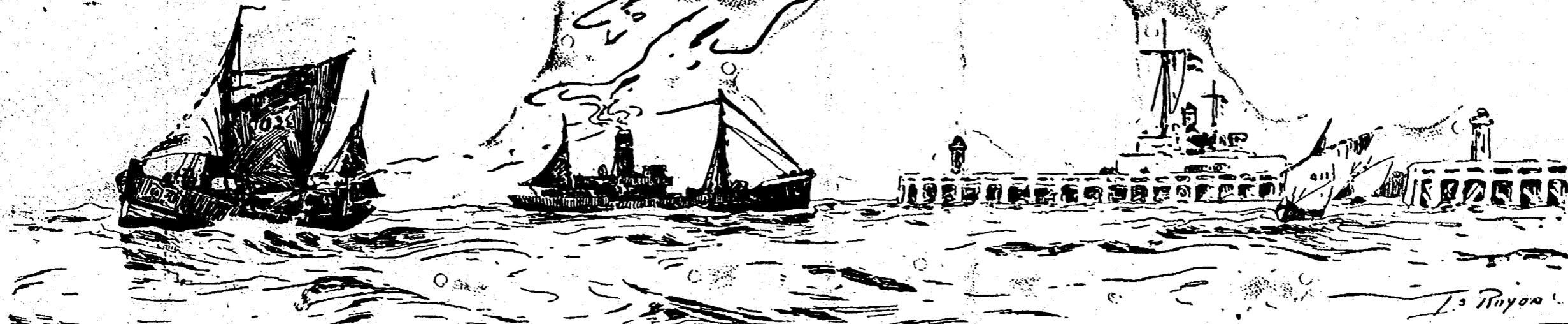


# HET VISSCHERIJBLAD



## WETENSCHAP. NIJVERHEID. HANDEL.

### HOOGWATER

AUGUSTUS		
1 V	5.49	18.25
2 Z	7.00	19.38
3 Z	8.19	20.55
4 M	9.32	22.04
5 D	10.35	23.05
6 W	11.29	23.54
7 D	12.00	12.17
8 V	0.39	13.01
9 Z	1.21	13.41
10 Z	2.00	14.18
11 M	2.36	14.53
12 D	3.12	15.29
13 W	3.47	16.07
14 D	5.25	16.47
15 V	5.11	17.37
16 Z	5.08	18.51
17 Z	7.19	19.58
18 M	8.36	21.11
19 D	9.42	22.10
20 W	10.35	22.58
21 D	11.19	23.39
22 V	12.00	—
23 Z	0.19	12.39
24 Z	0.58	13.18
25 M	1.36	13.56
26 D	2.15	14.36
27 W	2.56	15.18
28 D	3.40	16.03
29 V	4.28	16.56
30 Z	5.27	18.03
31 Z	6.45	19.23

De uurwerken aan land vertoont twee uur later.

AUGUSTUS	
4.08	19.29
4.09	19.27
4.10	19.26
4.12	19.24
4.13	19.22
4.15	19.21
4.16	19.19
4.18	19.17
4.20	19.15
4.21	19.14
4.22	19.12
4.24	19.10
4.25	19.08
4.27	19.06
4.29	19.04
4.30	19.02
4.31	19.00
4.38	18.58
4.35	18.56
4.36	18.54
4.38	18.52
4.39	18.50
4.41	18.48
4.42	18.46
4.44	18.44
4.45	18.42
4.47	18.40
4.49	18.38
4.50	18.36
4.52	18.34
4.53	18.32

Drukkerij en Bureel: NIEUWPOORTSTEENWEG, 44, OOSTENDE  
Telefoon: 73.758  
Postcheckrekening 1070.98  
Verschijnt elken Vrijdag avond

ABONNEERT U OP ADVERTEERT IN « HET VISSCHERIJBLAD »

ABONNEMENTEN:  
BINNENLAND: Een jaar, 36 frank; 9 maanden, 27 frank; 6 maanden, 18 frank; 3 maanden, 12 fr. BUITENLAND: 60 frank.

### Het Ijle Haring- en Sprotseiben in het Nauw van Kales

Maatregelen welke kunnen overwogen worden

is ons allen bekend in welke voor- den de visscherij door de Bezette- rheid werd toegelaten en op wel- afstand van de kust deze mag be- worden.

vredestijd beoefende een gansche arlandsche haringvloot in den Herfst- visscherij van uit een Fransche ha- van het Kanaal, doch zij voerde- haer vangsten naar eigen land.

leden jaar is die Nederlandsche uit het Kanaal weggebleven en dit dit jaar vermoedelijk ook het geval

### Strandvisscherij te Heist

De noodige voorbereidingen werden getroffen door de gemeente Heist om het visschen vanaf het strand alhier bij middel van roelboten terug mogelijk te maken. Nu het vereischte park, om de booten te bergen kant en klaar staat, met den signaalmast, zal waarschijnlijk bij het verschijnen van het blad, deze soort visscherij al in werking zijn getreden. De visschers dienen het zich echter voor gezegd te houden dat bij gebeurlijke over- treding van de bestaande regelingen, de Bezettende Macht krachtige tegen- maatregelen treffen kan. Het zou dan ook spijtig zijn, moest dit gebeuren. Dus, visschers, één oog voor uw boot, een ander voor den seinpost. Vergeet niet dat bij een dergelijk beleid van Uwentwege, u een bloediend en rijk sprootseiben waar- schijnlijk te wachten staat. Spoor el- ander aan de bestaande regelingen slijp te volgen. De fout van één heeft soms droevige gevolgen voor de algemeenheid.

### Wij hebben nieuws van....

ZONNEKEYN DEWITTE Jeanne en Raymond, te Newlyn;  
ZONNEKEYN RICHARD, te Swansea;  
LEGEIN ROCHUS, te Fleetwood;  
BUG. DECLERCQ, te Gloucester;  
en PIERRE MAES, te Loughton;  
die allen in goede gezondheid verkeerden, aldus volgens een bericht langs het Roode Kruis van hen ontvangen.

Aan Cornelis Goes werd gemeld dat THERRY JOSEPH en GONZAELES CHARLES in goede gezondheid verblijven in Engeland.

Dit bericht kwam langs het Roode Kruis door. Deze personen zijn vertrokken met de O.340. Dit vaartuig is bijgevolg goed ter bestemming aangekomen.

### Als Visschersvaartuigen uit Frankrijk terugkeeren

Nuttig werk

Vorige week bij plaatsgebrek verschoven

Opnieuw zijn twee visschersvaartuigen onze vloot komen verrijken: de eene komende uit Audierne, de andere uit Le Havre.

Het zijn de Z.42 «Kompa», toebehoorende aan reeder Raphaël Huyseune en de B.51 «Paula» van Valère Ponjaert te Blankenberge.

Voor de Z.42 was de heer Laurent Soenen van het Zeewezen reeds sedert een tweetal maanden vertrokken naar Audierne, waar het vaartuig gerepareerd en thans in veilige haven thuisgebracht werd.

Met het doel ook de B.51 naar zijn thuishaven terug te brengen, vertrok Vrijdag 18 Juli andermaal de h. Vandenberghie Prosper, bestuurder van ons blad, om deze zaak tot een goed einde te leiden.

Waterschoutsagent Pockelé, die dienselfden dag zoo pas de school verliet, nam met groote vrucht zijn examen afgelegd te hebben als stuurman ter kustvaart, vergezeld hem op deze lange en zeer lastige reis.

Het mag inderdaad gezegd dat iemand die deze reizen niet meemaakt, nooit kan denken welke moeilijkheden in de huidige omstandigheden steeds te overwinnen zijn.

Visschers zoals Valère Ponjaert, Prosper Everaert, Pieter Latruwe (Patrysse), die ze meegemaakt hebben, kunnen er best over mepraten.

De eerste halte was Le Havre, waar de kamion van «Ostend Stores» al het

### Brandstof en Materiaal

De Fransche visschersvaartuigen' beschikken aldaar over een 300 liter mazout per maand, naar het spreekt van zelf oet het mazout en de risten voor onze vaartuigen van uit België zouden dienen aangevoerd.

Dit zal de taak zijn van de Korporatie die hier zeer belangrijk werk kan verrichten.

### Brievenbus

PIERRE DEVRIENDT, Blankenberge.

- 1) Wij maken uw schrijven over aan den betrokken verkoper.
- 2) Het is U toegestaan als niet-visscher mee uit te varen. Ware schitter- vrieskijl U op de monstertel te laten plaatsen om alle anders moeilijkheden in zake verzekering en andere te vermijden.

### Het Ombouwen van Dieselmotoren

De Dienst der Produktie trekt de aandacht van de visschers en reeders op een mededeeling van het Ministerie van Economische Zaken, waarin op de noodzakelijkheid gewezen wordt de Dieselmotoren om te bouwen voor het gebruik van gas- of andere drijkkrachtenbronnen; daar onder meer het kontingent toegekeerde brandstof voor de scheepvaart- motoren slechts 30 t.h. van de behoeften zal vertegenwoordigen.

### Regeling der Opeisching en Vrijmaking van Vaartuigen in Frankrijk

De reizen van den heer Vandenberghie in Frankrijk en zijn poging om daar naar Belgische visschersvaartuigen te voeren, deze vrij te krijgen en naar België te doen terugvoeren, hebben hem de gelegenheid gegeven, niet alleen veel ondervinding op te doen, maar besprekingen te voeren, die toelaten een klaren blik te hebben op wat nog voor de Belgische regering te verwezenlijken valt en wat in dit opzicht tusschen de Fransche en Deutsche regeringen reeds tot stand kwam.

Zoals elkeen ook weet heeft de Deutsche overheid een zeker aantal Fransche vaartuigen buitgemaakt in de Fransche grenswateren; zij werden behandeld volgens het recht van Inbeslagneming. Dienaangaande had een gedachtenswisseling plaats tusschen de Deutsche afvaardiging bij de Wapenstilstandscmissie voor economische aangelegenheden en de Fransche Commissie. Uit deze gedachtenswisseling blijkt dat het Deutsche en Fransche juridisch standpunt gedeeltelijk verschilt.

I. Voor de kwestie te regelen, hadden onderhandelingen plaats te Parijs tusschen de bijzondere afgevaardigden van Duitschland en Frankrijk. Onder voorbehoud van hun wederzijdsch juridisch standpunt, hebben de twee afgevaardigden beslist, volgende praktische regeling voor te stellen, die gedeeltelijk gesteund is op de werking van den voorzitter der Deutsche afvaardiging bij de Wapenstilstandscmissie voor economische aangelegenheden, in haar nota in datum van 17 December 1940 gericht aan den voorzitter van de Fransche afvaardiging voor economische aangelegenheden.

