

WETEN

AUGUSTUS

uit	aan
Z 4,08	19,29
Z 4,10	19,27
N 4,11	19,26
D 4,13	19,24
W 4,14	19,22
D 4,16	19,21
V 4,17	19,19
Z 4,19	19,17
Z 4,20	19,15
M 4,22	19,14
D 4,23	19,12
W 4,25	19,10
D 4,26	19,08
V 4,28	19,06
Z 4,29	19,04
Z 4,31	19,02
M 4,33	19,00
D 4,34	18,58
W 4,36	18,56
D 4,37	18,54
Z 4,39	18,52
Z 4,40	18,50
M 4,42	18,48
D 4,43	18,46
W 4,45	18,44
D 4,47	18,42
D 4,48	18,40
V 4,50	18,38
Z 4,51	18,36
Z 4,53	18,34
M 4,54	18,32

HET VISSCHERIJBLAD



- WETENSCHAP. NIJVERHEID. HANDEL. -

HOOG-WATER

AUGUSTUS

1 Z 10,50	23,12
2 Z 11,32	23,53
3 M —	12,11
4 D 0,31	12,49
5 W 1,07	13,27
6 D 1,47	14,06
7 V 2,28	14,47
8 Z 3,12	15,32
9 Z 4,01	16,24
10 M 5,01	17,30
11 D 6,18	18,54
12 W 7,50	20,25
13 D 9,10	21,39
14 V 10,11	22,35
15 Z 10,57	23,17
16 Z 11,34	23,53
17 M —	12,08
18 D 0,26	12,41
19 W 0,56	13,09
20 D 1,28	13,41
21 V 2,00	14,14
22 Z 2,34	14,51
23 Z 3,10	15,29
24 M 3,50	16,14
25 D 4,39	17,09
26 W 5,38	18,18
27 D 6,54	19,43
28 V 8,18	21,00
29 Z 9,29	22,01
30 Z 10,25	22,51
31 M 11,11	23,31

Vanaf 18 April tot 7 October toonen de uurwerken aan land een uur later.

BUREEL: SPAARZAAMHEIDSTRAAT, 28 OOSTENDE.
Telefoon 1910 Postcheckrekening 1070.93

Bestuurder: P. VANDENBERGHE
VERSCHEIJNT ELKEN ZATERDAG

ABONNEMENTEN:
BINNENLAND. — Een jaar 25 fr.; 9 maanden 20 fr.; 6 maanden 15 fr.; 3 maanden 10 fr.; BUITENLAND 2 guld. 50 of 50 fr.

De groote Havenwerken en de verkeersmoeilijkheden aan de nieuwe Visschershaven

Den 15 September a.s. zal het pas twee maanden geleden zijn dat de nieuwe Visschershaven in het gebruik werd gesteld en dat de oude Visschmijn met veel plechtigheid open werd verklaard. Het prachtig gebouw stond daar reeds verscheidene jaren en men zou waarlijk gegeld hebben (het scheen trouwens zoo ongelukkig niet) dat het nooit zou gebezigd worden. Maar de sluizen niet deugden, bleef het bestuursgebouw lang, heel lang aarzelen. Het tegenstand was er, en van de reeders aan sommige vischhandelaren, en de rede van hun houding waren gemakkelijk te begrijpen. Er kon wel iets met de sluizen gebeuren. Men verwachtte zelfs zoodanig een ongeval, toen op zekeren dag, in October 1934, een kabel sprong van een der sluisdeuren. Het anderdaags alle dagbladen van heel land meldten dat de sluizen ingestort waren. Men zag ze, ze hielden nog. Men zag de nieuwe visschershaven geopend. Het stond er nog geen enkel gebouw langs de Reederijkaai. Slechts de firma «Oostend» was begonnen te bouwen en er was juist een muurtje overleend, maar meer was toen op Zaterdag 15 September 1934, de openingplechtigheid plaats had. Het staat de Reederijkaai bijna vol. Er is elk geval niet veel plaats meer, allen tusschen het gebouw van «Oostend» en de pakhuizen en werkplaatsen dicht bij de Vuurtoeren. De «Oostend» heeft zoo juist een gebouw doen zetten, een heel fraai uitzicht heeft welke nevens de pakhuizen van de Fa Brunet en de firma Camiel Willems het bewijs levert, dat men vertrouwen is, ten volle vertrouwen in de toekomst van de nieuwe haven. Het is echter een schaduwrijke aan dit gebouw zijde tafereel. De verkeersmiddelen, bij de opening eenvoudig ellendig waren, trouwens dikwijls, ook in ons blad, vrede werd besproken, zijn nog niet als ze na twee jaar dienden te wezen. Men de tramtramschappij een lijn geleid langs de Reederijkaai, met een halte bij de Liefkorensstraat, was er een opening gevonden, die reeds heel wat men bevredigde en toen een overzichtsdiensicht werd, die vertrek van de oude Visschmijn om aan het quarantainegebouw aan te leggen en daarna juist voor de nieuwe Visschmijn, kon men hopen dat er voortaan de nieuwe moeilijkheden zouden ontstaan. Maar, de uitvoering van de groote werktot verlenging van het vlotdok zoo reeds groote gedeelte van deze schikkingen overzeiden. Wat baat het inderdaad een halte te hebben juist voor de Liefkorensstraat, indien de graafwerken, welke na het seizoen moeten aanvangen, den van de Visschmijn naar deze straat voor afschaffen en er binnenkort, niettegenstaande den goeden wil, die de aanneemer M. Heier ontvankelijk beziet, absoluut geen meer zal zijn om «oor te geraken»? Men brug leggen tusschen de twee oevers? Wel, maar daardoor zouden er dus twee oeveren ontstaan en een feit is, dat de visch, voor de weinige uren die zij aan land en vertoeven, allemaal zouden begeeren hun schip in het eerste dok te blijven om tijd te verliezen door het verassen, en zou de tweede kom tot niets dienen? Het is dat in de huidige voorwaarden, dus er brug, het dok overal zal gebezigd worden, zoowel vóór de Visschmijn als verder vóór de visschers zelf, het verkieslijkt is, dat is ongetwijfeld een ernstige opwerping het bouwen van een brug. Maar daarvoor juist ontstaan de moeilijkheden voor het per tram naar de mijn. Men lijn rechtstreeks van de Yachtclub tot den ingang van de Visschmijn ware nadjk de eenvoudigste oplossing van het stuk en wij gelooven dat ze ook aan worden als dusdanig door het Beheer de tramtramschappij. Maar dan is er hier, als we 't zoo noemen, een doodlopende tramlijn. Aan den ingang van het gebouw, zal de tram weer moeten rijden en vermits door deze lijn de mijn alleen zal besteld worden,

zelfs niet de eigenlijke visschershaven, waarvoor toch de Reederijkaai dient te worden bereikt, zal er nooit zooveel volk zijn als voor een intens tramverkeer noodig is en met een brug in het midden, mogelijk ware geweest. Men begrijpt dat daarom alleen, deze oplossing ons niet bijzonder aanstaat. Wat de gedachte betreft, de bestaande tramlijn langs de Reederijkaai te verlengen tot aan de Vuurtoeren, waar dan de Napoléonlaan zou gevolgd worden om terug te keeren naar de Fortstraat, de halte aan den voet van den Vuurtoeren zou natuurlijk toelaten de mijn te bereiken, nits langs de slipways en over de nieuwe sluizen te kunnen gaan, wat nog niet zoo gauw zal mogelijk zijn, vreezen wij! En welke moeilijkheden zou zulks voor het regelmatig verkeer van den tram zelf, niet opleveren? Wij hebben Zondag 11. de werken aan de nieuwe sluizen kunnen gadeslaan. De plaats waar ieder «caisson» in den grond gegaan is, kan men nog duidelijk zien. Nu zullen de kaaimuren moeten gebouwd worden en de openingen naar het Westen en het Oosten gegraven. Wij weten heel weinig van de moderne techniek, doch we hadden den indruk, dat er nog wel eenige maanden zullen verlopen, voor dat alles klaar is. Wij houden niet veel van de ironische opmerkingen die wij daar ter plaatse gehoord hebben en waar herinnerd werd aan den datum van 1 Juli, die eerst aangekondigd werd als bepaald voor het einde van deze werken, terwijl er spottend bijgevoegd werd dat het misschien wel 1 Juli van toekomstend jaar zal zijn. Spottend is zoo gemakkelijk en feitelijk zoo lal! Maar toch meenen wij dat in sommige mededeelingen aan de pers er beter noot noch van 1 Juli, noch van 1 Augustus sprake had geweest, want zoals we vroeger schreven, zal voor 1937 van deze ingebruikstelling wel geen sprake zijn. Intusschen mogen we ons er toch over vreugden dat de te vervangen sluizen niet te veel schijnen te lijden van het inslaan der betonnen palen. Het ergste was te vreezen van dit voortdurend gedaver, dat tot aan de overzijde van de sluizen gevoeld wordt. Men heeft echter de voorzorg genomen den Noordelijken sluismuur, dicht bij den Westelijken ingang, tot op het waterpeil af te breken, zoodat het vooroverhellend gedeelte daardoor verminderde en dus ook de kracht om nog meer vooruit te komen. Thans schijnt alle gevaar voor een instorting geweken en men mag dus, min of meer met een gerust gemoed, het einde van de werken afwachten. Een brug, of zelfs slechts een brugje, over de nieuwe sluizen ware natuurlijk uiterst nuttig voor hen die van het Noordelijk gedeelte van de Reederijkaai de Visschmijn willen bereiken en misschien zou aldus een enkele veerboot volstaan om den overzichtsdiensicht te verzekeren. Doel boot zou dan van de oude Visschmijn slechts naar de nieuwe Visschmijn moeten varen en zij die verder moeten, het zij naar de Reederijkaai, hetzij verder nog, zouden slechts over de brug hoeven te gaan. Maar nu wordt ons van alle kanten verzekerd dat van 1 October af de veerdienst zal afgeschaft worden. Ons schijnt het oogenblik hiervoor al heel slecht gekozen, vermits het juist met 1 October is dat de groote werken, voor de verlenging van het vlotdok eigenlijk volledig zullen aanvangen. Onzes inziens mag men in elk geval nooit deze afschaffing voltrekken vooraleer er een tramlijn ligt tot aan den ingang van de Visschmijn en dan nog is ze volstrekt af te keuren. Ook begrijpen wij niet waarom dergelijke maatregel zou moeten getroffen worden, vermits de veerdienst feitelijk nog het eenvoudigste en beste middel is om het verkeer tusschen de oude Visscherskaai en de nieuwe Visschmijn te verzekeren. Kon er ooit eens een tunnel gegraven worden om de beide oevers van de havengeul te verbinden, dan zou stellig niemand meer het behoud van den veerdienst verlangen, doch zoo iets zal nog zoo gauw niet uitgevoerd worden, dat is zeker en levert zoals we verder zullen zien, meer moeilijkheden op, dan aanvankelijk gedacht. En intusschen blijven al de verkeersmoeilijkheden bestaan!

Londen-Stamboul en de Oostendse Aanlegplaats

Het was stellig een zeer gelukkig idee van het Beheer van Zeewezen een oude mailboot «La Ville de Liège» om te bouwen tot autoboot en er dan den naam aan te geven van twee steden, die binnen enkele jaren, door een prachtige autobaan zullen verbonden zijn. Intusschen wordt de ons op gewezen dat de weg, welke de aanlegkaai van de autoboot moet verbinden met de Kongolaan, in een ellendigen toestand ligt, zoo nauw is en zoo kronkelt dat de automobilisten voorzeker niet veel lust zullen hebben de reis tot aan Konstantinopel of Stamboul in die voorwaarden voort te zetten. In de eerste plaats dient er gezorgd te worden voor een breedere weg in rechte lijn gaande van de aanlegkaai tot aan de brug bij de Yachtclub. En als de automobilisten daar dan zullen moeten wachten voor de treinen of de trams die voortbijtrekken, en zullen zien welk een lange overweg er feitelijk voor de Yachtclub bestaat, zal die lust voor een groote reis hen misschien toch nog beugen! Daar ook moet er absoluut iets gedaan worden ten voordeele van het verkeer per auto. Anders wordt de benoeming «Londen-Stamboul» een bittere spotternij! De ideale oplossing ware ten andere geweest deze inscheping der auto's ook langs de Westzijde, bijv. ter hoogte van de oude Visschmijn, te zien gebeuren. Dergelijke verbetering is ten andere nog mogelijk, eens dat de volledige landingskaai ook aldaar zou verbeterd en wel herbouwd worden, want zoals de diepe put juist aan de aanlegplaats van de veerboot en verder achter de oude Visschmijn nu ligt, is zulks niet alleen onhoudbaar maar een schande voor een stad als Oostende, waar het toeristisch verkeer in de eerste plaats een visscherskaai vergt, die een prachtige breede boulevard zou moeten zijn, terwijl de oude vermolde Visschmijn na rijpe overweging roep meer enig nut zal kunnen opleveren en best zou afgebroken worden om voor wat anders plaats te maken. Later meer daarover.

Standard Gas-Oil A.P.C.
Heel de wereld door beroemd en geprezen.
American Petroleum Company

Huis Debra
Specialiteit van
GARNALEN MOSSELEN VISCH GEPELDE GARNALEN
ZEEBRUGGE-DUINKERKE
Tel. 81

Shell
GEBRUIKT
PRODUCTEN
Oij zult tevreden zijn.

De Afschaffing van den Veerdienst is officieel vanaf 1 October

Een uiteenzetting der verschillende standpunten. — Protest bij duizenden belanghebbenden. — Zal het Oostendsch Gemeentebestuur krachtig genoeg optreden? Protest bij den Minister. — Een vergadering van alle nijverheidsverenigingen. Is een volledige oplossing zonder financiële tusschenkomst van den Staat mogelijk?

