

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.
Nederland: 12 gulden.
TEL. Nr 72523

Het Verlaten in Zee van Visschersvaartuigen

In ons nummer 10 van 2-2-1946 hebben wij aangegeven hoe gemakkelijk de bemanning van het Fransch visschersvaartuig D.G.637 het vaartuig aan zijn lot heeft overgelaten en hoe de schipper van de N.759 het vaartuig in volle zee wist te redden.

In die omstandigheden stelde zich de vraag of een in volle zee verlaten vaartuig, als het eigendom van den vinder kan aanzien worden.

Een in het vak zeer bevoegd technicus, heeft hieromtrent zijn oordeel te kennen gegeven.

Wij laten het hierna volgen in de hoop er onze lezers en visschers nuttig mee te zijn, daar het niet van belang ontbreekt is.

«De principen van het Zeerecht zijn samengevat in Deel II van het Wetboek van Koophandel dat achter-eenvolgens gewijzigd werd door de wetten van 21 Oogst 1879 en van 10 Februari 1908.

Dit wetboek is niet toepasselijk op alle welkdanige scheepvaart, noch op alle vlottende werktuigen. Het betreft alleen de schepen, die bestemd zijn voor handelsverrichtingen, t.z. voor verrichtingen met winstgevend doel. Die verrichtingen kunnen bestaan in vervoer van reizigers, vervoer van koopwaren, visscherij, sleepen enz.

De schepen die niet gebruikt worden voor een winstgevende scheepvaartverrichting vallen dus niet onder de toepassing van deze Zee-wet. Dit is het geval voor de plezierboten, de yachten, de avisos, de vuurschepen die niet gebruikt worden voor handelsverrichtingen. Zij kunnen bijgevolg geen onderwerp zijn van recht op hypotheek, noch van het recht van afstand. De maaltbooten van den Belgischen Staat verkeerden in hetzelfde geval, niettegenstaande zij reizigers en koopwaren vervoerden, omdat de Staat die ze uitbaat geen commercieel winstbejag beoogt.

Het is niet van belang ontbreekt te weten welke het juridisch karakter is der schepen en vaartuigen.

Onze wetgeving bepaalt twee soorten van goederen: de onroerende en de roerende. De schepen en vaartuigen zijn klaarblijkelijk roerende goederen, aangezien ze verplaatst kunnen worden. Het gezond verstand doet zulks uitschijnen, hetgeen dan ook door de wetgeving bevestigd wordt. De schepen en vaartuigen zijn echter roerende goederen van een zodanig bijzonder aard, dat men verplicht is geweest speciale regels op hen toe te passen. Die regels verschillen van deze die toepasselijk zijn op de roerende goederen in drie essentiële punten: betrekking hebbend op het eigendom, de hypotheek en de nationaliteit.

I. - Eigendom.

Artikel 2279 van het burgerlijk wetboek zegt: In zake roerende goederen, bezit geldt voor recht. Uit dit principe spruit een wezenlijk verschil voort tusschen roerende en onroerende goederen.

Le eigenaar van een onroerend goed heeft een recht op terugvordering die hem toelaat beslag te leggen op het goed in de handen van gelijk welken bezitter; deze laatste zal maar dezen eisch kunnen afwijzen in geval hij de akte van eigendom kan voorleggen of indien hij bewijzen kan dat hij het eigendom door verjaring heeft verworven.

De bezitter van een roerend goed kan echter den eisch tot terugvordering afwijzen met alleen maar in te brengen dat hij het goed in zijn bezit heeft. Deze omstandigheid alleen geldt als akte van eigendom.

De onroerende goederen worden niet verhandeld zonder dat er een akte op gemaakt wordt. Roerende goederen daarentegen gaan heel snel van hand

tot hand, zonder dat die verhandeling of overgave schriftelijk vastgelegd worde. Dit heeft voor gevolg dat in zake onroerende goederen het eigendom vastgelegd wordt door een akte en in zake roerende goederen door het eenvoudig bezit.

De schepen en vaartuigen zijn echter geen gewoon roerende goederen, gezien hun aanzienlijke waarde.

(Zie vervolg blz. 2).

S.O.S. ...---... voor Nieuwpoortsche Visschers

In ons nummer van 26-1-46 laschten wij een S.O.S. in, welke ons toegestuurd werd vanwege de Nieuwpoortsche visschers.

We bleven ondertusschen niet rusten en ook de bevoegde diensten van het Zeewezen bekommeren zich zeer ernstig met het vraagstuk van de bevoegdheid van onze visschers.

In administratie wordt echter veel tijd verspild aan nutteloos papier en waar de eene administratie over het algemeen snel handelt, worden deze handelingen soms in andere departementen geremd.

Van bevoegde zijde deelt men ons mede, dat inderdaad die brave visschers gelijk hebben.

De toestand is bij verre niet zoo voldoende als vóór den oorlog. Wij van onze zijde, hadden ook liever de navenluchten zien in dienst gesteld worden, maar hier gaat het over een materiele onmogelijkheid, die aan net algemeen publiek ontsnapt.

Zooals u weet zijn de twee staketsels van Nieuwpoort totaal vernietigd. De koppen der hooften daar stelen door alleenstaande dukdalven is een totale onzin. Die staketsels zouden bij de eerstkomende woelige zee gansch vernietigd worden. Die dukdalven zouden zelfs in den huidige stand van zaken niet kunnen vervaardigd worden bij gebrek aan hout. Om dezelfde reden is het lastig om de staketsels van Oostende slechts te herstellen; te Nieuwpoort gaat het evenwel om een geheele herbouwing. De optieken die op de hoorden zouden dienen gesteld, zijn ten anderen ook nog niet te vinden.

Het bestaande stelsel is zeker het meest doeltreffende dat kan verwezenlijkt worden met het materiaal, waarover we beschikken.

Wanneer de voorloperige vuurtoren zal ontstoken zijn, zal het opzoeken van de haven met veel minder moeite gepaard gaan, vermits de huidige in dienst zijnde lichten slechts het aandoen van de haven beoogen.

De bebakening van den ingang tot de kom is in uitvoering. De voorgestelde «pekkel» zou geen voldoening geven en dit zou vastgesteld worden zodra de inrichting zou verwezenlijkt zijn. Daarbij is geen hout beschikbaar, zooals hierboven reeds vermeld, om pekkels en toegangsbruggen te verwezenlijken. Zal het in opbouw zijnde verlichtingsstelsel ten volle voldoening geven? Zeker niet, vermits het gevaar dat het aanwijst steeds bestaat en dit gevaar zijn de overblijfselen van de palen van het vernietigde staketsel. Volledige voldoening kan slechts bekomen worden met het herbouwen van het staketsel en daaraan valt nog niet te denken.

Zal Bruggen en Wegen hier snel en handelend optreden of moeten er nog verschillende menschenlevens te betreuren vallen?

Visschers moeten zich maar zelf redden !!!

DE BEMANNING VAN DE O.191 EN O.187 ONDERVONDEN DIT AAN DEN LIJVE

Zaterdag jl. werd Velghe Emiel langs Oostende-Radio verwittigd dat zijn vaartuig O.191 «Angèle-Emile», onder het bevel van schipper Duyck Emiel, op ongeveer 5 à 6 mijlen van de kust in slecht weder met een gebroken roer stuurlaars was en dringend hulp vroeg.

Van zodra de eigenaar op de hoogte was van den toestand, riep hij onmiddellijk hulp in van de «Zeeleeuw». Groot was zijn ontsteltenis toen de schipper van de loodsboot, behorende tot de Staatsmarine, verklaarde dat zijn vaartuig niet zeevaardig was en volstrekt geen zee kon kiezen voor de redding van de sinds uren in nood verkeerende visschers.

Op zoek naar redding

Ondertusschen hield de bemanning van de O.191 niet op hulp te vragen naar Oostende-Radio, die zich in verbinding stelde met het loodswezen.

Te 14 uur werd de loodsboot 18 aangewezen om hulp te gaan bieden. Zij zou echter slechts om 16.30 uur vertrekken. Ondertusschen drong de bemanning van de O.191 aan op meer spoed, gezien haar bedenkelijke toestand. Het schip had het zeer erg te verduren. Het logist was reeds half vol water gelopen. Rond 17.30 uur kwam de loodsboot ten slotte in de nabijheid van het vaartuig. Per radio werd medegedeeld, dat onmogelijk hulp kon worden verleend, gezien de zwel van het water. De loodsboot wilde hierop bij het loodswezen te rade gaan. De verbinding werd echter door Oostende-Radio geweigerd, met het uitdrukkelijk verzoek dat men zich eerst moest bekommeren om het lot van de bemanning van de «Angèle-Emile» die ondertusschen de blaas met kabels overboord had geworpen om door het ter hulp komende schip opgenomen en aldus op sleeptouw genomen te worden.

De redding kwam van elders

O.187 «Jan Denye», onder het bevel van schipper Zonnekeyn Charles, was op den terugtocht van de visscherij. Gelukkig werd O.191 opgemerkt en de hachelijke positie van schip en bemanning waargenomen. De bemanning van de O.187 gaf onmiddellijk blijk van goede zeemanschap. Er werd rond de O.191 gezwaaid en spijs de geweldige zeeën die voortdurend op het vaartuig beukten en de manoeuvres erg bemoeilijkten, gelukte men er in de kabels op te pikken. De be-

KREDIET EN VERZEKERING VAN VISSCHERSVAARTUIGEN

Veel lezers welke uit Engeland komen schijnen nog niet goed op de hoogte te zijn van de plaatselijke toestanden en de verbeteringen ten goede welke zich voorgedaan hebben.

Inderdaad, alle lezers welke hun vaartuig willen verzekeren, kunnen dit thans laten doen in hun EIGEN VERZEKERING, «Hulp in Nood», waarvan de voorzitter de heer Leopold Verbanck is en waarvan in elke haven leden-leiders van het Bestuur deel uitmaken.

Ook kan door tusschenkomst van «Hulp in Nood» aan zeer voordeelige voorwaarden krediet bekomen worden voor het repareren of bouwen van vaartuigen.

Voor alle verdere inlichtingen mag men zich wenden tot de burelen van «Hulp in Nood» of tot zijn directeur, den heer Vandenberghe Prosper, Victorielaan 20, Oostende, welke spreke-lijk is tusschen 10 en 12 u. 's morgens.

De aandacht van de belanghebbenden wordt er op gevestigd dat reeds meer dan de helft der varende visschersvloot bij «Hulp in Nood» verzekerd is en dit aan voorwaarden welke geen enkel bestaande maatschappij tot op heden verschaft.

manning had reeds de lijfboeien aan.

Het was ondertusschen bijna donker geworden: een kwartuur later en de O.191 hadde wellicht aan haar lot moeten overgelaten worden. Den ganschen nacht werd het stuurlaars vaartuig door de O.187 op sleeptouw genomen.

De loodsboot, in plaats van in de omgeving te blijven, verkoos veiliger oorden en deed de Oostendse haven terug aan!

Alles veilig

O.187 gelukte er in de O.191 Zondag morgen veilig in de haven te sleepen. Schipper Charles Zonnekeyn en zijn koene bemanning dient van harte gelukgewenscht voor de uitstekende prestatie, die in zeer moeilijke omstandigheden verwezenlijkt werd. Zij hebben de reddende hand uitgestoken aan hen die, zonder dit gepast optreden, wellicht nooit meer de thuishaven zouden gezien hebben.

Dergelijke heldendaad moet nadrukkelijk onderstreept worden. De Hoogere Overheid moet er zich van vergewissen en niet talmen de passende onderscheiding toe te kennen aan hen, die ze ten volle hebben verdiend.

Anders is het gedrag en de handelwijze van de loodsboot 18. Het komt ons niet toe te oordeelen of de bemanning aan haar plicht tekort is gekomen. De bevoegde Overheid zal wel na onderzoek de passende conclusies weten te trekken en indien dit noodig zou blijken, handelend op te treden tegenover degenen welke aan de zeemansplichten zouden hebben gefaald.