1. De regeling omvat al de vaartuigen, die den 30 Juni 1941 voorkomen op de lijsten van den Rechtscommissaris, bij de Rechtbank voor Inbeslagnemingen te Hamburg, als inbeslagnemen overeenkomstig dit recht.

2. Worden vrijgelaten:

- a) de vaartuigen die zich ten zuiden van Royan bevonden op het oogenblik dat de wapenstilstandovereenkomst van kracht werd;
- b) de vaartuigen die nog niet te water gelaten werden;
- c) de schepen die dienen voor de binnenscheepvaart en gematruileerd zijn op de registers van de vaartuigen, gehouden door den Franschen Minister van Openbare Werken;
- d) alle vaartuigen onder de 200 Ton bruto;
- e) de schepen die vrijwillig, na het in werking treden van de wapenstilstandovereenkomst, in de bezette Fransche havens binnengelopen zijn, waaronder de vaartuigen «Service Shell XIII» «Zwena» en o.a. het stoomvaartuig «Gaston Nassut»;
- f) de vaartuigen die voor menschelevende doeleinden gebruikt worden: «Julien en Julie Siegfried» en «Saint Yvess».

Het vrijgeven slijt alle recht op schadevergoeding uit.

Zijn in deze vrijmaking niet begrepen alle vaartuigen die tot den 30 Juni 1941 inbegrepen, verbeurd verklaard werden door vonnis van de Rechtbank van Inbeslagneming te Hamburg en niet losgeschikt werden.

### De N.12 vlotgebracht

Onze lezers weten hoe de N.12 «De Drie Broeders» voor een haven der Kanaalkust gestrand was en dat de heeren Vandenberghie en Pockelé, samen met scheepsbouwer Jules Denye en een 12-tal werklieden, einde vorige week afgereisd zijn om een werking op touw te stellen teneinde dit mooie vaartuig te kunnen lichten en te reddend.

Waar een paar maanden geleden, een dertigtal Franschen niet in staat waren het schip in veertien dagen van strand te halen, heeft Jules Denye het in drie dagen en niettegenstaande slecht weder weten te bolwerken.

Dit mag een kunstwerkje genoemd worden.

Het vaartuig mag binnen een paar dagen te Nieuwpoort verwacht worden. Te dien einde is de heer Vandenberghie heden Vrijdag afgevaeren om er de laatste benodigdheden heen te brengen en de noodige formaliteiten te vervullen om het schip naar zijn thuishaven te kunnen doen terugkeeren.

Een Deutsche sleepboot heeft het vaartuig op sleeptouw genomen en in België zal het vaartuig na een paar kleine herstellingen, spoedig ter vischvangst kunnen uitvaren.

De N.12 was voorzien van een motor Deutz van 70 P.K. van drie jaar oud en werd in 1927 te Oostende gebouwd.

Hiermede is onze visschersvloot een eenheid rijker geworden om in de bevoorrading te voorzien en zal het voor schipper Legem ook van onschatbare waarde betekenen.

### Het Vervoer

Het vervoer zou kunnen geschieden de koelwagens van de N.M.B.S., wat groote besparing van tijd, benzine arbeid zou betekenen en zou toelaten een degelijke controle uit te oefenen op de wagens, die tijdens het vervoer dienen verzegeld en gekonvoeerd worden.

Overwogen kan ook worden of men dit vervoer over geen twee vrachtwagens zou kunnen beschikken om de wagens per kist over te brengen, maar vervoer langs zee brengt zijn gevaren

### Als Visschersvaartuigen uit Frankrijk terugkeeren

Nuttig werk

Vorige week bij plaatsgebrek verschoven

Opnieuw zijn twee visschersvaartuigen onze vloot komen verrijken: de eene komende uit Audierne, de andere uit Le Havre.

Het zijn de Z.42 «Kompa», toebehoorende aan reeder Raphaël Huyseune en de B.51 «Paula» van Valère Ponjaert te Blankenberge.

Voor de Z.42 was de heer Laurent Soenen van het Zeewezen reeds sedert een tweetal maanden vertrokken naar Audierne, waar het vaartuig gerepareerd en thans in veilige haven thuisgebracht werd.

Met het doel ook de B.51 naar zijn thuishaven terug te brengen, vertrok Vrijdag 18 Juli andermaal de h. Vandenberghie Prosper, bestuurder van ons blad, om deze zaak tot een goed einde te leiden.

Waterschoutsagent Pockelé, die dienselfden dag zoo pas de school verliet, nam met groote vrucht zijn examen afgelegd te hebben als stuurman ter kustvaart, vergezeld hem op deze lange en zeer lastige reis.

Het mag inderdaad gezegd dat iemand die deze reizen niet meemaakt, nooit kan denken welke moeilijkheden in de huidige omstandigheden steeds te overwinnen zijn.

Visschers zoals Valère Ponjaert, Prosper Everaert, Pieter Latruwe (Patrysse), die ze meegemaakt hebben, kunnen er best over mepraten.

De eerste halte was Le Havre, waar de kamion van «Ostend Stores» al het

### Als Visschersvaartuigen uit Frankrijk terugkeeren

Nuttig werk

Vorige week bij plaatsgebrek verschoven

Opnieuw zijn twee visschersvaartuigen onze vloot komen verrijken: de eene komende uit Audierne, de andere uit Le Havre.

Het zijn de Z.42 «Kompa», toebehoorende aan reeder Raphaël Huyseune en de B.51 «Paula» van Valère Ponjaert te Blankenberge.

Voor de Z.42 was de heer Laurent Soenen van het Zeewezen reeds sedert een tweetal maanden vertrokken naar Audierne, waar het vaartuig gerepareerd en thans in veilige haven thuisgebracht werd.

Met het doel ook de B.51 naar zijn thuishaven terug te brengen, vertrok Vrijdag 18 Juli andermaal de h. Vandenberghie Prosper, bestuurder van ons blad, om deze zaak tot een goed einde te leiden.

Waterschoutsagent Pockelé, die dienselfden dag zoo pas de school verliet, nam met groote vrucht zijn examen afgelegd te hebben als stuurman ter kustvaart, vergezeld hem op deze lange en zeer lastige reis.

Het mag inderdaad gezegd dat iemand die deze reizen niet meemaakt, nooit kan denken welke moeilijkheden in de huidige omstandigheden steeds te overwinnen zijn.

Visschers zoals Valère Ponjaert, Prosper Everaert, Pieter Latruwe (Patrysse), die ze meegemaakt hebben, kunnen er best over mepraten.

De eerste halte was Le Havre, waar de kamion van «Ostend Stores» al het

### Als Visschersvaartuigen uit Frankrijk terugkeeren

Nuttig werk

Vorige week bij plaatsgebrek verschoven

Opnieuw zijn twee visschersvaartuigen onze vloot komen verrijken: de eene komende uit Audierne, de andere uit Le Havre.

Het zijn de Z.42 «Kompa», toebehoorende aan reeder Raphaël Huyseune en de B.51 «Paula» van Valère Ponjaert te Blankenberge.

Voor de Z.42 was de heer Laurent Soenen van het Zeewezen reeds sedert een tweetal maanden vertrokken naar Audierne, waar het vaartuig gerepareerd en thans in veilige haven thuisgebracht werd.

Met het doel ook de B.51 naar zijn thuishaven terug te brengen, vertrok Vrijdag 18 Juli andermaal de h. Vandenberghie Prosper, bestuurder van ons blad, om deze zaak tot een goed einde te leiden.

Waterschoutsagent Pockelé, die dienselfden dag zoo pas de school verliet, nam met groote vrucht zijn examen afgelegd te hebben als stuurman ter kustvaart, vergezeld hem op deze lange en zeer lastige reis.

Het mag inderdaad gezegd dat iemand die deze reizen niet meemaakt, nooit kan denken welke moeilijkheden in de huidige omstandigheden steeds te overwinnen zijn.

Visschers zoals Valère Ponjaert, Prosper Everaert, Pieter Latruwe (Patrysse), die ze meegemaakt hebben, kunnen er best over mepraten.

De eerste halte was Le Havre, waar de kamion van «Ostend Stores» al het

### Als Visschersvaartuigen uit Frankrijk terugkeeren

Nuttig werk

Vorige week bij plaatsgebrek verschoven

Opnieuw zijn twee visschersvaartuigen onze vloot komen verrijken: de eene komende uit Audierne, de andere uit Le Havre.

Het zijn de Z.42 «Kompa», toebehoorende aan reeder Raphaël Huyseune en de B.51 «Paula» van Valère Ponjaert te Blankenberge.

Voor de Z.42 was de heer Laurent Soenen van het Zeewezen reeds sedert een tweetal maanden vertrokken naar Audierne, waar het vaartuig gerepareerd en thans in veilige haven thuisgebracht werd.

Met het doel ook de B.51 naar zijn thuishaven terug te brengen, vertrok Vrijdag 18 Juli andermaal de h. Vandenberghie Prosper, bestuurder van ons blad, om deze zaak tot een goed einde te leiden.

Waterschoutsagent Pockelé, die dienselfden dag zoo pas de school verliet, nam met groote vrucht zijn examen afgelegd te hebben als stuurman ter kustvaart, vergezeld hem op deze lange en zeer lastige reis.

Het mag inderdaad gezegd dat iemand die deze reizen niet meemaakt, nooit kan denken welke moeilijkheden in de huidige omstandigheden steeds te overwinnen zijn.

Visschers zoals Valère Ponjaert, Prosper Everaert, Pieter Latruwe (Patrysse), die ze meegemaakt hebben, kunnen er best over mepraten.

De eerste halte was Le Havre, waar de kamion van «Ostend Stores» al het

### Als Visschersvaartuigen uit Frankrijk terugkeeren

Nuttig werk

Vorige week bij plaatsgebrek verschoven

Opnieuw zijn twee visschersvaartuigen onze vloot komen verrijken: de eene komende uit Audierne, de andere uit Le Havre.

Het zijn de Z.42 «Kompa», toebehoorende aan reeder Raphaël Huyseune en de B.51 «Paula» van Valère Ponjaert te Blankenberge.

Voor de Z.42 was de heer Laurent Soenen van het Zeewezen reeds sedert een tweetal maanden vertrokken naar Audierne, waar het vaartuig gerepareerd en thans in veilige haven thuisgebracht werd.

Met het doel ook de B.51 naar zijn thuishaven terug te brengen, vertrok Vrijdag 18 Juli andermaal de h. Vandenberghie Prosper, bestuurder van ons blad, om deze zaak tot een goed einde te leiden.

Waterschoutsagent Pockelé, die dienselfden dag zoo pas de school verliet, nam met groote vrucht zijn examen afgelegd te hebben als stuurman ter kustvaart, vergezeld hem op deze lange en zeer lastige reis.