De veerdienst wordt met 1 October afgeschaft! Dat is dus de officiële mededeeling welke ons Vrijdag door het Beheer van Bruggen en Wegen werd bekend gemaakt. Dit nieuws werd ons ten andere ten stadhuize bevestigd door een schrijven van den betrokken minister aan het gemeentebestuur zelf gericht. Alhoewel we enkelen tijd geleden daarvan officieus werden op de hoogte gesteld, toch hadden we er niet aan durven denken, dat een minister ooit zijn handtekening daartoe zou durven leenen, zonder zich vooraf vergewist te hebben of daardoor het verkeer zou verbeterd worden en aan dezelfde voorwaarden, t.t.z. in dezelfde goedkoop omstandigheden, zou kunnen geschieden. We kunnen deze zeer betreurenswaardige beslissing slechts afkeuren, omdat we na bestudeering van het dossier dezer zeer belangrijke zaak, tot de overtuiging zijn gekomen, dat niet alle middelen zijn aangewend om een dergelijke beslissing te voorkomen en van dezen dienst een der aangenaamste, vlugste en in de eerste plaats, goedkoopste te maken die in de huidige omstandigheden mogelijk was.

De Huidige Toestand van het Verkeer

Zooals we allen weten, bestaat er op het oogenblik een veerdienst welke van 's morgens 6 uur tot 's avonds 9 uur om de 20 minuten van de oude naar de nieuwe Visschmijn overzet voor den prijs van 25 centiem. De personen welke er dagelijks gebruik van maken nemen een weekabonnement welke 1,25 fr. kost en waarmee men 4 maal daags kan overzetten. Veel moeite heeft het gekost om reeds deze regeling te bekomen en we mogen het hier gerust in dikke letters neerpennen, dat het dank is aan onze werking in Juni 1934 op touw gezet, dat juist enkele maanden vóór de opening der nieuwe visschershaven, en de persoonlijke voetstappen door ons daarna aangewend, dat deze dienst die eerst tusschen de twee staketsels en daarna tusschen die staketsels en de nieuwe Visschmijn bestond, door de huidige regeling werd vervangen, met dien verstande dat onze voorstellen nochtans niet volledig werden bijgetreden en lichtelijk werden gewijzigd voor wat de uurrooster en het comfort betreft. Weliswaar werd, dank zij de voetstappen van een hooggeplaatste persoon getracht de oude veerdienst door het indienen van een lijst met 128 handteekens, opnieuw in voege te doen treden.

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.

den, maar men moest alras tot het besluit komen, dat zulks de huidige veerdienst in de war stuurde en de andere van geen nut was, gezien zelden twee menschen op duizenden die er overzetten, moesten afgehaald worden. Niettegenstaande dat, werd er maanden en maanden, om genoeg te doen aan dien heer, om de drie reizen naar het Oostelijk staketsel gevaren, zoodat alzoov dikwijls kostbare minuten verloren gingen. Ook 's Zondags bleef men, we vragen ons nog altijd af waarom, van het eene staketsel naar het andere varen. We halen dit typisch feit slechts aan omdat zulks een bewijs is hoe men in ministerieele kringen alles zou omvergoen om een belangrijke personage tevrede te stellen, terwijl men zich, zoals we thans vaststellen, weinig bekommert met den stoffelijken toestand van duizenden werkmenschen, die dagelijks aan de overzijde van de haven hun karig brood moeten gaan verdienen. Dit gezegd, keeren we tot de feiten terug en melden we tenslotte, dat er dus benevens het huidige veer van 1 Juli tot 15 September een tweede veer bestaat die de vreemdelingen toelaat van 's morgens 9 uur tot 's avonds 9 uur over te zetten en dit met de nieuwe veerboot, terwijl de oude nog steeds de andere dienst verzekert en bijna elken morgen menschen nog 20 minuten langer moet laten staan omdat het oude bootje niet meer dan 100 personen kan overzetten. En vertellen we dan niet in welke omstandigheden! Tenslotte verzekert een motorboot den nachtdienst welke om het half uur van een der oevers vertrekt. **WAAROM VOLGENS DE STAAT TOT DE AFSCHAFFING VAN DEN VEERDIENST OVERGEGAAN WORDT.** Zaterdag hadden we daaromtrent met de belanghebbende ambtenaars een onderhoud, omdat we, getrouwd aan onze gewoonte, en het principieel van onafhankelijkheid, volledig van alle zijden wilden ingelicht zijn, vooraleer stelling te kiezen. Van bevoegde zijde werden als hoofdredenen aangehaald, dat: 1) de huidige uitbating veel te kostelijk is; 2) er menigvuldige klachten over het comfort en de huidige dienstregeling bestaan; 3) de studie der zaak voor wat het behoud van den veerdienst betreft, steeds tot een negatief resultaat hebben geleid. Drie ontwerpen voor de verbetering van het verkeer tusschen de twee oevers werden als gevolg daarvan bestudeerd:

BP
PRODUKTEN
GAS-OLIE — ESSENCE
PETROLEUM
SPREKEN VOOR ZICH ZELF.

vers werden als gevolg daarvan bestudeerd: 1) De mogelijkheid van het bouwen van een tunnel in den vijfzandigen ondergrond der haven van Oostende; 2) Een tunnel voor voetgangers; 3) De tram. De twee eerste ontwerpen zullen we naderhand bespreken, omdat ze op het oogenblik zelf, nog zoo vlug niet zullen verwezenlijkt worden. **DE AFSCHAFFING VAN DEN OVERZETDIENST EN DE VERVANGING DOOR EEN TRAMDIENST.** Zooals we hooger zegden, werden door den Staat de drie bovenstaande ontwerpen bestudeerd. Van een vierde namelijk de wijze waarop de veerdienst tusschen beide oevers zou kunnen verbeterd en minder kostelijk worden, is er geen sprake. En nochtans, was dit een hoofdbelang! In schijn is het leggen van een tram tot aan de nieuwe Visschmijn de ideale oplossing, maar maken we ons daarover geen illusies, want bij een grondiger bestudeering der zaak, zal men moeten inzien, dat noch de tramtramschappij noch de bevolking er baat zullen bij vinden. Ons verder betoog zal zulks ten andere duidelijk aantoonen. **DE HUIDIGE KOSTEN VAN DEN VEERDIENST VAN STAATS-WEGE GEZIEN.** Wij geven hierna de onkosten weer van den veerdienst, dit volgens de officiële cijfers van den Staat. Deze cijfers worden, naar we verder zullen zien, door den huidige uitbater betwist. Jaarlijksche toelage aan den vergunninghouder voor den gewonnen dienst fr. 122.500 Zomerdienst 87.500 Nachtdienst 27.600 Baggerwerken der Aanlegplaatsen 33.000 Onderhoud der steigers en der wachtzalen 12.500 Totaal 283.100 **HOE DE TRAM DE NIEUWE DIENST ZOU VERZEKEREN** Als gevolg daarvan werd door den Staat nagegaan of de verbinding tusschen de twee oevers voor de voetgangers niet beter zou kunnen verzekerd worden door het aanleggen van een onafhankelijk tramspoor tusschen de oude en de nieuwe mijn. Een bespreking tusschen Bruggen en Wegen en den heer Courtens, bestuurder der Tramtramschappij heeft als gevolg daarvan, tot de volgende overeenkomst geleid. 1. Een bijkomende tramlijn zou van de scheiding der Congolaan tot aan de nieuwe Visschmijn geleid worden. 2. Gedurende den Zomer zou, om den seizoenoverzettendienst te vervangen, een speciale lijn worden ingericht, die verbinding verzekerde tusschen den Zeedijk (aan het uiteinde der Langestraat) en den nieuwen vuurtoren, met vertrek alle 15 minuten. De prijs der reis zou op 0,50 fr. vastgesteld worden voor de abonnementskaarten. Een nachtdienst zou ingericht worden, welke zich zou beperken op zes

Bank van Brussel

NAAMLooZE VENNOOTSCHAP

BIJHUIS OOSTENDE — 3, WAPENPLAATS

BUREAU : VISCHMIJN: BESTUURS-GEBOUW

Alle Bankverrichtingen — Voordeelige interesten voor geldbeleggingen. —

reizen : 21,30 u. en 22 uur ; verder 4 u. 4,30, 5 en 5,30 uur 's morgens.

Daarvoor zou aan de tram-maat-schappij een jaarlijksche toelage van 55.000 fr. uitgekeerd worden plus 75.000 fr. voor de kosten van eerste aanleg van de nieuwe tramlijn.

Moest gedurende het sproot- en haringsseizoen moeten gezorgd worden voor het overzetten van de visschers, welke volgens het Beheer van Bruggen en Wegen, gewoonlijk om middernacht vertrekken, zoo zou rond deze uren een reis heen en terug kunnen voorzien worden, waarvoor aan de tram-maat-schappij een toelage van 65 fr. zou uitbetaald worden.

DE VOORGESTELDE
UURROOSTER

De uurrooster zou als volgt vastgesteld worden : van 7 tot 9 uur een vertrek alle 8 minuten ; rondom 8 uur, vier reizen met een vertrek alle 4 minuten ; vanaf 9 uur een vertrek alle 12 minuten.

Aan de oude en aan de nieuwe vischmijn zou standvastig een goede-renwagen staan, waarop de vischverkoopers hunne manden kunnen laden, die elke reis zouden meegevoerd worden.

De normale duur der reis van de oude mijn naar de nieuwe mijn zou 11 minuten zijn. (Een proef bewijst ons nochtans dat zulks zelden of nooit kan verwezenlijkt worden).

Aldus opgevat, verzekert, volgens het Beheer van Bruggen en Wegen, de tram, dank zij deze dienstregeling, de zekerste, de vlugste en gerieflijkste verbinding tussen de twee oevers.

Aldus laat hij toe het veer af te schaffen, welke aan den Staat duur kost, bij slecht weder niet kan werken (??) en een standvastig gevaar daartoe voor de scheepvaart (??).

Een Vergadering der
belanghebbende
Kringen

Als gevolg van deze zeer betreurenswaardige beslissing, werd Dinsdagvoormiddag in de burelen van den Bestuurder der Visschershaven een belangrijke bespreking gehouden, waarop ook den heer Nayaert, huidige uitbater van den veerdienst, uitgenoodigd werd om hem de gelegenheid te geven zijn standpunt uiteen te zetten.

Aan deze bespreking namen deel : den heer Velthof, bestuurder der visschershaven, Depoort, afgevaardigde van den heer John Bauwens, Lucien Decrop, Seghers ; Arsène Blondé en Vanderrol, Bestuurders der Oostendse Reederij, Martin Jans, Hendrik Lambregt, Camiel Willems, en Prosper Vandenberghe.

De heer Vandenberghe zette er den toestand uiteen zoals ze thans bestaat en de regeling welke vanaf 1 October in voege zou treden.

Aan den huidige uitbater werden verschillende vragen gesteld, waarop een zeer zakelijke bespreking volgde, dat tot het volgende besluit leidde :

1. Aan den betrokken minister en het Gemeentebestuur zal een protest-brief gestuurd worden.

2. Afschrift van dit protest zal met een overtuiging van oplossing aan de volksvertegenwoordigers overgemaakt worden.

3. Een onderhoud wordt met den minister aangevraagd waar, op de tegenwoordigheid van de volksvertegenwoordigers zal aangedrongen worden.

4. De huidige uitbater zal het dossier der vroegere onderhandelingen aan het comité mededeelen.

5. De heer Vandenberghe wordt gelast in overeenstemming met den bestuurder der visschershaven, een ontwerp op te maken, dat aan de huidige misnoegdheid een einde moet stellen en de belanghebbenden en den Staat in alle opzichten moet bevrediging brengen.

6. In een nieuwe vergadering der belanghebbende partijen zal het ontwerp in zitting van Maandag a.s. ter goedkeuring voorgelegd worden.

De Voorgestelde
Regeling

INLEIDING

Zooals onze lezers zelf zullen hebben kunnen vaststellen, is het niet moeilijk verschillende argumenten door het Beheer van Bruggen en Wegen aangehaald, uit den weg te ruimen.

Wij zijn van oordeel, dat alhoewel de tram-maat-schappij haar best gedaan heeft om een zoo gunstig mogelijke oplossing te vinden, het Beheer van Bruggen en Wegen intendeel niet gedacht heeft aan den kleinen man, dus aan den werkmans, de visschers, de vischverwouters en de kleine bedienenden, die over het algemeen over geen andere geldelijke middelen beschikken, om zich de weelde van vier maal daags per tram, te rijden (dus 2 fr. daags of 60 fr. per maand en per persoon) te veroorloven.

Voor huisgezinnen die met drie, vier ja zelfs zeven personen ter visch-halle hun brood moeten komen verdienen, betekent zulks nogal iets en is dat al een huispacht op zichzelf.

Heeft men er tenslotte aan gedacht dat, met dezen intensieven dienst der tram tot aan de mijn alleen in te richten, daarmee 1) de Reederijkaai geen baat zal vinden vermits het dok van 350 m. verlengd wordt ;

2) de honderden werklieden van de firma's Seghers, Industriële des Pêcheries en al de firma's aan den Noordelijken kant der haven en rond den vaartoren gelegen, er evenmin mee zullen gediend worden en voor hen intendeel, zoodra de werken van de nieuwe sluizen geëindigd worden, de aangewezen weg langs daar zal zijn, vermits een kleine valbrug voor voetgangers gemakkelijk doorgang aan de nieuwe sluis zou toelaten ;

3) de verlenging van het vlotdok ook die van de vischmijn zal meebrengen.

4) er ernstig aan gedacht wordt de garnaalverkoop dezen Winter ook ter nieuwe vischmijn in te stellen, waardoor in alle opzichten een viug verkeer met de boot tusschen de twee oevers van veel meer nut zou zijn, dan nu het geval is.

In die omstandigheden is het niet mogelijk de lasten van de kleineen zo te verzwaren, dat de armste klasse onder samenleving er weeral het slachtoffer van is.

Daarbij mag het als een zekerheid aanschouwd, dat de verlenging van het vlotdok een dergelijke verandering zal teweegbrengen, dat het intensiever verkeer langs de Reederijkaai noodzakelijk zal worden, maar intendeel het rijden van den tram tot aan de mijn zelf veel minder nut zou opleveren, dan aan den veerdienst, die de vischmijn, de toeristen en de werkluiden van de Noordelijke zijde der haven zou kunnen bedienen.

EEN OPLOSSING ?