Wordt spijs alles een tekortkoming vastgesteld, zullen we de eersten zijn om een strenge bestraffing voimondig te eischen.

De zooveelste herhaling

Herhaaldelijk hebben wij een onhoudbaren toestand aangeklaagd.

Toen de O.148 enkele weken geleden tijdens den storm strandde, wezen wij er op dat zestien maanden na de bevrijding nog niets voorhanden was om in nood verkeerende visschers op doeltreffende wijze ter hulp te komen. Men liet de zaken hun gang gaan. De plaatselijke diensten van het Zeewezen staan machteloos ten opzichte van den toestand waarop ze reeds dikwijls wezen. Opnieuw waren heldhaftige strijdende visschers dicht bij den grond. Zal dit nieuw avontuur ten slotte de oogen openen van de verantwoordelijke personen?

Wij hopen het en voornamelijk dat het zal gebeuren vooraleer wij menschenlevens te betreuren hebben. Dan zou het werkelijk te ver gaan...

Schipper Fr. Vanderwal onderscheiden

Vorige week wegens plaatsgebrek verschoven.

Door den Britschen Consul te Gent werd namens den Koning van Engeland, aan den Oostendse kapitein Frederic-Frans Vanderwal een getuisschrift en een herinneringsmedaille overhandigd, uit erkentelijkheid voor de redding van 40 leden der bemanning van het getorpedeerd tankschip «Maja».

Op 15 Januari 1945 voer kapitein Vanderwal met de «Hendrik Conscience» in de Iersche Zee, toen hij op een zes mijl afstand plotseling een hellen gloed ontwaarde. Hij gaf dadelijk bevel naar die plaats te varen, waar hij tot de vaststelling kwam dat het Engelsch tankschip «Maja», toebehoorend aan de Anglo Baxon Petroleum Co, door een U-boot was getorpedeerd.

De bemanning van de «Hendrik Conscience» hoorde doorheen den vuurpoel het geroep van de opvarenden van het tankschip, waarvan een deel het brandende schip had kunnen verlaten. Zij waren veertig in getal en konden door de bemanning van de «Hendrik Conscience» opgepikt worden. Onder hen bevonden zich kapitein Robinson uit Dundee, enkele dek-officiëren en de overigen waren Chinezen. Er werd nog rondgevaren om te trachten nog andere leden van de bemanning te redden. Het was te vergeefs. Verscheidene waren reeds om het leven gekomen door de geweldige ontploffingen, anderen verkoold in de brandende zee.

Daar het een ongewoon feit was in dit gedeelte van de zee een U-boot te ontmoeten, wegens de talrijke mijnenvelden, waarschuwde kapitein Vanderwal aanstonds de in de nabijheid varende koopvaardijsschepen.

Het is niet de eerste maal dat kapitein Vanderwal, schipbreukelingen ter hulp is gesnel, in zijn 34-jarige loopbaan op zee. Een eerste maal, den 26 December 1935, redde hij een zinken Hollandschen logger. Hij was toen aan boord van de «Transport Union».

Toen hij op 20 September 1939, 29 man van de S.S. Truro uit Hull redde, die door een onderzeeboot gekelderd was, voer hij met de «Edward van Vlaanderen».

Kapitein Vanderwal heeft echter niet alleen toevallig moedige daden verricht. Tijdens de bezetting was hij immers in Engeland en is ondanks het oorlogsgevaar op zee, op post gebleven. Het laatste jaar had hij zelfs een Poolschen trawler onder zijn bevel.

Kapitein Vanderwal, die zijn opleiding aan boord van den «Ibis» genoot, is in dienst van de Oostendse Reederij, sedert de stichting dezer maatschappij, wie hij zeker ter eere strekt.

Hij is er een waardige opvolger van kapitein Arsène Blondé geworden.

De Betalingen aan de Voorzorgskas

THANS ALGEMEEN STOPGEZET

In ons vorig nummer hebben wij er op gewezen dat tusschen sommige afgevaardigden der Oostendse visscherij en de Voorzorgskas een overeenkomst was tot stand gekomen, waarbij eerstgenoemden er in toestemden de bijdrage aan de Voorzorgskas niet stop te zetten tot op het oogenblik dat de verplichte storting voor de toepassing der wet op de Maatschappelijke Zekerheid niet meer in twijfel kon getrokken worden, t.z. dat de publicatie er van in het Staatsblad verschenen is. De Voorzorgskas ging harerzijds de verbintenissen aan de afgehouden sommen terug te betalen, indien het besluit

van den Regent terugwerkende kracht zou hebben.

Een eerste hindernis

«Hand in Hand» afdeling Oostende, verklaarde zich van in den beginne niet akkoord met de getroffen regeling. Verschillende passende argumenten werden aangevoerd, waarvan wij de voornaamste onthouden, n.l. de Voorzorgskas betaalt feitelijk gedeeltelijk ter ontlasting van den Staat, vermits de commissie van Openbaren Onderstand, waar het grootste gedeelte der personen welke hulpgolden genieten van de Voorzorgskas, insgelijks aankloppen, verplicht

IMPORT

EXPORT

David's Zeevischgroothandel

P.V.B.A.

SPECIALITEITEN: VERSCHE VISCH EN HARING

Telefoon: Bureel: 710.36

Magazijn: 720.92

Privé: 719.50

Bureel: 52, de Smet de Naeyerlaan

Telegramadres: Davidsee

Handelsregister: 12664

Magazijn: Mijl 3

is den steun te verminderen, gedeeltelijk rekening houdend met het maandenlengte nupgeid door de Visscherskas uitbetaald. Anderzijds zou de terugbetaling aan den reeder en bemanning, in geval van toepassing der wetgeving op de maatschappelijke zekerheid met terugwerkende kracht, wat algemeen wordt verwacht, heel wat herrie en last kunnen verwekken, vooraleer de afgehouden en terug betaalde sommen terug ter hand gesteld zijn van degenen welke ze hebben betaald.

De andere reeders wijzigen mogelijks hun standpunt

Ondertusschen bekwam een bepaalde reedersvereniging een uitdrukkelijk bericht vanwege den Rijksdienst voor maatschappelijke zekerheid dat het volstrekt vaststaat, dat het Besluit van den Regent eerstdaags in het Staatsblad zal verschijnen en dat de Wet met terugwerkende kracht zou worden toegepast vanaf den 1 Januari 1946. De reeders worden aangespoord zonder verder af te wachten de door de wet voorziene afhoudingen te doen ten laste der bemanning en tevens te voorzien in hun eigen verplichte storting.

Dit in acht genomen werden vanaf Maandag 11 Februari jl. alle betalingen aan de Voorzorgskas gestaakt. Aldus werd afgebroken met een tra-

ditie, die spijs de onwettelijkheid, meer dan honderd jaar heeft stand gehouden.

En nu aan het werk

Wij hebben er reeds op gewezen, dat het bezit der Voorzorgskas der visscherij toelaat nog gedurende meer dan één jaar, spijs zij over geen verdere inkomsten meer zal beschikken, de rechthebbers uit te betalen, zonder dat zij eenig nadeel moeten ondergaan.

Deze tijdruimte moet ten slotte wel voldoende zijn om aan de visscherij een degelijk pensioenstelsel te bezorgen, waarvan niet alleen zij die gevaren hebben op Oostendse visschersvaartuigen zouden kunnen genieten, maar alle visschers der kust- en Scheldeboorden.

Eén jaar, zal dit tijdstip volstaan? Wij hopen het althans. Wij van onszijde zullen er voor zorgen, dat de aandacht op dit vraagstuk niet meer verzwakke. Reeds te veel ontwerpen geraakten verdwaald in de stofrijke kartons van een of ander ministerie. Het vuur dient aangewakkerd.

In een onzer volgende nummers zullen wij nagaan wat zool in andere landen werd gepresteerd tot vrijwaring van den ouden dag der zeevisschers. Dit kan leerzaam zijn.

HERINNERINGEN.

Belgische Visscher door den Koning van Engeland Gedekoreerd

HIJ REDDE 400 SOLDATEN TE DUINKERKE

Bij een uitreiking van de eeretekens in het Buckinghampaleis, bevond zich heel bescheiden, te midden van Britsche Hoogere Officiëren en van de azen van de Britsche luchtmacht, die hun beurt afwachten om door den Vorst gedekoreerd te worden, een jonge welgebouwde zeeman. Het was een Belg, Georges François Ragaert. Koning Georges zou op zijn borst het Distinguished Service Cross (het Kruis voor Hooge Verdienste) vastspellen, dat gewoonlijk aan de officieren wordt verleend.

Hij moest wel uitzonderlijke aanspraken kunnen doen gelden om de hooge onderscheiding te bekomen: de redding van ruim vierhonderd Britsche soldaten bij de roemvolle evacuatie van Duinkerke.

Op het Koninklijk Paleis

Men kan zich de vreugde en de gewettigde fierheid van den jongen man en van zijn familie voorstellen, toen zij eenige dagen te voren op deze heugelijke plechtigheid in het Buckinghampaleis officieel uitgenodigd werden.

Van uit de ontvangstsalon, waar zij zich bevonden, hadden de grootvader, de vader en de twee ooms van Georges François Ragaert gezien dat de Koning hem eigenhandig dekoreerde. Hierdoor waren ze zoo zeer ontroerd, als de gedecoreerde zelf. Bij zichzelf dachten de eenvoudige bloedverwanten, dat hij wel veel moed, stoutmoedigheid en koelbloedigheid aan den dag had moeten leggen om zijn heldendaad onder de Duitsche bommen te volbrengen en dat van Britsche zijde heel wat gunstige bemoeiingen waren noodig geweest opdat zijn heldenmoed zou beloond worden.

Zeebrugge en Duinkerke

Zeebrugge en Duinkerke, in die twee namen van zeehavens ligt voor Georges François Ragaert zijn deelneming aan de gebeurtenissen in Mei-Juni '43 besloten.

Georges François Ragaert werd in 1920 te Zeebrugge geboren. Na in de Middelbare school te Blankenberge goede studies gedaan te hebben, voelde hij zich door een onweerstaanbare roeping voor de zee aangetrokken en gaf den wensch te kennen om visscher te worden; toen hij achttien jaar oud was, was hij reeds schipper op een motorvaartuig, waarvan de eigenaar Prosper Everaert hoe langer hoe meer het gezag op hem overdroeg. Het geldt hier de Z.50 «Lydie-Suzanne».

Door zijn keuze had hij zijn familie een weinig teleurgesteld; van vaders zijde was zijn familie sinds lange jaren in dienst van de firma Decloedt, voor baggerondernemingen, welke belast was met de werken voor het onderhoud der haven van Zeebrugge. Zijn grootvader was gezagvoerder aan boord van de «Vlaanderen», een zultbaggerboot, waarop zijn drie zonen onder zijn bevelen dienden.

Na den inval in België en tengevolge van het snel oprukken der Duitschers naar de kust, en de onophoudende luchtbombardementen aldaar, gaf het Beheer van het Zeewezen aan de administratie van de haven van Zeebrugge het bevel om al de op de reede liggende schepen naar Frankrijk te evacueeren.

Op 18 Mei staken de Ragaert's die de voorzorg genomen hadden hun echtgenooten over het land naar Le Havre te sturen, in zee met drie zuigbaggerboten en een sleepboot van de firma Decloedt.

Georges François was bij hen, terwijl zijn baas Everaert van zijn kant tezamen met zijn vrouw en kinderen vertrok aan boord van de «Lydie-Suzanne».

