

HET

28e JAARGANG — Nr 52
VRIJDAG 30 DECEMBER 1960

PRIJS : 5 FRANK

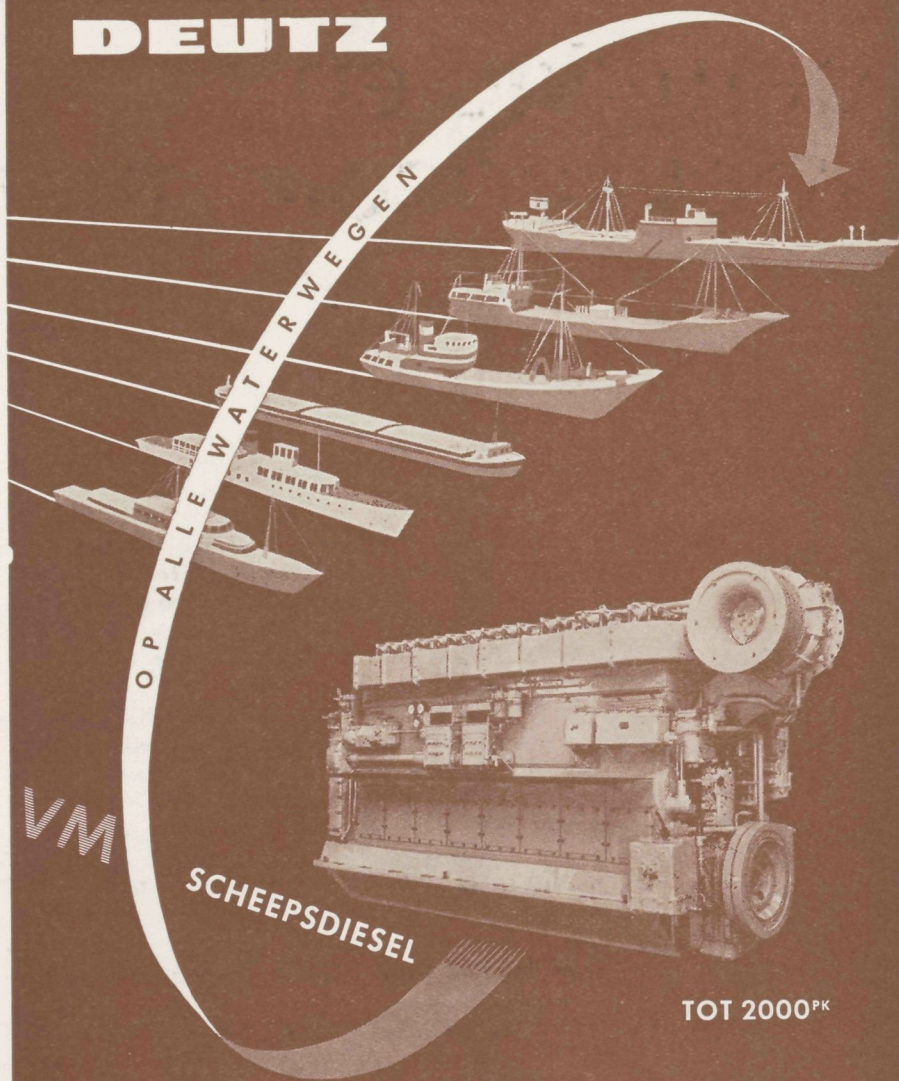
VISSERIJBLAD



De O.90 « Prinses Paola »

VAKBLAD VOOR :
REDERS - VISSERS - NIJVERAARS EN
HANDELAARS UIT HET BELGISCHE
EN NEDERLANDSE VISSERIJBEDRIJF
— VERSCHIJNT ELKE VRIJDAG —

DEUTZ



SCHEEPSDIESEL

TOT 2000^{PK}

VALCKE Frères N.V., Kapellestraat 76, OOSTENDE
Nassausstraat 37, ANTWERPEN

Het VISSERIJBLAD

REDACTIE EN BEHEER :
St Jorisstraat 18, Oostende
Tel. 725.23 — P.O.R. 41.89.87

Verant. Druk.-Uitgeefster
Simonne BOLLINNE
Vindictivelaan 22, Oostende

ABONNEMENT : 1 JAAR
BINNENLAND : 250 F
Zes maanden : 125 F
Drie maanden : 75 F

BUITENLAND, 1 jaar : 275 F
Nederland, 1 jr : 19 Gld of 250 F
Belgisch Kongo, 1 jaar : 250 F



GELUKKIG EN VOORSPOEDIG NIEUWJAAR

Aan onze koene vissers en alle takken der zeevisnijverheid

Door de heer
HENRI EDEBAU
Schepen van de Visserishaven
te Oostende

— ★ —

De Directie van « Het Visserijblad » verzocht ons enige regelen te schrijven over de visserij « **gezien uw betrachtingen om de visserij te helpen** » zo schreef ons de Heer Directeur.

Dit is inderdaad zo, mijn innige wens is, dat de vissers in 't bijzonder en de zeevisserij in 't algemeen beter zouden bedeed worden. Een inwoner van Oostende die geen belang stelt in het lot der vissersbevolking en dit der reders, is geen Oostendenaar.

Wat mij betreft zal ik de belangen der vissers steeds behartigen en verdedigen waar ik kan. Zij verdienen het ten volle. « De vis wordt duur betaald »... schreef de grote Nederlandse dramaturg Herman Heyermans in zijn prachtwerk « Op hoop van zegen », toneelwerk dat hier ter stede reeds meermalen werd opgevoerd. Dan dacht de grote toneelschrijver zeker niet aan het karig loon dat aan de visser voor zijn zwaar en gevaarlijk werk betaald wordt, noch aan de soms veel te geringe opbrengst van de vangst die de reder, groot of klein mag ontvangen, en zeker ook niet aan de handelaar in vis en de voortverkoper die nochtans de vis het duurst doen betalen, maar wel aan de talrijke rampen op zee die reeds het leven van zoveel vissers kostte.

Ja, de vis wordt duur betaald !

Van oudsher kozen vele kustbewoners het beroep van visser, niet-tegenstaande ze wisten welk groot gevaar er aan verbonden is. Hun liefde voor de zee en het vissersberoep was zo groot dat ze niet zwichtten de gevaren der zee te trotseren. Reeds velen hebben het met hun jong leven betaald. En ook de ouderen. Geen maanden gaan voorbij zonder zeerampen. En nochtans zien we nog regelmatig jeugdige mensen die, liever dan een beroep aan land aan te leren, de stiel van visser verkiezen boven alle andere. Ze willen naar zee alwaar ze dagelijks gevaar lopen door haar verzwolgen te worden.

Hoed af voor die moedige jonge mannen. Oostende bezit een prachtige vissersvloot. Moderne treilers werden in de laatste tijd gebouwd en in de vaart gebracht. Het zijn niet meer de broze houten sloepen van weleer waarmee de oude Oostendse vissers toch voor maanden zee kozen en na lang afwezigheid van vrouw, kinderen en familie, na afbeulend zwoegen op de woeste baren, de haven terug aandeden maar bijna geen cent hadden verdiend. Het is maar goed dat die ongelukkige tijd voor goed voorbij is.

(zie vervolg bladzijde 2)

GELUKKIG EN VOORSPOEDIG NIEUWJAAR

(vervolg van bladzijde 1)

Te veel oningewijden hebben niet het minste benul van wat het vissersleven op zee betekent. Velen menen dat het een pretje is en dat het aangenaam moet zijn gedurig in de gezonde zeelucht te mogen verblijven. Ja prettig is het wel voor een kustbezoeker een uurtje in zee te dobberen op een plezierboot bij mooi weer. Maar gedurende dagen en nachten stormen trotseren en zwaar en gevaarlijk werk uitvoeren, is zeker niet zo aangenaam als velen wel denken. De visser is de basis der zeevisserij. Wat zou het baten moderne vissersschepen te bouwen als er geen vissers zouden zijn om ze te bedienen en ter visvangst uit te varen.

Dat nochtans de reders gerust wezen. Er zullen altijd jonge mannen zijn die beseffen dat de visserijnijverheid niet mag verdwijnen noch zelfs verkwijnen en die het edel beroep van visser zullen in ere houden. Eerbied en genegenheid voor die moedige jongens betonen is ons aller plicht. De verdiensten moeten lonend zijn en de werkvoorwaarden menselijk.

Een goede behandeling moet het deel der vissers zijn. Dan is de toekomst der visserijnijverheid verzekerd.

Intussen veel geluk en goede vangst in 1961. Dit wens ik reders en vissers.

N. V.

PESCATOR

PRINSES ELISABETHLAAN 97

B R E D E N E

Telefoon 713.72

Fabricage van

WITVISMEEEL (VOLMEEEL)

VISOLIE

CONDENSED FISH SOLUBLES

Nieuwjaarsgroeten aan de Oostkust

Enkele jaren terug mocht ik over Radio Oostende de vaartuigen van de Oostkust een na een oproepen om de bemanning te verwittigen dat hun vrouw, hun moeder of hun verloofde dadelijk voor de micro zou komen om hun Kerstwensen over te maken. Ik vond het bij meer dan één geval erg ontroerend en ik was nadien niet verbaasd te vernemen dat zelfs de mensen in het binnenland deze uitzending met onverholven medeleven hadden gevolgd, doch persoonlijk was ik voornamelijk gelukkig aan deze uitzending te hebben meegewerkt, omdat ik dag na dag in het milieu had gestaan, maar nooit zo diep als op dit moment gevoeld had hoe die mensen van de Oostkust een voornaam deel van mijn persoonlijk leven waren geworden.

In de ketting-mizerie en de schaarse lichtpunten van elke dag vergeet men te gemakkelijk welke verbondenheid er wederzijds gegroeid is, al zijn ook dát reacties tot een beter doel. Want wanneer er voor de kleine visserij zo weinig uitkomst gebleven was, konden noch mochten wij die mensen helemaal ontmoedigen ; we gaven schijnbaar geen gevolg aan hun klacht en we droegen gelaten hun ongerechtigde aanklacht dat wij, die aan de kade bleven, het «zeer» van wie in zee gaan niet voelen. Ten andere, we konden hen toch niet helpen met mooie woorden en met de belofte dat we geen moeite zouden sparen om verbetering in de toestand te brengen. We konden niet anders dan voortwerken in stilte en hopen dat ons werk ooit zou vruchten afwerpen.

Ook voor hen die niet op zee gingen, maar onverbreekbaar verbonden waren met de visserij, kwamen er ogenblikken van ontmoediging, van teleurstelling en opstandigheid. We trachtten individueel te helpen en we gaven ons belangloos tot het bereiken van een betere samenwerking, en we mochten meer dan eens ondervinden dat ondankbaarheid allerminst een versleten woord was geworden. Maar we vroegen geen achting en dankbaarheid, omdat we wisten dat ons eigen leventje op lange na niet te vergelijken was met het mensonwaardig vissersbestaan én omdat we wisten en hardnekkig bleven geloven dat er ooit een kentering in de toestand zou komen.

De kentering is gekomen !

Ver van te beweren dat de visserij op vandaag gered is, zijn we toch verheugd te kunnen vaststellen dat de algemene toestand, onbetwistbaar door de werking van de Rederscentrale, verbeterde en nieuwe uitkomsten biedt, vooral dan nog omdat het mede de oorzaak is geworden van beter onderling begrip en nauwere samenwerking zonder naijver. De kustvisserij is een eendrachtig blok geworden en de moed om het bokkensysteem in te voeren heeft uitermate gunstig gevolg gehad.

De coöperatieve werking vooral heeft ons hoop gegeven op een goede toekomst, en we zijn fier er in geslaagd te zijn onze Oostkustreders het noodzakelijk besef te hebben bijgebracht dat hun gezamenlijke aankoop, langs hun vereniging om, zovele wantoestanden uit het bedrijf reeds heeft geweerd.

Fier eveneens omdat nog maar de eerste stap werd gezet en er nog zoveel blijft om te verwezenlijken. De vrede onder de mensen, de goede wil, die we ons spijtig genoeg maar nauwelijks bewust worden in een romantisch en sentimenteel moment gedurende de Kerstperiode, moet de basis zijn om een gans jaar op uit te bouwen. Ik ben trots daaraan te kunnen meewerken en trots genoeg om «mijn» reders verder met raad en daad bij te staan tegen die enkelingen in, die uit eigen baat, met veel mooie woorden niets anders beogen dan persoonlijk gewin.

Zeer oprecht wens ik de Oostkustvisserij de Kerstnachtvrede en hoop ik met haar op een nieuwjaar — een niéuw jaar — met nieuwe mogelijkheden, nieuwe hoop en nieuwe bestaanszekerheid.

Ons werk is niet gedaan — het begint pas.

JOSEPH DEROOSE

*Directeur
Hand in Hand
Zeebrugge*

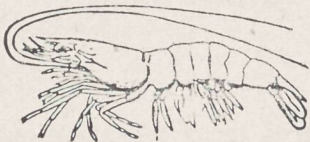
KLEINE AANKONDINGEN

★ **Te koop** : een zeer goed onderhouden vissersvaartuig, goed varende, voorzien van een motor van 150 PK, 25 jaar oud, wegens uitscheiding van het bedrijf. 2343V

★ **Te koop** : **O.152**, gebouwd in 1946, met volledige uitrusting, gereed om ter visserij uit te varen, voorzien van een motor ABC van 135 PK van 1946. Kontante betaling vereist. Prijs bur. blad nr 2345V.

★ **Te koop** : uit oorzaak van stilleggen bedrijf, vissersvaartuig, gebouwd in hout in 1938. Voorzien van een motor Deutz van 300 pk van begin 1959. Vaartuig gans vernieuwd en met volledig inventaris om op de visserij te gaan. Voorw. bureel blad nr. 2348V.

★ **Te koop** : vissersvaartuig **O.39** 15 Ton, motor Moës, 60 PK, varende in zeer goede staat met volledige uitrusting. Voor vis- en garnaalvangst : vier nieuwe korren, reserve visplanken en schroef. Nieuwe garnalzeef, waarde 14.000 F. Reden : nieuwbouw groter vaartuig. Voorwaarden : 120.000 F tant of 70.000 F en 20 maanden van 3.000 F. Z.w. Beyen R., Langestraat 104, Oostende. Tel. 723.64.



FIRMA

R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export Import

TELEFOON : Priv. 540.06

Mag. 541.41 - 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse gepelde garnalen

Thuisbestelling in de grote centra

Verzending in gans het land

2182V

REDER van een Oceaansleepboot (lange omvaart) VRAAGT SCHIPPER eerste klas visserij of kapitein ter kustvaart, met ervaring. Zich wenden bureel blad nr 2393V.

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van schepen

N.V.

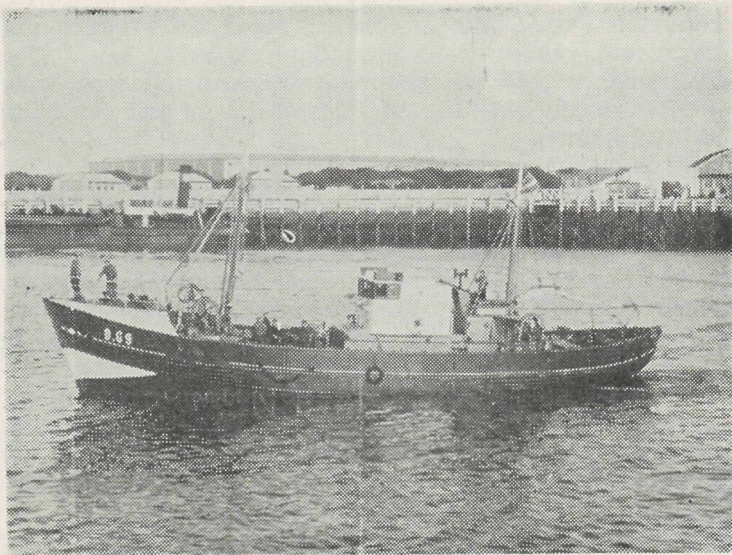
Beliard-Crighton & Co

2189V

Scheepswerf

Wwe H. DEWEERT-CREKILLIE & ZONEN

PVBA



Nieuwe Werfkaai 2 — OOSTENDE

Scheepsbouw en Herstellingen
Specialiteit van Reddingboten
Artikelen voor Vissersvaartuigen

GROTE ZAGERIJ

van Bomen en andere Houtsoorten

Magazijn van Riga-Sparren

TELEFOON 718.50 - PRIVE 731.01 - HUIS GESTICHT IN 1892

2375v

VOOR

zijn stevigheid
zijn langdurigheid

KIEST

traaglopende of
snellopende



n.v. eugène herbosch

ALLEENVERDELER VOOR BELGIE

4 VAN METERENKAAI

ANTWERPEN - TEL. 33.79.50

Agent voor de kust :

A. VERSLUYS, Bredene, Zegelaan 18. Tel. 746.56

2221V

HET GEBEURDE IN 1960

NIEUWE VAARTUIGEN

Weer is een jaar verlopen, en zoals elk jaar zullen wij in korte woorden even de bijzonderste gebeurtenissen terug ophalen welke zich in de visserij hebben voorgedaan.

In ons overzicht zullen we het beknopt hebben over :

- de vergane vissersvaartuigen;
- de nieuwe vissersvaartuigen.

VERGANE VAARTUIGEN

Op dinsdag 2 februari 1960 kwam de Z.38, die pas aangekocht was door reder Desmidt Etienne in aanvaring met de Z.473, van de rederij Jan Bart, en verging in enkele ogenblikken.

In kort geven wij hier het relaas van deze aanvaring.

De Z.38 was ter garnaalvisserij uitgevaren en lag rond 13 u. aan de korre toen het vaartuig plots aangevaren werd door de Z.473. Alles speelde zich zo snel af dat er van een redding geen sprake meer kon zijn en de bemanning nog amper de tijd had over te stappen aan boord van de Z.473.

— ★ —

Op 23 juni 1960 is de Z.605 «Christiane-Hubert-Francine», van reder Thys Marcel vergaan ingevolge het lek slaan van het vaartuig door een zwaar voorwerp welke zich in de netten bevond.

De feiten deden zich als volgt voor : het vaartuig had de haven van Zeebrugge verlaten en lag op 23 juni aan de korre op 15 mijl N.E. van het lichtschip «Smith's Knoll». Toen de schipper zich naar beneden begaf stelde hij vast dat het vliegwielen in het water draaide, terwijl het water weldra 1 m hoog stond in het visruim. Langs de radio werd de hulp ingeroepen van de Z.430 doch dit bleek tevergeefs. De schipper kapte hierop de touwen en zette op volle kracht koers naar dit vaartuig. Er werd voortdurend gepompt doch de toestand verslechterde voortdurend zodat de schipper bevel gaf over te stappen aan boord van de Z.430. Enkel de reddingsboot en reddingsgordels konden gered worden.

— ★ —

Op 12 augustus 1960 verging de O.289 «Magdalene» in omstandigheden die tot op heden nog niet volledig opgehelderd zijn, en het vonnis van de Onderzoeksraad zal dienen afgewacht te worden om te oordelen over de eigenlijke oorzaken van het vergaan.

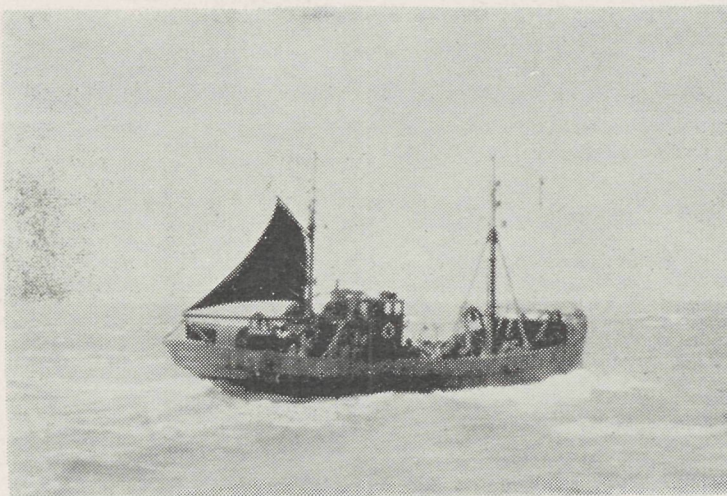
Op 6 augustus werd de haven van Oostende verlaten met bestemming naar de visgronden van de «Zilverput». Op 13 augustus lag men aan de korre. Toen iedereen zich aan dek bevond kwam de motorist zeggen dat er veel water in het schip kwam. De korre kon niet meer ingewonden worden gezien de riem van de winch reeds in het water draaide. Via de radio werd de hulp van de O.105 ingeroepen en gevraagd het zinkende vaartuig naar Grimsby op te slepen. Na een zekere tijd diende er echter gestopt te worden daar het vaartuig al te veel water maakte en een groot gevaar opleverde voor de bemanning. Ondertussen werd ook de hulp ingeroepen van 'n sleepboot met pompen aan boord. Deze werd echter nooit gezien. Om 5 u. in de

loop van de volgende morgen is het vaartuig gezonken.

De O.289 was een ijzeren vaartuig die in het jaar 1930 gebouwd werd op de werf Béliard & Crighton. Het was uitgerust met een Deutz motor van 1936 en had een lengte van 24 m en een breedte van ca 6 m.

sproken worden, en dat de bemanning zelfs de tijd niet had hun persoonlijke goederen te redden.

Slechts een half uur na de aanvaring zonk de Oostendse treiler terwijl de bemanning voltallig aan



De O.289 «Magdalena» die in augustus verging.

— ★ —

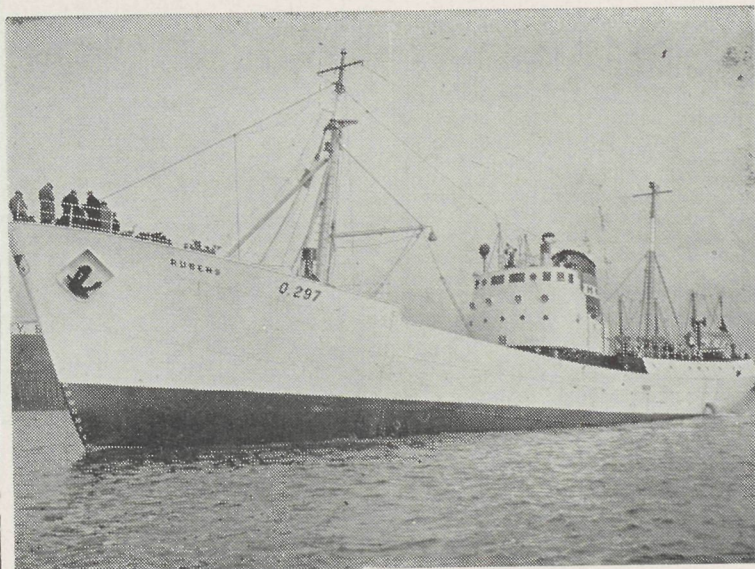
Tenslotte werd de Belgische vloot getroffen door een vierde verlies. De zaken tekenen zich hier des te grondiger af, gezien het hier niet alleen ging om een vaartuig die amper 5 jaar oud was, maar ook omdat het hier een van de grootste eenheden van de nationale vloot betrof, nl. de O.297 «Rubens».

De Oostendse trawler had Oostende verlaten op 2 oktober met bestemming naar de IJsländse visserijgronden. Op 11 oktober werd de visserij bedreven in de omgeving van Hvalsbakur. Langs stuurboordzijde van de O.297 lag de Engelse treiler St Apollo. Ingevolge een onverhoeds manoeuvre kwam de Britse treiler terecht in de stuurboordzijde van de «Rubens». De aanvaring was zo hevig dat er van een redding niet meer kon ge-

boord van de St Apollo werd genomen, waar ze te Hull aan land gezet werden.

De O.297 «Rubens» behoorde toe aan de rederij «Motorvisserij» te Oostende. Het vaartuig werd gebouwd in 1956 en was uitgerust met een CD Holmes motor van 1.450 pk. Het vaartuig had een bruto tonnage van 768,87 ton en een netto tonnage van 241,43 ton.

Deze zaak is momenteel in onderzoek bij de Onderzoeksraad voor de Zeevaart, en het zal nog wel een tijdje duren voor een definitief oordeel omtrent de verantwoordelijkheid zal kunnen geveld worden.



De O.297 «Rubens» die op 11 oktober verloren ging.

— V —

«Nieuw bloed in de visserij», zo vingen wij ons artikel aan in het nummer van 8 januari 1960 en hiermede bedoelden wij de O.317 «Belgian Lady».

Het gaat hier om een prachtige treiler die uitgerust is met de laatste technische snufjes wat betreft navigatie, visvangst en het bewaren van de vangsten terwijl ook een bijzondere aandacht besteed werd aan de werkomstandigheden van de bemanning.

De «Belgian Lady» was tevens het eerste vaartuig voorzien van een motor Deutz van 1.200 pk :

- waar alleen aan stuurboord gevestigd wordt ;
- voorzien van een Belgische stuurmachine ;
- met een vijfblad schroef ;
- met een tripode-mast achteraan ;
- met een gestandaardiseerde smeringsmogelijkheid, zodat slechts één type pomp dient gebruikt.

Dit vaartuig deed op 4 januari zijn proefvaart naar Grimsby.

— ★ —

«Waar gaat het schip nu heen», zo luidde de ondertitel van ons verslag over de te waterlating van de O.85 «Prinses Marie-Christine».

Het vaartuig, dat einde maart van stapel liep werd gebouwd voor rekening van de rederij «Pêcherie à Vapeur» door de scheepsbouwerf Béliard & Crighton uit Oostende. Dit vaartuig dat terloops gezegd, samen met de O.90 «Prinses Paola» de grootste treiler is van onze nationale vloot, heeft ondertussen reeds enkele zereizen achter de rug, en het dient gezegd dat alles tot nu toe een bevredigend verloop kende voor wat het schip, maar niet voor wat de vangst betreft.

De treiler vist enkel over stuurboord. Het was het 48e vaartuig der rederij «Pêcherie à Vapeur» en tevens het 31e op Belgische werven gebouwd. Het is het 6e vaartuig dat voor de rederij gebouwd werd op de werf Béliard & Crighton en het is voorzien van een Carels van 1.600 pk.

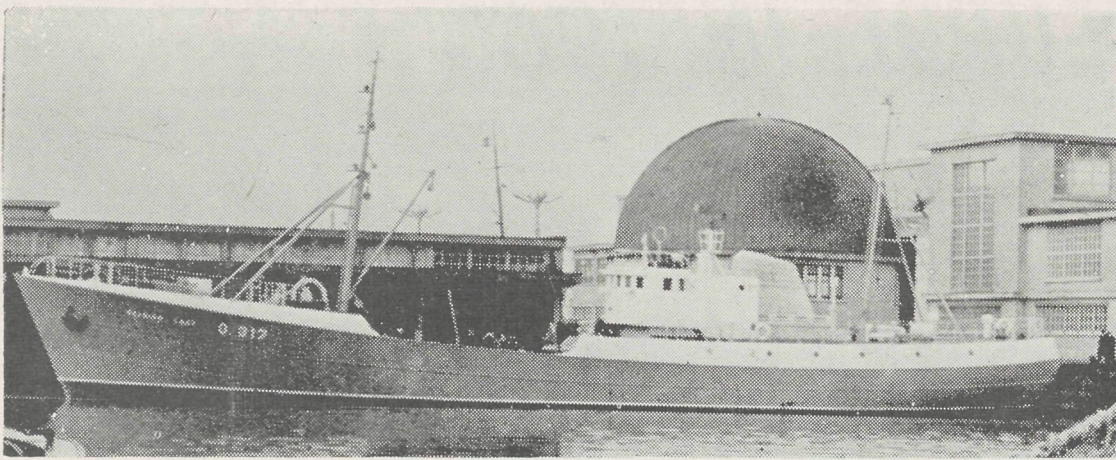
— ★ —

Op maandag 9 mei liep op de werf Hillebrandt de N.763 «O. L. Vrouw van Lourdes» van stapel. Het vaartuig werd gebouwd voor rekening van rederij R. Vercouter en Zn. uit Nieuwpoort.

Het vaartuig heeft de N.211, die uit de vaart werd genomen, vervangen, die tot dezelfde rederij behoorde.

Het is een houten vaartuig met een lengte van 23,5 m en een breedte van 6,15 m. Het heeft een kiellengte van 19,10 m. Het vaartuig heeft een bruto tonnage van 72,93 ton.

De gehele inventaris welke aan boord van de afgedankte N.211 berustte werd volledig overgebracht naar het nieuwe vaartuig terwijl ook de Deutz motor van dit vaartuig ingebouwd werd in het nieuwe vaartuig. De navigatie-toestellen werden ook overgebracht zodat men kan zeggen dat een groot deel van de N.211 nog veel diensten kan bewijzen aan de N.763.



In januari kwam de O.317 «Belgian Lazy» de Oostenase vloot verrijken.

— ★ —

In mei 1960 had opnieuw een blijde gebeurtenis plaats op de scheepswerf Béliard & Crighton. Inderdaad, voor de 2e maal in een tijdspanne van amper 2 maanden liep een 2e, prachtige treiler van stapel. Zoals de voorgaande, de O.85 «Prinses Marie-Christine» werd ook dit vaartuig gebouwd voor rekening van de «Rederij Pécheries à Vapeur». Het vaartuig werd gedoopt met de naam O.90 «Prinses Paola». Het is een zusterschip van de O.85 «Prinses Marie-Christine» van dezelfde rederij.

— ★ —

NABESCHOUWINGEN

Een eerste opvallend feit is wel dat van de 4 vergane vaartuigen waarvan er 2 tot de Zeebrugse haven behoren, terwijl Oostende de 2 overige eenheden heeft verloren. Nieuwpoort heeft dit jaar geen verliezen geleden.

Hierdoor heeft de Oostendse vloot een vermindering van bijna 900 bruto ton ondergaan terwijl de Zeebrugse vloot verminderde van zowat 70 bruto ton.

Anderzijds valt er van een bouw van nieuwe Zeebrugse vissersvaar-

keren. Er heerst op het ogenblik in de visserijmiddens in het algemeen een dergelijke demoralisatie, een zo erge inzinking op financieel gebied, dat een voornoemde terughoudendheid praktisch voor de hand ligt, en met een beetje goede wil als menselijk kan aanzien worden. Als we het in onze kolommen eens te meer hebben over de grotere samenhangigheid, die zou moeten betoond worden, zullen we ongetwijfeld voor de zoveelste maal over hetzelfde heen knagen. Wij van onze kant kunnen er echter maar niet genoeg de nadruk op leggen, dat slechts in deze richting de uiteindelijke oplossing en een heropflakking van het bedrijf dient gezocht te worden. Maar natuurlijk daar is nog steeds

zo een ding, en dat zal ongetwijfeld blijven bestaan, dat «eigenbelang» heet. Dit is de grote belemmering, de grote struikelblok, en zolang hieraan geen mouw kan gepast worden, zal de visserij blijven voortscharen, en een langzame, een tergend langzame uitbloeding tegemoet gaan. Hoe spijtig zullen velen zeggen, en terecht. Maar bedenkt dat er velen onder deze mensen zijn, die het slachtoffer zullen worden van hun eigen ziekte, het «eigenbelang», die niet te stuiten drang naar winst. Zij huldigen het gezegde «mijn buik vol, alle buiken vol». Dat zij echter bedenken dat het met hen is zoals met een keten. Van zodra één schakel verdere dienst weigert, is de gehele ketting niet langer nuttig.

Oh, natuurlijk, het kan niet van één zijde komen, en hiermede bedoelen wij dat er voor onze reders weinig hulp van hogerhand weggelegd is. Wij kunnen dit verschijnsel enkel beamen, maar hierbij wensen wij er ook de nadruk op te leggen dat dit verschijnsel er is, en niets laat voorzien dat er hierin verandering zal komen. Het is daarom noodzakelijk dat er in een andere richting dient gezocht, een betere en doeltreffender.

Mogelijk kennen wij in de loop van het volgende jaar een gunstige wending, een volledige ommekeer in de huidige gang van zaken in de visserij. Laat ons hopen dat vanaf het komende jaar een betere verstandhouding heerst in alle aanverwante bedrijven van de visserij en de goede gevolgen kunnen niet lang op zich laten wachten. Bedenk dat slechts een volledige en doorgevoerde samenwerking het doel kan in de hand werken.

— B.



De N.763 bij het verlaten van de havengeul te Nieuwpoort.

«Als een balsem op de wonde» zo betitelden wij ons artikel in verband met de proefreis van de O.333 «Johnny» van de rederij Seghers. Het was inderdaad kort na het vergaan van de O.297 «Rubens» dat deze nieuwe treiler zijn proefreis deed.

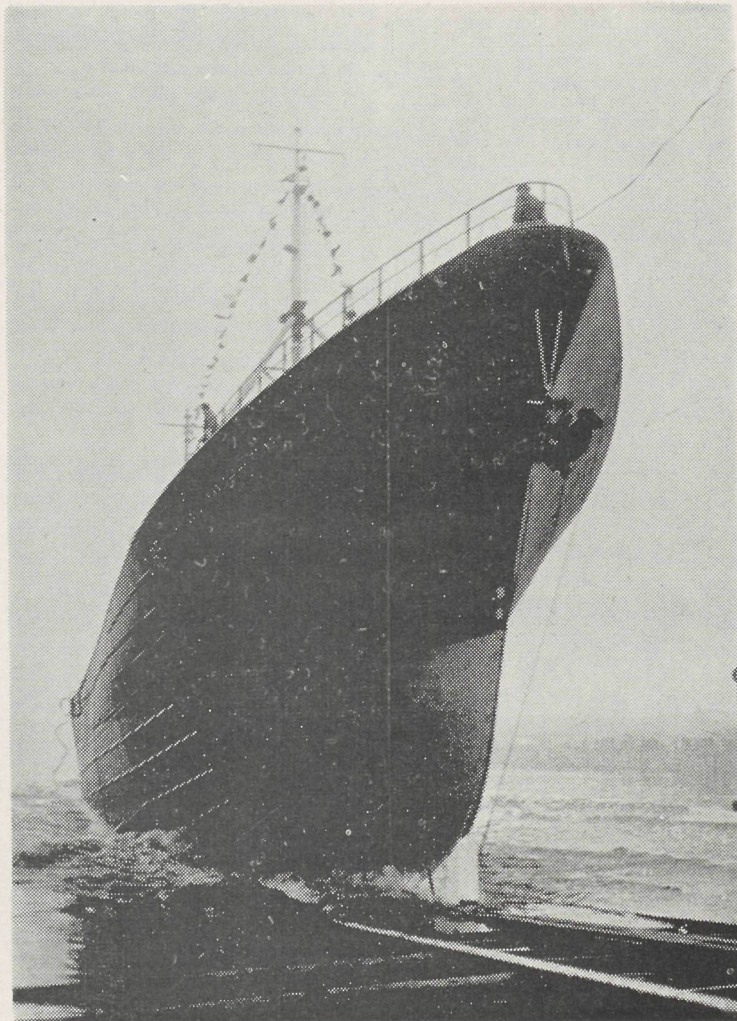
De nieuwe eenheid werd gebouwd door de werf Seghers en zal terzelfdertijd ook door deze rederij uitgebaat worden. De O.333 «Johnny» heeft een totale lengte van 39 m en een breedte van 6,65 m met een bruto tonnage van 209 ton. De scheepsbouw en de bovenbouw zijn elektrisch gelast. Het vaartuig is uitgerust met motoren van 725 pk. De bouw van het vaartuig werd volledig aangepast aan de moderne en vooruitstrevende scheepsbouw.

Een volledige installatie voor het vervaardigen van levertraan is op het achterdek geplaatst. In het stuurhuis bevinden zich toestellen van het meest moderne allure, waaronder kan vermeld worden: een radar, een dieptemeter en een visgrondzoeker.

tuigen niets te bespeuren, zodat het verlies hier volledig kan genoemd worden.

