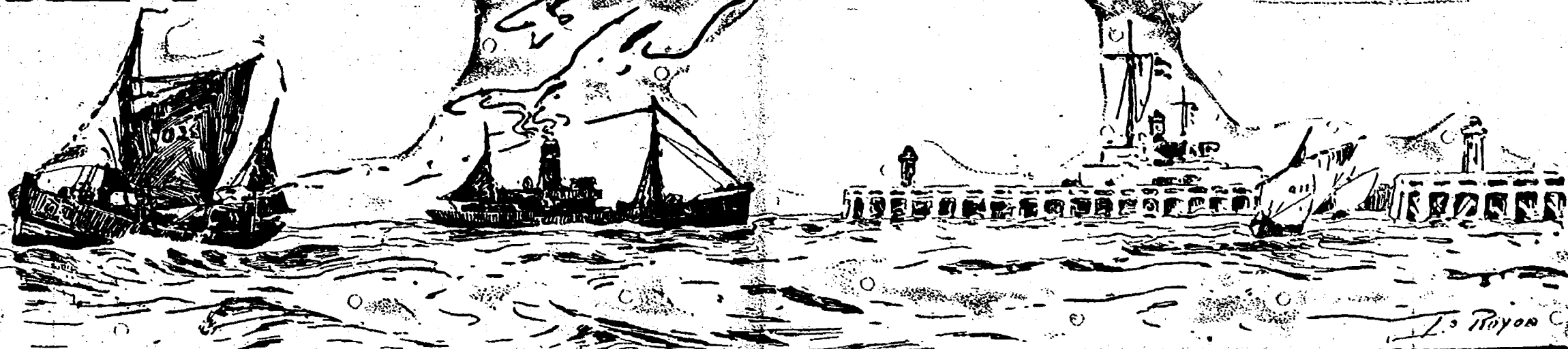


12.22	15.41
12.23	15.40
12.25	15.40
12.26	15.39
12.27	15.39
12.28	15.38
12.30	15.38
12.31	15.38
12.32	15.38
12.33	15.37
12.34	15.37
12.35	15.37
12.36	15.37
12.37	15.37
12.38	15.37
12.39	15.37
12.40	15.38
12.41	15.38
12.42	15.39
12.43	15.39
12.44	15.40
12.45	15.41
12.46	15.42
12.47	15.42
12.48	15.43
12.49	15.43
12.50	15.44
12.51	15.45
12.52	15.46

De tabel geeft de werkdagen van de zon.

HET VISSCHERIJBLAD



WETENSCHAP. NIJVERHEID. HANDEL.

HOOGWATER

DECEMBER

1 M	10.48	23.06
2 D	11.05	23.44
3 W	—	12.01
4 D	0.18	12.34
5 V	0.50	13.07
6 Z	1.24	13.40
7 Z	1.58	14.14
8 M	2.32	14.50
9 D	3.11	15.30
10 W	3.50	16.15
11 D	4.41	17.10
12 V	5.41	18.16
13 Z	6.51	19.27
14 Z	8.03	20.36
15 M	9.07	21.36
16 D	10.05	22.32
17 W	10.58	23.24
18 D	11.49	—
19 V	0.14	12.39
20 Z	1.03	13.27
21 Z	1.52	14.15
22 M	2.40	15.02
23 D	3.26	15.51
24 W	4.15	16.40
25 D	5.07	17.35
26 V	6.06	18.40
27 Z	7.12	19.46
28 Z	8.21	20.53
29 M	9.22	21.49
30 D	10.14	22.37
31 W	10.59	23.19

De uurvertoon aan land vertoont twee uur later.

Druckkerij en Bureel: NIEUWPOORTSTEENWEG, 44, OOSTENDE
TELEFOON 72.558

Postcheckrekening 1070.98
Verschijnt elke 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.

Toekomstplannen

III. — Het Statuut van den Visscher

In het vorig hoofdstuk schreven wij het wellicht de taak zou zijn van Heer Dr. Leo Wouters, Generaal-landbouwer van Arbeidsreglementering, het geschied te beschrijven dat de vissers in vissers hangende de betreffende de loonen.

Op het vorig hoofdstuk schreven wij het wellicht de taak zou zijn van Heer Dr. Leo Wouters, Generaal-landbouwer van Arbeidsreglementering, het geschied te beschrijven dat de vissers in vissers hangende de betreffende de loonen.

Op het vorig hoofdstuk schreven wij het wellicht de taak zou zijn van Heer Dr. Leo Wouters, Generaal-landbouwer van Arbeidsreglementering, het geschied te beschrijven dat de vissers in vissers hangende de betreffende de loonen.

Op het vorig hoofdstuk schreven wij het wellicht de taak zou zijn van Heer Dr. Leo Wouters, Generaal-landbouwer van Arbeidsreglementering, het geschied te beschrijven dat de vissers in vissers hangende de betreffende de loonen.

Op het vorig hoofdstuk schreven wij het wellicht de taak zou zijn van Heer Dr. Leo Wouters, Generaal-landbouwer van Arbeidsreglementering, het geschied te beschrijven dat de vissers in vissers hangende de betreffende de loonen.

Op het vorig hoofdstuk schreven wij het wellicht de taak zou zijn van Heer Dr. Leo Wouters, Generaal-landbouwer van Arbeidsreglementering, het geschied te beschrijven dat de vissers in vissers hangende de betreffende de loonen.

Op het vorig hoofdstuk schreven wij het wellicht de taak zou zijn van Heer Dr. Leo Wouters, Generaal-landbouwer van Arbeidsreglementering, het geschied te beschrijven dat de vissers in vissers hangende de betreffende de loonen.

Op het vorig hoofdstuk schreven wij het wellicht de taak zou zijn van Heer Dr. Leo Wouters, Generaal-landbouwer van Arbeidsreglementering, het geschied te beschrijven dat de vissers in vissers hangende de betreffende de loonen.

Op het vorig hoofdstuk schreven wij het wellicht de taak zou zijn van Heer Dr. Leo Wouters, Generaal-landbouwer van Arbeidsreglementering, het geschied te beschrijven dat de vissers in vissers hangende de betreffende de loonen.

Op het vorig hoofdstuk schreven wij het wellicht de taak zou zijn van Heer Dr. Leo Wouters, Generaal-landbouwer van Arbeidsreglementering, het geschied te beschrijven dat de vissers in vissers hangende de betreffende de loonen.

Op het vorig hoofdstuk schreven wij het wellicht de taak zou zijn van Heer Dr. Leo Wouters, Generaal-landbouwer van Arbeidsreglementering, het geschied te beschrijven dat de vissers in vissers hangende de betreffende de loonen.

Nog vaartuigen herkend

In ons vorig nummer meldten we dat de O.249 van Louis Decorté tot Loriet varende is met Franse vissers aan boord.

Ook werd ons gemeld dat de Z.29 aldaar op de vischvangst varend, met zes Belgen bemand is, met een zekeren Pieter als kapitein aan boord.

Tenslotte wordt gemeld dat de H.14 «Star der Zee», eigenaar Vanterre Robert, de H.24 «Voor Vrouw en Kinderen», eigenaar Philibert Cordenier, de H.17 «Julien Judith», eigenaar Desmidt Leopold, verleden jaar nog te Southampton zouden gezien zijn.

Deze inlichtingen werden ons verstrekt door de familie Philibert Cordenier te St. Vaast la Hougue, waarvan de zoon zelf te Loriet was geweest en daar de inlichtingen bekwaam.

Geen visch meer voor Brussel

Dat de Corporatieleiders met de verdeling van visch, garnaal en mosselen de handen vol hebben, begrijpen we; dat het in die omstandigheden noodzakelijk is krachtig op te treden, is ook te begrijpen, temeer dat de leiders zoowel in den schoot van de Corporatie als er buiten met allerlei elementen, slechte en goede, af te rekenen hebben.

Sedert enkele jaren was de stad Brussel opgericht een visserskaart, in voege te brengen omdat door de markt-leiders werd vastgesteld, dat eens de visch ter markt in de handen was van kleinverkoopers, deze onmiddellijk verdween in de zwarte markt aan fantastische prijzen.

Het Brusselsch gemeentebestuur heeft gemeend hiertegen niets te kunnen doen, zoodat de Corporatie het noodig geoordeeld heeft, in afwachting dat het Brusselsch gemeentebestuur maatregelen zou nemen, er geen kamion met visch meer te kunnen heen sturen.

De Oosterkweek in Belgische Wateren

(Vervolg)

Daar de bedreven oosterkweekers die de uitkomsten van de N. V. Ostrea, in acht namen dat het onmogelijk was over te gaan tot ernstige proefnemingen in de buiten gebruik gestelde jachtkom te Oostende, zoodat het water er niet overvloedig kan vernieuwd worden, meende de Bijzondere Commissie zich niet te moeten verzetten tegen het feit dat M. Haelweyck, uitbater van een oosterbank te Oostende, in 1934 enkele kleine oosterkweekproeven zou doen in dezen dok.

Deze bevestigden echter slechts de onmogelijkheid tot belangrijke kweekproeven in deze kom over te gaan in den staat zoals zij zich bevond. De bijzondere dienst voor Bruggen en Wegen, onder de leiding van ons toegevoegd lid, de heer Hoofd-Ingenieur Verschoore, die met belangstelling de proeven te Oostende en Nieuwpoort had gevolgd, besliste veranderingen te doen uitvoeren aan de deuren van het dok te Oostende, ten einde een meer volledige verschaning van het water in de hand te werken.

In het begin van 1935 was men ver van de bemoeidelijke vooruitzichten van 1932, want ook te Nieuwpoort, niettegenstaande dat het Ministerie van Financiën er in toestemde uitgelezen en sterk zaad in te voeren, bestemd om gedurende zes maanden nagegaan te worden door de Commissie, waren de uitlagen noodlottig tot zoover dat de H. H. Vlamming gebroeders het totaal nutteloos achtten de proeven voort te zetten bij middel van oesters uit Zeeland afkomstig.