Te 9 uur 's avonds komen de Ragaert's te Kales aan en werpen het anker in de haven. Tijdens de reis werden ze verschillende malen door Duitsche vliegtuigen gebombardeerd, maar leden gelukkig geen schade. Aan de kaai 's nachts was dit niet meer het geval. Rond middernacht kwamen de Stuka's weer aanzetten en duikten tot driemaal toe boven de «Vlaanderen I», die aan stuurboord werd beschadigd. Het water drong door de openingen der ijzeren platen en de bemanning zag zich genoodzaakt het schip voorloopig te verlaten en onderdak te zoeken aan boord van andere baggerboten, die niet door de bommen werden geraakt.

's Anderendaags kozen de booten opnieuw zee en begaven zich dan naar Boulogne, waar zij enkele uren bleven liggen om vervolgens naar Le Havre te varen, waar zij ongevraagd aankwamen, zonder te veel tegenslagen te hebben ontmoet.

Te Boulogne

Te Boulogne verlieten de Ragaert's en 10 koppen van de bemanning der «Vlaanderen I» hun collega's van de firma Decloedt om per spoor naar Kales terug te keeren, ten einde te pogen hun schip weer vlot te krijgen en het zoo mogelijk naar Le Havre te brengen.

Georges-François bleef met de goedkeuring van zijn vader te Boulogne, waar intusschen de Z.50 «Lydie-Suzanne» was aangekomen, en waar hij terug het stuur in handen nam.

Later bracht Georges-François de Z.50 naar Fécamp.

Heldhaftige dagen te Duinkerke

Op 28 Mei wordt de motorsloep opgeëlscht door de Franche Admiraliteit en krijgt tot taak mede te helpen aan de evacuatie van Duinkerke waarmede men toen volop bezig was.

Schipper Everaert stapte met zijn familie aan wal en vertrouwde het schip toe aan Georges-François, die schipper bleef aan boord, waar hij geholpen werd door een Belgisch matroos en 2 mariniers van de Franche vloot, die onder het bevel stonden van de zeebasis van Fécamp.

Georges-François heeft op een stuk Zie vervolg onderaan volgende kolom.

Remember....

N.145 «Zenobie Velghe» verging door mijnontploffing op 19-2-45

Terwijl ons land na de bevrijding geleidelijk herademde, bleef het gevaar voor den visscher onverminderd bestaan. Ook de bemanning van de N.145 is het slachtoffer geworden van het oorlogsgeweld. Zij bedreef op 19 februari 1945 de visscherij op ongeveer 6 mijl ten N.W. van Oostende. Ooggetuigen hebben kunnen opmerken dat het vaartuig waarschijnlijk aan het schroef door een mijn getroffen werd. Na de ontploffing stak het nog gedeeltelijk met den voorsteven ooven water, doch zonk na enkele minuten volledig.

De bemanning bestond uit: schipper Depotter Charles, motorist Torney Maurice, de matrozen Cuveele Camiel en Robert en den scheepsjongen Sans Robert.

Slechts de scheepsjongen Sans Robert kon zwaar gekwetst door het vaartuig O.11 opgepijkt worden, en werd door N.71, na de eerste verzorging te Nieuwpoort binnengebracht. Het lijk van schipper Depotter Karel werd door N.5 opgevischt en te Nieuwpoort ontscheept.

O.260 «Lindbergh» ging verloren door een mijnontploffing op 19-2-43 vóór Brixham

Op den voormelden datum verliet het Oostendisch visschersvaartuig O.260 «Lindbergh», dat in Mei 1940 naar Engeland vertrok, de haven van Brixham, voor de visscherij. De matroos Vinck Arthur stond voor op het dek, de schipper Vannieuville Frans was in het wijkhuis, Vandamme vader en zoon en Montney Jozef stonden van achter met hem te praten, terwijl Lowyck Jan in het logist vischakte. Plotseling deed zich een geweldige ontploffing voor; het achterschip vloog in de lucht. Het vaartuig zonk onmiddellijk. Er waren verscheidene vaartuigen in de nabijheid, die dadelijk hun korre windden. Alleen de N.63 zette koers naar de plaats. Na een half uur rondwalpen, kon de matroos Vinck Arthur, die zich van een drijvende reddingsgordel had kunnen voorzien, opgepijkt worden. Schipper Neyts Constant van dit vaartuig zocht vervolgens verder naar mogelijke overlevenden, doch alleen het lijk van Marcel Vandamme, den scheepsjongen, werd drijvend gevonden tusschen wrakhoofden.

Vier Belgische visschers verloren bij deze ramp het leven.

Schipper Neyts Constant bekwam als hulde voor zijn moedig gedrag een eervolle onderscheiding vanwege de Belgische Regeering in Engeland.

O.67 «Steur» door mijnontploffing vergaan op 23-2-40

Zoo er lang na de stopzetting der vijandelikheden nog zware bressen geslagen werden in de Belgische visschersbevolking, offerden vele visschers reeds hun leven voor dat het oorlogsgeweld over ons land trok.

Den 21 Februari 1940 verlieten de motorvisschersvaartuigen O.66 Bruinvisch, O.67 «Steur» en de O.78 «Charlotte» gelijktijdig de haven van Oostende naar de visscherijgronden in den omtrek van het lichtschip «West-Hinder».

De drie schepen bleven in het zicht van elkander tot op 22 Februari te 5 uur de O.67 voor het laatst door de O.78 gezien werd. Alleen de O.66 en O.67 bleven visschen in het zicht van elkander. Rond 16 uur praaiden zij zich wederkeerig en was alles nog normaal. Op 23 Februari rond 2.30 u. werd van op de O.66 een ontploffing waargenomen. De matroos Gustaaf Beyens beweerde ook een vlam gezien te hebben in dezelfde richting. Daar dergelijke feiten zich echter in dezen tijd wel meer voordeden, gaven de opvarenden er niet veel acht op en dachten «dat men ergens aan het schieten was».

De O.66 en de O.78 kwamen behouden in de haven van Oostende terug. Men zou echter tevergeefs wachten op de terugkomst van de O.67 «Steur» en zijn vierkoppige bemanning, welke jammerlijk om het leven kwam: Beyens Karel, schipper; Pieters Marcel, motorist; Schoonbaert Oscar en Vandepitte Joseph, matrozen.

Bij HERSTELLING MOTOR en voor goed en verzord werk, wend U tot Specialist

Em. VAN DER BIEST, Ing^r

Werkhuizen: «DE SCHELDE»

27/A, Keizervest GENT

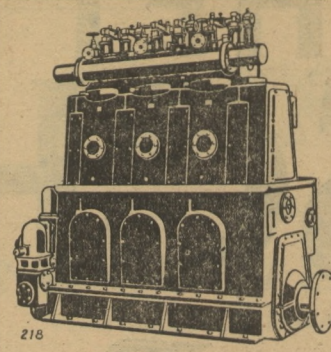
(27)

papier opgeteekend hoe hij de dagen van 29 Mei tot 13 Juni doorbracht.

In ons volgend nummer geven wij den tekst weer. Alleen feiten en cijfers komen er op voor. Geen commentaar is noodig om de soberheid en de bescheidenheid ervan te doen uitkomen.

Zooals wij zullen zien bewaart de schrijver het stilzwijgen over al de gevaren die hij doormaakte onder het hevige bombardement van de Duitsche vliegtuigen, alsmede over de talloze voorvallen bij de inscheeping en de ontscheeping van de Britsche troepen, die hij in den hevigsten strijd aan de pier van Duinkerke ging halen.

(wordt voortgezet)



CARELS

Diesel Motoren

AGENTSCHAP:

R. Bauwens & Co

112, CHRISTINASTRAAT OOSTENDE (27)

Voor Leergierige Visschers

OVER DEN KAPITEIN (Vervolg)

WELKE ZIJN DE PLICHTEN VAN DEN KAPITEIN?

1. Hij moet de reis uitmaken waarvoor hij aangemonsterd is. Dit betekent dat hij zijn schip havenwaarts moet brengen en het niet in een vreemde haven kan laten liggen, hetgeen zou gelijkstaan met desertie.
2. Hij moet vooral aan boord zijn tijdens het in- en uitvaren van de haven of gevaarlijke passen. Zulks wil zeggen persoonlijk op de brug zijn of zijn bevelen schriftelijk hebben gegeven op het bord, zoodat alle misverstanden uitgesloten zijn.
3. Hij heeft te zorgen voor de orde en de tucht aan boord.
4. Over alle bijzondere feiten welke zich aan boord voordoen, is hij gehouden rapport uit te brengen, zoodra hij een haven aan doet. In afwachting vermeldt hij het gebeurde beknopt in zijn scheepsboek.
5. Hij is ook gehouden zijn reederij op de hoogte te houden van alle belangrijke feiten onder de reis.
6. In geval van nood mag hij alleen zijn schip verlaten dan na scheepsraad te hebben gehouden met de bizondersten zijner bemanning. In de eerste plaats moet hij zijn scheepspapieren mee redden en tot den laatsten man aan boord blijven.
7. Hij is verplicht hulp te verleen aan in nood verkeernde vaartuigen, tenzij hij het gevaar te groot zou oordeelen om zijn eigen schip te behouden.
8. Hij moet zijn logboek dagelijks bijhouden. Geen blad mag uit dit logboek verdwijnen.
9. Sterft of verdwijnt een lid der bemanning, dan moet hij een inventaris opmaken van het tuig toebehoorende aan den ontbrekende. Daartoe neemt hij twee getuigen bij en is dan verder verantwoordelijk voor den ganschen inventaris.

WELKE RECHTEN HEEFT DE KAPITEIN?

1. Hij heeft recht op gezag over al degenen welke zich aan boord bevinden. Om zijn gezag te handhaven mag hij desnoods alle middelen van dwang gebruiken en daartoe de hulp inroepen van de manschappen. In de haven zelf richt hij zich in dergelijke gevallen tot den Waterschout of den Consul van zijn land.
2. Om een misdadiger te beletten te ontsnappen of hem te hinderen, mag hij alle middelen gebruiken om zulks te keer te gaan.
3. Bij gebrek aan levensmiddelen aan boord, mag hij degenen die nog

voorraad bezitten, ertoe verplichten afstand te doen ten voordeele van een gemeenschappelijke verdeling. De personen die afstand deden, hebben natuurlijk recht op een vergoeding.

4. Bij gebrek aan levensmiddelen of brandstof mag hij in vreemde havens de noodige aankopen doen.

5. Hij kan, mits zich te gedragen volgens de voorschriften van de monstertor, een lid der bemanning aan wal zetten in de thuis haven, niet in den vreemde. Hij kan het ook zonder voorgaandelijke opzegging, indien ernstige redenen bestaan, zelfs in een vreemde haven, in dit geval moet hij echter de tusschenkomst van den Waterschout of van den Consul inroepen.

6. Hij heeft recht op een vergoeding indien hij een ander schip heeft helpen redden, al ware het geredde schip van dezelfde rederij.

Uit dit alles blijkt genoeg dat een zware verantwoording rust op den schipper en zulke taak niet zonder zekere voorwaarden kan worden opgenomen. Om een schip te kunnen voeren, moet hij minstens 21 jaar oud zijn en zekeren tijd gevaren hebben en voldaan hebben aan het examen.

WAT MEER SPOED ZOU GEEN KWAAD KUNNEN

Wij lezen in het Kustblad: Wanneer tijdens den oorlog Belgische visschers, die naar Engeland gevlucht waren, doch waarvan de familie in België gebleven was, aldaar overleden of op zee omkwamen, werd gansch hun bezit, goed en geld, aan den Dienst der Successies, Ambassade te Londen, overgemaakt.