Het mag inderdaad gezegd dat iemand die deze reizen niet meemaakt, nooit kan denken welke moeilijkheden in de huidige omstandigheden steeds te overwinnen zijn.

Visschers zoals Valère Ponjaert, Prosper Everaert, Pieter Latruwe (Patrysse), die ze meegemaakt hebben, kunnen er best over mepraten.

De eerste halte was Le Havre, waar de kamion van «Ostend Stores» al het

### Als Visschersvaartuigen uit Frankrijk terugkeeren

Nuttig werk

Vorige week bij plaatsgebrek verschoven

Opnieuw zijn twee visschersvaartuigen onze vloot komen verrijken: de eene komende uit Audierne, de andere uit Le Havre.

Het zijn de Z.42 «Kompa», toebehoorende aan reeder Raphaël Huyseune en de B.51 «Paula» van Valère Ponjaert te Blankenberge.

Voor de Z.42 was de heer Laurent Soenen van het Zeewezen reeds sedert een tweetal maanden vertrokken naar Audierne, waar het vaartuig gerepareerd en thans in veilige haven thuisgebracht werd.

Met het doel ook de B.51 naar zijn thuishaven terug te brengen, vertrok Vrijdag 18 Juli andermaal de h. Vandenberghie Prosper, bestuurder van ons blad, om deze zaak tot een goed einde te leiden.

Waterschoutsagent Pockelé, die dienselfden dag zoo pas de school verliet, nam met groote vrucht zijn examen afgelegd te hebben als stuurman ter kustvaart, vergezeld hem op deze lange en zeer lastige reis.

Het mag inderdaad gezegd dat iemand die deze reizen niet meemaakt, nooit kan denken welke moeilijkheden in de huidige omstandigheden steeds te overwinnen zijn.

Visschers zoals Valère Ponjaert, Prosper Everaert, Pieter Latruwe (Patrysse), die ze meegemaakt hebben, kunnen er best over mepraten.

De eerste halte was Le Havre, waar de kamion van «Ostend Stores» al het

### Als Visschersvaartuigen uit Frankrijk terugkeeren

Nuttig werk

Vorige week bij plaatsgebrek verschoven

Opnieuw zijn twee visschersvaartuigen onze vloot komen verrijken: de eene komende uit Audierne, de andere uit Le Havre.

Het zijn de Z.42 «Kompa», toebehoorende aan reeder Raphaël Huyseune en de B.51 «Paula» van Valère Ponjaert te Blankenberge.

Voor de Z.42 was de heer Laurent Soenen van het Zeewezen reeds sedert een tweetal maanden vertrokken naar Audierne, waar het vaartuig gerepareerd en thans in veilige haven thuisgebracht werd.

Met het doel ook de B.51 naar zijn thuishaven terug te brengen, vertrok Vrijdag 18 Juli andermaal de h. Vandenberghie Prosper, bestuurder van ons blad, om deze zaak tot een goed einde te leiden.

Waterschoutsagent Pockelé, die dienselfden dag zoo pas de school verliet, nam met groote vrucht zijn examen afgelegd te hebben als stuurman ter kustvaart, vergezeld hem op deze lange en zeer lastige reis.

Het mag inderdaad gezegd dat iemand die deze reizen niet meemaakt, nooit kan denken welke moeilijkheden in de huidige omstandigheden steeds te overwinnen zijn.

Visschers zoals Valère Ponjaert, Prosper Everaert, Pieter Latruwe (Patrysse), die ze meegemaakt hebben, kunnen er best over mepraten.

De eerste halte was Le Havre, waar de kamion van «Ostend Stores» al het

### Als Visschersvaartuigen uit Frankrijk terugkeeren

Nuttig werk

Vorige week bij plaatsgebrek verschoven

Opnieuw zijn twee visschersvaartuigen onze vloot komen verrijken: de eene komende uit Audierne, de andere uit Le Havre.

Het zijn de Z.42 «Kompa», toebehoorende aan reeder Raphaël Huyseune en de B.51 «Paula» van Valère Ponjaert te Blankenberge.

Voor de Z.42 was de heer Laurent Soenen van het Zeewezen reeds sedert een tweetal maanden vertrokken naar Audierne, waar het vaartuig gerepareerd en thans in veilige haven thuisgebracht werd.

Met het doel ook de B.51 naar zijn thuishaven terug te brengen, vertrok Vrijdag 18 Juli andermaal de h. Vandenberghie Prosper, bestuurder van ons blad, om deze zaak tot een goed einde te leiden.

Waterschoutsagent Pockelé, die dienselfden dag zoo pas de school verliet, nam met groote vrucht zijn examen afgelegd te hebben als stuurman ter kustvaart, vergezeld hem op deze lange en zeer lastige reis.

Het mag inderdaad gezegd dat iemand die deze reizen niet meemaakt, nooit kan denken welke moeilijkheden in de huidige omstandigheden steeds te overwinnen zijn.

Visschers zoals Valère Ponjaert, Prosper Everaert, Pieter Latruwe (Patrysse), die ze meegemaakt hebben, kunnen er best over mepraten.

De eerste halte was Le Havre, waar de kamion van «Ostend Stores» al het

### Als Visschersvaartuigen uit Frankrijk terugkeeren

Nuttig werk

Vorige week bij plaatsgebrek verschoven

Opnieuw zijn twee visschersvaartuigen onze vloot komen verrijken: de eene komende uit Audierne, de andere uit Le Havre.

Het zijn de Z.42 «Kompa», toebehoorende aan reeder Raphaël Huyseune en de B.51 «Paula» van Valère Ponjaert te Blankenberge.

Voor de Z.42 was de heer Laurent Soenen van het Zeewezen reeds sedert een tweetal maanden vertrokken naar Audierne, waar het vaartuig gerepareerd en thans in veilige haven thuisgebracht werd.

Met het doel ook de B.51 naar zijn thuishaven terug te brengen, vertrok Vrijdag 18 Juli andermaal de h. Vandenberghie Prosper, bestuurder van ons blad, om deze zaak tot een goed einde te leiden.

Waterschoutsagent Pockelé, die dienselfden dag zoo pas de school verliet, nam met groote vrucht zijn examen afgelegd te hebben als stuurman ter kustvaart, vergezeld hem op deze lange en zeer lastige reis.

Het mag inderdaad gezegd dat iemand die deze reizen niet meemaakt, nooit kan denken welke moeilijkheden in de huidige omstandigheden steeds te overwinnen zijn.

Visschers zoals Valère Ponjaert, Prosper Everaert, Pieter Latruwe (Patrysse), die ze meegemaakt hebben, kunnen er best over mepraten.

De eerste halte was Le Havre, waar de kamion van «Ostend Stores» al het

### Als Visschersvaartuigen uit Frankrijk terugkeeren

Nuttig werk

Vorige week bij plaatsgebrek verschoven

Opnieuw zijn twee visschersvaartuigen onze vloot komen verrijken: de eene komende uit Audierne, de andere uit Le Havre.

Het zijn de Z.42 «Kompa», toebehoorende aan reeder Raphaël Huyseune en de B.51 «Paula» van Valère Ponjaert te Blankenberge.

Voor de Z.42 was de heer Laurent Soenen van het Zeewezen reeds sedert een tweetal maanden vertrokken naar Audierne, waar het vaartuig gerepareerd en thans in veilige haven thuisgebracht werd.

Met het doel ook de B.51 naar zijn thuishaven terug te brengen, vertrok Vrijdag 18 Juli andermaal de h. Vandenberghie Prosper, bestuurder van ons blad, om deze zaak tot een goed einde te leiden.

Waterschoutsagent Pockelé, die dienselfden dag zoo pas de school verliet, nam met groote vrucht zijn examen afgelegd te hebben als stuurman ter kustvaart, vergezeld hem op deze lange en zeer lastige reis.

Het mag inderdaad gezegd dat iemand die deze reizen niet meemaakt, nooit kan denken welke moeilijkheden in de huidige omstandigheden steeds te overwinnen zijn.

Visschers zoals Valère Ponjaert, Prosper Everaert, Pieter Latruwe (Patrysse), die ze meegemaakt hebben, kunnen er best over mepraten.

De eerste halte was Le Havre, waar de kamion van «Ostend Stores» al het

### Als Visschersvaartuigen uit Frankrijk terugkeeren

Nuttig werk

Vorige week bij plaatsgebrek verschoven

Opnieuw zijn twee visschersvaartuigen onze vloot komen verrijken: de eene komende uit Audierne, de andere uit Le Havre.

Het zijn de Z.42 «Kompa», toebehoorende aan reeder Raphaël Huyseune en de B.51 «Paula» van Valère Ponjaert te Blankenberge.

Voor de Z.42 was de heer Laurent Soenen van het Zeewezen reeds sedert een tweetal maanden vertrokken naar Audierne, waar het vaartuig gerepareerd en thans in veilige haven thuisgebracht werd.

Met het doel ook de B.51 naar zijn thuishaven terug te brengen, vertrok Vrijdag 18 Juli andermaal de h. Vandenberghie Prosper, bestuurder van ons blad, om deze zaak tot een goed einde te leiden.

Waterschoutsagent Pockelé, die dienselfden dag zoo pas de school verliet, nam met groote vrucht zijn examen afgelegd te hebben als stuurman ter kustvaart, vergezeld hem op deze lange en zeer lastige reis.

Het mag inderdaad gezegd dat iemand die deze reizen niet meemaakt, nooit kan denken welke moeilijkheden in de huidige omstandigheden steeds te overwinnen zijn.

Visschers zoals Valère Ponjaert, Prosper Everaert, Pieter Latruwe (Patrysse), die ze meegemaakt hebben, kunnen er best over mepraten.

De eerste halte was Le Havre, waar de kamion van «Ostend Stores» al het

### Als Visschersvaartuigen uit Frankrijk terugkeeren

Nuttig werk

Vorige week bij plaatsgebrek verschoven

Opnieuw zijn twee visschersvaartuigen onze vloot komen verrijken: de eene komende uit Audierne, de andere uit Le Havre.

Het zijn de Z.42 «Kompa», toebehoorende aan reeder Raphaël Huyseune en de B.51 «Paula» van Valère Ponjaert te Blankenberge.

Voor de Z.42 was de heer Laurent Soenen van het Zeewezen reeds sedert een tweetal maanden vertrokken naar Audierne, waar het vaartuig gerepareerd en thans in veilige haven thuisgebracht werd.

Met het doel ook de B.51 naar zijn thuishaven terug te brengen, vertrok Vrijdag 18 Juli andermaal de h. Vandenberghie Prosper, bestuurder van ons blad, om deze zaak tot een goed einde te leiden.