Vermits het beheer van Bruggen en Wegen spreekt van te veel kosten, een slechte en kostelijke dienstregeling, een gevaar voor de scheepvaart en dat er in slecht weder niet kan overgezet worden, hebben wij nagegaan wat er van de ingebrachte argumenten kan weerlegd worden.

De besprekingen met den huidige uitbater en in het comité dat Dinsdag vergaderde deden ons tot het besluit komen, dat het wel mogelijk is dezen dienst te verbeteren, de kosten voor den Staat te verminderen en de kleine man in alle opzichten tevreden te stellen.

HOE DAT ?

Vanaf 1 October, datum van het ten einde loopen van het kontrakt met den huidige uitbater, zou tengevolge van een nieuwe aanbesteding de nieuwe veerboot Zon- en weekdag van de oude naar de nieuwe vischmijn hierna-volgende dienst waarnemen.

Van 6 uur 's morgens tot 5 uur 's avonds om de 15 minuten. Van 5 uur 's avonds tot 21 uur om de 20 minuten. Van 1 Juli tot 15 September zou een tweede dienst van het Westelijk naar het Oostelijk staketsel van 9 uur 's morgens tot 9 uur 's avonds ingezicht worden.

Na 9 uur 's avonds zou zooals thans een nachtdienst om het half uur blijven overzetten.

DE PRIJS VAN DE OVERVAART

1. De prijs der abonnementen zou van 1,25 fr. op 2,50 fr. gebracht worden voor vier overvaarten per dag.

2. De prijs voor niet-abonnementen zou van 0,25 fr. tot 0,50 fr. verhoogd worden.

Dit is niet te veel en elke gaat er mede akkoord ; daar het een feit is, dat degenen welke dagelijks van dezen dienst gebruik maken, een abonnement nemen.

De abonnementskaarten van den tram kosten reeds 50 centiem per reis.

De aanlegplaats zou wat verder op, achter de oude vischmijn, maar tot in de havengeul zelf verplaatst kunnen worden, waar een hellende pont, het op en afgaan der nieuwe boot zeer zou vergemakkelijken.

Men zal misschien inbrengen dat er reeds een aanlegplaats gemaakt is in het gat achter de oude mijn zelf.

Maar het is tot op heden niemand ontgaan dat deze aanlegplaats niet alleen een gevaar oplevert voor den dienst zelf, maar dat ze onpractisch is en al het vuil water en de vuiligheid der oude riolen van de stad daarin uitmondt, zoodat de nieuwe veerboot steeds blootgesteld wordt aan allerlei haperingen en verstoppingen welke er heden het gevolg van kunnen zijn.

Ten tweede is het een feit, dat gansch die kaaimuur in een dergelijke slechten staat verkeert, dat reeds talrijke inzakkingsen zich voordeden en weldra een nieuwe kaaimuur zal moeten gebouwd worden.

Van die gelegenheid zou kunnen gebruik gemaakt worden om de hierboven voorgestelde verandering met de minste kosten tot stand te brengen.

In afwachting zou de huidige aanlegplaats voort kunnen gebruikt worden.

Daarmede ware tenslotte het grootste gevaar waaraan het overvaren verbonden is uit den weg geruimd.

Ook langs de zijde der visschers-haven zal het gevaar, waarvan nu soms

BELGISCHE REEDERS.

GIJ WORDT DOOR DE BELGISCHE BEVOLKING GE-
STEUND. WEEST ER ERKENTELIJK VOOR. — STEUNT
OOK DE BELGISCHE NIJVERHEID EN BESTELT

SLECHTS DE DIESELMOTOREN

Carels van Gent

zoo dikwijls gewag gemaakt wordt om het als argument voor de afschaffing te laten gelden, verminderen tengevolge van het in werking stellen der nieuwe sluizen waarschijnlijk met 1 Januari a.s.

Uit het onderhoud dat we Dinsdag met den uitbater hadden, is stellig bewezen, dat wie ook na aanbesteding de uitbater van den veerdienst mocht worden, er in de bovenvermelde voorwaarden van een toelage van den Staat geen sprake meer zal zijn, intendeel !

De huidige concessionaris was bereid de uitbating volledig kosteloos te doen mits :

1. De overvaarten op 50 centiem per persoon te brengen.

2. De weekabonnementen op 2,50 fr.

3. De reis om de 15 minuten zooals hierboven voorgesteld, zelfs om de 10 minuten wanneer zulks noodig blijkt.

4. Een Zomerdienst van het Westelijk naar het Oosterstaketsel van 1 Juli tot 15 September in te richten.

5. Twee wachzalen aan elken over-een, in moderne stijl op te richten, waar 150 zitplaatsen en 100 staande plaatsen zouden aangebracht worden en de verwarming 's Winters zou geschieden Daarenboven zou de wachzalen langs de stadskant een annexe bevatten, waar postkaarten, dag- en weekbladen enz. te verkrijgen zijn.

Een automatisch toestel zou daarbij de ticketten geven om niemand tijd te benemen.

Moest er na drie jaar een nieuwe uitbater komen, dan zou deze volgens expertise de gebouwde wachzalen voor een tiende per jaar overnemen, zoodat deze twee zalen na tien jaar het eigendom van den Staat zouden worden. Dit alles zou geschieden, zoodat de Zomerdienst als de gewone, ZONDER TOELAGE.

De overprijzen van het Beheer van Bruggen en Wegen zouden dus volledig wegvallen en er zou hier een dienst tot stand komen die in alle opzichten elke moet bevredigen.

Wat de kosten (33.000 fr.) van baggerwerken betreft voor de aanleg-plaatsen, zijn wij van oordeel dat deze niet kunnen in rekening gebracht worden, want onmiddellijk antwoorden we daarop, dat die plaatsen, ook zonder het gebruik van den overzet dienen gebaggerd te worden, evenals ten andere de gansche havengeul.

Ook de kosten van het onderhoud der steigers en der wachzalen zijnde 12.500 fr., dienen weg te vallen, vermits er geen wachzalen bestaan en moesten ze bestaan, de kosten van onderhoud volgens het huidige bestaand lastenkohier ten laste vallen van den uitbater zelf.

Van de 283.100 fr. welke de veerdienst nu kost zou alleen de nachtdienst welke nu 27.600 fr. kost, dienen voortbetaald !

Wie zegt ons tenslotte niet dat het dagbladhuysje en de veerdienst zelf binnen enkele jaren van hier, niet winst gevend zouden worden, wanneer ze praktisch uitgebaat en de vreemdelingen door interessante en groote wegwijzers den weg naar onze, prachtige visschershaveninstellingen zouden aangewezen worden.

De statistieken bewijzen dat met het veer van de oude vischmijn te doen vertrekken het verkeer vooral in den Zomer fel toegenomen is en het dus een grove dwaling zou zijn nu het veer reeds 34 jaar bestaat en meer dan ooit gebruikt wordt, het af te schaffen.

BESLUIT

Het onderhoud met den huidige uitbater en de bespreking welke er uit gevolgd is, heeft bewezen, dat de over-zetdienst aan den Staat slechts een kleinigheid zou kosten in verhouding tot de hooge bedragen nu aangehaald.

We hopen dan ook dat het Beheer van Bruggen en Wegen en den bevoegden minister ons voorstel niet alleen in overweging zal nemen, maar het volledig zullen ten uitvoer brengen in den zin door ons aangeduid.

Dit is ten andere niet onzen wensch, maar die van de gansche visschers- en nijverheidsbevolking, die dagelijks hun brood aan de visschershaven moeten gaan verdienen.

Om te sluiten zeggen we dat : niet minder dan 1.091.600 overvaarten plaats hadden in het jaar 1935, wat gemiddeld meer dan 3000 overvaarten per dag beteekent.

In naam van die duizenden menschen verzoeken wij den betrokken minister en het Beheer van Bruggen en Wegen om hunne zeer betreurenswaardige en onbegrijpelijke beslissing terug te keeren, dat we meenen bewezen te hebben in wat voorafgaat, dat niet alleen de bestaande gevaaren en hinder-nissen uit den weg kunnen geruimd worden, maar de kosten tot heden geboekt aldus bijna volledig zullen verdwijnen en de bestaande verkeersmid-delen in alle opzichten zullen voldoende schenken.

We doen tenslotte een beroep op onze senatoren, volksvertegenwoordi-

gers, gemeenteraadsleden en het Oostendsch Schepencollege ons voorstel te steunen, en als één blok samen te werken tot de verwezenlijking van wat vooraf op klare en onpartijdige wijze door ons werd vooruitgezet in 't belang van een betere verkeersregeling en rekening houdend met den stoffelijken toestand onzer werkende klasse en alle kleine bedienenden en menschen die nu reeds moeite hebben om in de huidige samenleving het hoofd boven water te houden.

We hebben het vroeger reeds geschreven, dat we, in 't belang van de verdere ontwikkeling onzer vischnijverheid, steeds op de bres zullen staan, om het algemeen belang te dienen.

Hier ook zullen we ons geen moeite sparen om te bekomen dat ons voorstel, welke, we zijn er van overtuigd, de goedkeuring aller belanghebbenden wegdraagt, tot de oplossing van deze zoo netelige en belangrijke kwestie zal leiden.

Wat door het prijzenswaardig optreden van het Beheer van het Zeewezen bij het overzetten te Antwerpen, verwezenlijkt werd, kan ook hier nog veel beter tot stand gebracht worden.

Met goeden wil en vastberadenheid moet het algemeen belang zegeriveren. Aan de lokale pers vragen we ons streven in 't belang van ons volk krachtadig te steunen.

P. Vandenberghe.

MEKANEKE TOUW- GAREN-
EN NETTENFABRIEKEN

Ostend Stores & Ropeworks

N. V.

REEDERIJKAAL, OOSTENDE

Alle benodigdheden voor

Zeevaart, Zeevisscherij en

— Openbare Werken —

Mazout «Purina»

Diesel Motoren «Sulzer»

Een Speculatie

die er geen is

Speculateurs wilt gij een effectief middel om met of zonder kapitaal een goeden slag te slaan ?

Koop dan bouwgrond aan voordeelige en speciale voorwaarden op het kwartier «Opex», dat elken dag steeds grooiter en grooiter wordt en dat reeds zeer veel bebouwd en bewoond is.

Met die grond binnen een bepaald tijdperk te verkoopen, profiteert ge niet alleen van verminderde kosten der akte, maar kunt ge ook interessante winsten verwezenlijken.

Indien ge die grond op krediet gekocht hebt en dat ge binnen het door u vastgesteld tijdperk er niet in gelukt zijt, het terug met winst te verkoopen, dan kunt ge nog zonder verliezen te lijden, de bewerking laten vernietigen.

Hebt ge intendeel gansch of gedeeltelijk het bedrag van de gekochte grond betaald, dan kunt ge uw geld terugkrijgen, waardoor er voor u dus in alle opzichten geen verlies kan geleden worden.

Wij denken dat het nergens mogelijk is, op zoo'n voordeelige wijze geld te winnen.

Om het te beproeven kost het u dus alleen uwe moeite.

De

Ouderdomspensioenen

ONDERRICHTINGEN AAN DE
WERKGEVERS

Spijts de berichten die geregeld in de pers bv. verschijnen, blijven menige werkgever zich aan hun wettelijke verplichtingen inzake ouderdomspensioenen onttrekken.

Zoo dienden, voor de afgelopen maand Juni, aan de verschillende parketten 39 klachten overgemaakt ten laste van werkgevers die verwaarloosd hadden ten voordeele van hun personeel de voorzieningen te verrichten.

Anderszids heeft het Fonds voor Weduwen en Weezen, 693 aanvragen om rentetotslag en wezentotlagen onderzocht ; aan 293 er van mocht, omdat de stortingen ontbraken of ontoereikend waren, geen gunstig gevolg worden gegeven.

Er wordt aan herinnerd dat de stortingskaart, behoorlijk van lijfrentzegels voorzien, voor den 26n der maand, volgende op de verjaardagsmaand van den verzekerde, aan de lijfrentkas dient te worden. De belanghebbenden in Juli geboren, zorgen er dus voor, dat bedoelde kaart voor 26 Augustus worde overgemaakt.

VISSCHERS !
VOOR UWE SCHEEPSHERSTELLINGEN EN
NIEUWBOUW WENDT U TOT DE WERKHUIZEN
BELIARD-CRIGHTON & Co
OOSTENDE S.A.Een Vraag aan het
Oostendsch
Gemeentebestuur

Een veertiental dagen geleden kwam het Tankschip «Standard» met mazout geladen langs de Brugse vaart in de haven van Oostende, waar het de sluis Demey en die der visschershaven moest doorevaren. De schipper werd verplicht aan de twee sluizen dokrechten te betalen, beide diensten berekend dat zij bij hen moesten betaald worden.

Bij het indienen ener klacht door belanghebbende maatschappij werd door het gemeentebestuur geantwoord, dat zou nagegaan worden of er aan belanghebbende firma geen vermindering van havenrechten zou kunnen toegekend worden.

Wij meenen te weten, dat het hier geen vermindering geldt, maar wel een dubbele betaling, zoodat de helft der gestorte som zou dienen terugbetaald te worden.

Het komt er daarbij op aan eens en voor altijd vast te stellen, aan welke sluis in dergelijke gevallen dient betaald te worden, daar deze gevallen zich nog dikwijls kunnen herhalen.

We hopen dat het gemeentebestuur den slechten indruk hierdoor verwerkt, spoedig zal weten op te lossen.

Voor de vernieuwing
der Fransche
Visschersvloot

M. Rio, oud-minister van Zeewezen heeft de huidige toestand der Fransche visschersvloot, voor de schepen van meer dan 100 ton als volgt voorgelegd :

Van 0 tot 5 jaar	14	3,2%
Van 5 tot 10 jaar	5	3 %
Van 10 tot 15 jaar	61	19,2%
Van 15 tot 20 jaar	78	20,2%
Van 20 tot 25 jaar	53	15,4%
Van meer dan 25 jaar	179	39 %

Totaal 390 100 %
Daar de normale ouderdom van een visschersvloot 25 jaar is ziet men dat 54 % der Fransche visschersvloot dezen ouderdom overschrijft, hetgeen nadeelgevolgen heeft voor de exploitatie, daar de onderhoudskosten tot het uiterste gedreven zijn.