Zij hadden nochtans nog evenwel betrouwen in de buitengewone hoedanigheden van het water te Nieuwpoort, en stelden aan de N. V. Ostrea en de leden afzonderlijk voor zich jonge gezonde oesters in Frankrijk aan te schaffen, om een laatste poging aan te wend.

Daar hun voorstel geen bijval kende, boden zij zoodaer voort aan de proefnemingen te wagen op hun kosten en risico, voor den duur van vijf jaar en aan het Belgisch kapitaal een interest toe te kennen van 5 t.h. per jaar, die elk volgend jaar zou kunnen herzien worden.

Het Beheer was nochtans van oordeel dat deze schikking op onvoldoende wijze de belangen verzekerde van de Belgische onderneming en de Nederlandsche uitbaters namen opvolgeling aan dat de N. V. Ostrea de uitbating zou mogen overnemen na één jaar, 10 t.h. van de mogelijke winsten zou bekomen, daarenboven zou het zaad, dat in het voorkomend geval zou geogost worden, haar eigendom zijn.

Het Ministerie van Financiën wilde er in toestemmen dat uitgelezen zaad zou

Oorlogsschade aan vissersvaartuigen

Eerstdaags zal in het Staatsblad een organisch besluit verschijnen, waardoor het instellen eener commissie wordt voorzien die belast zal zijn de door de vissersvaartuigen opgelopen oorlogsschade te schatten en vast te stellen. Deze commissie zal te Oostende zetelen.

Wat de oorlogsschade aan de binnenschepen betreft, werden zoodaer men weet drie commissies aangesteld, namelijk te Antwerpen, Brussel en Luik.

De Vischkaart

Van alle zijden wordt het goede voorbeeld van Mechelen, Gent, enz. gevolgd, zoodat sedert een paar weken ook alhier en in nog andere steden, de vischkaart werd ingevoerd. Te Oostende geschiedt de regeling uittekend.

Als gevolg hiervan krijgen de inwoners per rantsoen een half pond verse visch of 100 grammen gerookte waar.

Als de verse visch als niet al te duur verkocht moet aanzien worden, dan kan dit niet gezegd van de gerookte waar, waarvan de prijzen over het algemeen niet in het bereik liggen van kleine menschen.

Gerookte lijf haring kost, naar we vaststellen, 26 fr. per kilo, naar de vissers er slechts 8 fr. voor ontvangen.

De leiders van de Corporatie namen het ons niet kwalijk, als we zeggen dat dit prijsverschil veel te groot is voor een visch, die voor den oorlog niet door de rijken, maar meest door de armen gegeten werd.

Wie bewijst ons het tegenovergestelde?

Anderzijds hebben de buitengemeenten van steden zoodaer Brugge en Oostende nog geen maatregelen getroffen, zoodat de menschen van die buitengemeenten voorloopig geen visch ontvangen.

ingevoerd worden tegen dezelfde voorwaarden als het vorig jaar, om gedurende ten minste zes maanden onderworpen te worden aan proefnemingen, nagegaan door de Bijzondere Commissie, zoodaer in het handelsdok te Nieuwpoort, als in de zwaadok te Oostende.

In het begin van 1933, was er namelijk overgegaan van dat de groep Haelweyck en de N. V. Ostrea zouden, hetzij gezamenlijk, hetzij afzonderlijk, overgaan tot oosterkweekproeven in de jachtkom te Oostende, waarvan de schuiven rond Maart-April.

Een aanzienlijke krachtspanning zou bijgevoeld dit jaar geleverd worden, waarvan men in den een of anderen zin afdoende uitlagen kan verwachten. Groote stellingen werden in het dok te Nieuwpoort opgetimmerd, die 4 tot 5 kaders, op horizontale wijze geplaatst, zouden kunnen dragen. De onderverinding had immers geleerd dat de vertikale kaders, gebruikt in het begin der proefnemingen, ernstige ongemakken boden, bijzonderlijk bij de schifting der oesters; zij werden bijna allen vervangen door horizontale kaders.

In de kom te Oostende werden ingeslijde bijzondere schikkingen genomen, die niet alleen voor dok hadden het kweeken, maar hoofdzakelijk het opvangen van oesterzaad. De jachtdok te Oostende immers, door zijn groote uitgestrektheid en zijn geringe diepte, die een vlugge verwarming en een trage afvoering van het water in de hand werkte, schiedt bijzonder geschikt te zijn voor het oogsten van oesterzaad.

De groep Haelweyck schafte zich een bijzondere soort pannen aan en plaatste ze in rulkervorm op de Franse wijze, terwijl de H. H. Vlamming de voorkeur gaven aan gewone pannen, gewoonlijk gebruikt in Holland.

De temperatuur en het zoutgehalte van het water, alsook de klimatische voorwaarden, zouden nauwkeurig opgetekend worden door een aangestelde technische beschikking gesteld van onze Bijzondere Commissie door het Zeewetenschappelijk Instituut te Oostende, waarvan de voorzitter M. Dr. Moreaux, Burgemeester van Oostende, groote hoop stelde in onze proefnemingen.

Wij zullen zien dat de vooruitzichten van den eersten magistrat van Oostende, de grond waren en we nemen van de gelegenheid gebruik om hier al onze eerbiedigheid uit te drukken voor den bijstand, die hij deed verlenen aan onze Commissie door den aangestelde M. Legein, alsook door het laboratorium van Oostende.

(Vervolg).

Met onze Visschers naar Grevelingen

De tijd nadert snel van de afvaart der Belgische vissersvaartuigen naar Grevelines.

De laatste weken zijn voor den plaatselijken Visscherijdienst van het Zee- en de Corporatieleiders, de heeren Bauwens, Menu en Henri Willems, weken geweest van ijverige organisatie voor de haringvisscherij te Grevelines.

Dat beide instanties er hun werk van gemaakt hebben, heeft geen betoog en dat er talrijke moeilijkheden in verband met de doeanen, de slaap- en eetgelegenheden, in orde te brengen zijn, heeft nog minder gezegd.

39 vaartuigen zullen de reis medemaken, waarvan 36 regelmatig ter vischvangst zullen uitvaren en de andere drie als wachtscepen zullen dienst doen.

De vaartuigen zullen alle te Grevelines gemeerd liggen, wat van het grootste belang is met het oog op het vervoer per trein van de haringladings naar België.

De vaartuigen van de Zeebrugse, Blankenbergsche en Oostendse havens zullen alle samengebracht worden te Nieuwpoort van waar op 27 December de eerste afvaart zal plaats hebben naar Grevelines.

De twee volgende groepen zullen de daaropvolgende dagen de reis aanvangen, zoodat voor Nieuwjaar reeds de eerste uitvaarten te Grevelines zullen kunnen plaats hebben.

Voor het Zee- en de Aankoopvereniging van handelaars is men ook druk in de weer, zoodat men van wal zal kunnen steken met een groep leiders, vaklieden en organisateurs, die in korten tijd het bewijs van kunnen zullen geleerd hebben, waardoor ettelijke miljoenen kg. haring in de nabije dagen aan de Belgische markt zullen kunnen gebracht, wat onze bevolking uiterst

welkom zal zijn.

Wij verhoopen dus voor leiders en visschers het beste en zijn overtuigd dat elkeen zijn steentje zal willen toe bijdragen om alles te doen welgelukken.

DE AFREIZENDE VAARTUIGEN

Uit Oostende:

O.182 «Jean Marie», van Lenaers Karel; O.284 «Robert», van H. Vieren; O.126 «René Guido», van Frans Vlaene; O.213 «Kurkenzak», van Fr. Vlaene; O.30 «Marcelles», van Sobry; O.350 «Josephines», van Vankesteren; O.352 «Yvette Huguettes», van Janssens; O.78 «Charlotte», van L. Verbiest; O.189 «Yvonne Jenny», van A. Debruyne; O.202 «Zilvermeeuw», van Heffink; O.221 «Christiane», van P. Wessels; O.313 «Ibis», van R. Bauwens.

Wachtscepen:

O.170 «Anna II», van R. Decorte; O.6 «Madeleine Louise», van G. en R. Deckmyn;

Uit Zeebrugge-Heist:

Z.2 «Marie Renée», van S. A. d'Armement; Z.3 «Albert Emiels», van Gheselle K.; Z.22 «Mytilus», van Dentant; Z.31 «Pierres», van Vanterre K.; Z.42 «Rosa», van Cattoor Henri; Z.52 «Kompas», van Huysseune Raph.; Z.58 «Carlo», van Vlietnick Paye; Z.11 «Scaphout», van Zoete H.; Z.43 «Anna Jacqueline», van Vantorre R.; Z.4 «Delphine Irene», van Vantorre L.; Z.40 «Denise», van Latruwe Pieter; Z.33 «Carpe Diem», van Vantorre A.

Uit Nieuwpoort:

N.53 «Goede Wil», van Nyville E.; N.61 «Raphael Huberts», van Ghys H.; N.9 «Henri», van Huysseune R.; N.35 «Ary», van Laplasse U.; N.62 «Albatros» van Baron Debruyne; N.47 «Gilbert Mancy», van Cloet M.; N.68 «Antinea», van Brunet Aug.; N.63 «Gaby Anita», van Vandierendonck; N.66 «Denise Jacqueline», van Lenaers; N.69 «Gustaaf Rachel», van Haerneck L.

Reserve vaartuigen:

N.50 en N.65.

Jaarlijksche Inspectie van de Vissersvaartuigen

Eerstdaags zal er overgegaan worden tot de jaarlijksche inspectie van al de vaartuigen. Te dien einde raad ik de reeders-visschers aan te zorgen dat hun schepen en hunne inventaris in goede orde zijn.