Waterschoutsagent Pockelé, die dienselfden dag zoo pas de school verliet, nam met groote vrucht zijn examen afgelegd te hebben als stuurman ter kustvaart, vergezeld hem op deze lange en zeer lastige reis.

Het mag inderdaad gezegd dat iemand die deze reizen niet meemaakt, nooit kan denken welke moeilijkheden in de huidige omstandigheden steeds te overwinnen zijn.

Visschers zoals Valère Ponjaert, Prosper Everaert, Pieter Latruwe (Patrysse), die ze meegemaakt hebben, kunnen er best over mepraten.

De eerste halte was Le Havre, waar de kamion van «Ostend Stores» al het

### Als Visschersvaartuigen uit Frankrijk terugkeeren

Nuttig werk

Vorige week bij plaatsgebrek verschoven

Opnieuw zijn twee visschersvaartuigen onze vloot komen verrijken: de eene komende uit Audierne, de andere uit Le Havre.

Het zijn de Z.42 «Kompa», toebehoorende aan reeder Raphaël Huyseune en de B.51 «Paula» van Valère Ponjaert te Blankenberge.

Voor de Z.42 was de heer Laurent Soenen van het Zeewezen reeds sedert een tweetal maanden vertrokken naar Audierne, waar het vaartuig gerepareerd en thans in veilige haven thuisgebracht werd.

Met het doel ook de B.51 naar zijn thuishaven terug te brengen, vertrok Vrijdag 18 Juli andermaal de h. Vandenberghie Prosper, bestuurder van ons blad, om deze zaak tot een goed einde te leiden.

Waterschoutsagent Pockelé, die dienselfden dag zoo pas de school verliet, nam met groote vrucht zijn examen afgelegd te hebben als stuurman ter kustvaart, vergezeld hem op deze lange en zeer lastige reis.

Het mag inderdaad gezegd dat iemand die deze reizen niet meemaakt, nooit kan denken welke moeilijkheden in de huidige omstandigheden steeds te overwinnen zijn.

Visschers zoals Valère Ponjaert, Prosper Everaert, Pieter Latruwe (Patrysse), die ze meegemaakt hebben, kunnen er best over mepraten.

De eerste halte was Le Havre, waar de kamion van «Ostend Stores» al het

### Als Visschersvaartuigen uit Frankrijk terugkeeren

Nuttig werk

Vorige week bij plaatsgebrek verschoven

Opnieuw zijn twee visschersvaartuigen onze vloot komen verrijken: de eene komende uit Audierne, de andere uit Le Havre.

Het zijn de Z.42 «Kompa», toebehoorende aan reeder Raphaël Huyseune en de B.51 «Paula» van Valère Ponjaert te Blankenberge.

Bureelmachines - Eigenaars!

Ik ben kooper van alle bureelmachines, alsook van gebroekene en onderdeelen, aan gunstige prijzen. Aankoop - Wisselingen - Vermakingen van alle Merken Mecanographic-Office J. CORNELIS Gebreveteerd Techniker 22, ALFONS PIETERSLAAN, 22 OOSTENDE Tel. 716.90 H. R. 9381

Interessante Scheepvaartnieuwsjes

HONGAARSCHE REEDERIJ TE FIUME

Naar de Agenzia del Mare verneemt, zal dezer dagen te Boedapest een Hongaarsche scheepvaartmaatschappij opgericht worden, die Fiume tot zetel zal hebben. De nieuwe rederij zou hare bedrijvigheid voorloopig beperken tot de Adriatische zee, om hare diensten later tot de wereldzeeën uit te breiden.

ARGENTINE ZOU OPGELEGDE EUROPEESCHE SCHEPEN KOOPEN

Naar men uit welingelichte kringen van het Argentijnsche zakenleven vernemen, zou een speciale Argentijnsche commissie voor de vorming van een handelsvloot momenteel met verscheidene Europese rederijen onderhandelingen voeren, welke op het punt staan hun beslag te krijgen. Het gaat hier om het koopen, resp. het huren van Europeesche schepen, die in Argentijnsche havens opgehouden worden, in het geheel zoovast 140.000 ton scheepsruimte.

AMERIKAANSCHESCHEEPVAARTGEREGLEMENTEERD

De U. S. Maritime Commission heeft een nieuwe regeling voor de scheepvaart uitgewerkt, welke een voorrang voor het vrijhouden van tonnage voor regeeringsopdrachten voorziet. Zoogenaamde doode hoeken in het vrachtenverkeer zullen uitgeschakeld worden. Het aantal aan te loopen havens wordt zooveel mogelijk beperkt.

UITBREIDING DER KUSTVAART IN BRAZILIË

Zoo het overzeesche handelsverkeer van Brazilië tengevolge der schaarschte aan tonnage veel te wenschen overlaat, dan heeft daarentegen de kustvaart zich zeer gunstig ontwikkeld. Men weet, dat Brazilië de grootste handelsvloot van Zuid-Amerika bezit, wat door de langgestrekte kusten van dit land verklaarbaar is.

GROOTE WERKEN IN HAVEN VAN LOANDA

Een contract voor den aanleg der haven van Loanda (Portugeesch Angola), werd afgesloten tusschen de regering te Lissabon en een bouwmaatschappij. Aldaar zal binnen de 44 maanden een aanlegplaats voor zeegeande schepen dienen tot stand te komen, en de kustreguleering der baai van Loanda tusschen de haven en de stad zal eveneens ter hand genomen worden.

VERALGEMEENING VAN GAS-GENERATOR IN SPANJE

De nieuwe wet aangaande den Staatssteun, die aan de industrie van gasgeneratoren verleend wordt, en welke tijdens den jongsten ministerraad goedgekeurd werd, zal ingrijpende veranderingen in het Spaansche verkeerswezen met zich brengen. Volgens de bepalingen van de nieuwe wet moeten alle autovrachtwagens, welke tot het ministerie van oorlog, die van binnenlandsche zaken en van openbare werken alsmede die van de Falanx en tot andere openbare lichamen behooren, ingericht worden op het verstoken van generatorgas.

UITBREIDING DER AMERIKAANSCHESCHEEPVAART OP ZUID-AFRIKA

Thans onderhouden twee Amerikaanse rederijen een rechtstreekschen dienst tusschen de Vereenigde Staten en Zuid-Afrika, het zijn de American South African Line en de Robin Line. Belden nemen de kansen waar, die op deze route geboden worden door de geleidelijke inkrimping der Engelsche scheepvaart. Zoo verneemt men thans, dat de American South-African Line drie passagierschepen laat bouwen, welke een snelheid zullen ontwikkelen van 16,5 knopen, zoodat de reis van New-York naar Kaapstad slechts 16 1/2 dagen zal duren, in plaats van 23 thans. Ieder dezer schepen zal 111 passagiers aan boord kunnen nemen en rijkelijk uitgerust zijn met koelinstallaties. Het eerste schip zou in den aanstaanden herfst reeds gereed komen terwijl de twee anderen eerlang van stapel zullen loopen.

NAAR EEN VERBETERING DER INTER-AMERIKAANSCHESCHEEPVAARTVERBINDINGEN

De instemming van Brazilië met het plan van een regelmatige scheepvaartlijn tusschen Braziliaansche en Mexikaansche havens heeft in de Mexicaansche kringen groote voldoening verwekt. De hoop wordt uitgesproken, dat door het inrichten van een directen lijndienst tusschen beide landen de handelsbetrekkingen nauwer zullen toegeraad worden. In de hoofdstad van Mexico verwacht men ook de aankomst van een Chileensche handelsdelegatie met groote belangstelling. Daar in Chileensche kringen eveneens interesse aan den dag gelegd werd voor een rechtstreeksche verbinding van de Westkust naar Mexico. In dit verband verklaart men in Zuid-Amerikaansche kringen alhier, dat het huidige oogenlijk zeer geschikt lijkt om scheepvaartlijnen in te richten tusschen

Vragen en Antwoorden

VRAAG: Welke zijn de rechten van den Controleur van den Fiskus wanneer deze zich aanbiedt in de bureelen van handelaars of nijverheidsinstellingen?

Welke zijn de rechten van de handelaars en nijverders ten overstaan van dien Controleur? Is men verplicht na het bezoek van dien ambtenaar zijn proces-verbaal te teekenen?

ANTWOORD. — We denken dat u door Controleur van den Fiskus verstaan wilt den Controleur der Belastingen. Indien zulkdanig ambtenaar zich ten huize van een handelaar aanbiedt, dan dient laatsgenoemde van het bezoek schriftelijk op voorhand verwittigd te zijn. Dit bezoek wordt meestal aangekondigd door een schrijven als volgt opgevat: «Gelieve mij een paar dagen van volgende week te laten kennen op dewelke ik mij bij u mag aanbieden voor het onderzoek over aangifte». Strikt genomen mag het bezoek aldus slechts voor doel hebben het onderzoek der aangifte en niet het onderzoek der boekhouding. Het gebeurt soms dat de «zoekenaar» het onderzoek der aangifte als voorwendsel neemt om tot een onderzoek der handelsgeschriften over te gaan. Zulk praktijks is in strijd met de wet. Inderdaad dient de Controleur special den handelaar te vragen. Die vraag kan, 't zij modelings, 't zij schriftelijk geschieden. Doch het Beheer der belastingen dringt er op aan de vraag schriftelijk te doen, 't zij door den Controleur vast te stellen dat zijne vraag het voorwerp van zelfs de minste opmerking zou kunnen zijn.

Dit aandrigen vanwege het Beheer berust op het feit dat ieder handelaar gemachtigd is zich te verzetten tegen de vraag voor onderzoek der geschriften geuit door den Controleur. De handelaar kan inderdaad eischen dat het onderzoek slechts geschiedt na speciale voorafgaande machtiging van den rechtstreekschen Beheer-Generaal der rechtstreeksche belastingen. Geen verder verzet kan tegen die machtiging aangekeken worden.

Het recht van de boekhouding te onderzoeken, in feite een uitzonderlijk recht daartellende, is het logisch dat de Directeur-Generaal, op aanvraag van den handelaar eerst daarvoor zijn toestemming gevee. Volgens der tekst van de bestuurlijke onderrichtingen moet het onderzoek der geschriften, indien het toegestaan wordt, zich beperken tot de enkele punten die in betwisting zijn. Daaruit vloeit dat geen algemeen onderzoek der geschriften mag opgelegd worden.

