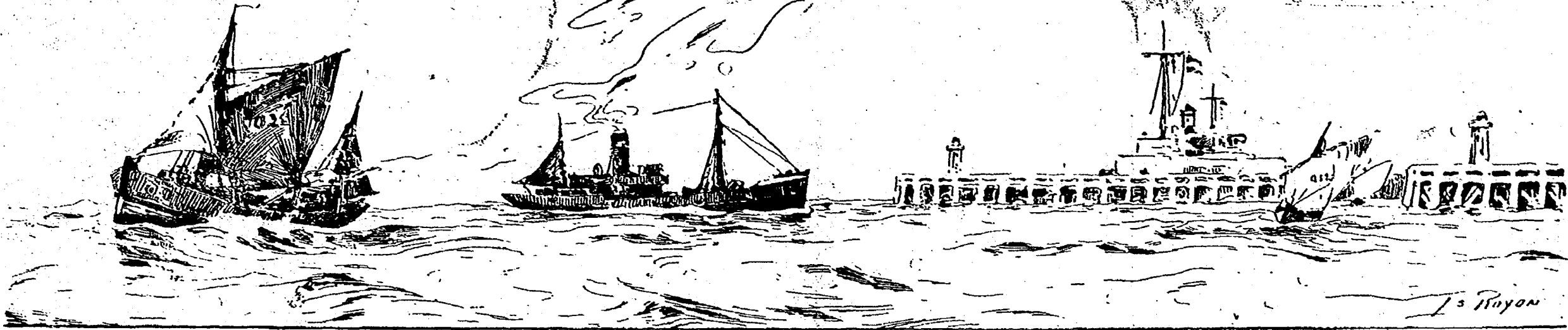


LICHTEN

Table with columns 'JULI', 'uit', 'aan' and rows of numbers representing tide times.

HET VISSCHERIJBLAD



HOOGWATER

Table with columns 'JULI', 'm.', 'a.' and rows of numbers representing high water levels.

WETENSCHAP. NIJVERHEID. HANDEL.

VERSCHIJNT ELKEN ZATERDAG REDACTIE: 44, Ad. Buylstraat, Oostende

Drukker-uitgever: Honoré SEYS 44, Nieuwpoortsteenweg, Oostende — Telefoon 723 — Postcheckr. 160,650 Handelsregister 793

ABONNEMENTEN: Een jaar 40 fr.; 3 maanden 30 fr.; 6 maanden 20 fr. 3 maanden 10 fr.— Buitenland: 50 fr.

Aankondigingen: Nieuwpoortsteenweg, 44, Oostende

Wie en wat

PAUL SCARCERIAUX



Deze voor Vlaamsche ooren wel wat uitwendig klinkende naam, heeft menig lezer van ons flink zeevaarthaftig 'Wandelaar' nieuwsgierig gestemd.

Wie is dan toch die vreemde die in deze reeds vrij lange reeks artikelen de meergelovige en van de meesten onbekend gebleven zeegebeurtenissen van den laatste oorlog beschrijft, met zooveel zakenkennis en een overvloed van bijzonderheden en een zoo warme sympathie voor de zeehelden?

Voorwaar een man van 't vak, een gepensioneerde zeeofficier die zelf veel heeft meemaakt en menig vertelstuk heeft onthouden aan zijne zeevarende ambtsbroeders.

Maar wie heeft niet wat de Engelschen a 'hobby'; de Franschen 'une marotte' en zij 'een liefthebberij' noemen?

De eenen zijn hartstochtelijke postzegelverzamelaars; anderen zijn onvermoeibare kaartspelers, sommigen vergenoegen zich de herbergzaamheid en innemendheid als liefthebberij te beoefenen.

Paul Scarceriaux heeft verkozen een edeler hokpaardje te berijden: die de grootste bezorgdheid verzamelt hij sedert jaren allerlei documenten; artikelen, boeken, knipsels, foto's, die betrekking hebben op de scheepvaart zedurende den oorlog.

Hij die het voorrecht heeft zijne collectie te mogen bezien, staat verbaasd over haren omvang en verscheidenheid, en vraagt zich af, hoe hij erin gelukt is zich dit alles aan te schaffen.

De jonge kerel heeft er zooveel gedaan, en misschien ook nachten, aan besteed dat hij nog geen tijd schijnt gehad te hebben om aan het huwelijk te denken — misschien ook is hij bevreesd dat zijne gade niet gevecht en erbid voor zijn dokumentenschaal aan den dag zou leggen...

Maar alle gekheid op een stokje! Scarceriaux heeft niet alleen met een verbaasende pilsvondigheid en een onuitputbaar geduld zijne materialen opgestapeld, hij is niet, zoals sommige maniakken een egyptisch geslacht zijner schatten geworden.

Met de verzamelde materialen is hij begonnen een herkwaaardig gedenkboek op te richten hen er eere die in de rampzalige oorlogstijd hadden van moed en zelfopoffering gepleegd hebben waarvan de herinnering ten volle verdienende voor het nageslacht bewaard te worden.

Hoe bewonderenswaardig is inderdaad den almen moed geweest door de zeehelden aan den dag gelegd, die tijdens den oorlog de zee bevaren hebben? In de meest bevreemde stond men bloot elk oogblik op een onderzeeboot beschoten of getorpedeerd te worden.

Hier geen aanmoedigende toespraken van de overste vooraleer naar den slag te trekken, geen legerdorders waarin de moedige soldaten werden opgemeld, geen opblitsing van strijdlustige kameraden, maar eene voortdurende onzekerheid omtrent hoe en wanneer het gebeuren zou. En wanneer dan de boordgids mij, de verraderlijke torpedo, door gaans weerloze schip getroffen had, en speelden zich, vaak in de donkerste nachten, in de guurste wintermaanden, toelopen af, waarvan het eenvoudig verhaal tot bloed in aderen doet stollen.

diezelfde schipbruikelingen, die vele van de scheepsmakkers een gruwelijken dood hadden zien sterven, die dikwijls zelf slechts

Kunstschilder JEF DEBROCK



Een oude wijze van vissen

Heeft Oostende internationale namen op het gebied van de schilderkunst, als daar zijn Ensor, Spilliaert, De Clerck en Perneke, het bezit ook een schare flinke artiesten, die zich nog niet aan de algemeene aandacht opgedrongen, eenzijdig omdat ze vertekenen onafhankelijk te blijven en alle ongewettigde opmerking uit den booze achten, anderzijds omdat ze in hun stille werkkamer, ver van het gerucht van de wereldmarkt of van houden hun schoonen droom voor zich zelf en een kleine schare vrienden uit te beelden.

Tot deze groep moeten we kunstschilder Jef Debrock rekenen. Hij is een echte 'brok' Oostende, zoowel in zijn schilderkunst, als in zijn omgang.

Bij hem kunt ge nog genoeg lokale spreuken optekenen: 'Ik zit in E... mouw, tot voorbij zijn elleboog'. Bij hem rinkt het al naar de zee, wat hij zegt en schildert. Hij is een volbloed marinst, in zijn oogen ligt iets van de verre einders. Hij houdt veel van de zee, ze is de achtergrond van zijn leven geworden en wat meer is, hij is, niettegenstaande zijn kunstenaarschap zoo nuchter gebleven dat hij weet, dat een diepere kennis van de zee ook een kloekere liefde er voor medebrengt.

Hij heeft de zee in haar kleuren, in haar oneindig verscheiden roerselen bestudeerd. De vliegtuigtechniekers gaan de vlucht van de arenden na, om de wetten die het drijven er het vliegen van dien machtigen vogel te regelen op den bouw van hun machines toe te passen. Jef DEBROCK heeft de 'mechaniek van de baren bestudeerd. Is hij er min artist om geworden? Hoegenaamd niet. Een musicus kent met zijn koel verstand de formule van chromatische gamme, een dieren schilder of een kunstenaar, die naar het naakt model werkt, gaat den spierenbouw van het lichaam na. Zij stellen hun verstand ten dienste van de kunst.

Zoo Jef Debrock. Hij kent de anatomie van de golven, de zansche symphonie van het zeebewegen.