Voor wat Oostende betreft, kan worden gezegd dat naast het verlies van zowat 900 bruto-ton, er anderzijds toch nog gebouwd werd. Inderdaad, van de 5 nieuwe eenheden behoren er 4 tot de Oostendse thuishaven, en het zijn dan nog de grootste. Het verlies werd in ruime mate vergoed gezien de nieuwe vaartuigen een gezamenlijke bruto tonnage van meer dan 2.000 bruto ton vertegenwoordigen.

Het is niet van vandaag dat wij kunnen zeggen dat het in de visserij alles behalve voor de wind gaat. De statistieken hebben dit voldoende aangetoond in de loop van de vorige jaren, en alles laat voorzien dat de huidige cijfers al evenmin rooskleurig zullen zijn. Het valt dan ook licht te begrijpen dat vele reders voort doen met hetgeen zij hebben, zo goed en zo kwaad het gaat en hun laatste spaarcenten niet beleggen in een zaak die hen allesbehalve geruststellende broodwinning kan verze-



De O.85 «Prinses Marie-Christine»

De noorse visserij in gevaar

Dat het de Noorse visserij-industrie niet voor de wind gaat kan zonder veel moeite opgemaakt worden uit het artikel welke verscheen in het Noorse blad «Aftenpost». Inderdaad kan gezegd worden dat in een van de meest recente nummers een verslag gepubliceerd werd betreffende de Noorse visserijverhouding, en het kan niet ontkennd dat dit verslag zeer pessimistisch is. In de hiernavolgende tekst geven wij de hoofdgedachten weer van dit artikel. Om te beginnen stipt de steller hiervan zes oorzaken aan die aan de basis liggen van de huidige zeer benarde toestand :

- de onmogelijkheid de talrijke Noorse vissersvaartuigen van het vereiste personeel te voorzien.
- een uitgesproken afkeer van de Noorse jeugd voor het vissersberoep.
- het feit dat de visserij in huidige tijden niet meer rentabel is.
- verdwijnen van de vis op de traditionele visserijgronden.
- de uitbreiding van de territoriale wateren opent de weg naar nieuwe moeilijkheden (ook Noorwegen bracht echter haar territoriale wateren op 12 mijl).
- de visserijmiddelen hebben nog niet de gepaste advokaat gevonden die het juiste pleidooi kan houden. (Hiermede wordt bedoeld dat de visserijkringen er nog niet in geslaagd zijn de aandacht van de overheid op hun toestand te vestigen).

Laten we nu even al die voornoemde punten van wat naderbij bekijken en ze even in detail ontleden.

- Het gebrek aan het nodige visserijpersoneel is ehdendaags een verschijnsel die zeker niet onbekend is, en omzeggens permanent is. Het treft alle visserijstaten, tot zelfs in het uiterste noorden. Het is eveneens verkeerd te denken dat enkel één bepaalde visserij hierdoor getroffen wordt. De waarheid is dat zowel de diepzevisserij, als de kust- en middenslagvisserij hiervan het slachtoffer zijn, en dit is des te opvallender daar er op de diepzevisserij toch nog goede verdiensten konden geboekt worden. Wij zullen ons echter beperken tot het vernemen van die redenen die wij de meest courante en meest logische noemen, nl. er treedt geen vernieuwing in het Noorse visserijpersoneel. De rekrutering, die aan de basis ligt van elke generatie werd onderbroken door het feit dat het overgrote deel van de Noorse jeugd een afkeer vertoont voor het vissersbestaan en zich sterk aangetrokken voelt tot de landelijke bedrijven. Deze hebben zich inderdaad rekenschap gegeven dat er te lande beroepen bestaan die veel minder hard zijn en beter betaald worden. Het gaat tenandere niet op te beweren dat vele vissers zich tot hun beroep aangetrokken voelen om reden van sentimentaliteit. Dit kan misschien zeer aandoenlijk voorkomen in een of ander volksroman maar in de naakte werkelijkheid stellen de zaken zich in een geheel ander daglicht voor. In de beroepscholen worden akktueel duizenden mekaniekers, elektriciens en techniekers gevormd, terwijl praktisch geen jongeling

zijn stappen richt naar de visserij-school. Een trieste vaststelling die helaas pure werkelijkheid is. Hiervoor kunnen de vissers, en dan vooral de vaders, wel voor een deel aansprakelijk gesteld worden. Inderdaad, er is geen enkel vader die zijn zoon de wens zou uitdrukken om eveneens visser te worden en de stappen van zijn vader te volgen. Hier kunnen wij echter de mening van onze collegas niet langer delen, die niet het minste rekening schijnt te houden met de bezorgdheid van de vader om voor zijn zoon een zekerder en beter broodwinning te verzekeren. Nogmaals, voor sentimentele gevoelens is er hier geen plaats.

Een andere oorzaak die we even naderbij zullen bekijken is het feit dat de huidige visserijbedrijvigheid niet langer lonend kan genoemd worden. Gezien het vissersbestaan doornpekt is met gevaren, er praktisch niet kan gerust worden, vol van onzekerheden enz... had men sedert lang bijzondere maatregelen dienen te treffen voor hen die het vissersbestaan hebben gekozen. Wij denken hier bv. aan een brede vrijmaking van belastingen. Maar neen, niets hiervan, integendeel. De visser moet nog speciale taksen betalen op zijn visserijbenodigheden, materiaal enz... Tenandere, men kan niet ontkennen dat de legerdienst er voor een groot deel tussenzit dat de Noorse jeugd zijn stappen is gaan richten in de richting. Het is trouwens gedurende hun legerdienst dat vele jonge vissers de gelegenheid hadden gratis een ander beroep aan te leren terwijl zij ontdekten dat ze hiervoor op een comfortabele wijze betaald werden. (N.v.d.R. — In Noorwegen ontvangt de dienstplichtige soldaat een maandelijks vergoeding die gelijk is aan de gemiddelde wedde die toegekend wordt in de industrie).

Het valt dan ook gemakkelijk te begrijpen dat die jongens deze gelegenheid met beide handen vaspakken en ze behouden.

Voor diegenen die toch tegen de storm indruisen en zich een vaartuig aanschaffen doet de toestand zich als volgt voor. Vele vissers zijn terzelfdertijd eigenaar van een of meer vissersvaartuigen. Gezien echter het schrijnend tekort aan bemanningsleden zien zij zich verplicht de hoofden (en de handen) bijeen te steken en zo ondereen één vaartuig te bemannen en zee te kiezen terwijl de overige vaartuigen aan de kaai blijven liggen. In totaal is zodoende meer dan de helft van de Noorse vissersvaartuigen van geen verder nut voor de visserijverhouding.

Omdat de visserij niet zou uitbloeden dient er in de eerste plaats het nodige visserijpersoneel gevonden te worden. Deze zullen echter pas dan gevonden worden als men voor de pinnen zal kunnen komen met tastbare voordelen : in de eerste plaats vrijstelling (gedeeltelijk) van belasting. Zo de visser zeker kon zijn van het feit dat 50 %

van zijn verdiensten vrij van belastingen zou zijn dan kan men zeker zijn dat hij het de moeite zal achten om de zee te trotseren, terwijl anderen hun werkzaamheden verrichten bij het vuur en gezin.

Steeds volgens de «Aftenpost» zijn de beroving van ondermaatse vis welke jaarlijks met grote hoeveelheden aan de zee onttrokken wordt de hoofdoorzaak van het verdwijnen van de vis en is het absurd van te gaan denken dat de uitbreiding van de territoriale wateren hieraan een gunstige wending zal geven. In de eerste plaats dient een einde gesteld te worden aan de aanvoeren van ondermaatse vis, die in vele gevallen nog als «zaad» kan bestempeld worden. Zo rakelen jaarlijks duizende garnaalvangers de zeebodem af. In theorie gaan deze vaartuigen enkel op garnaalvangst. De werkelijkheid doet zich echter geheel anders voor. Deze vissers vangen enorme hoeveelheden ondermaatse vis die bestemd zijn voor de voortverkoop aan de nertsenkwekerijen. Zo gaat het reeds sedert jaren zijn gang en deze illegale praktijken vinden hun navolging in omzeggens alle fjords langsheen de Noorse kust. Zo voeren de seine-netters jaarlijks miljoenen kg ondermaatse vis en «zaad» aan ; wettelijk mag men zich de ondermaatse vis welke gevangen wordt met de wettelijk voorziene netten toeëigenen. Iedereen echter, die maar enigszins vertrouwd is met de gang van zaken weet dat deze hoeveelheid uiterst miniem is, zodat er een zeer groot vraagteken oprijst voor wat de overige hoeveelheden betreft. Het gaat hier, aldus de Noorse krant, om een uitgesproken vandalisme en de gehele Noorse visserijwereld gooit de schuld op de schouders van de vreemde vaartuigen die de traditionele banken zoegegd ontvolken.

Men moet echter niet bevreesd zijn de werkelijkheid voor ogen te zien als men niet wil dat de Noorse visserij binnen afzienbare tijd niet meer dan een herinnering is. Het is dan ook dringend noodzakelijk dat de

Noorse overheid dezelfde maatregelen treft als de overige vissersstaten en met grote en moderne eenheden de visserij gaat bedrijven op veraf gelegen visgronden. Het is eveneens vereist dat de Noorse konservefabrieken kunnen werken. Daarom moeten zij de machtiging verkrijgen om de vereiste hoeveelheden vis aan te kopen aan vreemde vaartuigen.

Men mag ook de ondervindingen niet vergeten welke men opgedaan heeft in het verleden en vooral die herinnering tussen de twee wereldoorlogen in, toen nam met een zogenaamde nationale visserijvloot die bestond uit vaartuigen welke eigendom waren van de regering. Toentertijd bevonden zich aan boord van de vaartuigen meer kapiteins dan matrozen terwijl de administratieve uitgaven kolossale verhoudingen hadden aangenomen. Dit artikel besluit met de opgave van twee andere punten waarop dient gelet te worden wil men het succes van deze activiteit verzekeren nl.

- de vangsten moeten steeds van een zeer goede kwaliteit zijn ;
- zij mogen niet te duur verkocht worden.

Dit zijn twee punten, zo besluit dit artikel, welke in Noorwegen veel over het hoofd worden gezien. — B.

NEDERLANDSE INLEGGRIJ van rolmops, zure haring en haringfilets, **wenst te exporteren naar België en Luxemburg. Zoekt contact met belanghebbenden.**

Brieven onder nummer 2379V bureel van dit blad.

**PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN !**

KOPERGIETERIJ DER KUST

VICTORIALAAN 69 — OOSTENDE — TEL. 710.99

STUKKEN VOLGENS MODEL OF PLAN

BUSSEN — STAVEN — BUIZEN — PLATEN

ALUMINIUM — ZINK — ROOD KOPER — LAITON

— Gesticht in 1912 —

Sedert meer dan 35 jaar leverancier van P.V.

MODERNISATIE VAN DE DISTRIBUTIEKETEN DER «ASSOCIATED FISHERIES»

Teneinde de strijd aan te binden tegen de sterke vermindering van het visverbruik in Groot-Brittannië, hebben de «Associated Fisheries» een volledige heraanpassing en modernisatie van de distributieketen aangekondigd. Als eerste stap in die richting werden zeven nieuwe filialen opgericht onder de naam van «Associated Fisheries and Foods». Deze nieuwe bijhuizen zullen moeten instaan voor de vervanging van de 14 reeds bestaande. Hierdoor hoopt men de distributieketen die het gehele rijk dekt, te kunnen centraliseren. De honderdvijftig camions die tot deze maatschappij behoren zullen omgebouwd worden en zullen allen de naam «Associated Fisheries and Foods» dragen.

De daling van het visverbruik wordt in algemene zin toegeschreven aan de groei van de bevolking en de afkeer voor de gebakken vis. De afname van de viskonsommatie is echter gedurende de laatste jaren gevoelig vertraagd en thans wordt ze nog geschat op ongeveer 2 % per jaar. De reders zijn er ten andere stellig van overtuigd dat aan deze beweging voor goed een einde kan gesteld worden moest er meer zorg besteed worden aan de kwaliteit en de versheid van de vis.

Het aantal vishandelsmaatschappijen is verminderd van 9.000 in 1951 tot iets meer dan 8.000 in 1960. Men veronderstelt verder dat op de 20 winkels van voedingswaren er slechts één viswinkel bestaat. Andere sociëteiten hebben hun activiteiten uitgebreid door de verkoop van andere voedingswaren. Dit is het geval, inzonderheid, voor de Mac Fisheries, de groep Unilever, die de voornaamste distributieketen van het land uitmaken. Het grootste gedeelte van de viswinkels welke afhankelijk zijn van deze sociëteit verkopen nu ook specerijen en andere alimantaire produkten. Dit voorbeeld volgende hebben ook andere sociëteiten dezelfde weg ingeslagen. De groep Ross en de Associated Fisheries, die samen meer dan één derde van de Britse diepzeevloot controleren, hebben hun bedrijvigheid uitgebreid door de verkoop van andere voedingswaren dan vis en durven zelfs beweren van nog verder te gaan op deze weg.

Niettegenstaande de visprodukten 60 % van het zakencijfer van de Associated Fisheries vertegenwoordigen, verhandelt de groep ook een groot deel andere voedingsprodukten, zoals ondermeer vruchten, groenten, conserven en gevogelte. Vele maatschappijen occuperen zich met de verkoop van ingevroren produkten, zoals groeten en vlees, terzelfdertijd als de verkoop van ingevroren vis.

In feite is het de invriesindustrie die er in geslaagd is de vermindering van de viskonsomptie in de hand te werken, dank zij een initiatief welke uitging van een ander

filiaal van de Groep Unilever, Bird's Eye, die aan de basis lag van de ontwikkeling der industrie van de ingevroren produkten in Groot-Brittannië en die op het huidige ogenblik nog steeds de markt domineert.

Gedurende verscheidene jaren hebben de rederijen vis geleverd aan de Bird's Eye, maar sedert korte tijd hebben andere maatschappijen hun eigen merken op de markt gebracht. Verleden jaar heeft de Groep Ross besloten onder eigen naam zijn zeeprodukten «Seasparkle» te verkopen, alsook zijn vruchten en groenten «Westwich». De voorzitter van deze groep heeft onlangs aangehaald dat op het huidige ogenblik in Groot-Brittannië ongeveer 60.000 verkopers van ingevroren produkten zijn die een jaarlijks afzetcijfer van 1 ton van deze produkten hebben en dat er volgens zijn berekening in 1970 ongeveer 200.000 zullen zijn die jaarlijks 2 ton ingevroren produkten zullen verkopen.

Terzelfdertijd heeft de «Associated Fisheries» hun merk Eskimo gelanceerd en de verkoop hiervan heeft zich razendsnel geëvolueerd. Op het huidige ogenblik delen de «Associated Fisheries» de tweede plaats op de Britse markt, samen met de Zwedse sociëteit Findus. Deze twee groepen verkopen 5 à 10 % van de ingevroren produkten welke in Groot-Brittannië verbruikt worden. Bird's Eye gaat hen vooraf met zo maar eventjes een cijfer van 70 % van het nationaal verbruik.

Men heeft wel eens de mening geopperd dat de visindustrie nieuwe wegen zou dienen in te slaan wat betreft de directe verkoop van haar produkten. Nochtans is het onmogelijk een volledige verticale integratie te scheppen. De 65 vissersvaartuigen van Associated Fisheries vangen meer vis dan er door de fabrieken van de Groep kan verwerkt worden en dan de filialen kunnen verkopen. Het schijnt dan ook vast te staan dat de maatschappij zal moeten voortgaan met de distributie van hun produkten toe te vertrouwen aan een andere sociëteit, althans gedeeltelijk.

In verband hiermede kan echter gezegd worden dat er te Liverpool proefnemingen gedaan werden welke bestaan in het oprichten van winkels welke afhangen van de Groep en, zo deze experimenten de verlangde resultaten opleveren, zou er kunnen gedacht worden aan een uitbreiding in dit gedeelte van het land. Natuurlijk zullen deze winkels niet uitsluitend ingevroren vis verkopen, maar ook vil in verse staat, gezien de verkoop van ingevroren vis niet toelaat af te zien van de verkoop van verse vis. Op het huidige ogenblik slorpt de industrie van ingevroren vis 13 % op van de vangsten van de Britse vloot, en het kan met zekerheid gezegd worden dat dit cijfer wel nooit de 25 % zal overschrijden. —

VISSERIJ EN VISSERIJPOLITIEK IN DE LANDEN VAN DE OEES

(vervolg)

In enkele volgende artikelen zullen wij de visserij en visserijpolitiek van de voornaamste landen behandelen.

West-Duitsland

1) VOORTBRENGST

Steed aanzienlijk na 1948 en bracht West-Duitsland in 1957 op de 3de plaats der Europese landen na Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk.
1935 - 39 : 643.000 T. (Duitse Rijk)
1950 - 54 : 640.000 T. (W.-Duitsland)
1956 - 57 : 710.000 T. (W.-Duitsland)
1958 : 670.000 T. (W.-Duitsland)

2) BEZOCHTE VISGRONDEN

Haring : Noordzee, Baltische Zee en het Kanaal.
Bodemvis : IJsland, Groenland, Noorse kustwateren, Spitsberg en Marentssee.

Handicap is dus dat de bezochte visgronden ver van de havens verwijderd zijn. De gemiddelde duur tussen '51 en '57 bedroeg 17 dagen. Voor de verste visgronden bedroeg dit echter 21 dagen.

3) AANGEVOERDE VISSOORTEN

38 % van de totale aanvoer is : haring ;
24 % van de totale aanvoer is : kabeljauw ;
16 % van de totale aanvoer is : rode zeebaars ;
5 % van de totale aanvoer is : schaaldieren ;
17 % van de totale aanvoer is : verscheidene.

4) VISSERIJVLOOT

Telt 196 trawlers met een tonnage van 113.000 T. en 104 loggers met ong. 70.000 T. (in 1938 resp. 373 en 168). De brutotonnage nam na de tweede wereldoorlog toe. De Duitse trawlers zijn van het moderne type en het herstel van de vloot nam een aanvang na de monetaire hervorming in 1948.

5) SCHEEPSPERSONEEL

Trawlervloot en kustvloot stellen respectievelijk 4.520 en 5.225 personen tewerk. De loggervloot 1.890 man. Het probleem van jonge bekwaame zeelieden stelt zich eveneens in West-Duitsland.

6) BEHANDELING VAN DE VANGSTEN

Het grootste gedeelte van de haring wordt verwerkt, terwijl het grootste gedeelte van de bodemvis vers verkocht wordt. In West-Duitsland worden de meeste variëteiten aangetroffen welke een behandeling ondergaan. De conserven met beperkte en onbeperkte bewaringstijd nemen in dit verband een voorname plaats in. De diepgevroren vis wint eveneens veld.

De verwerking van niet-kommerciële vis en visafval neemt eveneens een voorname plaats in, 20 à 25 % van de totale vangst wordt in ongeveer 102 instellingen verwerkt voor de bereiding van margarine, diervoeding en zeep.

15.300 personen zijn tewerkgesteld in 311 fabrieken die vis verwerken voor menselijk verbruik.

7) VERBRUIK

Het verbruik bedraagt gemidd. 12 kgr per hoofd en per jaar. Er is een grote correlatie tussen het verbruik enerzijds en de kwaliteit en afstand der verbruikscentra anderzijds.

Private organisaties, alsmede openbare instellingen beijeren

zich om het visverbruik op te drijven. De verbetering van de levensstandaard brengt met zich dat meer en meer produkten klaar voor verbruik vraagt.

8) HANDEL

a) Binnenlandse handel :

De aangevoerde vis wordt verkocht hetzij in mijnen, hetzij rechtstreeks aan de verwerkingsindustrie. De gezouten haring aangevoerd door de loggers wordt uitsluitend door de «Deutsche Herings Handels Gesellschaft» verhandeld.

De verdere verhandelingen van de vis geschiedt in dezelfde stadia zoals wij die kennen :

— groothandel aan de kust : 300 in aantal ;
— groothandel in het binnenland : 115 in aantal, welke leveren aan de detailhandel.

— kleinhandel (ong. 4.500 viswinkels) waarin verscheidene types voorkomen. Gewone voedingszaken verkopen eveneens vis, zij het in geringe mate, maar door het aantal (ong. 115.000) werpen ze groot gewicht in de schaal.

b) Buitenlandse handel :

Import : voornamelijk haring en sprot (55 % van de totale invoer). Verse haring wordt meestal ingevoerd uit Noorwegen en in mindere mate uit Denemarken, Zweden en Nederland.

Bodemvis wordt voornamelijk uit IJsland ingevoerd.

Gezouten haring wordt in hoofdzaak geleverd door Nederland, Verenigd Koninkrijk en Noorwegen. Conserven worden voornamelijk ingevoerd uit Portugal.

Uitvoer : voornamelijk naar het Verenigd Koninkrijk en de Oostzone.

9) ZEEVISSERIJPOLITIEK

a) Doelstellingen :

— verbruik verhogen ;
— Normale levensstandaard waarborgen aan deze die met de zeevisserij hun brood verdienen.
— Visserijindustrie aanmoedigen.

b) Maatregelen om deze doelstellingen te bewerkstelligen :

— **aangaande de produktie :**
In dit verband verwijzen wij naar wat wij reeds mededeelden in ons blad van.....

— **aangaande de kommercialisatie :**
Op 31 augustus 1955 werd dien-aangaande een wet gestemd waarbij twee doelen nagestreefd worden :

a) Minimumprijzenstelsel :

Een minimumprijs wordt vastgesteld door de overheid (beneden de kostprijs). De gelden worden hiervoor door de reders betaald. (0,50 à 0,75 D.M. per 100 kgr vis)

b) Bevordering van de kommercialisatie :

Fondsen worden eveneens van de reders geïnd, evenals van de verwerkingsindustrie en importeurs (0,02 D.M. à 0,12 D.M. per 100 kgr)

KWANTITATIEVE BESPREKINGEN

Enkel nog op gezouten en gerookte haring en karpers. Relatief hoge douanerechten (14 à 30 %) worden geheven op viskonserven, schaal en weekdiern ; voor visfilets bedragen de douanerechten 5 %, terwijl voor de invoer van verse en ingevroren vis, 10 % douanerechten betaald werden.

Geleidelijke liberalisatie wordt doorgevoerd in het kader van de E.E.G.

(vervolgt)

Onze oudste Rederij telt dit jaar 65 jaar



Wijlen John Bauwens

Geschiedenis der N.V. Pêcheries à Vapeur

Laat ons niet verder blijven stilstaan bij het anonymaat van de naamloze vennootschap Pêcheries à Vapeur. Pêcheries à Vapeur is immers niemand anders dan de immer jeugdige en onvermoelbare promotor der rederij die zo pas, met een glimlach, persoonlijk zijn jubileum heeft gevierd, dat hem noodgedwongen en met enige verrassing voor hemzelf, aan zijn ouderdom deed denken. Het was niet zonder reden trouwens dat het vijftigjarig jubileum der P.V. — die op 13 juni 1896 het daglicht zag — uitliep op een verheerlijking van dit welgevulde leven van de bouwer der rederij : JOHN BAUWENS !

(dir.-gen. Devos op 10 okt '46)

WERKHUIZEN

S. M.

INDUSTRIELLE

DES

PECHERIES

SLIPWAYKAAI, 2, OOSTENDE (rechtover de slipways) Tel. 718.64 H.R. 95

ALLE SCHEEPS- en MEKANISCHE HERSTELLINGEN
STOOMMACHINES — MOTOREN — KETELS

AGENTSCHAPPEN :
FIRMA G. LEVIS - HEMPEL'S BODEM VERWEN

Inleiding

Het idee om de geschiedenis en ontwikkeling onze Belgische visserij na te speuren en te bestuderen bezielde ons reeds geruime tijd. Toen ons gevraagd werd voor de huidige uitgave en naar aanleiding van het dit jaar in de vaart brengen der treilers « Princesse Marie Christine » en « Prinses Paola » de geschiedenis der Pêcheries à Vapeur op te stellen, hebben wij deze taak, als een onderdeel van hetgene wij wilden bereiken, gretig aanvaard.

Bij het napluizen der dokumentatie die ons ter beschikking werd gesteld en bij het samenstellen van onze nota's kwamen wij tot het besluit dat we geen betere opdracht konden gekregen hebben om aldus onze lezers een gedocumenteerd en historisch verantwoord overzicht te geven van de ontwikkeling onze visserij in de laatste eeuw.

Inderdaad : het weze ons niet ten kwade geduid, maar de geschiedenis der Pêcheries à Vapeur en deze van haar stichter, de heer John Bauwens, mogen meteen beschouwd worden als « de geschiedenis » onze moderne — hedendaagse — visserij en vooral voor wat onze diepzeevisserij betreft. De bloei- en krisisperiodes die deze vennootschap heeft medegemaakt waren algemeen en heel wat kleinere rederijen hebben, bij het doorworstelen van hun moeilijkheden, hierbij het voorbeeld van de P.V. en van de heer John Bauwens gevolgd waarbij ze meteen van dezès ondervinding hebben gebruik gemaakt. We menen dus gerust te mogen beweren dat de geschiedenis van de P.V. meteen als de « model-geschiedenis » onze hedendaagse diepzeevisserij gelden mag, want alhoewel de naam der vennootschap nooit veranderde, was deze meteen de grondlegger van de moderne motorvisserij.

Wij achten het ook het ogenblik om de publieke aandacht op onze visserij te trekken en dit publiek enig inzicht te geven van de juiste aard

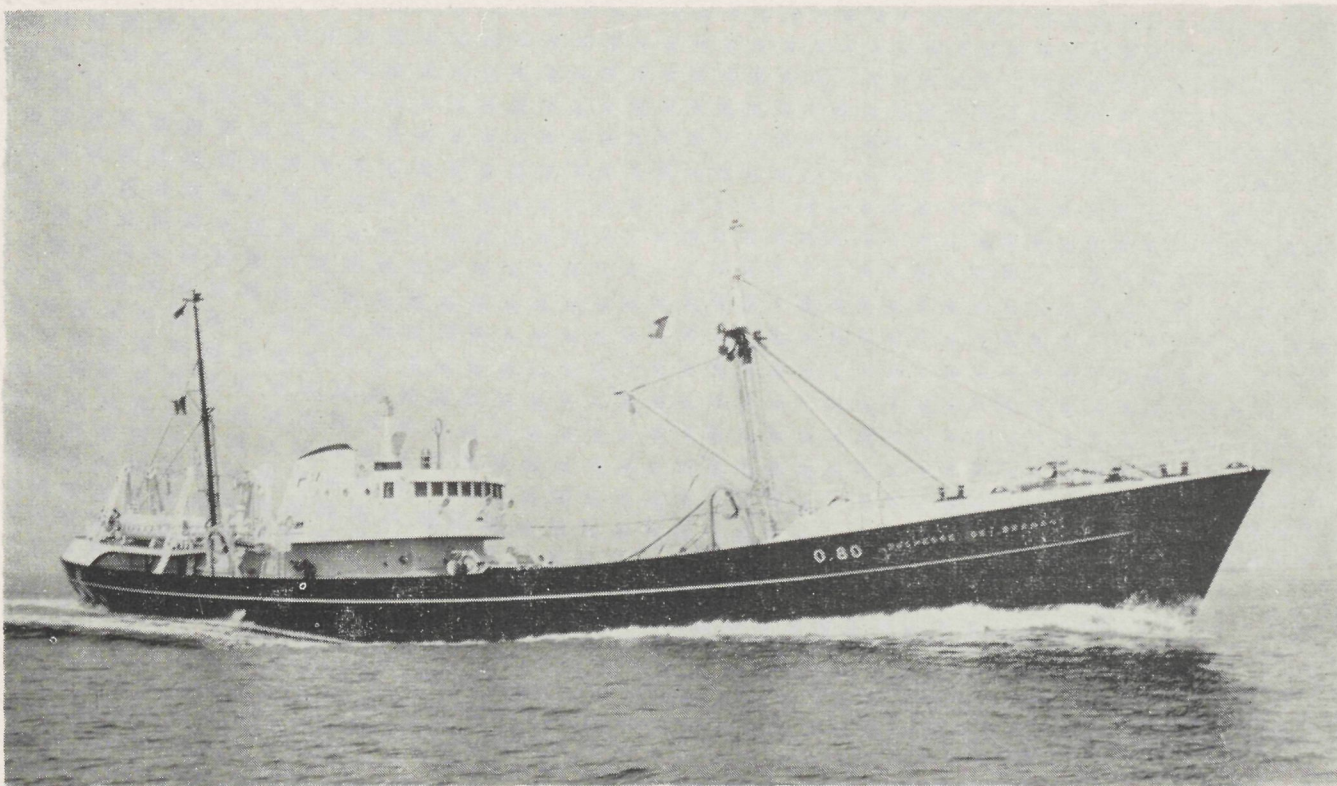
en moeilijkheden van dit bedrijf, want ons bedrijf staat op een keerpunt in zijn geschiedenis tengevolge van :

- de nieuwe eisen die aan de rationele uitbating van het bedrijf worden gesteld
- de aanpassing die moet voortspruiten uit de algemene verandering der territoriale- en visserijlimieten
- de komende strijd die ontstaan zal om stand te houden in het kader der Euromarkt
- de hoogdringende reorganisatie der afzetmogelijkheden en verkoopsorganisaties.

Dit alles samen dwingt ons — heel wat sneller dan ons lief is — naar een grondige verandering en aanpassing van het bedrijf. Wij zijn ervan overtuigd dat de P. à V., nog steeds bezielde door de pioniersgeest die wijlen John Bauwens bezielde en onder impuls van zijn troonopvolger, de heer Raymond Bauwens, dit alles reeds geruime tijd heeft voorzien en juist daarom beide nieuwe treilers thans in haar vloot opgenomen heeft.

Deze eindejaarsuitgave beschouwen we dan ook meteen als een hulde aan :

- de Pêcheries à Vapeur en haar stichter, John Bauwens, in de eerste plaats
- aan alle pioniers uit de kinderjaren onze hedendaagse diepzeevloot
- en aan het hele Belgische visserijbedrijf, dat steeds, in alle omstandigheden het actiefste bedrijf is geweest in het hele Belgische economische apparaat, want het heeft steeds waakzaam moeten blijven en hard moeten werken om niet te verdwijnen.



De O.80 « Duchesse de Brabant », een der mooiste en modernste treilers van de vloot.

Onderlinge Visafslag

O.V.A.

SAMENWERKENDE VENNOOTSCHAP
VISMIJN 70 A, 71, 71 A - OOSTENDE



Stelt zich ten dienste van de reders voor alle verhandelingen betreffende de visverkoop ter Stedelijke Vismijn.



Speciale Afdeling voor Sociale aangelegenheden door zeer bevoegd personeel.



Handelsregister Oostende 16841
Bank van Brussel

Telefoon nr 72173

Postcheckrekening nr 1333
Bank Crédit Ostendais

John Bauwens

De geschiedenis van de « Pêcheries à Vapeur » verhalen zonder te beginnen bij John Bauwens ware een onvergeeflijke fout. Van heel wat mensen heeft men beweerd en geschreven dat zij hun leven in dienst hebben gesteld van een welbepaald ideaal, van een kunst of van een door hen vooropgezet doel.

John Bauwens was dé man die zijn leven in dienst stelde van onze visserij en van het ogenblik af waarop hij zijn eerste vaartuig bouwde — hij was toen nog géén 17 jaar oud — tot bij zijn overlijden in 1955 (op 89-jarige ouderdom) ieder uur van zijn welgevoeld leven — zelfs de oorlogsjaren wijdde aan de ontwikkeling van onze diepzeevervisserij en al wat, rechtstreeks of onrechtstreeks, met de visserij verband hield.

Op hem paste, in 1955 — bij zijn overlijden — het Visserijblad zeer terecht de woorden toe van Rabindranath Tagore :
— « De verstandige denkt na over wetenschap en bedrijf alsof hij niet ouder werd en niet had te sterven ».

John Bauwens was een man die alleen op eigen werk en activiteit rekende om zijn bedrijf tot bloei te brengen en in stand te houden. Hij was de man die het aandurfde te zeggen :

« Wij vragen géén geld en geen aalmoezen aan de staat. Het is ongezonder een bedrijf te doen leven op subsidies, dat is niet de oplossing van onze problemen, wij verlangen enkel van de regering dat zij in haar economische politiek ook rekening houde met de belangen en de vraagstukken van de zeevisserij en dat zij de maatregelen zou treffen welke aan de visserij de gelegenheid zou geven zichzelf te redden. »

Soms hebben wij wel eens lust om deze woorden, van de man die onze moderne visserij uit de grond heeft gestampt, in reuzenletters te laten in de wolken tekenen, als een publicitair slogan, opdat alle ambtenaars ze zouden moeten zien en overwegen.

John Bauwens werd geboren op 31 maart 1866, uit het gezin van Philippe Jacques Bauwens en Marie Louise Bens. Zijn vader en grootvader waren kapiteins ter lange omvaart. De familie was in 1653 verwant aan Philips van Maestricht en voerde een eigen blazoën. In

1663 werd Roger Bauwens burger van Oostende en van toen af was de familie opgenomen in de geschiedenis der stad en begon zij hier betekenis te krijgen.

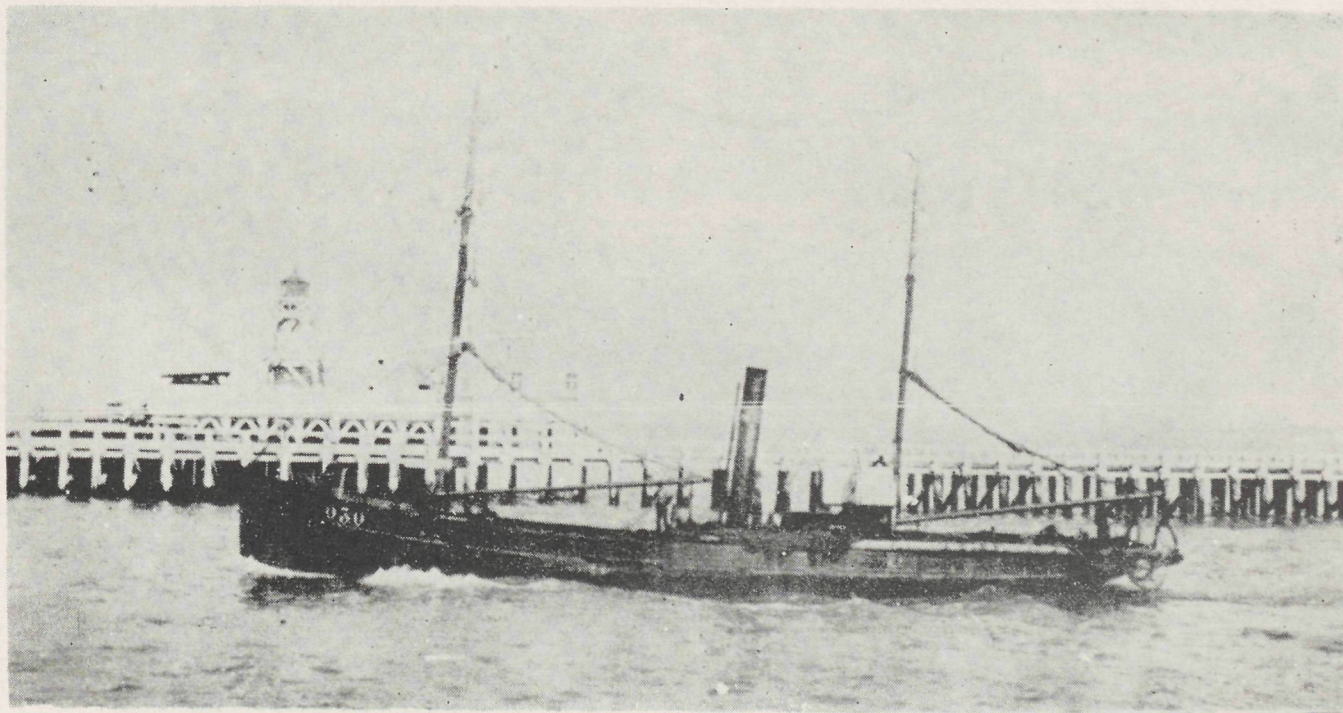
Niets leek de jonge John Bauwens voor te bestemmen om een geschiedkundig figuur en voorvechter te worden. Toen hij bijna 17 werd, in 1883, bouwde hij evenwel — samen met zijn broeder — zijn eerste vaartuig, nl. een sloep. Wat door verscheidene mensen als jeugdige overmoed werd beschouwd zou zeer korte tijd later in 1885, als een ernstige bezieling worden bevestigd.