De heer Rio wijst vervolgens nog op het nut die deze schepen hebben in oorlogstijd zooals het bevoorraden, verkennen, opvissen van mijnen enz.

Het is feitelijk ook dit laatste die waarschijnlijk den doorslag gegeven heeft om premien uit te loven voor het afbreken van oude, en het bouwen van nieuwe eenheden, Want ontwerpen en zoo meer in dien zin zijn reeds ingediend, zoodat we ons naar alle waarschijnlijkheid aan een vernieuwing mogen verwachten.

OM VISCH EN GARNALEN
te bewarenPlaats een Koelinrichting
«PHENIX»Voor inlichtingen :
PHENIXSTRAAT, 31, GENT

Tel. 11118

Internationaal Congres
van de Zee

Het Inrichtingscomité van het Internationaal Congres van de Zee, dat in September aanstaande te Oostende zal gehouden worden heeft, in zitting van 24 Juli, zijn programma vastgesteld als volgt :

Vrijdag 11 September : Propagandagad met voordrachten en kooklessen over goedkoop vischbereiding, gevolgd van kosteloze uitdeling van de bereide vischgerechten.

Zaterdag 12 September : 11 uur, in de groote zaal van het stadhuis, Algemeene Vergadering. Openingsrede door den Heer M.-H. Jasparr, Minister van Verkeerswezen, 14 tot 18 uur : Zitting der Afdeelingen, 21 uur : «Gala van de Zee» in het Badepaleis.

Zondag 13 September : 10.30 uur : Uitstap in zee aan boord van een der prachtige Staatspakketboten (deze uitstap wordt de congressisten kosteloos aangeboden door het Bestuur van het Zeewezen). 12.30 uur : Officiële ontvangst op het stadhuis te Oostende. 13 uur, Democratisch vischbanket.

15 uur : Bezoek aan de Zeevaartschool en het Vischerijwachtchip «Zinnia». 17 tot 18.30 uur : Bezoek aan de Oostendse Vischmijn en Visschershaven, 20 uur : Algemeene vergadering. Sluiten van het Congres. Slote door den heer H. Baels, Gouverneur der Provincie West-Vlaanderen.

Voor verdere inlichtingen gelieve men zich te wenden tot den Heer Jan Van Hal, Algemeen Secretaris van het Congres, Weststraat, 63, Brussel.

De
Reddingswedstrijden
van heden Zondag
te Blankenberge

De 12e Nationale Reddingswedstrijd, tusschen de ploegen van de Belgische kustreddingsposten gaat dit jaar door te Blankenberge, op Zondag 2 Oogst a.s. De inrichting wordt gepatroneerd door het Bestuur van Zeewezen, het Stadsbestuur, de Provincie, het Belgisch Rood-Kruis en den Belgischen Zeevaarbond.

Gestart wordt om 10 u. van het strand ten Oosten der haven : de afstand bedraagt ongeveer 2 Km., waarvan een gedeelte langsheen het strand. Zooals bekend, moet naar een schip worden geroeid, onderwege een drenkeling opgepikt die in den kortsten tijd aan den Rood-Kruispost moet afgeleverd worden. Talken jare voeren de reddersploegen een felle strijd voor het bezit van den beker door den H. Minister van Verkeerswezen toegekend. Verleden jaar werd hij door de Blankenbergse ploeg van de Oostendse gekaapt.

Vanaf het Oosterstaketsel zal het schouwspel prachtig gezien kunnen worden.

Na dezen roeiwedstrijd komt een wedstrijd met lijnschiettoestellen, d.z. toestellen waar, mede verbinding verkregen wordt tusschen een in nood verkeerd vaartuig en den wal. Twee hulpposten moeten in den kortsten tijd een schipbreukeling langs hun reddingslijn overbrengen.

Het zal een mooie demonstratie worden, van het kunnen onzer onverschrokken zee-bonken.

Prijzuitdeling in het Casino, rond 12 uur.

R. Neyt-Van Wulpen

BRANDHOUTKAAL, 29-31

Tel. 11.74.63 — BRUSSEL

Groothandel in GEROOKTEN

en GEZOUTEN VISCH

Specialiteit van gerookten ZALM

Versche en gepelde GARNAALEN

ONDERZOEKSRAAD
VOOR SCHEEPVAART

(Verleden week bij plaatsgebrek verschoven)

HET VERGAAN VAN DE ANTWERPSCHE
VISSCHERSBOOT

«A.4 O. L. V. VAN LOURDES»

De onderzoeksraad voor scheepvaart van België heeft een uitspraak geveld in de zaak van het vergaan voor Terschelling, van de Antwerpse visschersboot «A.4 O. L. V. van Lourdes».

Deze boot werd door middel van een motor voortbewogen. Er was een defect aan de motor gekomen en daar het hier niet kon hersteld worden, was de schipper en de motorist op weg getogen naar de Zweedsche weef, vanwaar de motor herkomstig was. In volle zee, voor Terschelling, werd vastgesteld dat de boot een groot en onverklaarbaar lek opgelopen had. Zij zonk, nadat schipper en motorist in een bootje waren overgestapt en den vasten wal hadden bereikt.

De zaak van het vergaan zou een staartje krijgen, want een boot gaat niet vanzelf naar de haaien. Het onderzoek werd te Antwerpen aangevangen, doch aangezien er vele getuigen uit Oostende moesten verhoord, vernam de raad te Antwerpen wat de betrokken zeelieden, de schipper en de motorist, te vertellen hadden, en verplaatste zich dan naar Oostende, dit om bezuinigingsredenen. De getuigen werden gehoord te Oostende en het advies van den Staatscommissaris werd te Antwerpen gegeven.

Nu heeft de raad een uitspraak geveld. Hij heeft de ervaring opgedaan, dat noch schipper, noch motorist, alle middelen hebben aangewend om het schip voor ondergang te vrijwaren. In volle zee, op drie uren van de kust, werd het niet te stoppen lek opgemerkt. In plaats van dan naar den wal te sturen, voor meer verder de zee in, en eerst zeven uren later stapten de schipper en de motorist in het reddende bootje. Dus was het hun inzicht wel de «A.4 O. L. V. van Lourdes» in diep water te laten zinken, in plaats van ze op den wal trachten vast te zetten.

Diensvolgens is de schipper voor één jaar en de motorist zes maanden uit hun bediening geschorst. Verder werd de zaak voor andere doeleinden overgemaakt aan den procureur des Konings te Antwerpen.

BREVETTEN, DIPLOMA'S EN VERGUNNINGEN VOOR DE KOOPVAARDIGHEID EN DE ZEEVISSCHERIJ.

(Koninklijk besluit van 16 November 1929).

De volgende brevetten en vergunningen zijn in den loop der maand Juni 1936 toegekend :

Brevet van luitenant ter lange omvaart : Van Oudenhove, G.-D.

Brevet van machinist voor motoren met inwendige verbranding : Laplasse A.-A.

Vergunning van schipper ter vischerij : Vlietnick L.-F.

Vrijdag 2

Weinig vi

van het Ke

vaartuig va

De prijzen

0.204 Kana

0.209 Oost

Zaterdag

1) motor

aende 1 va

i van de W

en 1 van d

Het moto

Radio voor de Visscherij

Belgische Constructie



vervaardigt een toestel dat U toelaat
DE NIEUWE VISSCHERIJGOLF
VAN 140 METERS

te ontvangen en U eveneens een uiterst
getrouwde muziekweergave van alle
zenders geeft.

Inlichtingen alsook een kosteloze
demonstratie worden U gaarne ver-
schafft door de

OFFICIELE VERDEELERS

D. & O. Opdedrynk

Nieuwpoortsche Steenw., 195, tel. 1093

Visscherskaai, 17, tel. 2003, Oostende

Marktberichten

OOSTENDE

Vrijdag 24 Juli:

Weinig visch ter markt: 1 motorvaartuig
van het Kanaal met gebroken reis en 1
vaartuig van de Oost met geringe vangst.
De prijzen waren hoog.

0.204 Kanaal 8 d. 11.844,—

0.209 Oost 8 d. 8.912,50

Zaterdag 25 Juli:

13 motorvaartuigen spijden de markt, kom-
mende 1 van Spanje, 2 van de Moray Firth
van de Witte Bank, 2 van de Kreeftenput
en 1 van de Noord.

110 motorvaartuig van Spanje bracht kg.
1600 tongen met 200 bennen roggan. Daar-
naheen had het 500 kg. tongen en een
sintigtal bennen visch medegebracht van
een ander vaartuig op dezelfde visch-
grond vissende. Een van de twee vaartui-
gen die in de Moray Firth gevischt hadden,
bracht een belangrijke vangst schelvisch,
sijting, gullen en wat kabeljauw. Het ander
vaartuig had die soorten in mindere hoevee-
heid. Van de Witte Bank bestonden de
angsten uit: 600 tot 1000 kg. tongen, 6
tot 10 bennen rare visch en wat groot en
kleine platvisch. Van de Kreeftenput brach-
ten de schepen elk 60 bennen kreeften. De
prijzen was hoog voor alle vischsoorten.

0.274 Spanje 20 d. 4.613,50

0.306 Spanje 20 d. 64.835,50

0.175 Moray Firth 12 d. 27.615,—

0.338 Witte Bank 15 d. 23.865,—

0.305 Moray Firth 12 d. 49.028,—

0.187 Noord 9 d. 9.120,—

0.189 Witte Bank 15 d. 24.465,—

0.302 Witte Bank 14 d. 31.365,—

0.287 Witte Bank 13 d. 25.975,—

0.272 Witte Bank 13 d. 20.320,—

0.301 Witte Bank 13 d. 27.066,—

0.164 Kreeftenput 9 d. 16.242,—

0.191 Kreeftenput 9 d. 17.680,—

0.102 Witte Bank 14 d. 22.106,—

Maandag 27 Juli:

15 vaartuigen hebben gemerkt, doch we-
ge hadden groote vangsten. De stoomtreiler
had 400 kabeljauwen, 110 bennen kleine
schelvisch, alsook wat gullen, wijting, tarbot,
griet, pladijs en makreel als bijzonderheid.
Een van de twee vaartuigen die het Kanaal
had bevroren was in het bijzonder voorzien
in mooie meid, rog, Schotsche schol, zee-
zeel, en knorhaan; de vangst van de Moray
Firth had voornamelijk wat kabeljauw (waar-
der 50 bennen gullen) 55 bennen kleine
schelvisch, 25 bennen steenschol, 37 b.
sijting, 5 b. pladijs en wat mixed. De over-
ge waren afkomstig, 't zij van de Witte
Bank, van de Oost of van de Kreeftenput,
het het gevolg dat de tong, de tarbot-griet,
de pladijs en de kreeftjes toch ook redelijk
wel vertegenwoordigd waren.

0.178 Witte Bank 13 d. 12.310,—

0.203 Noorden 8 d. 6.340,—

0.166 Oost 8 d. 6.485,—

0.161 Noordzee 12 d. 45.604,—

0.200 Witte Bank 13 d. 26.387,—

0.392 Kanaal 12 d. 38.736,50

0.279 Witte Bank 14 d. 20.731,—

0.171 Kreeftenput 8 d. 12.525,—

0.177 Oost 8 d. 10.840,—

0.265 Kreeftenput 10 d. 15.610,—

0.238 Kanaal 11 d. 16.852,50

0.244 Witte Bank 13 d. 23.765,—

0.192 Moray Firth 14 d. 34.794,50

Dinsdag 28 Juli 1936:

Belangrijk meer visch dan den voorgaanden
en ook meer soorten. 14 vaartuigen
hebben gemerkt die van zes verschillende
schierijen afkomstig waren. De bevoor-
recht heeft aan ieders vereischten beant-
woord. Kabeljauw, schelvisch, koolvisch,
sijting en rog, waren het meest voorhanden.
Van de Witte Bank en de Oost waren 7 vaar-
tuigen, zoodat de tong, de tarbot-griet en de
sijting ook niet te kort waren. De niet ge-
merkte soorten waren niet zo veelvuldig,
er toch redelijk vertegenwoordigd. Een
vaartuig van de Witte Bank had een steur
146 kg. welke verkocht werd voor 2410
Zoodat blijkt uit de besommingen hier-
toe weergegeven, werd de visch duur ver-
kocht.