En dit is het, dat de echte zeeaan omiddellijk met het werk van Debrock verzoent; het oog wordt door het onderwerp aange-

naden, dat zijn kunst voor goed en officieel dit jaal loskwam. Hij leerde teekenen in de school van de Schipperstraat bij Goddyn, die het groot plaaster onderwees, en zelf een prijs van Rome was. Daarna liep hij een paar jaar op de Academie te Brugge.

Hij had het geluk veel te reizen, maar hoe zonderling toch, telkens hij wat op het doek bracht, was het de zee.

Nadat de faam van Oostende ten tijde van Marquet, in de jaren 1906, wat getaand was, werd te Oostende een heropleving beproefd en men stichtte een CERCLE ARTISTIQUE, die bleef leven tot den oorlog.

Debrock was er de secretaris van. Het was dank zij dien Cercle dat de Stad Oost-

legt hij, zich toe op de photokunst. Voor de tentoonstelling te Brussel in 1910 had hij een panorama gemaakt van een weg Oostende—Blankenberge. In 1930 maakte hij voor het paviljoen van de Stad Oostende op de wereldtentoonstelling te Antwerpen een reeks schilderijen 'Hoe er gevischt wordt' en waarvan we hier een drietal opnamen oavdraken.

Hij ontwierp ook het propagandafiche voor het Fort Napoleon. Zijn leven in de kunstwereld is niet immer vol rozengeur geweest. Bij 'Les Peintres de la mer' was er voor hem geen plaats meer en nu weer zijn er weinig edele invloeden, die hem zullen trachten buiten het Salon van Gent te houden.

Niettegenstaande dit bezit hij de gave, die ook bij uitstek onze visschers in hooge mate eigen is, nooit te wanhopen en zijn geest voor onafhankelijk innuere te vrijwaren.

Wij stelden hem een laatste vraag: — Zijn het de kleuren van de zee ofwel het bewegen van de zee en al wat dit medebrengt, die u het meest ontroeren? — Beide! was het simpele en verwachte antwoord.

De zee heeft immers geen kleur maar een onophoudende dynamiek van levende tinten en schakeeringen. De stad bezit van Jef Debrock 'November', 'De Garnaltraps', 'De Mosselmann' de reeks doeken over de manier van vissen. Zijn grootste beleving zou zijn, dat vooral zij, die met de zee in eenwig verband zijn, die dus van de zee houden, zoals hij dit met een groote en meesterlijke liefde doet, zijn doeken gaan bezien. Zij zijn het waard en Jef Debrock zelf verclent het ten volle.

Karel Jonckheere.

MARBRIET

LEVEREN en PLAATSEN

Wouters Fr.

Kapucienenstraat, 13 Tel. 208

OOSTENDE

GLAS — SPIEGELS



De vrouwen en het garnaalvissen

naam beroerd maar ook de rede heeft niets af te dingen op het verwezenlijkte onderwerp. Er straalt een dubbel genot uit het aanschouwen van het werk van Debrock.

Een echte Oostendenaar! Glimlach niet. Hij werd er geboren op den derdendend dag van de fijne maand April in het jaar 1880. Dit gebeurde op het Hazegras, in de Bruggsche (1) straat, 5 (1) op een Vrijdag (1). Het schijnt wel dat al het bijgevoeld dat over datums en dagen bestaat werd samengebracht om hem een geboortedag en een geboortehuis te schenken.

Schilderen zat niet in zijne familie. Een kozijn langs moeders kant, Alfons Labie, was de eenige, die wat artistiek aangelegd was. Jef was eerder een shors series. Gansch zijn leven zat het teekenen hem in de zenuw. Rond zijn vijf en twintigste jaar doordroef hij een schedelbrij, moest vijf jaar een volstrekte rust nemen en het is slechts

tende weer doeken begon te kopen voor zijn toekomstig museum, dat er nog niet staat. Ook werd van hem een doek aangekocht, 'November', dat thans in het Schepencabinet van den Vroome prijkt.

Debrock trok naar Engeland, werd er lid van de Royal Painting Club van Birmingham, stelde er ten toon, gaf voordrachten over de Vlaamsche schilderschool, kortom deed onze kunst er beter kennen.

Voor den oorlog behoorde hij bij het Beheer van Bruggen en Wegen, na den oorlog

Advertisement for Shell Products, featuring a logo and text: 'Gebruikt Shell Producten. Gij zult tevreden zijn.'

Advertisement for Charles SIMON, featuring a lamp illustration and text: 'Koperslagerij der Kust Charles SIMON 2, Visschersplaats, OOSTENDE'.

Advertisement for Huis Debra, featuring text: 'Specialiteit van Garnalen, Mosselen, Kreeften ZEBBRUGGE-DUINKERKE Tel. 81'.

Een ophefmakende uitvinding

«O»

VAN HET GROOTSTE BELANG VOOR DE VISSCHERIJ.

Señor de vroegste tijden der zeevaart en tot heden heeft de schipper die in onbekende waters vaart altijd mer de grootste zekerheid en het minste tijdsverlies de waterdiepte onder het schip willen vaststellen. Onvoltoedende of onjuiste gegevens van die hoogst belangrijke factor op het versichte oogblik, hebben meermaals het verlies van een schip, 't zij groot of klein voor gevolg gehad. De laatste statistieken wijzen uit, dat meer dan 50 % van de verongelukkete schepen door stranding en soortgelijke oorzaken zijn verloren gegaan.

Vroeger gebruikte de schipper alleen het dieplod om de diepte tusschen schip en zeebodem te meten, doch met het in dienst stellen van immer grooter en sneller varende schepen, werd dit oorspronkelijk middel en ook vele verbeterde toestellen voor verscheidene redens onvoldoende geacht en opzoekingen werden aangevat voor het vinden van een toestel dat op alle punten aan de vereischte voorwaarden voldoening geeft. Voor de moderne navigatie zijn moderne hulpmiddelen noodig en van alle uitvindingen die de laatste jaren gedaan zijn is, wet de ULTRASONORE DIEPTEMETER genaamd ECHOMETER, voor de zeevaart in het algemeen en voor de vischvangst in het bijzonder, het meest belangrijke. Met dit apparaat is niet alleen ten alle tijde met volkomene nauwkeurigheid de diepte van het water loodrecht onder de kiel van het schip bekend, maar ook de bodemgesteldheid kan worden opgemerkt.

De werking van dit toestel heeft voor basis de nieuwste toepassing van physica en radio. Het apparaat bestaat uit de echometeer, de projecteur en een accumulatorbatterij. Daardoor is het onafhankelijk van de scheepsdynamo, die niet behoef te worden aangezet om het toestel te doen werken. Dit kan oogenblikkelijk geschieden door slechts een knop uit te trekken, waarna in één seconde de diepte nauwkeurig wordt aangegeven. Als de dynamo buiten dienst is, kan het toestel nog steeds werken. De echometeer kan op de meest geschikte plaats in het schip bij den roerangang worden gesteld, de projecteur wordt onder in het schip ingebouwd en beide deelen worden met kabels verbonden. Eenmaal ingesteld vereischen deze toestellen geen verder regeling; slechts moet de accumulatorbatterij van tijd tot tijd worden opgeladen. Het stroomverbruik is zeer gering, minder dan 20 watt. De diepte aanwijzer, boven in de kiel aangebracht, heeft een zeer duidelijke diepteschaal. De echometeer geeft automatisch elke seconde de diepte van het water onder de kiel van het schip door middel van het lichtpunt, dat zich langs die schaal beweegt. Tevens kan worden waargenomen of de grond zacht of hard, of met steenen bezaaid is, in één woord, de echometeer is als een oog, dat de bodem van de zee beziet. Slingeren of stampen van het schip, trillen of geluiden van het schroef, hebben geen invloed op het toestel, dat geheel geruisloos werkt!

Hierna volgen eenige der menigvuldige voordeelen voortkomende van het gebruik der Ultra-Sonore dieptemeter aan boord van visschersschepen. Belangrijke bezuinigingen kunnen gemaakt worden door tijdswinst daar men veelig met volle vaart kan stoomen tot aan den vischgrond en zonder kostenverlies te verliezen met stoppen om te looden. Eenmaal de netten uitgelegd, moet alleen een oog gehouden worden op de 'dieptemeters' schaal om te beletten dat men van de visschbank afraakt. Ook zal de dieptemeter het mogelijk maken om een goede vischgrond zonder fout weer te kunnen vinden, als eenmaal de bodemgesteldheid bekend is. De loodsman kan voor andere bezigheden gebruikt worden, de treil kan steeds op de gewenschte diepte gehouden worden en onafhankelijk in den zeebodem, welke zoo gewenselijk zijn voor de netten, worden op tijd opgemerkt en kunnen dus gemakkelijk vermeden worden.