Het onderzoek der geschriften dient altijd te geschieden naar de boeken en de boekhoudkundige bescheiden des handelaars. Het is den Controleur verboden enig boek of gelijk welk document met zich te nemen of ten zijnen bureele te doen brengen. Het onderzoek der aangifte geschiedt door den Controleur of een agent van het Beheer der belastingen. Dit brengt in zich mede dat gelijk welk agent van dat Beheer een aangifte mag onderzoeken. Doch we denken niet dat dit mag uitgelegd worden als zoo ieder agent het recht hebben een boekhouding te onderzoeken. De wetgever voorziet dat in geval van bezwaarschrift een ambtenaar, die ten minste den graad van Kontrol-

leur heeft, mag overgaan tot het onderzoek der geschriften. Gezien voor zoodanige gevallen van bezwaarschriften slechts een ambtenaar met rang Kontrolleur dit recht kan hebben, schiet het ons uitgesloten dat in de gevallen van onderzoek, een agent, ambtenaar, dit uitzonderlijk recht bezitten.

Op de vragen gesteld door den Toezichter, 't zij modelings, 't zij schriftelijk, dient de handelaar te antwoorden, zoo niet kan hij wegens niet strekken van inlichtingen ambtshalve aangeslagen worden. Natuurlijk wordt er soms inlichtingen gevraagd waar op den oogenblik zelf, niet kan geantwoord worden. Het antwoord dient nadien schriftelijk verstrekt te worden. Ook, in algemeenen regel, is het aarden immer schriftelijk te antwoorden modelings inlichtingen gevaar oplevende misverstaan of slecht uitgelegd worden.

Het kan nu ook gebeuren dat sommige gevraagde inlichtingen niet kunnen gestrekt worden om reden dat de nootgegevens om die te verstrekken niet staan. In dit geval is het aan te raden die onmogelijkheid schriftelijk te bevestigen. Aan de onmogelijkheid is niet gebonden.

Van het teekenen van een proces-verbaal weten we totaal niets af, geen enkele wettelijke of bestuurlijke schik dit voorziende. Moest een Kontrolleur dit zoo maar op eigen initiatief doen zou dit heel zeker onwettelijk. Wij raden u ten zeerste aan, onder voorwendsel ook, zulkdanig proces-verbaal ooit te onderteekenen.

Wilt Reeder, Visscher, Vischhandelaar en Scheepsbouwer kortom allen die bij den vischhandel en de rederij zijn geïnteresseerd, bereiken?

Aarzelt niet! De aangewezen weg voor u is: een advertentie in «Het Visscherijblad». Ge bereikt dan hen, die ge bereiken wilt.

De tarieven zijn uiterst billijk en het resultaat zal u verwonderen.

Wilt ge iets koopen of verkopen?

ADVERTEERT DAN IN Het Visscherijblad

IJZERWAREN - QUINCAILLERIJ

Jack DELANGHE

Nieuwpoortsche Steenweg, 3

ALLE HUISHOUDARTIKELS EN ALAAM

H. R. 3673 • Tel. 72.072

het kranig besluit zelf het vaartuig naar België te helpen voeren.

We brachten bij de Hafeneberwachungstelle de papieren in orde, namen de schikkingen voor het vertrek en zoo verliet den Woensdag te 8 uur de B.51 de haven van Le Havre.

We brengen hier graag hulde aan het moed gebaar van den heer Pockelé, die aldus zijn vrijen tijd opgeofferd heeft om reeder Valère Ponjaert naar de veilige thuishaven te brengen.

We namen welgezind te Le Havre afscheid van onze jongens en keerden naar Oostende terug, overtuigd een nieuwe visschersfamilie eens te meer te zullen gelukkig maken.

Terloops gaat ons dank naar het Blankenbergisch Schepencollege dat ons pogen waardeerde en steunde, en ook naar den heer Pierre Van Damme, Schepen van Openbare Werken te Brugge, die met hart en ziel meeleeft en het werk steunt door ons sedert al dien tijd verricht.

BLANKENBERGE VIERT

Den Zondag vierde Blankenberge den terugkeer van een zijner kinderen. Inderdaad, rond 17 uur, dus in vier dagen tijds, had de B.51 «Paula» de terugreis afgelegd.

Niettegenstaande den plassenden regen, stonden familieleden en vrienden het vaartuig op te wachten.

Daar zagen we de kranige Pockelé met het mooie vaartuigje de haven binnenvaren. Er werd geroepen, gewulfd en de gansche familie Ponjaert kraaide het uit van groote vreugde.

Hun broodwinning was terug, waarvoor ze gansch hun leven hard gesjouwd hadden!

Het wederzien was aandoenlijk en groot in zijn eenvoud.

We bleven alles ongemerkt van op afstand gadeslaan en trokken ons even ongemerkt terug, want de vreugderoese dezer brave menschen was niet te stillen. We waren zelf voldaan, gelukkig omdat we hiermede eens te meer aan een visscher een dienst, ja een grooten dienst bewezen hadden.

Ook voor ons land, de bevolking, betekent de terugkeer van een vaartuig, steeds meer en gezond voedsel.

Reeds speelden andere plannen in ons hoofd, want nog anderen wachten op onze hulp, op hun schipje, op hun broodwinning.

We noemen slechts de N.12 van Jaak Legein, de N.1 van Pol Vanhoutte en de O.7b van Frans Peters, die thans door Franschen gebruikt worden.

EEN EENVOUDIG BRIEFJE

Van den reeder ontvingen we daarna hiernavolgend eenvoudig briefje:

Mijnheer, Ik heb U Zondagavond met haast laten weten dat wij hier goed aangekomen zijn, zeggende U later meer nieuws te schrijven.

Welnu, mijnheer Vandenberghe, eerst en vooral duizendmaal dank van mij, mijn vrouw en van al mijn geliefde kinderen.

Nooit of nooit zullen wij vergeten wat wij, alsook mijnheer Pockelé, voor mij gedaan hebt.

Ware het niet door U geweest, nooit hadden wij nog het geluk gehad ons schipje hier nog ooit terug te zien. Daarom nog eens onzen besten dank.

Onze reis van Le Havre naar hier is niet zonder moeilijkheden verlopen. Wij hadden veel tegenslag met den motor, maar de twee laatste dagen is het zeer vlug en goed verlopen.

De eerste loop ging goed, maar voor de tweede haoven viel de motor stil, zoodat we, dank zij opdagende hulp van een Duitsche boot, konden binnengesleept worden.

Wat de Duitsche overheden en marinen voor ons gedaan hebben, grenst aan het ongelooflijke. Zij hebben aan onzen motor gewerkt om deze gereed te krijgen, waarvoor ze meer dan onzen dank verdienen.

Wij zijn thans zeer gelukkig thuis gekomen en zijn thans reeds voor de eerste maal gaan vissen.

In de hoop, mijnheer Vandenberghe, U hier in het korte nog eens te kunnen zien om U persoonlijk nog eens te kunnen bedanken voor al uw belangloos goed doen, bieden wij U onzen besten dank en groeten aan.

Valère Ponjaert en familie.

\*\*\* Dergelijk schrijven is voor hen die steeds op de bres staan, meer waard dan verdachtmakingen en woordenkrameri door sommige heeren geuit, die van uit hun bureelen of tusschen pot en plint van ver de zaken bespreken, zonder ooit te weten wat gedaan wordt, gansch belangloos, maar uit liefde voor ons visschersvolk, en om te redden wat er te redden valt.

P. Vandenberghe.

Pierre LANNOYE-VANTYGHM ZEILMAKER

\* Gelast zich voor alle werk: zeilen, zonnestoors, bachen, enz.

Overvloedstraat, 76 - Oostende Handelsregister 9390 (25)

Handelsberichten

«Auroras Brugische motorvisscherij N. V. Brugge Bilan op 31 Dec. 1940: Actief en passief: 4.400.598 fr. Winst: 12.316 fr.

De beheerraad bestaat uit: Vos Johannes, Amsterdam; Vos-Vanderkwast, Abcoude; Willems van Beveren, Schiedam.

«Importation Bois Anc. Snauwaert Soc. An. Oostende Bilan op 31 Dec. 1940: Actief en passief: 116.038.824 fr. Winst: 8.744.367 fr. Bruto winst en andere inkomsten: 23.215.040 fr.

«Oostende-Urbainisme», S. A. Oostende Bilan op 31 Dec. 1940: Actief en passief: 62.826.904 fr. Winst: 49.354 fr.

«La Clinique de Cog-sur-Mers» Soc. An. Den Haan aan Zee Bilan op 31 Dec. 1940: Actief en passief: 1.461.603 fr. Exploitatieverlies: 45.050 fr.

STENO-DACTYLOSCHOO L CREMER

2bis, Marie-Josephijs (boven Ribby)

SNEL EN MACHINESCHRIFT - TALEN COPYWERKEN

Heropening op 8 September. Inlichtingen en inschrijvingen ter school van 2 tot 5 uur. Op alle andere uren bij MeJ. Tilmont, 6, Oude Mijnpiaats. (351)



De Situatie in het Nederlands Visschersbedrijf

Onlangs den oorlogstoestand levert de Nederlandsche visscherij nog goede winsten op. Weliswaar zijn de hoeveelheden aangevoerde visch, belangrijk kleiner dan voorheen, daar staat echter tegenover, dat, tengevolge van de stijging der prijzen, het bedrijf zelf veel lonender is geworden. Bovendien wordt deze bedrijfstak van Staatswege in ruime mate ondersteund, o.a. door toekenning van credieten voor de uitrusting en de optakeling der visschersboten.

De haringvangst wordt grootendeels door motorschepen uitgevoerd, waarvan 112 uit de Scheveningsche en 75 uit de Katwijkse haven. Alleen Vlaardingen gebruikt voor dit doel nog 45 stoomers. Voor Holland blijft de haringvangst in nog steeds van groote betekenis; in het recordjaar 1937 leverde zij meer dan 91.000 kantzjes (1 kantzje = 200 haringen) op, ter waarde van meer dan 8 miljoen gulden.

En gering aantal stoomtrawlers oefent de vischvangst uit tot IJssland. Het grootste deel der visschersvloot blijft echter in de Noordzee en voorziet de markt van schol en tarbot; van de Doggersbank wordt schelvisch en kabeljauw aangevoerd. De inkomsten, voortvloeiende uit dit bedrijf, schommelden in de laatste jaren tusschen 7 en 8 miljoen gulden.

Tenslotte is er nog de kustvisscherij, die door motorkotters in stand wordt gehouden. Zij wordt echter steeds bezwaarlijker; in 1939 leverde zij nog ongeveer 5 miljoen gulden op, in welk bedrag is begrepen de opbrengst van de visscherij op het IJsselmeer.

Voor de riviervisscherij werden in 1938 ongeveer 40.000 vergunningen uitgereikt en, ofschoon geen vangstcijfers voorhanden zijn, valt toch een toenemende verbetering in deze branche te constateeren.

In 1938 werden in de Nederlandsche havens 226 miljoen kg. visch aangevoerd, waarvan: 129 miljoen kg. door Nederlandsche schepen, 8 miljoen kg. door schepen van vreemde nationaliteit, 89 miljoen kg. door de kustvisschers. Van deze 226 miljoen kg. konden in hetzelfde jaar nog circa 148 miljoen kg. geëxporteerd worden.