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

0.176 Witte Bank 13 d. 23.635,—

RIJS PER KILOGRAM TOEGEKEND AAN DE VERSCHILLENDE SOORTEN VISCH VERKOCHT TER VISCHEMUN VAN OOSTENDE, WEEK VAN 25 TOT JULI 1936

	Zat.	Maand.	Dinsd.	Woensd.	
Tarbot — Grote tarbot	15-20	15,—	12-15	12-15	12-15
Midd. tarbot	10-12	10-12	9-10	9-10	10-12
Kleine tarbot	8-10	8,—	8,—	8,—	8-10
Baibus — Griet	8-10	8-10	8,—	8,—	8-10
Soies — Allergroote tongen	28-29	25,—	25-26	24,—	20,—
Groote tongen	23-24	22,—	22,—	25,—	22,—
Midd. groote tongen	22,—	20,—	23,—	25,—	22,—
Voorkleine tongen	24,—	21,—	22,—	26,—	25,—
Kleine tongen	21,—	20,—	17,—	24,—	21,—
Carrelets — Gr. pladijs (schol)	8-10	10,—	7-9	9-10	7-8
Mid. pladijs	8-10	7,—	6-7	7-8	6-8
Derde slag pladijs	6-7	5-6	4-5	5-6	4-5
Kleine pladijs	2-2,50	1,50-2	2-2,50	2-3	1,50-2
Limandes — Schar	5,—	5,—	4,50	4,—	—
Limandes soles — Groote tongen	7-8	7-8	8,—	8,—	—
Kl. tongen	3,—	3,—	3,50	4,—	—
Soles d'Ecosse — Gr. Schotsche schol	5,—	5,—	5,—	5,—	—
Kl. Schotsche schol	4,—	4,—	4,—	4,—	—
Flottes — Schaten	1,50	1,50	2,—	3,—	2,—
Rates — Groote rog	2-3	3,—	2,50-3	3-5	3-4
Kleine rog	0,75	1,—	1-2	1-2	1-2
Facards — Steenposten	2,—	2,—	2,—	2,—	1,50-2
Mezans — Gr. wijting	2-2	1,—	1-2,5	1,25	0,75
Kleine wijting	10,—	10,—	10,—	8-10	6-8
Cabillaud blanc — Gr. gullen	4-5	4,—	4-5	5-7	4,—
Kl. gullen	2-3	3,—	2-3	2-3	2,—
Cabillaud d'Islande — Ysl. kabeljauw	—	—	6-8	—	—
Gr. gullen	—	—	4-5	—	—
Kl. gullen	—	—	4-5	—	—
Sébastes — Klipvisch	—	—	2,50	—	—
Charbonnier — Koolvisch	—	—	2-3	4,—	—
Lieus — Vlaswijting	—	—	4,—	5,—	—
Lingues — Lengen	—	—	3,—	4,—	—
Egicfins — Gr. schelvisch	—	—	10,—	—	—
Gr. mid. schelvisch	—	—	10,—	—	—
Kl. mid. schelvisch	—	—	6-7	6,—	—
Gr. schelvisch (tollan)	3-2	2-3,50	2,50-4	2-4	—
Colius — Gr. mooie meisjes	10-12	10-15	10-12	10-12	8-10
Mid. mooie meisjes	5-6	5,—	5,—	5-6	4,—
Kl. mooie meisjes	2,50-3	3,—	2-3	2-3	1-3
Vives — Pieterman	—	—	10,—	13,—	10,—
Grondins — Knorhaan	1,50	1,25	1,50	1,50	—
Grondins rouges — Engelsche soldaten	2-4	2-3	—	2-5	3-5
Rougets — Roobaard	5,—	—	4-8	4-10	6-8
Emissoles — Zeehaai	2,—	—	1,—	1-2	—
Roussettes — Zeehonden	—	1,50	1,—	—	—
Dorées — Zonnevisch	4,—	5,—	4-5	4-5	5,—
Lottes — Gr. zeeuivel (steert)	7,—	7,—	5-6	7,—	6,—
Congress — Kl. zeeuivel	4,—	4,—	3,—	4,—	4,—
Maquereaux — Makreel	—	—	2,—	3,—	2,—
Esturgeons — Steur	22,—	—	4-5	2,50-4	—

GEWICHT EN PRIJZEN DER GARNAAI GEDURENDE DE VERLOOPEN WEEK

Donderdag 23 Juli	3900 kg.	4,40-6,90
Vrijdag 24 Juli	3526 kg.	4,90-7,30
Zaterdag 25 Juli	3805 kg.	3,90-7,20
Zondag 26 Juli	3399 kg.	6,20-9,20
Maandag 27 Juli	1855 kg.	5,40-8,80
Dinsdag 28 Juli	4829 kg.	3,20-5,70
Woensdag 29 Juli	3715 kg.	4,40-6,60

British Ropes Ltd LONDON

Consortium der Beste Engelsche
Staalraadfabrieken
De Wereldberoemde Stalen
Korretouwen «Bulivants», «Ellis», enz.

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

VERWACHTINGEN

Zaterdag 1 Augustus. — SS.O.75 van de
Fladen met 300 bennen haring, 600 kabel-
jauwen, schol en 3 vaartuigen van de Kreef-
tenput.

Maandag 3 Oogst. O.294 en O.54 van het
Kanaal van Bristol.

Dinsdag 4 Oogst. — SS.O.163 van Ysland
met 470 kabeljauwen, 180 bennen schelvisch,
2200 kools, 30 bennen mixed, 200 bennen
boonen, 71 bennen lengen, 40 bennen gullen,
6 bennen heilbot, 4 groote heilbotten, totaal
16 bakken.

O.290, O.293, O.85 van het Kanaal van
Bristol. — O.82 van Spanje met 1500 bennen
rog, 500 groote roggan, 600 kg. tongen, 20
bennen roobaard. — O.309 van Spanje. —
O.164 van de Kreeftenput.

Dinsdag 5 Woensdag. — SS.O.159 van de
Fladen met haring en ronde visch.

Woensdag 5 Oogst. — O.291, O.296, O.
311, O.307 van het Kanaal van Bristol. —
SS.O.98 van Ysland met kabeljauw, kools,
schelvisch, boonen, mixed, vangst niet be-
paald.

Verder worden verwacht O.124, O.278,
O.300 van Spanje. — O.228, O.263, O.155,
O.112 van het Kanaal van Bristol. — 30
vaartuigen van de Witte Bank, Oost en West.

	Dond.	Zater.
Tarbot	50,00—17,50	57,00—
Griet	33,00—22,00	—
Gr. tongen	1,90—1,70	2,15—
Gr. mid. tongen	1,70—1,25	1,65—
Kl. mid. tongen	1,65—1,30	1,50—
Kl. tongen	1,60—1,30	1,30—
Kl. tongen (gr. slips)	1,40—1,00	1,04—
Kl. tongen (kl. slips)	0,42—0,15	0,32—
Gr. schol	—	32,00—
Mid. schol	—	28,00—
Zet. schol	27,00—21,50	23,00—
Kl. schol	22,00—17,0	20,00—
Kl. schol II	19,00—6,80	16,50—
Kl. schol III	6,10—2,00	6,00—
Tongschar	—	—
Vleef	—	—
Poonjes	6,20—	5,20—
Kabeljauw	62,00—33,00	53,00—
Gr. Gullen	15,00—12,50	12,00—
Kl. Gullen	11,50—6,60	9,00—
Wijting	3,30—1,60	3,50—
Gr. schelvisch	—	—
Gr. mid. schelvisch	26,50—23,00	—
Kl. schelvisch	20,00—12,00	16,00—
Braadschelvich	9,10—7,30	13,50—
Heilbot	5,80—3,50	7,00—
Leng	0,84—0,80	—
Koolvisch	1,70—0,38	0,92—
Makreel	20,00—18,00	—
Wolf	14,50—7,00	—
Schartong	—	—
Zalm	18,00—	—
Gr. roode poon	—	—
Mid. roode poon	—	—
Pieterman	—	—
Schar	8,50—3,20	6,00—
Bot	18,00—12,50	—
Haring	2,60—1,60	—
Hammen	17,00—	—
Steff	1,15—	1,25—
Heek	—	—
Heek	—	—

SCHEEPSBOUWWERVEN

Jos. BOEL & Zonen N. V.

TEMSCHE
WERVEN GESTICHT IN 1829BOUWEN: MOTORTREILERS. CABOTEURS
ZEELEEBBOOTEN, PASSAGIERSCHIPPEN, ENZ.
MODERNE DWARSHELLING VAN 130 M.Telegramadres: Boelwerf Temsche Telefoon: 10 en 157
Handelsregister: St. Nikolaas 1018

BOULOGNE

21 Juli. — Zes trawlers zijn binnengekomen met 420 kassen makreel 2,30—4; 490 kassen wijting 2—4,50; 395 kassen mooid meiden 3—10; 10 kassen koolvisch 3; 1950 kassen koolvisch 2—5,50; 25 kassen tongschar 3—5; 39 kassen kabeljauw 4—6; 130 kassen kleine schelvisch 2 fr. per kg.

22 Juli. — 8 trawlers, een korder en enkele kustvaartuigen waren aan de markt met 700 kassen makreel 2,50—3,50; wijting 2—5; 650 kassen mooidmeiden 2,50—10; 75 kassen koolvisch 3—5; 2500 kassen treilharing 1,7—2,50; 90 kassen schar 4; 50 kassen kleine schelvisch 1,50—1,75 fr. per kg.

23 Juli. — Levendige markt en vaste prijzen. Er werden verkocht: 2800 kassen makreel 2—3,50; 3180 kassen wijting 1—4; 750 kassen mooidmeiden 2,50—9; 540 kassen koolvisch 3,50—4; 2800 kassen trawlharing 1,50—2,50; 150 kassen baarzen 6—6,50; 70 kassen tongschar 3,50—4; 95 kassen kabeljauw 4—5,50; 260 kassen kleine schelvisch 0,75—1,75 fr. per kg.

25 Juli. — Enkele trawlers en kustvissers waren aan de markt met 340 kassen makreel 2,50—3; 16 kassen wijting 2—4; 50 kassen koolvisch 4; 500 kassen trawlharing 2—2,50; 6 kassen kabeljauw 5—7; 27 Juli. — 16 treilers, 2 korders en talrijke kustvaartuigen waren aan de markt met 1300 kassen makreel 2—2,50; 1080 kassen wijting 1—4; 1700 kassen haring 2—2,50; 600 kassen mooidmeiden 3—10; 80 kassen roobaard 5; 95 kassen tongschar 4—5; 70 kassen kabeljauw 4—5,50; 1200 kassen koolvisch 2—2,50; 80 kassen kleine schelvisch 1,50 fr.

28 Juli. — 14 treilers en 3 korders waren aan de markt met: 1500 kassen makreel 1,50—2,25; 2150 kassen wijting 1—4; 1700 kassen haring 2—2,50; 44 kassen mooidmeiden 3—10; 55 kassen kabeljauw 4—5; 750 kassen koolvisch 2; 90 kassen kleine schelvisch 1,50; tongschar 4 fr.

GENT

24 Juli. — Garnalen 8; griet 14; kabeljauw 18; pladijs 8—12; paling 12—20; schelvisch 7—11; rog 5—7; tarbot 12—16; tongen 16—26; wijting 4—5; zeeposten 6—9; zonnevisch 8—9 fr.

R. HUYSEUNE
ZEEBRUGGE

Tel. Heyst 22 — 72

Verkoop in 't groot
van versche gepelde
garnaal en fijne visch

ZEEBRUGGE

Donderdag 23 Juli. — gr. tong 20—21; bloktong 22—23; fruitong 27—28; sch. kl. tong 28—29; kleine tong 18—23; tarbot 17—19; griet 12—13; pieterman 11—12; groote plaat 7,50; mid. plaat 7,50—8; kl. plaat 6,50—7; schar 6—6,50; rog 5 fr.

Zaterdag 25 Juli. — gr. tong 21—22; bloktong 22—23; fruitong 24—25; sch. kl. tong 24—25; kleine tong 17—19; tarbot 16—18; griet 11—14; pieterman 9—10; groote plaat 8—8,50; mid. plaat 7; kleine plaat 6—6,50; schar 5,50—6; rog 2,50—3,50 fr.

Maandag 27 Juli. — gr. tong 20—21; bloktong 20—21; 20—21; fruitong 22—23; sch. kl. tong 22—23; kleine tong 16—18; tarbot 15—18; griet 11—14; pieterman 9—10; groote plaat 7; mid. plaat 6—7; kl. plaat 5,50—6; schar 4,50—5; rog 4—4,50.

Dinsdag 28 Juli. — gr. tong 21—22; bloktong 22—23; fruitong 22—23; sch. kl. tong 22—23; kleine tong 15—18; tarbot 14—19; griet 12—14; pieterman 10—13; rog 6,50—7,50; mid. plaat 7—7,50; kl. plaat 6,50—7,50; schar 3—4 fr.

Woensdag 29 Juli. — gr. tong 21; kl. tong 22; fruitong 22—23; sch. kl. tong 23—24; kleine tong 16—19; tarbot 15—20; griet 12—14; pieterman 11—11,50; rog 6,50—7,50; mid. plaat 7—7,50; kl. plaat 6,50—7,50; schar 3—4 fr.

DE GARNALAANVOER
Donderdag 22 Juli 7410 kg. 4,80—7,90
Vrijdag 23 Juli 8181 kg. 5,90—9,00
Zaterdag 24 Juli 8181 kg. 6,60—9,00
Zondag 25 Juli 7736 kg. 5,40—7,90
Maandag 26 Juli 5371 kg. 5,50—7,00
Dinsdag 27 Juli 5055 kg. 4,80—7,00
Woensdag 28 Juli 10.861 kg. 4,00—6,60
Donnerdag 29 Juli 8825 kg. 4,20—6,00

ANTWERPEN

SOORTEN ZEE- EN ZOETWATERVISCH VERKOCHT IN DE STEDELIJKE VISCHMIJN
TE ANTWERPEN, IN DEN LOOP DER WEEK VAN 20 TOT 25 JULI 1936.

SOORTEN	BEELGISCHE VISCH	VREEMDE VISCH
	Waarde	Waarde
	Aant. Tot. Gem.	Aant. Tot. Gem.
	kg. per kg.	kg. per kg.
Pindijs kl.	360 922—2,55	10 34—5,40
Vleot	—	25 139—5,55
Schelvisch middeld.	—	—

VISCHMARKT

SOORTEN ZEE- EN ZOETWATERVISCH
rechtstreeks doorgevoerd op de vischmarkt
van Antwerpen, mits het betalen eener ver-
goeding van 0,12 fr. per kg. netto gewicht
in den loop der week van 9 tot 14 Maart.

Belg. visch	Vreemde visch
pieterman	6
heilbot	65
witte kabeljauw gr.	392
witte kabeljauw klein	335
mooid meid klein	81
pladijs-middel	106
pladijs klein	5064
tong - z	3428
koningsvisch	50
roobaard	52

Kleine
AankondigingenOver te nemen
Kruideniers- en Vischwinkelwelgelegen 37, Kardinaal Marciërplaats
JETTE-BRUSSEL.

Voordelige overname.

Kantoor der Domeinen te Oostende

TE KOOPSTELLING VAN:
Welgelegen
Bouwgronden

TE MIDDELKERKE

gelegen tusschen de Jos. Casselaan en
de Koninginnelaan, verdeeld in 54 loten
van 6,50 m. breedte ieder.

Voordeelige voorwaarden.
Voor alle inlichtingen zich wenden tot
den Ontvanger der Domeinen te
Oostende, Christinastraat, 113.
Kantoor open alle werkdagen van
8 tot 13 uur.

E. Verberckmoes

VISCHFACTEUR

Groothandel in Pekkellaring
Gezouten Wijting en Schelvisch

HARINGROOKERIJ

Nauwstraat, 14, MECHELEN

Magazijnen Vischmarkt, 28

Telefoon 912

VERGADERING VAN DEN PROPAGANDA-
BOND.Dinsdag 4 Oogst 1936 vergaderd ten Stad-
huize, de Propagandabond voor Zeevisschrij.