Dit was onder andere het geval met Jan Dewulf, die aan boord van de O.303 omkwam. Na onderhandelingen, waaraan geen einde scheen te willen komen, en die grootendeels gevoerd werden door den Waterschout, is zijn goed, bevat in 3 pluizakken en 2 valiezen, eindelijk te Oostende aangekomen. Mevr. De Wulf is de eerste weduwe van een oorlogsslachtoffer die in het bezit gesteld wordt van de erfenis van haar man. Tairijke andere gevallen wachten nog op een oplossing. Kan deze repatriëring niet bespoedigd worden en kan zij niet langs officiële weg geschieden, via de maaltbooten b.v., die nu toch regelmatig de overvaart verzekert in plaats van den langen omweg te maken die deze eerste zending te doen had. Ouders en weduwen wachten op dit goed dat zij thans best kunnen gebruiken.

Nota der Redactie: Volledig akkoord!

Het Verlaten in Zee van Visschersvaartuigen

(Vervolg van blz. 1)

Indien de verkoop van een vaartuig theoretisch van hand tot hand kan geschieden, bij middel van een mondelinge overeenkomst, is het niet minder waar, dat in feite ieder verkoper en koper een geschreven akte doet opmaken. Bovendien regelt de wet de formaliteiten, de rechtbaarheid, enz.

II. - Recht van Hypotheek.

Roerende goederen kunnen in het algemeen niet gehypothekeerd worden. De hypotheek is een werkelijk recht dat maar een onroerend goed als voorwendsel kan hebben.

Alhoewel de schepen en vaartuigen roerende goederen zijn, kunnen zij niettegenstaande dat, gehypothekeerd worden.

III. - Nationaliteit.

Roerende goederen hebben over het algemeen geen nationaliteit. Zeeschepen daarentegen hebben een werkelijke nationaliteit: een schip is Belgisch, Engelsch, Fransch, enz.

De nationaliteit wordt bepaald en verworven door den zeebrief.

Eigendomsrecht en Nationaliteit

De twee belangrijkste punten zijn wel deze betrekking hebbend op het eigendom en nationaliteit.

Deze punten laten hun betekenis gelden wanneer het gaat over wrakken. Het is niet voldoende een wrak of een verlaten schip op te pikken en

er een vlag aan boord te hijschen om het zijn eigendom te maken en het zijn eigen nationaliteit te geven.

Laat ons veronderstellen dat een schip, verlaten door zijn bemanning, opgepijkt wordt door de bemanning van een ander schip; dat koopwaren over boord geworpen of wrakken van een gezonken schip teruggevonden en aan wal gebracht worden. Degenen die deze voorwerpen gevonden en verzameld hebben worden daarom de eigenaars niet.

De regel: Bezit geldt voor recht is immers niet toepasselijk op schepen.

Het volstaat dus niet een op zee verlaten schip gevonden en opgepijkt te hebben of zelf een verlaten schip van de redders te hebben afgekocht om het eigendom ervan te verwerven. Dit schip behoort nog steeds aan den primitieven eigenaar toe; het recht van den werkelijken eigenaar verjaart of vervalt maar na 30 jaar. Het eenig recht dat de redders hebben is een vergoeding te eischen. Wat de wrakken en de koopwaren betreft, kan de eigenaar ze terugvorderen aan den persoon die ze in zijn bezit heeft gedurende drie jaar. Deze laatste moet dus het wrak of de koopwaren teruggeven; is hij echter de redder dan kan hij een vergoeding eischen. Het is maar na het verloop der drie jaar dat de eisch tot terugvordering van wege den eigenaar verjaart, t.t.z. onontvankelijk geworden is. De bezitter van een wrak kan zich dan pas als eigenaar beschouwen. Die regels vloeien voort uit Artikels 2279 en 2280 van het burgerlijk Wetboek en zijn van toepassing op alle wrakken en verlaten schepen, opgepijkt in volle zee, zoolwel als de wrakken en verlaten schepen opgepijkt in de territoriale wateren.

BRUNET & C°

OOSTENDE

Tel. 71319 — Telegr. «Compas»

Zeevischgroothandel

SPECIALITEITEN

VERSCHÉ, GEZOUTEN en BEVROREN HARING

Oostende

APOTHEEKDIENST

Zondag 17 Februari gansch den dag en nachtdienst van 16-2 tot 23-2-1946 Apoth. P. Vandeweghe Kapellestr. 85.

MEDEDELING URBANISATIEPLAN

Oproep wordt gedaan tot de eigenaars en belanghebbenden van de Kapelle, Christina, Lijnbaanstraat enz., t.z. aan al diegenen die om verschillende redenen niet akkoord gaan met het urbanisatieplan, waarvan de maquette op het stadhuis tentoon gesteld is. Zij worden dringend verzocht een protestlijst te komen onderteekenen bij een der volgende handelaars: De Jonghe, Christinastr. 54; De Waele, (Den Anker) Kapellestr. 1; Heismoor, Witte Nonnenstr. 24; Verdonck, H. Serruyslaan, 7; Mol (Patisserie), Wapenplein 1.

VERKOOP

Schrijf- en Rekenmachines
Onderhoud en Herstelling
ter plaatse

A. VANDERNOOT

• Maria Theresiastraat, 16
• OOSTENDE - Tel. 72113

UW MAN HOOREN

spreekt tot U van uit IJsland, Witte Bank, Spanje, enz. met een radiotoestel voor visscherij vervaardigd bij de firma **RADIO MARLEIN**, Oostende Christinastraat 85.

VISSCHERS

Alle matrozen en visschersweduwen welke in het vervolg sociale moeilijkheden op te lossen hebben, mogen zich wenden tot den h. Frans Roose, onder voorzitter van «Hand in Hand», Vindicatelaan 20, Oostende.

ROUWHULDE

Bij zeer groote belangstelling en onder een zee van bloemen en kronen, werd Maandagnamiddag het elfjarig dochtertje van den h. Vandenbergh Prosper, directeur van «Hulp in Nood» en in alle visscherijkringen zeer goed gekend, ten grave gedragen. De leerlingen van de Rijksmiddelbare School droegen de talrijke bloemgarven en vergezelden het stoffelijk overschot van de door allen bewonderde leerlinge, naar haar laatste rustplaats. Aan de zwaar beproefde vader en grootouders biedt de redactie haar innig rouwbeklag aan.

TENTOONSTELLING VAN VERKEERSMIDDELEN

Het Stadsbestuur heeft het inzicht voor het jaar 1950 een «Tentoonstelling van Verkeersmiddelen» in te richten.

De minister van Verkeerswezen, de h. Rongvaux heeft zijn toestemming daartoe verleend en de besturen van zijn Departement zijn beslissing laten kennen, teneinde hun medewerking aan deze tentoonstelling te verzekeren.

KIESZAKEN

Het Stadsbestuur brengt de belanghebbenden ter kennis dat het Bureau voor Kieszaken, Stadhuis, geopend blijft op Zaterdagmiddagen 16 en 23 dezer tot 5.30 u. en Zondagen 17 en 24 dezer van 8 tot 12 u.

Groote keus van Stoven en Gasvuren
Benodigdheden — Herstellingen

Huis Jack Delanghe

Nieuwpoortse Stw. 72 OOSTENDE (24)

TARIEVEN VOOR HET VERBRUIK VAN GAS EN ELECTRICITEIT

Maand Januari 1946: Gas — gewoon verbruik 1,77 fr. per m3; centrale verwarming en warm water bedeling 1,07 fr. per m3.

Maand Februari 1946: Electriciteit 1 Gewone verbruiken: verlichting 3,20 fr. per KWA; drijfkracht en lift 2,11 fr. per KWA; nijverheidsgebruik 2,11 fr. per KWA; — Huishoudelijke verbruiken: tarief I, lage prijs 0,70 fr. per KWA; hoge prijs 2,11 fr. per KWA; tarief II lage prijs 0,70 fr. per KWA; hoge prijs 2,11 fr. per KWA; tarief III 0,89 fr. per KWA; tarief IV 0,89 fr. per KWA; tarief V 0,89 fr. per KWA — Gas: Gewoon verbruik 1,77 fr. per m3; centrale verwarming en warm water bedeling 1,07 fr. per m3.

Huwelijksaankondigingen

10. — Christiaan Hector, visscher, Rentenierstr. en Coghe Madeleine, z.b., Vaartstr.; Germonpre Juvenal, visscher, Ed Hammanstr. en Locquet Simonne, z.b., S. Francisusstr.; Dale François, metser, Lombardside en Tanghe Maria, meid, Brabantstraat; Vincke Petrus, geneesheer, Ad. Buylstraat en Libert Fernande, z.b., Marie-Joséplaats; Vanmassenhove Lucien, Rijkswachter Gent en Spriet Simonne, naaister, Nieuwpoortsw.; Ingelbrecht Odo, handelaar, Kapellestr. en Jongbloet Fernanda, vroedvr., Nieuwpoortsw.; Meyus Leon, Aartschertoginestr. en Gysbrechts Monique, z.b. Kapellestr.; Van Loo Theophil, lasser, Gent en Geselle Yvonne, z.b. Verlaatsstraat.

Voor de BESTE SCHEEPS-
INSTALLATIES, wendt U tot

Maes & Marcou

P.V.B.A.
Accus - Dynamo's - Herwindingen
Iamingsstraat 61, HEIST-aan-ZE.

Heist

BURGERLIJKE STAND

Geboorten: Vanbelleghe Denise, Westkapellestraat.
Sterfgevallen: Anckaert Marcel, 26 j., Blankenberg; Roegiers Julien, 59 jaar.
Huwelijken: Vandierendonck Florimond, spoorwegbed. en Sanders Paula z.b. Gistel. (H)

BURGERLIJKE STAND EN BEVOLKING DIENSTJAAR 1945

Geboorten: 130, 63 mannen en 67 vrouwen — Sterfgevallen: 91, 55 mannen en 36 vrouwen — Huwelijken 88 — Vestiging van gewoon verblijf in de gemeente: 765: 332 mannen en 433 vrouwen — Overbrenging van gewoon verblijf naar een andere gemeente: 343: 228 mannen en 315 vrouwen — Meer aangekomen dan vertrokken: 261: mannen 112 en 149 vrouwen — Bevolking op 31 December 1945: 6910: 3349 mannen en 3561 vrouwen. (H)

DOSSIERS OORLOGSSCHADE

Op Vrijdag 22 dezer mogen de geïnteresseerden hun dossiers genummerd beneden 330.00 fr. afhalen ten Stadhuis, bureel 14, vanaf 9 u. 's morgens. (H)

VERPLICHT GEEVACUEERDEN

De vraag om toelage (evacuatievergoeding) hoeft gedaan te worden ten Stadhuis bureel 9 (M. Decoster) vóór 23 Maart a.s. (H)

VRIJE CARABINIERS

De eerste schieting voor de leden gaat door bij L. Vannulle, Ursellaan, op Donderdag 21 Februari a.s. (H)

SPORT

Morgen trekt F.C. Heist naar Den Haag om er de plaatselijke Club in eigen vesting te ontmoeten.

Naar we vernemen worden pogingen aangewend om het vroegere voetbalterrein weer te kunnen gebruiken. Dat ware een mooie zaak voor onze sportmannen. (H)

HAND IN HAND

Algemeene Vergadering, gehouden in «t Scheurleg» te Heist op Zondag 10 Februari 1946.

Het is 10.10 u. als de vergadering voor een talrijke opkomst geopend wordt. De afwezigheid van den h. Vandenbergh, wordt nader toegelicht, waarop de alg. vergadering zijn instemming betuigt met het rouwbeklag aangeboden door het bestuur.

Het ontslag van den h. voorzitter Pierlot, wordt aanvaard en er wordt besloten hem te bedanken voor zijn diensten aan den bond bewezen. Gezien de hoofdschotel dezer vergadering bestond in de «Sociale Aangelegenheden voor de Visscherij» wordt dit punt verschoven naar de volgende alg. vergadering. Er wordt ter kennis van de leden gebracht dat nog geen definitieve beslissing hierover gevallen is en dus als vroeger dient afgehouden te worden.