In dit jaar bouwde hij reeds zijn eerste stoomtreiler te Oostende de O.30 « Elisabeth ». Dit vaartuig kon natuurlijk geen enkele vergelijking doorstaan met onze huidige treilers, maar alhoewel het een open, houten romp had, bevatte het toch reeds een « compound » motor, hetgene voor deze tijd als zeer progressief beschouwd moet worden.

Meteen stichtte de negenienjarige pionier de rederij « Bauwens, Pottier & Co » die het vaartuig in uitbating nam.

Het moet zijn dat John Bauwens het vaste voornemen had om het niet hierbij te laten. In hetzelfde jaar gaat hij een vennootschap oprichten met August Van de Walle en beoogt hierbij, behoudens de rederij, ook de uitbating van een eigen zeilmakerij en touwslagerij. Hierdoor bewees hij meteen het kommerciele inzicht te bezitten dat van hem later de grote, ongekroonde koning der reders zou maken, door kost- en herstellingsprijzen te drukken door uitbating van eigen ateliers.

De uitzonderlijke actieve jongeling plaatste in hetzelfde jaar de eerste stoomlier aan boord van de sloep « Naar mijn genoegen » en vestigde meteen de aandacht van andere reders op hem, die deze stoomlier als een revolutionaire nieuwigheid — en sommigen ook wel als een waaghalzerij — beschouwden. Gedurende elf jaar bleef John Bauwens, Belgisch jongste en stoutmoedigste reder, hard, onverpoosd werken en wroeten, en zeer vroeg reeds — op dertigjarige ouderdom — kon hij overgaan tot de stichting van zijn levenswerk :



O.30 « Elisabeth », van John Bauwens, Pottier en C°

EEN VERZEKERING AFSLUITEN

bij de

S.M.

Onderlinge Zeevaartverzekering

ASSURANCE MUTUELLE MARITIME s.c.

O O S T E N D E

is

GEWAARBORGD en BETROUWBAAR

SLIPWAYKAAI 2

VISSERSHAVEN

OOSTENDE

Tel. 718.64

P.C.R. 1876

H.R. 96

De n.v. Pêcheries à Vapeur

DEEL I — 1896 - 1914

De notariële akte luidde :

« Op 13 juni 1896, voor ons, Meester Jules Jacqué, notaris te Brugge, zijn verschenen :
De heren John Bauwens, reder te Oostende,
Prosper Bouckaert, dokter in de geneeskunde te Oostende,
Emmanuel De Cloedt, aannemer van baggerwerken, te Brugge,
Albert Stevens, pleitbezorger bij de rechtbank van eerste aanleg te Brugge,
Gerard Vlietinck, konsul van Chili, te Brugge,
Auguste Van de Walle, reder te Oostende »

deze personen, onder het bezielend impuls van John Bauwens stichten bij deze akte de rederij « Pêcheries à Vapeur », samen met nog enkele andere personen. Kapitaal : 500.000 frank, verdeeld onder 500 bevoorrechte en 500 gewone aandelen.

De Beheerraad luidde :

Albert Stevens, voorzitter ; Emmanuel De Cloedt, ondervoorzitter ; John Bauwens, directeur ; Prosper Bouckaert, Alphonse Benninck en Gerard Vlietinck, leden. Op te merken valt dat ook hier John Bauwens het meest aktieve deel van het werk voor zichzelf nam.

Terloops dient aangestipt dat de « Pêcheries à Vapeur » niet de eerste rederij was die zich op de uitbating van stoomtrawlers ging toeleggen : de rederij Dossaer had reeds in 1884 de « Prima » als dusdanig in de vaart gebracht, maar wel heeft de « Pêcheries à Vapeur », zoals uit het later verloop zal blijken, deze visserij de ontwikkeling bijgebracht die zij nodig had om door te breken.

Bij zijn leiding in de nieuwe vennootschap liet de jonge directeur zich inspireren door een voorbeeld dat hem jaren voor ogen zou blijven : de steeds groeiende ontwikkeling van de stoom- en diepzeevisserij in Engeland. Doordrongen van de enorme verantwoordelijkheid die hij droeg tegenover zijn mede-vennoten was hij er steeds op uit nieuwe verbeteringen aan te brengen aan het exploitatie-apparaat om het hoogste rendement te bekomen maar meteen zeer voorzichtig te blijven wat de voorzorgsmaatregelen op financieel gebied betreft. Hij was er « heilig » van doordrongen dat hij niet alleen met zijn eigen geld, maar ook met dit van anderen werkte en hiervoor verantwoording verschuldigd was. Op zeer korte tijd leerden zijn vennoten en medewerkers hem als dusdanig eerbiedigen en waarden.

Zijn steeds zoekende geest opende voor hem horizonten die andere, soms eens oudere reders, niet bleken te zien en in 1898 richtte hij de beruchte

« LOFOTEN - EXPEDITIE »

in en vestigde meteen de aandacht van het buitenland op onze plaatselijke nijverheid.

De Oostendse « moluwe » of gezouren kabeljauw, had gedurende jaren een stevige reputatie in het hele vasteland. Sinds een tiental jaren evenwel was tengevolge van de uitputting der Noordzee-banken en vooral van de Doggersbank (waar de kabeljauw gedurende de zomer door onze zeilschepen werd gevangen) de « visserij ten zoute » fel achteruit gelopen. In 1877 bedreven 140 schepen deze visserij en brachten 9.500 vaten kabeljauw aan de wal. In 1892 brachten 19 schepen nog slechts 544 vaten aan. John Bauwens wou deze tak van onze nijverheid doen herleven en zond in 1898 twaalf Oostendse schepen en een kuiper naar de Lofoten. Daar kochten zij de grote kabeljauw op en legden ze, volgens de Oostendse methode, in. In totaal stuurden zij 3.500 vaten per vrachtschip naar Oostende, waar elke maandag 3 à 500 vaten publiek werden te koop gesteld. Het experiment kon niet worden herhaald, want de kopers, die wisten dat er nog een enorme reserve bleef, boden geen voldoende prijzen en de zaak rendeerde niet voldoende.

De algemene gang van zaken bij de P.V. liet de bedrijvige directeur evenwel toe bij de eeuwwisseling met fierheid en voldoening op zijn prestaties terug te blikken en men dient hierbij te vermelden dat op dat ogenblik 10 vaartuigen de vlag der rederij voerden :

0.20 « Alphonse », schipper E. Bailleul
0.55 « Prosper », schipper Deroo
0.81 « Emmanuel », schipper Ponjaert
0.82 « Albert », schipper M. Coopman
0.85 « Gabrielle », schipper A. Coopman
0.86 « Isa », schipper C. Poelaert
0.88 « Bernard », schipper A. Declercq
0.89 « Gerard », schipper J. Declercq
0.97 « Marie - Louise », schipper L. De Drie
0.99 « Pêcheries à Vapeur X », schipper P. Defer

Alleen de 0.86 « Isa » was niet in België gebouwd.

Ook de financiële resultaten waren meer dan bevredigend. In vier jaar tijds was een totale bruto-winst van 3.268.817 F geboekt (Vergeet niet dat het hier goudfranken betreft).

De gemiddelde kostprijs van een stoomtreiler bedroeg toen 125.000 F. Deze treilers waren ca. 105 voet lang.

In deze korte periode waren trouwens twee kapitaalsverhogingen te noteren :

— op 21 januari 1897, waarbij het maatschappelijk kapitaal verdubbeld werd ;
— op 24 september 1898, waarbij het kapitaal van 1 naar 1,5 miljoen frank werd gebracht.

Deze kapitaalsverhogingen beoogden steeds de uitbreiding van de vloot door bouw van nieuwe treilers.

Van de voornoemde tien treilers waren er 4 in Brugge besteld. Op 24 december 1897 liep het eerste der vier nieuwe vaartuigen van stapel, de 0.20 « Alphonse », weldra gevolgd door de 0.81 « Emmanuel », 0.55 « Prosper » en 0.85 « Gabrielle ». Al deze vaartuigen waren 109 voet lang, 21 voet breed en omvatten 65 netto-ton.



Het personeel van de rederij Pêcheries à Vapeur

S. A. BELGE DU FROID INDUSTRIEL



REDERIJKAAI 13

OOSTENDE

Telefoon 717.91 - 717.92



HET BESTE IJS

Zorgvuldige, regelmatige
en spoedige bediening

BEWAARFRIGO'S

voor alle soorten vis
elke gewenste temperatuur

QUICK FREEZING

aller soorten vis op -40° C
in blok of separaat

KOELCELLEN

voor diepgevroren vis
6000 M3 aan -25° tot -35° C

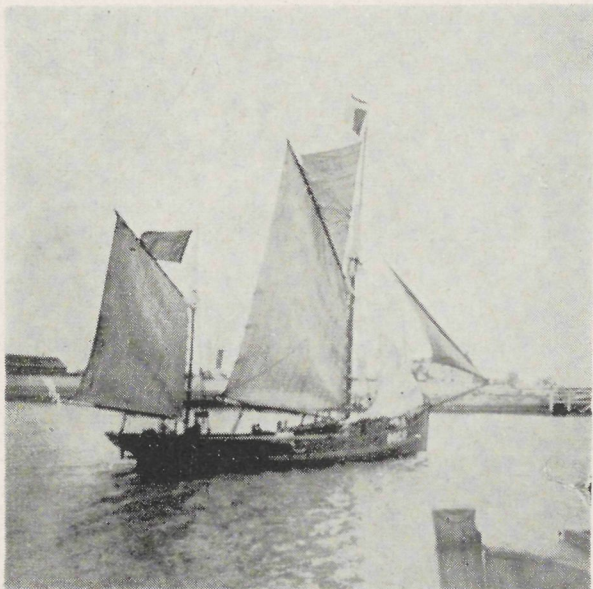
DE NIEUWE EEUW

of althans het begin ervan, zou de bloei der rederij en zijn verdere ontwikkeling geenszins remmen, evenals de aktiviteit van de pionier der moderne zeevisserij: John Bauwens.

Overtuigd van de steeds dringender noodzaak niet alleen de kostprijzen der herstellingen te drukken maar zelf controle te hebben op het uitvoeren der herstellingen stichtte hij in 1900 eigen herstellingswerkplaatsen in de schoot der P.V.. Hierbij is hij de eerste om de auto-geen-lassing toe te passen, bij de aanbouw van stoomketels en toen hebben heel wat « wijzen » weer wijselijk het hoofd geschud en naar het schijnt heeft men toen te Oostende en verder gefluisterd dat hij nu té ver ging. Zoiets kon niet houden en was niet bestand tegen de weerstand die dergelijke ketels moeten kunnen bieden. Maar John Bauwens kreeg gelijk en zij die eerst het hoofd hebben geschud, kwamen toch ook maar eens dichterbij.

Een der sterkste jaren die John Bauwens en « zijn » rederij ooit beleefden zou het jaar 1906 worden. In dit jaar stichtte hij vooreerst het « Koninklijk Werk Ibis », wier geschiedenis reeds uitgegeven werd en welke wij in een andere bijdrage eens zullen behandelen.

In dit zelfde jaar plaatste hij de eerste marine-motor aan boord van een treiler. Het moet zijn dat hij hierbij niet het volledig akkoord van zijn vennoten genoot, want hij heeft hier in zekere zin op eigen rekening gehandeld, maar kreeg een onverwachte en flinke steun vanwege niemand minder dan Zijne Majesteit Koning Albert.



O.200 « Pionier » van 1906 der rederij John Bauwens en Van de Walle, voorzien van een marine-motor, gift van Koning Albert

Het vaartuig O.200 « Pionier » behoorde toe aan de rederij Bauwens en Van de Walle, dus niet aan de P.V., maar de motor behoorde aan Koning Albert, die meteen zijn belangstelling voor het steeds groeiende bedrijf betoonde en een gevoelig handje toestak om onze vloot naar de modernisatie te stuwten.

En zo betoonde ons vorstenhuis voor het eerst een zeer ernstige belangstelling voor onze visserij, maar dan ook op een zeer originele manier.

Bij de tewaterlating van de « Pionier » vertegenwoordigde Zijne Excellentie baron Ruzette, gouverneur der Provincie, de Koning.

Dit zelfde jaar was ook financieel een volledig sukses (we rekenen nog steeds in goudfranks): de gemiddelde aanvoer per schip bedroeg 105.086,16 F. De O.85 « President Stevens » alleen, besomde 130.479,90 F de acht andere vaartuigen samen 840.689,30 F. Dergelijke opbrengsten waren tot nog toe als « onmogelijk » bestempeld, vooral sinds het verdwijnen der visserij ten zoute.

In 1907 bouwde de rederij de eerste frigo-installatie aan boord van de O.87 « Marcelle ». In 1908 kwam een grondige reorganisatie en wijziging in de schoot van de rederij en van haar uitbating. Een departement « vishandel » werd opgericht om zelf de marktorganisatie in handen te krijgen en in nieuwe banen te leiden. De eerste treilers werden naar de « Witte Zee » en Marokko gestuurd. Anderzijds werd aandacht besteed aan het opvangen van traan-olie van kabeljauw en neemt de vennootschap hiervoor belangen in de « Nordiana ».

In 1910 wordt deelgenomen aan de « Internationale Tentoonstelling van Brussel » en vestigt John Bauwens voor het eerst — langs deze tentoonstelling om — de publieke aandacht op het wezen zelf en de aktiviteit van onze visserij.

In dit zelfde jaar wordt de haringvisserij hervormd en stuurt hij de eerste vaartuigen met treilnet om haring.

In 1913 plaatst hij, met de Ibis, de eerste radio-apparatuur voor opleiding van marconisten. Hij brengt aldus voor het eerst contact tot stand tussen vissende vaartuigen en de rederij.

De periode 1913-1914 leek geroepen om de rederij tot haar volledige ontplooiing te brengen, ware er niet plotseling de oorlog gekomen. John Bauwens leek zich de nakende dreigingen weinig aan te trekken en bleef steeds even aktief en doortastend.

John Bauwens bekomt van de Bulgaarse regering het alleenrecht voor bevissing van zee- en binnenwateren. Hiertoe sticht hij op 22 mei 1914 de « n.v. Pêcheries en Bulgarie » en plaatst er, tot bij het uitbreken van de oorlog, Oostendenaars op de diverse visserijgronden.

In 1913 richt hij een studiereis in voor eventuele uitbating van de visserij in Belgisch Kongo, de O.130 « Jacqueline » vaart af met Oostendenaars naar Kongo (stuurman H. Beuren). Niettegenstaande de onderbreking door de oorlog, zou hier in 1920 de stichting uit voortvloeien (op 10 februari) van de « n.v. Pêcheries à vapeur du Congo Belge ».

In dezelfde periode sticht hij, ten einde zelf voor de nodige ijsbevoorrading te kunnen zorgen en meteen andere schepen te kunnen van ijs voorzien, de S.A. « Froid Industriel » die evenwel tot na de oorlog tot werkloosheid gedoemd zou blijven.

Met John Bauwens ging de Oostendse visserijnijverheid op dit ogenblik een wereldfaam tegemoet. Na van zich te hebben doen spreken op de Lofoten, waren er Oostendenaars op alle gekende visgronden, maar ook in Bulgarije en Kongo. Deze opgang werd evenwel plotseling brutaal gestuit door de eerste wereldoorlog, doch ook tijdens deze oorlog zou John Bauwens niet stil blijven afwachten.

RAMPEN

Ieder rederij kent rampen en verliezen en dit zal wel blijven duren zolang de zee bevaren wordt. We hebben in dit eerste deel geen melding gemaakt van de verschillende rampen omdat er vooreerst tot nog toe geen mensenlevens bij verloren gingen en omdat wij het jam-



De O.130 « Jacqueline », bij de afvaart naar Congo, vóór het Zee-station te Oostende.

Reders - Vissers

ALLE VISSERIJTUIG
TOUWWERK, GAREN, NETTEN
OLIEGOED, ZEELARZEN, BOORDGEREI
SYNTHETISCHE GARENS



Rubbervlotten
Mazout
Lichte Fuel

vindt U bij

S. C. A. P.

UW COOPERATIEVE

OOSTENDE Hendrik Baelskaai 27 Telefoon (059) 729.51

HOGE
KWALITEIT

LAGE PRIJS

VLUGGE
LEVERING

met vonden de opgangsperiode van de baanbrekende rederij en haar directeur met pioniersbloed, te ontsieren door de ontijdige melding der verliezen. We geven ze daarom hieronder :

Op 8 januari 1899 verging de O.81 « Marie - Louise » om 4 uur 's morgens bij mistig weder op de rotsen bij Berrydale in de Morray Firth.

De O.61 « Emmanuel » die pas op 20 juli 1898 in de vaart kwam, verging reeds op 14 januari 1899 bij de Doggerbank.

Ten oost-noord-oosten van het lichtschip « Borkum » verging op 21 mei 1901 de O.55 bij aanvaring.

Op 29 november 1903 was het de O.83 « Gabrielle » die verdween bij de Doggerbank en in 1906 verging de O.83 « Roi des Belges » voor de Spaanse kust. Achtereenvolgens verloor de rederij nog de O.20 « Alphonse » in 1908, de O.82 « Albert » in 1909 en de O.81 « Emmanuel » die de O.61 verving) in 1911.

De O.86 « ISA » verdween in januari 1912 ten oosten van het licht van Whitby (Engeland) en de O.99 « Pêcheries à Vapeur X » op 9 november 1912 ten zuiden van Beachy Head. John Bauwens legde zich bij geen verlies neer, maar deed de verloren schepen regelmatig en snel vervangen. Toch omvatte de vloot hierdoor bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog een paar schepen minder dan in 1900.

DEEL II — 1914 - 1918

De eerste wereldoorlog zou voor John Bauwens aanleiding zijn om zijn onvermoeibare activiteit op een ander terrein te verleggen en daarmee te bewijzen dat ook in de oorlogsjaren de visserij een belangrijk bedrijf kon blijven. Voor een paar van zijn schippers zou het aanleiding worden om van zich te doen spreken door het beleven van belangrijke wapenfeiten, waar ze — met ongewapende vaartuigen — glansrijk uit terug keerden.

Bij het uitbreken van de oorlog lag zowat de hele vloot te Oostende aan de kade en was de O.130 op terugweg uit Kongo. Tijdens een drukke bespreking op het stadhuis beslisten reders en overheden de uittocht naar Engeland te organiseren en de vaartuigen niet te laten liggen tot de vijand er eventueel schade kon aan berokkenen. Deze uittocht stelde evenwel nieuwe problemen. Niet iedereen had lust om zich tijdens de oorlogsgebeurtenissen op zee te wagen en de vrees voor de Duitse U-boten hield heel wat bemanningsleden thuis, zodat er vooreerst naar nieuwe bemanningen moest uitgekeken worden. De onzekerheid dwong de reders ook om het maksimum te bunkeren en heel wat meer reserve-materiaal aan boord te nemen dan gebruikelijk, waardoor de schepen reeds meer belasting kregen dan anders.

John Bauwens organiseerde de uittocht van zijn vloot systematisch en met veel overleg. Op 5 september 1914 vertrok de O.87 « Emmanuel » met opdracht te vissen en te lossen in Milford Haven. Op 6 september vertrok de O.81 « Isa » met opdracht te vissen en in Swansea te verkopen. Op 8 september vertrok de O.85 « President Stevens » met bestemming Milford Haven, dezelfde dag gevolgd door de O.83 « Marcelle ». Op 9 september waren het de O.82 « Gaby » en de O.131 « John » die naar Milford Haven afvaardigen. De O.97 « Marie Louise » vertrok gelijktijdig doch kreeg opdracht eerst te gaan vissen en in Engeland te verkopen. Op 23 september liep de O.87 « Emmanuel » terug binnen van de visserij, doch vertrok reeds de volgende dag naar Milford Haven met aan boord familieleden der bemanning. Intussen had het Belgisch leger Antwerpen ontruimd. Op 15 oktober liep het bericht binnen dat de O.87 veilig Milford Haven had bereikt.

Op 13 oktober voer de O.130 « Jacqueline » uit, met aan boord niet minder dan 500 vluchtelingen, die merendeels in Folkestone aan land werden gezet, waarna het schip doorliep naar Milford haven om er zich bij de andere treilers der vloot te voegen.

En toen kwam voor John Bauwens weer de gelegenheid zijn organisatietalent te laten blijken, waarbij hij de hele visserij weer organiseerde, eerst van uit zijn burelen in « Pinmore Villa » langs de Waterloo Road te Milford Haven en daarna vanuit « Wellington House ».

Het werd niet zijn Waterloo, maar veeleer vestigde hij zich daar een roem, deze van de befaamde Wellington waardig.

De heersende moeilijkheden, voortspruitend uit de chaotische toestanden, zouden iedereen tot kalmte hebben aangezet, maar niet John Bauwens. Steigende kosten, de dreiging van opeising als patrouille-schepen, steeds verder doorgedreven mobilisatie die zijn bemanningen steeds liet wisselen, niets hield hem tegen. Integendeel, hoe eer zijn schepen hun nut bewezen, des te sneller zou de opeising afnemen, en het was hij die de overheden dwong hem en zijn kollegas, de andere uitgeweken reders, toe te laten de visserij verder te beoefenen.

Het werden vier jaren met dreigend gevaar, afwisselend met gunstige exploitatie.

In die vier jaar moeten we vooreerst onze vissers en schippers de eer gunnen die hen toekomt, en U het relaas geven van hun :

WAPENFEITEN

En hier citeren we U, omwille van de juistheid der weergave, een passage uit de documentatie van de heer Marcel Poppe. Deze passage luidde :

« Tijdens de oorlog werden door de schepen van de P.V. niet alleen belangrijke bijdragen geleverd tot de bevoorrading van de geallieerde naties, maar werden tevens verschillende wapenfeiten in het gulden boek van de rederij opgetekend. Al deze feiten vermelden zou te ver leiden :

Enkele er van dienen nochtans aan de vergetelheid onttrokken.

De reeks werd ingeluid op 26 mei 1915, toen de O.130 « Jacqueline », onder bevel van schipper Arsène Blondé, de bemanning van het getorpedeerde stoomschip « Morwenna » ter hulp snelde. Op haar beurt werd de O.130 door de duikboot aangevallen. De niet bewapende treiler zette onmiddellijk koers recht op de duikboot af, met de bedoeling haar door rammen tot zinken te brengen. Door snel duiken wist de onderzeeër te ontkomen. De « Jacqueline » redde daarop 29 leden van de bemanning van de « Morwenna ».

Twee jaar later, op 16 juli 1917, had de O.130 « Jacqueline » - die intussen tot O.140 « Raymond » was herdoopt, opnieuw een ontmoeting met een duikboot. Steeds onder bevel van kapitein Arsène Blondé vocht de treiler samen met de « M.F. 12 Assama » een duel uit met een duikboot, die hen met zijn boordwapens aanviel. De treiler « Assama » ging daarbij verloren, de O.140 wist in de mist te ontkomen.

In de loop van december 1917 hadden ook nog de O.81 « Isa » onder bevel van schipper Louis Dedrie, en de O.131, gevoerd door Pierre Pincket, vuurgevchten met duikboten.

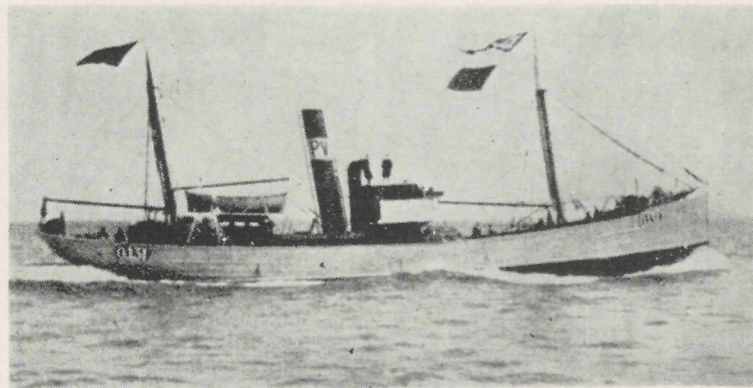
Een bijzonder hevige strijd werd op 21 maart 1918 uitgevochten met een duikboot door de O.85 « President Stevens » en de O.120 « Baron Ruzette » van de Pêcheries d'Islande. Onthaald op het vuur van de boordwapens van beide treilers, brak de duikboot het gevecht af. In totaal werden gedurende de oorlog niet minder dan 325 leden van bemanningen van koopvaardijsschepen door treilers van de Pêcheries à Vapeur gered.

Bovendien werden 3 koopvaardijsschepen die in nood verkeerden naar een veilige haven opgesleept. De O.85 « President Stevens » genoot de eer het grootste aantal mannen met één enkele tussenkomst te hebben gered door op 29 juni 1915 niet minder dan 125 man van het getorpedeerde stoomschip « Armenian » aan boord te nemen ».

Totdaar de heer Poppe.

OORLOGS - VERLIEZEN

Tijdens de oorlogsjaren verloor de « Pêcheries à Vapeur » twee schepen, waarbij slechts van één kan beweerd worden dat dit geschiedde tengevolge van oorlogsfeiten. Op 30 januari 1917 werd de O.83 « Marcelle » door een duikboot getorpedeerd. De bemanning kon zich in de reddingsboot in veiligheid brengen, zodat hierbij nog zelfs geen levens verloren gingen.



De O.131 « John »

De O.131 « John » ging verloren op 3 januari 1918 bij een aanvaring met de O.55 « Comte Horace van der Burgh » behorende aan de « Pêcheries d'Islande ». Zes bemanningsleden verloren hierbij het leven. Sinds haar stichting was dit de eerste maal dat de « Pêcheries à Vapeur » mensenlevens te betreuren kreeg.

Over het algemeen kon dus niet beweerd worden, dat de « Pêcheries à Vapeur » met zware verliezen uit de oorlog kwam.

Niettegenstaande de moeilijke omstandigheden, was het bilan der werkzaamheden niet ongunstig, slechts één vaartuig ging tengevolge van oorlogsomstandigheden verloren en de zes mensenlevens die te betreuren vielen, waren het ook niet aan vijandelijke handelingen te wijten.

Van de acht schepen die samen de in 1914 uitgeweken vloot vormden, bleven er zes over, die in 1919 de thuishaven vervoegden.

Het waren de :

- O.81 : « Isa » gebouwd in 1912,
- O.82 : « Gaby » gebouwd in 1909,
- O.85 : « President Stevens », gebouwd in 1905,
- O.87 : « Emmanuel » gebouwd in 1912,
- O.97 : « Marie-Louise » gebouwd in 1900,
- O.140 : « Raymond » gebouwd in 1910 (vroeger O.130 « Jacqueline »).

DE GROOTSTE

Waarborgen

★

DE SNELSTE

Afhandeling

★

DE BETROUWBAARSTE

Ondervinding

★



vindt U bij

HULP IN NOOD

H. BAELSKAAI 27
NA BUREELTIJD :

OOSTENDE
Tel. (059) 725.23 (P. Vandenberghe)

Tel. (059) 716.89
762.60 (Mw Valette)

AGENTSCHAP « OOSTKUST »

ALBERTPLEIN 9
HEIST - a. - ZEE
Tel. (050) 514.36

NIEUWPOORT

VERBANCK JOZEF
HAVENSTRAAT 6
Tel. : (058) 233.74

DE BESTE VERZEKERING
VOOR VISSERSVAARTUIGEN
met
HET GROOTSTE AANTAL
VERZEKERDE VAARTUIGEN
DER KUST

BANK :
OOSTENDSE KREDIETBANK
OOSTENDE
P.C.R. 812.89
H.R. 11.151

Er wordt nogal eens van zeven vette en zeven magere jaren gesproken. In de geschiedenis van de « Pêcheries à Vapeur » vinden we, voor wat het gedeelte tussen de twee wereldoorlogen betreft, twee perioden van negen jaar elk, de eerste voorspoedig de tweede periode echt zware crisisjaren.

De voorspoed van de rederij zou nog duren tot in 1929, maar verder zullen we zien, dat daarna het tij plots gekeerd leek, want na de crisisperiode van 1930 tot 1939 komt dan ook de tweede wereldoorlog, die voor de rederij helemaal niet verliep zoals de periode 1914 — 1918, maar een echt rampzalige geschiedenis werd.

We weten wellicht allen dat een heraanpassing na een oorlog steeds een massa moeilijkheden oplevert, want dat elke oorlog de economische omstandigheden waarin 's lands bedrijvigheden zich moeten ontwikkelen, dusdanig grondig wijzigt dat er van eenvoudig « herbeginnen » waar men is uitgescheiden, geen sprake kan zijn.

In het geval van de Pêcheries à Vapeur » was het trouwens geen herbeginnen aangezien het bedrijf tijdens de oorlogsjaren vanuit Engeland verder werd uitgebaat, doch weer in het moederland terug, dat door de vijandelijke handeling zwaar was getroffen, waren de omstandigheden waarin opnieuw diende gewerkt te worden weer totaal verschillend van deze die men in Engeland had gekend.

John Bauwens, voor de oorlog de belangrijkste en meest dynamische reder der Belgische visserij, had zich in Engeland prachtig weten te organiseren. Thans moest hij weer zijn werkwijze aan andere omstandigheden aanpassen.

Niet alleen voor hemzelf, maar ook voor zijn personeel en vennoten was het een geluk, dat deze man een buitengewone scherpzinnigheid bezat en over de mogelijkheid beschikte om de komende ontwikkelingen te voorzien en aan te voelen.

Vóór de eerste oorlog kende hij slechts onbelangrijke concurrenten, waarvan de sterkste de rederij Aspeslagh was, gesticht in 1906. De rederijen « Pêcheries d'Islande », gesticht in 1906 ; « Delta », gesticht in 1908 ; en « Pêcheries du Nord », gesticht in 1913 ; waren bij het uitbreken van de wereldoorlog nog niet tot hun volle ontplooiing kunnen komen.

Na de wereldoorlog evenwel schoten de nieuwe rederijen als paddestoelen uit de grond. Wat begrijpelijk en menselijk is, gebeurde : het ging de « Pêcheries à Vapeur » nu al zoveel jaren vóór de wind, dat de nieuwe concurrenten zich allen op de stoomvisserij gingen toelagen.

In 1919 werden de « Pêcheries des Flandres » en de « Pêcheries à Vapeur Zeester » gesticht ; in 1920 kwam de « Union des Pêches Maritimes » in de bijvoegsels van het Staatsblad, gevolgd in 1921 door de « Armement Ostendais » en de « S.A. Noordzee ».

In 1923 kwam de « Pêcheries Ostendaises » voor de pinnen en deze nam meteen de rederij « Aspeslagh » over.

Geen enkele zou dezelfde bloei kennen als de « Pêcheries à Vapeur » en behalve de « Armement Ostendais », heeft geen dezer concurrenten de crisis 1930-'39 overleefd.

Gedurende enkele jaren ging de strijd om het overwicht, voor zover hiervan sprake kan zijn, tussen de « Pêcheries à Vapeur » en de « Armement Ostendais ». Deze laatste lukte er zelfs gedurende enkele jaren in de « Pêcheries à Vapeur » te overvleugelen, vooral rond 1925. Nochtans zouden John Bauwens en « zijn » rederij na de crisis, in 1939 weer de groot-meesters van de Belgische zeevisserij zijn.

John Bauwens voelde direkt aan, dat hij, om zijn positie te handhaven, de vloot van de Pêcheries à Vapeur » moest moderniseren en nog steeds even vooruitstrevend als in de jaren vóór de eerste wereldoorlog, hervatte hij de studie van de motorvisserij, zich steunend op de ondervindingen die hij vóór 1914 opdeed met de « Pionier ». Hij begon eerst met het toepassen van de motorvisserij op de vaartuigen met beperkte aktiestraal, maar vatte ook meteen het probleem aan betreffende de diepzeevisserij en bekeek het vanuit al zijn aspecten en standpunten.

Uiteindelijk diert hij de stap wagen en het was in 1929 dat hij de belangrijkste daad stelde, die ooit werd gewaagd om de diepzeevisserij in haar wezen te veranderen : hij voegde aan zijn vloot de eerste diepzee-reieler met motoraandrijving toe : de O.89 « Freddy ».

Een tweede stap in de richting van de volledige en zelfs vooruitstrevende modernisatie der Belgische diepzeevloot zou volgen in 1935, bij het lanceren van de O.88 « John », destijds de modernste reiler die ooit iemand zich had durven voorstellen.

Deze initiatieven van de meest vooruitstrevende reder die wij toen in ons land hebben gekend, zou de volledige modernisatie van onze gehele Belgische vloot ten gevolge hebben.

Vóór hij het zover kreeg, heeft John Bauwens eerst evenwel nog heel wat te doen gekregen, zodat wij thans terug overgaan tot de chronologische volgorde der geschiedenis om een klaarder beeld te krijgen in de periode tussen beide oorlogen.

En vermits wij zoëven hebben geschreven dat tussen beide data twee goed en absoluut verschillende periodes liggen :

a) de periode van voorspoed, gaande van 1920 tot 1929 ;

b) de crisisjaren van 1930 tot 1939,

zo zullen we ook volgend overzicht aldus indelen.

HET GAAT HEN STEEDS VOOR DE WIND

Het eerste dat John Bauwens na de oorlog bereikte, was een nieuwe kapitaalsverhoging, die er trouwens, gezien de noodzaak de vloot aan te vullen en de nieuwe basiswaarde van het geld, wel nodig leek. Op 10 mei 1920 werd het maatschappelijk kapitaal opgevoerd tot 3 miljoen.

Van het systeem om zelf schepen te laten bouwen, werd afgezien en thans kocht men liever in het buitenland pas gebouwde schepen. Wellicht is dit geschied met het doel de vloot sneller weer aan te vullen en waren de omstandigheden waarin in ons eigen land op dit ogenblik gewerkt moest worden, minder gunstig voor een snelle bouw op eigen werven.

Op 8 februari kwamen twee treilers de vloot vervoegen, nl. de O.86 « Ady » en de O.83 « Philippe ». Deze waren in 1918 in Engeland gebouwd en werden van de eigenaars afgekocht.

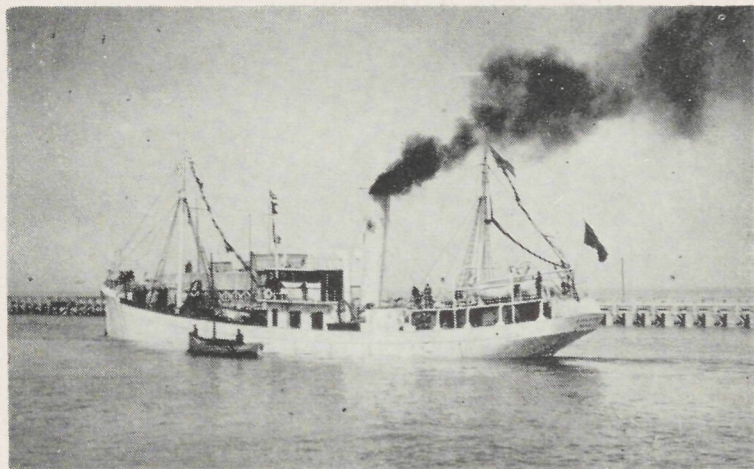
1921 was trouwens weer een « boerenjaar » voor John Bauwens. Hij dreef de bedrijvigheid ten top en zo ontstonden :

Op 19 april 1921 de « Caisse d'assurance et de retraite ». Deze werd opgericht ten voordele van het personeel en jaarlijks ging een deel van de maatschappelijke winst het fonds van deze nieuwe instelling vervoegen.