In mistig weder kan de schipper met de grootste nauwkeurigheid koers houden wat een tijdsbesparing en minder brandstofverbruik tengevolge heeft. De kans om bij dure vischreedschappen te verliezen of te beledigen, wordt tot een minimum teruggebracht. Dergelijke voordeelen zijn met de tegenwoordige algemeene depressie in den vischand, van het allergrootste belang voor het uitbaten van treilers en het feit dat in Engeland, Frankrijk en Spanje, reeds meer dan 500 visschersschepen uitgerust zijn met deze toestellen, is een sprekend bewijs van het nut bezeven door de Ultra-Sonore dieptemeter.

Voor de diepzee vischvangst wordt het groote model echometeer gebruikt, dat geregeld tot op 360 vadem (660 M.) kan looden, terwijl voor de vangst in de Noordzee of het Kanaal een kleiner toestel voor 90 vadem (165 M.) wordt aanbevolen. Het belang van het hierboven vermelde toestel zal zeker niet onbepaald aan onze Oostendse Reedsers, die de kans van vijf naar nieuwe middelen om de uitbaten van hun schepen te verbeteren en de Belgische vischvangst aan de spits te houden.



Garnaalbootjes naar de vangst

Een Bezoek aan de Werkhuizen der Firma "Ostend Stores and Ropeworks N. V."



Onder de talrijke en zeer verscheiden handels- en nijverheidsfirma's die onze zeevisscherij aanbelangen, is de OSTEND STORES & ROPEWORKS, die haar burelen heeft in de Zuidstraat, 5, te Oostende, zooniet de bekendste, doch zeker een der voornameste en meest modern ingerichte van ons land.

Het was dan ook heel natuurlijk, dat bij ons de gedachte opkwam eens bij die firma aan te kloppen om onze lezers en ons zelf beter met de zeer uitgebreide en veelzijdige werkzaamheid er van, bekend te maken.

We stappen vlug binnen en we worden op de meest vriendelijke wijze door de heeren Decrop en Dossaer ontvangen.

We maken hun met ons plan bekend en dadelijk zijn we in een zeer druk gesprek gewikkeld.

Het gaat natuurlijk — hoe zou het anders — over de crisis in 't algemeen en onze visscherij in 't bijzonder.

Onder ons gezegd, hebben we alras samen enkele goede middelen gevonden om daaraan te verhelpen; maar ja, doen uitvoeren, dat kunnen we nu precies ook niet. Daar zijn we nu eigenlijk ook niet voor gekomen en we zullen maar liefst over de crisis niet spreken, want « Het Visscherijblad » is, ondanks zijn jeugdige bestaan, er niet van aangeast.

Hoe komt het toch, Mijneheer, dat ik deze firma wel meer hoor noemen met de benaming van « den Engelschman »?

Een gemoedelijke glimlach, en op het antwoord moeten we niet wachten.

IN DE «BANE»

Een paar minuten later treden we de werkhuisen van de Lijndraaiersteden binnen. Deze zijn door bijna alle Oostendenaars en visschers slechts gekend onder den naam van de «banes».

Deze benaming komt voort van «Lijnbaan» dat is de plaats waar het touwwerk met de hand werd vervaardigd.

Hier bestond inderdaad vóór den oorlog een handtoewerslagerij toebehoorende aan de familie Borgers.

Deze touwslagerij, gezien de modernisering en mechanisering der nijverheden, verdween en werd later door de huidige firma opgesloopt.

Op het gelijkvloers maken we kennis met allehande visscherijbenodigheden, zoals staaldraad, touwwerk, garens, reddingstuig, ijzerwerk, enz., te lang om te melden.

Het geruisch dat hier nu oor treft, komt van de mechanische breierij, er boven gelegen.

We gaan dan ook eens even kijken!

We klauteren de trappen op en komen in een «atelier» waar drie brede machines staan. Dit zijn de mechanische breimachines.

Deze machines breien de garnaal- en haringkorren; alsook allehande fijne netten, gebruikt in Congo en andere koloniën, want dit uitstekend huis, is ook reeds volledig op den exporthandel ingericht.

Er nevens stappen we binnen in de handbreierij. Vroeger werd al het garen ten huize van de breisters verwerkt, doch wanneer de

«We hebben trouwen vertellen, dat U speciale korren maakt, die niet in den handel worden gebracht, maar naar het schijnt voorbehouden zouden worden aan een rederij, die ook haar burelen onder uw dak heeft».

«Dat hebben ze ook reeds aan ons verstand gebracht, Mijneheer, maar dat zijn echte verzinsels, en 't is spijtig om vaststellen, dat er altijd menschen worden gevonden, die aan zulke praatjes geloof hechten».

Niet alleen in de samenstelling van het vischtuig, maar zelfs in het voortbrengen van de bestanddeelen er van, zoals we verder zullen kunnen vaststellen, wordt er steeds naar groote verbeteringen gestreefd.

Niemand kan beter dan zij, na elke reis, ter plaatse zelf de degelijkheid van de fabricering van garens en touwwerk gadeslaan en in de samenstelling der grondstoffen of de verwerking zelf, de gewenschte verbeteringen aanbrengen.

Deze kritiek is dus misplaatst.

Wel is waar, dat wij zeer dikwijls proeverdoen om verbetering te brengen in de uitrusting van schepen en vischtuig, maar deze veranderingen worden slechts door de door U bedoelde rederij gebruikt als PROEF. Beantwoordt deze proef aan de gewenschte verwachtingen, dan worden deze verbeteringen den visscher aangeboden.

Veel onzer visschers schijnen het groote nut van die proeven niet te beseffen.

Daardoor werden reeds groote besparingen en verbeteringen verwezenlijkt en nog wordt er steeds naar nieuwe verbeteringen gezocht.

EEN WANDELING TUSSEN DE MACHINES.— DE BEWERKINGEN.

We wandelen even door de groote zaal, waar werkende machines ons gesprekken bijna onhoorbaar maken. Talrijke jonge vrouwen wedijveren in snelheid en vaardigheid en verrichten allea of met zijn tweeën, een bepaald werk aan een bepaalde machine.

Van veel rusten, kan er hier geen sprake zijn, want gansch het mechanisch stelsel sluit als een bus en de eene bewerking is er het gevolg van een onmiddellijke voorgaande, door een ander verricht.

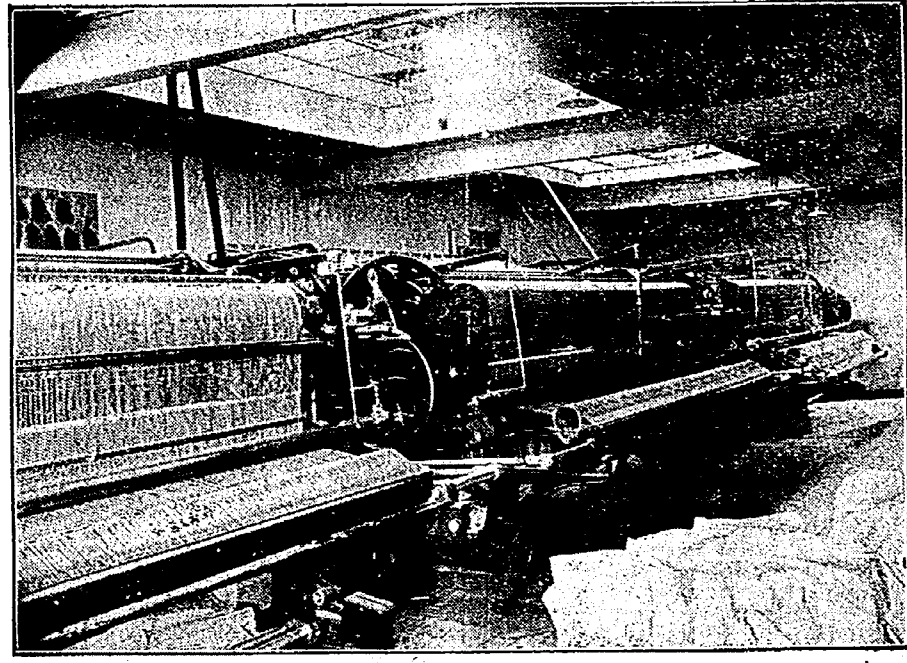
We hebben de verschillende bewerkingen met de grootste nauwkeurigheid en tevens allen noodigen uitleg ontvangend, kunnen volgen, en we kunnen er slechts onze grootste bewondering voor uitdrukken.

