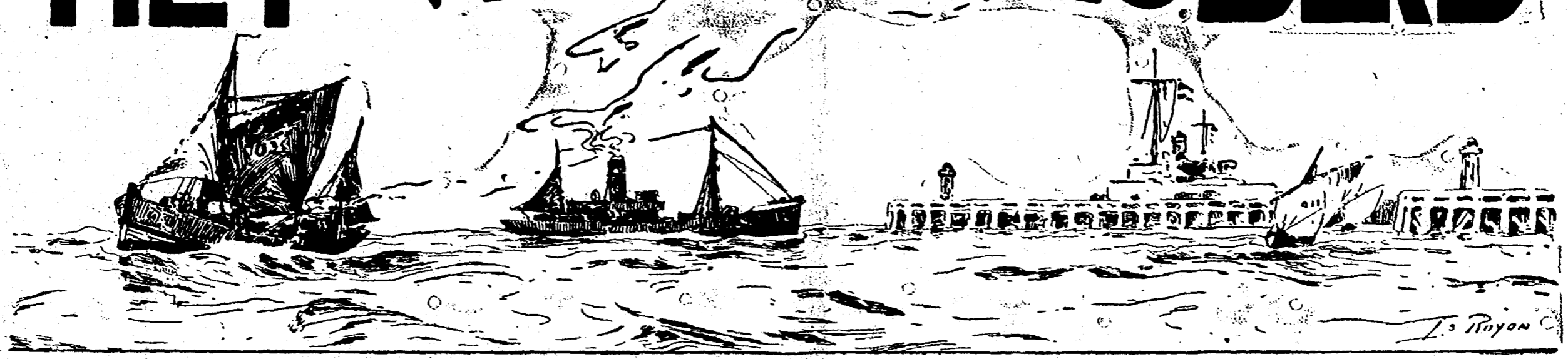


WETEN SCHAP. NIJVERHEID. HANDEL.

HET VISSCHERIJBLAD



WETEN SCHAP. NIJVERHEID. HANDEL.

Table with columns for months (AUGUSTUS, SEPTEMBER) and days, listing numbers.

Table titled 'HOOGWATER' with columns for months (AUGUSTUS, SEPTEMBER) and days, listing water levels.

Drukkerij en Bureel: NIEUWPOORTSTEENWEG, 44, OOSTENDE. Telefoon: 73.758

ABONNEERT U OP ADVERTEERT IN «HET VISSCHERIJBLAD»

ABONNEMENTEN: BINNENLAND: Een jaar, 36 frank; 9 maanden, 27 frank; 6 maanden, 18 frank; 3 maanden, 12 fr. BUITENLAND: 60 frank.

de Woekerhandel in Visch en Garnaal

Strenger Optreden in 't verschiep

Wat sedert weken door honderden en duizenden menschen geweten was, is nu bewezen. Onderdaad, verleden week Donderdag...

Dubbel Rantsoen voor onze Visschers

We vernemen dat het Oostendse stadsbestuur andermaal heeft aangekondigd tegen te maken dat zij reeds vroeger opgekomen was om aan onze visschers een dubbel rantsoen toe te staan.

Visch- en Garnalaanvoer

Het is elkeken bekend in welke moeilijke omstandigheden de Corporation thans hoeft te werken, bij gebrek aan telefonische verbinding, behoorlijke inrichtingslokalen en al wat een dergelijke machtige organisatie in normale tijden zou kunnen gebruiken.

508 kg. gesmokkelde Visch in beslag genomen

Donderdagmorgen 21 Augustus had de Rijkswacht post gevat aan de Zeezijde en kon beslag leggen op 508 kg. grootte visch en 20 kg. tongen.

Haringvisscherij aan de Fransche Kust

De Directeur van den Dienst voor Zeevisscherij te Oostende, maakt aan de belanghebbende visschers en reeders bekend dat er eventueel toelating zal verkeren worden om een beperkt aantal Belgische vaartuigen de Winterharingvisscherij te laten beoefenen van uit de haven Grevelingen.

Noorwegen als Vischleverancier voor Midden-Europa

Naast Groot-Britannië is Noorwegen van alle landen van Europa het meest ontwikkeld op het gebied van het vischerywezen, schrijft de «Berliner Borsenzetung» in een artikel, waarvan Econ. Nieuws een uittreksel gaf.

Ter drukkerij van «Het Visscherijblad» verkrijgbaar

- 1. Belgische Visscherij Almanak 1939 ... 25,-
2. Officieele Lijst Visschersvaartuigen 1940 ... 10,-
3. Duin- en Strandverdediging, van C. Loontjens ... 15,-
4. Grondbeginselen der Oceanographie ... 15,-

Vragen en Antwoorden van Vischhandelaars

1) Wanneer een importateur visch invoert, die hem met factuur, b.v. 15 fr. per kilo kost, moet hij deze dan leveren aan de Nationale Corporatie aan een veel minder door genoemd orgaan vastgesteld prijs?