Mededeeling wordt gegeven van een drietal brieven van den h. directeur-generaal Devos, betreffende de premies V.O.Z.O.R.; materiaal van timecharter schepen, belastingen van timecharter vergoedingen, alsook van een schrijven van Eerste Minister Van Acker in verband met de huidige toestand in de visscherij.

Kennis wordt gegeven van het schrijven van de Rijksdienst voor Maatschappelijke Zekerheid, waarmee deze talrijke bijgewoonde vergadering eindigt.

Bestuursvergadering: Verleden Zaterdag kwam het bestuur te zamen onder voorzitterschap van den h. Pierlot. Waren aanwezig: de hh. Cattoor en Deconinck, ondervoorz., Latruwe, Vantorre, Dobbelaere, Serie, Harinck, en Everaert, leden, Gobert, secretaris.

Het bestuur betuigde zijn deelneming in den rouw die de h. Vandenbergh, technisch raadgever, komt te ondergaan door het droevig verlies van zijn dochtertje juffr. Lilliane Vandenbergh. Een afvaardiging van het bestuur werd aangeduid om de begrafenisplichtigheid bij te wonen.

Volgende punten werden ter bespreking gelegd en afgehandeld: Toestand

RUSTON

DIESELMOTOREN

De voornaamste Engelsche Motorenfabriek

ALGEMEENE VERTEGENWOORDIGERS:

VALCKE Gebr. N. V. Oostende

(5)

der Kas — Correspondentie — Dagorde der algemeene vergadering.

Heeden Zaterdag te 16 u. komt het bestuur opnieuw bijeen — Dagorde, ontslag voorzitter — afsluiting rekeningen — aanvulling bestuur.

GEMEENTERAAD

Weensdag vergaderde onze gemeenteraad onder voorzitterschap van den h. Debra, burgemeester. Waren aanwezig: de hh. Daveloose en Denoyel schepenen; Dhaonot, Walmoe, Rosseel, Huiseune, Ceyis, Vantorre R., Vantorre C. raadsleden; Gobert R. secretaris.

Als voornaamste punten van de dagorde werden volgende beslissingen genomen: — de h. Vantorre Rene, raadsd., wordt in eere hersteld en in dienst genomen — de tuchtstraf van twee personeelleden wordt geklasseerd — de begroting voor het jaar 1946 wordt eenparig goedgekeurd — plan en lastenboek voor de ontmoddering van den evendijkader wordt goedgekeurd — een gemeentelijk bijpensioen wordt toegekend aan den h. L. Maes — verslag van de Stadsbibliotheek wordt nagezien, en goedgekeurd — de periodieke verhoogingen van twee personeelleden worden goedgekeurd — de inzage-uren ten stadhuis worden door den raad vastgesteld op elken Maandag van 2 tot 5 u. 's namiddags. (H)

HERSTELLINGEN — VERKOOP

van
Schrijfmachines
Rekenmachines
Bureelmeubelen

ernand Schaeverbek

Steenstraat, 25 BRUGGE

Nieuwpoort

STORMGEWELD

Ook Nieuwpoort heeft een fermenduw gehad gedurende het orkaan dat overal gewoed heeft. De Belgische en Franse schepen welke in den bassin lagen, hebben niet de minste averij opgelopen maar anders was het geweest met de onvoorzichtigten, welke steeds de brokjes kaamuur als ankerplaats verkiezen. Zoo werden de N.711, r. 16, N.745 en N.90 op de gedeelten vernielden kaamuur geworpen en vooral de N.711 lag daar in zeer akelige positie. Het schip stond half op zijn kop en gelukkig kon het veilig afgehaald worden de daaropvolgende tij. De N.709 verloor geheel zijn achtersteven en de O.67 werd vol water gekapt en zonk, maar is nu toch weer kunnen vlotgebracht worden. (N)

OPGESLEPT

De N.719 werd binnengebracht door de N.706 met de korre in het schroef. (N)

WRAK OPGEPIKT

Een verlaten en vol water gevulden reddingboot met benzinemotor en het noodige reserve-proviand aan boord, werd binnengebracht door de N.721. Het wrak hoorde toe aan het Amerikaanse ss. «Lucky Victory» van Los Angeles. Vermoedelijk is deze boot gedurende het laatste stormweder losgerukt. (N)

Blankenberg

BURGERLIJKE STAND

Geboorten: Van Cleven Charles v. Achiel en Helena Chies, Hanneusestr.; De Vos Roger, v. Oscar en Zulma De Zutter, Uitkerke; Mercier Gilbert, v. Camiel en Alice Govaert Zeebrugge; Clabeau Norbert, v. Georges en Simona Creus, Albertstr.; Brems Wilfried v. Lucianus en Maria Coppens, Stieltstr.; Van Houtven Max, v. Karel en De Pauw Angela, Van Beerstr.; Verstege Georges, v. Edward en Margaretha Pynnaert de Smet de Nayerlaan. Sterfgevallen: Ponjaert Maria, wed. Pieter Bousse, Visscherstr.; De Doncker Celestine, 69 j., echtg. De Ridder Maria, Vrijheidstr.; Pieters Anna, 52 j., echtg. William Joinson, Oudstrijderstraat.

Huwelijken: Croes Jozef en Verduysee Pharaïde.

Huwelijksaankondigingen: Packo Simon en Ponjaert Georgette; Easton André en Bronders Elza; Van Wulpen Jérôme en Destickere Hélène. (H)

Uitvoer van Gezouten en Gerooken Haring

Veel bladen hebben den uitvoer gemeld van tien miljoen kgr. gezouten en gerooken haring naar Frankrijk. Waarheidshalve moeten we melden, dat weliswaar onderhandelingen plaats hebben en men het in principe hieromtrent eens is, maar dat het akkoord nog niet als definitief kan aanzien worden en bijgevolg van uitvoer nog geen sprake is.

Zoodra zulks vaststaat, zullen we onze lezers hieromtrent voorlichten.

Onze Vragenbus

Wie inlichtingen wenscht over de meest uiteenlopende visscherijwettens: aanvraag vergunningen, bouw van schepen, repatriëring, uitbating, verzekering van vaartuigen, sociale aangelegenheden, vraagstukken in verband met den handel, betrekkingen met de Overzees, enz., mag zich gerust tot de Redactie van «Het Nieuw Visscherijblad» wenden.

We zullen zooveel mogelijk de vragen in het blad zelf beantwoorden, met aandiuiding van de beginletter van naam en voornaam van de briefwisselaars. Indien deze laatste het uitdrukkelijk verzoeken, laten we alle aanduidingen na, die zouden kunnen aanleiding geven tot vereenzelviging. Van onzentwege kan men steeds rekenen op een volstrekte geheimhouding.

Indien om bijzondere redenen de vragen in het blad niet kunnen behandeld worden, zullen we ons rechtstreeks met de briefwisselaars in verbinding stellen.

Men geieve bij elke vraag 10 fr. in postzegels te voegen, voorloopig vastgesteld tot dekking der onkosten.

DE REDACTIE.

Huis Raph. Huysseune

IMPORT EXPORT

VISCH - GARNAAL

Specialiteit gepelde garnaal

H. R. 2151 Tel. Prive 513.39

(1) Vischmijn 513.41

Het mechanisch verkoelen van Visch aan boord

Het gaat hier inderdaad over verkoelen en niet over vervriezen, want de temperatuur — hoe acnt ze ook nu graden naedert — blijft altijd hooger dan het punt waarop de vloeistoffen bevat in de spieren van de visch zouden vervriezen.

Ijs is daar gewoonlijk voldoende voor en geniet ook van de voorkeur, zoowel voor wat de vischvangst als den handel betreft.

Het doel van de machines aan boord is het gebruik van ijs aan te vullen.

In dit geval komt de machine enkel tusschen om het ijs te beletten te smelten. De warmte die ze dus te verwerken heeft is: 1) de warmte die tusschen de wanden dringt; 2) deze die tusschen de deuren dringt die niet luchtdicht sluiten of 3) door de paneelen die wijd openstaan gedurende de vischvangst en eindelijk 4) de warmte van den visch tot zijn warmte ongeveer nul graden bereikt.

Hieruit blijkt dat die machine aan twee verschillende regimes onderworpen wordt: een regelmatig traag werken voor 1, 2 en 4, en een intensief werken voor 3.

We denken te mogen zeggen dat geen enkele machine voor t. ogenblik in staat is een horizontale temperatuuroocht te behouden, want de vischvangst is dikwijls onregelmatig. Er kan b.v. 100 kg. visch ineens uitgetogen worden die gewassen en gesorteerd in den kortst mogelijken tijd zal moeten naar het scheepsruim overgebracht worden. Tijd waarop van de machine heel veel zal gevergd worden. Nadien zal moeten zorgvuldig vermeden worden dat de temperatuur onder nul daalt. Inderdaad, dit zou kunnen een langzaam en onvolledig vervriezen van zekere deelen van den visch veroorzaken die, gevolgd door een trage ontdoeling, zeer nadeelig voor de kwaliteit van de waar is. Om een regelmatig temperatuur te behouden, zou de machine dus moeten herhaaldelijk stopgezet en later terug in werking gebracht worden. Dit herhaalde stoppen en in werking stellen van de machine zou een personeel vergen dat, indien niet gespecialiseerd, in elk geval vol aandacht en stiptheid zou moeten zijn. Van de mannen kan dit echter niet gevergd worden daar ze niet talrijk genoeg zijn en hun werk alies van hun krachten eischt.

De oplossing ware natuurlijk dat alles automatisch geregeld werd en de persers de temperatuur van het scheepsruim zelf regelen en op hetzelfde punt behouden. Maar deze toestellen zijn uiterst gevoelig en dus voor het oogenblik moeilijk aan te passen aan de voorwaarden die aan boord heerschen.

Schenkt deze gecombineerde methode van ijs en machine voldoende? Op technisch gebied heel zeker. De ondervinding heeft dit volledig bewezen. Op economisch gebied is dit enkel kwestie van een voorafgaande studie. Men is ten andere gewaar geworden dat de besparing aan ijs verzeuenlijkt, niet te misprijzen valt.

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 8 Februari 1946.

Van de tien vissersvaartuigen die heden binnen zijn, zullen er slechts 7 markten. Al deze schepen komen van de Noordzee en hebben tengevoege het slecht weder hun reis onderbroken. Hun vangsten zijn dan ook maar betrekkelijk klein en omvatten in kleine hoeveelheden rog, keilrog, pladijs, kabeljauw, wijting, steenpost, zeehond, zeenaal en zeer weinig fijne visch. Deze laatste soort wordt duur verkocht; klein pladijs en rog dalen in prijs, maar groot pladijs, wijting en kabeljauw daarentegen boeken een lichte stijging. De markt was bijzonder reuzevrij voor een Vrijdag.

Ten gevolge het slechte weder bleef de naringvoot binnen. Een vijftal vaartuigen brengen niettemin gezamenlijk 4500 kg. binnen, die van de hand worden gedaan aan prijzen gaande van 280 tot 360 fr. per 100 kg.

O.264	1.351	25.610,-
O.24	1.624	30.750,-
O.233	2.846	57.090,-
O.201	3.260	71.290,-
O.30	2.465	44.830,-
O.114	3.160	61.240,-
N.793	2.508	48.030,-

Zaterdag 9 Februari 1946.

Elf vaartuigen zijn heden aan de afslag aanwezig, doch gezien bijna al de vangsten weinig omvangrijk zij. is de aanvoer niet bijzonder groot te noemen; deze benadert de 50.000 kg. en bestaat uit 10.000 kg. rog, 7.000 kg. keilrog, 4.500 kg. wijting, 11.000 kg. platvischsortering, 9.250 kg. kabeljauw en gul, een 50-tal bennen zeehond en haal, weinig tarbot en tong, benevens andere soorten in kleine hoeveelheden. De afzetprijs der rogen is nagenoeg dezelfde als Zaterdag; de andere soorten daarentegen stijgen in prijs. Mooie partijen pladijs, wijting en kabeljauw worden geleverd door de O.165. Gezien het feit dat er een tekort aan fijne visch is, boeken deze een flinke stijging. Niettegenstaande de vangsten allen doorgaans klein zijn, zijn de verwezenlijkte besommingen zeer mooi. De markt eindigde levendig en zeer vast.