Ze hier uitgebreid uiteenzetten, ware de zaak te ver drijven.

We houden er aan, ons echter bij een kort overzicht te houden en mee te deelen, dat we ter plaatse hebben kunnen vaststellen dat, de ingekomen en gezette grondstoffen na gereinigd te worden, er nog de volgende machinale bewerkingen ondergaan.

- 1.— Het openspreiden (étalage);
2.— Het mechanisch kammen of hekelen (peignage);
3.— Het tot draden trekken (étirage);
4.— Het opvolgenlijk twijnen (doublage);
5.— Het draaien en spinnen (cablage et filage).

Elk dezer bewerkingen wordt door special daarvoor ingerichte machines bewerkt, en



IN DE TOUW- EN GARENFABRIEK

Langs de vaart Oostende—Brugge; aan de Vaartbleekerskaai, wacht ons een nieuwe verrassing. Inderdaad een zeer praktische touw- en garenfabriek in 1928 opgericht, zal er onze grootste belangstelling gaande houden.

Weldra loopen we door de hooge en lange balen «Manilla» en «Sisal» kemp. Dit kemp wordt zoo genoemd, naar de stad Manilla, hoofdstad der Philippijnsche eilanden, vanwaar zij afkomstig is.

Het is de stam van de bananier die de Manilla kemp verschaft.

Deze stam bestaat uit ineengestregelde bladen, die soms twee meter lang op 0,50 m. breed zijn. Overigens heeft deze bananier hetzelfde uitzicht als de bananier die ons de vernaarde bananen levert.

De oogst wordt gewoonlijk na het vierde jaar om de zes of acht maanden binnengehaald. Vier of vijf bladen, worden afgetrokken en met de hand bij middel van een mes van het vezelachtig gedeelte ontdaan, om daarna in kleine fijne vezels gerept te worden, die gewassen en gedurende 6 uur in de zon uitgestrekt en gedroogd worden op bamboekaders.

Na een tweede zulkdanige behandeling worden deze vezels in balen verpakt van een «ficul» (ongeveer 65 Kg.)

Te Cebré of te Manola aangekomen, wor-

ten slotte volledig afgewerkt om ter beschikking gesteld te worden, volgens grootte, hoedanigheid, enz., van den handel.

We hebben er in één woord, een modelinstelling en een uitstekend geroutineerd personeel kunnen gadeslaan en we mogen gerust zeggen, dat we van ons bezoek aan de touwfabriek den besten indruk hebben megedragen.

DE AFDEELING VOOR MOTOR- EN MOTORAANHOORIGHEIDEN.

We dachten dat ons bezoek aan de firma Ostend Stores & Ropeworks hier ten einde was, toen wij bij onze terugkeer in de Zuidstraat, uitgenoodigd werden eens even een laatste afdeling na te zien. Het is wat men noemen mag: de afdeling motor- en motoraanhoorigheden. Een klein atelier maar daar wordt er als in een bierok gewerkt.

«Ostend Stores & Ropeworks» heeft het agentschap van de wereldberoemde motoren Sulzer (Zwitserland).

De motorenfabriek «Sulzer» betwist sedert lang de eerste rang in de wereldproductie der motoren. De technische superioriteit van constructie dezer motoren, is onbetwistbaar.

De ervaring heeft ten andere voor de haven van Oostende enkele doorslaande bewijzen gegeven.

Er zijn in de Oostendse motorvloot negen vaartuigen voorzien van Sulzermotoren



den de vezels gesorteerd en gerangschikt in verscheidene soorten gaande van C tot M2. Wij bemerkten inderdaad tusschen de groote stapels, verschillende hoedanigheden, die weldra de verschillende soorten korregaren en touwwerk zouden opleveren.

Bij elke aankomst van Manilla kemp, wordt deze grondstof in de fabriek aan een strenge zifting onderworpen, en dat is noodig, zeggen de heeren ons, omdat wij alleen goed werk moeten trachten te leveren.

Wat is «Sisal»? Waar wordt zij gekweekt?

De «Sisal» wordt in een bijzonder magazijn geborgen. Sisal komt voort van de «agave», een levenskrachtige plant met vezelachtige wortels en vlezige bladeren van 0,80 m. tot 1,20 m. lengte, oorspronkelijk afkomstig uit Zuid-Amerika.

Oorspronkelijk uit een modderigen grond voortkomend, levert zij toch voortreffelijke voortbrengselen op in droge gewesten.

Tegenwoordig wordt de agave ook geplant in Afrika (Tanganyika-Kenya-Belgisch Congo) en op de Nederlandsche koloniale eilanden: Java en Sumatra.

Deze plantages worden over het algemeen door families uitgebaat.

De kinderen rapen bij den oogst de afgesneden bladeren op en leggen ze te drogen. Daarna worden zij ingepakt en naar de centra gevoerd, waar zij ontvezeld en in reepen worden getrokken. De touwfabriek van «Ostend Stores», gebruikt meest de Java Sisal, voor het weven van bind- en verpakkingsgaren.

De Vischkeuring

In ons nummer van 13 Mei 11. heeft onze geachte medewerker van Antwerpen een hand en volledig tafereel geschetst van het visschbedrijf dezer stad, tafereel waarin wij onder andere het volgende aantreffen: «Alle visch moet, vóórdat in de mijn te kunnen verkocht worden, onderzocht worden door de keurders; geene toewijzing mag geschieden, indien de kwaliteit niet is afgekeurd geweest, met luide en verstaanbare stem».

«De visch wordt in drie kwaliteiten gerangschikt. In de eerste de levende visch; in de tweede, degene die ten minste twee dagen kan bewaard blijven en, in de derde, de visch die ten laatste 's anderdaags aan den verbruiker moet verkocht worden. De keurders zullen er nuttige aanduidingen bij voegen, die den waren staat der visch doen kennen».

«Alle visch, voor het verbruik ongeschikt verklaard, kan noch verkocht, noch door den verkooper ingehouden worden; zij zal vernield of in de rivier geworpen worden, door de zorg van den bestuurder der mijn, die verantwoordelijk blijft voor de uitvoering van dezen maatregel».

Anderzijds werden herhaaldelijk in het blad klachten opgenomen, over de uiteenlopende manier, op dewelke de vischkeuring in andere stadsminen, namelijk te Brussel, gedaan wordt.

Als men die klachten en de uiteenzetting van het Antwerpsche stelsel overdenkt, is men waarlijk niet meer verwonderd dat de vischverzuikers der Belgische kust, in algemeen regel, niet alleen weinig neiging gevoelen om den verkoop in het gesticht waarvan sprake te beproeven, maar zelfs met vrees bevangen zijn voor de onaanname van schadelijke verrassingen die hen daar te wachten staan.

Overigens, Antwerpen staat niet alleen in dit opzicht; in menigvuldige stedelijke vischminen was de toestand, tot kort vóór den oorlog, volstrekt niet beter en is hij het waarschijnlijk thans nog niet.

Te Gent onderzochten de keurders de visch, vóór den verkoop, zoowel die, bestemd voor de mijn, als die tentoengesteld op de markt. Zoo was het ook te Brussel, te Doornik, Kortrijk en Bergen, werd geen visch verkocht die niet vooraanwendelijk gekeurd of herkeurd geweest was. Te Mechelen werd de visch in de mijn in reken gerangschikt door de keurders die niet alleen hare gaalliciteit vaststelden, maar ze daarenboven in drie kwaliteiten rangschikten. Vóór den afslag, deden de keurders met luide stem de hoedanigheid van elk lot kennen. Zoo was het ook te Lokeren, St-Niklaas, Kortrijk en Leuven. In de twee laatste steden mocht de visch van derde kwaliteit door messenden gemerkt worden.