Het stichten van een dergelijke verzorgingsorganisatie in het belang van zijn personeel getuigt, dat John Bauwens niet alleen als handelaar en nijveraar een vooruitstrevend figuur was, maar tevens op sociaal gebied op zijn tijd vooruit liep, terwijl hij er groot belang aan hechtte, zijn personeel zo lang mogelijk te kunnen in dienst houden en een vast kader te vormen door hen voordelen toe te kennen die groeien naar gelang het aantal jaren dienst.

De « Froid Industriel » werd reeds in 1913 gesticht maar was tengevolge van het uitbreken van de oorlog niet verder gekomen dan het « ontwerp-stadium ». Vanaf 1920 werd er de hand gelegd aan de verwezenlijking van het ontwerp dat in 1921 vaste vorm kreeg en in bedrijf kwam.

Zoals reeds vroeger geschreven, werd op 10 februari 1920 de « Pêcheries à Vapeur du Congo Belge » gesticht. In september van hetzelfde jaar vertrok de O.130 « Boula Matari » — een reuzentreiler voor zijn tijd — naar Kongo om er de visserij te beoefenen.



Vertrek van de « Boula Matari » in september 1920 naar Congo

De uitbating van de visserij aldaar leverde evenwel niet de gewenste resultaten op en in 1924 werd dit vaartuig verkocht aan de N.V. « La Morue française et Pêcheries de Fécamp ».

Op 8 september 1922 stichtte het bestuur van de « Pêcheries à Vapeur », in samenwerking met de andere bestaande rederijen, twee coöperatieve verenigingen, die er vooral op gericht, waren de uitbatingkosten te drukken.

Het waren de « Assurance mutuelle maritime » waardoor de eigen zeevaart- en visserijrisiko's zouden verzekerd worden ; « Industrielle des Pêcheries », herstellings- en onderhoudswerkhuizen voor visserijvaartuigen.

In 1923 werd een nieuwe reiler aan de vloot toegevoegd : de O.88 « John » een stoomreiler van 278 Brt. en 480 hp. Deze was in 1918 gebouwd op de werven Cook, Welten en Gemmel te Beverley.

Te Langerbrugge werd een reiler besteld met een motor 100 pk.

Daarna lezen we in het verslag van de algemene vergadering gehouden op 15 april 1924 :

« De studie en proefnemingen met marinemotoren, die onze directie sinds lange jaren en zelfs reeds vóór de oorlog, ondernam en tot vóór kort doordreef, alsook deze van de mogelijkheden die uit de in gebruikname van een gemengde treiler, hebben ons doen besluiten dergelijk modern visserijmateriaal in gebruik te nemen. De resultaten die uit de proeven voortvloeien, zijn onbetwistbaar en hebben ons doen besluiten tot het bouwen van dit nieuwe type treiler, waarvan de details en eigenschappen door onze zorgen uitgestippeld werden. Dit besluit werd genomen om over materiaal te beschikken, dat zo goed mogelijk rendeert.

Het is nutteloos te onderlijnen dat, zo de resultaten verder gunstig blijven, wij geleidelijk zullen overgaan tot het in gebruik nemen van dit nieuwe type treilers ».

Dit nieuwe, naar tijdsbegrippen « revolutionnaire » vaarttuig, werd in juni 1924 in de vaart gebracht onder de naam O.89 « Anny ». Kort daarop werden nog twee stoomtreilers gekocht in Engeland, de O.75 « Albert » en de O.76 « Prosper ». Beiden waren in 1918 gebouwd te Paisley.

Tengevolge van de schitterende resultaten met de O.89 bereikt, werd een tweede motortreiler van hetzelfde type besteld.

Deze nieuwe eenheid werd de O.85 « Marcelle » en kwam in mei 1925 in de vaart.

De oude « President Stevens », gebouwd in 1905, werd in hetzelfde jaar verkocht aan mevrouw Yvonne Carrémartrand, reder te Boulogne. Dit was de eerste maal dat de « Pêcheries à Vapeur » een van haar treilers verkocht. Dit geschiedde op 11 augustus 1924.

Op 18 oktober werd, zoals reeds aangehaald, de « Boula Matari » verkocht, die in feite tot de zustermaatschappij « Pêcheries à Vapeur du Congo Belge » behoorde.

Het tweede vaarttuig van de thuisvloot, dat verkocht werd, was de O.97 « Marie-Louise ». Op 30 juni 1923 ging het de vloot « Malahie et Meunier » te Boulogne vervoegen.

In 1926 werden vier grote stoomtreilers aangekocht : de O.97 « Jacqueline », O.98 « Marie-Louise » en O.99 « Jeanne » allen in 1918 te Toronto gebouwd en hebbende elk 258 brt. en 500 pk. Ze kwamen samen met de O.80 « Duchesse de Brabant » (302 brt. en 580 pk.) het aantal eenheden opdrijven. De « Duchesse de Brabant » was in 1915 te Selby gebouwd.

In 1926 stichtten de beheerders van de Pêcheries à vapeur, samen met enkele andere reders de maatschappij « La Marée fraîche », ten einde de vishandel te hervormen en te vulgariseren. Hoe lofwaardig ook, toch mislukte deze eerste poging volledig.

De sociale omwentelingen en evoluties die na de eerste wereldoorlog ontstonden in de werkliedenmiddens, hadden ook op de uitbatingkosten van de Belgische rederijen hun druk laten voelen. In 1926 brak in Engeland een maandenlange, verbeterde staking uit in de koolmijnen. Het onmiddellijk gevolg was een ongehoorde stijging van de prijzen der kolen en dus ook van de bunkercolen.

Onze reders waren als gevolg hiervan verplicht enkele van hun schepen tot voorlopige werkloosheid te doemen.

Voor dit probleem geplaatst, besloot John Bauwens, ten einde het opleggen van deze vaartuigen en het werkloos worden van zijn personeel te voorkomen, enkele vaartuigen vanuit Engeland te exploiteren. Door de stijgende visprijzen in dit land, werd zulks mogelijk en kon een grote financiële en sociale ramp in onze visserij vermeden worden.

De Oostendenaar A. Deroo kocht in 1928 de motortreiler « Anny » van de « Pêcheries à Vapeur » en herdoopte dit vaarttuig tot « Astrid ». De geschiedenis vertelt ons niet of hij deze naam koos om tenminste de beginletter van de vroegere naam uit te sparen.

In dezelfde periode nam de P.V. de O.177 « Commandant Bultinck » over van de « Compagnie Belge de Pêcheries Maritimes » waarin zij sterke belangen bezat.

In 1929, vlak vóór de grote crisis, werd besloten tot de verdere modernisatie van de vloot over te gaan.

In het verslag van de beheerraad, vergaderd op 16 augustus 1928, lezen we o.m. het volgende :

« Wij achten ons verplicht U kennis te geven van de wijzigingen die wij aan de vloot willen toebrengen en waartoe sedert de sluiting van het boekjaar 1928 werd besloten.

De raad heeft een nieuwe motortreiler op stapel doen zetten, die groter zal zijn dan het type « Anny ».

Wij willen meteen een tweede nieuwe eenheid in de vaart brengen van het nieuwe type der grote motortreilers.

De raad vertrouwt er op dat U volledig akkoord zult zijn met haar besluiten, waaruit volgt dat de praktische uitbating der marinemotoren, sinds jaren bestudeerd en gevolgd, verder doorgedreven moet worden. »

Het gold hier de O.207 « Windroos », in 1918 te Toronto gebouwd, eigendom van de « Pêcheries d'Islande » en door deze laatste aan de P.V. verkocht. Het vaarttuig vervoegde de vloot van de P.V. onder de naam O.89 « Freddy », nadat het van stoom- tot motortreiler was omgebouwd, door het plaatsen er op van een motor Deutz van 550 pk. Het kwam in de vaart tegen einde 1929.

Ook de nieuwe maar kleinere motortreiler O.81 « Annie » voorzien van een Deutz-motor van 150 H.P. kwam rond dezelfde periode in de vaart. Opmerkelijk was de O.89 « Freddy ». Tot nog toe was te Oostende geen enkele grotere treiler uitgebaat en gelijktijdig was het de eerste echte diepte-treiler die met een marine-motor uitgerust was.

Door deze treiler werd voor het eerst bewezen, dat de diepzevisserij niet uitsluitend aan stoomvaartuigen zou blijven voorbehouden. De O.89 bevatte nog een paar andere details die de aandacht opeisten : De vislier werd gedreven door een « A.C.E.C. » motor, in de machinekamer geplaatst onder Ward-Leonard schakeling en gevoed door een dynamo welke rechtstreeks door de hoofdmotor werd gedreven.

En zo komen we vlak bij de crisisjaren.

Nooit heeft de rederij « Pêcheries à Vapeur » een dergelijke uitbreiding gekend als op het einde van het jaar 1929. De vloot was een der modernste van Europa en telde 16 eenheden, waarvan reeds drie met marine motoren werden aangedreven. Bij de jaarswisseling 1929-1930 omvatte de vloot van de P.V. :

O.75 « Albert » 1918 S.T.
O.76 « Prosper » 1918 S.T.
O.80 « Duchesse de Brabant » 1915 S.T.
O.81 « Annie » 1929 M.T.
O.81 « Isa » 1912 S.T.
O.82 « Gaby » 1909 S.T.
O.83 « Philippe » 1918 S.T.
O.85 « Marcelle » 1925 M.T.
O.86 « Ady » 1917 S.T.
O.87 « Emmanuel » 1912 S.T.
O.88 « John » 1918 S.T.
O.89 « Freddy » 1918 M.T.
O.97 « Jacqueline » 1918 S.T.
O.98 « Marie - Louise » 1918 S.T.
O.99 « Jeanne » 1918 S.T.
O.140 « Raymond » 1910 S.T.

NOTA'S :

Op dit ogenblik was de O.81 « Isa » in feite reeds buiten gebruik en waren er onderhandelingen over de verkoop ervan, aan gang.

De O.89 « Freddy » was gemotoriseerd — zoals reeds gezegd — in 1929.

De O.140 « Raymond » was vroeger de O.130 « Jacqueline ».

E E N R A M P

Om deze eerste periode van het « entre deux guerres » af te sluiten, is er nog een ramp te noteren. Gelukkiglijk maar één ramp, doch hierop gingen drie mensenlevens verloren. De pas aangekochte O.177 « Commandant Bultinck » verging op 2 oktober 1929.

RAMPEN 1930-1939

In de periode 1930 — 1939 kende de P.V. slechts twee rampen. Het is op zichzelf reeds teveel, doch indien we denken aan de gevaren, die op zee steeds dreigen en de moeilijkheden die reeds ontstonden uit de krisistoestanden, dan mogen we gerust beweren, dat langs die zijde de rederij voor erger gespaard bleef.

Op 15 februari 1932 strandde de O.99 « Jeanne » op de rotsen van Kelder Steel Recief en verloor hierbij drie opvarenden. De stormen die toen woedden, maakten een direkt ingrijpen onmogelijk en gedurende weken moest men wachten om het vaarttuig te kunnen naderen. Toen was de schade reeds zo groot, dat het schip als volledig verloren diende beschouwd te worden.

Op 17 april 1927 was het de O.80 « Duchesse de Brabant » die verloren ging. Op thuisreis van de visgronden bij IJsland zonk het vaarttuig bij de Faroë-eilanden, zonder evenwel mensenlevens te verliezen.

Daarmee werd deze periode afgesloten.

B. 1930 - 1939

HET TIJ KEERT

In alle geschiedenissen, of het nu deze der volkeren, der mensen op zichzelf of der grote en kleine firma's is, komen er minder voorspoedige periodes voor.

Alles bij elkaar genomen was het de « Pêcheries à Vapeur » en de promotor van de rederij, John Bauwens, nu al sinds de stichting op 13 juni 1896, lekker voor de wind gegaan.

De sociale en economische evoluties die de oude en nieuwe wereld rond de jaren 1930 begonnen door te maken en in de grond de aanleiding zouden worden tot de tweede wereldoorlog, zouden ook hun invloed op de verdere bedrijvigheid van onze zeevisserij laten gelden. Dit mag ons helemaal niet verwonderen en ons komt het meteen voor, alsof juist in de crisisjaren 1930 — 1939 John Bauwens tenvolle heeft kunnen bewijzen, dat zijn schranderheid en doorzicht uitzonderlijk waren.

De voorzichtige financiële politiek die hij steeds huldigde en naleefde, hadden de rederij toegelaten reserves aan te leggen die hen thans enorme diensten zouden bewijzen. Zijn absoluut heldere en onschatbare handigheid om zich aan de tijdsomstandigheden aan te passen en er het beleid van zijn vennootschap naartoe te richten, zouden hem tevens een grote steun zijn.

Beide feiten samen hebben het mogelijk gemaakt dat de « Pêcheries à Vapeur » niet alleen het hoofd boven water hield, maar bij het einde van de crisisperiode « de » modelrederij was die ze steeds is geweest.

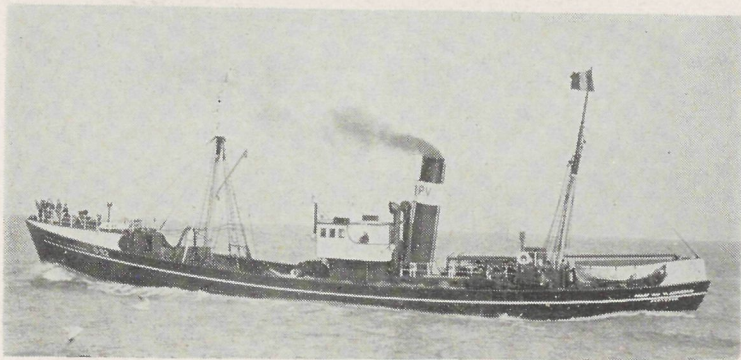
Wel mogen we aanvaarden, dat deze crisis de absolute modernisatie van onze visserijvloot heeft vertraagd en deze — zonder crisis — bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog wellicht de modernste van West-Europa zou geweest zijn.

Vergeeten we hierbij niet, dat de crisis kwam toen de vloot van de P.V. in volle modernisatie en aanpassingsvermogen was.

Tot einde 1934 worden de oudere vloot-eenheden stelselmatig verkocht en de crisis heeft wellicht er toe bijgedragen het rythme van deze verkoop te verhaasten. Er zal evenwel tot in 1935 gewacht moeten worden vóór er weer, aan geleidelijke uitbreiding kan worden gedacht. En zelfs in dit jaar was een vlootuitbreiding een stoutmoedige zet waar heel wat andere reders zuchtend en sceptisch tegen opkeken.

We zullen meteen zien dat deze wijzigingen in de vloot niet zozeer opvallen door de hoeveelheid als wel door de aard van de nieuwe vaartuigen.

Nog steeds trouw aan het voorgenomen vernieuwingsprogramma, werden in het eerste crisisjaar (1920) de vier laatste treilers die daerden van vóór de eerste wereldoorlog, verkocht, terwijl twee nieuwe treilers in België werden op stapel gezet.



De O.92 « Graaf van Vlaanderen »

Op 28 januari 1930 ging de O.140 « Raymond » over naar de rederij Th. Davidson te Aberdeen. Deze rederij nam op 24 maart van hetzelfde jaar ook nog de O.81 « Isa » en de O.82 « Gaby » over.

De O.87 « Emmanuel » werd op 14 juni 1930 aan de rederij R. Foliot te Dieppe verkocht.

Bij Beliard and Crighton werd te Oostende in deze zelfde periode een nieuwe treiler gebouwd : de O.82 « Raymond », die zee koos in februari 1931.

De tweede nieuwe treiler, O.87 « Gaby », gebouwd bij Boel te Temse, vatte zijn eerste reis aan in januari 1931.

Beide schepen waren absoluut overeenstemmend wat tonnage en motor betrof : 131 brt. en motor « Deutz » van 249 pk.

De O.86 « Ady » werd aan een Franse rederij verkocht in de loop van hetzelfde jaar.

In 1932 werd de eerste Belgische marinemotor « Carels » aan boord van een treiler ingebouwd. Het was de O.85 « Marcelle » die werd omgebouwd en aldus zijn stoommachine zag vervangen door een marinemotor van 150 pk.

De crisis groeide evenwel verder en werd zo scherp, dat de Belgische regering moest ingrijpen en in juli 1932 de kontingentering van visinvoer afkondigde. Aldus werd een langzame verbetering in het

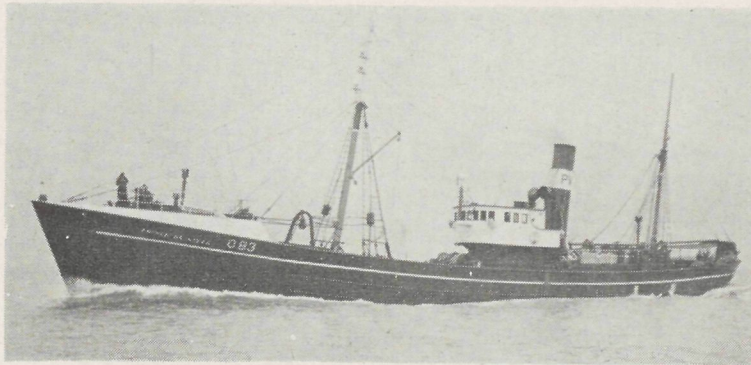
bedrijf bereikt, en dit was net op het nippertje, want verscheidene vaartuigen lagen reeds sinds maanden met hun kiel op het droge en talrijke faillissementen werden gekend.

De verkoop van vaartuigen die verouderden, ging verder. In november 1933 kwam de O.88 « John » aan de beurt, in 1934 gevolgd door de O.83 « Philippe ».

Verdwenen de oudere vaartuigen uit de vloot, ook de mensen bleven niet steeds dezelfde. In 1934 betreunde de rederij het overlijden van haar eerste voorzitter, Albert Stevens. Zijn zetel werd daarop bezet door zijn zoon, de heer Georges Stevens.

Midden in de crisisjaren kwam voor Oostende toch een lichtpunt en zelfs een zeer belangrijke gebeurtenis. **De nieuwe vissershaven werd op 15 september 1934 ingehuldigd en in gebruik genomen.**

Deze verandering spoorde heel wat reders aan om hun vloot aan te passen en er kwam terug een vlaag optimisme in het plaatselijk visserijbedrijf. Heel wat moderne treilers werden besteld en gebouwd. Het was ingenieur Childsky die op de ontwerpen een grote invloed uitoefende. Het merendeel der nieuwe treilers werd naar zijn plannen en ontwerpen gebouwd.



De O.83 « Prince de Liège »

Met de nieuwe vissershaven verhuisde ook de rederij. Haar kantoren en magazijnen werden van de Vindicvelaan nr 5, overgebracht naar de Rederijkaai, langs de nieuwe vissershaven. Voor de Oostendenaars is dit nutteloos, maar voor de vreemdelingen en buitenstaanders is het wellicht wel nuttig hier even te onderlijnen dat de Rederijkaai thans « Hendrik Baelskaai » heet, naar de naam van de minister en later gouverneur Baels, die zeer veel voor de visserij heeft gedaan.

Nu de nieuwe instellingen toelieten het rendement op te drijven en gemakkelijker te werken, besloot ook de directie van de « Pêcheries à Vapeur » verder door te bijten en gaf in 1934 aan de werf Boel, te Temse, opdracht een nieuwe treiler te bouwen. Het werd de O.88 « John », 197 brt. die in 1936 in de vaart kwam, gedreven door een motor « Carels » van 500 pk.

Dit nieuwe vaartuig was naar opvatting zodanig modern en technisch « volmaakt », dat binnen- en buitenlandse belanghebbenden er al hun aandacht aan wijdden. Het tijdschrift « Wandelaar - Sur l'Eau » van oktober 1938 publiceerde over dit vaartuig een zeer opgemerkte bijdrage van G. Van Mullem, waaruit we aanhalen :

In 1936 werd in België een treiler gebouwd, die niet alleen technisch heel wat verbeteringen inhoudt, maar ook uiterlijk een volledig nieuwe aanblik biedt en een dusdanig revolutionaire silhouet vertoont, dat elk die hem te zien kreeg, een uitroep van enthousiasme liet horen om daarop sprakeloos te blijven van blijde bewondering.

en nog :

U hebt hem zeker gezien met zijn hellende boeglijn, zijn moderne opbouw, zijn vluchtige lijnen, zijn lage schouw, eigen aan vaartuigen met marine-motoren, schuin en bestuikt. Uit dit alles groeide de « John », een vaartuig met elegante vormen, laag op het water, een schip met allure, dat meteen een indruk van kracht geeft, zonder log of lelijk te zijn. Integendeel : elegant zoals geen ander...

Dit was in oktober... 1938.

Het volgende vaartuig dat bij de vloot werd gevoegd, was de O.86 « Georges - Edouard ». Het kwam eveneens van de werven Boel, had 217 brt. en een motor « Carels » van 600 pk. De proefreis werd ondernomen op 29 januari 1938 in een echte Noordzee-storm. « Wandelaar - Sur l'Eau » vertelt hierover :

De « Georges - Edouard » ondernam haar proefreis in een ontbetende Noordzee, terwijl verschillende cargo's te Vlissingen rustig aan de kade bleven, wachtend op een verbetering van het weder.

Dit vaartuig, besteld in 1936, kwam in de vaart op 6 februari 1938.

Inmiddels, op 24 juli 1937, kwam de nieuwe O.80 « Duchesse de Brabant » in bedrijf ter vervanging van de oude « Duchesse » die

vergaan was. Deze nieuwe « Hertogin » was een stoomtreiler, in 1924 gebouwd te Selby onder de naam « Lord Balfour of Burleigh » — een echte oude typische Engelse naam. — Dit schip mat 324 brt. en ontwikkelde 570 pk. In Engeland zakte de prijs van de vaartuigen gevoelig en hieruit wou de P.V. haar voordeel halen. Twee treilers van het type O.80 « Duchesse de Brabant » werden aangekocht en kwamen op 21 juli 1938 te Oostende toe. Het waren de H.225 « Lord Mountbatten » (geen voorvader van de prins gemaal) die thans O.92 « Graaf van Vlaanderen » werd en de H.280 « Lord Weir », die thans O.83 « Prince de Liège » gedoopt werd. Ze maten elk 324 brt en hadden een stoommachine die 570 pk. ontwikkelde

In 1939 werden de O.75 « Albert » en de O.76 « Prosper » verkocht aan het buitenland.

En zo komen we aan de fatale datum in onze hedendaagse geschiedenis :

10 MEI 1940

Wellicht is het niet belangrijk te vermelden, dat niettegenstaande de crisisjaren het kapitaal van de vennootschap, 3 miljoen in 1920, op 9 miljoen was gebracht op 27 april 1937.

Het feit dat de rederij bij het begin van 1930 over 16 eenheden beschikte en thans over 12, was geen teken van slecht beleid. Integendeel, heel wat zwakkere rederijen waren verdwenen. De vloot was bijna volledig gemoderniseerd en beschikte thans over zeven motor-treilers.

Op 10 mei 1940 was de P.V. weer de rederij die onze visserij beheerste, naam en eerbied had geschonken. Trouwens, in 1919 beschikte zij over zes eenheden met samen 1205 brt. Thans haalden haar 12 eenheden de 2570 brt.

De vlootlijst van 10 mei 1940 leert ons dat op dit ogenblik in de vaart waren :

- O.80 « Duchesse de Brabant » 1924 st.
- O.81 « Annie » 1929 mt.
- O.82 « Raymond » 1930 mt.
- O.83 « Prince de Liège » 1926 st.
- O.85 « Marcelle » 1925 mt.
- O.86 « Georges-Edouard » 1938 mt.
- O.87 « Gaby » 1930 mt.
- O.88 « John » 1936 mt.
- O.89 « Freddy » (gemotoriseerd in 1929) 1918 mt.
- O.92 « Graaf van Vlaanderen » 1926 st.
- O.97 « Jacqueline » 1918 st.
- O.98 « Marie-Louise » 1918 st.

DEEL IV

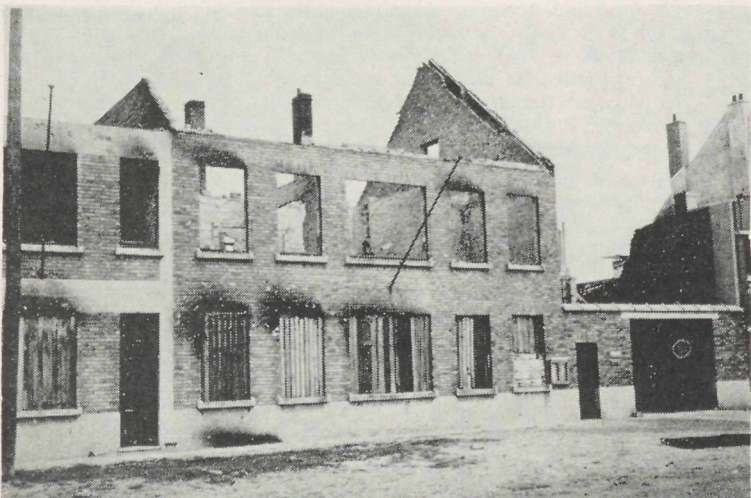
1940 - 1945

MODERNE OORLOG, MAAR OOK MODERNE VERLIEZEN

De rederij had in het laatste decenia een zware inspanning gedaan om de vloot te moderniseren en de stoommachines door marine-motoren te vervangen. De tweede wereldoorlog zou een zware streep door haar rekening trekken. Van de bestaande vloot bij het uitbreken der vijandelijkheden verloor zij thans hoofdzakelijk motor-treilers.

In de geschiedenis van de « Pêcheries à Vapeur » - vloot zal de passage betreffende deze oorlog wel altijd een zwaar te verteren stuk blijven. De omstandigheden waren totaal verschillend met die der eerste wereldoorlog en de snelle opgang van de Duitse Wehrmacht was dusdanig verrassend, dat niet tijdig volledig kon uitgeweken worden, zodat zelfs de directie van de rederij gedurende de oorlogsjaren, gescheiden was.

Vooreerst werd de O.89 door een vliegtuig aanval beschadigd en bleef te Oostende in handen van de bezetter. Het kantoorgebouw van

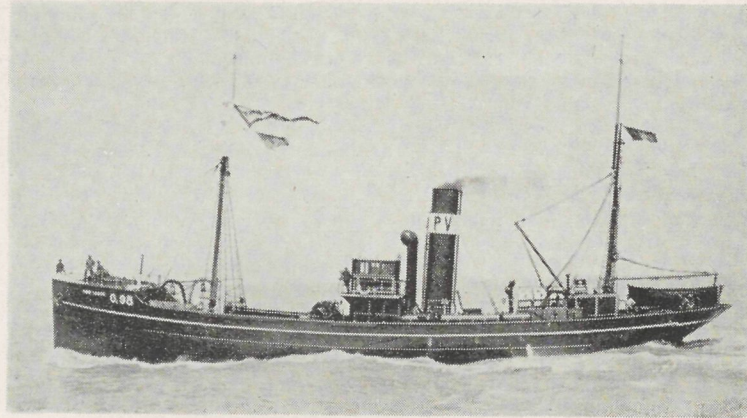


De kantoren van de rederij Pêcheries à Vapeur, na een bombardement

de rederij ging in de vlammen op en de rest van de vloot lukte erin naar Engeland uit te wijken. Twee ervan werden al direkt ingezet om nuttig werk te verrichten.

Het waren de O.92 « Graaf van Vlaanderen » en de O.86 « Georges-Edouard » die mede werkten aan de ontruiming van Duinkerke waarbij vooral de O.86 hierbij uitzonderlijke prestaties leverde. Op 31 mei 1940 lukte dit vaartuig, onder bevel van kapitein ter lange omvaart, Maurice Coppin, twee overtochten, waarbij meer dan duizend geallieerde soldaten naar Engeland werden gebracht. De Britse admiraliteit gaf onze vaartuigen evenwel geen verlof om na de ontruiming naar goeddunken lekker te gaan vissen.

De O.80 « Duchesse de Brabant », de O.81 « Annie », de O.82 « Raymond », de O.92 « Graaf van Vlaanderen » en de O.98 « Marie-Louise » werden opgeëist om dienst te nemen in Hare Majesteits almachtige vloot. Wel mochten de O.86 « Georges - Edouard », de O.87 « Gaby » en de O.88 « John » vissen gaan, maar dan niet meer voor eigen rekening der rederij, doch in dienst van de Regie van het Zeewezen, die in feite deze drie vaartuigen « in beslag » genomen had.



De O.98 « Marie-Louise », een van de vele die werd opgeëist

De Duitsers hadden de beide hier gebleven vaartuigen opgeëist en beiden gingen verloren. De O.89 « Freddy » verging op 3 augustus 1942 vóór het eiland Walcheren, bij Westkapelle.

In Engeland ging het anders : De O.85 « Marcelle » liep in het St Georges Kanaal op een mijn tijdens de maand augustus 1940, maar de andere vaartuigen, die in dienst van de Navy opereerden kwamen na de slag behouden naar huis terug.

Van de drie vaartuigen die de visserij beoefenden, gingen de beide nieuwste motor-treilers verloren. De O.86 « Georges - Edouard » strandde op 13 februari 1941 bij IJsland en verloor vijf bemanningsleden. In juni 1941 verging de O.88 « John » tengevolge van een vliegtuig-aanval. Alle opvarenden werden evenwel opgepikt door een tanker.

In totaal verloor de P.V. tijdens de oorlog vijf vaartuigen, doch van deze vijf, waren er vier motor-treilers, zodat het wel degelijk het modernste materiaal was dat naar de haaienkelder ging. En bovendien waren er de twee jongsten bij, waarover John Bauwens en zijn beheerraad steeds — en met volle recht — zo trots waren geweest.

In 1940 was de gemiddelde ouderdom van de vaartuigen 13 en een half jaar. Na de vijandelijkheden was de vloot, tengevolge van de verliezen, « verouderd » en beschikte men alleen nog over schepen die gemiddeld 20 jaar oud waren.

DEEL V

1946 - 1960

FULL STEAM NAAR VERDERE MOTORISATIE

Even na de tweede wereldoorlog, in 1946, vierde P.V. haar vijfzigste verjaardag. Zij beschikte toen over zeven vaartuigen, waarvan vier stoomschepen en drie motortreilers.

Het waren de :

- O.80 « Duchesse de Brabant » (1924) st.
- O.81 « Annie » (1928) mt.
- O.82 « Raymond » (1930) mt.
- O.83 « Prince de Liège » (1926) st.
- O.87 « Gaby » (1930) mt.
- O.92 « Graaf van Vlaanderen » (1926) st.
- O.98 « Marie-Louise » (1918) st.

Nu zou John Bauwens nog eens blijik geven van een zeer scherp doorzicht en niet alleen zijn vaartuigen naar volledige modernisatie sturen, doch meteen de nieuwe eenheden die volgen zou hij zo opvatten, dat ze volledig op de diepzeevisserij konden worden geëxploiteerd. Heeft hij toen reeds kunnen vermoeden dat kust- en middenslagvisserij weldra een arm bestaan tegemoet gingen en de enige redding voor grote rederijen zou liggen in de bouw van schepen met grote aktie-radius ?

Nu we pas de zeerechtconferentie van Geneve achter de rug hebben, weten we wat het waard is over een vloot echte diepzeetreibers te kunnen beschikken. En zij die het nog niet zouden vermoeden, zullen het in de eerste jaren wel gaan ondervinden zo de W-Europese landen mekaar in dat opzicht niet helpen.

Maar laat ons eerst even bij de viering stilstaan.

Na het oorlogsrelaas zal het voor ons een prettige afwisseling zijn, zoals het toen ook voor John Bauwens en zijn medewerkers een aangename periode moet geweest zijn.

Dat bij deze viering algemeen werd toegegeven dat dhr John Bauwens de werkelijke spil was van de « Pêcheries à Vapeur », blijkt wel uit de diverse redevoeringen en persberichten, waarin vooral dhr John Bauwens werd gehuldigd.

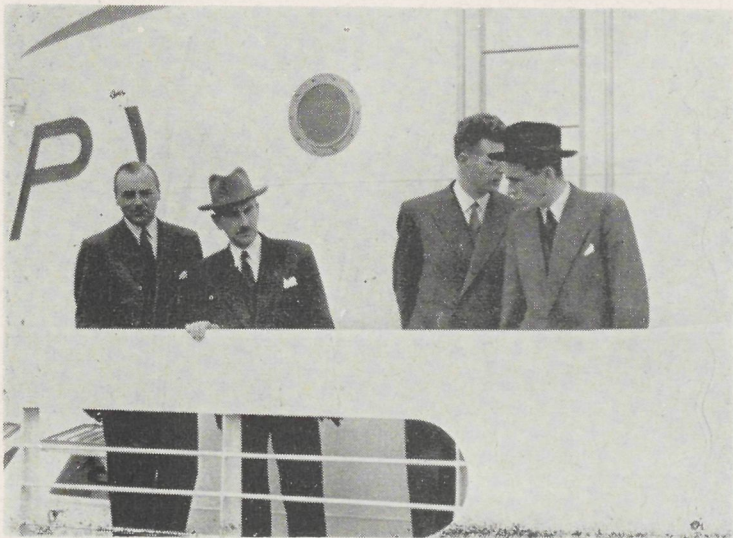
Dhr Stevens heeft toen in een toespraak de bloemen gegeven aan vader en zoon Bauwens.

Op 10 oktober 1946, verklaarde dhr Stevens letterlijk :

« Ik maak gretig van de gelegenheid gebruik om in naam van de vennootschap, maar vooral van vader en zoon Bauwens, onze voldoening uit te drukken over de hartelijke betrekkingen die wij sinds jaren onderhouden met de bestuurders en technici der werf » (Bedoeld wordt hier de werf Boel en Zoon te Temse).

Dhr Devos, directeur generaal, waarvan we reeds bij de aanvang een aanhaling hebben geciteerd, verklaarde eveneens op 10 oktober 1946 :

« De bouw dezer schepen is de bekroning van een gebouw waaraan John Bauwens heeft gewroet zoals alleen onze zeelieden kunnen zwoegen. »



Minister Héger bezoekt de O.81 in gezelschap van de heer gouverneur van Outryve d'Ydewalle en de heer Raymond Bauwens

Kan men een man beter eerbiedigen dan door hem een « wroeter » of « werker » te noemen ?

Deze viering had in feite plaats op de werven van de firma Boel en Zoon, waar twee nieuwe treilers de O.85 « Pasteur » en de O.86 « Edison » werden te water gelaten.

In feite waren het de medewerkers en personaliteiten die deze gelegenheid te baat namen om meteen John Bauwens en de 50 jaar oude rederij te huldigen.

Bij deze gelegenheid werden ook de « pionniers » onder het personeel der firma gehuldigd en het was directeur generaal Devos die de volgende medailles uitreikte :

Henri Beuren en Frans Verbanck : gouden medaille der Kroonorde, elk voor 45 jaar dienst.

Michel Depoorter, John Dedrie en Eduard Lefebvre : nijverheids-ereteken eerste klas voor respectievelijk 35, 37 en 43 jaar dienst.

Vantghem Oscar, Billiaert Alfons, Fides Georges en Jules Soete : nijverheids-ereteken 2e klas voor respectievelijk 27, 26, 27 en 25 jaar dienst.

Hierdoor bewees John Bauwens, dat hij ook zijn echte vrienden niet vergat en tijdig was tussen gekomen om hen die in zijn bedrijf het hardste gedeelte van het werk hadden geleverd, te huldigen zoals behoort.