De jaarlijksche inspectie zal een volledig onderzoek omvatten van den geheelen romp, de ketels, de werktuigen en de uitrusting en derhalve mede van het vlak van het schip aan de buitenzijde.

Bij deze inspectie zal ik me er van overtuigen, dat het schip, voor zoover de romp, de ketels met toebehooren, de hoofd- en hulpwerktuigen, de reddingsmiddelen en andere uitrustingsgoederen betreffen, in voldoende toestand verkeert en geschikt is voor de vaart, waarvoor het bestemd is en dat het voldoet aan de bepalingen en de gedetailleerde voorschriften van de wet.

Schepen voorzien van een motor die door luchtdrukking wordt aangezet en die hun vierjaarlijkse schouwingsverschieden hebben, zullen opnieuw moeten hun luchtketels laten testen in aanwezigheid van den Zeevaartspecteur.

De luchtketels welke zich aan boord bevinden, moeten op de plaatsen waar den datum van laatste waterdrukproef staat, deze vrij houden, opdat alle aanwijzingen kunnen worden nagegaan. De veiligheidsklep moet eveneens in goede staat van werking zijn.

Al de overdekte schepen moeten voorzien zijn van een vlot, welke de volgende eigenschappen moet hebben:

1) Het moet behoorlijk zijn vervaardigd van daartoe geschikte materialen.

2) Het moet doeltreffend en stabiel zijn, onverschillig op welke zijde het drijft.

3) Het moet zoo sterk zijn dat het zonder beschadiging van het dek van het schip te water gelaten of geworpen kan worden en wanneer dit laatste in het voornemen ligt, moet het van zoodanige afmetingen en gewicht zijn, dat het gemakkelijk behandeld kan worden.

4) De luchtketels of daarmede gelijkwaardige drijvers moeten zoo dicht mogelijk bij de zijden van het toestel geplaatst worden.

5) Een stevig aangekindselde, in bochten hangende, grijplijn moet langs de buitenzijde zijn aangebracht.

6) Het moet een dekoppervlakte hebben van tenminste voor ieder lid der bemanning van 30 cm., en het moet de opvarenden geheel boven water kunnen houden.

De reddingsgordels moeten uit kúst of kapok vervaardigd zijn; de op te blazen gordels zijn niet toegelaten.

De ankerspillen en kaapstanders moeten

ten, waar de tandwielen zich verbinden, van schilden worden voorzien.

De open booten moeten van tenminste één riem voorzien zijn en bovendien moet er in den spiegel een dol kunnen geplaatst worden, om eventueel met deze riem het roer te kunnen vervangen.

Al de vissersvaartuigen moeten bovendien een witte lamp aan boord hebben, welke kan bijgezet worden en een onafgebroken wit licht schijnt, rondom zichtbaar, op een afstand van twee (2) mijl.

Schepen waarvan de motor meer dan 40 P.K. is, moeten twee brandblusapparaten aan boord hebben.

De reeders-visschers welke bovengemelde voorschriften uit het oog verliezen, stellen zich bloot aan onaangename namheden.

De Zeevaartspecteur, J. Lafère.

REEDERS!

Verzekert uwe Vaartuigen!!

Wij maken eens te meer van de inspectie van zeevaartspecteur Lafère gebruik om onze reeders er op te wijzen, dat ze thans over een eigen verzekering «Hulp in Nood» beschikken, waar hun verzekering een geldplaatsing is.

Ook de reeders waarvan het vaartuig naar Grevelines afvaart, zouden best doen zich te verzekeren, daar de haven van Grevelines, waar zoodaer vaartuigen zullen liggen, niet van gevaar onbloeit is.

De agenten van «Hulp in Nood» te Heist, Blankenberge, Oostende en Nieuwpoort, zullen alle reeders gereedelijk ter zijde staan.

Zij mogen zich voor allen uitleg ook wenden tot den heer Vandenberghe Prosper, Rentierstraat 7, te Oostende, die samen met de reeders, de verzekering leidt.

INLICHTINGSBURELEN EN MEDEWERKERS

In elke haven werd de medewerking van knappe elementen aan de visscherij vervant, verworven.

Zoo werd de medewerking verzekerd van:

ALFONS DUMON, Kaaistraat, 3, Nieuwpoort;

MAURICE VERBEKE, Vlaanderenstraat, 33, Oostende;

ROBERT GOBERT, Albertplein, 29, Heist-aan-zee.

Ten huize van hierboven gemelde heeren kunnen alle reeders kosteloos inlichtingen bekomen over alle zaken de verzekering aangevend.

Wie bezorgt ons inlichtingen?

Kan ons iemand inlichtingen bezorgen over het vissersvaartuig O.88? Fernand Ocket was aan boord van dit vaartuig en men is sedert 10 April 1940 zonder nieuws.

Inlichtingen kunnen aan ons blad, alsook aan Charles Van Wulpen, Brugstraat 282, Eernegem, gegeven worden.

Het Vliegwezen in dienst van de Zeevisscherij

Een Belgisch Initiatief

De heer Bobeau, Pilot-Oceanograaf, gaf tijdens een zitting van de Provinciale Commissie voor Zeevisscherij in 1924 — ondertusschen is men er niets op vooruitgegaan — een technisch overzicht van de waarnemingen die hij als vliegofficier, ten opzichte der zichtbaarheid der zeevissen, op verschillende diepten en verschillende plaatsen van den Oceaan gedaan heeft. De proefnemingen bevestigden ten volle de juistheid der waarnemingen. De visch is uit de hoogte zichtbaar in de zee op geringe diepten; de pelagische visch wordt gemakkelijk ontdekt en het is zelfs mogelijk door middel der fotografie uit de hoogte de bestaandheid der vischgronden op te nemen.

Vooralmer we het ontwerpen programma nader toelichten willen we er op wijzen dat het vanwege de leden van de Commissie de bijzondere belangstelling genoot. Men was toen reeds van oordeel dat het voor de zeevisscherij een gewichtige aangelegenheid was, op stellige gronden gesteund. De gedachte van den heer Bobeau verdient bijzonderlijk aanmerking ten opzichte van de kustvisscherij op sprit en ook op haring, zoals deze laatste op de Westkust in de wintermaanden nog steeds bedreven wordt. De ondervinding heeft geleerd welke ongehoorde bron van welvaart deze visscherijen voor het land kunnen zijn. Een luchtvaartdienst die de kustvisschers van de aanwezigheid der vischbanken op bepaalde plaatsen van het kustwater zou berichten, zou aan de zeevisscherij aanzienlijke diensten bewijzen. Het belang der kleurenders staat hier bijzonderlijk op het spel.

Andere leden vonden er enkele graten in o.a. dat er niet te denken valt op de toepassing van de vliegdiens voor de visscherijen door de stoomloperen, bedreven, zoowel de haringvisscherij als de andere. Wat voornamelijk de eerste visscherij in de Smalls betreft, zijn er gewoonlijk op een klein getal Belgische trekkers een menigte van andere landen aanwezig, zoodanig dat elk teken van een Belgischen vlieger dadelijk door een groote meerderheid buitenlandsche visschers zou ten bate genomen worden. Overigens op het oogmerk dezer visscherij, verkeert de haring nabij den bodem der zee op 100 meter diepte.

De heer Bobeau stelde een programma voor dat bestond uit drie wel onderscheiden deelen: 1) de toepassing op de kustvisscherij; 2) de verdere mogelijke toepassing van het vliegwezen in de hoogzevisscherij; 3) de mogelijkheid van een meer uitgebreide propaganda voor het gebruik van verschen visch in het buitenland.

Men merkt op dat de destijds door den heer Bobeau voorgestelde mechanische toestellen ongetuigd, sedert het opvallen van zijn programma, aanzienlijke zijn in voordeelde voorwaarden ontwikkeld zijn, hetgeen wellicht tot de uitvoering ervan veel groter gemak zou kunnen verschaffen. Men verliest voornamelijk niet uit het oog dat het vliegwezen een aanzienlijke weg heeft afgelegd.

We laten M. Bobeau aan het woord.

I. — DE KUSTVISSCHERIJ

« De kustvisscherij zou van nu af kunnen voordeel trekken uit waarnemingen van uit de lucht, indien het mij mogelijk zou zijn onmiddellijk over een goed vliegtuig te beschikken van normale type, die om veel voordelen te bieden een vliegtuig met twee plaatsen zou kunnen zijn. Er bestaat immers voor de Belgische kustvisscherij een belangrijk verschoonsel, namelijk het afzakken van kabeljauwscholen, die ik persoonlijk gedurende de laatste twee jaren heb ontmoet tot aan 51° Noorderbreedte. Er was alsdan sprake van zeer belangrijke scholen, die ik onwillekeurig gevonden heb gedurende mijn opzoeken naar onderzeese wrakken. Gezien de betrekkelijke nabijheid van deze scholen (op een vijftigtal mijlen van Oostende), zou het wel mogelijk zijn, indien de oceanographische voorwaarden die ze naar de Noordzee deden afzakken dezelfde zijn, de methodische navorsching te doen en ze af te baketen tot groot profijt van onze motorvaartuigen.

Verder zou men de meer en meer methodische opsporing kunnen doen van makreel-, haring- en spratscholen, die zich opvolgen in onze gebieden naar gelang de seizoenen.