Men kan alleen daarvan peinen dat het achterlijke overblijfsels zijn uit lang vervlogen tijden. Art. 2 der wet van 15 Mei 1870 werd gestemd na een uitgebreid Kameronderzoek naar den toestand der Zeevisscherij met het opzettelijk doel den vischhandel te beschermen tegen al de wandalen van bestuurswege te zijnen opzichte sedert lang gepleegd. Dit artikel bepaalt uitdrukkelijk dat het verboden is dezen handel te belommeren door het opleggen eener keuring der visch vóór den verkoop. Als men den werkelijken toestand nagaat, die sinds dien bestaan heeft, komt men tot de ergerlijke bevinding dat de bedoelde wetbepaling om zoo te zeggen, doode letter gebleven is en noch door de gemeentebesturen, noch door de hoogere overheid toegepast geweest is.

Men kan weliswaar inbrengen dat er sedert 1870, veel op gebied der wetgeving aangaande den handel in eetwaren veranderd geweest is. Men heeft namelijk de wet van 4 Augustus 1890 die deze waren onder een bijzonder toezicht gesteld heeft en, wat het slachtvleesch betreft, hetzelfde aan een vooraanwendelijke keuring onderworpen heeft. Wat van algemeen belang is, ten opzichte van het slachtvleesch; is het ook voor de visch. Het blijft niettemin waar dat wij, ons in het vischhandelsbelang, mogen beroepen op de gebiedende voorschriften eener wet, die de vooraanwendelijke keuring afgeschaft heeft.

Die wet, zooals alle andere, verdient nageleefd te worden, zoolang zij bestaat en zij kan des te gemakkelijker nageleefd worden daar de gemeenteverheid, krachtens de

wet van 16-24 Augustus 1790, volle politiemacht uitoefent op de degelijkheid van de handel in eetwaren, voor zooveel de openbare gezondheid op het spel staat. Zij mag bijgevolg de keuring opleggen der te koop gestelde visch; maar het is haar verboden de keuring vóór alle te koopstelling voor te schrijven. Wettelijkwijze, mag en moet de keuring in den loop der verkoopverrichtingen gedaan worden.

Als de gemeenteverheid het zoover dreigt niet alleen de degelijkheid der visch maar zelfs de handelskwaliteit derzelve vast te stellen en deze kwaliteit doet afroepen, gaat zij, wat dit laatste punt betreft, hare politiemacht ver te buiten en maakt zij gebruik van het begrip der handelsvrijheid die gemeente heeft zich met niets anders te benoemen dan met de belangen der openbare gezondheid, namelijk, met de vraag of de visch eetbaar is of niet. Al het overige is zaak der koopers en der verkoopers en zij zullen dit veel beter aan boord leggen dan gelijk welke gemeentebestuurder.

De aanmatiging der gemeente waarvan sprake bestaat uitsluitelijk ten opzichte der visch, wat het beste bewijs is dat zij slechts eene zoo versten als ongewettigde overleving is. Wat zou er van ons en van de gemeentebesturen gaan worden, moesten deze laatste het al met eens in het hoofd krijgen de zonderlinge maatregelen, die op de visch toegepast worden, uit te breiden tot alle eetwaren, zoals slachtvleesch, fruit, boter, groensels, enz., op de openbare markten te koop gesteld, en te doen afroepen dat ze van zulke of zulke kwaliteit zijn. Het verzet zou dadelijk krachtadig en algemeen zijn. Een uitzonderlijke maatregel voor de visch is evenmin aanneemlijk.

Ten andere, de voormelde wet van 15 Mei 1870 verbiedt niet alleen de hetommering van den vischhandel door eene vooraanwendelijke keuring der visch, zij verbiedt tevens «alle anderen beperkende maatregelen». Men zal gereedelijk aannemen dat, onder zulkdanige maatregelen, de ambtelijke rangschikking der vischvaar en de niet min ambtelijke afroeping haer hoedanigheid als erge beperkingen mogen aanzien worden.

Wij hebben gezegd dat de keuring van het slachtvleesch algemeen is.

Zij wordt inderdaad gedaan ofwel door een veaarts, ofwel door een aangenomen keurder, die te dien einde een diploma voor een ambtelijke jury bekomen heeft. Alle waarborgen van bevoegdheid bestaan bijgevolg. Wij kunnen ongelukkiglijk hetzelfde van de vischkeurders niet zeggen; hunne eerlijkheid is zaak van de gemeenteverheid die ze aanstelt, maar wat hunne bevoegdheid betreft, weten wij niet op welke gronden van beroepskennis en ondervinding zij gestemd is.

Wat de afgekeurde en in beslag genomen visch aangaat, aangezien de vischmeelbrieken thans bestaan, ware het redelijker te langs daar, zoo mogelijk, af te zetten, dan ze ergens in een rivier te werpen.

D. Z.

SCHOOLSCHIP «MERCATOR»

Iste REIS TER LANGE OMVAART

I. Welkom uit zee! Welkom aan land!

Na 't flink voltooide werk

Welkom, terug van 't verre strand

Gebruind, gezond en sterk

't Was een triomf, de eerste reis.

Een ware propaganda.

Gij allen staft thans dit bewijs

Dank Kommandant Vande Sande.

II. Al was de aanvang minder goed

Gepaard met ongelukken

Het spreekwoord leert trots kracht en moed

«Voor 't Noodlot moet men bukken».

We zagen in onze verbeelding, fier

Het prachtig schoolschip zeilen

Steds deinceind, zwevend als een gier

Met een vaart van twaalf mijlen.

III. 't Is jammer dat in dezen tijd,

Menschen soms onbehouwen

Zich leenen tot een pnestrijd

In plaats van te bouwen

Het feit doet zich thans weder voor

«Aan 't schip was niets, dat deugd»

'k Hoop schrijvers dat 't gevolgd spoor

U vergaat in trots en vreugde.

IV. De Heer Minister ging aan boord

Om allen welkom te heeten

Na eerst een hartelijk troostend woord

Tot Godderis, vader te spreken

Voorwa, een edel schoon gebaar,

't Deed ieder zeeman goed.

Een houding, zoo spontaan en waar

Schenkt kracht en hoop en moed.

V. Dank! Vande Sande en Bécu

Ernard, Dolorge, Buciens

Prian en Dokter Zazlawski

Matrozen en de exultans:

'k Hoop, dat ge jaren lang met tucht

Onze jongens op zult leiden

Opdat ze eenmaal, en met vrucht,

De woeste zee bestrijden!

E. A., zeevaartpolitie.

The International Paint & Compositions Co Ltd LONDON

ALLE SOORT SCHEEPSVERVEN

De Wereldbekende «Copperpaints» voor Houten Schepen

De «Trawlers Compositions Paints» 1° en 2° kous voor Stalen Schepen.

De Speciale Verf «Galvex» — voor Bronze Schroeven —

Agenten en Depothouders: OSTEND STORES & ROPEWORKS N. V.

5, ZUIDSTRAAT, 5 — OOSTENDE



A. DE JONG

Scheepswerf en Machinefabriek

Vlugsolide, goedkoop

British Ropes Ltd LONDON

Consortium der Beste Engelse Staalraadfabrieken

De Wereldberoemde Stalen Korretouwen «Bulivan», «Ellis», enz.

Agenten en Depothouders voor Oostende en de Belgische Kust: OSTEND STORES & ROPEWORKS N. V.

5, ZUIDSTRAAT, 5 — OOSTENDE

Abonneert U op «Het Visscherijblad»



Visschers en Vischhandelaars, Bestelt uw IJS bij FROID INDUSTRIEL OOSTENDE

Voor uwe gerookte waren wendt U tot het merk Oscar Rau - De Knuydt Oostende

Les Frigorifères du Littoral IJS gemaald en in blokken Groote koelkamers voor bewaring van visch, eieren bevroren vleesch enz.

Marktberichten

OOSTENDE

De markt werd deze week goed gespijsd door een zestigtal motorvaartuigen en twee stoomtreilers, waarvan een van Ysland en een van de Smalls. De motors kwamen natuurlijk nog altijd van dezelfde vischgronden: Witte Bank, Kanaal, Noordzee, Silver Pit, Moray Firth.