Niettegenstaande vieringen en huldigen en de morele voldoening de goede strijd nu al 50 jaar te hebben volgehouden en hiervoor rechtmatig gehuldigd en geëerbiedigd te zijn, legde John Bauwens er het bijltje niet bij neer. Integendeel, de reorganisatie van het bedrijf in deze na-oorlogsjaren vergde dubbele aandacht en steeds grotere activiteit en iedereen begon zich af te vragen hoe de kranige promotor van de rederij nog steeds even hard van stapel kon blijven lopen. Hij had een flinke steun aan zijn zoon, dhr Raymond Bauwens, maar hield nog steeds het leeuwenandeel van het werk voor zich zelf. Dit niettegenstaande het feit, dat hij nu al 80 winters achter de rug had en

reeds van zijn 17e jaar af aan het « sjouwen » was (om nu maar eens een matrozenuitdrukking te gebruiken).

Op 24 september 1946 werd de oude O.98 « Marie-Louise » verkocht aan Noorwegen.

De O.83 « Prince de Liège » en de O.92 « Graaf van Vlaanderen » werden verlengd en van een nieuwe voorsteven voorzien.

Op de werven Boel te Temse, waarvan reeds eerder sprake, werden vier nieuwe vaartuigen gebouwd. Zij hadden elk 220 brt en 499 pk. Carelsmotor. Zij waren 42,20 meter lang, 7 meter breed en hadden 4 meter diepgang.

De O.85 « Pasteur » kwam in de vaart in mei 1947, de O.86 « Edison » in augustus 1947. In september volgde de O.88 « Curie » en eindelijk, in november 1947 de O.89 « Marconi ».

Vier nieuwe treilers in minder dan één jaar in de vaart brengen (in feite in een half jaar) was wel een top-prestatie, die men alleen van mensen zoals John Bauwens kon verwachten.

Op 19 december van hetzelfde jaar werd de O.81 « Annie » verkocht aan reder Achiel Viaene, die het omdoopte tot O.281 « Jenny ».

Wie verwacht heeft dat na de oorlog een lange periode van bloei volgen zou, werd evenwel diep teleurgesteld. De heropbouw en uitbreiding van ons economisch en industrieel potentieel ging zodanig snel, de verbetering van de bevoorrading zo goed, dat we plots voor een crisis kwamen te staan, die ons verwonderde en onverwachts trof. De voedselvoorziening, waarvan iedereen scheen te verwachten, dat deze slechts geleidelijk zou worden aangepast, was — vóór men het besefte — absoluut voldoende geworden en de eigen behoefte naar vis zakte dan ook meteen schrikwekkend. Het is steeds een treurig feit, dat de verzadigde Belg aan geen vis meer denkt en men de personen die vis als een smakelijk en volwaardig gerecht beschouwen, tot de uitzonderingen rekent. In België wordt zeer weinig vis op tafel gebracht als er geen tekort is aan andere voedingsmiddelen. De visserijmiddelen onderzonden hiervan reeds begin 1947 de weerslag !

De Noordzee-gronden bleken gelijktijdig arm te worden aan vistapels en de nieuwe treilers die nog waren ingezet met het oog op de Noordzeevervisserij, moesten overgeschakeld worden op diepzee-operaties. John Bauwens heeft van toen af begrepen dat er geen « verbetering » meer te wachten stond in de Noordzee en over die visserij een groot kruis kon worden gemaakt indien hij de grote rederij — die de P.V. is — aan geen nutteloze avonturen wou bloot stellen.

In 1948 kenden we de grote lock-out van de visserij, die van april tot mei zou duren. Hierbij werden, om druk uit te oefenen op de regering en het nemen van maatregelen ter bescherming van de visserij af te dwingen, het merendeel der vaartuigen stilgelegd. Ook de P.V. nam hieraan deel. In die dagen was de absolute solidariteit tussen de reders en de vissers een voldongen feit en bleven haast alle vaartuigen liggen, terwijl zij allen ten teken van solidariteit de gele vlag hesen.

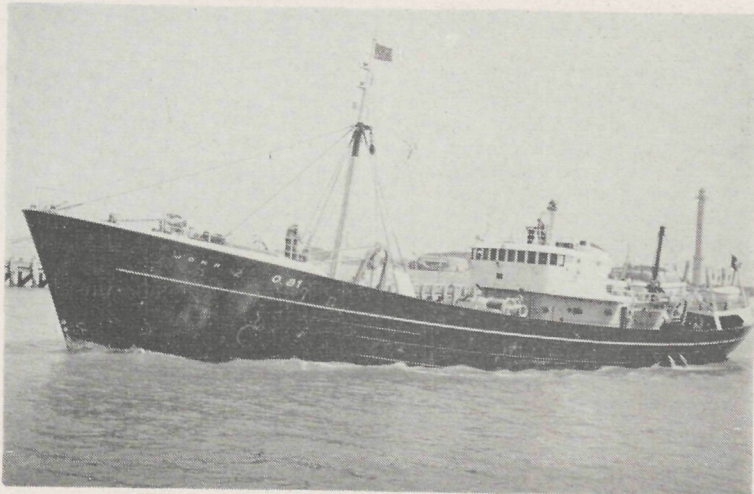
In het visserijbedrijf waren 3.000 werklozen te noteren. Maar het stilleggen der vaartuigen bracht ook in andere bedrijven kritische toestanden teweeg, ijsfabrieken, touwslagerijen en herstellingswerven lagen stil. Het land verloor er elke dag minstens één miljoen aan, terwijl de vis uit vreemde landen lustig verder ingevoerd werd. Eindelijk op 24 mei 1948 gingen onze schepen weer in zee en kon het « Visscherijblad » melden : « Gele vlaggen worden gestreken ».

De crisis was hierdoor evenwel niet opgelost en de jaren die volgden, brachten onze reders nog voor heel wat zware problemen. In 1949 en 1950 kon John Bauwens zelf zijn vloot niet wijzigen. De drie stoom-treilers die de vloot nog telde, lagen zelfs gedurende verschillende periodes aan de kade. Alleen in volle winter en gedurende de hoogtepunten van het haringseizoen kon men hen in zee sturen.

Op 25 oktober en 8 november 1950 werden de O.92 « Graaf van Vlaanderen » en de O.83 « Prince de Liège » naar de Sint Pieterswerf te Hemiksem gebracht om er tot motortreilers omgebouwd te worden.

Zij kwamen terug in het bedrijf op 27 oktober en 13 december 1951, voorzien van een Carels-marine-motor van 755 pk. elk.

Vanaf 1951, toen ook nog de O.82 en O.87 verkocht waren, was de heile vloot alleen nog op diepzeevervisserij aangewezen en ingesteld.



De O.81 « John »

Op 24 april 1951 kochten de reders Verhaeghe en Desaever de O.87 « Gaby » en lieten de naam en het nummer behouden.

De O.82 « Raymond » werd op 7 juni 1951 eigendom van Van Dierendonck en Falleyn te Zeebrugge, die er de Z.82 « Désiré Hilda » van maakten.

De heer Georges Stevens, voorzitter van de beheerraad overleed in 1951 en werd opgevolgd door de man die reeds vijftig jaar de rederij met vaste hand leidde : JOHN BAUWENS !

In de beheerraad zetelden thans de heren Raymond en Philippe Bauwens, zijn zoons ; dhr Raymond Decloet, Joseph Devestele en Louis Le Munter.

De O.80 « Duchesse de Brabant » ging in oktober 1952 over maar voerde reeds toen de naam « Argonaftis ». Met dit vaartuig verdween de laatste stoomtreiler.

Op dit ogenblik bestond de vloot van de Pêcheries à Vapeur nog enkel uit motortreilers, de : O.83 « Prince de Liège », O.85 « Pasteur », O.86 « Edison », O.88 « Curie », O.89 « Marconi », O.92 « Graaf van Vlaanderen ».

Op 7 oktober 1952 werd de eerste werkelijke grote treiler van de rederij te water gelaten.

Het vaartuig mat 56,50 meter lengte over alles, 51,50 meter tussen de loodlijnen, had een breedte van 8,39 meter, 5,25 meter holte, liep 13,75 knopen, kon 150 ton gasolie en 49 ton water bunkeren en mat ongeveer 560 ton.

Mevrouw Serruys was meter en het vaartuig werd, ter hulde aan de werkelijke reder « JOHN » gedoopt en ingeschreven onder nummer O.81. Het was het derde schip van die naam. De hoofdmotor « Carels » ontwikkelde 1.090 pk.

John Bauwens zag hier zijn 47e vaartuig te water glijden, het zou ook zijn laatste zijn...



Bij de inhuldiging van de O.81, Mevrouw Serruys, meter van de O.81, nadat schippers en reders haar een compliment hadden gemaakt.

OVERLIJDEN VAN JOHN BAUWENS

OP 3 AUGUSTUS 1955

De « DEKEN VAN DE VISSERIJ » zoals het « Visserijblad » hem in haar uitgave van 5 augustus noemde, overleed op 3 augustus 1955, op 89-jarige ouderdom. Hij werd naar eigen wens in alle eenvoud begraven.

Maandag 8 augustus had in de dekanale kerk van de hh. Petrus en Paulus een nadien dienst plaats. Een enorme massa woonde deze dienst bij. Op 9 augustus wijdde studio Kortrijk een « in memoriam » aan de grootste visserijreder, die België ooit kende.

Benevens tal van personaliteiten was zijne Excellentie Gouverneur P. van Outryve d'Ydewalle bij de rouwdienst tegenwoordig.

Interessant is het wel bij dit overlijden even een blik te werpen op de enorme en ongebreidelde activiteit van deze « leeuw » die het werk als 't ware verslond.

Beter kunnen we dit niet dan door de vermelding van al de titels die hij voerde :

Ere-voorzitter van het Verbond der Belgische Zeevissers ; ere-voorzitter van de beheerraad der handelskamer van Oostende.

Past-president en stichter van de Rotary-club Oostende ; onder-ere-voorzitter van de Propaganda-vereniging voor visverbruik.

Voorzitter van de N.V. Pêcheries à Vapeur ; voorzitter van de N.V. froid Industriel ; voorzitter van de N.V. Pescator ; voorzitter van de N.V. Ostend-Plage ; voorzitter van de C.V. Industrielle des Pêcheries ; voorzitter van de C.V. Assurances Mutuelle Maritime ; voorzitter van de Bestuurskommissie van de Nijverheids- en Vakschool ; voorzitter van de kredietkommissie der Bank van Brussel.



De heer Raymond Bauwens

Ondervoorzitter van de Gemeenschappelijke Kas voor Zeevisserij ; ondervoorzitter van de Voorzieningskas der Vissers.

Beheerder van de C.V. Oostendse Haard ; beheerder van de C. V. Eigen Haard ; beheerder van de N.V. Armement Alexander ; beheerder van de N.V. Ostendia.

Lid van de beheerraad van het Zeewetenschappelijk Instituut te Oostende ; lid van de beheerraad van de Assurances Maritime Belge ; ere-lid van de beheerraad van V.O.Z.O.R. ; lid van de Royal Yacht Club Oostende.

Voorzitter van de Bestuurskommissie der Stedelijke visserijschool, die daarna de « John Bauwens » school werd genoemd.

Ere-vice Consul van Portugal ; lid van de Klachtenkommissie der Werkloosheid ; voorzitter van het Koninklijk Werk Ibis.

Ook de eretekens die hij in zijn leven mocht ontvangen zijn kenschetsend voor de algemene achting die men hem toedroeg :

Kommandeur in de Kroonorde ; Kommandeur in de orde van Leopold II ; Officier in de Leopoldsorde ; Burgerlijk Kruis 1e klasse ; medaille van de Sociale Voorzienigheid ; Order of the British Empire ; Officier de Mérite Maritime Française ; Ridder in de Kristusorde van Portugal.

Vanaf het afsterven van John Bauwens tot aan zijn rouwulde in de dekanale kerk, hingen op de visserijvaartuigen te Oostende en op alle officiële gebouwen de vlaggen half-top.

Met John Bauwens ging een stevige brok energie, intelligentie en meteen ook geschiedenis en traditie van Oostende heen.

Heeft Jan de Hartog in zijn werk terecht de zeesleepvaart als « Hollands Glorie » betiteld en geroemd, dan mogen we van John Bauwens beweren dat hij « Oostendse Roem » heeft geschapen door aan onze diepzeevisserij een betekenis te geven die niemand ooit had durven verwachten.

Hem werd niet de vreugde geschonken het laatste schip dat hij liet ontwerpen te zien van stapel lopen : op maandag 1 augustus liep de O.89 « Duchesse de Brabant » te water bij Beliard en Crighton, maar John Bauwens - die zoals gezegd twee dagen later stierf - lag op zijn ziekbed.

Het was notaris Jozef De Vestele, beheerder der venootschap, die namens zijn zieke vriend het woord nam en de O.80 tot het vlaggeschip van de vloot uitriep. Een stralende zon speelde met de kleuren in de wimpels van het laatste vaartuig dat onder het waakzaam oog van John Bauwens was ontworpen... en waar hij terecht trots op kon zijn.

Even zo straalde de zon bij de uitvaart van John Bauwens over een welgevuld en voorbeeldig leven waar niet alleen hijzelf, maar ook zijn familie trots konden op zijn...

De O.80 is geruime tijd het mooiste en grootste vaartuig van de vloot gebleven en als er niet reeds een « John » in de vaart was geweest zou het terecht die naam hebben gedragen.

Het meet 573,87 brt., en wordt gestuwd door een « Carels-motor » van 1.250 pk.

EN STEEDS VERDER

De geest van John Bauwens bezielt nog immer de rederij en in het bijzonder zijn zoon en opvolger, Raymond Bauwens. Met evenveel recht als zijn vader zou de huidige promotor van de Pêcheries à Vapeur een wapenschild mogen dragen met de spreuk « ALTYTS DOENDE ».

De belangstelling van het Vorstenhuis voor de ontwikkeling van onze visserij is nog immer levendig gebleven. Op 26 maart 1960 doopte Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Marie-Christine de nieuwste eenheid dezer trotse vloot, de O.85 « PRINCESSE MARIE CHRISTINE ».

Het is het eerste P.V.-vaartuig waar alleen nog aan stuurboord wordt gevist. Deze treiler loopt 15 knopen, is uitgerust met en SEM-CARELS motor van 1.600 pk. bij 350 tm., meet over alles 61 meter en heeft 675 brt. Een zelfde treiler liep 14 mei 1960, van stapel en werd door Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Paola van België gedoopt onder nummer en naam O.90 « Prinses Paola ».

In de geschiedenis van de Pêcheres à Vapeur is dit het vijftigste vaartuig door deze vennootschap ingezet om verder de rusteloze en nog steeds onbekende zeeën te exploreren en onze kustbevolking het werk te geven dat haar van nature toekomt.

Daarom zijn wij gelukkig, juist bij deze vijftigste «visserij-inzet» en het 65-jarig bestaan van de rederij welke in juni 1961 zal gevierd worden, deze geschiedenis te hebben mogen afsluiten als een ere-salut aan allen die ijveren en hebben geijverd voor de werkelijke grootheid van onze Belgische zeevisserij, waarop wij en ons volk, zo fier mogen gaan omdat er steeds nog harder wordt gewerkt en gestreden dan in gelijk welke andere nijverheid of bedrijfstak.

De huidige vloot van deze rederij omvat dus :

- O.80 « Duchesse de Brabant »
- O.81 « John »

- O.83 « Prince de Liège »
- O.85 « Princesse Marie Christine »
- O.86 « Edison »
- O.88 « Curie »
- O.89 « Marconi »
- O.90 « Prinses Paola »
- O.92 « Graaf van Vlaanderen »

Hopelijk vergeten onze Vlaamse vissers nooit hun lichtend voorbeeld, de man die steeds voor hen in de bres stond en onze reders meteen leerde hoe zij hun zaken moesten besturen en hun volk te werk houden, want onlangs nog heb ik van een « oude getrouwe » gehoord: « die bij mijnheer John te werk ging, liep nooit meer weg ».

Wij zijn tevens overtuigd dat de glorierijke weg door wijlen John Bauwens afgelegd, verder door zijn zoon Raymond zal gevolgd worden, daarin kranig genolpen door dezes schoonzoon Jean-Pierre Duquenne, opdat in de moeilijke periode welke de visserij opnieuw doormaakt, niet alleen het hooft boven water genouden zou worden, maar eens te meer de Pêcheres à Vapeur de vlag van de Belgische visserij, als grootste visserijrederij van ons land, hoog zou houden en samen met alle reders klein en groot de huidige crisis zou te boven komen.

P. V.



Een der vele bezoeken van Koning Boudewijn aan Oostende, wanneer R. Bauwens in tegenwoordigheid van de heer gouverneur van Outryve d'Ydewalle hem het Koninklijk yacht overhandigt.

Pioniers in dienst van de rederij P.V.

De vijf mensen die praktisch 50 jaar het leven van de Pêcheries à Vapeur als bediende, walkapitein of walmachinist meegeleefd hebben, zijn Michel Depoorter, Frans Verbanck, Henri Beuren, Jean Dedrie en Oscar Vantighem. We menen deze geschiedenis dan ook niet te kunnen eindigen zonder een woordje te reppen omtrent diegenen wier naam trouw aan de rederij en hun meesters verbonden zijn.

Drie ervan verlaten met het einde van dit jaar ook bepaald de dienst, na er 50 jaar hun medewerking aan verleend te hebben. We noemen : Frans Verbanck, Michel Depoorter en Henri Beuren. Aan die drie mensen zeggen we niet vaarwel, maar geniet verder van het pionierswerk door U allen verricht.

De rederij « Pêcheries à Vapeur » is het werk van John Bauwens, als realisator, animator en bestuurder.

Maar deze man heeft altijd beseft dat hij niet alleen op eigen krachten mocht rekenen, dat hij voor het uitvoeren van zijn plannen ook de medewerking nodig had van mensen die de handen uit de mouwen konden steken en van aanpakken wisten. Een van zijn zorgen is het steeds geweest om personeel bij de hand te hebben dat een betrouwbaar kader zou vormen en hem zou blijven terzijde staan, tot het einde van hun loopbaan.

Dat hij hierin lukte, bewijst tenvolle het feit dat enkele dezer mensen, en vooral zij die het langste en hardste hebben gewerkt, nog jaren na de normale op-pensioenstelling van andere arbeiders en bedienden, in dienst der rederij bleven of nog zijn.

We hebben er daarom aan gehouden in deze uitgave enkele dezer pioniers voor het voetlicht te brengen. We weten dat ook John Bauwens niet zou aarzelen hen een passende hulde te brengen en aan zijn bewonderaars voor te stellen zonder daarom hen te vergeten, die na hen kwamen en nog in dienst zijn.

MICHEL DEPOORTER



Deze knappe ambtenaar op het huidige ogenblik nog directeur-rekenplichtige van de Pêcheries à Vapeur, kwam 50 jaar geleden met zijn vader, een schoenhandelaar, naar Oostende afgezakt van Brussel en verwierf spoedig een plaatsje als bediende aan de wedde van 30 F per maand. Dit was in maart 1911.

Toen was de job van bediende wat anders dan nu. Van 8 uur werken was er geen sprake en de jonge kerel moest dagelijks de uren opnemen van het werkvolk, boodschappen doen, brieven opstellen en schrijven en rapporten maken op een oude schrijfmachine. Het was vaak 7 of 8 uur als hij 's avonds naar huis ging.

Maar Michel was, zoals nu nog, steeds even behulpzaam en dienstvaardig, en hoefde niet lang op bureau te zijn om het bedrijf met al zijn grillen goed te leren kennen. Het is dan ook niet te verwonderen dat hij alle trappen van het werk spoedig doorliep en achtereenvolgens

hulp-bediende, magazijnier, klerk, kassier, boekhouder en tenslotte directeur werd.

In zijn jeugd deed hij veel aan zwemsport en het is dan ook niet te verwonderen dat hij toch nog tijd vond om gedurende 23 jaar secretaris te blijven van de Ostend Swimming Club, die toen zijn glorieetijd meemaakte.

Daarenboven volgde hij 's avonds en 's zondags les in talen, rekenplichtigheid en zelfs in tuinbouwkunde.

Wanneer men hem spreekt over zijn 50-jarige loopbaan bij één en dezelfde baas, dan is het antwoord : « Ik ben hier thuis en ik ben bang de zaak te verlaten omdat het zal zijn alsof ik mijn familie verlaten heb. » Wat de gehechtheid bewijst van iemand die 50 jaar het wel en wee van de firma heeft meegemaakt.

De heer Depoorter is, niettegenstaande een zware operatie welke hij onlangs nog meemaakte, opnieuw flink te been en nog beheerder of kommissaris van verschillende maatschappijen, waaronder de « Oostendse Haard », « Froid Industriel », « Onderlinge Visafslag », Paritaire Commissie, Pescator en Rederscentrale, zonder te spreken van de vele diensten welke hij talrijke mensen nog steeds bewijst.

Hij is tevens drager van verschillende eretekens waaronder die van het nijverheidsereken 1e klasse, ridder in de Kroonorde en de Zilveren Palmen in de Kroonorde voor Sportverdienste.

Het is een van de ambtenaars van wie kan gezegd worden, dat hij steeds door en vóór alles zijn maatschappijen diende zonder zich te bekommeren om de vele beslommingen welke zulks met zich brengt en vergetend de talrijke uren na het bureau welke hij voor het welzijn van zijn medemensen besteedde.

De rust welke hij thans zal nemen, is wel verdiend en hem ten zeerste gegund.

FRANS VERBANCK



is bij mijnheer John in dienst gekomen toen hij pas 14 jaar en half was en slechts voor loopjongen kon spelen. Dat gebeurde op 29 mei 1901. In feite wou Fransje naar zee, want zijn vader had ook gevaren en de jonge Verbanck had van dat echte zeemansbloed in de aderen en had daarbij de zee lief. Maar de dokter die hem moest onderzoeken vertrouwde evenwel zijn ogen niet en gaf hem niet de vereiste goedkeuring. Misschien heeft die dokter wel een vergissing begaan, want eerstens ziet Frans, die er met Kerstdag 74 is geworden, nog steeds goed uit, alhoewel hij «brilt» en tweedens was hij zeker gesneden uit het hout waaruit men de beste schippers maakt. Maar vermits hij niet varen mocht, zocht hij toch naar een werkkring die verband hield met de zee. Die kans heeft mijnheer John hem gegeven en nooit hebben noch mijnheer Bauwens, noch Frans zich dat beklagd. Zij konden goed met elkaar opschieten en hadden veel respect voor elkanders werk.

De acht eerste jaren deed Frans Verbanck al wat hem maar onder handen kwam : boodschappen, enveloppen schrijven, rekeningen helpen maken, een beetje ernstiger bureelwerk, werkuren pointeren, enz. 's Avonds vond hij er zelfs plezier in om met een overall in de herstellingswerkplaatsen te helpen. Alle werk was hem lief en nooit was het te hard, te veel of te zwaar.

Plots kwam hij in de visafslag van John Bauwens terecht en daar heeft hij gewerkt lijk geen ander. Hij is er een halve eeuw «de vriend» van iedereen geweest die toch streng en nauwgezet zijn werk verrichtte

en op wien iedereen kon rekenen als er moeilijkheden kwamen, of geschillen op te lossen waren. In 1906 trok hij bij de loting het nummer 362 en dat spaarde hem van de militaire dienst. Hij heeft zijn «lotje» nog steeds bij zich, zorgvuldig bewaard. Het is zelfs niet vuil geworden.

In 1909 trouwde hij met Leonie Ureel die nog steeds zeer bezorgd is om de welvaart en gezondheid van haar halve trouwboek en van wien men de toegewijde zorgen nog steeds merkt aan haar handelingen en blikken, wanneer men Fransje bezoekt. In 1914 namen ze de herberg « In 't Meivisje » over maar de oorlog brak uit en de familie Verbanck kwam in Engeland terecht. Frans werd gemobiliseerd, maar kreeg er door toedoen van de heer John Bauwens een « jobke » op een bureel, zodat hij het wat gemakkelijker had.

Op een bepaalde dag had de heer Bauwens hem dringend nodig en probeerde Frans een paar uur vrij te krijgen voor hemzelf. De oversten van Frans Verbanck zouden wel gewild hebben... maar hij had zich zodanig ingewerkt dat het bureelwerk zonder hem spaak liep en hij als «onmisbaar» geen verlof kon krijgen.

Straffen toebak zeggen ze daar tegen !

Na de oorlog deed Frans hier zijn werk verder, terwijl zijn Leonie tot in 1934 bleef pinten tappen in «'t Meivisje».

Buiten zijn activiteit als visafslager werd hij, tot aan de ontbinding, secretaris bij de «Voorzorgskas der Zeevisserij», was dd. griffier bij de GKZ en directeur bij de SV Verenigde Visafslagers, waarna de hele zaak overgegaan is naar het OVA en Frans Verbanck natuurlijk ook.

Frans heeft het pas stilgelegd in 1959, maar dan kwamen er teveel symptomen in téns, zegt Frans, om me aan te manen voorzichtig te worden : ik vierde mijn gouden bruiloft, werd overgrootvader en voelde me eer een beetje ziek. Dan heb ik gezegd : «Frans gij wordt oud, jongen, leg het stil».

Zijn op rust gaan heeft heel wat mensen verwonderd en uit hun lood geslagen, iedereen was dusdanig aan Fransje Verbanck gewoon geworden dat ze hem, net lijk in Engeland tijdens de eerste oorlog, «onmisbaar» oordeelden.

Denk nu ook niet dat alles bij Frans van een leien dakje is gelopen :

Zijn zoon Charles sneuvelde in de tweede wereldoorlog en dat heeft Frans en zijn echtgenote een zware klop gegeven.

Frans zelf kreeg voor zijn toewijding tijdens de eerste oorlog het Militair Ereteken 14-18 en het Burgerlijk Kruis 1e klas. In juni 1946 kwam hij voor zijn 45 jaar dienst, de Gouden Medaille in de Kroonorde.

In 1939 werd er van Frans geschreven dat hij zo goed was dat er velen misbruik van hebben gemaakt maar dat hij zeker géén vijanden kende, want dat hij werkelijk zijn hele leven heeft «gediend».

Nu rust Frans in zijn villa te Bredene en verzorgt er zijn bloemen. Want Frans' liefde tot de natuur, die vroeger tot uiting kwam in zijn trek naar de zee, is hem gebleven. Hij ondernam vroeger lange wandelingen, te voet of per fiets en geen hoekje van ons Vlaamse land is hem onbekend gebleven.

Van hem mag gezegd dat, buiten zijn werk in de Pêcheries à Vapeur, hij honderden mensen heeft geholpen en gediend. Beter kan het van hem niet uitgedrukt.

HENRY BEUREN

is een man die het klappen van de zweep kent.



Hij moet niet ver in zee gaan om te voelen hoe een treiler loopt en of hij vast op het water ligt. Aan hem heeft de rederij een walkapitein die er zijn mag ! Ook hij is van de oude garde die door John Bauwens zelf werd gevormd en wiens leven vergroeid is met de rederij.

Hij was elf jaar toen hij in 1901 begon te varen.

Eerst als jongen aan boord van de O.89 «Gerard» onder de vaste hand van schipper Em. Declerck, daarna geleidelijk als lichtmatroos en matroos aan boord van andere vissersvaartuigen, waarbij hij achtereenvolgens de schippers Defer en Ponjaert leerde kennen.

Zijn eerste grote reis, naar IJsland, zou hij meemaken in december 1910.

Aan boord van de O.86 «Isa», gevoerd door schipper Coene, kende hij in december 1911 zijn eerste ongeluk. Het vaartuig ging verloren in de storm en na 18 uren rondzwalpen in een open boot, werden de bemanningsleden opgepikt door een Noorse driemastbark en te Leidt afgezet.

In 1912 werd Henry stuurman op de O.85 «Président Stevens» onder schipper Defer en toen in februari 1914 een bemanning werd samengesteld voor de eerste Congo-reis van de O.130 «Jacqueline» werd hij als stuurman aangemonsterd, terwijl Arsène Blondé het bevel er over voerde.

De zending werd aldus toevertrouwd aan twee mannen wien het zeker niet aan initiatief en durf ontbrak, terwijl zij midden in elke situatie nog steeds poogden het hoofd klaar te houden om rijp te overleggen voor zij een overhaaste beslissing namen.

Zoals we weten keerde het vaartuig, door het uitbreken van de oorlog, in oktober 1914 terug te Oostende.

Henry Beuren moest soldaat worden, maar werd afgekeurd.

Geladen met vluchtelingen vertrok het vaartuig einde der maand naar Milford Haven en Beuren was van de partij.

In december kreeg hij het bevel over de O.97 «Marie-Louise».

In 1916 wist Henry Beuren en zijn bemanning de opvarenden van een Engels visserijschip, dat door een duikboot in de grond werd geboord, te redden. Hiervoor kreeg hij een zilveren schaal die hij steeds als een relikwie behandelt en nog steeds bezit.

In 1919 — terug te Oostende — kreeg hij het bevel over de O.87 «Emmanuel», en achtereenvolgens de O.86 «Ady» in 1921 en de O.88 «John» in 1923. In hetzelfde jaar als zijn vriend «Tjannie» Dedrie, kwam hij aan wal, t.t.z. in 1925. Met af en toe een reis aan boord van een of ander vaartuig, vooral de O.89, O.75, O.76 en O.97 gleden de jaren voorbij tot in 1940. Ook hij werd uit zijn gewone doen geschud.

De directie gaf hem telegrafisch bevel de vaartuigen naar Engeland te laten varen, de stoomtreilers naar Fleetwood en de motortreilers naar Milford of La Rochelle. Maar La Rochelle bleek een uitgesloten kans, zodat de vaartuigen die weg konden naar Engeland gingen. In Engeland zag Henri Beuren met lede ogen zijn vaartuigen, waar hij zo trots op was, stuk voor stuk in beslag nemen, tot alleen nog de O.98 overbleef als stoomtreilers en de O.86, O.87 en O.88 als motortreilers. Deze moest hij volledig gebruiksklaar laten maken.

In zijn notas lezen wij, en het zal hem pijn gedaan hebben : « O.86, Georges Eduard, in februari 1941 gans klaar en uitgerust en na » 4 dagen kreeg ik een telegram dat het vaartuig gestrand is op IJsland » en 5 man overleden. »

Het zijn heel eenvoudige woorden, maar er zit een heel drama in, dat we beter aanvoelen dan enig auteur het beschrijven kan. Stel U voor de walkapitein die met veel toewijding een schip laat uitrusten, zorgvuldig een bemanning kiest en na vier dagen verneemt dat het vaartuig verloren is...

In hetzelfde jaar verneemt hij het vergaan van de O.88 «John», door een onderzeeër in de grond geboord, en hij schrijft daarop : « en » alzo door den gansen oorlog gebleven met de O.87, dat was al van » de PV-boten die overbleef ».

Ik ken Henry niet bijzonder goed, maar als ik zijn notas lees dan heb ik de indruk dat hij in zijn openhartig taaltje zijn hele ziel bloot legt in een paar woorden.

Einde januari 1946 kwam hij uit Engeland terug en organiseerde weer de goede gang van de visserij bij de P.V. als walkapitein.

Henry Beuren heeft nu meer dan 60 jaar dienst, hij is er thans 72, en denkt eraan of hij nu geen pensioen zou nemen, maar dan een écht pensioen, om eens een beetje te rusten, zegt hij.

Of die rust meer dan verdiend is, hoeven we niet te zeggen.

JEAN DEDRIE



Walmachinist Jean Dedrie is uit een eenvoudig gezin geboren te Oostende op 30 december 1894. Op 15-jarige leeftijd kwam hij in dienst als leerling-bankwerker bij de «Pêcheries à Vapeur» (ten jare 1910) in de werkhuizen gelegen langs de Stockholmstraat. Ten einde zich in het beroep te bekwamen ging hij in 1911 naar Antwerpen, waar hij als leerling bij de scheepswerven John Cockerill te Hoboken aanlandde. Op 1 april 1914 kwam hij terug bij de «Pêcheries à Vapeur» om er leerling-machinist te worden. John Bauwens, die in de twintigjarige jongen wel wat gezien had en zijn werklust waardeerde, liet hem terug naar Antwerpen vertrekken, waar hij toezicht moest uitoefenen op de herstellingen die zouden geschieden aan de stoomketel van de O.97 «Marie-Louise».

De jonge toezichter kweet zich meer dan behoorlijk van zijn taak en won meteen nog een flink stuk meer van de achting van John Bauwens. Ten einde zijn «poulain» nog meer te laten leren, keek hij uit naar andere gelegenheden om Jean Dedrie méér stielkennis bij te brengen en vond voor hem een plaats als 4e machinist aan boord van de Engelse koopvaardijvaarder «SS Lockwell» van de rederij Roth Brothers uit Engeland. Aangemonsterd te Antwerpen ging de reis over Brazilië, de Verenigde Staten, China en Christmas Eilanden. Op 18 augustus 1914 monsterde onze stadgenoot af te Barry Docks in Engeland.

Inmiddels stond Europa in rep en roer.

Dedrie moest Oostende bereiken langs Folkestone over Vlissingen, want de maalboten Oostende-Dover waren reeds geschorst.

In september ging het weer van Oostende naar Milford Haven aan boord van de O.130 «Jacqueline».

Tijdens de oorlogsjaren bleef Jean aan boord van de vaartuigen der rederij varen, eerst als trimmer op de O.97 «Marie-Louise», daarna als stoker op de O.87 «Emmanuel» en de O.130 «Jacqueline», waarop hij de 26 mei 1915 de strijd meemaakte tegen de onderzeeër die de «Mowenna» had aangevallen.

Na deze reis kwam hij aan boord van de O.81 «Isa», waarover zijn vader, Louis Dedrie, het bevel voerde.

Terug te Oostende kwam hij aan boord van de O.85 «President Stevens», waarop hij bleef tot 1925.

In dit jaar is «Tjannie Dedrie» aan de wal geroepen als «walmachinist» van de rederij.

Toch zou hij nog varen.

Al was het maar een retourtje naar Engeland, maar met enkele jaren tussen de heen- en weerreis.

Bij het uitbreken van de tweede oorlog ging hij met Henri Beuren, de walkapitein, naar Engeland aan boord van de O.83 «Prince de Liège» die opstevende naar Milford Haven.

Daar oefende hij verder zijn werk uit als toezichter op de motoren van de O.85, O.81, O.82, O.87, O.88 en O.86.

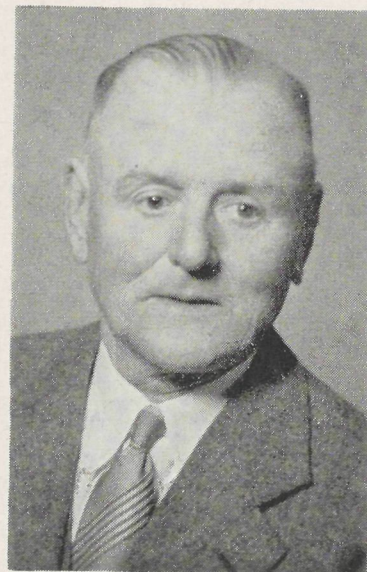
In december ging hij over naar de nieuw gestichte «Oostendse Rederij», die de O.87, O.88 en O.86 in uitbating nam.

Hij kwam als walmachinist voor de «Pêcheries à Vapeur» naar België in december 1945 terug en vervult tot op heden nog deze dienst.

Sedert 1945 heeft hij de evolutie in de motoren meegemaakt en nog steeds is zijn grote bevoegdheid voor de rederij van kostbaar belang, daar niet alle motoristen, bijzonderlijk ten huidige dage, hun stiel kennen.

« Tjannie » zoals ze hem noemen is niet alleen een uitstekend leermeester maar voor de bemanning van het machien, een kameraad en een goed mens.

