonden, die vermoedelijk van Belgische afkomst waren, één er van bleek later de H.44 te zijn.

Intusschen werd mazout, kolen en proviand over gegeven aan de verschillende schepen.

Eindelijk, den 10en October, konden wij vertrekken naar den h. Demulder en Aspeslagh zoo overeen gekomen waren om tijd te winnen. Ons konvooi bestond dus maar uit drie schepen, daar de andere schepen nog niet klaar waren en er ook geen bemanning voor was. De N.49 bleef te Cherbourg.

We vertrokken den 10en October om 9 uur met volgend konvooi: Ibis II met H.51 op sleep; O.326 met H.71 op sleep; O.217 met O.317 op sleep; en N.62, H.80 en H.60.

Den 12en October kwamen wij behouden te Oostende aan om 23.30 uur.

(t vervolg)

TWEDE RONDE!

Vrijdag 1^{ste} Maart

worden door het lot verkozen

de 56.100 WINNERS

van de 2^{de} Schijf 1946 van de

Koloniale Loterij

Koop van nu af Uw biljetten:
de winnende biljetten worden
verkocht ten allen tijden.

LISTER - BLACKSTONE

SCHEEPS- EN HULP-DIESELMOTOREN
:: van 8 P.K. tot 600 P.K. ::

Algemeen Agentschap: H. DE BOECK en C JORENS
P.V.B.A. Boom

AGENTSCHAP DER KUST: R. NEYT
27, Cirkelstraat - Oostende
Tel. 719.10

MARKTBERICHTEN

OOSTENDE

Vrijdag 1 Februari 1946.

Slechts twee vaartuigen, met be-
trekkenk weinig visch, ter mijn.

De aanvoer ijlle haring bedraagt on-
geveer 550.000 kg.; deze worden af-
gezet aan prijzen gaande van 68 tot
110 frank per 100 kg.

O.262 3.500 39.510,—
O.249 2.406 33.900,—

Zaterdag 2 Februari 1946.

De markt wordt heden gespijsd door
vijf vaartuigen met tamelijk scoone
en groote vangsten. De vraag was le-
vendig en de aangeboden vischsoorten
worden aan redelijke prijzen van de
hand gedaan; de aizeprijzen stijgen
van beurt tot beurt. De verwezenlijkte
besommingen zijn veel hooger dan in
het begin der week.

200 duizend kg. ijlle haring werd
vandaag aangevoerd en verkocht aan
prijzen scommeliende tusschen 64 en
400 frank per 100 kg.

O.300 19.441 197.590,—
O.137 5.294 93.490,—
O.176 7.333 140.600,—
O.122 8.660 132.330,—
O.120 6.350 95.135,—

Maandag 4 Februari 1946.

Negen vaartuigen terug van de vis-
cherij. Vee kabejauw op de markt;
de aanvoer der andere vischsoorten
volstaat echter niet om aan de leven-
dige vraag te voldoen en werkt bijge-
voeg gunstig op de aizeprijzen van
deze soorten. De keuze is echter zeer
eenvormig en beperkt zich tot kabel-
jauw, pladijs, roggesortering, wij-
ting, tong en wat tarbot. De aizep-
prijzen zijn merklijk gestegen. De
tongen worden goed en aan steeds
stijgende prijzen verkocht. Tegen het
einde van den verkoop ondergaat de
kabejauw een lichte daling in prijs.

Vandaag geen aanvoer van ijlle ha-
ring.
O.265 6.022 127.700,—
O.223 8.692 208.900,—
O.87 31.699 577.550,—
O.138 5.640 140.040,—
O.199 3.561 71.850,—
O.93 2.645 56.230,—
O.220 8.946 135.070,—
O.256 1.520 43.730,—
O.292 36.500 678.100,—

Dinsdag 5 Februari 1946.

De aanvoer van vandaag is zeer
klein en bestaat grotendeels uit ka-
bejauw. Slechts één groote en twee

zeer kleine vangsten worden ter mijn
aangeboden. In totaal werden zoowat
31.000 kg. versche visch aangevoerd,
bestaande uit 420 bennen kabejauw,
80 bennen pladijs, 85 bennen wijting,
12 bennen rog, 300 kg. tarbot, 300 kg.
tong en een tiental bennen andere
vischsoorten. Gezien het feit dat de
aanvoer tong en tarbot onbeduidend
is, stijgen deze merklijk in prijs. De
pladijssoorten kennen eveneens een
stijging. Kabejauw is gedaald en wij-
ting blijft ongewijzigd.