Table with market prices for various fish species like Noorzee, Heiligoland, Kanaal, Bristol, etc., with columns for date, quantity, and price.

VISSCHERS! Weet U dat de beste GASOIL het beste MAZOUT voor Visschersvaartuigen gefabriceerd wordt door de Belgian Cracking Cy die nooit de belangen van den koper uit het oog verliest.

Table with market prices for various fish species like Noorzee, Heiligoland, Kanaal, Bristol, etc., with columns for date, quantity, and price.

OPBRENGST VAN DEN VERKOOP PER DAG GEDURENDE DE VERLOOPEN WEEK. Zaterdag 8 Juli 113.658,50 Maandag 10 Juli 158.702,50 Dinsdag 11 Juli 287.766,50 Woensdag 12 Juli 219.257,-- Donderdag 13 Juli 134.109,-- Vrijdag 14 Juli 68.250,--

Table with market prices for various fish species like Noorzee, Heiligoland, Kanaal, Bristol, etc., with columns for date, quantity, and price.

Verwachtingen voor volgende week: De tijd van klagen over den te geringen aanvoer van Belgische visch, is ons dunkt voorbij en vanaf heden mogen we ons weer aan een normale toevoer verwachten.

Table with market prices for various fish species like Noorzee, Heiligoland, Kanaal, Bristol, etc., with columns for date, quantity, and price.

Stoommachienen - Motoren - Stoomketels Industrielle des Pêcheries Samenwerkende Vennootschap VANDERZWEEPLAATS (rechtover de oude Stalle)

Camille Willems Zeevischgroothandel gesticht in 1889 OOSTENDE DAGELIJSCH VERZENDING: BELGIE - BUITENLAND

Herman GITSELS Vischmijn, 25, Minque - Ostende Het beste adres voor verzendingen van alle soorten verse visch

NIEUWPOORT Deze week hebben de kleine vischkorders niet veel moeten boffen, want het weder was hen niet veel mee. De groote bleven een ganse week varen en brachten een groot aantal roggen op de markt van de West.

ZEEBRUGGE Zaterdag 8 Juli - 12 booten, groote tong 16-17; middels, 15-16; kleine 12; tarbot 9-10; Griet 8-9; Pladijs 5-6; arends 5,50-6,00 frank.

IJMUIDEN Vrijdag 7 Juli 1933 1 stoomtrawler, 1 Deen, 1 Motor, 33 Kustvisschers. Zaterdag 8 Juli 1933 10 Motors en 22 Kustvisschers.

Table with market prices for various fish species like Noorzee, Heiligoland, Kanaal, Bristol, etc., with columns for date, quantity, and price.

ELECTRICITEIT RADIOS D. & O. OPDEDRYNCK Gediplomeerde Electriciers Nieuwp. Steenw., 195, tel. 1093

DE VISSCHERIJ TE MILFORD HAVEN De vangsten hebben gedurende de laatste week voldoende gegeven; vooral voor de kleine stoomtreilers. De Spanjaarden integendeel zijn merkwaardig achteruit gebleven en niet alleen waren hunne reizen slecht, maar zij hadden ook veel avarij aan netten en touwwerk.

BRUSSEL Alatieg aanvoeren uit Noorwegen. Zalm en Heilbot worden zoals tal van andere luxekartelen moeilijk verkocht; prijzen niet in verhouding met de kleine kwantums hier tegenwoordig.

Jan Spaanderman ZEEVISCHGROOTHANDEL Specialiteit van Extra Hollandsche Kabeljauw IJMUIDEN - HOLLAND Tel. 721

Voor uw Drukwerk zoals: BRIEFHOOFDEN, BRIEFOMSLAGEN, PRIJSCOURANTEN, BORDERELIEN, VISIETKAARTEN, ADRESKAARTEN, FACTUREN IN BOEKEN MET DUBBELS ETIKETTEN VOOR VERZENDINGEN, MEMORANDUMS, ROUWBRIEVEN, BRIEFKAARTEN, ALLERHANDE, CIRCULAIRES

VISSCHERS EN VISCHHANDELAARS wendt U voor uw vervoer tot het HUIS A. Vandewyngaerde KAAISTRAAT, 45, OOSTENDE

VISSCHERS! VOOR UWE SCHEEPSTERSTELLINGEN EN NIEUWBOUW WENDT U TOT DE WERKHUIZEN BELIARD-CRIGHTON & Co OOSTENDE S.A.

Stoommachienen - Motoren - Stoomketels Industrielle des Pêcheries Samenwerkende Vennootschap VANDERZWEEPLAATS (rechtover de oude Stalle)

Camille Willems Zeevischgroothandel gesticht in 1889 OOSTENDE DAGELIJSCH VERZENDING: BELGIE - BUITENLAND

ELECTRICITEIT RADIOS D. & O. OPDEDRYNCK Gediplomeerde Electriciers Nieuwp. Steenw., 195, tel. 1093

VISSCHERS EN VISCHHANDELAARS wendt U voor uw vervoer tot het HUIS A. Vandewyngaerde KAAISTRAAT, 45, OOSTENDE

Visschers!

De beste en schoonste
laken Klakken
bij U. JACQUELOOT

Wittenonnenstraat, 29^{bis}, OOSTENDE

Sneldienst v' Goederen

BELGIE, ENGELAND en omgekeerd

GROUPAGEDIENSTEN NAAR
ALLE LANDEN

A. Freyman & Van Loo
32, H. SERRUYSLAAN — Tel. 473
OOSTENDE

Bestuurder : A. J. HAMERS

Reglementering van het Luchtverkeer Verordeningen die de Zeevaart aanbelangen

Uittrekssels van de Internationale Overeenkomst houdende reglementatie over de luchtvaart.

Luidens de bewoordingen van de overeenkomst:

a) het woord «luchtvaartuig» beduidt een toestel, dat in den dampkring kan worden gehouden ten gevolge van de krachten, welke de lucht daarop uitoefent;

b) het woord «aerodyne» beduidt een luchtvaartuig, dat dynamisch in de lucht kan worden gehouden ten gevolge van reactiekrachten op vlakken, welke zich verplaatsen ten opzichte van de omringende lucht;

c) een luchtvaartuig wordt geacht zich «op het water» te bevinden, wanneer een onderdeel van het luchtvaartuig zich in aanraking met het vaartuig bevindt;

d) een luchtvaartuig dat varend is in de lucht of op het water, wordt geacht «vaart te loopen» wanneer het snelheid heeft onderscheidelijk ten opzichte van de lucht of van het water;

e) een luchtvaartuig wordt geacht «niet te kunnen manoeuvreren», wanneer het niet in staat is de bewegingen uit te voeren, welke door de reglementen tot voorkoming der aanvaringen op zee voorgeschreven zijn;

f) het woord «zichtbaar» wordt ten aanzien van de te voeren lichten verstaan «zichtbaar bij donkeren nacht en helderen dampkring». Om de plaatsing der sektoren van zichtbaarheid, waarvan hierna kwestie is, te bepalen, wordt het luchtvaartuig verondersteld zich te bevinden in den stand, waarin het zich normaal bij rechthoekigen horizontalen koers voortbeweegt.

HOOFDSTUK I.

Bepalingen betreffende de lichten en de dagkenmerken.

1. De bepalingen betreffende de lichten zullen bij het zij welke weergesteltens van zonsopgang tot zonsopgang nagekomen worden tenzij de overheden van een Staat, rekening houdende met de breedte, andere uren hebben bepaald en bekendgemaakt om op zijn grondgebied in plaats gesteld te worden van de zonsopgang en de zonsopgang. Gedurende den tijd mogen geen andere lichten, welke aanzien kunnen worden voor die hierna voorgeschreven lichten, worden getoond. Deze laatste lichten mogen niet verblinden zijn.