Voor het oogenblik is het vliegtuig dat het best zou passen voor de proefnemingen, een vliegtuig met twee plaatsen, goed zweeftoestel van ongeveer 100 P.K., dat zou toelaten, buiten de waarneming en het vaststellen der plaats van de trekkende scholen, personen ter plaats te brengen die zouden wenschen de mogelijkheid na te gaan van het onderzeesch zicht en voornamelijk het

aanleeren te beginnen van een of twee jonge zeevisscherijofficiëren. Indien het vliegtuig de voordeelen zou bieden van een dubbel bestuurbaar toestel, zou men bovendien kunnen nagaan indien de jongelieden geschikt zijn piloot te worden in een betrekkelijken korten tijd. Een vliegtuig, voorzien van vlotters en wielen, die volgens de noodwendigheid zou kunnen gebruikt worden om op het water of op vasten grond te landen, zou de prototype vormen van dit soort. Het zou bijgevolg in deze voorwaarden mogelijk zijn verschillende gelijklopende verwezenlijkingen te doen: opsporen van de scholen, propaganda-voerver van versche visch, aanleeren van zoowel piloot als waarnemers, verder bestemd tot het werk voor de vloot.

Daarenboven zou hetzelfde toestel op voordeelige wijze kunnen aangewend worden tot het opsporen van de wrakken en onderiepen in de Belgische zone, gelegen, en waarvan de hydrographische dienst de taak waarneemt.

II. — DE HOOGZEEVISSCHERIJ

Opdat hier afdoende uitslagen zouden kunnen bereikt worden, moet men kunnen beschikken over een lichte één-dekker, die weinig verbruikt en tevens een goed zweeftoestel is. Een centrale vloetter zou er moeten aangepast worden die de voortstuwing door een catapult toelaat op zulkdanige wijze dat de vlucht van het vliegtuig zou kunnen bekomen worden op enkele meters op de achtersteven van het vaartuig. Van het vaartuig vertrekken, in de hooger aangegeven voorwaarden, zou het niet noodig zijn dat dit vliegtuig zou voorzien zijn met een sterken motor, zoodanig noodzakelijk zou zijn indien het moest van een weinig bewogen zee losgeraken. Het spreekt van zelf dat men er niet moet aan denken het vliegtuig rechtstreeks op het vaartuig te doen landen. Het is bijgevolg noodzakelijk dat dit zou geschieden in de nabijheid van zijn begeleider; het kan vervolgens aan boord geschieden worden door middel van een tamelijk eenvoudig toestel. Eenmaal aan boord, moet het zo weinig mogelijk plaats innemen om de bewegingen van het schip noch van de visscherij niet te belemmeren. Het moet bijgevolg noodzakelijk een toestel zijn, voorzien met plooibare vleugels, toestel dat heden ten dage veel gebruikt wordt.

Het vliegtuig moet insgelijks beschut zijn tegen stofregen en windvliegen, hetgeen enkele bijzondere schikkingen zou noodzakelijk maken aan boord van het begeleidend vaartuig. Het zou bijzonderlijk belangrijk zijn te werken per groepen van visschersvaartuigen, waar onder er een in het bijzonder aangelegd voor het vervoer van het vliegtuig, ten dienste staat van de groep; dit vaartuig kan insgelijks de visscherij bedrijven.

Aldus zou men met betrekkelijk geringe uitgaven zeker het beoogde doel bereiken.

III. — PROPAGANDA VOOR VERSCHIEDE VISCH IN HET BINNENLAND

De visch, die naar het binnenland zal verzonden worden, wanneer hij van de vaartuigen komt, heeft reeds een min of meer lange weeking in ijs ondergaan vooraleer hij zonder veel eerbied verder behandeld wordt. Zelfs in den winter is hij somtijds in een slechts betrekkelijk verschen toestand.

Gedurende de warme periode van het jaar, indien de visch bovendien een reis moet ondergaan van 12 tot 18 uren, zelfs in bijzondere wagens, zal hij de verafgelegene plaatsen bereiken in een staat van verrotting, of tenminste in een zoo weinig smakelijk uitzicht dat niemand hem voor het verbruik zal willen kopen.

Wat men in het bijzonder moet bewerkstelligen is het vormen gedurende den zomer van een afzetgebied voor verschen visch. Tevens moet men in het binnenland het belang doen inzelen van dit voedsel wanneer het versch en goed bereid is.

Het vraagstuk van de verscheid van den visch kan slechts door het vervoer opgelost worden. Eerst in kleine hoeveelheden, bestemd niet voor den verkoop maar voor uitsluitende propaganda. Het spreekt van zelf dat indien men, zoo niet elken dag, dan toch twee of drie maal in de week, een hoeveelheid versche visch kan vervoeren naar een afgelegen en volkrijk centrum, men langzamerhand de massa van verbruikers zou bereiken door de propaganda, die de eerste persoon, die volledig voldoening verkregen zouden voeren.

Men weet dat het thans mogelijk is een zeer belangrijk gewicht per vliegtuig te vervoeren.

Visscherijwetenswaardigheden

Benoeming van leden bij den Technischen Raad voor Oorlogsrisico

Bij besluit van 4 December 1941, genomen door den heer Secretaris-Generaal van het Ministerie van het Verkeerswezen, werden de heeren Vanderrol, Vanterre en Verbanck, benoemd tot leden van het Technisch Comité gehecht aan de Bijzondere Sectie voor Oorlogsrisico bij de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisscherij.

Wetenschappelijk koken

In Frankfurt aan de Main is een Instituut voor wetenschappelijk koken opgericht, waarin de theoretische en praktische onderzoevingen opgedaan in de kook- en voedingswetenschap, zoals ze in hotels, werkkeuken en het leger, worden vastgesteld, samengevat en aangepast.

Van het standpunt der visscherij wordt dit streven van dichtbij gadeslagen.

Bloomfield te Gotenhafen

Te Gotenhafen (Duitschland) is de voormalige firma «Fischindustrie Bloomfield G.m.b.H.» veranderd in «Fisch-industrie-Gesellschaft m.b.H.». Deze firma zal den handel in haring en alle andere soorten visch bedrijven, alsmede de bewerking ervan. Gelijkaardige ondernemingen kunnen nog aansluiten of aangesloten worden. Het grondkapitaal bedraagt 50.000 RM. (625.000 fr.). Zaakleider is Generalkonsul Holger-Schrader te Danzig-Schellmühl.

Instituut voor vischbewerking

Oberratsrat Dr. Lücke, bestuurder van het Instituut voor vischbewerking (Rijksinrichting voor vischbewerking (Duitschland) zal de leiding overnemen van het Hamburger Instituut voor Vischproductie. Tot de benoeming van zijn opvolger zal hij ook de leiding behouden van de inrichting te Westmünde.

Ten titel van inlichting deelen we mede dat het Instituut te Westmünde alle vraagstukken behandelt die betrekking hebben op de versche visch, terwijl het Instituut te Hamburg de vraagstukken over vischindustrie behandelt. Wanneer zal men ook zoo eens kunnen spreken in ons landje? De vischproductie is er toch uitgebreid genoeg voor!

KERSTDAG — KERSTDAG!

WELK GESCHENK AANBIEDEN?

Het eenvoudigste kan HET PRACHTIGSTE worden, indien men er EEN BIJLES OF EEN VIJFDE der

Loterij Winterhulp

bijvoegt,

want het laat toe deel te nemen aan

DE TREKKING

ZATERDAG 10 JANUARI

van 22.486 loten van

100 frank tot EEN MILLIOEN

Het bijlet 50 fr. Het vijfde 10 fr.

Overal te koop

alsmede op den zetel der Loterij

P. C. R. 247.17

(588)

Uit Noorwegen

Visschersvaartuigen mogen in Noorwegen, door een onlangs uitgevaardigde verordening, slechts voor vischvangst doeleinden omgewerkt worden. Zoo mogen alle schepen die na 1 Januari 1939 in de visscherij in bedrijf waren, zonder toestemming van den Visscherijbestuurder, niet voor andere doeleinden dan de visscherij geschonken, uitgeleend of aangepast worden.

OLIEGOED



Er is nog een laatste zending OLIEGOED toegekomen, zoodat korte en lange jumpers, schorten, S/Westers, enz...

De voorraad is klein.

En de eersten zullen de besten zijn.

Jules Verpoucke

38, Schermpantenstraat, 38

MARIAKERKE (Tennisplein

Distellaan) - OOSTENDE

(565)

Ontwikkeling van den scheepsbouw in Portugal

Sedert het uitbreken van den oorlog werd het nuttig vermogen van de Portugese scheepswerven belangrijk uitgebreid. Dezer dagen werd de grootste ooit in Portugal gebouwde stoomer, die een inhoudsvermogen heeft van 3.000 ton, te water gelaten. In het begin van volgend jaar zal de laatste hant gelegd worden aan een tankship van 7.200 ton, dat op de marinerwerf van den Staat te Lissabon gebouwd wordt. Deze nieuwe eenheid vormt niet alleen het tot nu toe grootste vaartuig ooit in Portugal op stapel gezet, maar het is ook de eerste tanker, die in Portugal gebouwd werd. De uitbreiding der capaciteit van de Portugese werf van grootelijks toegenomen worden aan de onmogelijkheid om momenteel schepen in het buitenland te kopen.

Haafliets

Uit Norderney wordt gemeld: Soldaten aan het strand zagen een grooten visch die vruchteloos poogde uit de branding te komen en op het droge gebracht waarbij hij zich het gebit. Het betrof hier een twee meter langen en een halve meter diameter grooten haringshaal. Per slot van rekening kwam hij in de maag van de soldaten terecht. Het dier woog meer dan 1500 kg.

De Z.53 en de Z.7 uit Frankrijk terug

Dinsdagmiddag is de Z.53 «Anne Marie Thérèse» voorzien van een motor Deutz van 66 P.K., van reeder Jozef Savels van Helst, in de haven van Nieuwpoort aangekomen, komende van St. Vaast.

Ook de Z.7, een vaartuig van 100 P.K., van Louis Haerlinck, die eerst te Cherbourg lag, is op hetzelfde oogenblik de haven binnengeloopen.