Nogmaals is er heden geen aanvoer
van ijlle haring.

O.282 30.526 492.990,—
O.30 582 12.270,—
O.7 247 7.410,—

Woensdag 6 Februari 1946.

De aanvoer van heden bedraagt
meer dan gisteren; hij is echter we-
nig keusrijk, doch zeer goed verzorgd.
De vangsten der vier vaartuigen die
nau visch ter mijn aanbieden, om-
vatten hoofdzakelijk kabejauw, pla-
dijs, wijting, tong en weinig tarbot.
De fijne visch is merklijk gestegen
en wordt duur afgezet. De andere
voorhanden zijnde vischsoorten wor-
den daarentegen goedkoop verkocht
dan gisteren. Er waren slechts enkele
pennen rog ter mijn, die eveneens
duur van de hand werden gedaan.

Vandaag worden terug ijlle haring
binnengebracht. 730.000 kg., zijnde de
lading van 90 vaartuigen, worden ge-
lost en verkocht tusschen 61 en 150
frank per 100 kg.

O.231 16.254 235.110,—
O.226 14.318 290.940,—
O.295 28.711 436.130,—
O.115 5.644 163.510,—

Donderdag 7 Februari 1946.

Slechts één vaartuig vandaag ter
markt, komende van de Noordzee, be-
vattende een dertigtal bennen visch
en een 1300-tal kg. tong. Deze onder-
gaat een gevoelige daling. Platvisch-
soorten daarentegen stijgen lichtjes.
De enkele kabejauwen die op de
markt zijn worden duurder afgezet
dan gisteren.

35 haringvaarders voeren in totaal
ongeveer 130.000 kg. ijlle haring aan,
die van de hand gedaan wordt van 97
tot 360 frank de 100 kg.

O.131 2.754 96.620,—

AANVOER EN OPBRENGST GEDU-
RENDE DE MAAND JANUARI 1946

Gewicht: 7.735.600 kgr.
Opbrengst: 11.152.307,70 fr.

AANVOER EN OPBRENGST
DER WEEK

Vrijdag 1 Febr.	5.896	73.410,—
Zaterdag 2	45.341	659.645,—
Maandag 4	105.225	2.039.170,—
Dinsdag 5	31.355	512.670,—
Woensdag 6	64.927	1.125.690,—
Donderdag 7	2.754	96.620,—

Tot. der week: 255.498 4.507.205,—

AANVOER IJLE HARING

	kgr.	Prijs p. 100 kg.
Zaterdag 26 Jan.	148.200	43—100
Maandag 28	109.200	140—250
Dinsdag 29	21.500	220—430
Donderdag 31	219.850	190—270
Vrijdag 1 Febr.	467.500	68—110
Zaterdag 2	181.900	64—400

Huis Raph. Huyseune

IMPORT EXPORT
VISCH - GARNAAL

Specialiteit gepelde garnaal

H. R. 2151 Tel. Privé 513.39
(1) Vischmijn 513.41

Verwachtingen

Volgende vaartuigen zullen toeko-
nende week ter vischmijn van Oos-
tende markten:

O.290, O.266, O.191, O.214, O.132, O.165,
O.217, O.218, O.286, O.200, O.193, O.187,
O.82, O.275, O.291, O.108, O.121, O.247,
O.249, O.300, O.235, O.256, O.176.

NIEUWPOORT

Donderdag 31 Januari 1946.

Geen visch noch haring werd bin-
nengebracht.

Vrijdag 1 Februari 1946.

Enkel 4 schepen brachten 20.000 kg.
binnen, verkocht tusschen 0,70 en
1 fr. het kg.

Zaterdag 2 Februari 1946.

Er werd niets verkocht.

Maandag 4 Februari 1946.

Storm belet het uitvaren.

Dinsdag 5 Februari 1946.

Steeds slecht weder.

BRUSSEL

Prijs per kg. van de verschillende
soorten visch ter vischmarkt, verkocht
in de week van 26-1 tot 1-2-1946: griet
6-21; kabejauw 5-20; gullen 1,75-12;
moole meiden 8-17; schelvisch 8-20;
schaat 7-12; haring 1-3,50; schar 1,75-
10; lengen 4-12; wijting 3,50-9,25; kool-
visch 8-10; platvisch of schol 6-14;
rog 6-23; forel 20-36; tarbot 13-70;
tongen 25-60.