2. Een aerodyne, voorzien van een voortstuwingsinrichting, welke zich bevindt in de lucht of op een landingssterren voor landaerodynen, moet de volgende lichten voeren:

a) aan de rechterzijde een groen licht, zoodanig ingericht, dat het een ononderbroken licht uitwerpt. Dit licht moet op een afstand van ten minste 5 Km. zichtbaar zijn in een tweevlakshoek van 110°, welke hoek wordt gevormd door twee verticale vlakken, waarvan het eene evenwijdig loopt aan het vlak van symmetrie door de lengteas van den aerodyne en naar voren is gericht en het andere naar rechts is gericht.

b) aan de linkerzijde een rood licht, zoodanig ingericht, dat het een ononderbroken licht uitwerpt. Dit licht moet op een afstand van ten minste 5 Km. zichtbaar zijn in een tweevlakshoek van 110°, welke hoek wordt gevormd door twee verticale vlakken, waarvan het eene evenwijdig loopt aan het vlak van symmetrie door de lengteas van den aerodyne en naar voren is gericht en het andere naar links is gericht.

c) aan de achterzijde een wit licht, zoodanig ingericht, dat het een ononderbroken licht naar achteren werpt. Dit licht moet op een afstand van ten minste 5 Km. zichtbaar zijn in een tweevlakshoek van 140°, welke hoek wordt gevormd door twee verticale vlakken en in twee gelijke delen wordt verdeeld door het vlak van symmetrie door de lengteas van den aerodyne.

Indien, om te voldoen aan de hierboven gestelde bepalingen, het enig licht door meer lichten moet worden vervangen, behoort de sector van zichtbaarheid van elk dezer zoodanig te worden beperkt, dat niet meer dan één daarvan van uit één punt zichtbaar is.

Indien een aerodyne, voorzien van een voortstuwingsinrichting, een totale breedte van minder dan 20 meter heeft, kunnen de in het eerste lid genoemde lichten worden vervangen in één of meer, in het midden geplaatste lampen, mits aan de eischen van het eerste lid betreffende de kleur en de zichtbaarheid wordt voldaan.

3. Een aerodyne, voorzien van een voortstuwingsinrichting en varend op het water, moet de volgende lichten voeren:

a) indien hij kan manoeuvreren en niet wordt gesleept, de lichten bedoeld in paragraaf 2 en bovendien aan de voorzijde een wit licht, zoodanig ingericht, dat het een ononderbroken licht naar voren werpt. Dit licht moet op een afstand van ten minste 5 Km. zichtbaar zijn in een tweevlakshoek van 220°, welke wordt gevormd door twee verticale vlakken en in twee gelijke delen wordt verdeeld door het vlak van symmetrie door de lengteas van den aerodyne.

b) indien hij wordt gesleept, de zijdelichten en het achterlicht bedoeld in paragraaf 2.

c) indien hij niet kan manoeuvreren, twee rode lichten, daar, waar deze het best zichtbaar zijn, loodrecht boven elkander geplaatst met een tusschenruimte van ten minste 1 m., met één verstaande, dat die lichten rondom op een afstand van ten minste drie Km. moeten zichtbaar zijn en, bovendien:

1. indien hij vaart loopp de lichten bedoeld in paragraaf 2 hiervoren of

2. indien hij niet vaart loopp, het licht bedoeld in alinea c) van paragraaf 2 hiervoren.

4. Een aerodyne, voorzien van een voortstuwingsinrichting, welke voor anker ligt of op het water is vastgemaakt, moet de volgende lichten voeren:

a) in ieder geval in het midden aan de voorzijde, op de plaats waar dat het best zichtbaar is, een rood licht, loodrecht met 1 meter tusschenruimte, geplaatst boven een wit licht, met dien verstande, dat beide lichten rondom op een afstand van ten minste 2 Km. zichtbaar moeten zijn.

b) indien hij een totale lengte van 45 m. of meer heeft, aan de achterzijde of in de nabijheid daarvan een wit licht, dat lager

dient te zijn geplaatst dan de aan de voorzijde te voeren lichten. Dit licht moet rondom op een afstand van ten minste 2 Km. zichtbaar zijn.

c) indien hij een totale breedte van vijf en veertig meter of meer heeft, behalve de lichten, genoemd in alinea a) of die genoemd in alinea a) en b) van die paragraaf, aan beide zijden een wit licht ten einde de breedte van den aerodyne aan te geven. Dit licht moet zovoel mogelijk rondom op een afstand van ten minste twee Km. zichtbaar zijn.

d) in de gevallen, waarin aerodynen, voorzien van een voortstuwingsinrichting, ingevolge de voorschriften van dit hoofdstuk lichten moeten voeren, moet een zweefvliegtuig een wit licht voeren, dat zovoel mogelijk in alle richtingen zichtbaar dient te zijn.

HOOFDSTUK II.

Bepalingen betreffende de seinen.

17.— Wanneer een luchtvaartuig in moeilijkheden zal verkeeren of hulp zal behoeven zal het, hetzij gezamenlijk, hetzij afzonderlijk de volgende noodseinen daarvoor geven:

a) het internationaal sein S.O.S. te geven door middel van optische of radiografische seinen;

b) bij gebruik van radiotelefonie het internationaal noodsein MAY DAY (overeenkomende met de Fransche uitspraak van de uitdrukking «MAY DIE»);

c) het vlaggenoodsein N. C. van het Internationale seinboek;

d) het afstandssein, bestaande uit een vierkante vlag, waarboven of waaronder een bal of een voorwerp, dat op bal gelijkt;

e) een ankerlooden toon met een geluidgevend werktuig;

f) een sein, bestaande uit het met korte tusschenpoelen één voor één afvuren van witte lichtkogels.

17bis.— Het noodsein bestaat uit de groep S.O.S. door hetwelk wordt bekend gemaakt dat het luchtvaartuig aan boord hebbende de post die het uitzendt onder bedreiging staat van een ernstig en dringend gevaar en onmiddellijke hulp inroeft.

Het spoedsein bestaat uit verscheidene herhalingen van de groep XXX de letters van elke groep en de navolgende overgesende groepen goed afcheidende; het wordt vóór een oproep uitgezonden. Dit sein beduidt dat de oproepende post een zeer dringend bericht heeft over te seinen betreffende de veiligheid van het luchtvaartuig dat de post aan boord heeft, de veiligheid van een luchtvaartuig dat in 't zicht is, ofwel van een persoon aan boord of in 't zicht daarvan.

De uitdrukking PAN wordt gebruikt in radiotelefonie en radiotelefonie als spoedsein wanneer de post van een luchtvaartuig wenst te komen te geven, dat het zich in moeilijkheden bevindt, of dat het gedwongen is te landen, zonder dat onmiddellijke hulp noodig is. (1) Wordt de radiotelefonie gebruikt, dan moeten de drie letters goed van elkander afgescheiden worden derwijze dat de seinen AN niet in het sein P omgezet worden. Het noodsein mag slechts met de toelating van den gezagvoerder of van den over het luchtvaartuig verantwoordelijken persoon overgesend worden.

Het veiligheidssein bestaat uit het overseinen van de groep TTT, met goed afgescheiden letters, gevolgd door het woord DE en de omroepingsletters van de post, die het uitzendt. Het beduidt dat deze post een bericht zal seinen betreffende de veiligheid of de veiligheid der navigatie of van belangrijke inlichtingen betreffende uitzendingen over meteorologische waarschuwingen berichten.

20. a)
b) in geval van nevel, mist, sneeuwval, of hevigen regen, hetzij over dag, hetzij des nachts, zal een luchtvaartuig, dat zich op het water bevindt, de volgende geluidseinen geven:

1. indien het luchtvaartuig niet ten anker ligt of gemeerd is, met tusschenpoelen van niet meer dan twee minuten een geluidsein, bestaande uit twee stooten, welke ongeveer vijf seconden duren en gescheiden zijn door een tusschenpoel van ongeveer één seconde.

2. Indien het luchtvaartuig ten anker ligt of gemeerd is, het snel luiden met een voldoende heldere klok of gong gedurende ongeveer vijf seconden met tusschenpoelen van ten hoogste één minuut.

HOOFDSTUK VI.

Bepalingen van algemeenen aard.

50. Elk luchtvaartuig, dat door zigen kracht op het water manoeuvreert is onderworpen aan de vastgestelde bepalingen tot voorkoming van aanvaringen op zee en moet uit dien hoofde, als een stoomvaartuig worden beschouwd; maar het zal slechts de in het huidige reglement vermelde lichten voeren en niet degene door de zeevaartreglementen voor de stoomvaartuigen voorzien; daarenboven, zal het, buiten de in paragrafen 17 en 20 hierboven vermelde gevallen, niet de geluidseinen geven, welke in deze laatste reglementen worden bedoeld. Het zal ook niet geacht worden die geluidseinen te hooren.