Bijzondere aandacht werd destijds geschonken aan de sociale positie van de Nederlandsche visschers. Van Staatswege kwam een prijsregeling tot stand, zoodat vooral met het oog op de natuurlijke periode, een gunstige ontwikkeling van het Nederlandsche visschersbedrijf mag voorzien worden.

De Vischveiling te Algeciras

De besomming van het totaal der vischaanvoeren in de Spaansche haven Algeciras bereikt voor de afgelopen zes maanden meer dan 30 miljoen peseta's.

Italië besteedt veel geld aan zijn havens

Dit jaar werd voor verbeteringswerken aan Italiaansche havens op de beveling van het ministerie van openbare werken een bedrag van 62 miljoen lire uitgetrokken, wat 38 miljoen lire meer is dan in 1940. De verdeling is aldus, dat voor Apuania 26 miljoen lire, voor Livorno 12,8 miljoen en voor Napels 10 miljoen lire beschikbaar gesteld worden. Te Trieste zullen 20 miljoen lire aangewend worden voor verbeteringen aan de haven, die verband houden met het inrichten van een industriële zone; aldaar Imperia kan voor verbodingswegen met de haven 3 miljoen lire uitgeven, terwijl Bari 18 miljoen kan besteden aan de verbetering der havenuitrusting. Aan verscheidene visschershavens werden credieten ten beloope van meer dan 10 miljoen lire verstrekt. Bovendien zijn talrijke werken tot het verbeteren der havens aan gance, waarvan de financiering geen speciale

Wet noodig maakte. Zoo wordt te Cagliari een schutdamm voor de haven aangelegd, die op 20 miljoen lire zal komen te staan, terwijl Palermo 40 miljoen kan uitgeven voor het uitbaggen van de havenkom en Napels 60 miljoen lire zal besteden voor hetzelfde werk in zijn dokken, zoodat de grootste schepen er zullen kunnen aanleggen. In de haven van de Anonic, op Sardinië, worden verbeteringen aangebracht aan de verladingsinrichtingen voor kolen uit het Sardijnsche bekken, die op 19 1/2 miljoen lire zullen komen te staan. De Apulische haven Manfredonia geeft 25 miljoen lire uit voor de inrichting van een verladingshaven, waar het sedert kort in Gargano opgevoerde bauxiet zal kunnen worden verscheept.

In dit overzicht zijn dan niet eens een reeks werken in kleinere havens begrepen.

Export van Hollandsche mosselen naar België

Naar uit een in den «Moniteur der Bevoorrading» verschenen bericht blijkt, bereikte het verbruik van mosselen in België het vorig jaar een totaal gewicht van 25 miljoen kg. tegen slechts 14 miljoen in 1937.

Met het oog op het tegen midden Augustus aangevangen smeltseizoen hebben de Belgische instanties bij ha. bevoegde Nederlandsche departement, stappen gedaan ten einde ook ditmaal weer over een belangrijk contingent Zeeuwsche mosselen te kunnen beschikken. Het resultaat van deze onderhandelingen is echter nog niet bekend.

De Visscherij op Hollandsch Mosselzand

Teneinde de visscherij op mosselzand te intensiveren, werd in de maand Juni door het Centraal Verkoopkantoor van Mosselen te Bergen op Zoom bepaald, dat voor iedere ton mosselzand, die in Zeeland werd aangevoerd, een extra premie van 0,10 of 0,15 gulden zou worden betaald. De visscherij moest toen worden uitgeoefend met behulp van sleepboten, daar wel voor de visscherij, doch niet voor het transport motorbrandstof beschikbaar werd gesteld.

De visschers waren dus afhankelijk van de sleepboten, die voor het transport moesten zorgen en dit gaf aanleiding tot veel twijfel.

Waar men in deze maand een recordaantal van 11 Augustus bepaald, dat ook voor het transport motorbrandstof beschikbaar wordt gesteld. Tevens is het aantal vaartuigen, dat op de Waddenzee mag vissen, belangrijk uitgebreid. Voorwaarde is echter, dat men tenminste drie reizen heen en terug in de veertien dagen onderneemt.

Destijds kwamen de Zeeuwsche visschers hun mosselzand op de Belgische kust trekken. Dit is op het huidige oogenlijk onmogelijk, zoodat dit voor hen een grooter moeilijkheid betekent.

Bereiding van gerookte visch in pasta

De voorzitter der groep Vischnijverheid van het Belgisch bureau «Visschen Vischerijproducten», de heer Aug. Van den Abele, vestigde onze aandacht op een nieuw procédé voor de bereiding van gerookte visch in pasta. Door middel van dit procédé zou het mogelijk zijn bepaalde minderwaardige vischsoorten te revaloriseren, doordat de visch ongeveer geheel verwerkt kan worden en het afval dus tot een minimum wordt beperkt.

De oetrooting van dit nieuwe procédé, de heer Anstau te Brussel, zou zich gaarne in verbinding willen stellen met een Nederlandsche onderneming of groep van ondernemingen om daarmede tot de exploitatie van het oetroot te kunnen overgaan, daar hiervoor de tijdsomstandigheden gunstig zouden zijn.

Wie hiervoor belangstelling heeft, kan zich wenden tot den heer Aug. Van den Abele, Coupuro 52-55, Brugge.

Een Besluit inzake de Hollandsche Visscherij

De Nederlandsche visscherij voorzag vóór 1940 geheel in de binnenlandsche behoefte aan visch en exporteerde groote hoeveelheden pekkel- en steurharing.

Tengevolge van het intreden van den oorlogstoestand werd de aanvoer van zeevisch aanvankelijk geheel onmogelijk, doch doordat de kustvisscherij overdrag op beperkte schaal werd toegestaan, is sinds het begin van dit jaar ook enkele dagen en nachten achteraan op zee gevischt mag worden, in de aanvoer van zeevisch, langzaamhand weer van eenige betekenis gewonnen.

Voorts konden de zeevisschers, die de mossel- en oestercultuur vrijwel op de oude schaal worden uitgeoefend, waardoor, tezamen met de van de kustvisscherij ter beschikking komende visch en vischproducten, de productie van de Nederlandsche visscherij voor de voedselvoorziening weer van belang is geworden.

Alléngs deed zich echter in dezen tijd van distributiemaatregelen de behoefte gevoelen een duidlijk overzicht te verkrijgen van alle betrokkenen bij de aanvoering van de visscherij, den vischhandel (groot- en kleinhandelaars, commissiionaris, enz.) be- en verwerking van visch, schaal- en schelpdieren.

In het bijzonder kan hierbij gedacht worden aan maatregelen in het belang van den afzet van visch speciaal naar die streken, waar de grootste behoefte aan visch is.

Om de noodzakelijke maatregelen zoo snel en soepel mogelijk te kunnen doorvoeren is het gewenscht, dat alle betrokkenen bij de visscherij, vischhandel en vische- en verwerking zijn georganiseerd bij één centrale instantie.

Krachtens het hiernavolgend te werk getreden «Visscherijbesluit 1941» is

LIMONADEFABRIEK «CROWN» E. Vanderstraeten Metersstraat, 18 - Oostende Handelsregister Oostende 3040 CROWN CITRON CROWN LIMONADE CROWN ORANGE Bijzondere prijzen voor voortkopers (126)

de landen van Latijnsch-Amerika onderling. Dit moet den handel tusschen deze Staten ten goede komen. De scheepvaardienssten welke door de Vereenigde Staten opgericht werden, waren hoofdzakelijk gericht naar Noordamerikaansche havens, terwijl de scheepvaart tusschen de landen van Latijnsch-Amerika door de Noordamerikaansche rederijen verwaarloosd werd.

als zoodanig aangewezen de Nederlandsche Visscherijcentrale te «s-Gravenhage» welke daarbij zevens de bevoegdheid heeft verkregen aan de verschillende groepen van georganiseerden — daar der begrepen de zijgers — de noodaanwijzingen te geven en, verplicht tot te leggen.

De Secretaris-Generaal van het departement van Landbouw en Visschermaking heeft de volgende bepalingen inhoudt:

1. Met ingang van 7 Augustus 1941 in werking getreden het Visscherijbesluit 1941, hetwelke de volgende bepalingen inhoudt:

1. Degenen, die de zee-, kust- of riviervisscherij (met inbegrip van kweeken van visch, schaal- en schelpdieren) of de verwerking en/of den handel in visch, schaal- en schelpdieren als driif uitoefenen, zijn verplicht zich georganiseerde aan te sluiten bij de Nederlandsche Visscherijcentrale, Juli van Stolbergplein 3-4, 's Gravenhage.

2. De Nederlandsche Visscherijcentrale heeft de bevoegdheid aan de georganiseerde reeders en visschers de verplichting op te leggen, hun vangsten aan afslaf of eenige andere daarvoor door de Nederlandsche Visscherijcentrale georganiseerde plaats aan te voeren en aldus af te leveren.

3. Alle bij de Nederlandsche Visscherijcentrale georganiseerde reeders, visschers, vischhandelaars (groothandelen), kleinhandelaars, commissiionarissen en verwerkers van visch zijn verplicht zich te dragen naar de aanwijzingen van de Nederlandsche Visscherijcentrale met betrekking tot de afslaf, den afzet en de bestemming van visch.

Deze aanwijzingen zullen door publicatie in dag- en vakbladen, door openbare bekendmaking aan de afslafpersoneel of andere wijze van bekendmaking worden gebracht.

4. De vischafslafers zijn verplicht tevens met betrekking tot de wijze van afslaf van administratie enz. te houden aan de afschriften van de Nederlandsche Visscherijcentrale.

5. Zoodra zij, die reeds zijn georganiseerd bij de Nederlandsche Visscherijcentrale, als degenen, die dit nog niet zijn, moeten vóór 1 September 1941 een aanvraag tot toelating als georganiseerd bij de Nederlandsche Visscherijcentrale indienen.

6. Formulieren voor de aanvraag van verkrijgbaar bij de (plaatselijke) vertegenwoordigers van belanghebbenden, bij de agenten der Nederlandsche Visscherijcentrale en het Centraal Verkoopkantoor van mosselen te Bergen op Zoom, bij de Kamers van Koophandel en Schiedelaren (Groothandelsvisscherijcentrale).

7. Men moet volstaan met het indienen van een formulier, indien men niet andere takken van visscherij, handel in verwerking van visch uitoefent.

8. Het aanvraagformulier moet worden toegezonden aan de Nederlandsche Visscherijcentrale, Juli van Stolbergplein 3-4, 's Gravenhage.