Ter vischmijn werd van 26-1 tot 1-2-
'46 147.286 kgr. tegen 1.431.176 fr. ver-
kocht. De groote aanvoer uit Dene-
marken en vooral de tusschenkom-
sten van de Inspectiediensten hebben
de prijzen beïnvloed. De verkoop is
nochtans normaler. Het groote publiek
maakt er gebruik van om meer visch
te eten. De kleinverkooprijzen zijn
zeer interessant.

Firma Jan Spaanderman

IJMUIDEN • HOLLAND

Groothandel in Eerste kwaliteit Noordzeevisch

Speciaal adres voor GEPELDE en ONGEPELDE GARNALEN

Zoodra mogelijk weer op de Belgische Markt.

(10)

ZEEBRUGGE

Zaterdag 2 Februari 1946.

Tongen: groote 24, middelslag 33,
kleine 34; tarbot 60; griet 22; platen:
groote 3, middelslag 8, kleine 11; rog
19; kabejauw 16; wijting 10 fr. per kg.

Maandag 4 Februari 1946.

Tongen: groote 27, middelslag 40,
kleine 45; tarbot 54; platen: groote 9,
middelslag 16; kleine 19; rog 14; ka-
bejauw 15; wijting 17 fr. per kg.

Dinsdag 5 Februari 1946.

Geen visch.

Woensdag 6 Februari 1946.

Geen visch. Ijlle haring 1,40-1,00 fr.
per kg.

Donderdag 7 Februari 1946.

Platen: groote 20, middelslag 23,
kleine 23; rog 30, kabejauw 24; wij-
ting 21 fr. per kg

Leopold DEPAEPE

In- en Uitvoer van

Visch en Garmaal

VISCHMIJN ZEEBRUGGE

Tel. Privé: Knokke 612.94

Zeebrugge 513.30

ANTWERPEN

Statistiek der maand Januari 1946

1) Verkoop in de mijn:

	België	fr.
Bot	350	527
Kippers	96	527
Panharing	5.250	10.183
Schelvisch	50	80
Totaal	5.746	11.293

Denemarken

	kg.	fr.
Pladijs	420	637
Schar	2.335	2.481
Bot	2.610	2.305
Griet	535	2.968
Tarbot	156	1.121
Kabejauw	1.620	3.417
Gul	240	524
Totaal	7.916	13.453

Totaal van den verkoop: 13.662 kg.
— 24.746 fr.

2) Visch rechtstreeks ter markt ge-
voerd, zonder langs den afslag der
mijn om te gaan, mits het betalen
eener vergoeding van 0,12 fr. per kg.
netto gewicht, voor wat betreft de
versche visch.

a) Versche visch:

	België	Denem.	Ned.	Tot.
Griet	20	727	—	747
Kabejauw	—	3.978	640	10.618
Gul	—	1.108	—	1.108
Koolvisch	—	105	—	105
Leng	—	163	—	163
Pladijs	12.714	—	180	12.984
Rog	5.736	34	—	5.770
Schar	330	720	—	1.050
Vleet	410	3.855	150	4.415
Schelvisch	290	9.626	—	9.916
Tarbot	25	173	—	198
Tong	745	74	148	967
Vlaswijting	—	40	—	40
Wijting	975	—	—	967
Zandhaai	275	—	—	975
Panharing	22.336	—	—	22.336
Geep	—	503	—	503
Makreel	—	190	—	190
Spiering	129	—	—	129
Paling	—	3.828	—	3.828
Bot	100	1.133	—	1.233
Forel	—	11	—	11
Kreukels	—	—	50	50
Kuit	502	—	—	502
Totaal:	44.587	32.238	1.168	78.023

b) Bewerkte visch:

	België	Noorw.	Tot.
Bakharing	4.286	—	4.286
Gestoomde haring	25	—	25
Geroekte haring	970	—	970
Stokvisch	—	11.084	11.084
Pekelharing	—	3.120	3.120
Totaal	5.281	14.204	19.485

c) Mosselen (Nederland): 38.500 kg.