Op de dagorde staat:
1. Medewerking van Reiders en Visch-
handelaars;
2. Internationaal Congres van de Zee;
3. Allerlei.

OP DE WERVEN BELIARD, CRIGHTON en
Co, HET WERK HERNOEMEN.
Na vijf weken staking is het werk op de
werf van Beliard, Crighton en Co, eindelijk
hernoemd.

Een verhoging van 10 t. h. werd door
het werkvolk gevraagd.
7 t. h. werd aangeboden. Het is deze laatste
stelling welke tenslotte geaccepteerd heeft.

De Proeftocht van de
London-IstanbulVAN ANTWERPEN NAAR OOSTENDE
EEN PROEFTOCHTZaterdagochtend is uit Antwerpen het
staatschip «London Istanbul» afgevoerd voor
een proeftocht naar Oostende, vanwaar 's
namiddags naar Dover afgevoerd wordt.

De «London-Istanbul» is de vroegere pa-
ketboot «Ville de Liège», die omgevormd
werd tot een autoboot.

De boot verzekerd ten dienste tusschen
Dover en Oostende, waar zij thuis hoort. Het
schip heeft drie autogarages waarvan twee
op het dek en een op het bovendek. Er is een
ruimte voor 60 auto's.

Het tweede gedeelte van het bovendek
werd ingericht voor passagiers en biedt een
plaats voor 180 personen.

De boot, die 20 knopen per uur zal loo-
pen, staat onder het bevel van kommandant
Florimond Aspaslagh, die beschikt over een
bemanning van 45 koppen. Eerste officier is
J. Heems en tweede officier is Van Waes-
bergh.

De afstand tusschen Dover en Oostende
zal afgelegd worden in 3½ u. De proefreis
wordt verricht door talrijke officiële perso-
nen, waaronder de HH. Devos, algemeen be-
stuurder van het Zeezeven; Goor, bestuur-
der van het Zeezeven; kommandant Padu-
waert, bestuurder van de hoogere Zeevaart-
school te Antwerpen; kommandant Losé, be-
stuurder van de Zeevaartschool te Oostende;

de HH. Greiner, Grimard, Deroo, Stan Leurs,
alsook door senatoren en volksvertegenwoor-
digers, waaronder de HH. Joris, Janssens,
Boeckx en De Clerck.

Het vertrek moest plaats hebben te 8 u.
Er werd echter gewacht, daar de H. M. J.
Jaspard, minister van verkeerswezen, nog ver-
wacht werd.

Na eenigen tijd, werd medegedeeld, dat de
minister verhindert was. Alsdan werd, het
vertreksein gegeven.

De «London-Istanbul» geraakte moeilijk
in het midden van den stroom. Na eenige ma-
neuvers, stoomde het schip weg. Er waren
vele kijklustigen.

Volgende week geven we relaas over de
eerste reis welke donderdag naar Dover
ondernomen werd en waaraan talrijke
persoonlijkheden tegenwoordig waren.

GOED NIEUWS

GROOTE AFSLAG op de beste
ZEELAARZEN «Dunlop - Ball-
Band» en «Humber»

bij de officiële verkopers

CHAUSSURES CHARLES
6, Kapellestraat, en
H. GHYS, Reederijkaai.De nieuwe voorraad laat ons toe van
af heden een merklijke vermindering
toe te passen.

De Uitstapjes met onze Maalbooten

Een prachtig initiatief van het Beheer van het Zeewezen

WIE GAAT ER MEE OP ZEE?

EEN EENIGE GELEGENHEID

Reeds over eenige jaren nam het Bestuur
van Zeewezen het initiatief van, evenals de
grote zeevaartmaatschappijen, in den Zo-
mer, plezierreizen, op zee, in te richten met
de eenheden van de Oostende-Dover lijn. Het
Bestuur vatte die nieuwe taak aan zoowel
om, eenzijdig bij onze medeburgers den
zin voor zeetochten te ontwikkelen en om
hunner belangstelling te wekken voor het
geen de zee aanblijft, als om, anderzijds,
het benuttingscoëfficiënt van haar mate-
riaal en van haar personeel hooger op te
voeren.

Het begin viel natuurlijk lastig en er was
meer dan een seizoen noodig om de zaak vlot
te krijgen; het kwam er op aan den zin der
klanten te leren kennen, van te voorzien
in de talloze bijzonderheden van aard om
de plezierreizen wat aantrekkelijker en aange-
naam te maken, van door toegewijde me-
dewerking de in den beginne wat karige pro-
gramma's te ontwikkelen. Om den goeden
bijval van de onderneming te verzekeren,
dienden vooraf eenige voorwaarden vervuld
te zijn: de duur der reis mocht de 12 uur niet ver-
te boven gaan; de plezierreizen dienden aan
trekkelijkheid bijgezet door de toeristische
waarde van de bezochte plaatsen en door
dezer verscheidenheid; de aandacht en het
vertrouwen van het publiek was te winnen
voor een nieuwe aantrekkelijkheid aangebo-
den in de villagiatuurplaatsen aan de kust;
de last niet te laag, prijzen dienden bepaald
tegenwoordig voor de nederigste geldbeugels.

De ruime kracht ontwikkeld door de voor-
stuwingsorganen van de snelle booten waarop
onze nationale lijn trots is, zou toelaten
gemakkelijk te voldoen aan de eerste voor-
waarden.

Om aan de tweede een oplossing te geven
werden proeven gedaan naar de havens van
de drie nabuurlanden het dichtst bij de
Noordzee en het Kanaal gelegen.

Beter nog dan ruimeer ruchtbaarheid
zou de herinnering aan een dag, aangenaam
doorgebracht te midden der gezonde zee-
lucht, overtuigde propagandisten maken van
diegene die het eerst den oproep van het
Zeewezen hadden beantwoord; zij zouden
toen tot onbaatzuchtige publiciteitsagen-
ten die de faam zouden weten te maken van
deze tochtjes van het Zeewezen; met be-
hoef van een welwillende pers was die faam
veldra onweerstaanbaar gevestigd.

Wat de vierde voorwaarde aangaat, schoot
er aan de lijn niet anders over dan zich in
den beginne zware offers te getroosten, waar-
voor de toekomst — het mangelt niet aan
hoop en optimisme op het Zeewezen, — in
den geest der inrichters, vergelding zou bren-
gen.

De eerste zeezeizen werden dus ingericht
naar Antwerpen, langs de Schelde, naar de
Franse havens van het Kanaal (Kales,
Duinkerke, Boulogne), naar de havens en
de steden van de Zuidkust van Engeland
(Dover, Ramsgate, Margate, Canterbury, Fol-
kestone, Rye, Hastings), naar sommige Ne-
derlandse havens en steden (Vlissingen—
Middelburg, Rotterdam—Den Haag, IJmuid-
en—Amsterdam), later bereikte men Rye,
Hastings, Newhaven en Brighton.

Het was echter eerst in 1935 dat die rei-
zen in volten bloei waren. Uit de ervaring
was gebleken dat de reizen naar de Engeli-
sche havens en steden den meesten bijval
genoten. Daarbij kon nog opgemerkt worden
dat het Belgisch publiek de voorkeur gaf
aan Canterbury, Dover, Folkestone, Hastings
en Rye.

Met de medewerking van de Nationale
Maatschappij der Belgische Spoorwegen, van
clubs en van agentschappen vatte men het
aan den duur der reizen te verlengen en
men ging alus tot Londen, het eiland Wight
tot in Normandië enz.

De bijval van die reizen, ten getalle van
twaalf in 1931, overtrof alle verwachtingen;
onder het Belgisch publiek was hun faam ge-
maakt.

De billijkheid der prijzen, voor het buiten-
land nog grooter ten gevolge van de devalu-
atie van den Belgischen frank, was daarop
van grooten invloed. Talrijke Fransen en
Nederlanders, op villagiatuur in de gemeen-
ten langs de kust, namen deel aan onze reizen
en er waren er een lange reeks eeden om
een dag op zee door te brengen. Op sommi-
ge dagen moesten twee maalbooten in de
vaart worden gebracht, wegens de grote me-
nigte die wilde inschepen.

Onderstaande tabel geeft overigens een
kort overzicht van de resultaten van het
seizoen 1935:

Plaats van bestemming Aantal reizen Aantal reizigers Gemiddeld per boot

Dover 8 5.317 664
Folkestone 4 3.815 954
Canterbury 5 4.514 903
Hastings 4 1.975 494
Rye 3 859 286

Totaal 12 12 16.480 1.373
en gemiddeld per boottochtje

Bij de laatste vijf reizen naar de haven van
Dover werd door 1.009 reizigers een trein-
kaartje genomen voor Folkestone, dien pabel
der Engelse kust.

De 16.480 deelnemers werden vervoerd
met 16 maalbooten, of gemiddeld 1.030 deel-
nemers per boot.

Die cijfers kunnen nog al hoog schijnen
en doen denken aan dekken en plaatsen al-
te veel ingenomen door volk, voor wie de
ruime aanhanglijkenheid niet kent van de
vijf uitgebreide dekken van de maalbooten
der «Prins»-klasse.

Die prachtige éénheden bieden het grootste
gemak aan de passagiers die er salons, eet-
zalen, rookzalen, kajuiten en wandeldekken
vinden, die allen even ruim, en even ver-
lucht zijn. Zetels met leder belegd, zachte
sofa's, naar binnen; vouwzetsels en gemak-
lijkheden zijn bij honderdtallen verdeeld
over de dekken, tusschendecken en lokalen

en staan kosteloos ter beschikking van een-
ieder. Alleen de bijzondere kajuiten zijn af-
zonderlijk te betalen doch aan zeer vermin-
derden prijs.

De overtocht aan boord van de maalboot
wordt opgevoerd door radioconcerten.
In de buffetten en de restauratiezaal zijn
uitgelezen consumpties te verkrijgen tegen een
bijzonder voor de excursies verlangd tarief
(volledig etmalen, sandwiches, koude en
warme dranken, enz...).

Een dokter in de geneeskunde wordt over-
t algemeen ingescheept voor de plezierrei-
zen; 's Zondags wordt aan boord mis gelan-
d.

Is het noodig de bekoorlijkheid en de si-
genaardigheden van de bezochte plaatsen of
van degenen die door de klantelien kunnen
bereikt worden, te beschrijven?

DOVER is een militaire en een handelsha-
ven, gekenmerkt door zijn twee lange steen-
en havendammen. De stad, omringd door
hooge, steile rotstekten, bezit een klein strand
waarboven zich de indrukwekkende massa
van het Dover Castle afteekt. Aan de zijde
van dit kasteel, dat van vóór een inval der
Noormannen dagteekent, werd in de twaalf-
de eeuw een enorme wachttore gebouwd,
die zich tot op meer dan honderd vijftig me-
ter boven den zeespiegel verheft. Niet ver
van dien wachttoren bevindt zich de kerk
met een wonderlijken naam van «Mary-in-
Castro», waarin het vermaard zakspistol van
Koningin Elisabeth wordt bewaard. Het is
een gekkeperen kanon van 7,50 m. lengte,
dat in de zestiende eeuw te Utrecht werd
gegoten.

FOLKESTONE is vooral een badplaats. Zij
bezit een prachtige laan, de «Leas», die langs
de boorden der steile kust loopt en vanwaar
men een verrukkelijk uitzicht heeft op de
zee en op de kust. Tegen de steile rotstek
op loopt een slingerend pad, met hier en
daar «rustplekken».

Als merkwaardigheden vermelden wij, ten
Oosten van de stad, de «Warren», een be-
koorlijk en schilderachtig heukje gevormd
door een met allerlei gewassen begroeide
puinhoop, en niet ver van het spoorwegsta-
tion de wonderlijke Kingsworth Gardens.

Folkestone is altijd een visschershaven ge-
weest. De stad, die vroeger door vermaarde
houten huizen stekten vreemd af tegen de
haven en haar nauwe straten met haar oude
houten huizen stekten vreemd af tegen de
moderne stad met haar sierlijke hotels.

RYE is een klein stadje dat vroeger een
zeehaven was. Thans ligt het op meer dan
3 km. van de kust, maar het bezit nog een
visschersvloot.

Het eigenaardige van Rye ligt in haar oud
en archaïsch uitzicht. De straten zijn bocht-
ig en bergachtig; de huizen zijn oud, zon-
der inachtname van eenige rooilijn ge-
bouwd en over het algemeen bedekt met ro-
de pannende die wat vroolijkheid brengen in de
grijsheid van het landschap.

Rye bezit zeer merkwaardige monumenten,
waaronder de parochiale kerk, een der groot-
ste van Engeland, bekend onder den naam
van de «Kathedraal van Oost-Sussex». Daar-
in bevindt zich een merkwaardig uurwerk,
waarvan de lange slinger door het plafond
gaat. De Uitkijktoren dagteekent uit de XIII
eeuw, de «Land Gate», het klooster met zijn
gotische vensterramen en de oude, nauwe
straten vormen een bekoorlijk geheel, dat
steeds de kunstenaars en de fotografen aant-
rekt.

HASTINGS is een der meest bezochte bad-
plaatsen van de Zuidkust van Engeland. Zij
bezit een strand van zand en keien, een
zwembad, sportterreinen (cricket, golfspel,
tennis), roei-inrichtingen, vermaarde wandel-
plaatsen, waarvan sommige overdekt zijn,
parken, enz...

Van boven op de Westelijke steile rot-
stek, de «West Cliffs», ontdekt men een heer-
lijk panorama op de stad en de zee.

In de omgeving van Hastings worden vele
toeristische merkwaardigheden aangetroffen:
nabij de stad, de vermaarde bergengten Ec-
clesbourne Glen en Fairlight Glen, alsmede de
merkwaardige grotten van St. Clement; op
een twintigtal kilometers, de merkwaardigste
historische monumenten Battle Abbey en Bo-
dian Castle.