OSCAR VAN TYGHEM



In september 1919 op 20-jarige leeftijd in dienst van de Pêcheries à Vapeur gekomen, was hij steeds de rechterarm van Frans Verbanck en de knappe visafslager zoals we hem nu nog steeds kennen.

Als er van iemand kan gezegd worden dat hij zijn job boven de rust lief heeft, dan is het wel van Oscar, voor wie nooit iets te veel is en die sedert 41 jaar afslager is van de Pêcheries à Vapeur en later van de Onderlinge Visafslag, toen deze samen met de afslag der Pêcheries à Vapeur versmolten werd in coöperatieve vorm.

Steeds nog even knap, mag van hem gezegd dat weinigen hem zullen nadoen, want alhoewel de 60 jaar bereikt, heeft hij nog steeds bij het afroepen een heldere stem en is deze lastige job hem zo eigen, dat niemand hem dit zal nadoen.

Dat de Pêcheries à Vapeur aan hem evenals de andere recordhouders in dienst steeds een uitstekend ambtenaar heeft gekend, hoeft geen betoog.

We hopen hem nog vier jaar in dienst te mogen zien want zijn raad is voor de jongeren van onschatbare waarde.

Verboden nadruk — Veel van deze inlichtingen werden ons ter hand gesteld door de heer Marcel Poppe, adviseur op het Ministerie van Verkeerswezen. Gehele of gedeeltelijke overname van deze geschiedenis is niet toegelaten.

LIJST VAN SCHEPEN 1896-1961

Jaar in dienst	Jaar uit dienst	Naam en nummer van schip		Scheepswerf
1896	1899	O.81	Marie-Louise SS	Engelse constructie
1896	1912	O.86	Isa SS	Engelse constructie
1897	?	O.20	Alphonse SS	Forges et Aciéries de Bruges
1897	1899	O.61	Emmanuel SS	Forges et Aciéries de Bruges
1897	?	O.65	Prosper SS	Forges et Aciéries de Bruges
1897	29-11-03	O.85	Gabrielle SS	Forges et Aciéries de Bruges
1898	1910	O.82	Albert SS	Forges et Aciéries de Bruges
1898	?	O.89	Gérard SS	Forges et Aciéries de Bruges
1898	?	O.99	P. V. X SS	Forges et Aciéries de Bruges
1899	1911	O.81	Emmanuel SS	Forges et Aciéries de Bruges
1899	?	O.97	Marie-Louise SS	Forges et Aciéries de Bruges
1904	1906	O.83	Roi des Belges SS	Forges et Aciéries de Bruges
1905	?	O.85	President Stevens (Maquette) SS	Cockerill Hoboken
1906	?	O.83	Marcelle SS	Cochrane te Selby (Yorkshire) Engeland
1909	?	O.82	Gaby SS	Cochrane te Selby (Yorkshire) Engeland
1910	?	O.130	Jacqueline SS	Cockerill Hoboken
1910	?	O.131	John SS	Cockerill Hoboken
1912	?	O.87	Emmanuel SS	Cockerill Hoboken
1912	?	O.81	Isa SS	Cochrane Selby
1922	?	O.86	Ady SS	Cochrane Selby
1922	?	O.83	Philippe SS	Aberdeen ?
1923	?	O.88	John SS	Aberdeen ?
1924	?	O.89	Anny MS	Fleetwood ?
1924	?	O.85	Marcelle MS	Scheepswerf Gent - Zelzaete
1924	?	O.75	Albert SS	Scheepswerf Gent - Zelzaete
1924	?	O.76	Prosper SS	Ex Engels
1926	?	O.97	Jacqueline SS	Ex Engels
1926	?	O.98	Marie-Louise SS	Ex Canadees
1926	?	O.99	Jeanne SS	Ex Canadees
1926	?	O.80	Duchesse de Brabant SS	Ex Canadees
1928	?	O.177	Commandant Bultinck SS	Ex Engels
1928	?	O.81	Annie (Photo) MS	Beliard Crighton Oostende
1929	?	O.89	Freddy MS	Ex Canadees
1930	?	O.87	Gaby MS	Beliard Crighton Oostende
1930	?	O.82	Raymond MS	Beliard Crighton Oostende
1936	?	O.88	John MS	Scheepswerven Boel Temse
1936	1952	O.86	Georges-Edouard MS	Scheepswerven Boel Temse
1937	motor 1951	O.80	Duchesse de Brabant SS	Scheepswerven Boel Temse
1938	motor 1951	O.83	Prince de Liège MS	Ex Engels (Mersey Class)
1938	1958	O.92	Graaf van Vlaanderen MS	Ex Engels (Mersey Class)
1945	?	O.85	Pasteur MS	Motorisatie St Pieter Hemiksem
1945	?	O.86	Edison MS	Scheepswerven Boel, Temse
1945	?	O.88	Curie MS	Scheepswerven Boel, Temse
1945	?	O.89	Marconi MS	Scheepswerven Boel, Temse
1953	?	O.81	John MS	Scheepswerven Boel, Temse
1956	?	O.80	Duchesse de Brabant MS	Beliard Crighton, Oostende
1960	?	O.85	Princesse Marie-Christine MS	Beliard Crighton, Oostende
1960	?	O.90	Prinses Paola MS	Beliard Crighton, Oostende

Algemene electriciteitsondernemingen
 Specialiteit scheepsinrichtingen
 Electriscbe benodigdheden

D. & O. Opdedrynck

Officieel verdeler der batterijen **TUDOR**
 Officieel verdeler der staalbatterijen **NIFE**

H. BAELSKAAI 5 OOSTENDE
 Telefoon 737.76 H.R. 931-2632

G. Van Putte & Zoon

H. Baelskaai 36 Tijdokstraat 22
 Oostende Zeebrugge
 Tel. 715.69 Tel. 544.24

TOUWWERK — STAALDRAAD — MIXTETOUW
 ALLE NATUUR- EN KUNSTVEZELSGARENS
 ALLE SOORTEN NETTEN — ZEILEN — BACHEN
 ALLES VOOR ZEEVISSERIJ

Onderlinge Visafslag



De heer André Berbiers, huidige directeur van O.V.A.

Ingevolge de naoorlogse omwenteling inzake verplichtingen op sociaal en fiscaal gebied, waren de kleine reders niet meer bij machte individueel de hen opgelegde formaliteiten te vervullen.

De Pêcheries à Vapeur, steeds op de bres voor het behartigen van de belangen van de visserij, deed belangloos afstand van haar privé afslagkantoor en was de voornaamste bewerkster van de tot stand koming van de S.V. Onderlinge Visafslag, die in september 1950 van wal stak.

SCHEEPS- en INDUSTRIEVERWEN

Enima

Hendrik Baelskade 34 — Oostende

Tel. 715.23

STEEDS AAN DE SPITS

Tengevolge van dit klaar doorzicht van de Pêcheries à Vapeur heeft deze instelling sedert haar oprichting grote uitbreiding genomen en onder de kundige leiding van haar gewezen directeur, de heer Frans Verbanck, bijgestaan door Oscar Van Tyghem, en thans onder deze van zijn opvolger, de heer André Berbiers, werden onschatbare diensten bewezen aan de tientallen kleine reders, die in de O.V.A. hun vaartuig laten beschrijven. Niemand beter dan de massa leveranciers, door het innen van duizenden rekeningen en de honderden vissers door het vervullen en verzekeren van hun sociale rechten, kunnen zulks bewijzen, want dagelijks worden hier miljoenen franks verhandeld.

De Pêcheries à Vapeur mag met reden trots zijn op deze jongste spruit harer betrachtingen die een sociale rol verricht, waarvan de leden niet genoeg de waarde kunnen schatten. Waar vóór de oorlog de afslag 2,25 pct kostte, beloopt ze thans voor de leden van de coöperatieve slechts 1,50 pct. De O.V.A. is een bank van lening voor reder en visser. Ze controleert alle rekeningen en sociale lasten en ze staat bij de hogere sociale diensten van de staat bekend als een der best ingerichte organismen van ons land. We brengen daarom ook graag hulde aan de huidige directeur André Berbiers, welke het werk van Frans Verbanck op een voortreffelijke wijze voortzet ten bate van reder en visser.



Her personeel van de Onderlinge Visafslag (O.V.A.)

Garage Legein

Dr Ed. MOREAUXLAAN 163
OOSTENDE — Tel. 735.42

KRANEN — SPECIALITEIT DEPANNAGE
ALLE HERSTELLINGEN — DIESEL-SERVICE

Pescator

Zoals we reeds hebben gemeld werd de NV «PESCATOR» opgericht op 30 maart 1928.

In België werd deze oprichting als «revolutionair» beschouwd, want van vismeel wist men hier niet zoveel af als een koe van safraan eten. Om het rechtuit te zeggen : het produkt was hier nog onbekend !

Alleen als meststof werd het sporadisch gebruikt en dan nog uitsluitend ingevoerd vismeel, vermits we geen eigen produktie hadden.

De verwerking als meststof was dan nog zeer primitief. Dit niet-tegenstaande de verwerking ervan een zeer lange geschiedenis kent. Herodotus schreef reeds dat door de zon gedroogde vis als voedsel aan de dieren werd gegeven. De galante Marco Polo ontdekte op zijn vele ontdekkingsreizen dat men langs de kusten van de Arabische zee en in Siberië de visafvallen als meststof gebruikte.

Eerst in de tweede helft van de 19e eeuw werd de industriële produktie overwogen en aangevat. Hierbij ging het hem er vooral om uit de visafvallen olie te winnen en werd weinig belang gehecht aan de kwaliteit van het meel.

Slechts in de jaren 1900 werd men er zich van bewust dat vismeel als veevoeder nuttig kon zijn. Door de industriële verwerking te verbeteren heeft men toen gepoogd om de voedingswaarde ervan te verhogen en stilaan is men gekomen tot de huidige kwaliteit dat men «VOLMEEL» noemt, een meel dat alle voedende bestanddelen van de vis heeft behouden.

De eerste vismeelinstallaties werden in 1928 door de NV Pescator alhier te werk gesteld. Bij gebrek aan gelijkaardige installaties op het Europees continent, was de directie en haar technische staf volledig op eigen opzoekingen en ondervindingen aangewezen. Toch kon door hardnekkig werken en met behulp van eersterangs-ingenieurs en deskundigen de kwaliteit zeer snel op een uitzonderlijk hoog niveau worden gebracht.

Spoedig werd vastgesteld dat de extractie-methode die in de eerste maanden werd toegepast, niet de gewenste kwaliteiten leverde en dat naar andere middelen moest worden uitgezien, wilde men het kliëntefeel jaarlijk bewijzen dat de waarde van deze fabricatie alle aandacht waardig was.

In 1931 kwam men, na allerlei ervaringen, tot het cooker-press-systeem, waardoor de kwaliteit van de visolie aanzienlijk verhoogde en de vitamine-rijkdom een tot nog toe ongekende dichtheid bevatte. In de laatste tien voor-oorlogse jaren deed het bestuur van de fabrieken anderzijds uitzonderlijke inspanningen om de fabrikanten van veevoeder op het belang van ons vismeel te wijzen. Geleidelijk werden proeven genomen en kwam men tot aanzienlijke verwerkingen in de veevoederfabrieken. De roem die de Pescatorprodukten, als «kwaliteits-fabricatie» genoten, brachten de volledige Belgische veevoedernijverheid ertoe het vismeel van deze fabrieken te verwerken.

Tijdens de tweede wereldoorlog ging de fabricatie, bij gebrek aan grondstoffen, zeer snel achteruit en moest men er zelfs toe komen om andere produkten te fabriceren, waarin dan meteen een bijdrage geleverd werd in de voedselvoorziening van de bevolking en in de tewerkstelling.

Na de oorlog werd de voor-oorlogse produktie met spoed weer aangevat en ontwierp men de volledige modernisatie van de fabrieken.

In 1951 werd een volledige nieuwe installatie tot het vervaardigen van «Condensed Fish Solubles» in werking gesteld. Op dit ogenblik was «Pescator» dé modernste installatie van het vasteland. Zelfs het perswater van de vis, dat vroeger verloren liep, werd van nu af verwerkt tot een waardevol produkt. Dit nieuwe produkt bevat benevens talrijke vitamines ook aminozuren en groeifaktoren. Ook het probleem van de verontreinigde afvoerwaters was hier meteen door opgelost.

Het eigenlijke «VOLMEEL» werd bereikt in 1952, toen de «Condensed Fish Solubles» in het vismeel konden verwerkt worden. Op die wijze was men ertoe gekomen om dit meel ALLE voedende bestanddelen van de vis te geven.

Bij Pescator was men evenwel niet gauw vergeten en zocht men steeds verder naar méér en betere aanpassingen.

In 1954 werd nogmaals omgebouwd en waar we zoëven hebben gezegd dat Pescator de modernste installatie van het vasteland bezat, mogen we gerust schrijven dat het van nu af aan TOT DE MODERNSTE OVER DE HELE WERELD BEHOORDE. Alleen bescheidenheid weerhoudt ons ervan stoutweg te beweren «het is de modernste ter wereld» !

Speciaal het vernietigen van de reuk werd thans verzorgd en verwezenlijkt. Iedere machine is sindsdien met een eigen opzuigleiding voorzien, waardoor de reuk totaal wordt afgezonderd en vernietigd. In de buitenlucht en omgeving is deze reuk werkelijk tot een strikt minimum herleid. Meteen werd een nieuw, modern laboratorium ingericht, waar fabricatie en kwaliteit nauwkeurig, in elk stadium, worden gevolgd en onderzocht.

Een andere zorg van het bestuur is steeds geweest over onderlegd personeel te beschikken en kaders te vormen van betrouwbare mensen, die zich de fabricatie zodanig eigen maken dat ze werkelijk «volleerde» vaklui worden.

Naast de hoge kwaliteit van de produktie is ook de onderlegdheid van het personeel in de beroepsmiddelen een algemeen gekend feit.

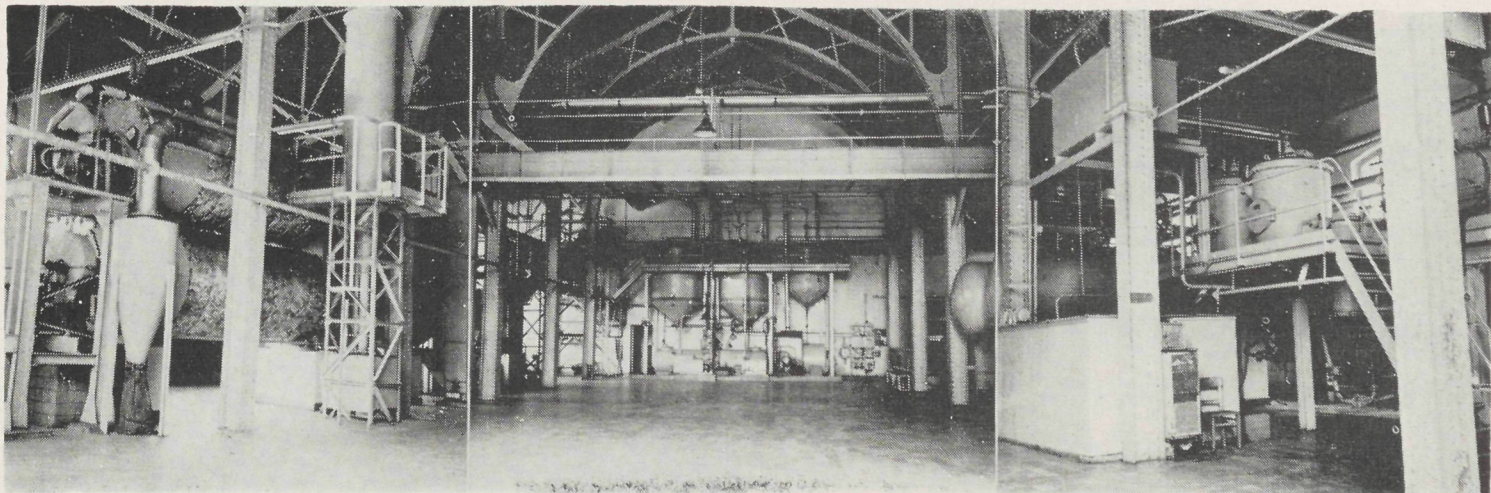
Bij deze korte geschiedenis van de ontwikkeling der vismeelfabrieken «Pescator» voegen we graag enkele bemerkingsen toe :

1. deze installaties werden verscheidene malen door beroepslui uit andere landen bezocht en genieten in de wereld-vakpers een faam die we tot nog toe te veel hebben onderschat.
2. drukken we hier nogmaals op het feit dat deze fabrieken tot de modernste in de hele wereld behoren en voor heel wat ingenieurs en deskundigen tot model hebben gediend. Dit verbaast wellicht enkele lezers, maar wij lijden te dikwijls aan een minderwaardigheidscomplex, waarbij we steeds gaan denken dat het in het buitenland altijd beter en moderner is.

Welnu, vriend lezer en vooral gij, Oostendenaars, noteer dit goede : wij hebben in onze stad dé modernste vismeelfabrieken van Europa, die meteen een der beste is over de hele wereld.

Dit hebben we te danken aan de ontwerper en stichter John Bauwens en vooral aan de heer De Kersmaecker welke sedert meer dan 30 jaar de bezieler is van deze instelling, steeds strevend naar beter en perfect.

Daaruit blijkt tenslotte eens te meer hoe John Bauwens en thans zijn zoon zich zo hebben weten te omringen, dat ze werkelijk in elke afdeling over leiders beschikken, zoals er weinig te vinden zijn.



Een binnenzicht van de N.V. Pescator

Froid Industriel



De heer Jean De Kersmaecker

Een van de belangrijkste bedrijven die John Bauwens, in het kader van zijn «Pêcheries à vapeur» deed oprichten, is onloochenbaar de «Froid Industriel». Hebben heel wat mensen, bij de oprichting, deze stichting als te vooruitstrevend willen beschouwen, thans moet eenieder toegeven dat een dergelijk bedrijf werkelijk een noodzaak is in de hedendaagse visserijnijverheid en heel wat, o.m. de ijsbevoorrading, het bewaren van vis aan boord en het stockeren van vis aan land, er ver op vooruit is gegaan sinds het ontstaan en dank zij de «Froid Industriel».

John Bauwens voorzag werkelijk de ontwikkeling der visserijnijverheid tot in de minste details en werkte niet alleen als een handig en ernstig zakenman, maar tevens als iemand die de toekomst doorzag. Ongelukkig heeft de werkelijke bedrijvigheid van deze nijverheid, tengevoige van de eerste wereldoorlog, vertraging gekend.

De Froid Industriel werd officieel gesticht op 19 juli 1914. Stichters waren de heren John Bauwens, Jules Baels, Louis Demunter, Albert Stevens (de toenmalige president van de Pêcheries à Vapeur).

Het oprichten der eerste gebouwen, langs de Brandariskaai, werd stilgelegd tengevoige van de eerste wereldoorlog.

Na de vijandelijkheden werd hieraan voort gedaan, doch de productie bleek de eerste jaren niet omvangrijk genoeg, zodat het fabriek van de heer Namesse te Bredene moest overgenomen worden om er tijdens de zomermaanden ijs te bereiden, om de productie van het eigen fabriek aan te vullen.

In 1934 werden langs de Rederijkaai nieuwe gebouwen opgericht, hegeen vooral noodzakelijk bleek tengevoige van de uitbating der nieuwe visserijhaven en vismijn. Thans konden de schepen reeds heel wat gemakkelijker bevoorrad worden en moest men niet meer vanaf de Brandariskaai met ijs leuren of voeren tot aan de nieuwe vismijn en haven.

De tweede wereldoorlog brak uit en de «Froid» had er natuurlijk onder te lijden, maar — nuchter bekeken — minder dan men had kunnen verwachten. Dit was enerzijds te danken aan de scherpzinnigheid van de beheerders en anderzijds aan een verregaande naïviteit van de Duitsers.

De Duitsers hebben het ook nooit in hun knappe koppen gekregen om eens van dichterbij te gaan kijken.

De machienen en compressoren waren met planken en zand overdekt en werkelijk zodanig gecamoufleerd dat niemand kon zien wat er onder de openstapeling van visplanken, hout en zand, was weggedoken.

Met de burelen was het erger gesteld: deze gingen in de vlammen op en meteen verdwenen de nog jonge «archieven».

De Engelsen hebben in 1944 van de koelkamers der fabrieken gretig gebruik gemaakt en stockeerden er tot 1.000 ton bevroren vlees voor de bevoorrading van hun troepen.

Dit geeft meteen een beeld van de toenmalige mogelijkheden der instellingen.

Vóór de oorlog werd het ijs naar de vaartuigen gebracht per kamion. Vanaf 1946 begon hier verandering in te komen en werden de schepen door een sleepboot tot vóór de ladingsgoten der fabriek gebracht.

Een verder doorgedreven mekanisatie kwam tot stand in 1949 en van toen af werd het ijs in gemalen toestand geleverd, en was de fabricatie zodanig georganiseerd dat het ijs, zelfs aan boord, niet meer diende aangeraakt te worden vóór de vis erin terecht kwam.

Niet alleen praktisch, maar ook hygiënisch gezien, leverde dit een massa voordelen.

De noodzakelijkheid diepvriesinstallaties te bouwen, deed zich meer en meer gevoelen en de eerste ardeling kwam in 1953 tot stand. Reeds in 1955 moest deze uitgebreid worden, evenals de fabricageafdeling. Sinds kunnen de fabrieken 40 ton vis diepvriezen aan — 40° C en opslaan in goed ingerichte koelkamers tussen — 25° C en — 35° C. Men beschikt over meer dan 6.000 kubiek meter vriesruimte met onderscheidelijke temperaturen van -4°, -25° en -35°. Het cliënteel dat steeds talrijker wordt maakt thans regelmatig gebruik van de beschikbare ruimten voor het opslaan van vis, naring, makreel en sprotvoorraden.

De diepvriesinstallaties werden in 1957 verder aangepast, zodat de volledige bewerking, vanaf het vlekken en fileteren, geschieden kan in de vereiste omstandigheden, waardoor de produkten in werkelijk «ideale» omstandigheden behandeld kunnen worden. Zij worden thans ingevroren op lopende band, gereinigd en verpakt en in de opslagplaatsen afgeleverd zonder snedelijke aanrakingen.

De levering in de vismijn werd sinds verleden jaar gemoderniseerd en vergemakkelijkt, zodat het ijs thans toekomt op platte wagens, getrokken door kleine tractors, die gemakkelijk manoeuvreren. Op deze wijze kunnen vrachten van 5 à 6 ton handig ter plaatse worden besteld, zonder veel heen en weer gesjouw. Dit ijs zit natuurlijk in zakken verpakt.

Sinds enkele tijd heeft de firma diepgevroren visfilets onder het merk «Iceberg» op de markt gebracht. De filets worden onder vacuüm verpakt in vegetale plasticzakjes en vervolgens in een kartonnen doosje geborgen.

Dit procédé heeft als voordeel dat de filets in het zakje zelf kunnen gekookt worden en er zich dus geen visreuk in huis verspreidt.

De vis wordt bovendien in zijn eigen sap gekookt zodat zich dus niets in het kookwater kan oplossen.

Daar de filets gekruid zijn, hoeft de huisvrouw alleen een saus klaar te maken om de visschotel volledig te maken.

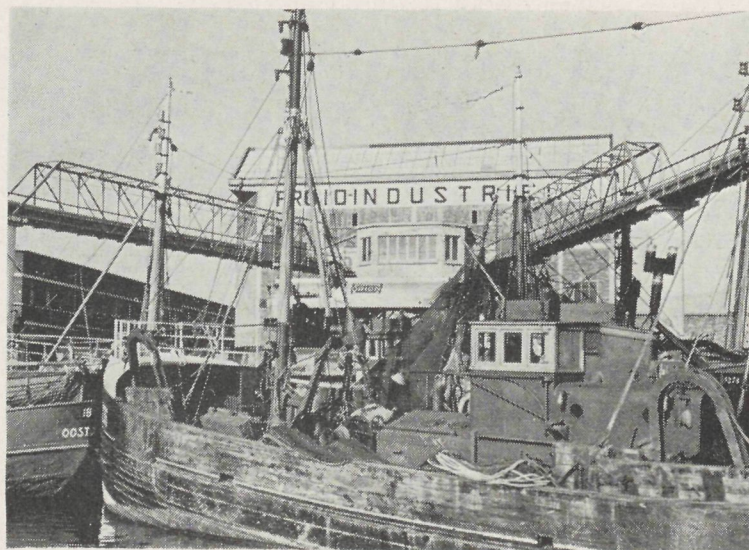
Het verpakken onder vacuüm heeft bovendien nog als voordeel dat de diepgevroren vis niet kan uitdrogen.

Sinds het overlijden van de heer John Bauwens heeft zijn zoon Raymond hem hier als voorzitter opgevolgd en is de directie nog steeds toevertrouwd aan de heer Dekersmaecker.

De ontwikkeling van het bedrijf wordt best geïllustreerd door de opeenvolgende kapitaalverhogingen die we in de loop van het bestaan dezer firma mochten noteren:

1914 :	kapitaal	350.000 F
1920 :	kapitaal	1.050.000 F
1921 :	kapitaal	2.000.000 F
1934 :	kapitaal	4.000.000 F
1939 :	kapitaal	6.000.000 F
1952 :	kapitaal	21.000.000 F

Bij deze laatste kapitaalverhoging werd een concurrerende firma, de «Froid Artificiel» opgeslorpt.



Een zicht op de Froid Industriel

S.C. Industrielle des Pêcheries en de Assurance Mutuelle Maritime



De heer Londès, directeur van de Industrielle des Pêcheries

Onder de vele initiatieven welke John Bauwens tot stand bracht, behoren twee belangrijke firma's, nl. de Industrielle des Pêcheries en de verzekering Assurance Mutuelle Maritime.

De eerste coöperatieve maatschappij beoogde de herstellingen van de vaartuigen der reders zo goed en goedkoop mogelijk te verrichten onder het waakzaam oog van bevoegde leiders.

De tweede coöperatieve liet toe de vaartuigen van de aangesloten reders in coöperatieve te verzekeren en te herverzekeren, waardoor enorme kosten gespaard werden. De Industrielle werd op 8 september 1922 gesticht op initiatief van John Bauwens en Henri Londès, nog steeds directeur van beide firma's.

2700 aandelen werden onderschreven door een 9-tal reders, waaronder we vooral Pêcheries à Vapeur, Golder, Oostendse Rederij, Jules Baels, Pêcheries du Nord, Pêcherie des Flandres en rederij Noordzee vonden.

Het doel was lofwaardig en het resultaat schitterend. Alle herstellingen en plaatsingen van motoren worden er niet alleen kundig, maar ook goedkoop verricht, wat tenslotte het doel door de stichters beoogd, heeft doen bereiken. Hetzelfde kan gezegd worden van de coöperatieve verzekering voor vissersvaartuigen, welke dezelfde dag werd gesticht met het doel de verzekeringspremies naar omlaag te duwen en in betere voorwaarden verzekerd te zijn.

De leiding van deze twee maatschappijen werd toevertrouwd aan de heer Londès, die sedert bijna veertig jaar op een perfecte en zeer beoogde wijze deze twee coöperatieven tot eenieders tevredenheid leidt.

Daarmee wordt bewezen, dat John Bauwens reeds 40 jaar geleden verwezenlijkte, wat anderen hem later zouden nadoen. De heer Londès is ten andere een zeer knappe en ervaren techniker inzake verzekeringen en steeds behept om zijn medemensen te helpen, wat een verdienste van het grootste belang mag genoemd worden.



Het personeel van de Industrielle des Pêcheries

BESLUIT

Nu de visserij ziek is, mag gezegd dat wat de groten, 40 jaar geleden, verwezenlijkten, ook door de kleinen had kunnen tot stand gebracht worden, moesten ze wat meer samenhorigheidsgevoel bezitten.

Wij zijn de mening toegedaan dat dergelijke prachtige en vooral nuttige verwezenlijkingen van één man, zoals John Bauwens en zijn knappe medewerkers, tot voorbeeld moeten dienen van alle reders zonder onderscheid.

Benevens de huidige rederscentrale dient door allen verder eendrachtig gestreefd naar een beter samenwerking en vereniging van al wat ons gemeen is en een afschaffing van al wat ons verwijdert.

Wordt dit begrepen, dan zal de Belgische visserij er terug bovenop komen.

Doet men het niet omdat het eigenbelang van enkelen primeert, dan moeten zij die er niet willen aan meedoen, ten onder gaan.

MOTOR MACK - DIESEL 130 PK - 2.000 T
 met injectiepomp — starter — dynamo en compressor
 Enige prijs : 18.000 F
 Omkeerkoppeling in oliebad voor 200 P.K. Prijs : 7.500 F
 Schrijven bureel blad onder nummer 2329V

**REDERS en
 VISSERS,
 VOOR UW
 SOCIALE LASTEN
 en BOEKHOUDING**
 wendt U in volle
 vertrouwen tot de
 beroepsvereniging

HAND IN HAND

O. V. A., VISMIJN OOSTENDE Tel. 721.73

**LEVEREN
 PLAATSEN
 HERSTELLEN
 WISSELSTUKKEN**

Gekend adres voor de kust :

**LOUIS
 DEDRIE**

Vertegenwoordiger **MOËS - motoren**

40 tot 230 P.K.

Hulpmotoren HATZ 3 tot 15 P.K.

P.C.R. 4958.41 H.R.O. 110.78 Telefoon (privé) 735.54

**WERKHUIS
 VICTORIALAAN - OOSTENDE
 TEL. 753.37**

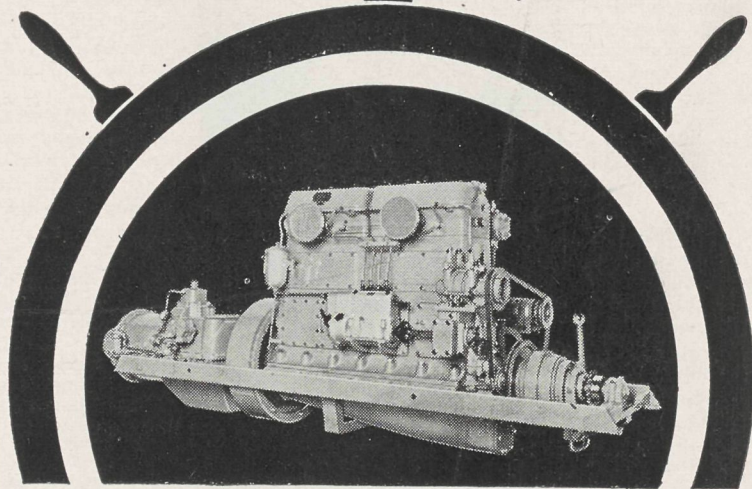
DIESEL



MERCEDES-BENZ

DIESEL

**Scheeps- motoren
 spaarzaam, zuinig en bedrijfszeker**



van 20 tot 3.000 PK.

Rechtstreekse invoerders voor België — Agentschap in heel het land

MATINAUTO PVBA

1072, WAVERSE STEENWEG — BRUSSEL 16 — Tel. 35.20.20 (10 l.)

**ADVERTEERT
 IN HET VISSERIJBLAD,
 UW VAKBLAD!**

S.A.I.T.

**SOCIETE ANONYME
 INTERNATIONALE DE
 TELEGRAPHIE SANS FIL**

OOSTENDE
 21, H. Baelskaai
 Tel. : 715.70

NIEUWPOORT
 46, Kaai
 Tel. : 231.51

ZEEBRUGGE
 4, Wandelaarstr.
 Tel. : 541.21

**VOOR ALLE RADIOTOESTELLEN
 DECCA-NAVIGATORS**

**VERKOOP
 VERHUUR
 ONDERHOUD**

S. A. I. T. Tot Uw Dienst S. A. I. T.
MEER DAN 50 JAAR ERVARING IN MARITIEME RADIO

De stationchef van Oostendse vismijn verdient alle lof

Tengevolge van de staking in het Binnenland en vooral in de Borinage is het weeral de visserij en de vishandel van de Kust, welke enorm veel schade lijdt.

We brengen nochtan in deze lijnen graag hulde aan de werkelijk voortreffelijke wijze waarop de stationchef van Oostende-Vismijn en zijn personeel betracht hebben, te redden wat er te redden is van de vele verzendingen, die terugkeerden of bleven stropen.

Inderdaad vrijdag waren 9 wagons vis uit Wallonië en andere delen van het land teruggekeerd. Tot laat in de avond werd ge-

werkt om de schade tot het minimum te herleiden.

De heer Decoster en zijn ambtenaars verdienen alle lof.

Voorwaar zulke ambtenaars verdienen de grote eer, dank zij hun plichtsbefes vele tien duizenden franks van talrijke handelaars gered te hebben.

En zulks mag wel eens aangehaald worden, tenware dergelijke

plichtsbefessende ambtenaar de banvloek zal krijgen van de opruimers, wier taak alleen in berust, 's lands economie en de huidige sociale welvaart te niet te duiden.

Bijgeloof bij de vlaamse visser

(vervolg van artikel dat op 1 december in ons blad verscheen)

De vissersvrouw mocht ook de verwarde trossen niet ontknopen, wanneer dit het geval was. Dat betekende immers nog grotere miserie op zee...

Het was streng verboden aan de bemanning van een sloep te «snikeren» op zee, dat wil zeggen hout afsteken of aanpunten met een zak, of ander mes. Dat bracht ongetwijfeld averij bij aan de kor. De kor was immers de grootste bekommernis van de visser tijdens de reis.

Hoewel we tevergeefs naar een verband zoeken, moeten we aanstippen dat de kor niet met de bezem mocht schoon geveegd worden. Het net mocht alleen met water gereinigd worden. Liefst met zeewater.

Om naar het kombuis te dalen gebruikten de vissers de schuine kiekentrap, t.t.z. een gewone sportladder. Het was de vissers streng verboden de laarzen uit te trekken en het been te plaatsen tussen 2 laddertreden. Dat zou fataal op verwickelingen uitlopen.

Achter deze sportladder waren enkele planken aangebracht, die aldus een soort schapraai moesten vormen, waarop enkele potten of braadpannen geplaatst werden. Er bestond eveneens drakonisch verbod het gerei uit deze open kast te nemen door de opening tussen de sporten. Nieuw onheil bedreigde de onbezonnen visser, die zulks waagde. Niemand heeft ons echter de oorsprong of uitleg van dit bijgeloof kunnen verklaren.

Alle sloepen zonder uitzondering, liepen in vroegere jaren gedurende de Heilige Week, en ten laatste op Witte Donderdag, de haven binnen. In geen enkel geval zouden de Oostendse vissers op Goede Vrijdag gevestigd hebben. Wie het zou gewaagd hebben, liep gevaar lijken of doodshoofden op te halen. Ten ware ze zware averij zouden opgelopen hebben.

In de tijd dat de loting nog bestond, naaiden de moeders een kleine medaille in de rechtermouw van de jonge vissers die moesten loten. Dit om de genadige be-

scherming van O. L. Vrouw of de heilige Antonius in te roepen.

Het is algemeen bekend dat een visser meer verzet is op «kaakstikken», d.i. kabeljauwkoppen, grote krabben, enz. dan op fijne vis, zoals tarbot, tongen, enz. De karkassen of dekschilden van deze grote krabben moesten eerst platgestampt worden, vooraleer ze in zee te werpen. Anders zouden ze op het water blijven drijven. En dat woordje alleen riep op zichzelf het griezelige van een «drijvende drenkelings» op.

Wanneer de slaap van een visser in zijn kooi benauwd werd door kwelgeesten, wangedrochten, enz. kon hij gelukkig het berijden van deze nachtmerries of «kokkemoare» (verbastering van het Frans «cauchemar») bezweren met eierschalen in zee te werpen. Nochtans moesten de eierschalen eerst platgeklopt worden vooraleer ze over boord te gooien. Zo niet zouden de kwelgeesten blijven «drijven» en terug aan boord geraken.