Laagste en hoogste prijzen op de
vischmarkt: griet 12-38; kabejauw
10-45; gul 8-35; leng 30-35; pladijs 8-
30; schar 5-25; vleet 30-65; schelvisch
7,50-45; steenschol 35; tarbot 45-60;
tong 45-90; vlaswijting 27-35; wijting
15-25; panharing 3,50-9; bakharing 10-
20; gestoomde haring 1,25-9 per stuk;
gerookte haring 2-3,50 per stuk; pe-
kelharing 1,50-5 per stuk; kippen 1,50
-8 per paar; geep 15-25; makreel 25;
spiering 20-30; sprot 10; kreukel 15;
mosselen 5-6; paling 40-65; bot 5-30;
gerookte kabejauw 70; abberdaan 35;
stokvisch 25-30; forel 40-60; kuit 20-22

Verantwoordelijke uitgevers: Degraeve

en Godemont, Nieuwpoortsteenw., 44.

Blankenberge

IN DE STEDELIJKE VISCHMIJN

Tijdens de afgelopen week werden
55.572 kg. versche visch en haring aan
gevoerd, zijnde de opbrengst van 23
zeereizen. Deze hoeveelheid bracht de
som op van 55.670 fr. Een merklijke
vermindering in de prijzen is ingetre-
den. De hoogste waren: gul en kabe-
jauw: 12-14 fr.; pladijs: 6-10 fr.; rog:
11-20 fr.; tarbot en griet: 20-40 fr.;
tong: 25-40 fr.; wijting: 2-6 fr. haring
0,30-3 fr.

Onze Vragenbus

Vraag E. M., De Panne.

Ik verloor door een werkonzeval
mijn rechteroog aan boord van O.65
«Sophie». Dit vaartuig was in Enge-
land in dienst van de Britsche Admi-
raliteit. Kan ik aanspraak maken op
vergoeding bij de Visscherskas?

Antwoord. — Zoals U verklaart was
de O.65 in dienst van de Britsche Ad-
miraliteit op het oogenblik van het
ongeval. U valt bijgevolg onder het
rechtsgebied van de Admiraliteit.

De Gemeenschappelijke Kas voor de
Zeevisscherij zal zeker niet tusschen-
komen in de vergoeding der opgelopen
schade. Wij raden U aan U te
wenden tot den Britschen Consul te
Antwerpen, die U wel alle nuttige in-
lichtingen zal kunnen verschaffen.
Wend U tot hem langs uw gemeente-
bestuur om.

Vraag R. W., Blankenberge.

Is het pensioen verleend aan we-
duwen en weezen van slachtoffers van
arbeidsongevallen in de zeevisscherij
overkomen vóór den oorlog nog niet
verhoogd? Bestaat er kans dat dit
binnenkort geschiedt?

Antwoord. — Wij hebben er reeds
op gewezen, dat de vergoedingen aan
weeduwen en weezen van arbeidsslach-
toffers in de visscherij nog niet werd
aangepast.

Vermits het ongeval waarvan sprake
zich heeft voorgedaan na het uitbre-
ken der vijandelijkheden tusschen
onze nabuurstaten en voordat ons
land in den oorlog werd betrokken,
bestaan er twee mogelijkheden:

1. Het Beheer van het Zeewezen
heeft een ontwerp van Besluitwet ont-
worpen, dat voorziet dat de vergoe-
dingen voor arbeidsongevallen over-
komen vanaf 10 Mei 1940 merklijk
verhoogd zullen worden.

De Beroepsraad voor de Zeevis-
cherij heeft den wensch uitgedrukt
dat deze Besluitwet zou worden toe-
gepast vanaf den 1 September 1939
t.t.z. vanaf den datum van het uit-
breken der vijandelijkheden.

Er valt nu af wachten of er met
de vraag van den Beroepsraad voor
de Zeevisscherij zal kunnen rekening
gehouden worden.

In het bevestigend geval zal de we-
duwe waarvan sprake, ruimschoots
voldoening krijgen.

Wij voegen hier nog aan toe, dat
het Beheer van het Zeewezen alle
krachten inspannt om de Besluitwet
nog door den Ministerraad te doen
bekrachtigen vóór de verkiezing. Er
valt nu af te wachten of het in zijn
lofwaaardige pogingen zal slagen.

2. Indien de Besluitwet slechts toe-
passelijk is vanaf den 10 Mei 1940,
worden pogingen aangewend voor de
aanpassing der vergoedingen aan een
vooraf vastgesteld minimum. Deze
aanpassing voor ongevallen overko-
men op vasten bodem is reeds sinds
lang werkelijkheid. U weet zoo goed
als wij, dat de visscherij steeds op
gebied van socialen vooruitgang, den
laaststen rang bekleeft. Er zal onge-
twijfeld hard moeten gestreden wor-
den om het lot der weduwen en wee-
zen in de visscherij eenigszins te ver-
beteren.