O.194	948	21.420,-
O.267	2.167	44.900,-
O.251	2.268	46.340,-
O.62	3.793	81.420,-
O.186	4.279	93.350,-
O.165	16.783	333.770,-
N.785	5.489	114.450,-

O.188	3.451	71.140,-
O.7	3.520	68.710,-
O.149	3.490	72.690,-
O.93	1.822	37.360,-

Maandag 11 Februari 1946.

Een weinig meer visch dan Zaterdag; 10 vaartuigen hebben een gezamenlijke aanvoer van 950 bennen, bestaande in hoofdzaak uit kabeljauw (400 bennen), pladijs (400 bennen), wijting (60 bennen), benevens 6.500 kg. tong. De afzetprijzen, alhoewel iets minder dan Zaterdag, zijn heden voor alle soorten zeer vast.

De aanvoer van ijle haring benadert de 310.000 kg. en is de gezamenlijke lading van een vijftigtal vaartuigen. De afzetprijzen zijn zeer loonend en schommelen van 160 tot 410 frank de 100 kg.

O.199	2.786	57.120,-
O.200	7.107	184.810,-
O.242	3.388	73.480,-
O.290	14.211	302.800,-
O.193	6.610	204.170,-
O.3610	1.829	46.150,-
O.187	3.912	99.920,-
O.191	6.661	189.040,-
O.214	5.982	155.580,-
O.36	1.111	39.360,-

Dinsdag 12 Februari 1946.

Zes vissersvaartuigen hebben een gezamenlijke aanvoer van 1.650 bennen visch en ongeveer 3.000 kg. tong er markt aangevoerd. Al de aangevoerde vangsten zijn doorgaans omvangrijk, zoodat er meer visch op de markt is dan gisteren. Al de vischsoorten, met uitzondering van tong en og die gestegen zijn, worden vandaag veel goedkoper van de hand gedaan. De tongsoorten, alhoewel iets duurder dan gisteren, worden in licht dalende lijn verkocht. De verkoopprijzen van kabeljauw zijn niet vast: nu eens wordt zij verkocht in dalende, dan weer in stijgende lijn.

65 vaartuigen met een gezamenlijke aanvoer van circa 280.000 kg. ijle haring ter markt. Deze worden van de hand gedaan aan prijzen gaande van 140 tot 340 fr. per 100 kg.

O.266	19.926	326.610,-
O.217	21.461	364.670,-
O.132	5.932	127.860,-
O.291	12.581	232.060,-
O.82	22.892	364.490,-
O.166	7.400	130.560,-

Woensdag 13 Februari 1946.

7 vissersvaartuigen lossen heden hun vangst. De aanvoer bedraagt ongeveer 48.000 kg. De prijzen waren zeer loonend en de verwezenlijkte besomming naar verhouding. De tongaanvoer benadert de 5.500 kgr. en schommelt in stijgende richting worden betaald. In het algemeen worden alie vischsoorten aan goede prijzen afgezet en van beurt tot beurt worden steeds duurder prijzen gegeven.

De aanvoer van ijle haring bedraagt heden zowat 250.000 kg.; deze worden betwist aan prijzen gaande van 120 tot 370 fr. per 100 kg.

O.286	6.890	187.240,-
O.218	8.705	177.980,-
O.289	15.653	298.500,-
O.140	3.757	117.210,-
O.201	5.643	119.030,-
N.733	4.067	81.910,-
N.793	3.338	64.190,-

Donderdag 14 Februari 1946.

Acht vaartuigen ter mijn, waarvan één met een groote vangst (550 bennen) en de overige met middelmatige vangsten. Er is dus meer visch voorhanden dan noodig. De vraag is klein zoodat alle vischsoorten een gevoelige inzinking in prijs ondergaan.

De aanvoer van ijle haring is uitermate klein vandaag; 26 haringvaarders brengen in kleine hoeveelheden gezamenlijk ongeveer een veertigtal duizend kgr. binnen, welke van de hand worden gedaan aan mooie prijzen schommelend tusschen 300 en 580 fr. de 100 kg.

O.247	fr. 423.930,-
N.808	67.790,-
O.33	70.550,-
O.93	77.680,-
N.785	94.040,-
O.121	168.020,-
O.62	85.030,-
O.264	35.180,-

AANVOER EN OPBRENGST DER WEEK

Donderdag 7 Febr.	2.754	96.620,-
Vrijdag 8	17.214	338.840,-
Zaterdag 9	48.010	985.550,-
Maandag 11	53.597	1.352.430,-
Dinsdag 12	90.192	1.546.250,-
Woensdag 13	48.053	1.046.060,-
Donderdag 14	1.022.220,-	

fr. 6.387.970,-

AANVOER IJLE HARING

	kgr.	Prijs p. 100 kg.
Maandag 4 Febr.	—	—
Dinsdag 5	—	—
Woensdag 6	658.240	61—150
Donderdag 7	133.600	97—360
Vrijdag 8	2.350	280—360
Zaterdag 9	—	—

Leopold DEPAEPE
In- en Uitvoer van
Visch en Garnaal
VISCHMIJN ZEEBRUGGE
Tel. Privé: Knokke 612.94
Zeebrugge 513.30

Verwachtingen

Volgende vissersvaartuigen worden verwacht voor toekomstige week:

O.109, O.176, O.108, O.300, O.235, O.256, O.87, O.151, O.171, N.704, O.262, O.154, O.246, O.140, O.233, O.279, O.277, O.138, O.242, O.223, O.282.

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)

NIEUWPOORT

IN DE VISCHMIJN

De jongste stormen hebben de prijzen van den haring gevoelig doen stijgen en degenen die er binnenbrengen kennen nu prijzen die schommelen tusschen 2 en 3 fr. het kg. Dinsdag en Woensdag waren er telkens 7 schepen binnen met min of meer belangrijke vangsten, maar steeds van prima kwaliteit en vonden gretige afnemers aan vastere prijzen dan deze van de laatste week.

Tel. 513.27 H.R.B. 19732

FIRMA ALBERT RAES
Scheepsverzekeringen
VISCHHANDEL — VISCHAFSLAG
Invoer DEVYZO P.V.B.A. Uitvoer
:: Rookerij ::
Vervoer in alle richtingen
Vischmijnstraat 12 - Zeebrugge

BRUSSEL

Prijs per kg. der verschillende vischsoorten, verkocht ter vischmarkt gedurende de week van 2 tot 8 Februari

Griet 10-37; kabeljauw 6,75-25; haring 1,25-3; schelvisch 10-15; schaal 10; wijting 5-20; pladijs 7,25-25; keilrog 8-22; forel 11-50; tarbot 17-66, tong 32-57 fr. per kg.

Er werd 135.049 kg. verkocht tegen 1.532.281 fr. Tengevolge van het slechte weder was er weinig toevoer. De invoer uit Denemarken is verminderd. De kleinhandelsprizen blijven laag te zullen blijven. De kleinhandelaars durven geen hoge prijzen meer bieden uit schrik voor de inspectiediensten. Niettegenstaande er 12.000 kg. minder verkocht werd in vergelijking met vorige week is de ontvangst met 100.000 fr. gestegen.

ZEEBRUGGE

Zaterdag 9 Februari 1946.

Tongen: groote 54, middelslag 68, kleine 72; tarbot 80; platen: groote 17, middelslag 26, kleine 26; rog 28; kabeljauw 29; wijting 22 fr. per kg.

Maandag 11 Februari 1946.

Tongen: groote 51, middelslag 70, kleine 71; tarbot 72; platen: groote 14, middelslag 22, kleine 24; rog 30; kabeljauw 24; wijting 20 fr. per kg.

Dinsdag 12 Februari 1946.

Tongen: groote 49, middelslag 67, kleine 67; tarbot 75; platen: groote 14, middelslag 22, kleine 24; rog 25; kabeljauw 24; wijting 20 fr. per kg.

Woensdag 13 Februari 1946.

Tongen: groote 47, middelslag 61, kleine 64; tarbot 80; platen: groote 13, middelslag 14, kleine 17; rog 22; kabeljauw 19; wijting 14 fr. per kg.

Donderdag 14 Februari 1946.

Tongen: groote 44, middelslag 66, kleine 66; tarbot 80; platen: groote 12, middelslag 15, kleine 16; rog 15; kabeljauw 18; wijting 13 fr. per kg.

Firma H. Debra

Groothandel in Visch

:: en Garnaal ::

EXPORT - IMPORT

Zout voor de visschers

NIEUWE ABONNEMENTEN

Al onze Hollandsche lezers, welke wenschen een abonnement op *Het Nieuw Visscherijblad* te nemen, storten de som van **twaaftig gulden** op postgiro 431.332 van h. Jan Spaanderman, Postbox 15 te IJmuiden.

IJMUIDEN

Deze rubriek werd vorige week te laat ontvangen.

In de week van 26 Januari-1 Februari kwamen aan de Rijksvischhallen 13 stoomtrawlers en 25 motoren hun vangsten versche visch verkopen.

De aanvoer van deze week was zeer bevredigend. Iedere dag waren er stoomtrawlers met recordvangsten kabeljauw en schol, zoodat de resultaten zeer bevredigend kunnen genoemd worden, temeer daar de reisduur zeer kort was.

Vangsten van motoren bestonden tevens uit veel kabeljauw, schol en wijting. De tongenvangsten waren echter niet groot. De kleinere kustvaartuigen moesten alle thuis blijven, vanwege het slecht weer. De totale aanvoer was 560.000 kg.

Alle versche visch werd verkocht aan de vastgestelde prijzen. De export van visch was deze week wederom van zeer geringe betekenis en mag absoluut geen naam hebben, zoo gering waren de kwantums welke werden verzonden.

Zaterdag 26 Januari 1946

2 stoomtrawlers, 8 motoren en enkele kustvisschers, alle met schoone vangsten brachten aan de markt 100.000 kg. grove en 13.000 kg. fijne visch.

IJM.114	besomming 13.000 fl.
VL68	> 5.700 fl.
KW.166	> 7.400 fl.
KW.144	> 6.000 fl.
KW.38	> 7.800 fl.
KW.91	> 9.700 fl.
KW.104	> 6.800 fl.
KW.108	> 9.200 fl.
KW.45	> 7.650 fl.
KW.24	> 9.900 fl.

Maandag 28 Januari 1946

Wederom is de aanvoer zeer groot. 4 stoomtrawlers en 15 motoren brachten aan de markt 210.000 kg. grove en 27.500 kg. fijne visch. De voornaamste soorten waren: kabeljauw, schol en wijting.

IJM.94	besomming 27.600 fl.
IJM.111	> 25.800 fl.
IJM.118	> 28.500 fl.
KW.6	> 8.900 fl.
KW.54	> 7.200 fl.
KW.86	> 11.600 fl.
KW.59	> 6.230 fl.
KW.175	> 5.900 fl.
KW.162	> 10.600 fl.
KW.89	> 6.700 fl.
KW.14	> 4.350 fl.
KW.79	> 7.200 fl.
KW.33	> 6.600 fl.
KW.10	> 6.000 fl.

Dinsdag 29 Januari 1946

1 stoomtrawler van het Noorden met een schoone vangst schelvisch en kabeljauw. De andere trawler met een schoone vangst kabeljauw en schol, totale aanvoer 74.000 kg. grove en 2.000 kg. fijne visch.

IJM.183	besomming 28.000 fl.
IJM.89	> 20.000 fl.
KW.78	> 8.400 fl.