CANTERBURY ligt aan de Stour, te midden
van een streek met weelderige boomaarden,
die te recht de «Tuin van Engeland» wordt
geheeten. Alleen reeds de prachtige kathedraal
in gotischen stijl heeft Canterbury vermaard
gemaakt. Die kathedraal, waarvan de bouw
in 1070 door aartsbisschop Lanfranc werd
aangevangen, bevat over meer de grafste-
den van den Zwarten Prins en de Kapel
der Hugenoten. Men ziet er ook de plaats
waar aartsbisschop Thomas Becket door ho-
velingen van Hendrik II werd vermoord.

Canterbury is rijk aan overblijfselen van
de Middeleeuwen: de «West Gate» (1380),
de «Christchurch Gate» (1517), de wallen,
het «Castle».

Langsheen de Stour bevinden zich schilder-
achtige houten huizen, waar vroeger de ge-
vluchte Hugenoten verbleven en in de eigen-
aardige nauwe straten van deze stad vindt
men nog enkele van die kleine winkels wel-
ke Charles Dickens zo levendige wijze
in zijn romans beschreven heeft.

Een bezoek aan die steden die, dank aan
den trouwen traditiegeest van onze Engelse
vrienden zo veel aanblijken uit het verleden
hebben weten te bewaren, laat den toerist
onder den verrukkelijken indruk van de al te
korte stonden die hij aan haar heeft kunnen
besteden. Hij zal ze nog kunnen bezoeken.

En wat al belangwekkende bijzonderheden,
wat al nieuwe en vurige sensaties bieden de
overtochten heen en terug naar den be-
ginning; de inscheping te Oostende, de
koortsige bedrijvigheid waarmee het ver-
trek van een maalboot gepaard gaat, de
doorvaart, in versneld tempo, tusschen de
staketsels waar bij de badgasten der mor-
genduren aantreft; dan volgt de kust, waar,

gedurende de eerste mijlen, langsheen ge-
ren wordt en die haar prachtig panorama
ontvooft om daarna stilaan weg te smelten
in een schier onmerkbaar mist; weldra
het oog van den toerist zich vergenoegt
in het rustig aanschouwen van de zee en van
het uitspanen; dan komt het volle ge-
van het varen in volle zee, gestreeld door
de versterkende bries; dan is het ten slotte
de aankomst, met het onvergetelijk schou-
spel, geboden door de trotsche krijtachtige
rotsklippen van Kent. De terugkeer is in
ruimer mate aantrekkelijk, want de nie-
weling begint zich dan aan boord reeds th
te gevoelen; heel wat kranker stapt hij
over dek heen, terwijl het schip zich zach-
wiegt onder den invloed der deining; dan
hem nog de binnenvaart der thuisvaart
voorbereiden terwijl de ondergaande zon
nog even staat te gloren in roodde avondlee-
stering.

Bekoordelijke herinneringen waarvan
dikwijls zal gerept worden met een ste-
van heimwee en met het vast besluit an-
cens mede te doen.

Doch, de zeeziekte, hoor ik soms ang-
valligen opwerpen. Welnu, de zeeziekte is
schied in den Zomer en komt er dan van
wind, dat duurt dan toch nooit lang ge-
om de zee: waarlijk te ontkenen, zoodat
zich ziekelijk zoo onangenaam kan aan-
len als zij het soms in den Winter doet.
Zomerweder zijn de stormen van kon-
daur.

En is het dan effenaf slecht weder, dat
aanzet het plaatselijk Bestuur geen oog
blik om de zeezeis te schorsen tot 's an-
daags of tot later; de prijs der kaart
wordt terugbetaald ofwel worden de kaart-
vervangen voor het bureel dat ze heeft af-
leverd.

Mit het oog op een volledigen bijval wa-
dikwijls de inrichters aan de programma's
meeste zorg besteedt: ongelukkig lag, na
de kosten aangaat; wel overlegde keus
te de bezoeken plaatsen, van aard om de
belangstelling van den bezoeker te wek-
en om hem te bekoren; schepen en sche-
materiaal voldoende aan al de eischen
schoonheid en gemak, door de hedendaags
techniek gesteld; toegewijde en waake-
verzorging aan boord vanwege een uitge-
personeel dat alle noodige ondervinding he-
de.

Alles wel beschouwd is het niet te
wonderen dat de eendaagsche zeezeizen
toenemende bijval genieten en dat diege
die er aan gewoon zijn, tot getrouwe lief-
bers geworden zijn en zich ieder jaar na
de loketten begeben van de agentschappen
van de stations die kaarten afleveren.

De eendaagsche zeezeis laat den indruk
van een verre rondvaart waarvan zij, een
klein, een afbeeldsel is.

Voor dit jaar werd het programma

Het Nederlandsch Visscherijproefstation en Laboratorium voor materialen onderzoek

Verleden week werd ons door Dr. J. Olie Jr. het verslag toegestuurd gaande over het jaar 1935.

Zoals onze lezers waarschijnlijk weten, bestaat er, benevens een Rijksinstituut voor biologisch onderzoek der Visschers, ook een Zeewetenschappelijk Instituut, in Nederland ook hierbovenvermeld proefstation, welke weliswaar de visscherij zelf niet rechtstreeks bestudeert, maar eerder de nijverheid die er in nauw verband mede staat.

Inderdaad van de vier voornaamste punten in het verslag besproken, zijn er drie aangaande het bewaren der vischtuigen en het garen waarmee deze vervaardigd worden.

Het vierde punt handelt over de elektrische visscherij van zoetwatervisschen en het te gebruiken of verdelen, langs elektrischen weg, van de Chinese- of wolhandkrab.

Dit laatste punt vestigt heten de aandacht aller visschers. Reeds meermalen hebben we er in ons blad kunnen op wijzen.

De dat deze inrichting onder leiding van Dr. J. Olie Jr. zeer groot nut oplevert, bewijst het jaarverslag, waaruit we de nuttigste gedeelten zullen publiceren.

Bij ons bestaat dergelijke inrichting niet. Wij kennen alleen, zoals we hooger mededelen het Zeewetenschappelijk Instituut, dat zich uitsluitend bezighoudt met de zeevisscherij.

De opzoeken welke hier gedaan worden, hebben alleen voor doel de levenswijze en de hydrographische voorwaarden te bepalen van de zeebewoners, en alzoo er toe te komen, de visschers wetenschappelijk op te leiden.

Het Rijksinstituut voor het onderzoek der Visschen, staat in Holland onder leiding van Dr. Tesch, die jaarlijks zijn land vertegenwoordigt bij den Internationalen Raad voor Zee-onderzoek te Kopenhagen.

In Frankrijk bestaan er ook proefstations die voor doel hebben nevens deze die zich slechts bekommeren met de nijverheden, die met haar in verband staan.

In tegenstelling met onze Zuiderburen, staan deze inrichtingen onder de leiding van éénzelfde bestuurder en de uitslagen dezer proefnemingen vinden we regelmatig in de Revue de l'Office des Pêches Maritimes.

Vóór den oorlog bezaten we in België ook «Travaux de la Station de Recherches relatives à la Pêche Maritimes», waarvan verscheidene werkjes het licht zagen.

De voornaamste medevoorwaarden er van waren professor Gilson en vooral den nog nooit geëvenaarden Pastoor Pype, die werkjes uitgaaf «Over Motoren», Bewaren van Netten, conserveren van garnal, sprot, enz.

Verder hadden we Dr. Hensel van Dr. Huwart, die werkjes uitgaven over de oliën en vetstoffen bij de visschen.

Het zeer groote nut van het bestaan van een proefstation zoals het door onze Zuiderburen zo praatig opgevat werd, komt voort uit het huidige verslag zelf.

Vooraleer tot de publicatie er van over te gaan, achten we het een eerste plicht de knappe leider er van Dr. J. Olie, geluk te wenschen met het tot op heden verworven resultaat.

De weinig welwillende houding van de regering waarmee de volhoudende directeur in den beginne te kampen had, hebben hem niet afgeschrikt, en dat alleen is een bewijs van den vasten wil, dit proefstation tot een ontwikkeling en rendement te leiden, welke vele landen, onze geburen zullen benijden en die aller waardeering voor dit instituut en zijn ijverige bezielers, zal wegdagen.

VERSLAG VAN HET BESTUUR ALGEMEENE BESCHOUWINGEN
In het begin van het verslagjaar hadden gesprekken plaats met den Minister van Economische Zaken, Z. Exc. Mr. Steenbergh, welke leidden tot een bevestiging van de weinig welwillende houding die door het Departement tegenover het Proefstation betracht werd.

Het onverwachte aftreden van dezen bewindsman onderbrak echter de zo gunstig verloopen onderhandelingen, die eerst wer konden hervat worden na het instellen van een Departement voor Landbouw en Visscherij onder leiding van Z. Exc. Mr. Dr. Deckers.

Het resultaat van een spoedig verkregen contact was, dat de nieuwe bewindsman den wensch uitte, het Proefstation te bezoeken. Dit bezoek had op 23 November 1935 plaats en daarbij gaf Zijne Excellentie blijk van waardeering voor het werk van ons instituut en van borgstelling voor de moeilijke positie waarin dit zich thans bevindt.

Het Bestuur mocht van Zijne Excellentie bovendien de verzekering ontvangen dat, hetgeen door verschillende Kamerleden over het Proefstation in het voorloopig verslag van de Rijksbegroting van 1936 was opgemerkt en ter verdediging van dit instituut was aangevoerd, zijn welwillende aandacht had. Een bevestiging hiervan werd in de Memorie van Antwoord nog eens gegeven.

Bij de behandeling van de begroting van 1936 in de Tweede Kamer bleek verder, dat Z. Exc. een goeden indruk van zijn bezoek aan het Proefstation had medegegomen en overwoog op de Rijksbegroting voor 1937 wederom een subsidie voor ons instituut te plaatsen.

Intusschen had, dadelijk nadat in het begin van 1936 Minister Steenbergh van zijn welwillende gezindheid had doen blikken, het Bestuur krachtige pogingen in het werk gesteld om de belangstelling voor het Proefstation te vergroten en meer steun van het visscherijbedrijf en aanverwante of nevenbedrijven te verkrijgen.

In een uitvoerige circulaire, mede ondertekend door de wetenschappelijke adviseurs de HH. Prof. Dr. P. van Romburgh en Prof. Dr. H.-R. Kruijff, werd een beroep op de medewerking en steun van de verschillende categorieën van belanghebbenden en belangstellenden gedaan en op de voordelen van aansluiting bij het Proefstation gewezen.

De aandacht werd er op gevestigd, dat het Proefstation de beschikking heeft over een

nieuw en geheel aan de eischen van het speciale onderzoek ten behoeve van de visscherij beantwoordend modern laboratorium, waar van de inrichting in vele opzichten geheel eenig te noemen is en dat een groote ervaring op het gebied van dit speciale werk werd opgedaan en gegevens en waarnemingen werden verzameld, die van groote waarde zijn voor het bedrijf.

Afzonderlijk gememoreerd werd het onderzoek waarvoor het Proefstation over de grootste trekbank van ons land beschikt.

Maar in het bijzonder werd er op gewezen, dat, behalve aan de visscherij, het Proefstation door zijn speciale inrichting ook aan vele andere bedrijven en ondernemingen nuttige diensten kan bewijzen door het geven van adviezen, en het onderzoek en keuren van grondstoffen en producten.

Het is op grond van deze overweging dan ook, dat het Bestuur aan den naam «Nederlandsch Visscherij-Proefstation» toegevoegd heeft een Laboratorium voor Materialen-Onderzoek.

Naar aanleiding van de circulaire gaven zich vele donateurs en begunstigers op en werden verschillende opdrachten voor onderzoek ontvangen.

Het bestuur is echter overtuigd, dat het aantal aangesloten en belangrijk grooter zal kunnen zijn en dat het zeker niet is uit gebrek aan waardeering voor het werk van het Proefstation, indien de namen van verschillende rederijen en ondernemingen met wie steeds aangename relaties bestaan hebben tot nu toe op de lijst van aangesloten onbreken.

Anderzijds is er ongetwijfeld nog een grote categorie van personen en bedrijven, die niet voldoende op de hoogte zijn van de nuttige functie die het Proefstation vervult en van de voordelen van aansluiting. Daarom zullen de pogingen tot het geven van meer bekendheid aan het werk van ons Instituut regelmatig voortgezet moeten worden; het Bestuur heeft daar groote verwachting van.

Want dat, ondanks de verscherping van de crisis in het afgeloopen jaar en ondanks de groote financiële moeilijkheden waarmee het Proefstation te kampen heeft gehad, van achteruitgang in de zakelijke belangstelling geen sprake is geweest — wat o.a. tot uiting komt in een, zij het bescheiden, stijging van het aantal aangeboden monsters ter onderzoek en in de opbrengst van de vergoeding voor adviezen, analyses, enz. — mag zeker tot eenig optimisme stemmen.

Alle wijzigingen ten goede in de positie van het Proefstation, die in den loop van het jaar plaats hadden overzielden, kan het Bestuur met voldoening constateren, dat met aanmerkelijk betere vooruitzichten dan verleden jaar het verslagjaar kon worden besloten.

VERTEGENWOORDIGERS EN BESTUUR

De als lid van de Vereniging het Nederlandsch Visscherij Proefstation en Laboratorium voor Materialen-Onderzoek aangesloten organisatie's waren als volgt in het Bestuur vertegenwoordigd:

De Reedsvereeniging voor de Nederlandse Haringvisscherij door den Heer Joost Pot Fzn. te Vlaardingen;

De Hoofdafdeling Zoetwatervisscherij der Nederlandse Haringvisscherij door de Heeren P. Kooy te Ravenswaay, J.-P. Lonkhuyzen te Arnhem en W. Oskamp te Maarsse;

De Vereniging tot bevordering van Visscherij en Handel door den Heer C.-G. Roos te Lekkert;

De Vereniging van Reiders van Visschersvaartuigen te Ymuiden aanvankelijk door den Heer Ir.-F. Thiel te Ymuiden, in de open plaats ontstaan na diens bedanken wegens zeer drukke werkzaamheden, moet nog worden voorzien.