Aldus is onze visschersvloot opnieuw twee flinke eenheden rijker en wenschen we de nieuwe thuiscomers welkom in hun haard.

Verordening

VAN DEN MILITAIREN BEVELHEBBER VAN DE INBESLAGENING EN IN-LEVERING VAN GUMMIBANDEN VOOR RIJTUIGEN

(Verordeningblad van den Mil. Bev. M.V.C.H. van 19 November 1941)

Met betrek op par. 5 der voormelde verordening, moeten de in beslag genomen banden, voor zover zij zich niet op rijtuigen bevinden, ingeleverd worden tegen ontvangstbewijs, bij de inleveringsbureaus.

De inleveringsbureaus voor banden in het Arrondissement Brugge-Oostende, zijn de volgende:

Fa. Desloover A., Brugge, St. Pieterskaai, 88;

Fa. Dawilde, Garage Centrale, Blankenberg, Weststraat.

Fa. Defever Jules, Oostende, Torhoutsteenweg, 131;

Fa. Demeyer, Torhout, Burgplaats.

Transportvoerders

Volgens ministerieel besluit moeten er 1000 VRACHTWAGENS PER MAAND met gasgenerator als uitgerust worden AARZEL NIET EN VERSCHAF U EEN

GOHIN - Poulenc

(Kolen geleverd per contract)

HET IS DE EENIGE MANIER OM TE BLIJVEN RIJDEN.

ALGEMEENE VERDEELER:

Garage Maritime - Em. De Clercq

15A, de Smet de Nayerlaan

OOSTENDE

(384)

De Haring

Nu het ijle haringseizoen binnen enkele weken opnieuw zijn verschijning zal doen, is het wel eens interessant het publiek in kennis te stellen met de haring, de vischsoort die als de meest voedzame en populairste van de vissen dient aanzien.

Het lichaam (van de haring) heeft de bekende «haring»-gedaante; de snuit is enigszins toegespitst, de onderkaak steekt iets voor de bovenkaak uit; de rugvin begint even voor het midden van het lichaam, de anaalvin staat ver naar achteren; de buikvinnen staan precies onder het midden van de rugvin. De kleur der rugzijde is donker cilligroen of bruin, die der zijden en buik witachtig; levende of nog met schubben bedekte doode exemplaren vertoonnen een prachtige parelmoergrans. Lengte: tot 40 cm.

Diverse soorten Verspreiding: Cl. harengus is een het noordelijk halfrond bewonende zeer euryhaline en diensgevolge zeer veranderlijke soort; men vindt haar zoowel in het zoute Atlantische water als in het «bobbijlharing» der oostelijke Oostzee. Men onderscheidt een groot aantal lokale variëteiten (rassen stammen), die tot twee groote groepen gebracht kunnen worden, de herfst- of zeeharingen en de voorjaars- of kustharingen. De eerste planten zich in de najaars- en wintermaanden voort, in het zoute water der open zee, de laatste zoeken tegen paaitijd de kustten op en vernemenigvuldigen zich daar in brak water. Van deze, naar hun paaitplaatsen genoemde rassen zijn er tenminste drie in onze fauna vertegenwoordigd en wel:

1. De Doggersbank-haring, 30-35 cm lang, leeft gedurende het grootste gedeelte van het jaar min of meer verspreid en voedsel zoekend in het noordelijk deel van de Noordzee. In het begin van den zomer verzamelen de vissen zich in scholen, die langs de Oostkust van Schotland en Engeland zuidwaarts trekken om in den herfst op te paalen. In de zuidelijke Noordzee tot bij onze kust komen uitlopers van deze scholen later in den herfst voor. Het gemiddelde aantal vissen bedraagt omstreeks 565.

2. De Kanaal-haring heeft veel overeenkomst met de vorige, en houdt zich in het najaar voornamelijk in de zuidelijke Noordzee op, waar hij aanvankelijk met de zuidelijkste zwermen van de Bankharing vermengt, doch des winters nagenoeg uitsluitend voorkomt. Zijn paaitplaatsen liggen voornamelijk in het Engelsche Kanaal.

3. De Zuiderzee-haring trok eertijds ter wille van de voortplanting tegen het voorjaar in dichte scholen de Zuiderzee binnen, doch wordt sinds de afsluiting alleen nog maar in de Waddenzee gevonden. In tegenstelling tot de beide voorafgaande behoort de Zuiderzeeharing tot de brakwater-variëteiten en is als zoodanig gekenmerkt door zijn lagere wervelgetal, gemiddeld omstreeks 555 en zijn geringe grootte 20-25 cm.

Noordzeebleek: Mengsel van jonge Bank- en Kanaalharing genoemd.

Tesch en Havenga (1930) hebben aangehouden, dat onder de des winters in de Oosterschelde en op het Haringvliet voorkomende Noordzeebleek, in hoofdzaak een mengsel van jonge Bank- en Kanaalharing, steeds ook een groter of kleiner percentage van tot een brakwater-ras behorende bleekjes voorkomt.

BANK VAN BRUSSEL

— NAAMLOOSE VENNOOTSCHAP —
BIJHUIS OOSTENDE: 3, WAFENPLAATS
Agentschap Petit Paris, 76b, Torhoutse Steenweg
Bewaring van Effecten — Verhuur van Brandkasten —
Bewaring van kostbare waarden, onder omslag, in pakketten of verzegelde kisten.

De Ontvangst van Huurgelden

Talrijke reeders, waarvan de vaartuigen in Mei 1940 naar Frankrijk uitgeweerd zijn en daar in beslag genomen werden door de Fransche Overheid, hebben thans eindelijk een schrijven ontvangen van den Belgischen Verrekenk dienst, hem meldend dat zijmits voorlegging van zekere bewijzen, deze gelden in ontvangst mogen nemen.

Het ontvangen dezer huurgelden is een gevolg van de voetstappen aangevend door de heeren Eberhard, Vandenberghe en Pockele, bij den Hoogen Franschen Commissaris voor Herstel, namelijk den heer Ferrier, en dit in Mei j.

Dat thans na zes maanden deze gelden slechts zijn toegekomen is een gevolg van het bestaande clearingstelsel.

Daar de reeders de door den verrekenk dienst gevraagde stukken niet kunnen leveren, zoo heeft de heer Eberhard, directeur van den Zeevisscherijdienst te Oostende, zich onmiddellijk met de bevoegde instanties in betrekking gesteld, om omtrent het toezenden van deze gelden uitleg te verstrekken aan den Verrekenk dienst.

Al wie dus dergelijk schrijven van den Verrekenk dienst ontvangen heeft, wordt verzocht nog een week geduld te hebben en geen verdere voetstappen aan te zetten, noch bewijzen te leveren, daar dit overbodig is.

Wie toch afzonderlijk wil handelen, kan zich ook wenden tot de Kredietbank (hoek Kapellestraat en Wittenonstraat) te Oostende, die in veel gevallen de reeders behulpzaam was.

Aan het geacht klienteel d Melkerijs' Godelieve

In akkoord met de Hoofdgroepering «Zuivel en Vetten» te Brussel, zal dienst der Melkerijs' Godelieve van den 31 December 1941, voortaan de melk meer ten huize bestellen, zoodat dit voorheen het geval was.

Klanten door ons tot op heden dienend met volle melk of ingeschreven voor afgeroomde of karnemelk, zullen indien ze wenschen verder afgeroomde of karnemelk te bekomen, zich moeten laten inschrijven bij een melkwinkel of venter naar vrije keus en dit zoodanig mogelijk door de algemeene verdeelings hoofd in Oostende en Steene te gepast wordt voor afgeroomde of karnemelk vanaf 20 December 1941.

Ieder persoon die dus bij een melkverkooper is ingeschreven moet de toegekende hoeveelheid regelmatig bekomen.

Denk nu niet, geachte klanten, dat wij U op dit oogenblik verlaten; in geheel niet, daar wij — de heeren Van Schooten en Van de Poole — aangesteld zijn om de melk aan te voeren en te verdeelen.

Zoo zullen wij verder met alle middelen te onze beschikking, gesteund door onze ondervinding, en kenniszake melkverdeling, in dezen tijd om uiterste best doen om in samenwerkking met de Hoofdgroepering zooveel mogelijk voor Oostende en Steene aan te voeren om deze dan in den kortmogelijken tijd door alle melkverkooper te kunnen laten verdeelen.

Hiermede bedanken wij alle klanten die hun vertrouwen in ons hadden gesteld en hopen dat ze door de opvolgende even goed zullen bediend worden. De volle melk voor hun geld en zegels zullen bekomen. Zoo er verkoopers zijn die hun klanten willen wijs maken, volmelk zonder zegels te kunnen geven, dan bekomen zij voor hun geld afgeroomde en worden dus bedrogen.

BIJZONDERE AANDACHT A.U.B.

Volle melkzegels nr. 11 die tot op heden ingeruild werden tegen tiketten van gelijke waarde, zullen geldig blijven tot 31 December 1941 ingegedrukt. Daarmee zullen alleen nog aangenomen worden de nieuwe melkzegels nr. 11 uitgegeven door den Ravitailleurdienst, van elke maand afzonderlijk.

De Verkoopvennootschap Melk N.V. Nieuwpoortsteenweg, 26 Oostende - H. R. 5.211 (613)

Marktberichten

De Vischaanvoer ter Kust

In de verschillende havens werd er in den loop van de week van 7 tot 13 December 17.098 kg. visch aangevoerd voor de som van 1.075.728,85 fr. en 13.479 kg. garnaal voor de som van 134.790 fr.

NIEUWPOORT

VISCHTOEVOER

Gedurende de week van Maandag 8 tot Zaterdag 13 December werden aan de Korporatie afgeleverd:

Maandag 8 December, werd niet uitgegeven.

Dinsdag 9 December: Garnalen, 1520 kg. voor 15.200 fr.; visch, 6268 kg. voor 74.948 fr. Totaal voor een bedrag van 90.148,50 fr.