Woensdag 30 Januari 1946

2 vaartuigen aan de markt met vangsten kabeljauw en schol, totale aanvoer 72.000 kg. grove en 4.000 kg. fijne visch.

IJM.71	besomming 20.000 fl.
IJM.87	> 15.300 fl.

Donderdag 31 Januari 1946

De aanvoer bestond wederom uit schol en kabeljauw. 2 stoomtrawlers brachten aan de markt 54.000 kg. grove en 3.500 kg. fijne visch.

IJM.95	besomming 15.000 fl.
IJM.73	> 22.300 fl.
KW.32	> 5.200 fl.

Vrijdag 1 Februari 1946

De aanvoer was vandaag zeer klein. 1 stoomtrawler met schol en kabeljauw. Totaal 14.000 kg. grove en 1.000 kg. fijne visch.

IJM.14	besomming 13.900 fl.
--------	----------------------

Aanvaringen en Stormschade

O.213 «Pierre Valcke» brak zijn achterende en sloeg tegen de N.800, waardoor lichte schade veroorzaakt werd aan den achterspiegel. Ook de O.213 liep schade op.

De O.48 «Paulette» liep op 6 Februari in het «Nieuw Handelsdok» juist vóór de vischmijn de N.801 «Jonge Frans III» aan, waardoor deze de achterspiegel doorbrak. Het dek is ontzet en heeft een lek onder de waterlijn.

Op 8 Februari wilde de keerkoppeling van de N.770 «Jonge Frans V», toebehoorende aan Frans Huysseune, niet werken, toen schipper Verburgh de onvoorzichtigheid beging, volle kracht achteruit te slaan. Daardoor werd schade toegebracht aan den achterstevan van de O.48.

De D.I.1339 werd door den storm het achterende losgerukt, terwijl de touwtros van het voorende de mast afbrak en de zeilen afrukte.

De O.195 liep op 9 Februari door braak van de trossen schade op, daar het vaartuig tegen de kaaimuren geslingerd werd.

De N.813 «Madeleine», behoorend aan Vanhove Isidoor, werd door den storm op 9-2-46 op de zandhoop van de garnaalkaai te Nieuwpoort geslagen. De achterspiegel werd ingedrukt.

De N.778 werd den 11 Februari door de D.3624 opgesleept. Dit geschiedde tengevolge van motordefect.

Den 7 Februari liep de N.778 «Suzanne» schade op door den storm.

De O.216, toebehoorend aan Debeen Amand, sloeg los en dreef naar de Slipway en gekapseld. Het vaartuig zonk en werd bij laag water vlot gebracht.

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.	47—54	52—59	52—56	50—54	49—52	46—49
3/4	56—58	63—72	61—63	62—66	60—63	59—63
bloktongen	64	71—72	62—66	64—66	64—65	62—65
v/kl. ....	.....	70	62—64	65—66	64	62
kl. ....	.....	58	58—59	58—60	59—61	57—58
Turbot — Tarbot, gr.	83	62—70	82—92	74—87	83—88	87—92
midd.	55	43—47	40—70	37—61	50—62	50—54
kl. ....	.....	.....	32—33	33—35	34—37	.....
Barbues — Griet, gr.	33	.....	36	.....	.....	.....
midd. ....	.....	.....	30	.....	.....	.....
kl. ....	.....	.....	25	.....	.....	.....
Carrelets — Pladijs, gr. platen ..	.....	15—16	12—15	10—13	11—12	8.60—9.40
gr. iek	19	18—20	16—20	12—15	13—15	11—15
kl. iek	20—23	23—24	18—21	15—16	15—18	14—16
iek 3e slag	17—18	22—24	19—24	16—17	17—19	14—16
platjes .....	.....	20—21	17	13—14	14	11—13
Eglefins — Schelvisch, gr. ....	.....	.....	.....	34	.....	.....
midd. ....	.....	.....	.....	27	.....	.....
kl. ....	.....	21	23	17—19	.....	.....
Colins — Mooie meiden, gr. ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
midd. ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
kl. ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rales — Rog	16—24	14—25	14—22	17—24	18—25	8—13
Rougets — Roobaard .....	.....	19	.....	.....	.....	14
Grondins — Knorhaan .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cabillaud blanc — Kabeljauw ..	20—23	25—27	21—26	18—20	19—26	20—26
Gullen	13—19	15—23	19—20	13—17	15—20	13—19
Lottes — Steert (zeeduivel) ..	.....	.....	.....	66	.....	.....
Merlans — Wijting	12—18	18—21	19—24	13—15	13—15	5.60—8.80
Limandes — Schar .....	.....	.....	.....	15—19	18	13
Limandes soles — Tongschar ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Emisssoles — Zeehaal	12—17	13—14	14	13	14—15	6
Roussettes — Zeehond	11—13	12—16	14	12	13	4.50—10
Vives — Arend (Pieterman) ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Maquereaux — Makreel .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Poors .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grondins rouges — Rode knorh. ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rales — Keilrog	20—24	14—23	22	18—25	22—25	13—17
Homards — Zeekreeft .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Flottes — Schaap .....	.....	20	.....	18—20	.....	.....
Zeebaars .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Congres — Zeepaling .....	.....	22—23	31	26	26	14—31
Lingues — Lengen .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Soles d'Ecosse — Schotsche schol ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hareng — Haring (volle) .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hareng guais — IJle haring	2.80—3.60	.....	1.60—4.10	1.40—3.40	.....	.....
Latour .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tacauds — Steenpost	11—13	14—16	.....	14	13	3—5.80
Flétan — Heilbot .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Charbonnier — Koolvisch .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Esturgeons — Steur .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeewolf .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Kromhout Diesel Motoren

VERTEGENWOORDIGERS VOOR BELGIE:

Emile WAUTERS Frères

51, NAPOLEON KAAI

Tel. 20500

ANTWERPEN

SCHEEPSMOTOREN BESCHIKBAAR OP KORTEN TERMIJN
Gespecialiseerd werkhuis voor herstellingen van Diesel motoren te Antwerpen. (29)

BUITENLAND

ENGELAND

ALLUMINIUM IN VISCHRUIMEN

Verstane reeders en schippers hebben steeds groote zorg besteed aan het rein houden van hun vischruimen. De vaste en losse deelen van de bakken worden op tijd geschuurd en afgespoeld; in een langdurig gebruik kan evenwel niet vermeden worden dat de vernieuwde en daar alsuit en dat het hout, dat meest in natten toestand verkeert, hier en daar bersten vertoont waarin het vuil en bijgevoeg ook de microben nestelen, wat de visen aan bederf blootstelt.

Inans werd te Milford Haven het vischruim van een treiler volledig met aluminium bekled, wat een vlugge voneuige schoonmaking vergemakkelijkt en bijgevoeg het gevaar van bederf vermindert.

De uitslagen schijnen zeer bevredigend te zijn en er is sprake eveneens de kisten waarin de visen vernadeeld en verzonden wordt, met aluminium te bekleden. Daar de dikte van het hout alom zou kunnen vermindert worden, zouden de kisten wellicht minder zwaar zijn dan de vroegere.

STATISTIEK

De cijfers voor December 1945 bewijzen dat alhoewel de huidige vangsten nog tamelijk ver beneden de vooroorlogse vangsten blijven, de opbrengst niettemin daarboven staat.

Jaar Vangsten Opbrengst
1945 809.181 Cw. £ 2.074.947
1938 1.440.003 Cw. £ 1.333.499

Het ware belangwekkend daarnaast ook de opgave te kunnen vinden van de huidige uitbatingskosten van een vissersvaartuig vergeleken met de vooroorlogse tijden.

De statistieken brengen ook aan 't licht dat er veel minder kleine soorten worden aangebracht dan vroeger. Het verschil is oprecht opvallend: 4590 cw in 1945 tegen 2.292.661 cw in 1938. De in Engeland en Wales gelande kleine schelvisch bedroeg in December 1945 een gewicht van 664 cw ter waarde van £ 1547 tegen 252.508 cw ter waarde van £ 157.716 in 1938.

Er wordt gehoopt dat spoedige maatregelen van internationale aard de gevreesde inzinking der vangsten zullen kunnen voorkomen.

LUMPERS STAKEN

De lumpers zijn de werkliden die in de groote vissershavens de vangsten lossen en sorteren.

Te Grimsby, waar ze ongeveer 750 in getal zijn, hebben zij dezer dagen op eigen hand, t is te zeggen zonder daartoe door een bond te zijn aangezet, besloten het werk te staken omdat hun vraag tot loonsverhoging en betere arbeidsvoorwaarden nog geen gunstig onthaal had ontvangen, en de reederijen niet geneigd schenen verder te onderhandelen.

Twaalf op de twintig vaartuigen die aan de kaai lagen, werden gelost door vrijwilligers, nl. het personeel der vischhandelaars. Aldus konden ongeveer 40.000 stones in den handel gebracht worden. Sommige vaartuigen zagen zich verplicht in een andere haven te gaan lossen.

Daar de leiders van den Reedersbond toevallig afwezig waren, konden geen spoedige onderhandelingen met de stakers worden aangeknoopt.

SCHEEPSKREDIET

De lang verwachte wet waarbij aan de kleine visscherij krediet en toelagen verleend worden is thans uitgevaardigd.

De staatsleeningen kunnen 2/3 bedragen van het aandeel dat de vischer in het vaartuig bezit en de interest, die van tijd tot tijd kan herzien worden, is voorlooppig op 3 1/4 % vastgesteld.

Voor nieuwe booten moet de leening binnen 20 jaar terugbetaald worden en mag pro rata van de opbrengsten uitgekeerd worden.

Gratis toelagen tot een beloop van 1/3 van de waarde van het schip kunnen ook bekomen worden door degen die het bewijs kunnen leveren dat zij over geen middelen beschikken.

Leeningen voor het aanschaffen van netten en scheepstuig betalen slechts 2 1/4 % interest, maar moeten binnen drie jaar afbetaald zijn.

Dit alles betreft enkel vaartuigen van hoogstens 70 voet lang en 50 brutto ton. Zij moeten degelijk verzekerd zijn.

VISCHBEDEELING

Het Ministerie voor voeding komt de oorlogsreglementering betreffende de vischbedeeling eenigszins te verzuimen, door het afschaffen van het zonstelsel, waarbij vastgestelde districten uitsluitend op aangewezen havens en verzenders waren aangewezen.

De verzenders en groothandelaars zijn echter nog steeds verplicht, wanneer de aanbengsten niet overvloedig zijn, de vroegere klanten van hun district bij voorkeur te bedienen.

Het is enkel bij overvloedige aanvoer — wat binnen kort wegens de vergroting van de vloot en de verbetering van de weersomstandigheden mag verwacht worden — dat zij buiten hun district handelsbetrekkingen mogen heraanknoopen en leveringen doen. 't Is in den vischhandel een echte herademing.

ZEELAARZEN

Daar in de visscherijmiddens de vrees werd geopperd dat de zeelaarzen die na veel klachten en moeilijkheden beloofd waren, van slechte hoevanigheid zouden zijn, werd van overnedswege aan de British Trawlers Federation de verzekering gegeven dat de te leveren zeelaarzen van zuivere natuur-rubber zouden vervaardigd zijn en van dezelfde hoevanigheid als voor den oorlog.

De toelating tot vervaardigen van rubber zeelaarzen is voorlooppig van 5000 op 6000 paar gebracht. Bovendien werden zes nieuwe fabrieken gemachtigd ook zeelaarzen te vervaardigen. Wanneer deze firma's in volle oedrijvigheid zullen zijn, zal het waarschijnlijk mogelijk zijn een aantal zeelaarzen naar den vreemde uit te voeren.

Uitvoeren, uitvoeren is trouwens chans de leus van de Britsche regeering.

LOTSVERBETERING

Na de beweging die verleden maand door den visschersbond te Hull werd op touw gezet tot het bekomen van beter werkvoorwaarden, kon verwacht worden dat zulks ook in andere havens navolging zou vinden.