Garen voor de Visscherij

Dank zij de bemoeiingen van de Corporation en in 't bijzonder van zijn voorzitter, den heer Decrop, zal thans 25.000 kg. garnaal- en 5.000 kg. vischkorgaren door de textielcentrale vrijgegeven worden voor de visscherij.

Brandstofbevoorrading in de Visscherij

De aandacht der visschers wordt gevestigd op het feit dat zij, na de uitrekking der brandstofbons, nog steeds niet vlug genoeg zijn voor het in voorraad nemen van mazout of benzine.

Noodzakelijke Verbeteringen

Het Gemeentebestuur beschikt nog altijd over een garnaallijn, waarvan de betonnen platen gemakkelijk uitneembaar zijn. Zoo die mijn niet kunnen heropgericht worden op de open plaats tusschen de sluzen van het Zee-station en de aldaar vertoevende tramstatie?

Nieuwe Onderzoekingen De Trek van de Garnaal

In 1930 had Dr. Haviga gevonden, dat de garnalen trekken. In den herfst verlaten zij de Waddenzee en gaan naar de Noordzee. In het voorjaar en in den vroegen zomer trekken de garnalen naar het brakke water van de Waddenzee, de voormalige Zuiderzee en de Schelde.

zoutgehalte en bij wisselende temperatuur onderzocht. Daarna heeft zij ook het osmotisch gedrag der zelfde dieren bij verschillende temperatuur en verschillend zoutgehalte vergeleken.

uitwendig milieu altijd tot zekere hoogte volgt. Bij een zoutgehalte boven 23 per mille is het bloed van de garnaal hypotonisch, beneden 21 pro mille hypertoonisch in vergelijking met het uitwendig milieu van het dier.

Bureelmachines - Eigenaars! Ik ben kooper van alle bureelmachines, alsook van gebroekene en onderdelen, aan gunstige prijzen.

MAN OVER BOORD door Hendrik Brys Een zware lucht hangt over het opkomend water. Er zit een geweldige zwel in de golven.

De Scherpen heeft zich op de luiaardsbank gezet om zijn beenen eens uit te strekken. Welke prijs zal de garnaal vandaag halen? Bekommerd vraagt hij het zich af.

Muziek instrumentenfabriek WYNSBERGHE IVAN Wettig gediplomeerd Garenmarkt, 30 - BRUGGE

De Uitbatingskosten van Visschersvaartuigen

Nu het grootste getal visschersvaartuigen uit visschen gaat, is de commissie voor Prijzen en Loozen er aan gaan denken, na te gaan of de huidige visch- en garnaalprijsen niet te hoog zijn.

VISSCHERIJ wetenswaardigheden Geen dok- of sluisrechten Zoals dit het geval was voor 100 jaar, ook nu onze visschers stagen worden van de dok- en sluisrechten.

Minimum-afmetingen voor Spaansche Kotters Bij beschikking van den Spaanschen minister van industrie en handel werd bepaald, dat zekotters, welke de vischvangst beoefenen aan de noordelijke van de noordwestelijke zijden van het schiereiland voortaan minstens 65 BRT groot moeten zijn.

Groote Vischaanvoer te Algeiras In 1940 werd in Algeiras 27,5 miljoen kg. visch aangevoerd, welke in het geheel 35,5 miljoen peseta's opracht. Het resultaat van de vischvangst gedurende de eerste zes maanden van 1941 komt op 28 3/4 miljoen peseta's te staan.

Groote stalen Treiler voor Deensche Visschersvloot Men weet, dat de Deensche visschersvloot gemiddeld 8000 v. t. uitbreid wordt. Thans wordt zij verrijkt met den eersten treiler uit staal, die tevens het grootste schip van de Deensche visschersvloot is.

Schippersjongensschool voor het Odegebied Men koestert het inzicht in Ohlau (Groot-Duitsland) een schippersjongensschool voor het gehele Odeer-gebied op te richten.

Benzine GOHIN-Poulenc met anthraciet. Verdeeler voor OOSTENDE en omliggende: Garage Maritime - Em. De Clercq

Interessante Scheepvaartnieuwsjes Met de afreis van het Spaansche schip Cabo de Buena Esperanza zal erlangend een lijndienst tussen Barcelona en Buenos-Aires geopend worden.

Regelmatige Scheepvaartdienst Barcelona - Buenos-Aires Met de afreis van het Spaansche schip Cabo de Buena Esperanza zal erlangend een lijndienst tussen Barcelona en Buenos-Aires geopend worden.