Zoals wij in ons laatste nummer
gemeld hebben, zal de Beroepsraad
voor de Zeevisscherij zich binnenkort
met deze kwestie inlaten.

Voor de belanghebbenden, die een
vergoeding genieten welke ver bene-
den het vastgesteld minimum is ho-
pen wij een gunstigen afloop. Doch
wij herhalen, ne zal niet van een
leien dakje loopen.

Vraag: Ik ben 23 jaar en zou graag
visscher van beroep worden, liefst op
de diepzeevisscherij. In welke hoeda-
nigheid zou ik mij kunnen laten aan-
monstern: scheepsjongen, lichtmat-
roos of machine personeel?

Tot wien moet ik me wenden? Is er
op het oogenblik vraag naar arbeids-
krachten?

Antwoord aan St-Lambrechts-Wo-
luwe: Zich richten tot een reederij en
vragen om een paar reizen op proef
te mogen meemaken, als passagier.

Zoo zult ge kunnen uitmaken of ge
op den grooten plas zult kunnen ge-
dijen. Zoo ja, dan bestaat er wel kans
om in de vaart te geraken. We zullen
U desnoods verder helpen.

PRIJZEN PER KILO TOEGEKEND AAN DE VERSCHIEDENE SOORTEN VISCH
VERKOCHT TER STEDELIJKE VISCHMIJN VAN OOSTENDE - WEEK VAN 1 TOT 7 FEBRUARI 1946

	Vrijdag	Zaterdag	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag
Soles — Tongen, gr.	19—20	21—26	27—33	38—39	41—48	43—44
3/4	25,40	26—33	35—43	51	55—64	51—53
bloktongen	27—29	29—35	40—46	57	60—68	53—54
v/kl. ....	.....	27—32	41—43	48	60—61	52—53
kl. ....	.....	26—28	37—39	37	57	45—46
Turbot — Tarbot, gr.	63	54—60	62—72	83—87	75—85	87
midd. ....	.....	27,50	31—41	63	58—60	.....
kl.	14,40	25—26	21—27	24	28	32
Barbues — Griet, gr. ....	.....	27,50	30	.....	.....	33
midd.	14,40	25—26	.....	.....	.....	.....
kl. ....	.....	15,50	.....	.....	.....	.....
Carrelets — Pladijs, gr. platen	3,80—5,00	3,40—5,40	9,40—12,40	12	7—12	11
gr. iek	5,80—6,80	6,80—10,40	15,60—19	20—22	13—17	17
kl. iek	10—10,60	10—13	18—22	.....	15—21	23
iek 3e slag	10,60	12—14	19—22	23	17—23	24
platjes	10	10—13	16—17	16	13—20	18
Eglefins — Schelvisch, gr. ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
midd. ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
kl. ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Colins — Mooie meiden, gr. ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
midd. ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
kl. ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rales — Rog	15	15—18	19—27	26—28	29—33	.....
Rougets — Roobaard ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grondins — Knorhaan ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cabillaud blanc — Kabeljauw ...	14—15	.....	17—22	14—21	11—19	22,50
Gullen	9—11	.....	12—18	11—14	9—15	18
Lottes — Steert (zeeduivel) ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Merlans — Wijting	8,80—9,40	3,80—10	14—18	17—18	12—16	.....
Limandes — Schar ....	.....	9—11	.....	19,60	17—19	.....
Limandes soles — Tongschar ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Emisssoles — Zeehaal ....	.....	.....	15—16	.....	.....	.....
Roussettes — Zeehond ....	.....	.....	14—16	.....	.....	.....
Vives — Arend (Pieterman) ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Maquereaux — Makreel ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Poors ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grondins rouges — Roode knorh. ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rales — Keilrog ....	.....	.....	23—27	30	.....	.....
Homards — Zeekreeft ....	.....	.....	.....	.....	320	.....
Flottes — Schaaf ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Congres — Zeepaling ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lingues — Lengen ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Soles d'Ecosse — Schotsche schol ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hareng — Haring (volle) ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hareng guais — IJle haring	0,68—1,10	0,54—4,00	.....	.....	0,61—1,50	0,97—3,60
Latour ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tacauds — Steenpost ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Flétan — Heilbot ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Charbonnier — Koolvisch ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Esturgeons — Steur ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