De samenstelling van het bestuur was als volgt: de Heeren Dr. H.-J. Lovink, voorzitter; Joos Pot Fzn., vice-voorzitter; Ir. J. P. van Lonkhuyzen, secretaris-penningsmeester te Arnhem; C.-G. Roos, Prof. Dr. H.-R. Kruijff, en Prof. Dr. P. van Romburgh, bestuursleden en wetenschappelijke adviseurs; Mr. A.-W. Schippers, rechtskundig adviseur.

PROEFNEMINGSFONDS VOOR DE ZEEVISSCHERIJ

Het dagelijksch bestuur van het Proefnemenfonds voor de Zeevisscherij is samengesteld als volgt:

De Heeren Joost Pot Fzn., te Vlaardingen, voorzitter;

Mr. Dr. P.-G. Knibbe te Leiden, secretaris;

Dr. J. Olie Jr. te Utrecht, penningmeester.

Als vertegenwoordigers van verschillende andere lichamen hebben voorts zitting in het bestuur: de Chef van de Afdeling Visscherij van zijn vertegenwoordiger voor de Regering; A. Ouweland te Katwijk aan Zee en J. Katan te Vlaardingen voor de Reedsvereeniging voor de Nederlandse Haringvisscherij; M. Varkevisser te Scheveningen voor de Kamer van Koophandel te 's Gravenhage; J. Poortman te Maassluis voor de Kamer van Koophandel voor de beneden-Maas te Vlaardingen; Jb. den Dulk Czn. te Katwijk aan Zee voor de Kamer van Koophandel voor Rijnland te Leiden.

PERSONEEL

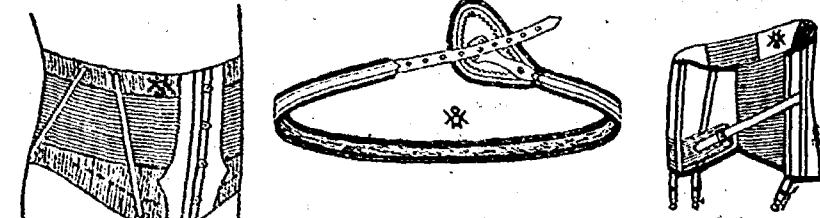
Het personeel bestaat uit den Directeur, een analist en een aankomend bediende. Het bestuur is de «Commissie voor tewerkstelling en crisisfondsen» van de Nederlandse Chemische Vereniging's ten zeerste erkentelijk voor een regeling, die het, zonder financieel bezwaar voor het Proefstation, mogelijk maakte een wetenschappelijk onderzoek over verschillende die zich voordeden bij met drogende oliën gedrenkte katoenen garens in te stellen en voort te zetten. Het waren de HH. Dr. J.-H.-N. van der Burg en Dr. C.-F. Vester die ieder ongeveer 3 maanden zich met dit onderzoek hebben kunnen bezighouden; een tijd die weliswaar onvoldoende was om dit uitvoerende onderzoek tot een bevredigende afsluiting te brengen, maar die toch heeft gegeven tot enkele belangwekkende conclusies te komen.

In een tweetal publicatie's in het Chemisch Weekblad zijn de resultaten van hun onderzoekingen neergelegd.

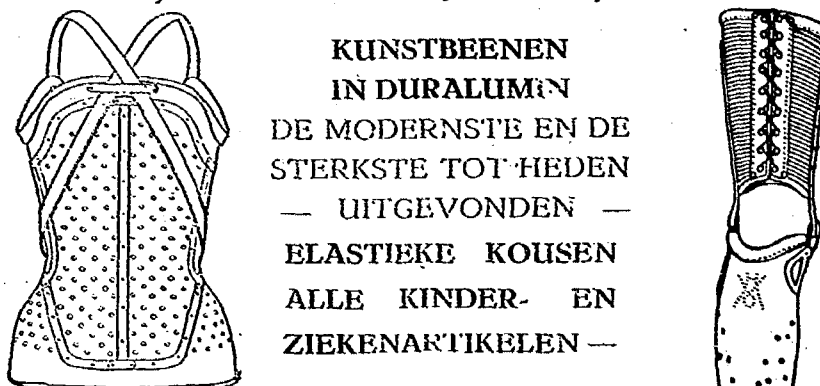
(wordt voortgezet)

VERDONCK-MINNE

BREUKMEESTERS-ORTHOPEDISTEN



SPECIALE BREUKBANDEN ZONDER STAAL en ZONDER ELASTIEK WELKE MEN DAG EN NACHT DRAAGT ZONDER ONGEMAK, BUIKBANDEN VOOR DAMEN EN HEEREN DIE DEN BUIK OPHOUDEN EN ALLE LENDEN-PIJNEN ONMIDDELIJK VERWIJDEREN



KUNSTBEENEN IN DURALUMIN DE MODERNSTE EN DE STERKSTE TOT HEDEN — UITGEVONDEN — ELASTIEKE KOUSEN ALLE KINDER- EN ZIEKENARTIKELN —

ORTHOPEDISCHE KORSETS om scheefgegroeide kinderen terug recht te brengen

ALLE TOESTELLEN VOOR MISVORMDE BEENEN EN VOETEN — voor VERLAMMING en BEENDERZIEKTE —

Sprekelijk te Oostende, H. Serruysl., 7

LEDERE WIS TE BRUGGE: ZUIDZANDSTRAAT, 25

BURGERLIJKE STAND

OOSTENDE

18 Juli. — Georges Vanleeuw van Jozef en Maria Derden, Kapellestraat, 15;

20. — Leon Vanoverschelde van René en Bertha Blomme, Boomgaardstraat, 7; Josette Willem van Marcel en Martha Vandenbroucke, woont te Snaeskerke;

21. — Fernand Desmaerel van Marcel en Germa Labbeke, St. Paulusstraat, 72;

22. — Maria Vanhaecke van Bavo en Julia Decerf, woont te Oudenburg; Pierre Balieu van Roman en Maria Mazy, E. Beernaertstraat, 96; Daniel Michiels van Georgius en Rachel Broemersch, woont te Steene;

22. — Roger Viaene van Henri en Paula Baert, Capucienstraat, 17;

23. — Odette Braeckx van Juliaan en Maria Verhaeghe, Wagenstraat, 14; Liliane Holbeke van Oscar en Germaine Gevaert, Nieuwpoort stw. 94; Marcel Caloen van Richard en Yvonne Allaert, Vlaanderenstraat, 74; Roger Vandenbarghe van Louis en Antoinette Vangheluwe, Schietbaanstraat, 95;

24. — Hugo Bonnet van Leon en Laura Coosemans, Aimé Liebaertstraat, 39; Jenny Maes van Louis en Raymond Zwanepeel, Leffinghestraat, 252; Jacqueline Depauw, van Robert en Eleonora Simaey, Gelijkheidstraat, 29; Roland Dufait van Joannes en Maria Maes, St. Pietersstraat, 2; Monique Lanoye van Robert en Augusta Degraeve, Maridraat, 2; Dirk Snelens van Richard en Helena Decoussemacker, Conscienceplaats, 9;

25. — Christiane Hautekiet van Omer en Georgette Vergote, Stuiverstraat, 172;

Zilt — Zweringen — Exzema Alle huidziekten worden genezen door Dépuratif Végétal NEOS

Te verkrijgen in de APOTHEEK HALEWYCK 12, Wapenplaats, tel. 1104, Oostende

STERFGEVALLEN

20 Juli. — Luciana Dildick, 3 m. Leffinghestraat, 140; Emma Destieckere, 68 jaar, echtg. Richard Bernard, Lindraaiersstraat, 54; Simone Neirynek, 5 m., Lindraaiersstraat, 32; Delfina Mensaert, 77 jaar, wed. August Depuydt, Romerstraat, 23;

21. — Benoit Planchon, 61 jaar, wed. Eulrasia Debusscher, Langestraat, 49;

22. — Lodewijk Claeys, 25 jaar, ongh. St. Paulusstraat, 73;

23. — Gabriella Legein, 11 m. Visschers-

BLANKENBERGE

GEBOORTEN

Verhaeghen Elisabeth van Richard en Bernaert Paula, Mametstraat, 26; Loys Nadine van Robert en Vermelle Laura, Knocke.

OVERLIJDEN

Deganek Elisabeth, 73 jaar, wed. Godte Willem, Langestraat, 9; Vandevinne Gustaaf, 44 jaar, echtg. Vander Wee Alice, Jette; Hoppenbrouwers Melanie, 50 jaar, echt. Van Hecke Faustine.

Firma LOUIS DIERICKX-VISSCHERS

VISCHHANDEL COMMERCE DE POISSON VISCHMIJN, 17 OOSTENDE 17, MINQUE Tel. 1890 Postcheckrekening 42.19.58

VOLMAAKTE HERSTELLINGEN EN REGELEN MET WAARBORG ALLER

Uurwerken HUIS G. WILLEMS-LUST

49 KAPPELESTRAAT, OOSTENDE BEVOEGD UURWERKMAKER FABRIKANT GOUDSMID

Alle reparatiën en verandering van Juweelen Nieuwe en voordelige keus van ROSSKOPF'S ZAKHORVOGEN Aankoop van goud en zilver. — Verwisseling TROUWE BEDIJNING

JAN LEVEKE-BOEDT VISCHHANDEL In- en Uitvoer Zeelaan, 52, De Panne, tel. 30 — 273 Oostende, tel. 1932 — 2050

Vischknechten — Visschers, Reeders en Vischhandelaars Koopt uw RIJWIEL in het HUIS GENTIL MARES 28, Kerkstraat, OOSTENDE Bijhuis: 32, de Smet de Naeyerlaan, 32 BLANKENBERGE

BESTEL UW OESTER EN KREEFTEN BIJ A. Rau & Zoo OOSTENDE (Vuurtoren) Tel. 48

Mandenmakerij PURFINA n. BRUSSEL

ALLE SLACH VAN VERMAKINGEN Grauwe, witte en rieten MANDEN bij

CH. DESMIDT-SLEYTER St. Franciscusstraat, 22, OOSTENDE

BERSTE SOORT MAZOUT (GASOL) voor alle slach SCHEEPSMOTOREN OLIEN van EERSTE HOEDANIGHE

Agenten en Uitleveraars: OOSTEND STORES & ROPEWORE N. V. KEEDERIJKAAL — OOSTENDE

Belangrijk Bericht aan alle Reeders De bestelling van onze overbekende ULTRA SONORE DIEPIETERMETER heeft alle verwachtingen overtroffen.

Om van spoedige levering zeker te zijn, wacht niet langer, wettende dat Radio Telefonie en Dieptemeter onmisbaar zijn voor een grondige uitbating.

Société Anonyme Internationale de Télégraphie sans Fil OOSTENDE: Reederijkaal Tel. 188 ANTWERPEN: 5-7, Lombardstraat Tel. 26659 - 29615 BRUSSEL: 13, Brederodestraat, Tel. 12.50.70 — 4 lijnen

Eugène Rau & Zonen 71, OOSTSTRAAT, 71 OOSTENDE, TEL. 205

HARINGROOKERIJ VISCHCONSERVEN

OPGELET! De bekende firma

AuPara G. MADELEIN-BUYS

Bandagiste en Masseerder van de Wittonenstraat, 27, Oostende, is thans overgebracht naar de ADOLF BUYLSTRAAT, 53 (Hoek Marie-Joséplaats en Madridstr.) De sprekdraad was en blijft 1740.

OPGELET! Adolf VERRECAAS Vischmijn ZEEBRUGGE, tel. 111 BRUGGE, tel. 319.59

VERKOOP IN 'T GROOT van verse, gepelde Garnalen verschen en gerookten Visch

KOOPT AL UW SOORTEN PAKPAPIER BEDRUKT EN ONBEDRUKT BIJ N. V. CATS PAPIER

ROTTERDAM VRAAGT PRIJS aan onzen Vertegenwoordiger: S. A. B. A. S. 57, van Duyststraat, DEURNE N. ANTWERPEN — Tel. 51381

Camille Willems ZEEVISCH-Groothandel gesticht in 1889 OOSTENDE

DAGELIJSCH VERZENDING: BELGIE — BUITENLAND

SPROTTEN & HARINGHANDEL

DIESEL-DEUTZ SCHEEPSMOTOREN

VALCKE GEBR., N. V., OOSTENDE

Drucker-Uitgever, Honoré SEYS, Nieuwpoortse steenweg, 44 Oostende — Tel. 74

Drucker-Uitgever, Honoré SEYS, Nieuwpoortse steenweg, 44 Oostende — Tel. 74

Drucker-Uitgever, Honoré SEYS, Nieuwpoortse steenweg, 44 Oostende — Tel. 74

Drucker-Uitgever, Honoré SEYS, Nieuwpoortse steenweg, 44 Oostende — Tel. 74

Drucker-Uitgever, Honoré SEYS, Nieuwpoortse steenweg, 44 Oostende — Tel. 74

Drucker-Uitgever, Honoré SEYS, Nieuwpoortse steenweg, 44 Oostende — Tel. 74

Drucker-Uitgever, Honoré SEYS, Nieuwpoortse steenweg, 44 Oostende — Tel. 74

Drucker-Uitgever, Honoré SEYS, Nieuwpoortse steenweg, 44 Oostende — Tel. 74

Drucker-Uitgever, Honoré SEYS, Nieuwpoortse steenweg, 44 Oostende — Tel. 74

Drucker-Uitgever, Honoré SEYS, Nieuwpoortse steenweg, 44 Oostende — Tel. 74

Drucker-Uitgever, Honoré SEYS, Nieuwpoortse steenweg, 44 Oostende — Tel. 74

Drucker-Uitgever, Honoré SEYS, Nieuwpoortse steenweg, 44 Oostende — Tel. 74

Drucker-Uitgever, Honoré SEYS, Nieuwpoortse steenweg, 44 Oostende — Tel. 74

Drucker-Uitgever, Honoré SEYS, Nieuwpoortse steenweg, 44 Oostende — Tel. 74

Drucker-Uitgever, Honoré SEYS, Nieuwpoortse steenweg, 44 Oostende — Tel. 74

Drucker-Uitgever, Honoré SEYS, Nieuwpoortse steenweg, 44 Oostende — Tel. 74

Drucker-Uitgever, Honoré SEYS, Nieuwpoortse steenweg, 44 Oostende — Tel. 74