Men mag de vissers nooit een goede reis toewensen, wanneer ze reisvaardig liggen. Dit brengt alvast een magere vangst bij. Of erger nog: de een of andere averij aan het vistuig, zo niet aan de sloep zelf. Wanneer iemand zich daarover toevallig misgrijpt, verkozen de vissers de reis tot de volgende dag uit te stellen. Het ging vroeger en misschien heden nog? zo ver dat sommige vissers, wanneer ze op het punt stonden zee te kiezen, behoedzaam in het midden van de straat liepen, met de blikken koppig neerwaarts gericht. Dit om te voorkomen dat bekenden op hun weg hen eventueel geluk zouden toewensen op hun reis.

Bestaan er werkelijk zeemeerminnen? Een eeuw geleden bekeerden Oostendse vissers af en toe nog zeemeerminnen ontmoet te hebben. Het waren wezens half vrouw, half vis. De zeemeerminnen zwommen sierlijk op het water, wisten de voorzaten van onze vissers te vertellen. Ze doken onder als «bruintjes» wanneer men ze naderde. Onze vroegere zeelieden beweerden ook dat de zeemeerminnen melodieuze zongen, en dat doet ons denken aan de Duitse legende «Die Lorelei».

«Uit Winden».

KERSTFEEST IN GODTSCHALCK EN IBIS



De gelukkige oudjes aan de feestdis

Zaterdagmiddag bracht het Rode Kruis een bezoek aan de oude vissers van het Godtschalck tehuis om er met enkele jonge meisjes en heren een serenade te geven en lekkernijen uit te delen.

Zeggen we terstond dat onze oude zeebonken zich niet onbetuigd lieten en dat hartziekten en reumatisme niet gevoeld werden, toen ze met de jonge dames meedans-

Zondag was het, zoals sedert 25 jaar, de beurt aan ons blad om hen te vergenoegen.

Buiten de gewone Bols geschonken door het gemeenteraadslid en oud reder de heer Dedeurwaerder, waarvan ze 's avonds een paar druppels lekker binnen namen, was het 's avonds koekebrood en 100 gram tabak dat ze ontvingen, terwijl een paar warme pantoffels hen zullen toelaten hun voeten voor gans het jaar behoorlijk te verwarmen.

's Middags was het rijst met kien, de enige keer in een jaar 't Is gezond en vooral lekker. Dat de ene bil niet groter mocht zijn dan de andere wist beenhouwer Stekelorum van de Smet de Naeyerlaan heel goed. Hij had er goed voor gezorgd dat alle stukken even groot waren.

Er is immers 's zondags geen meid meer om ze op te dienen en en gelukkig komen dan twee zusters van het militair hospitaal een handje toesteken, zodat de vertroeting waarvan onze oude vissers het voorwerp zijn dank zij sociaal begripen, geen ijdel woord is.

EN OP IBIS ?

Hier zijn bijna alle kinders die dagen bij familie of vrienden in vakantie. Het belet niet dat onze wezen aldaar nog veel moeten ontberen bij gebrek aan toelagen voor deze lovenswaardige inrichting.

Als men ziet dat er anderzijds in een ander domein zoveel geld verkast wordt, waar het nuttiger zou kunnen gebruikt worden en dat de sociale verkwisting elders groot zijn, dan vraagt men zich af in welke partij sociaal voelenden werkelijk leven.

Hier is nood en behoefte aan een moderne keuken, moderne eetplaatsen en slaapkamers. Veel is reeds verbeterd maar veel zou nog kunnen gedaan worden in het belang van onze toekomstige zeelie-

den welke niet het geluk hebben in eigen milieu opgevoed te worden.

Waar de aandacht ven velen naar onze oude vissers op Godtschalck gaat, zou nog meer aandacht dienen besteed aan de hulp en de opvoeding dezer wezen, niet dank zij allerlei speelgerief, maar dank zij de herinrichting van deze instelling.

Aan de directie en hun beheerders komt alle eer toe voor de lovenswaardige inspanningen door hen gedaan met het weinige geld waarover ze beschikken.

Het bedrag door ons blad opgehaald zal ditmaal besteed worden aan de verbetering en het veraangenamen van de eetzaal, waar banken en tafels nog dateren van vóór 50 jaar geleden.

Het Nieuwsblad van de Kust	
Fa Leon Van Eessel, verzekeraars	1.000,—
Hulp in Nood Rederscentrale	5.000,—
Hand in Hand, Zeebrugge	1.000,—
Verbond der Kustvisserij	1.500,—
Fa Louis Senecaut	1.000,—
Coöperatieve SCAF	500,—
Scheepsbouwer J. Deweert	1.000,—
Expert Nic Estur, Antwerpen	300,—
L. Dedrie	300,—
A. Berbiere	100,—
Bell Telephone, Antwerpen	250,—
Vallauris	200,—
P.P.	110,—
Dr Roger Adriaens	500,—
Eug. Vlietinck Z.543	100,—
J. Bonnevie	300,—
Mevr. Ch. Roets	100,—
Lijst Terrijn :	
Familie Zorg	100,—
Brij A. Meiresonne	200,—
School St Amandsberg	47,—
Oostendse Kredietbank	250,—
Werkhuizen A. Brusselle	500,—
Geschonken door het huis Dedeurwaerder : 2 liter oude klare	
G. Van Waes	200,—
André Timmermans	100,—
Danielle Bécu	100,—
Froid Industriel	1.000,—
Caltex	500,—
Anoniem	150,—
Gobert - Monbaliu R.	200,—
De Groote Theophile	200,—
L'Industrielle des Pêcheries, S.C.	200,—
Cadron Julien	100,—
Vanstechelen	100,—

NIEUWS VAN DE ZEEBRUGSE VISSERSHAVEN

Bij het vastslaan van de kor liep de Z.270 schipper Falleyn Karel schade op. Wegens de harde ruk werd de voorgalg aan stuurboordzijde totaal uitgerukt twee dekbalken en planken van het voordek werd uitgerukt.

De Z.491 schipper Trotteyn Albert was uitgevaren ter visserij op de Botney-grounds. De omkeerkoppeling was ontzet en defekt, waarop de motor stil viel. Bij nazicht bleek dat de omkeerkoppelingbak tekenen van overhitting vertoonde. Radiotelefonisch kwam de schipper in verbinding met de Z.516 schipper Augustin Vlietinck die het vaartuig op sleeptouw nam naar de haven van Zeebrugge.

De Z.561 schipper Gilbert De-maecker had een defekt aan de motor. Bij nazicht stelde men vast dat de sproeier defekt was. De schipper kwam radiotelefonisch in verbinding met de Z.408 schipper Ackx Germain en vroeg een reserve stuk aan het schip. Ondertussen was de motor van de Z.561 stilgevallen. De Z.408 vaarde terstond het defekte vaartuig ter hulp doch bij het tegen elkaar komen van beide vaartuigen op zee werd de reling van de Z.408 over een lengte van 3 m gebroken. Het reservestuk werd aan boord gehaald en de Z.561 kon normaal de visvangst voortdoen ter hoogte van de Noordhinder.

Toen de Z.264 schipper Maurice Fletser ter visvangst was nabij de Noordhinder sloeg de kor vast. Bij het inwinden hoorde men een hard gekraak en stelde men vast dat de as van de lier gebroken was. De kor werd dan verder met de hand ingewonden.

De Z.583 schipper Leopold Van Dierendonck was ter visserij toen het vaartuig schroefdefekt leed. De hulp werd ingeroepen van de Z.560 die het vaartuig opsleepte naar de haven van Oostende.

Toen de Z.470 schipper-eigenaar Verbeke Pieter ter visserij was op ongeveer 50 mijl Noord van Zeebrugge werd bij het inhalen van de kor vastgesteld dat een vliegtuigmotor in het net stak. Deze was een 12-cilinder in V vorm, met lengte van 1,50 m en hoogte van 1 m. Deze woog ca 700 kg. De zonderlinge vangst werd verkocht in de thuishaven.

De Z.93 schipper Valeer Janssens was ter visserij toen het schip stormschade leed. Een zware zee kwam over het achterschip, waarbij de reddingboot uit zijn stoel gelicht werd alsmede de inventaris. Ook de kettingbalken werden aan beide zijden over boord weggeslagen.

Motorist Georges Delanghe van de Z.422 gleed uit bij het afdalen van de trap van de machinekamer. Hij liep inwendige kneuzingen en een wonde aan de linkerelleboog.

Bij het inhalen van de kor kreeg motorist Van Torre André van de Z.470 een prik van een staaldraad in de linkerwijsvinger. Hij moest

zich door een dokter laten verzorgen en kreeg 10 dagen volledige werkonbekwaamheid.

Toen matroos Savels Karel van de Z.435 hielp bij het inhalen van de kor kwam een zware zee over het dek gerold, waarbij hij met volle geweld tegen de stuurbrug geslingerd werd. Hij liep inwendige kneuzingen op en een verstuing van de linkerbovenarm. — Z.

BELGISCH - NEDERLANDSE VISSERIJ - ALMANAK 1961

De Belgisch-Nederlandse Visserij Almanak 1961 is zopas verschenen. Dit voor alle vissersvaartuigen onmisbaar werk is te verkrijgen in de burelen van «Het Nieuwsblad van de Kust», St Jorisstraat 18, Oostende, of door storting van 200 F + 10 F verzendingskosten, op postchecknummer 41.89.87 van «Het Nieuwsblad van de Kust, Oostende, of «Het Visserijblad», Oostende (zelfde nummer) en in NOORDZEE BOEKHANDEL, Vindictivelaan 22, Oostende.

HET BINNENVAREN VAN DE VISSERSHAVEN

Bericht aan de schippers

Het doet zich voor dat binnenkomende schepen, bestemd naar de vissershaven, twee korte seinstoten geven vóór dat ze de toeganggeul van deze haven bereiken en zonder te weten of vanuit deze geul schepen komen of niet; daarna steken zij over naar de Oostkant en, langs de Noorderhoek schorend, varen ze de geul binnen.

Ik moge de aandacht van de schippers vestigen op het verkeerde van deze handelswijze, om reden dat, krachtens het reglement!

— zij de rechterkant van de havengeulen dienen te houden en dus, binnenkomend, ruim om de Noorderhoek hoeven te stomen;

— het attentiesein een lange stoot is op de scheepsfluit;

— het sein «twee korte stoten» gebruikt wordt bij het in het zicht zijn van een ander betrokken schip en betekent «ik verander mijn koers naar bakboord».

EEN PRACHTIG WERKJE OVER DE HARING

Dezer dagen verscheen in de reeks van Boekjes van de Opvoedkundige Dienst van het Kon. Belg. Instituut voor Natuurwetenschappen van de hand van de heer Sylvan Lefevere, assistent aan dit instituut, een prachtig werkje van 46 blz. over de haring.

Dit werkje is voor de studerende jeugd van de grootste instructieve waarde en bevat allerlei aangelegenheden die haring aanbelangend.

De schrijver zal met de verspreiding er van werkelijk zijn doel bereiken en wij zijn overtuigd dat de rijke en mooie illustraties zeker hun doel zullen bereiken.

We hopen spoedig te kunnen meedelen of dit boekje verder verspreid wordt en hoeveel het kost.

HET VISSERIJBLAD

Wordt alleen per abonnement verkocht en is tevens elke DONDERDAGAVOND verkrijgbaar in NOORDZEE-BOEKHANDEL, 22, Vindictivelaan, Oostende.

Het abonnementsgeld kan gestort worden op postcheck 41.89.87 van Het Visserijblad en kost per jaar : 250 F of 19 gulden per 6 maand : 125 F of 10 gulden per 3 maand : 75 F of 6 gulden

Zij hadden pech...

HET BINNENVAREN VAN DE VISSERSHAVEN

SCHADE AAN WINCH Z.212

SCHADE AAN WINCH Z.212

Toen de Z.212, van reders De-meester en Cattoor de visserij bedreef, werd vastgesteld dat er schade opgelopen werd aan de winch. Het vaartuig werd in de thuishaven hersteld. — B.

HET GESCHENK VOOR DE MAN !

Geef dit jaar eens iets nuttigs aan uw man of verloofde !

Ja, maar wat ?

Waarom geen playschaal of passer, die zijn voorradig in alle formaten bij

NOORDZEE BOEKHANDEL

Vindictivelaan 22
Oostende

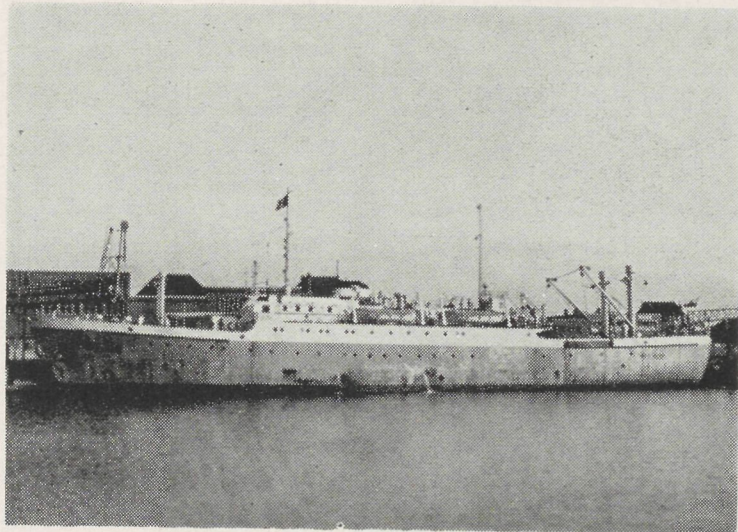
MOTORDEFEKT VAN O.96

Toen de O.96 «Cassita» van reder Deschepper Frans terug de thuishaven aandeed, werd vastgesteld dat de motor onregelmatig draaide. Bij een onderzoek werd vastgesteld dat de cilinderkop van de eerste cylinder gearsten was.

WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN
ABONNEMENT OP
HET VISSERIJBLAD

FABRIEKSCHIP TE OOSTENDE



Het Poolse fabriekschip «DALMOR» (Foto Roland)

In de vissershaven te Oostende heerste er dinsdag een ongewone drukte. Immers, langsheen de kade van de haven lag een Poolse fabriekschip en het dient niet gezegd dat dit de bewondering en de nieuwsgierigheid gaande hield van de gehele Oostendse vissersrijweld.

Laten wij onmiddellijk zeggen dat dit vaartuig een pracht van een fabriekschip is, dat beantwoordt aan de meest moderne opvattingen en comfort, althans wat de bouw betreft.

Wij hadden ten andere de gelegenheid in de loop van diezelfde dag een bezoek te brengen aan de GDY 300 «DALMOR» terwijl er volop geladen werd. Om dit ogenblik werd de haring die vroeger gevangen werd door de Poolse treilers en die in de diepvries gestoken werd bij de Frigorifères du Littoral, afgehaald om naar Polen overgebracht te worden.

Het vaartuig verkeert nog in gloednieuwe staat. Het is ten andere de eerste reis die ondernomen werd gezien het vaartuig pas in oktober 1960 in de vaart kwam, en dus amper 3 maanden oud is. Het is uitgerust met een Zwitserse motor SULZER van 2.400 pk. Het vaartuig kan geladen een snelheid van 12,5 knopen ontwikkelen en ongeladen 13,5 knopen. De lengte bedraagt over alles 85 m en de breedte nagenoeg 14 m. Voor wat nu de inhoud betreft, kan gezegd worden dat het vaartuig een 700 ton filets kan vervoeren.

Aan boord van de GDY 300 «DALMOR» zijn standvastig 96 man werkzaam waaronder begrepen zijn, vissers, officieren en onderofficieren.

Op het dek zijn 33 man tewerkgesteld, onderdeks 46 terwijl de overige 17 werkzaam zijn in de machinekamer. Van het onderdeks tewerkgestelde personeel dient opnieuw een onderverdeling gemaakt te worden want in een spe-

ciaal hiervoor voorziene ruimte bevinden zich de verschillende installaties die aangewend worden voor het verwerken van de vangsten.

Zo bevindt zich aan boord van de «DALMOR» o.m. een machine om de vis te ontkoppen, te wassen, en dan een speciaal apparaat dat instaat voor het fileren van de vis. Na die verschillende bewerkingen worden de filets gewogen in pakken van 3,5 kg en daarna ingevroren in een ruim die een temperatuur van -38° C. kan bereiken.

Al die handelingen geschieden volledig automatisch voor wat betreft het verwerken van grote kabeljauw, kleine kabeljauw, schelvis en rode bonen. Voor wat de platvissen aangaat, kan gezegd worden dat dit nog met de hand geschiedt.

Opmerkelijk is hier wel het feit dat er door die verschillende mechanische bewerkingen niet in het minst verlies geleden wordt. Het ontknopen van de vis geschiedt volledig identiek als zou dit met de hand geschieden, terwijl het fileren van de vangst, gepaard gaat met niet het minste verlies. De vis wordt van zijn vel ontdaan en de graten verwijderd, even nauwkeurig als het werk van een vakkundig visbewerker.

Aan boord is ook een glaseermachine die de vangsten met een dunne laag ijs omgeeft waardoor het uitdrogen van de vis verhinderd wordt. Dit is ten andere het principe dat in onze diepvriesinstallaties ook gebruikt wordt.

Onze gids, de eerste officier, wees er ons echter op, dat er ook aan dit zeer moderne vaartuig nog wel een en ander kan verbeterd worden. De ondervinding zal zulks leren.

Onze gids wist ons nog te vertellen dat dit vaartuig jaarlijks zowat 300.000 à 350.000 dollar dient op te brengen opdat het zou rentabel zijn. Tot op heden werd die

BERICHTEN

uit het BUITENLAND

HET BRITS-IJSLANDSE INCIDENT

De Brits-IJslandse onderhandelingen met betrekking tot het gehele regeringen inzake het vraagstuk welke gerezen is tussen de stuk der territoriale wateren, worden nog steeds voortgezet. Ondanks dit hoopt men in Britse kringen dat het akkoord wel degelijk in 1961 zal bereikt worden. De toestand welke aktueel tussen de beide delegaties heerst is inderdaad minder gespannen dan dat dit tot op heden het geval was, terwijl vernomen werd dat van beide zijden bepaalde toegevingen zouden gedaan worden. — B.

NIEUWE EENHEID

De visserijmaatschappij «Nippo» uit Venezuela, die nu reeds twee Japanse tonijnvangers exploiteert, heeft de plannen goedgekeurd

ondervinding nog niet opgedaan, maar hij verhoopt wel dat dit cijfer zal kunnen bereikt worden.

Het vaartuig zal jaarlijks zowat 1.100 ton filets kunnen produceren terwijl de kostprijs hiervan zal neerkomen op ca 10 F het kg. Daarnaast bestaat er ook nog de produktie van vismeel en visolie.

Zo we ons niet vergissen is dit het vierde van dit bouwsoort en zo ze voldoening geeft, zou een reeks van 24 dergelijke fabriekstreilers in Polen gebouwd worden.

De huisvesting en het eten van de bemanning mag uitstekend genoemd worden en het kan niet ontkend dat niets ontzien werd om het de bemanning gezellig en confortabel te maken.

Daarenboven is dit vaartuig voorzien van de meest moderne toestellen welke voor de navigatie geschikt zijn.

Een bezoek aan boord was de moeite waard.

Spijtig voor ons land, kunnen de rederijen tot de bouw van dergelijke schepen niet overgaan. Ze kosten zomaar meer dan 200 miljoen frank en hebben het groot risico bij ons niet rentabel gemaakt te kunnen worden.

Het vaartuig kan ook zelf de visserij bedrijven en gaat hiervoor meestal naar de visserijgronden van New-Foundland waar de rode bonen een hoofdbuit uitmaken.

Het vaartuig onderneemt gewoonlijk zeereizen van 70 à 80 dagen, waarna het de thuishaven aandoet voor het lossen van de produktie en bevoorrading. — B.

voor de bouw van een derde vaartuig. De twee eerste vaartuigen hadden elk een bruto-tonnemaat van 250 ton terwijl het nieuwe 300 brutoton zou hebben. — B.

ITALIE LEVERT AAN TUNESIE

De Italiaanse scheepsbouwerven zullen eerstdaags 4 nieuwe vissersvaartuigen leveren aan Tunesië. Deze vaartuigen, die terloops gezegd de meest moderne vaartuigen van de Middellandse zee zullen zijn, werden gebouwd voor rekening van de Nationale Dienst voor de Visserij van Tunesië als opleidingsvaartuigen en terzelfdertijd als vissersvaartuigen. — B.

JAPAN

Een trawler met een lengte van 78 m, de «Amagi-Maru», die de visserij langs achter zal bedrijven en bruto-tonnage van 2.550 ton heeft, werd geleverd door een scheepsbouwervat uit Hiroshima.

Het vaartuig is uitgerust met een Diesel-motor van 2.400 pk. Het heeft een totale inhoud van 214 ton ingevroren vis, en is het grootste Japanse vaartuig van dit type. Het vaartuig zal in de loop van de komende lente vertrekken voor een eerste zeereis naar de visserijgronden langsheen de kusten van Australië en Nieuw-Zeeland. — B.

BRITSE

GEZONDHEIDS- MAATREGELEN

Het Britse Ministerie van Volksgezondheid, in samenwerking met zijn kollega van Landbouw en Visserij heeft met ingang van 1 december een nieuwe reglementering in voege gebracht voor wat betreft de gezondheid in het onderhoud van de voedingsprodukten in de havens. Ook voor wat betreft de vervoerinstellingen, de publieke diepvries-opslagplaatsen en alle andere opslagplaatsen werden bijzondere maatregelen getroffen. — B.

LEEST

HET

VISSERIJBLAD

oostendse markt en vismijnecho's

Aangezien Kerstmis dit jaar op ten bezorgen.

een zondag kwam, werd er maandag geen verkoop ingericht in de stedelijke vismijn. Aldus kon men verwachten dat er op de twee overblijvende dagen veel vis zou aangevoerd worden. Vooral als men de verwachtingen nagaat wäre dit zo geweest. Verschillende vaartuigen hebben zich echter laten afschrikken, en met reden, van de toestand in het land en gingen in een vreemde haven hun vangst verkopen. Zo kwamen er in plaats van acht IJslanders slechts twee verkopen en hierdoor alleen reeds, werd de aanvoer geminimaliseerd.

De totale aanvoer was inderdaad ca 8.000 bennen kleiner dan verleden week, toen er toch ook al niet te veel vis werd aangevoerd.

Deze kleine hoeveelheid vis was echter juist gepast om in een toestand als deze, waar het verzenden een groot vraagteken is, mee weg te kunnen. Verschillende handelaars hebben deze week zeer weinig gekocht en zullen dit hoofdzakelijk zelf aan hun klanten moe-

Ondertussen hebben de schepen welke dinsdag verkochten niet zo slecht gevaren. De prijzen waren die dag zeer goed en zelfs merklijk beter dan vorige week.

Vooral tongen, tarbot, kabeljauw, schelvis en sommige andere fijnere soorten kregen renderende prijzen.

Spijtig waren sommige vangsten erg klein zodat deze goede prijzen toch geen waarborg vormden voor een renderende opbrengst. Bij een normale aanvoer zou men de vis immers veelvuldig hebben moeten opvangen. Of de stakers ook daaraan denken, is een andere zaak.

Haring was er deze week in het geheel niet of althans in zeer geringe mate. De meeste schepen lagen de ganse week aan de kaai, deels omwille van het slecht weer en deels omwille van de feestdagen, tijd waarin de vraag naar haring zeer miniem is.

De kustvisserij was ook minder gelukkig dan verleden week, bijzonder de sprotvissers. Ook hier gelden bovengenoemde redenen.

De totale aanvoer bestond tijdens de afgelopen week uit 3.755 bennen vis en 23.750 kg tongsortering.

Een van deze schepen maakte een erg lange reis, hetgeen de kwaliteit niet erg bevorderde. Bovendien bestond het grootste deel van deze vangst uit wijting zodat de gemiddelde prijs voor deze vangst betaald, een vals beeld geeft van de gemiddelde prijs voor IJslandvis. De tweede vangst die meer gevarieerd was en ook een betere kwaliteit vertoonde, gaf een getrouwer beeld. De duurste soorten waren deze week kabeljauw, leng, schelvis, klipvis, koolvis en schaat. De gemiddelde prijs schommelde van 440 F voor de eerste vangst naar 520 F voor de tweede vangst. De hoogste opbrengst deze week was deze van de O.92 : 412.050 F.

Noordzeevis was nog schaarser dan IJslandvis en werd slechts door een vaartuig in de afslag gebracht. De witte kabeljauw kreeg bijgevolg zeer goede prijzen die merklijk hoger waren dan verleden week. De vangst die slechts 200 bennen groot was, gaf toch nog een bevredigende uitslag.

Van Noop Head werden twee vangsten gelost. Dinsdag werden betere prijzen betaald dan woensdag. De reden hiervan was ongetwijfeld, dat er de eerste verkoopdag heel wat meer kopers op de markt waren en de belangstelling dus groter was. In totaal werden 820 bennen vis gelost waarvan een groot deel haai. Beide opbrengsten waren renderend.

Negen Witte Bankers voorzagen de markt van 220 bennen vis en 17.000 kg tong. Voor tongen werden dinsdag en woensdag goede prijzen betaald, met woensdag een geringe daling voor de grootste soorten. De opbrengsten waren woensdag het best.

De kreeftenputters brachten niet zo veel vis binnen als verleden week. Verschillende schepen die verwacht werden verschenen niet aan de afslag. Voor de voorhanden zijnde vangsten platvis, werden dan ook zeer goede prijzen betaald zodat deze schepen toch renderende uitslagen boekten. De aanvoer van de Noord was zeer gering aangezien ook verschillende schepen die deze visgrond bevisten in Engeland hun vangst gingen verkopen. Beide vangsten die hier werden binnengebracht, waren dan nog onvolledig zodat hier van geen normale uitslagen sprake kon zijn.

Van de West kwamen tien vangsten binnen. Sommige van deze vangsten waren redelijk groot zodat, mede dank zij de hoge rogprijzen goede opbrengsten werden bereikt. Vooral woensdag waren roggen duur en er werd zelfs tot 950 F per ben betaald.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	24-12-1960	27-12-1960	28-12-1960	14-12-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	32,—41,—	51,—53,60	50,—53,40	
3/4 tongen — 3/4 sole	33,80-35,20	52,—60,—	54,20-58,—	
Bloktongen — Sole moyenne	36,—37,20	51,80-62,50	51,—57,50	
Voor-kleine — Toute petite	31,80-32,—	44,—54,20	48,80-54,—	
Kleine — Petite	17,—18,20	23,—28,—	28,80-34,40	
Tarbot, groot — Turbot, gros	38,—40,—	48,—53,40	40,—58,80	
Middel — Moyenne	30,—	40,—50,—	38,—42,—	
Kleine — Petite	20,—		31,—	
Griet — Barbue				
Middel — Moyen				
Kleine — Petit				
Schol — Plie	5,—	8,— 9,—	7,— 9,—	
Grote iek — Grosse	5,—	7,—10,—	13,—14,—	
Kleine iek — Petite		8,—13,—	16,—18,—	
Iek 3e slag — 3e sorte	6,—	9,—15,—	17,—	
Platjes — Toute petite	4,—	8,—11,—	10,—12,60	
Schelvis grote — Aiglefin, gros				
Middel — Moyen		12,—		
Kleine — Petit		5,60-13,—	8,40	
Heek, grote — Merlu, gros		23,—		
Middel — Moyen		18,—		
Kleine — Petit		8,20		
Rog — Raie		6,20-13,50	9,—19,—	
Rode poon — Perlon				
Grauwe poon — Grondin		10,20		
Kabeljauw — Cabillaud	12,—13,—	16,80-23,—	18,—24,50	
Gullen — Petit cabillaud	5,20-10,—	3,40-14,80	6,60-18,—	
Hozemondhamme — Baudroie		25,50		
Wijting — Merlan	3,—	3,— 8,—	3,20- 9,—	
Schar — Limande				
Steenschol — Sole limande		13,—22,—		
Zeehaai — Aiguillat		5,30- 6,20	6,20- 7,30	
Hondshaai — Rousette		5,20- 6,60	6,40- 8,40	
Arend (Pieterman) — Gr. vive		37,—		
Makreel — Maquereau				
Horsmakreel — Saurel				
Rode knorhaan				
Keilrog — Raie radiée		10,40-17,—	21,—	
Zeekreeft — Langoustine		24,—43,—		
Schaat — Flotte				
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.				
Lom — Brosme				
Kongeraal — Congre		6,— 6,20	7,20- 9,60	
Leng — Lingue		11,—	11,70	
Schartong — Cardine		22,—		
Volle haring — Hareng				
IJle haring — Hareng guai				
Haringshaai — Latour				
Steenholk — Tacaud		3,60	2,40- 2,80	
Heilbot — Flétan				
Koolvis — Colin			17,—	
Steur — Esturgeon			18,—	
Zeewolf — Loup de Mer				
Pollak — Lieu jaune				
Zonnevis — St Pierre				
Koningsvis				
Hondstong — Plie cynoglosse				

Zaterdag 24 december

WITTE BANK

	Tongen			
O.218	14	30	2700	83.870

Maandag 26 december

IJSLAND

O.92	21	900	—	412.090
O.324	19	600	—	300.437

NOOP HEAD

Z.212	14	420	—	222.696
-------	----	-----	---	---------

MORAY

O.329	17	200	—	123.365
-------	----	-----	---	---------

KREEFTENPUT

	Tongen			
Z.452	14	100	2000	118.050
Z.549	14	75	2500	128.750

NOORD

O.204	4	80	—	28.670
Z.537	8	40	100	19.880

WITTE BANK

O.232	12	20	1500	64.925
O.66	14	20	2000	97.880

WEST

O.148	9	120	—	60.930
O.15	7	120	200	78.190
O.184	5	50	250	44.990
O.185	5	30	300	35.720
Z.460	9	40	800	69.240

Woensdag 28 december**NOOP HEAD**

O.305	13	400	—	239.575
-------	----	-----	---	---------

WITTE BANK

O.287	13	30	1900	108.070
O.166	15	30	2000	106.880
O.243	13	20	1800	101.240
Z.511	13	20	2100	108.825
O.105	14	30	1900	108.180
O.268	14	30	1800	109.260
Z.488	10	20	1300	70.820

WEST

O.267	7	60	—	38.680
O.346	5	100	200	71.400
N.819	10	80	200	65.680
O.77	2	30	—	21.120
N.715	5	70	—	37.350

KREEFTENPUT

Z.257	9	20	600	58.920
-------	---	----	-----	--------

DALENDE**TONGPRIJZEN OP DE**

Het was maar best dat er slechts één Witte Banker aan de afslag was op de zaterdagmarkt. Deze Witte Banker loste ongeveer 2.700 kg tong samen met een 30-tal bennen vis. Voor al deze vis en deze tongen, werden lage prijzen betaald waarbij vooral de grote tong-sorteringen sterk in prijs daalden.

Van bij de 50 F op de laatste verkoopdag van verleden week, werd nu nog even boven de 30 F betaald.

Voor de kleinere soorten waren de prijzen ongeveer op hetzelfde peil. Tarbot kreeg nog een behoorlijke prijs terwijl platjes, wijting en andere vis aan opvangprijzen verkocht werden. De opbrengst was allesbehalve renderend en bedroeg slechts 83.870 F. Ongetwijfeld is de beroering rond de Eenheidswet hier van invloed geweest op de visprijzen.

Verscheidene viszendingen hebben verleden week inderdaad hun bestemming niet bereikt zodat talloze colli terug naar de afzender kwamen die er bezwaarlijk iets anders kon mee doen dan deze naar de diepvries zenden en trachten van hetgeen er nog goed is deze week iets te verzenden. In elk geval een flinke schade voor de handlaars waarvan de reders hun deel zullen te dragen hebben.

ZATERDAGMARKT**GROTERE**

De sprotschepen konden vorige week enkele dagen wat meer sprot binnenbrengen dan gewoonlijk. Er was zelfs één dag waarop meer dan 300 kg per schip werd binnengebracht hetgeen sedert de inzet van het seizoen tamelijk schaars voorgekomen is. De prijzen blijven vooralsnog op een behoorlijk peil, een peil dat nog een redelijk stuk

boven de opvangprijs blijft. Na een paar dagen was het echter weer gedaan en belette het ongunstig weer de schepen het uitvaren.

Konden de sprotvissers toch nog iets verdienen, de garnaalvissers brachten er de laatste weken helemaal niets van terecht. Het aantal garnaalvissers is trouwens erg klein geworden zoodanig dat slechts een drietal schepen nog op garnaal vissen.

SPROTVANGSTEN**HARINGSEIZOEN GAAT****SNEL NAAR HET EINDE**

De uitslagen door de haringschepen bereikt, zijn allesbehalve bemoedigend. De vangsten zijn doorgaans erg klein en de belangstelling vanwege de handelaars is zeer gering. Zelfs een verlagen van de opvangprijs om op een gelijk peil te komen met de Nederlandse markt, kon niet baten en nog steeds moeten bijna alle vangsten worden opgevangen.

Voor de vissers en reders zijn de resultaten ondertussen bemoedigend en van verdiensten is er nog amper sprake. Zodoende moet het ons niet verwonderen, dat reeds een drietal koppels de haringjacht hebben opgegeven, zodat nu nog een zevental koppels overblijven.

Het zijn de kleinste schepen welke er het eerst genoeg van hebben dit jaar, deze schepen hebben ook het minst opgebracht en kunnen het zich moeilijk veroorloven om nog enkele weken zonder veel hoop naar de haring te zoeken.

VEEL MINDER VIS**DAN VERWACHT**

Op de dinsdagmarkt, de eerste verkoopdag van de week, was er om te beginnen veel minder vis dan verwacht. In plaats van zes IJslanders zoals aanvankelijk voorzien, kwamen er maar twee verkopen. Van de andere visgronden was het ook niet erg veel zodat er werkelijk niet veel vis op de markt was. Dit had voor gevolg dat er onverwacht hoge prijzen betaald werden. Inderdaad, niemand zal verleden week gedacht hebben zulke prijzen voor zijn vis te krijgen als vandaag werden betaald. Tongen stegen van gemiddeld 25 op zaterdag naar ongeveer 40 F op dinsdag. De meeste vissoorten stegen zodanig in prijs dat zelfs meer werd betaald dan verleden week. Toch is het maar best dat er verschillende vaartuigen niet aan de afslag verschenen en in Engeland gingen verkopen.

SLECHTS TWEE**IJSLANDERS**

Van de zes IJslanders die voor dinsdag voorzien waren, kwamen enkel de O.92 en de O.324 verkopen. Beide schepen losten geen overgrote vangsten vooral dan de O.92 niet die nochtans een lange reis maakte. De opvangregeling had echter niet veel op te avnngen en hoewel de vangst van de O.92 hoofdzakelijk uit wijting bestond,

besomde dit vaartuig toch nog 12.090 F. De opbrengst van de O.324 beliep 300.437 F hetgeen wel bevredigend en zelfs renderend kan genoemd worden. Kabeljauw van IJsland kreeg tot 900 F peil en terwijl rode zeebaars meer dan 50 F noteerde. Ook leng, schelvis, totten, koolvis en schaat werden aan goede prijzen afgezet.

EEN NOORDZEEVANGST

Deze werd aangevoerd door de O.329, vaartuig dat een kleine 200 bennen vis loste en hiervoor 123.365 F besomde. Witte kabeljauw kreeg zeer goede prijzen die alleszins hoger waren dan deze welke verleden week werden betaald. Ook de andere soorten werden vlot en duur verkocht. Van Noop Haed werd eveneens een vangst verkocht. Deze bevatte een goeie 400 bennen waarvan een groot deel haaien. Deze haaien vonden echter redelijk kopers zodat geen enkele ben diende opgevangen te worden. De opbrengst van dit vaartuig was eveneens renderend en beliep 222.696 F.