Woensdag 10 December: Garnalen, 2415 kg. voor 24.150 fr.; visch, 4294 kg. voor 47.390 fr.; haring, 17.603 kg. voor 141.024 fr. Totaal: 212.564 fr.

Donderdag 11 December werd niet uitgegeven.

Vrijdag 12 December: Garnalen, 2180 kg. voor 21.810 fr.; visch, 6538 kg. voor 66.320 fr.; haring, 32398 kg. voor 259.184 fr. Totaal: 347.314 fr.

Zaterdag 13 December werd niet uitgegeven.

De totale aanvoer van de week bedroeg: 6116 kg. garnalen, 17.100 kg. visch en 50.001 kg. haring. Te samen: 73.217 kg. voor een waarde van 650.026,50 fr.

HAMBURG

WEEK EINDIGEND OP 7 DECEMBER

De week werd gekenmerkt door een grooteren toevvoer, niet alleen van zeevissch, maar ook van zoetwatervissch, vergeleken bij de vorige week. De schommelingen op de verschillende marktdagen waren eerder gering. De bevoorrading was dan ook normaal.

Schellvisch en kabeljauw waren goed vertegenwoordigd, alsook een goede partij fileet. Blauwvisch, lengvisch, zeeduivel en rog waren eerder gering, schol wat beter. Sprottoevvoer bleef gelijk.

De toevvoer van zoetwatervissch was uitstekend, de verschillende soorten waren goed ter markt. Vooral de toevvoer van karpers bracht veel leven op de markt.



Anglo - Belgian Cy

Nijverheidskaai, 39, GENT Tel. 53265-53277

Voor alle inlichtingen zich wenden tot den heer

BOYDENS, Velodroomstraat, 4, OOSTENDE



Rheumatiek kent geen ouderdom...

Denk evenwel niet dat 't onmogelijk is deze onaangename pijn te verdrijven. Bij rheumatiek moet men direct ingrijpen, maar met 't gepaste middel: de ASPIRINE-tabletten. Deze drijven alle schadelijke stoffen uit het organisme en doen aldus de pijn verdwijnen.

Werkzaam en onschadelijk een voortreffelijk geneesmiddel

Ja, dat is ASPIRINE!

HET PRODUCT VAN VERTROUWEN

ASPIRINE

De Toestand van onze Visscherij na den Wereldoorlog

HET MOTORVAARTUIG DE SPIL ONZER VISSCHERIJ

Het kan niet gezegd worden dat de Belgische Zeevisscherij zich in 1929 numeriek ontwikkeld heeft. Op alle gebieden behalve op dat van de vaartuigen, bestaat er stilstand en zelfs geringe achteruitgang. De uitzondering is nochtans zoodanig belangrijk dat ze feitelijk gans de staf beheerscht en dat haar economische toestand een wezenlijke evolutie uitmaakt. De zeevisscherij met het motorvaartuig is de spil geworden, rondom welke de gansche nijverheid toenadering zoekt.

Dit gewicht verschijnsel moet van meet af onderling worden, omdat het op zich zelf het bewijs levert dat het aanpassingsvermogen der kustbevolking, op de toestanden en visscherijbelangen, tot zijn volle uiting gekomen is, en dat de verscheidene middelen daartoe uit de uitslagen en de ondervinding der laatste jaren gesproten is.

De stoomvisscherij zelf staat, zoodanig rechtstreeks dan toch onrechtstreeks onder den druk dezer gebeurtenissen. Zij heeft veld verloren in het opzicht der rederijen, der vaartuigen en der tonne-maat. Rekening houdend met zes stoom-sloepen, afgetuigd of in het buitenland gehavend, en bijgevolg voor onze nijverheid als onbestaanbaar, bezitten wij in 1929 zeven stoomvaartrederijen tegen tien in het voorgaande jaar, en 50 stoom-trawlers tegen 57. Er blijven dus 44 ver-keelke, en behalve over en den laatste jaren hebben aan innerlijke kracht ver-lore, aangezien er een algemeene ver-schuiving der vaartuigsoorten van 50 T. en meer naar die van min dan 50 T. on-plaats gehad heeft. Dit blijkt ten over-vloed uit de opgaven nopens de tonne-maat; zij is ver beneden het peil gedaald van 1926 en bedraagt nu slechts 3.126 Ton. De vermindering ten opzichte van het voorgaande jaar is 13 t.h., dus vrij aanzienlijk.

De uitlegging van dezen omkeer ligt bij de hand. De stijgende overheersching der motorvisscherij en de aantrekkingskracht die zij, om verscheidene redenen, op het visscherijpersoneel uitoefent, heeft in het besproken jaar bijzondere moe-lijkheden van samenstelling van de be-ranning der stoomvaartuigen te weeg gebracht, wat natuurlijk niet zonder in-vloed is op de keus der wijze van uit-batting. Dit is des te meer treffend, daar in de laatste jaren een gestadige en nor-male overgang der rederijen van de uit-batting van kleine stoomschepen naar die van grotere vastgestelde geweest is. De stoomvaart in de visscherij is uit haren aard zelf, bestemd voor de afge-legen gronden en vereischt scheepsruimte en stuwkracht. In dit opzicht valt het geboekte verlies zeer te betreuren.

Zoodaereds opgemerkt werd, is de uiterlijke toestand der motor- en zeil-vloot weinig veranderd. Het getal reede-rijen is met vier eenheden achteruitge-gaan. Zeebrugge, de Panne en Blanken-berge, hebben er 14 verloren, terwijl Oos-tende er tien aangevonden heeft. Het aantal vaartuigen is niettemin met twee vermeerderd en de tonne-maat is geste-gen van 4.414 tot 4.536 Ton, dit is met 3,4 t.h.

De dezer gelegenheid is het van belang aan te stippen dat de zeilsloep, zelfs degene voorzien van de stoomspil, naar tijdperk gehad heeft; zij valt om zoo te zeggen buiten bespreking, aangezien zij nu slechts door 7 gedeelte exemplaren vertegenwoordigd is. De ongehoorde snelheid waarmee de omzetting der zeil-vloot in motorvloot geschied is, levert het bewijs van de levenskracht der onderne-mingen dezer soort; zij betekent tevens dat de motorkracht op dezer ontwikke-ling een doorslaand invloed blijft uit-oefenen. Voortaan immers worden de scheepsbouw, de zeevaart en de vissche-rij algemeen in verband met deze kracht opgevat, zoodanig dat het naar deze laatste is dat het vermogen van het vaartuig en van de rederij beoordeeld wordt en dat de bouw van het vaartuig geheel en al onder den invloed van den motor gevallen is.

De hiernavolgende tabel bevat de op-gave der motorboten ingevolge de ton-ne-maat.

Aantal hulp-motoren	Aantal hulp-motoren	Aantal hulp-motoren
1927	1928	1929
— 5 T.	47	58
5 — 8 T.	70	105
8 — 15 T.	32	32
15 — 20 T.	40	38
20 — 25 T.	26	35
25 — 30 T.	14	29
30 — 40 T.	24	29
40 — 50 T.	3	4
50 — 60 T.	—	—
	256	330
	330	345

Voorheen was het in de tonne-maat van min dan 25 T. dat de motor zijn weg gehaald en den voorrang genomen had. Reeds in 1928 was die beweging voltrok-ken. Thans is het de beurt der reeksen van 25 T. en meer; daar ook is zij in 1929 tot haar einde gekomen, dank zij de aanwezigheid van 12 groote motorvaar-tuigen, zoodanig dat er voortaan, in de bespreking van de uitslagen der nijve-rijheid voor de zellvisscherij geen plaats meer is; het begrip motorvisscherij is be-paald in haar plaats getreden.

De groote motorvaartuigen hebben hun verhouding ten opzichte der andere soor-ten versterkt; zij vertegenwoordigen thans 15 t.h. van het totaal tegen 13 t.h. in het voorgaande jaar en het is hun te danken dat, spijts de geringe nume-ri-ke groei der motorvloot, haar totale tonne-maat tastbaar gerezen is.

De gang dezer ontwikkeling werd door de gebeurtenissen niet gestuit. De sel-zoenvisscherijen gedurende den Winter, namelijk die van haring en sprot, be-varen volstrekt hun veerkracht; zij zijn om zoo te zeggen voor de motorvis-scherij voorbestemd; de uitslagen van het besproken jaar bevestigen de ech-teld dezer meening en daar gans de motorvloot er aan deelneemt, zijn de sel-zoenvisscherijen voor alle schepen en alle bemanningen een bron van vooruit-gang, die de scheepswerven der kust overvloedig ten goede komt. Zelfs het halfgedekt en open vaartuig, dat zoo-lang aan de technische evolutie weer-sland geboden heeft, is thans denzelf-de gang bijgetreden. Deze nijverheids-vorm verliest niettemin jaarlijks aan belangrijkheid; de bijzondere belang-zaamheid, die het gedeelte van vaar-tuig bevoordeligen, benadeltigen in-geendeel het ongedekt schip. Dit laatste blijft het onder de kust, is niet veel genoeg om in den Winter de winst-gevende selzoenvisscherijen ten volle uit te baten. Zijn lot is dikwijls in het gure jaargetijde afgetuigd te worden en het is niet te verwonderen dat elke zellvis-scher zich de uiterste opofferingen ge-troost den eigendom van een open vaar-tuig te vervangen. Daarom verliest deze visscherij steeds veld, zelfs als men reke-

ning houdt met de tijdens de optelling 31 afgetuigde vaartuigen. Het aantal open en halfgedekte sloepen is nog eens gedaald van 154 op 149.