Terwijl er te Milford Haven tal van schippers en stuurlieden geen werk kunnen vinden bij gebrek aan vaartuigen, vinden de reederijen geen dekkenden genoeg om hun schepen te bemannen.

Veel matrozen die onlangs door de Navy ontslagen werden, voelen weinig lust om terug dienst te nemen aan boord van visscherschepen waar voor hen weinig of geen comfort, maar veel hard werk is.

Zij vragen nl. dat het drie wachten stelsel bij de visscherij zou worden ingevoerd, beter slaapgelegenheid, een ruim om hun natte kleeren te drogen en een behoorlijke plaats om zich te wasschen.

Dit alles wordt uiteengezet in een boekje: «A Fisherman's Charter of Post-war», van de hand van Bondsecretaris J.H. Thomas.

FRANKRIJK

HET TEELTEN VAN OESTERS EN MOSSELEN IN FRANKRIJK

De Fransche kust is heel rijk aan schelpdieren en bijna alle soorten kunnen gegeten worden. Vroeger werden ze enkel door de kustbewoners gelust omdat het verkeer niet toeliet ze ver te vervoeren en ze elders te laten kennen. Maar sedert eerst spoorweg, later verkeer langs openbare wegen mogelijk werd, is veel veranderd en kunnen de schelpdieren naar de meest verlaten hoekjes van het hinterland vervoerd worden. De overdreven uitbating van cultuurplaatsen heeft noodzakelijk een vermindering van cultuur teweegebracht en de opbrengst van zekere soorten vermindert of verdween totaal. Daar op een gegeven oogenblik die vermindering gepaard ging met een grotere vraag, ontstond een tekort en de Fransche regeering besloot de natuur een weinig te helpen en de oesterteelt kunstmatig te bevorderen. Nochtans worden in het algemeen de meeste soorten gevischt eerder dan geteelt. De twee meest gekweekte vischsoorten zijn mosselen en oesters. Onder deze laatste onderscheidt men twee soorten, de zoogenaamde platte oester of Fransche oester, vooral in Le Morbihan gekweekt en de Portugeesche die geteelt wordt te La Rochelle. De oestercultuur alleen groepte 41.000 gronden.

Wat de mosselen betreft, zijn er in Frankrijk 11.000 cultuurplaatsen, in drie centra gevestigd: de kusten van het Wester Center, de parken van de Croisie en het meer van Thau waar de mosselen gekweekt worden.

Andere schelpdieren worden liever in dezelfde plaatsen als de oesters geteelt, en ze komen er heel gemakkelijk. Het aantal cultuur aan andere schelpdieren afzonderlijk gewijd, bedraagt 500, wat het totale aantal cultuurplaatsen voor schelpdieren in Frankrijk tot bij de 53.000 brengt.

PAPIER-GROOTHANDEL
ETABL. J. INGHELBRECHT
STATIESTR. 77b GISTEL
Telefoon 78172
PAPIER voor VISCHVERPAKKING
Agentschappen:
Peter Benoîtstraat 5, Oostende.
Prinses Elisabethl. 19, Sas-Slijkens. (23)

Onze Visscherij in Oorlogstijd

Het Derde Oorlogsjaar

(Vervolg)

VERGELIJKING

Hierna volgende opgave geeft een vergelijking tusschen den aanvoer en de opbrengst in 1941 en 1942:

Visch	kg.	fr.
1941	851.121,19	11.425.260,55
1942	2.073.043,10	26.246.106,75
	+1.221.926,91	+14.820.846,20
Garnaal	kg.	fr.
1941	1.414.427,50	15.015.993,75
1942	878.926,—	8.740.603,50
	—535.501,50	—6.275.390,25
Sprot-haring	kg.	fr.
1941	1.470.137,50	12.951.965,70
1942	19.203.810,—	142.720.588,—
	+17.733.672,50	+129.725.047,50
Totaal	kg.	fr.
1941	3.734.686,19	39.393.220,—
1942	22.149.559,10	177.663.723,25
	+18.414.872,91	+138.270.503,25

VERBLUFFENDE UITSLAGEN

De verhooging van den aanvoer en de opbrengst van den haring is gewoonweg verbluffend: onze gansche kustvisscherijvloot hield zich in de eerste drie maanden van 1942 en December van hetzelfde jaar met deze visscherij onledig. De vaartuigen van de Oostkust verplaatsten zich naar de Westkust. De Fransche haven Grevelingen kwam in het voorjaar in aanmerking, terwijl in December 1942 56 gedeekte visschersvaartuigen uit de verscheidene Belgische havens de haringvisscherij van uit Duinkerke uitoefenden. De verscheidene instanties die deze haringcampagne in de hand hebben gewerkt, verdienen allen lof.

Haven	Gewicht	Opbrengst
Oostende	32.422.101,— kg.	94.921.075,— fr.
Blankenberge	507.085,— kg.	2.079.979,— fr.
Zeebrugge	4.127.768,— kg.	20.552.135,— fr.
Nieuwpoort	2.058.123,— kg.	5.825.862,— fr.
Grevelingen	—	—
Duinkerke	—	—
Totaal	39.135.077,— kg.	123.379.051,— fr.

Haven	Gewicht	Opbrengst
Oostende	3.105.425,25 kg.	24.993.183,60 fr.
Blankenberge	853.203,35 kg.	8.638.603,15 fr.
Zeebrugge	1.374.660,— kg.	14.540.192,10 fr.
Nieuwpoort	10.348.042,50 kg.	79.345.135,40 fr.
Grevelingen	4.823.213,— kg.	38.623.814,— fr.
Duinkerke	1.651.240,— kg.	11.566.370,— fr.
Totaal	22.155.784,10 kg.	177.707.298,25 fr.

Haven	Gewicht	Opbrengst
Oostende	—29.336.675,75 kg.	—69.927.891,40 fr.
Blankenberge	+ 346.118,35 kg.	+ 6.558.624,15 fr.
Zeebrugge	— 2.753.108,— kg.	— 6.011.942,90 fr.
Nieuwpoort	+ 8.289.919,50 kg.	+ 73.519.273,40 fr.
Grevelingen	+ 4.823.213,— kg.	+ 38.623.814,— fr.
Duinkerke	+ 1.651.240,— kg.	+ 11.566.370,— fr.
Totaal	—16.979.292,90 kg.	+ 54.328.247,25 fr.

GEVOLGTREKKINGEN

Men stelt bijgevolg een merklijke verhoging van opbrengst en aanvoer vast in de havens van Blankenberge en Nieuwpoort, dit zijn de twee aanlegplaatsen, die vóór den oorlog de minste bedrijvigheid aan den dag legden. De verdiedigers der instandhouding en uitbreiding der eerst genoemde haven, kunnen ongetwijfeld hierin het noodige materiaal verzamelen om in de toekomst te bewijzen dat Blankenberge, als visscherijhaven niet tot verdwijning mag veroordeeld worden, maar dat de heropbeuring der visschers daar steeds mogelijk is. De havens van Oostende en Zeebrugge bleven weliswaar gedurende het derde oorlogsjaar ten achter in dezen vooruitgang. De verdwijning der groote- en middenslagschepen, die totaal van het tooneel verdwenen zijn, is hiervan de eenige oorzaak. Voorlooppig hebben de kustvisscherijvaartuigen, spijs een steeds met succes bekroonde inspanning, de leemte niet volledig kunnen aanvullen.

GULDEN TIJDPERK

Dat de visschers in den loop van 1942 een gulden tijdperk hebben doorgemaakt, blijkt voorhamelijk uit de overvloedige aanvoer en opbrengst, waarvan wij de beteekenis hebben toegelicht.

De gemiddelde opbrengst van een gedeekt kustvisscherijvaartuig, voortbewogen door een motor van 36 tot 100 P.K. en dat in den loop van het besproken jaar normaal het bedrijf

GLENIFFER
DE BESTE ENGELSCH DIESEL MOTOR
MARINE MOTORS
KAMMENSTRAAT 72, ANTWERPEN

Aanvoer en Opbrengst der Zeevisscherij

IN JANUARI 1946

De vermindering van de opbrengst houdt stand

De maand Januari jl. is opnieuw gekenmerkt door een verhoging van den aanvoer, welke splitig genoeg opnieuw gepaard gaat met een vermindering van de opbrengst.

Dit worat door de onderstaande gegevens trouwens bevestigd:

	Gewicht	Opbrengst
Dec. 1945: kg.	7.116.965	51.556.035 fr.
Jan. 1946: kg.	11.699.843	41.385.991 fr.
	kg. + 4.582.878	-10.170.044 fr.

De verhoging van den aanvoer en de vermindering van de opbrengst kan toegeschreven worden aan de uitoefening van de ille-haringvisscherij, die natuurlijk een meer massalen aanvoer in de hand werkt, doch een geweldigen invloed uitoefent op het algemeen prijzenpeil. De gemiddelde prijs per kg. van alle visscherijprodukten bedroeg voor het besproken tijdstip slechts 3,53 fr. tegen 7,24 fr. in December 1945. Vermits gedurende de beide tijdstippen ongeveer dezelfde visscherij werd uitgeoefend, is de prijsdaling ongetwijfeld betekenisvol.

In de verschillende kusthavens

De vermeerdering van den aanvoer in de verschillende kusthavens is algemeen, daarentegen wordt een vermindering van de opbrengst vastgesteld uitgenomen te Zeebrugge.

Ziehier de vergelijkende cijfers: December 1945

	kg.	fr.
Oostende	5.309.463	39.432.364
Blankenberge	76.254	293.262
Nieuwpoort	1.315.610	5.196.622
Zeebrugge	415.638	6.633.787
	7.116.965	51.556.035

	kg.	fr.
Januari 1946		
Oostende	9.127.592	31.243.054
Blankenberge	103.972	147.500
Nieuwpoort	1.348.256	2.036.646
Zeebrugge	1.120.023	7.958.791
	11.699.843	41.385.991

Prijzenvergelijking

Hierna geven wij de gemiddelde prijzen op der voornaamste vischsoorten in de maanden September (ge-reglementeerde markt), October, November, December 1945 en Januari 1946 (vrije markt):

	Sept. '45	Oct. '45	Nov. '45	Dec. '45	Jan. '46
Griet	45	40	32	31	45
Kabeljauw	12	33	28	40	15
Pladijs	14	22	21	23	9
Rog	8	18	17	24	15
Roobaard	8	21	24	30	33
Schelvisch	14	28	24	25	18
Tarbot	40	46	43	62	40
Tong	50	46	45	63	41
Wijting	5	24	19	20	9
Haring (volle)	6	51	53	31	—
Haring (ijle)	—	—	23	4	1,38
Garnaal	10	38	48	74	78

Gevolgtrekking

De prijsdaling is bijgevolg bijna algemeen uitgenomen voor roobaard en garnaal, welke trouwens in zeer beperkte hoeveelheid werden aangevoerd. Zelfs stippen we voor de fijne vischsoorten een prijs aan, die beneden het peil is van Sept. 1945 (ge-reglementeerde markt). De prijsverhoging, der rondvischsoorten, welke sinds den overgang van de geregellementeerde naar de vrije markt werd waargenomen, ondergaat thans een dalende lijn, zij is bijzonder uitgesproken ten opzichte der wijting.

Stippen we nog aan dat de productie in Januari 1946 11.612.440 kg. bedroeg ter waarde van 60.921.945 fr.

NIETS IS ER VERLOREN
zelfs al blijft slechts één kans!
Er blijven 56.100 kansen
bij de 2^{de} Schijf 1946 van de

Koloniale Loterij

om deel te nemen
aan de verdeling der
VIJFTIEN MILLIOEN

op Vrijdag 1 Maart a.s.
Een goed verstaander.....!

(28)

(wordt vervolgd)