WEINIG TONGEN**DIE DUUR WORDEN**

Twee Witte Bankers welke geen overgrote vangsten tong aanvoeren terwijl ook de bijvangst minniem zijn. De opbrengsten kunnen dan ook moeilijk als renderend aanzien worden en dan vooral niet voor de O.232 die met een opbrengst van slechts 64.925 F een hele boel tekort zal komen om uit de kosten te geraken. De uitslag van de O.66 was wel beter en beliep 97.880 F. Tongen kregen prijzen gaande van 23 F voor de eerstverkochte kleine maar 62 F voor de laatste verkochte bloktongen.

Dit geeft dus een prijsstijging aan van begin naar het einde van de markt. De grotere aanvoer die voor morgen wordt verwacht zou hier echter wel een einde kunnen aan stellen. Deze die vandaag op de markt waren hebben er echter van geprofiteerd. De beide kreeftenputters deden het heel wat beter dan de Witte Bankers zonder dat ze daarom langere reizen maakten, integendeel. Bij hun tongenvangsten die reeds groter waren dan deze van de Witte Bankers losten ze echter ook nog tamelijk grote vangsten platvis.

De platvis die verleden week herhaaldelijk moest worden opgevangen, omwille van het ontbreken van uitvoermogelijkheden naar Engeland, kregen dinsdag prijzen schommelend van 7 naar 15 F per kg. De uitslagen door deze schepen bereikt varieerden van 118.050 F voor de Z.452 naar 128.750 F voor de Z.549.

WESTVIS EVENEENS**DUURDER**

Ondanks het nogal slechte weer waren er toch nog een vijftal westschepen aan de afslag waarvan een paar met grote vangsten. Roggen kenden een nogal gunstige markt en noteerde prijzen die tot 650 F bedroegen. Ook de kleine soorten van deze visgrond werden

vlot verkocht zodat hier opbrengsten bereikt werden gaande van 35.720 F voor de O.185 naar 78.190 F voor de O.15. Dit laatste schip heeft het in 1960 alleszins heel wat beter gedaan dan in 1959.

De beide vangstjes van de Noord hadden niet veel om het lijf. Ze werden na onvolledige reizen binnengebracht en brachten dan ook niet veel op. Gullen waren hier het hoofdbestanddeel van de vangst, deze kregen eveneens betere prijzen dan verleden week. De opbrengsten varieerden van 19.880 F voor de Z.537 naar 28.670 F voor de O.204.

GEEN HARING**SEDERT VIER DAGEN**

Ook dinsdag kwam geen enkel haringschip aan de afslag. Het weinig gunstige weer heeft deze schepen de laatste dagen aan de kaa igehouden. Misschien dat de vangsten welke woensdag of eerder volgende dagen zullen binnengebracht worden betere prijzen zullen krijgen dan tot nu het geval is geweest. Dit valt echter nog altijd te betwijfelen, want de haringinteresse vanwege de meeste handelaars is dit jaar bepaald beneden het vriespunt.

VERWACHTINGEN**DINSDAG 3 JANUARI 1961**

IJsland : O.294; O.108; O.239; O.89.

Noordzee : O.215; O.295; O.231; O.237; O.292; O.124; O.278.

Witte Bank : O.227; O.170.

Kanaal : O.94.

West : O.806; O.349; O.196.

WOENSDAG 4 JANUARI 1961

IJsland : O.236.

Noordzee : Z.459.

Witte Bank : Z.539; Z.290; O.187; O.256; Z.547; Z.514.

West : O.128; O.77; O.184; O.185.

Minch : O.333.

PUBLICITEIT**IN****HET****VISSERIJBLAD****DOET****UW****ZAKENCIJFER****STIJGEN**

AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

Zaterdag 24 december

Z.240	—	—	—	13.270	Z.463	4	250	25	28.370
Z.52	—	—	—	5.380	Z.556	2	60	10	11.380
Z.251	—	—	—	9.530	Z.473	5	300	30	43.210
Z.555	—	—	—	2.900	Z.24	4	200	25	35.460
Z.47	—	—	—	6.320	Z.454	2	50	20	13.870
Z.447	—	—	—	6.030	Z.802	—	—	—	2.680
					Z.475	—	—	—	2.680

Dinsdag 27 december

Z.478	—	—	—	6.760
Z.466	—	—	—	4.130
Z.30	2	100	10	11.010
Z.186	7	600	50	38.980
Z.430	3	150	20	19.030
Z.552	10	400	90	56.120
Z.420	10	1100	35	71.290
Z.554	8	800	90	58.320
Z.60	—	—	—	9.440
Z.551	11	700	80	58.360
Z.548	2	100	10	17.450
Z.560	2	100	10	18.300
Z.472	9	400	80	59.560
Z.432	2	100	10	16.030
Z.603	11	500	110	72.950
Z.93	4	200	25	23.400
Z.400	10	600	60	60.950
Z.409	3	200	20	28.330
Z.523	4	300	25	27.170
Z.733	4	200	20	57.850
Z.558	12	700	85	96.570
Z.467	—	—	—	3.580
Z.475 en 802	1	300	25	9.090

Donderdag 29 december

Z.517	2	30	10	7.960
Z.432	2	50	5	8.350
Z.545	10	1000	45	72.720

Z.463	4	250	25	28.370
Z.556	2	60	10	11.380
Z.473	5	300	30	43.210
Z.24	4	200	25	35.460
Z.454	2	50	20	13.870
Z.802	—	—	—	2.680
Z.475	—	—	—	2.680

GENT

VAN 17 TOT 23 DECEMBER

3/4 tongen 80; voorkleine tongen 70; grote tarbot 110; middelmatige tarbot 85-90; middelmatige griet 75; grote iek 34; iek 3e slag 28; middelmatige schelvis 44-60; rog 45-58; kabeljauw 38-68; repen gullen 44; hozemondhamme 56; wijting 20; steenschol 32; rode knorhaan 50; repen zeebaars 56; ijle haring 20; haringshaai 28-90; heilbot 85; koolvis 34; sprot 16; garnaal 52-90 F.

BRUSSEL

VAN 17 TOT 23 DECEMBER

3/4 tongen 90; voorkleine tongen 75; grote tarbot 120; middelmatige tarbot 90; kleine tarbot 52; kleine griet 52; grote iek 35-40; platjes 22; middelmatige schelvis 60-70; rogvlerven 60-70; kabeljauw 50-75; repen gullen 60; hozemondhamme 65; wijting 24-28; arend 60; rode knorhaan 58; repen zeebaars 62; ijle haring 22-28; heilbot 95; koolvis 40; garnaal 90 F.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Grote schelvis	27-12-1960	21,—
Middelmatige schelvis		
Kleine schelvis		8,40- 9,40
Kabeljauw		13,—18,—
Gullen		
Wijting		5,— 7,6
Schaat		14,20-16,—
Zeebaars		13,—13,40
Leng		8,60-13,40
Schartong		6,60- 8,—
Heilbot		22,—42,50
Koolvis		8,40-11,20
Hondstong		8,20- 8,60
Zeewolf		
Platen		

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT

	22-12	27-12	28-12
Grote tong — Grosse sole	45	42-44	45-47
Bloktong — Sole moyenne	51-52	48-50	51-53
Fruittong — Sole 3/4	51-52	53-55	62-63
Schone kleine tong — Petite sole	48-49	46-48	56-58
Kleine tong — Toute petite sole	36-39	36-39	40-42
Grote tarbot — Turbot gros	.....	53-54	56-57
Middelmatig tarbot — Turbot moyen	.....	.....	45-46
Varia — Divers	.....	30-32	30-32
Griet — Barbue	.....	29-30	30-33
Pieterman — Grande vive	.....	.....	.....
Grote pladijs — Grosse plie	5-6	5-7	6-7
Middelmatig pladijs — Plie moyenne	6-7	6-9	13-16
Kleine pladijs — Petite plie	6-7	6-7	8-12
Deelvis — Portion	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	25-26	24-25
Gul — Petit cabillaud	8-9	12-17	12-16
Keilrog — Raie radiée	10-11	14-17	16-17
Rog — Raie	6-7	8-9	13-14
Tilten	6-7	6-7	8-9
Scherpstaaarten	4-5	6-7	10-12
Halve man	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	5	7-9	13-15
Kleine wijting — Petit merlan	3	4-5	3-7
Bet — Flet	.....	.....	.....
Schar — Limande	13-14	.....	13-14
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....
Zeehond — Chien de mer	.....	6-8	9-11
Robaard — Grondin rouge	.....	14-16	.....
Knorhaan — Grondin	10	9-10	11-12

Datum Vangsten Kgr F Min. Max. Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

24-12	1	3.700	83.870
27-12	14	147.000	1.805.813
28-12	14	60.800	1.246.000
Tot.	29	211.500	3.135.693

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

16-12	12	7.540	42.234	4,80	6,10	.....
17-12	24	5.968	34.050	5,30	6,10	.....
19-12	14	892	918	6,—	6,80	.....
20-12	24	3.280	17.480	5,20	5,90	.....
21-12	22	7.110	41.144	5,30	6,20	.....

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

22-12	3	1.513	12.650
17-12	7	11.075	110.149
28-12	2	6.355	87.022

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

23-12	2	35	2.492	67,—	74,—	71,20
24-12	7	174	13.374	69,—	83,—	76,86
28-12	5	125	9.624	72,—	80,—	76,99

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

23-12	2	1.100	1.210
-------	---	-------	-------

EEN PAAR HEERLIJKE VISSCHOTELS

Voor de komende eindejaarsfeestjes hebben wij het gepast geacht enkele heerlijke visschotels uit te kiezen die gemakkelijk te bereiden zijn en die zeker en vast Uw genodigden zullen bevallen.

en haalt het vlees uit de schaal en uit de schalen. De schalen stampen men goed fijn en voegt deze weer terug aan de saus.

De saus laat men met de kreeftenschalen nog wat inkoken, waarna de saus door een zeef wordt gepasseerd.

De ingewanden en het corail worden fijngemaakt, vermengd met wat boter en aan de saus toegevoegd. De saus wordt enigszins gebonden met crème de riz (rijstmeel).

De kreeft legt men in een schotel en men passeert door een doek de saus er over. Men bestrooit het geheel met wat fijngehakte, verse peterselie.

Men serveert de kreeft met gedroogde rijst (riz sec). — B.

HOMARD

A L'AMERICAINE

De bereiding van homard à l'americaine vereist het gebruik van levende kreeften. Men snijdt de kreeft over de lengte midden door en verwijdert het vuil dat zich in de kop bevindt. De ingewanden en het merg (corail) haalt men er eveneens uit en gebruikt men bij het maken van de saus. De kreeft wordt gekruid met peper en zout.

In een platte pan laat men in boter of slaolie zeer fijngesneden aromaten (sjalot, selderij, wortel en peterselie) met een stukje laurierblad, een weinig tijm en een klein pitje fijngewreven knoflook aanfruiten. Daarop legt men de kreeft en laat dit tesamen zacht braden tot de kreeft een rode kleur heeft aangenomen.

Men flambeert de kreeft met een glas cognac en blust de kreeft met een witte wijn. Onder een gesloten deksel laat men het geheel op een klein vuur zacht (ca 12 min.) gaar worden.

Men neemt de kreeft uit de pan

TARBOT

Benodigheden :

1,5 kg tarbot, 15 gr zout per liter water, 1 glas witte wijn, soepgroenten, 1 citroen.

Was de schoongemaakte vis zorgvuldig, drupel er wat citroensap op en leg ze met de witte kant naar boven in de pan. Giet er zoveel water op totdat de vis volledig onder staat, voeg zout, soepgroenten en wijn toe en laat het geheel aan de kook komen. Kook de vis in 10 à 15 minuten zachtjes gaar.

GEHELE MOSELTEELT ZOU NAAR DE WADDENZEE MOETEN VERHUIZEN

RAPPORT TEGEN AFWERKING IN VEERSE GAT

Een concentratie van de gehele mosselteelt in de Waddenzee verdient verre de voorkeur boven een splitsing, waarbij de mosselbanken in het noorden zouden komen en de kunstmatige verwaterplaatsen in het Veerse Gat.

Dit konkludeert dr. B. Havinga, oud-direkteur van het Rijksinstituut voor Visserij-Onderzoek, in een rapport over «de mosselteelt in de Waddenzee», dat aan het college van Gedeputeerde Staten van Friesland is aangeboden.

De bedrijven, die nu nog bijna alle in Zeeland zijn gevestigd, zullen bij het voortschrijden der Deltawerken naar het noorden worden overgebracht. Het is gebleken, dat de omstandigheden in de Waddenzee gunstig zijn voor het kweken van mosselen. De groei is er uitstekend en dikwijls wordt een kwaliteit bereikt, die beter is dan die in de Zeeuwse wateren.

De kwekers leveren de mosselen thans af in Zeeland, waar zij nog verwaterd worden. Het aandeel, dat de Waddenzee in de totale produktie heeft, wisselt sedert 1950 — het jaar waarin Zeeuwse kwekers een deel van hun bedrijf naar de Waddenzee overbrachten omdat in Zeeland een ernstige ziekte onder de mosselen was opgetreden — tussen de 50 t.h. en 80 t.h.

Het verwateren van mosselen op de manier zoals dat in Zeeland gebeurt, is in de Waddenzee niet uitvoerbaar. Er zal daar een speciale inrichting moeten worden gebouwd, waar de mosselen verwaterd kunnen worden en waar zij de definitieve afwerking kunnen ondergaan. Voor een verwaterplaats is namelijk water van voldoende zoutgehalte en zuiverheid nodig.

De investering voor de bouw van een verwaterplaats, die zo mogelijk nabij een centrum van mosselteelt en handel moet komen, zullen verschaffen moeten worden uit het budget der Deltawerken.

Bij het verplaatsen van de mosselteelt naar de Waddenzee moet men er echter wel rekening mee houden, dat de mosselparasiet ook in de westelijke Waddenzee binnen enkele jaren zal doordringen.

Tot dusver hebben zich 11 Zeeuwse bedrijven in plaatsen aan de Waddenzee gevestigd en wel 10 in Harlingen en één in Den Oever. In net rapport wordt verondersteld, dat ook bij de grootscheepse toekomstige verhuizing de voorkeur overwegend naar Haringen zal uitgaan.

BRITS-IJSLANDS VISSERIJGESPREK NOG NIET MISLUKT

Een woordvoerder van het Britse ministerie van Buitenlandse Zaken heeft naar aanleiding van een artikel in de «Guardian» verklaard dat de visserijbesprekingen tussen Groot-Brittannië en IJsland nog niet mislukt zijn. Wel is de IJslandse minister van Buitenlandse Zaken teruggekeerd naar Reikjavik, maar het contact blijft bestaan, zei de woordvoerder.

MARKT IJMUIDEN

AANVOEREN EN BESOMMINGEN (van 15-12 tot 20-12)

DONDERDAG : 4750 kisten vis, waarbij 350 tong, 350 schol, 2600 haring, 225 makreel, 275 schelvis, 400 wijting, 175 kabeljauw en gul, 250 koolvis. Besommingen : IJM.79 : f.15.300 ; IJM.33 : f.23.700.

VRIJDAG : 6500 kisten vis, waarbij 400 tong, 250 schol, 4200 haring, 200 makreel, 450 schelvis, 400 wijting, 325 kabeljauw en gul, 175 koolvis. Besommingen : IJM.10 : f.13.700 KW.87 : f.12.600.

ZATERDAG : 6750 kisten vis, waarbij 750 tong, 1.100 schol, 4.200 haring, 200 wijting, 175 kabeljauw en gul en 75 koolvis.

MAANDAG : 9500 kisten vis, waarbij 1350 tong, 1750 schol, 2750 haring, 450 makreel, 1150 schelvis, 850 wijting, 450 kabeljauw en gul, 650 koolvis. Besommingen : IJM.57 15.800, IJM.18 : f.18.800 ; IJM.26 : f.13.100 ; SCH.8 : f.17.000.

DINSDAG : 4750 kisten vis : waarbij 100 tong, 100 schol, 2.500 verse haring, 150 makreel, 600 schelvis, 500 wijting en 150 kabeljauw en gul en 550 koolvis. Besommingen IJM.97 : f.14.800 ; VL.16 : f.19.300 ; VL.84 : f.14.300.

AANVOER TE SCHEVENINGEN TIJDENS HET WEEK-END

Tijdens het afgelopen weekeinde liepen de volgende schepen binnen : Van de Noord : de trawler SCH.210 met 550 kisten rondvis, 630 verse haring en 160 makreel (besomming ca f 21.000) ; van het Kanaal de SCH.118 met 140 kisten haring en 145 kantjes gezouten haring (besomming f 5800) ; de trawler SCH.242 kwam van de Westkust met 700 kisten haring en 260 kantjes gezouten haring (eigen vangst), verder bracht deze trawler nog 760 kisten gekochte haring mee (besomming eigen vangst ca f 17.000).

De trawlers SCH.3 en SCH.16 verkochten hun ladingen resp. maandag en dinsdag in IJmuiden.

De SCH.3 maakte een totale besomming van circa f 18.000.

Een tweetal Katwijker kotters besomden resp. f 1.000 en f 2.600 aan platvis. Dinsdag was aan de markt de SCH.250 met 700 kisten import haring. De verdere aanvoer werd verzorgd door 15 spannen met in totaal 500 kisten kustharing en 680 kisten sprout.

De notering van de sprout deed f 14 tot f 18 per 40 kg.

Nota : Gezien het in gebreke blijven der postdiensten zijn de marktprijzen van IJmuiden, ons deze week, ons niet toegekomen.

N.B. — De prijzen in vetjes gedrukt zijn opgegeven per 50 kg.

	15-12-1960	16-12-1960	17-12-1960	19-12-1960	20-12-1960	21-12-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	4,80-4,—	4,40-4,20	4,50-4,—	4,50-4,—	4,30-4,—	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	3,80-3,50	4,—-3,60	4,10-3,50	3,90-3,50	3,70-3,50	.....
Bloktongen — Sole moyenne	3,10-2,70	3,20-2,80	3,40-2,90	3,40-3,—	3,40-3,20	.....
Voor-kleine — Petite	2,70-2,40	2,90-2,60	3,20-2,70	3,50-3,—	3,20-3,—	.....
Kleine — Toute petite	1,90-1,40	2,—-1,70	2,70-2,20	2,50-1,90	1,75-1,65	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	3,40-2,60	3,70-3,20	3,70-2,60	3,60-3,—	3,50-3,—	.....
Middel — Moyenne	.....	125,—95,—	145,—100,—	165,—135,—	135,—	.....
Kleine — Petite	58,—48,—	80,—60,—	75,—45,—	82,—42,—	75,—60,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	82,—	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	56,—54,—	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	42,—30,—	32,—31,—	.....
Schol — Plie	42,—32,—	46,—40,—	50,—38,—	42,—30,—	32,—31,—	.....
Grote iek — Grosse	48,—40,—	50,—45,—	54,—40,—	45,—28,—	32,—31,—	.....
Kleine iek — Petite	60,—54,—	70,—64,—	65,—56,—	54,—35,—	41,—38,—	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	64,—52,—	72,—40,—	65,—60,—	55,—33,—	40,—	.....
Platjes — Toute petite	54,—40,—	.....	52,—30,—	50,—30,—	42,—26,—	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros	70,—	65,—56,—	.....	65,—48,—	55,—42,—	.....
Middel — Moyen	68,—60,—	65,—45,—	.....	56,—42,—	50,—42,—	.....
Kleine — Petit	62,—18,—	58,—8,—	34,—20,—	54,—11,—	56,—8,—	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	21,—20,—	20,—9,—	.....	30,—18,—	15,—11,—	.....
Grauwe poon — Grondin	92,—42,—	84,—38,—	60,—38,—	80,—37,—	68,—42,—	.....
Kabeljauw — Cabillaud	50,—26,—	46,—20,—	48,—30,—	48,—18,—	40,—18,—	.....
Gullen — Petit cabillaud	125,—	124,—	.....	145,—120,—	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	32,—8,—	24,—8,—	22,—8,—	26,—8,—	21,—8,—	.....
Wijting — Merlan	46,—26,—	38,—16,—	31,—25,—	36,—30,—	32,—15,—	.....
Schar — Limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	26,—15,—	20,—18,—	19,—15,—	26,—18,—	22,—20,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Roussette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	44,—11,—	17,—11,—	.....	24,—11,—	26,—6,—	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	38,—	40,—35,—	.....	32,—30,—	36,—32,—	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	13,—11,—	14,—11,—	14,—11,—	15,—11,—	14,—11,—	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	2,80-2,50	3,—-2,90	.....	4,—-3,20	4,10-3,—	.....
Heilbot — Flétan	34,—25,—	38,—18,—	36,—34,—	38,—18,—	42,—25,—	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeewolf — Loup de Mer	.....	50,—	.....	42,—32,—	42,—32,—	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....

„Van de NEDERLANDSE Visserijgolt“

SCHEEPVAARTINSPEKTIE HOORT BEMANNING

GESTRANDE «ARIE VAN DER ZWAN»

SCH. 21 GAAT NAAR DE SLOPER

De twee weken geleden op de Zuiderpier van Scheveningen gelopen motorlogger «Arie van der Zwan» Sch.21 van de rederij Van der Zwan, wordt gesloopt. Twee drijvende bokken van de bergingsmaatschappij Van der Tak uit Rotterdam hebben het schip gelicht en in de Oude Haven binnengebracht. Het is zwaar beschadigd en midscheeps gebroken. De reder en de verzekeringsmij hadden tevoren afgezien van de berging van het wrak. In opdracht van de Rijkswaterdienst heeft Van der Tak het wrak daarna geborgen.

De Rijkswaterstaat zal aan de burgemeester van Den Haag, in zijn kwaliteit van hoofd van de strandvonderij, het advies geven om het wrak voor de sloop te koop aan te bieden. Het schip werd zondag gelicht. Terwijl de gebroken «Arie van der Zwan» in de stalen trossen van de drijvende bokken «Zeearend» en «Zeeadelaar» hing, is de lading haring uit het schip gehaald.

Ongeveer driehonderd kantjes haring kwamen er uit het ruim, nadat het schip was leeggepompt. De haring is evenals de reep van de SCH.21 op het terrein van de Rijkswaterstaat opgeslagen. Haring en netten zullen eveneens vanwege de strandvonderij verkocht worden.

ONDERZOEK REDDING

Het onderzoek na eventuele natigheid van de zeeredders is beëindigd. Dhr Th. de Booy, directeur van de KNZHRM, is tot de konklusie gekomen, dat er op de bemanning van de «Dorus Rijkers» niets valt aan te merken. De «Dorus Rijkers» kon de wrakgeslagen «Arie van der Zwan» eenvoudig niet benaderen tijdens de rampnacht. Wel zal getracht worden om de reddingmiddelen aan de wal te verbeteren door bijvoorbeeld het plaatsen van kastjes met reddingslijnen, op de pieren.

De Scheepvaartspektie heeft schipper en bemanning van de Sch. 21 over de toedracht van de ramp gehoord en proces-verbaal opgemaakt. De raad voor de Scheepvaart zal de ramp behandelen.

Toen de Sch.21 de haven binnenvoer, stond er 30 decimeter water bij de semafore. Volgens insiders komt dit neer op 39 decimeter aan de ingang van de haven. Er stond een sterke Noordoostelijke bries.

De deining bedroeg ongeveer anderhalve meter...

De stranding van de «Arie van der Zwan» heeft de campagne voor verbetering van de Scheveningse buitenhaven weer nieuw leven ingeblazen. Felle hoofdartikelen verschenen in dagbladen. De hoofdredakteur van de «Haagsche Courant» publiceerde een open brief aan de minister van Waterstaat

onder het opschrift «May-Day... May-Day... May-Day...», radiotelefonische oproepseinen voor noodverkeer. In een tweede hoofdartikel over deze ramp werd in de «Haagsche Courant» echter ook de eigen verantwoordelijkheid van de schipper voor het binnenvaren van de haven van Scheveningen aan de orde gesteld. Zonder in de oorzaak van de ramp zelf te willen treden, nu de opvarenden hun verklaringen hebben afgelegd en deze zaak sub judice is, kan men wel stellen, dat er bij het binnenlopen van de Scheveningse haven, soms grote risico's worden genomen om nog juist de markt te halen. Een treiler vaart binnen op het moment, waarop er in de buitenhaven eigenlijk te weinig water staat voor het diepstekende schip. Het is de hoge haringprijs en de wil van de reder, die in dat geval boven de zorg voor veiligheid van man en schip de voorkeur hebben...

En dit is verkeerd te noemen.

REEPSCHIETER EVERT SPAANS TER AARDE BESTELD

Toen in de haven van Scheveningen, vorige week maandagmiddag, werd begonnen met het lossen van het wrak van de geborgen «Arie van der Zwan» Sch.21, vervulde de bemanning van de ongelukkigeligger een droeve plicht. Zij nam te zamen met talrijke andere Scheveningers op de Algemene Begraafplaats, aan de Kerkhoflaan in Den Haag, afscheid van de bij de ramp omgekomen en later aan wal gespoelde 17-jarige reepschieter Evert Jacobus Ment Spaans.

De belangstelling voor de ter aarde bestelling van deze jeugdige visserman, was zeer groot. De vijf politieagenten, die een groot aandeel hebben gehad in de redding van de bemanning van de Sch.21, waren aanwezig, evenals de reder van het schip, dhr Van der Zwan. De met bloemen bedekte kist werd in de aula gelankeerd door de vijf jongsten van de rederij Van der Zwan. Later fungeerden zij als slippendragers in de lange rouwstoet.

Aan de begrafenis ging een rouwdienst vooraf in de woning van de familie Spaans. In de aula zei Ds. H. Sweepe, gereformeerd predikant, dat er een golf van ontroering op de derde adventzondag door Scheveningen sloeg toen de stranding van de Sch.21 en de vermissing van Evert Spaans bekend werd. Hij dankte de moedige redders. Terwijl de organist het «Nader mijn God tot U» speelde werd de kist naar de groeve gedragen.

Brief uit Yerseke

YERSEKE Nr 324 24-12-1960

Wat brachten de Kerstdagen?

Als dit briefje onder de ogen van de lezers komt kan die vraag worden beantwoord. Want van dit feest der feesten dat over vrijwel de gehele beschaafde wereld gevierd wordt, verwacht iedereen wat. Ieder heeft zijn plannen, zijn verlangens. De echte Kerstfeestvierders verwijzen in de geest bij de Kribbe waar de Verlosser der wereld werd geboren.

Kerstfeestvierders anders geaard zoeken het en verwachten hun heil en genot van een paar vrije dagen heerlijk eten en drinken (met of zonder candle light) een al wat ooster-mens is hoopt of rekt op een formidabele vraag naar oesters. De eerstgenoemden komen vrijwel altijd aan hun trekken, want hun genot voltrekt zich in het binnenste en geeft aan de buitenkant weinig te zien van hun blijdschap. De tweede groep zal ook wel niets te kort zijn gekomen. Alles wat nodig is om aan hun verlangens te voldoen is althans in onze streken op voldoende wijze en in meer dan voldoende mate voorhanden. Aan het daarvoor nodige geld ontbreekt het de meesten evenmin dus... Misschien dat in België de staking vooral van het vervoer wel een belemmering vormde voor het gebruikelijke bij-

eenkomen van families die hier en daar verspreid zijn.

Maar de oestermensen? We hebben nog niet de minste inlichtingen hoe groot de vraag en daarvoor de verzending was.

We menen te mogen veronderstellen dat het aan orders niet zal hebben gemankeerd en de aanvoer uit Nederland naar de Belgische centra kon ongestoord plaats vinden. (Ook het vervoer naar de andere afnemende landen zoals Frankrijk, Engeland, Duitsland en nog enkele kleinere ondervond vrijwel geen bezwaren). Maar hoe is het gegaan vanuit Brussel, Antwerpen en Gent met de bestellingen voor «de provincie»? We weten het niet. Wel weten we dat een bestelling aan kreeften ons vanuit Brussel niet kon worden geleverd. Reden? Geen vervoermogelijkheid! We zijn benieuwd hoe het werkelijk is afgelopen. Want als gezegd, we veronderstellen slecht!

Voor de mosselhandel viel Kerstdag gunstig. De verkoop was normaal. Het gaat de afname steeds achteruit (althans in België) maar dat is normaal.

In ons streekblad lezen we een paar stukken van een korrespondent die de in Harlingen gevestigden er mee sprak. We zouden hierde Zeeuwse mosselkwekers bzocht aan wi enige beschouwingen willen wijden maar de twee kantjes zijn weer bijna vol.

In hetzelfde blad lezen we ten berichtje uit Bruinisse waarop een vergadering werd geëist dat de verwatening van mossels zolang mogelijk in Zeeland moet geschieden en niet in het zo veel verder gelegen Noorden, zoals sommiger strven is.

En zo gaan we het einde van 1960 en het begin 1961 tegemoet. We weten dat ook 1961 een jaar onzes Heren zal zijn en dat de Verlosser voor het tijdelijke zegen, en voor het eeuwige, blijdschap kan en wil schenken.

«Verlosser, die de slang het hoofd verpletten zult, vervallen mensdom, eens van Adams erf-schuld. Verlossen, 't zijner tijd, en weer, voor Eva's spruiten. Een schoner paradijs hierboven open-sluiten Wij tellen d'eeuwen en het jaar, ja dag en uur. Dat uw gena verschijn; de kwijnende natuur herstel; werkelijk, in lichamen en zielen. Stofferende den troon, daar d'engelen uit wielen. (Reizang, Vondels Lucifer).

WIE OP DE HOOGTE WIL
BLIJVEN VAN HET
VISSERIJBEDRIJF
neemt een abonnement op
HET VISSERIJBLAD

LEON VAN EESSEL



ANTWERPEN

OUDAAN 26

Tel. (03) 32.38.55 (8 lijnen)

Telex : LEONEESSEL - ANTWERPEN 277

MAKELAAR IN

ALLE

VERZEKERINGEN

en

HERVERZEKERINGEN

Brussel

Keizerinlaan 66

Tel. (02) 12.21.30 - 12.11.37

Luik

Boulevard de la Sauvenière 24

Tel. (04) 23.33.93

Hamburg

LEON VAN EESSEL & Co

Amelungstrasse 5

Tel. : 34.27.00

Telex 021 - 4236

Leoneessel, Hamburg

Korrespondenten in

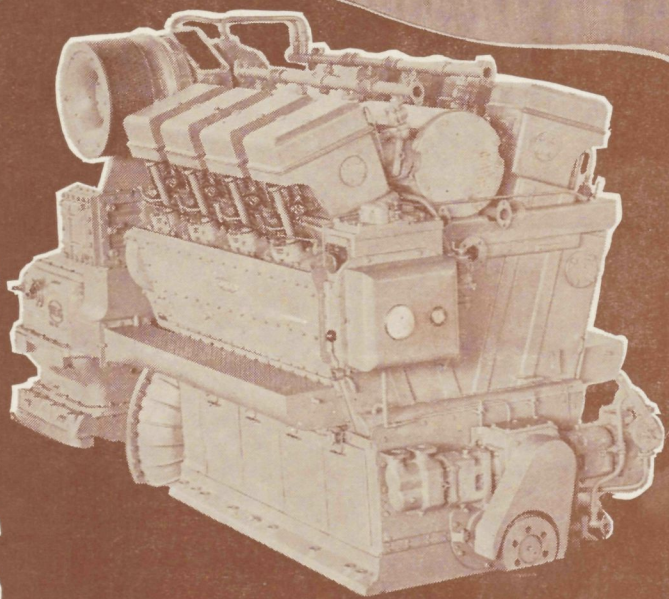
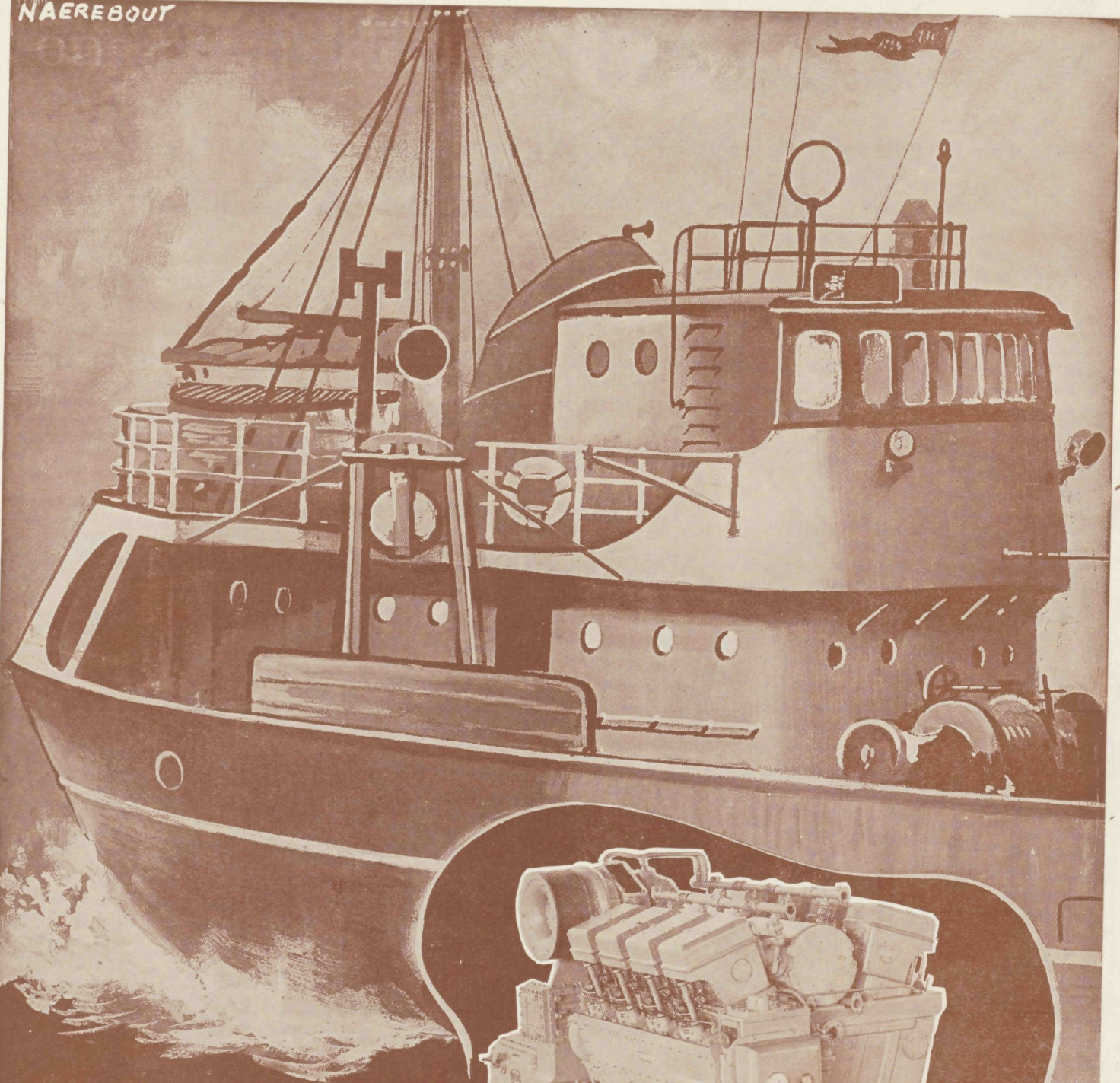
LONDEN

PARIJS

ROTTERDAM

NEW-YORK

NAEREBOUT



BOLNES

DE EENVOUDIGE STANDAARDMOTOR

werkt voor twee

Inrichtingen : N.V. MACHINEFABRIEK «BOLNES», Krimpen a.d. Lek. Tel. 341.

Hoofdvertegenwoordiger voor Nederland en België.

H. ZWART - Tel. 5459-5110

IJMUIDEN - HOLLAND

H. ZWART

ZEEBRUGGE - BELGIE - Tel. 542.78