De kustvisscherij ontleent ook aan den motor nieuwe leefkracht. In korten tijd werden er 55 met dit toestel uitgerust. De volledige tonne-maat der gedekte stoom- motor- en zeilvaartuigen is, in 1929, gevallen van 8.047 op 7.692 Ton; zij heeft bijgevolg een tastbare vermin-de-ring van 4,4 t.h. ondergaan. Alleen de stoomvloot heeft schuld aan dit verlies.

(wordt voortgezet).

Interessante Scheepvaartnieuwsjes

Nieuwe Italiaansche Scheepvaart-maatschappijen

Over meer een Maatschappij voor motoren en kotters

In den jongsten tijd werden in Italië eenige maatschappijen in het leven ge-roepen ter bevordering van de vis-scherij, vooral van die in de Adriatische zee, welke thans haar vrijheid van be-ging herkegen heeft. Zoo werd on-rekens de Rome met een aanvangskapi-taal van 0,5 miljoen lire, dat zeer spoedig op één miljoen lire zou gebracht worden, de Savemare opgericht, een ver-koopmaatschappij voor Alfa-Romeo-motoren. De nieuwe vennootschap ver-koopte hoofdzakelijk scheepsmotoren en zij hoopt het hare te kunnen bijdragen tot de motorisatie van de Italiaansche visschersvloot. In de hoofdstad werd met gelijkaardige vooruitzichten ook een Dalmatische scheepsbouwonderne-ming in het leven geroepen, de Contieri Navali della Dalmazia. Het aanvangs-kapitaal kan zonder omslachtige forma-liteiten van 99 op 999.000 lire gebracht worden. Deze onderneming heeft ten-doel het bouwen en de reparatie van ba-rakken en schepen voor de Italiaansche visscherij.

Voorts werd een Adriatische handel-maatschappij gevormd, de Soc. An. Com-mercio Adriatico, welke zich voorgenomen heeft het goederenverkeer tusschen Dalmatië en Italië belangrijk op te dri-jven. Ook deze maatschappij wil haar aanvangskapitaal van 100.000 lire binnen afzienbaren tijd tot op één miljoen brengen.

Stopzetting van binnenvaart voor passagiers in Servië

Sedert 21 November werd de dienst voor passagiersschepen op de Save en den Donau geschorst. Het gaat hier om een maatregel welke ieder jaar bij in-trede van den winter en voor het op-treden van drijfsijl in genoemde water-loopen dient getroffen te worden.

Stijgende activiteit der Zweedsche scheepvaart

De Zweedsche scheepvaart gaf in Se-ptember jl. weer een sterke toename in hare bedrijvigheid te zien. De aan-komst tonnage steeg met 0,19 miljoen NRT (16 t.h.) op 1,43 miljoen NRT. Het cijfer voor de uitlopende tonnage steeg met 0,22 miljoen NRT (17,7 %) op 1,49 miljoen NRT. Van de aankomende sche-pen kwam 63,3 % voor rekening van buitenlandse vaartuigen, tegenover 67,5 % in Augustus; voor de uitlopende scheepsruimte bedragen deze percenta-ges resp. 63,1 en 66,5.

Rechtbanken

Van een omvergereden straat-lantaarnpaal tot een veroordeeling van de Stad Oostende

De Koophandelsrechtbank heeft dezer dagen uitspraak gedaan in een proces waarin de stad Oostende betrokken was en dat geleid heeft tot haar veroordee-ling.

Wat was er nu feitelijk gebeurd? Een straatlantaarnpaal werd omverge-re-den en verbrijzeld door een vrachtwagen van den h. Coppin, handelaar, Torhout-steenweg 129 te Steene. Hij werd dan ook verantwoordelijk gesteld voor de on-kosten ten bedrage van 1.767,90 fr. meer.

In strijd met hetgeen de Stad be-weerde, was het niet de h. Coppin die met den vrachtwagen reed. Hij was niet eens tegenwoordig bij het ongeval. En ook de geleider was niet in dienst van den h. Coppin! De wagen reed voor re-kening van de Bezettede Overheid en als chauffeur trad een door dezelfde overheid aangesteld persoon op.

De toezieners De Veirman Georges, van de Stedelijke Gas- en Electriciteitsdien-sten, maakte het gebruikelijk verslag op. Hij verklaarde hierin onder meer dat hij slechts ter plaatse kwam wan-neer het ongeval reeds plaats gegrepen had, en dat de chauffeur, die de heer Coppin niet was, werkte voor het be-zettersleger.

Het spreekt dan ook van zelf dat de elsch van de stad Oostende werd afge-geven. Maar door den h. Coppin, die het dagvaarden voor een rechtbank schadeberoekenend acht, werd een te-geneisch gesteld.

Hij beweerde o.m. dat het geding on-bedaachtzaam werd ingesteld en vroeg 500 frank schadevergoeding voor het ge-leiden nadeel.

De verdere van de Stad, meester Vandemaele, deed uitschijnen dat dit proces te goeder trouw was, maar dit sluit de schadeberoekening niet uit en de verdere van den h. Coppin, mees-ter Vandenbroele, zag dan ook de elsch van zijn klient ingewilligd worden.

Dientengevolge wordt het stadsbestuur van Oostende veroordeeld tot het be-talen van een schadevergoeding van 500 frank, vermeerderd met de rechter-lijke rente en de kosten van de beide bedingen.

Het vonnis werd aldus gemotiveerd: daar de stad Oostende in het bezit was gesteld van al de elementen tot onder-zoek en in staat was die na te gaan, vooraleer een proces in te spannen, komt de vergissing die zij heeft begaan niet voort uit de houding van den h. Coppin, maar wel uit een gemis aan voorzorg. Het verslag van den toezien-er De Veirman had alle mogelijke vergis-sing moeten doen voorkomen en de Stad doen inzien dat haar geding tegen den h. Coppin klaarblijkelijk allen grond miste.

De Gelofte

door HENDRIK BRYN

(Vervolg)

Pito Ardaen heeft een eigenaardige lach op zijn gezicht, die zich in twee scherpe kerven langs zijn mondhoeken aftekent.

Wij Fons binnensmonds aan 't bidden is — of knauwt hij soms wat scherper op zijn slijk dan naar gewoonte? — kan Pito eens goed de vermoede zielen bekijken, die tusschen de steenen vlam-men, hun schrale armen opsteken in de door traliewerk afgesloten hel, naar den berg van Golgotha, waarop een gelijke Christus aan het Kruis hangt met de weenede vrouwen aan zijn arme voeten.

Als zij van het Kapelletje terugkomen zou hij Fons daar eens willen zien han-gen om dezes voeten ook eens op zijn gemak te kunnen fixeren.

Op eens slaat hij Fons op den schouder. «Heb ik het verdomd niet gezegd! Zie je nu wel dat ik gelijk heb, mijn jongste heeft dezelfde naam als O. L. Heer. Hij heet ook Erl.»

Stomverbaasd kijkt Fons naar den steenen Zaligmaker.

«Wel ja verduveld. Ik had er nog nooit zoo goed op geleet. Nu zie ik het ook. Zijn naam staat daar juist boven zijn hoofd. En nodeloos toch!»

Hij vloekt van pure verrassing. En zeggen dat hij er nog ruzie heeft over gemaakt met Pito.

Mitte Dekloder uit het Boonenstraat-je, die voor het kapelletje zit naast het vagevuur, slaat breede kruisen bij het hooren van de zware vloeken op deze heilige plaats.

Zij duikt heelemaal weg in haar wijde zwarte kapmantel. En terwijl zij mur-melend bidt, glijden de zwarte beiers van haar paternoster tusschen haar knokkige vingers.

Pito wordt echter het wachten beu. «Zeg Fons, gaan wij nu eindelijk ver-der?» vraagt hij ongeduldig.

Woest kijkt Vergote op.

«Maar verdomme toch», vloekt hij, «hebt gij dan geen pijn aan je voeten?»

Pito trekt zijn gezicht in een eerste-kommunieplooi.

«Niet vloeken, Fons», zegt hij plech-tig «wij zijn aan het dienen.»

«Maar gij vloekt zelf», Fons is ver-ontwaardigd.

Pito wendt zich echter van hem af. Een vreemde trilling siddert door zijn schouders, wijl hij tamelijk stevig door-stapt.

Fons trekt een gezicht als een be-scheten dakvenster en volgt hinkend de ongeduldige Ardaen. Hij tracht bij iede-ren stap gans het gewicht van zijn lichaam op een been te dragen om de andere voet wat rust te gunnen. Maar zijn schoenen duwen de erwten nog wreder in zijn gepijnigd vel. Had hij dit bij voorbaat geweten, dan ware hij zeker en vast geen bedevaart op erwten begonnen.

Pito Ardaen stapte nog immer flink door, zóó doodgewoon zelfs alsof hij een stevige wandeling maakt. Hoe is het Gods-mogelijk. Heeft hij wel erwten in zijn schoenen? De twijfel maakt Fons nijdig. Van Pito kan men zich aan alles verwachten. Die geniepigaard is er toe in staat om van Ko te gebaren een zijn belofte maar half te vervullen.

Vergote tracht een paar passen te loopen om bij zijn maat te zijn. Hijgend van de pijn is hij verplicht hem te roe-pen.

«Wacht toch eens, Pito!» Vertwijfe-ling siddert in zijn stem. «Ik kan niet meer!»

«Ja maar, enfin toch» zegt Pito Ar-daen, wijl hij onwillig wacht. «Wij moe-ten voortmaken. Het Kapelletje is nog ver.»

«Mensch! Ik kom er nooit!» zucht Fons, zich neerzettend op het gras vóór het monument van de Vindictive. «Die erwten steken in mijn vleesch!» als gloeiende nagels.

«Is zeker en vast lastig» beaamt Pito plechtig, «maar wij hebben het nu eenmaal beloofd.»

«Maar voelt gij dan geen pijn?» vraagt Fons steunend. Met zijn handen wrijft hij over zijn schoenen. Hij kreunt er bij.