BANK VAN BRUSSEL

NAAMLOOZE VENNOOTSCHAP
BIJHUIS OOSTENDE: 3, WAPENPLAATS
Agentschap Petit Paris, 76b, Torhoutse Steenweg
Bewaring van Effecten - Verhuur van Brandkasten -
Bewaring van kostbare waarden, onder omslag, in pakket-
ten of verzegelde kisten.

De Bescherming van den Kleinhandel in Duitschland

Tot het oogenblik van de in werking treding der wet op de bescherming van den kleinhandel, in Mei 1933, kon in Duitschland iedereen het beroep van kleinhandelaar uitoefenen, luidens de op dat tijdstip bestaande vrijheid in het uitoefenen van een beroep. Deze toestand leidde tot een geweldige toename van den kleinhandel, onder den vorm van kapitaalcrachtige ondernemingen, zooals: groote warenhuizen, eenheids-prijs-magazijnen, groote handelsmaatschappijen met filialen, enz., tot groot nadeel van den onafhankelijken gespecialiseerde detailhandel.

Anderzijds werden winkelszaken geopend door menschen, die absoluut geen zakenkennis bezaten en die op deze wijze hun brood meenden te kunnen verdienen. De wet op de bescherming van den kleinhandel laat slechts toe, winkelszaken te openen of over te nemen door vakkundige en betrouwbare personen. Om deze reden zal ook de oprichting van groote warenhuizen alsmede de opening van nieuwe filialen, alleen dan toegestaan worden wanneer blijkt, dat deze nieuwe vestigingen, aan de eischen des tijds beantwoorden, opdat de grondslagen van de concurrentie niet geschonden worden door de tusschenkomst van het grootkapitaal. De opening van nieuwe eenheidsprijs-magazijnen werd geheel en al verboden.

Teneinde te voorkomen, dat de wet ontboden zou worden, zijn, onder bepaalde voorwaarden, ook de uitbreiding en de overplaatsing van bestaande winkelszaken aan vergunning onderhevig.

De wet op de bescherming van den kleinhandel heeft bovendien tot doel, de bevoorrading van den consument op te dragen aan ondernemingen, die daartoe in staat zijn.

De Vischconservenindustrie in de Vereenigde Staten

Van de hand van Mr. H. J. Onnes troffen we in de Economisch-Statistische Berichten het navolgende artikel aan, hetwelk we in zijn geheel overnemen.

In ons land, waar een groote productie voor eigen verbruik en export van bederfelijke voortbrengselen van tuinbouw, oortbouw, veeteelt en visscherij (grootendeels van hooge kwaliteit) steeds wisselende problemen opwerpt, is het conserveringsbedrijf uiteraard van groote betekenis. Dit toch maakt het mogelijk, de groote schommelingen in productie, afzet en prijs althans ten deele te nivelleren. Het is daarom van belang na te gaan, in hoeverre de mogelijke toestand tot het verminderen der bederfelijkheid door toepassing van de snelvriesmethode naast of beter dan, de blikconservenindustrie resultaten kan opleveren, waarbij dan tevens andere mogelijkheden, welke door deze industrie zijn geschapen, ter sprake kunnen komen.

De snelvriesconservenindustrie beoogt daarvoor in aanmerking komende bederfelijke levensmiddelen (groente, fruit, visch, vleesch en gevogelte) te conserveren, door deze eerst onder zeer lage temperaturen (zgn. «in te vriesen»), vervolgens verpakt in doosjes en dozen van speciale cellophaansoorten of speciaal geparafeerd papier, in vrieshuizen of speciaal daarvoor ingerichte vriesdepots onder temperaturen van -15° C tot -20° C te bewaren, waarna zij naar de hooft te aan verbruikers kunnen worden afgeleverd. Bij levering aan particulieren is het daarbij noodig, dat ook de winkel over eenige vries-, eventueel koelruimte beschikt. Bij den particulier is dat niet absoluut een vereischte.

Alvorens aandacht te wijden aan de mogelijkheden, die de snelvriesconservenindustrie voor de Nederlandsche agrarische bedrijven en voor onze visscherij, alsmede voor de levensmiddelen-voorziening van ons achterland biedt, zij in het licht gesteld, wat op dit terrein reeds is bereikt. Vervolgens worden de, welke organisatie in Duitschland is tot stand gebracht om dezen tak van bedrijvigheid en voedselvoorziening tot verdere ontwikkeling te brengen. Op basis van deze voorbeelden kunnen dan de mogelijkheden voor Nederland, zowel voor de voorziening in eigen verbruik als voor die van een omvangrijk achterland, worden besproken.

DE ONTWIKKELING IN DE VEREENIGDE STATEN

Opvallend is de stijging in 1937, het jaar waarin schrijver dezes op een praktisch-studie van de voornaamste bedrijven (visch, groente, en fruit, gevogelte en vleesch) aldaar onderzoekte. Men was daar toen al een heel eind gevorderd. Elke zevende inwoner had daar in 1937 een koelkast, zij het natuurlijk geenszins uitsluitend voor snelvriesconserven. Regeeringsresearch en regeeringsproefbedrijven hadden daar reeds geruimen tijd richting gegeven aan wat men aan het Departement of Agriculture (Food Research Division) reeds in 1937 noemde: «een al te stormachtige groei» van de zoogenaamde «Quick Freezing Industry».

Deze zoo plotselinge expansie na een aanvankelijk beperkte belangstelling is te verklaren uit den grooten vooruitgang van de techniek, waardoor een product wordt verkregen, dat aan hooge eischen voldoet. Stond jarenlang het gekoelde of bevroren voedingsmiddel in kwaliteit achter bij en andere wijze vervaardigde producten, anders werden de verhoudingen omgekeerd door de ontwikkeling van het snelvriesproces.

In deze benaming van de bewerkingswijze dient het woordje «snel» tweeledig te worden opgevat: 1. Snel na het oogsten van het plantaardig product, het vangen van de visch, het stachten/rijpen van het warmbloedige dier. 2. Snel door-en-door-vriezen (Invriezen) Het tempo van beide wordt aan de hand van voortdurend voortgaande on-

derzoekingen voor ieder artikel nauwkeurig bepaald. De groote bloei van de levensmiddelenindustrie en -verwerking, in Amerika genaamd levensmiddelen-technologie, en de verdieping van het inzicht in het eigenlijke vriesproces van plantaardige en dierlijke weefsels en andere stoffen hebben deze nauwkeurigheid mogelijk gemaakt. Een korte uiteenzetting van deze grondslagen van de snelvriesteknik moge aan de economische behandeling voorafgaan.

LEVENS-MIDDELENSCHEIKUNDE

Eerst in de laatste tiental jaren is het inzicht verkregen, dat er naast de klassieke voedingsstoffen (eiwitten, koolhydraten en vet) andere essentiële stoffen bestaan, die in de voedingsmiddelen slechts in zoo geringe hoeveelheden aanwezig zijn, dat zij tot den groei als eigenlijk materiaal niet veel kunnen bijdragen, maar waarvan een tekort of de afwezigheid min of meer ernstige storingen in de stofwisseling en daardoor in de gezondheid kan teweegbrengen. Dit zijn de vitamines, meerendeels vrij gecompliceerde chemische verbindingen. De thans onder het begrip vitamine gerangschikte verbindingen, waar zooveel, ook in populair wetenschappelijke publicaties, bij de voedingsleer en op kookcursussen, over geschreven en gesproken wordt, zijn onderling zeer verschillend, zowel in haar samenstelling als in haar werking. Voor dit artikel zijn niet zozeer de in vet oplosbare vitamines van belang als wel de in water oplosbare vitamines B2 en C. Dit laatste is het veel besproken anti-scheurvitamine: een tekort hiervan in de voeding kan leiden tot verlamtheid en prikkelbaarheid en vervolgens zelfs tot bloedingen op diverse plaatsen van het lichaam.

Overigens blijven er na extractie van alle stoffen, die men thans als «vitamines» heeft gekarakteriseerd, in onze levensmiddelen nog onbekende, voor de voeding van groot belang zijnde, verbindingen over. Zoo is bijvoorbeeld vastgesteld, dat in zomerboter naast de daarin voorkomende bekende vitamines (vitamine A, D2 en D3) ook nog onbekende vitamines aanwezig zijn met een specifieke werking. Afwezigheid daarvan leidt eveneens tot afwijkingen in den groei.

Behalve dat het inzicht in de betekenis van deze essentiële stoffen, de vitamines, toenam, verdiepte zich in die jaren de kennis van de in het levende organisme werkende opbouw- en afbraakprocessen (groei en rijping), derhalve ook van de werking der enzymen of fermenten. Zeer kleine hoeveelheden van deze typische stoffen, van doorgaans niet vaststaande samenstelling, veroorzaken reeds zeer belangrijke chemische omzettingen, o.a. in de verwerking van suiker, vet en eiwit en hun werking is in hooge mate afhankelijk van de temperatuur en van de samenstelling (bijv. den zuurgraad) van de oplossing (het ceisap), waarin zij werkzaam zijn.

Just ook nadat de groei is beëindigd, het proces van het «afsterven» van bijvoorbeeld de geplukte aardbei of de gesneden groente geldt, is hun werking sneller om zich heen grijpt, is hun werking uiteraard voor de levensmiddelenindustrie van het grootste belang, naast de reacties veroorzaakt door schimmelen en bacteriegroei.

Onderzoekingen werden gedaan naar de wijze waarop in het vitaminede gehalte naar het verloop van belangrijke enzymatische processen, juist tusschen het tijdstip van oogsten, vangen, slachten en dat van invriezen. Dat wil niet zeggen, dat nu een min of meer volkomen inzicht is verkregen. Integendeel; hier liggen nog wijde, onontdekte gebieden aan den zelfkant der praktische wetenschap: het «Niemandland» voor den

gevoel en afgemat!



Alhoewel de zomer met zijn mooie dagen ons dikwijls veel vreugde schenkt, toch kent ook dit seizoen haar slechte keerzijde. Vaak is het ondraaglijk warm, de duffe temperatuur werkt uiterst vermoeiend en veroorzaakt gemakkelijk hoofdpijn. Neemt dan slechts 1-2 Aspirine tabletten en spoedig zult U zich weer frisch en opgewekt voelen.

ASPIRINE HET PRODUKT VAN VERTOEWEN
Aspirine is onschadelijk voor hart, maag en nieren!

Het Vraagstuk van onze KOOPVAARDIJ

(Vervolg) Weet U dat in de zeevaartratie bij uitstrek, in Groot-Britannië, de bemanningen van krijgsvloot en koopvaardij niet 0,6 % van de bevolking uitmaken en dat voor Duitschland die verhouding slechts 0,15% is.

Is het dan niet ongegrond te beweren, dat de zeeduchtigheid van een zeer geringe percentage der bevolking het ontstaan en den bloei van de koopvaardij van een natie kan bepalen?