50bis. Bij het naleven van de bepalingen betreffende het luchtverkeer moet behoort acht gegeven worden op de aan de navigatie verbonden gevaren, op het gevaar voor aanvaringen, als op alle bijzondere omstandigheden, welke ter voorkoming van onmiddellijk gevaar een afwijking van de bedoelde bepalingen noodzakelijk mochten maken.

In het bijzonder dient in het oog te worden gehouden, dat in nauwe vaarwateren stoomvaartuigen geen manoeuvres kunnen uitvoeren, welke noodig zijn om aanvaringen met luchtvaartuigen te voorkomen.

(1) Wanneer een luchtvaartuig, uit oorzaak van de schijfelijkheid van de uit te voeren manoeuvres, het bepaald bericht niet kan overseinen betrekzint het sein PAN, niet door een bericht gevolgd, dat het luchtvaartuig, hetwelk het uitzendt, in moeilijkheden verkeert of op het punt is verpligtend op het land of op het water te dalen, of dat het zijn vlucht tijdelijk heeft onderbroken maar dat het niet noodig oordeelt onmiddellijke hulp te vragen door het uitzenden van het sein S.O.S.

N. V. CATS PAPIER

Goudsche Singel, 65-77 ROTTERDAM (Holland)
Tel. 20500 (6 lijnen) Telegrammen: "Fabrikant-Rotterdam,"

Alle soorten pakpapier voor visch, garnalen, enz., bedrukt en onbedrukt

Vertegenwoordiger: **S. Abas** Tel. 51381
57, van Duyststr. DEURNE N. Antwerpen
PRIMA KWALITEITEN. VRAAGT PRIJS.

Mandenmakerij

ALLE SLACH VAN VERMAKINGEN
Grauwe, witte en rieten MANDEN bij

Ch. Desmidt-Sleyter
St. Franciscusstraat, 22, OOSTENDE

J. Nierinck & C^o, Milford
MILFORD HAVEN
AGENTEN-FISHSALESMEN
IJS — KOLEN — MAZOUT
AAN UITERST VOORDEELIGE PRIJZEN.

Voor al Uwe ziektebenoedigheden
zooals: Bedpampen, Spuiters, Nachstoelen, Krukken, Luchtkussens, Ijszakken en caoutchoue voor ziekebeddens, wendt U ter trouw tot het huis

AuPara

Wittenonnenstraat, 27 — OOSTENDE
Telefoon 1740.

Apotheek-Drogerij De Olifant

MOEDERS! Uw kindje is lastig en heeft slapeloze nachten! Het lijdt aan buikpijn en heeft het zuur! Om dit te voorkomen en te genezen is een flesch "De Remedie der Goede Moeder," het eenige en beste middel.
4.— Fr. DE FLESCHE.

VISSCHERS,

Wilt ge een goed glas bier drinkt bij Fransje Verbanck

een Munich Kruger

Specialiteit van het huis FERNAND FEYS

COPODAK

Comptoir Ostendais
DES Pêcheries de l'Ouest
GROOTHANDEL IN «VERSCHÉ» EN «BERIJMDE» VISCH
ZALM, KREEFTEN, OESTERS, ENZ.

Vraagt onze bijzondere prijzenlijst voor alle soorten visch voor verzendingen van minstens 25 tot 50 kilos. — Wij gerieven ook kleine handelaars aan zeer voordelige prijzen.

45, SINT-FRANCISCUSSTRAAT, 45 — OOSTENDE
Tel. Bureeluren 1933. Daarna 1833. Tel. adres: LEGIVRE, Oostende

Le Givre

45, SINT-FRANCISCUSSTRAAT, 45 — OOSTENDE
Moderne Instelling voor het BERIJMEN en BEWAREN van alle soorten VISCH.
(«BERIJMDE» Visch is hoegenaamd niet: «VERVROZEN» Visch)
KOELKAMERS TER BESCHIKKING VAN VISCHHANDELAARS
45, SINT-FRANCISCUSSTRAAT, 45 — OOSTENDE
Tel. Bureeluren 1933. Daarna 1833. Tel. adres: LEGIVRE, Oostende

Voorbehouden Firma Eug. Rau

REIST HET GOEDKOOPSTE EN MET HET GROOTSTE GEMAK MET DE PRACHTIGE AUTOS EN AUTO-CARS VAN HET HUIS

Arsène Govaert-Miny

(The Ostend Cars)
LANGESTRAAT, 23 — Tel. 154 OOSTENDE

Huis Blondeel H.

bijgenaamd 'T JOB
Havenstraat, 5 NIEUWPOORT
Specialiteit van Droogvisch

PURFINA n. v.

BRUSSEL
EERSTE SOORT MAZOUT (GASOIL) voor alle slach SCHEEPSMOTOREN
OLIEN van EERSTE HOEDANIGHEID
Agenten en Uitleveraars: OSTEND STORES & ROPEWORKS N. V.
5, ZUIDSTRAAT, 5 — OOSTENDE

JUWEELEN — HORLOGEN

ZILVERWERK

Huis René SIX

11, KERKSTRAAT, OOSTENDE
VERMAKINGEN

KOPER & BRONGIETRIJ der KUST

AUG. DE BAEDTS
Tel. 99, Slykens-Oostende, P. c. 63251

SPECIAL PHOSPHOORBRONS, 1e kw. Bussen van 35 tot 150 mm. en staven van 20 tot 105 mm. buiten diameter in magazijn.
METAL ANTIFRICTION A. M. D. O. Het beste metaal voor kussens, bielles, lagers van scheepsmotoren.

Zeevischgroothandel
Brunet & Co
OOSTENDE

SPROT HARING
VERSCH EN GEZOUTEN

Tel. Adr. COMPAS
Telefonen 319-1250
's Nachts 1561

Voor uwe Sardienen eischt alleenlijk het merk DRIE KOPPEN

Sardinerie du Littoral

Breedene-Oostende Tel. 1629

Diesel-Deutz

Scheepsmotoren

VALCKE Gebr., n. v. Oostende

300 Diesel Deutz motoren aan de Belgische Kust in bedrijf

Voorbehouden Firma Eug. Rau

Bestel uw Oesters en Kreeften bij **A. Rau & Zoon**
OOSTENDE (Vuurtoren) Tel. 48
Men brengt ten huize.

Société anonyme belge pour la Conservation du Poisson par
Le Froid Artificiel meest gekend onder den naam van **ARTIC**
Adr. Tel. ARTIC, Oostende — Telefonen 1581-1640

Moderne instellingen voor het INVRIEZEN en BEWAREN van alle soorten visch. — Groote KOELKAMERS ten dienste der Vischhandelaars
Groothandel in vervrozen visch, waaronder Sprats en Haring.
Grootverkoop van allerbeste ZALM merken «Hubay» en «Labdor», alsook verschillende andere soorten van Zalm met of zonder kop, aan prijzen buiten concurrentie. Vraagt onze bijzondere prijzenlijst.
Wij gerieven ook de kleinhandelaars aan voordelige prijzen en gelasten ons met het inpakken, bewaren en verzenden van verse visch.
Adres: LE FROID ARTIFICIEL S. A.
Rive des Blanchisseurs, OOSTENDE.

Zeevischgroothandel
Brunet & Co
OOSTENDE

SPROT HARING
VERSCH EN GEZOUTEN

Tel. Adr. COMPAS
Telefonen 319-1250
's Nachts 1561

Voor uwe Sardienen eischt alleenlijk het merk DRIE KOPPEN

Sardinerie du Littoral

Breedene-Oostende Tel. 1629

Diesel-Deutz

Scheepsmotoren

VALCKE Gebr., n. v. Oostende

300 Diesel Deutz motoren aan de Belgische Kust in bedrijf

Voorbehouden Firma Eug. Rau

REIST HET GOEDKOOPSTE EN MET HET GROOTSTE GEMAK MET DE PRACHTIGE AUTOS EN AUTO-CARS VAN HET HUIS

Arsène Govaert-Miny

(The Ostend Cars)
LANGESTRAAT, 23 — Tel. 154 OOSTENDE