«Jawel» zegt Pito zoo natuurlijk mo-gelijk. Zijn rechterhand dekt zijn ze-nuwnachtigen mond. «Maar ik lijd in stilte. Kom Fons» voegt hij er aan toe, «moed; ledere stap die wij doen, brengt ons dicht bij het Kapelletje.»

Aarzeld zet Fons zijn voeten op den grond. Met een verboden kreet van pijn richt hij zich op. En weer trekken zij verder. Pito, fier, rechtop met gladge-streken gezicht, zijn schoen — een zu-ivere replek van de O.210 — vast in zijn

linkerarm; Fons, met een ongelukkig wezen, strompelend op zijn trillende beenen.

Neen! Volhouden kan hij niet. Bij elke stap schiet de pijn reeds tot in zijn buik. Nijdig kijkt hij naar Pito Ardaen die doodgewoon naast hem voortstapt. Dat kan niet normaal zijn. Pito houdt hem voor den gek. En dat noemt zich dan zijn beste maat. Lichaamspijn kan Fons immers even goed verduren als Pito. Hij gaat toch soms met den duivel niet om, zeker. Van Ardaen kan hij het echter niet gelooven. Soms gebeuren er nog wel eens eigenaardige dingen langs de kaai. Jarenlang vaart hij nu reeds met Pito, en nooit heeft hij bij hem iets opgemerkt dat boven het alledaagsche gedoe stond.

Als het om Pier den Duvel ging zou hij het nog kunnen verstaan. Die moest al ettelijke keeren verzoepen zijn ge-weest. Telkens echter slaat Piëtte de Dood er naast. Die kerel krijgt hij er niet onder.

Die verdomde erwten wreten zijn vel kapot. Lang houdt hij het zeker niet meer uit. Nu zijn zij nog maar aan het Springas en het is of hij het vuur in zijn voeten krijgt.

Kreunend zet Fons zich neer op het voelpad.

«Ik kan niet meer!» Tranen van spijt en woede kroppen in zijn keel.

«Allez» zegt Pito bemoedigend. «Voor-uit. Zóó komen wij er nooit. Wij moeten opschieten.»

En weer komt Fons recht. Zijn lenden zijn als gebroken. Struikelend sleept hij zijn pijnlijke voeten voort. Doch verder dan het Militair Hospitaal komt hij niet. Met een krakende vloek zet hij zich in het zand en met een van woede ver-trokken gezicht sleurt hij zijn schoenen van zijn voeten.

Een gelukkige zucht ontlast zijn opge-kroopt gemoed. Een doffe traan rolt uit zijn oog langs de diepe kerven van zijn getuigd gezicht. Teeder streelen zijn ruwe handen zijn pijnlijke voeten. De harde erwten heeft hij reeds uit zijn schoenen gegoten. Enkel rollen nog in het mulle zand.

«Maar Fons toch!» klaagt Pito, schijnbaar verontwaardigd, «en onze gelofte.»

«Naar den duivel er mee» zucht Fons «Onze Lieve Vrouw moet begrijpen dat het niet te doen is.»

«Enfin, dat moet gij maar weten», zegt Pito, zijn schouders ophalend. «Ik echter, volbreng mijn gelofte» en met een gaat hij verder.

«Wacht toch!» roept Fons. «Ik ga mee. Diepen doe ik toch, al is het zon-der erwten in mijn schoenen.»

Ving trekt hij zijn schoenen aan. Aan-genaam is het loopen nu. Nog doen zijn voeten een beetje pijn. Maar het is dra-gelijk. Zóó komt hij wel aan het Ka-pelletje. Het intrigeert hem echter dat Pito zoo flink doorstapt. Hij moet noch-tans ook erwten in zijn schoenen heb-ben.

Doezelend achter enkele schrale boe-men rust het Kapelletje van Onze Lieve Vrouw. Het is het bedevaartsoord der visschers. Mirakels zijn er reeds gebeurd. Ontelbare reddingen danken de visschers aan het Kapelletje van Breedene.

Zoo devoot mogelijk zoekt Pito een plekje waar hij zijn schipje behoorlijk zou kunnen plaatsen. De keuze is moe-lijk. Het interieur van de Kapel hangt ernstig mogelijk. «Ik had beloofd te die-schilderijen van onmogelijke reddingen, en alle soorten van blijken van erken-nis en dankbaarheid, die de visschers-bevolking zich maar kan indenken.

Rechts is er nog een kleine plaats. Daar kan het schipje nog staan, voor altijd. En het komt goed tot zijn recht. Beide visschers doen biddend de rituele rondten om het Kapelletje heen en knielen thans nog een laatste maal vóór het kleine altaar.

Zij zijn stil en ingetogen. De rustige atmosfeer snoert hun mond. Waarschijn-lijk denken beiden aan de vele gevaren waaraan zij dagelijks op zee bloot staan. Of denkt Fons aan de gloeiende erwten?

Nog zwijgen zij, als zij reeds over de hobbelige keien van de lange baan naar Breedene, huiswaarts keeren. Aan de «Esperance» zullen zij alvast een ferm glas bier drinken. Zij hebben het ver-diend.

Verbaasd kijkt Fons naar zijn maat. Die loopt daar nu nog altijd met de erwten in zijn schoenen!

«Maar voelt gij dan in Godsnaam geen pijn?» vraagt hij verwonderd.

«Och ja, die erwten», zegt Pito non-chalant. «Meteen zet hij zich in het gras langs den weg en trekt zijn schoenen uit. De zachte erwten plakken, platge-drukt, aan zijn dikke sokken.

«Wat!» schreeuwt Fons woedend. «Dat is niet juist! Wij hadden beloofd de bedevaart te doen, met erwten in onze schoenen! Hetgeen gij gedaan hebt is valsche! Judas dat gij zijt!»

Hij hakkelt van verontwaardiging. Pito heeft hem voor den gek gehouden. Erger nog. Hij heeft Onze Lieve Vrouw bedrogen. Moedwillig bedrogen.

Kalm staat Pito recht.

«Luister eens, maar» zegt hij zoo ernstig mogelijk. «Ik ad beloofd te die-nen met erwten in mijn schoenen. Wa-ren er in mijn schoenen? Ja, hé? Nu, daar kunt gij niets op zeggen. Ik alleen heb mijn belofte tot het einde vol-bracht. Onze Lieve Vrouw kan mij geen steen werpen, want ik had niet ge-zegd dat ik harde erwten zou gebruiken; daarom heb ik ze eerst nadat zij gekookt waren in mijn schoenen gedaan.»

Fons is niet meer te spreken, te meer daar zijn voeten opeens weer pijn doen, meer nog dan toen de harde erwten nog in zijn schoenen zaten.

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, 38 — OOSTENDE

LIMONADEFABRIEK «CROWN»

E. Vanderstraeten

Metersstraat, 18 — Oostende

Handelsregister Oostende 3040

CROWN CITRON
CROWN LIMONADE
CROWN ORANGE

Bijzondere prijzen voor voort-verkoopers (126)

MEKANIEKE TOUW, GAREN-EN NETTENFABRIEKEN

Ostend Stores & Ropeworks

N. V.

REEDERIJKAAL — OOSTENDE

Alle benodigdheden voor Zeevaart, Zeevisscherij en Openbare Werken Mazout «Purifina» DIESEL MOTOREN «SULZER»

(300)

Stoommachinen-Motoren-Stoomketels

Industrielle des Pêcheries

Samenwerkende Vennootschap

REEDERIJKAAL (rechtover de Slipways)

ALLE MEKANIEKE VERMAKINGEN EN CONSTRUCTIES

Alle smids-, plaat-, koper- en zinkwerk voor schepen

Levering van alle Benodigdheden

Oliën, Verven, Kettingen, Chikkels, Katoen, Carbur, enz., enz.

Tel. 71741 en 72781 Postcheck 99138 Handelsregister 95 (37)



Uitgaan bij alle weer zonder vrees voor Griep

Dit is het voorrecht van allen die, bij het minste voorteken van ver-koudheid, hun toevlucht nemen tot een paar "WIT KRUISJES"

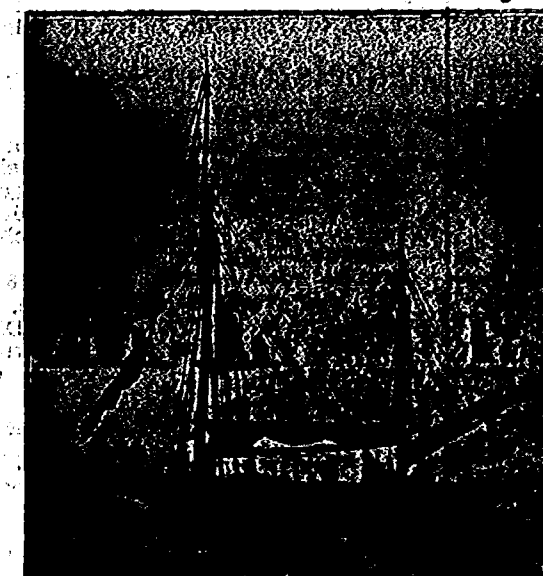
Het "Wit Kruis" is het aangewezen geneesmiddel in geval van GRIEP. Door zijn kalmeerende, prikkelende en koortsverdringende eigen-schappen bestrijdt het de pijn, de neerslachtigheid en de koorts.

Het Wit Kruis

Het pijnstillend middel dat versterkt

GRIEP - RHEUMATISCHE PIJNEN - HOOFDPJIN - ZENUWPIJNEN PIJNLIJKE MAANDSTONDEN - VERMOEDHEID - ZENUWINZINKING

IN ALLE APOTHEKEN



DIESEL-DEUTZ

VALCKE

Gebr. n. v.

OOSTENDE