Wij moeten dus elders zoeken naar de oorzaak van de kleinheid van onze koopvaardij en de vraag beantwoorden, waarom vaart men?

Ja, waarom vaart men? Het zeevaartdeugd niet eens om zich erin te wassen, nog minder om ervan te drinken, en toch gaat de mensch op zee, op een element waarop hij niet kan leven. Waarom? Het antwoord is oud en nog immer waar: «Navigare necesse est».

Onmiddellijk daarop kunnen wij een tweede vraag stellen. Bestaat die noodzaak ook voor ons?

Jaar in, jaar uit, zitten wij met honderdduizenden werklozen. In Januari van dit jaar (1940) met 240.000. Anderzijds zien wij vreemde schepen met vreemde bemanningen voor ons, tegen betaling, ons eigen vervoer doen, iets wat wij best zelf, zouden kunnen verrichten.

En weer stelt zich een nieuwe vraag. Welk vervoer zou voor ons in aanmerking kunnen komen? Onze export of onze import? Meermale hebben wij hooren betoogen, dat het vooral onze export is, omdat wij over goedkope vrachters, die dienen te beschikken om goedkoop in het buitenland te kunnen leveren, ten einde onze exporthandel te bevorderen. Dit is het argument van onze industrieelen.

Onze exporthandel mag ons zeker niet onverschillig laten, maar het argument is slecht gekozen. De U.S.A. hebben niet lang geleden op deze vraag een antwoord gegeven in hun slogan: «Cash and Carry» of betaal en vervoer. Vervoer zoals U wilt. De formule is niet nieuw. Reeds in 1934 of in 1935, toen wij een handelsvereenkomst met Sovjet-Rusland maakten, bedongen de Russen dat zij zelf alles zouden vervoeren wat zij ons kochten, en zij lieten ons de vrijheid hetzelfde te doen met onze aankopen. Toen bleek het dat wij geen schepen hadden die geschikt waren om te houth te vervoeren!

De formule is eigenlijk logisch: want wie betaalt de vracht? De verbruiker, hij die uiteindelijk alles betaalt, terwijl de producent geen winst dient te nemen op het vervoer. Het moet dus den verbruiker zijn blijven het vervoer naar eigen keuze te verrichten.

Het spreekt echter vanzelf dat, indien alle landen zoo zouden spreken en handelen, de schepen enkel in een richting zullen vervoeren en op de uitreis leeg zullen varen. Dit zou oneconomisch zijn. Om dit te voorkomen, zal men het goederenvervoer tusschen twee landen dienen te verdeelen onder de twee vlaggen. In schijn is dit een zeer ingewikkeld probleem, in de praktijk misschien nog meer ingewikkeld, maar men zal er toch moeten toe komen.

Dus enkel onze invoer komt in aanmerking voor eigen transport. Het staat vast dat wij jaarlijks een miljard frank betalen aan vrachtop voor vreemde schepen. Dit miljard is voor ons verloren. Misschien wordt het in normale tijden vergoed door een verhoogden uitvoer van producten van onze industrie. Het is mogelijk.

Ik weet ook dat het vraagstuk van een evenwichtige handelsbalans zeer ingewikkeld blijkt te zijn. Niets verbiedt dat zij beneficial weze. Voor zoover mij bekend is, bestaat er geen compensatieklas of eenige contingentieering voor zeevrachten. Wij moeten dus, voorzeker in deze tijden, dit miljard beschouwen als een verlies. Gelegen tusschen drie groot mogendheden, die allen min of meer aan autarchie doen, moeten wij er voor zorgen, dat ons patrimonium onaangestakt blijve. Het miljard van vrachtop kan thans (1) geschat worden op 3 A miljard. Wat het reeds geworden is, moge blijken uit de verhoogde basisvrachten in verschillende trafieken.

Voor kolen van Engeland naar België steeg de vracht van 3 tot 40%. Voor graan van Zuid-Amerika van 20% tot 32 dollars en van Noord-Amerika van 16 c. tot 87% per 100 lbs. en naarmate de oorlog duurt, zullen zij nog stijgen.

Voor onze economie is het dus noodzaak dat die verarming stop gezet wordt, en blijft de oude leus «Navigare necesse est» meer dan ooit een onverbiddelelijke waarheid.

Het volgende punt dat wij kunnen onderzoeken, is of reederij loonend is. Het succes van een reederij hangt af

van zooveel factoren, dat het onmogelijk is in het algemeen hierop te antwoorden. Het gaat bij de reederij zooals bij alle bedrijven. Van de leiding hangt veelal het succes af. Gewoonlijk gaat de cyclus van een onderneming over drie generaties, de vernervener, de erver en de bederver. In onze reederswereld gaat het nog sneller; een reederij verdwijnt, en andere ontstaat ernaast met dezelfde hoofdpersoon. Het is bezwaarlijk voor iemand die in het vak niet deskundig is, een klaar beeld te ontbolsteren uit de verwarde cijfers, die voor sommige van onze reederijen in het Staatsblad verschijnen en waarin een gedeelte der posten zonder bedrag pro memorie geboekt staan.

Soms vindt men dat de reederij verliezen heeft geleden, maar dat de auxiliare maatschappij ernaast 5 miljoen winst boekt. Voegt men bij al de balansen der reederijen, de winstrekningen der auxiliare maatschappijen die op de reederij geleefd hebben, en houdt men rekening met de onzichtbare inkomsten, die in het reedersbedrijf veelvuldig zijn, die evenwel zichtbaar worden aan den levensstandaard van sommige reederskringen, dan moet men tot het besluit komen, dat in ons land het bedrijf zelfs zeer loonend is.

Wij hebben dus aangetoond dat wij alle voorwaarden vereenigen om het bezit van een groote koopvaardij te rechtvaardigen. Wij hebben scheepswerven om ze te bouwen, uitstekende havens om ze te herbergen, geschikte bemanningen om ze te voeren, de noodzaak om te varen is bewezen, zoo ook is de rentabiliteit ervan.

Trouwens, onze ligging aan den delta van samenloop van Maas, Rijn en Schelde, drie levensaders van Europa, is zoo buitengewoon gunstig, dat wij ons arbeidsveld niet zouden dienen te beperken tot ons eigen vervoer, maar dat wij tevens voor andere natien vervoerdiensten zouden kunnen verrichten. Wij onderhouden levendige handelsbetrekkingen met het Verre-Oosten, Australië, de Westkust van Noord-Amerika, in een woord, met geheel de wereld en aan de hand van de laatste statistieken stellen wij vast, dat wij niet meer dan 4 % van onze eigen trafieken vervoeren.

Buiten den Atlantischen Oceaan wordt onze vlag nergens gezien. Noordelijker dan Hamburg verschijnt zij zelfs niet. Wat mag dan wel oorzaak zijn dat het onze koopvaardij aan het noodige dynamisme ontbreekt om tot ontwikkeling te komen? Wij zullen trachten dit te doorgronden.

Eerst moeten wij nader kennis maken met de reederij.

VISSCHERS! VOOR UWE SCHEEPSHERSTELLINGEN EN NIEUWBOUW WENDT U TOT DE WERKHUIZEN BELIARD-CRIGTON & CO OOSTENDE S.A.

Wendt U bij STERFGEVAL tot August Verburgh Aannemer van Begravenissen OOSTSTRAAT, 36 - OOSTENDE

Wanneer men naast U niest... 2 Rhoda... In alle apotheken en drogerijen: 6 en 10 frank

MEKANIEKE TOUW- GAREN- EN NETTENFABRIEKEN Ostend Stores & Ropeworks N.V. REEDERIJKAAL - OOSTENDE

Bandagen Orthopedie BREUKBANDEN naar maat en volgens geval. BUIKBANDEN voor hangbuis, zwangerschap, operatie.

VERZEKERT UW KANS door deel te nemen aan de Loterij Winterhulp U zult, eens uwe beurt gekomen, DE GROOTE SOM INNEN. 22.486 LOTEN voor een bedrag van VIJF EN HALF MILLIOEN. Volgende trekking: begin September.

ORTHOPEDE APPARATEN voor ruggraat misvorming, beenen zakte. KUNSTBEENEN in licht metaal. Verdonek-Miener 7, H. SERRUYSLAAN OOSTENDE

Stoommachienen-Motoren-Stoomketels Industrielle des Pêcheries Samenwerkende Vennootschap REEDERIJKAAL (rechtover de Slipways) ALLE MEKANIEKE VERMAKINGEN EN CONSTRUCTIES

Mijn oudste zuster?... Het Wit Kruis IS ZIJ JONG GEBLEVEN Steeds bleef zij gespaard van PIJNLIJKE MAANDSONDEN - HOOFDPIJN - SCHEELHOOFDPIJN - GRIEP - ZENUWPIJN - DUIZELIGHEID - VERMOEDHEID - RHEUMATISCHE PIJNEN

DIESEL-DEUTZ Scheepsmotoren VALCKE Gebr. n.v. OOSTENDE

GENDE J... AUGUSTU... 4.08... 4.09... 4.10... 4.12... 4.13... 4.15... 4.18... 4.20... 4.21... 4.22... 4.24... 4.25... 4.27... 4.29... 4.30... 4.31... 4.33... 4.35... 4.36... 4.38... 4.39... 4.41... 4.42... 4.44... 4.45... 4.47... 4.49... 4.50... 4.52... 4.53... Deze tabel... wezenlij... gens de... Dr... Te... Visc... ERGADE... NG (VIS... opste Vins... dering... De... der... h... houden... a... Was... st... Van... g... g... er Bog... peering... Ongevee... zig. Er v... a... dezer... er Wald... ter, met... eren M... De heer... rig het e... in den d... leggen... De Corp... andighe... v... ischwe... en te w... ar... vol... g... bolken... beten te... en kwijl... recht op... oratie, d... en dat h... erend z... in huid... n... rijk ge... bor ont... het bren... g... Het hee... r... De hee... rooper z... roger d... ar wel... enen, h... gelving... glijven v... De Cor... s... ver... erd, zoo... f... h... Het hee... dat d... r... ch... r... en... De hee... roep «W... f... H... ste... ch... moete s... en zek... middele... jk, dool... ten on... belken... Er dien... evat te... in het... serven... nis aan... concurre... voor de... ge... t... bakking... Groote... tot fab... d... de... de... de... Er is... bok ge... kunnen... ander h... hebben... wijs gel... Een l... heid is e... scherij... De he... conserv... vergade... vatten r... nische p... verheld... Na ee... namelij... deel aa... volle m... v... gade... verlep... klaard... «V... «KUS... De le... en Viss... en bes... Sectie... Ieder... cigd do... De h... Noord... voor. F... g... afge... waarul