LIMONADEFABRIEK 'CROWN' E. Vanderstraeten Metsersstraat, 18 - Oostende Handelsregister Oostende 3040

Vertical text on the far right edge of the page, including names and small notices.

Notariële en andere Aankondigingen ZOEKLIJCHTJES

MARKTBERICHTEN

VISCHAANVOER GEDURENDE DE WEEK VAN 10 TOT AUGUSTUS

Table with columns: Vischsoort, OOSTENDE NIEUWPOORT, ZEE-BOUCHAUTE BRUGGE, BLANKENBERGE, Totaal. Rows include Garnaal, Platvisch, Gr. platvisch, etc.

Studie van Meester M. SEBRÉCHTS notaris te Oostende, Ruybr. Beernaertstraat, 44. TOESLAG MAANDAG 1 SEPTEMBER 1941...

Studie van Meester Pierre DENIS Dokter in de Rechten, Notaris te Nieuwpoort. Op MAANDAG 8 SEPTEMBER 1941...

Studie van den Notaris Jean DE WYNTER Kerkstraat, 43, te Oostende. RECHT VAN OPBOD gedurende 14 dagen te rekenen van 28 Augustus 1941...

DAMESVELO, met of zonder banden, te koop gevraagd. Prijsgoed te sturen aan het bureau van 't blad onder nr. 401.

Kantoren van de Notarissen RENE LINGIER te Oostende, en PHILIPPE COLENS te Brugge. Op DONDERDAG 11 SEPTEMBER 1941...

Kantoor van Deurwaarder Arthur D'HOEST te Oostende, Rogierlaan, 38. Tel. 72212. STAD OOSTENDE Verkoopzaal «Flora», Veldstraat, 1...

Studie van den Notaris Jean DE WYNTER Kerkstraat, 43, te Oostende. OP DONDERDAG 11 SEPTEMBER 1941...

TE KOOP: Schoon dik spiegelglas, grootte 150 cm. lang en 47 cm. breed. Zich wenden bureau van 't blad.

GENT VISCHTOEVOER In den loop der week van 18 tot en met 23 Oogst 1941 werden te Gent 3606 kg. garnaal en 1121 kg. visch aangevoerd...

NIEUWPOORT VISCHTOEVOER Gedurende de week van Maandag 18 tot Zaterdag 23 Augustus werden aan de Centrale afgeleverd: Maandag 18 Augustus...

Notaris VAN CAILLIE te Oostende, 6, Kapucijnstraat. Den MAANDAG 1 SEPTEMBER 1941, om 3 uur te herberg «Prins Boudewijn»...

Notaris Jacques GHYOOT Koningstraat, 54, Oostende. KANTOOR VAN NOTARIS Jacques GHYOOT Koningstraat, 54, Oostende.

Rouwberichten Men verzoekt ons het overlijden te melden van M.J. NIEHEER Louis-Benjamin GHYS in leven Reeder-stuurman...

TE KOOP: Prachtige Villa, rechtvoor Badenpaleis. Schoon Huis, Nieuwpoortsw. Petit-Paris. Rapportville, Av. de la Reine, 4 appart.

Het Sociaal Statuut van den Visscher (vervolg) DE GEZINSVERGOEDINGEN De wet van 4 Augustus 1930 houdende de veralgemeening der gezinsvergoedingen...

Uw Rantsoen Boter Vele winkels zullen in het vervolg geen boter meer mogen verkopen. Dit is niet het geval voor de Laiterie St-Antoine...

Studie van Meester Pierre DENIS Dokter in de Rechten, Notaris te Nieuwpoort. Openbare Verkoop van Onroerende Inbeslagneming Op VRIJDAG 19 SEPTEMBER 1941...

Studie van den Notaris VAN CAILLIE te Oostende, Kapucijnstraat 6. Den MAANDAG 8 SEPTEMBER a.s. staande, om 3 uur namiddag in het Café «Prins Boudewijn»...

Men verzoekt ons het overlijden te melden van M.J. NIEHEER Pierre-Florent VANHILLE Tolbeambte...

Administratieve Rechtsmacht in Eersten Aanleg VAN MAELE Camiel, landbouwer te KLEMSKERKE, Nieuwe Steenweg, nr. 14...

WERKLOOZENSTEUN Tot op heden is de verplichte verzekering tegen werkloosheid nog niet ingevoerd. De visschers konden genieten van de wettelijke hulpverlening...

Pierre LANNOYE-VANTYGHM ZEILMAKER * Gelast zich voor alle werk: zeilen, zonnestoors, bachen, enz. Overvloedstraat, 76 - Oostende Handelsregister 9390

Studie van Meester Pierre DENIS Dokter in de Rechten, Notaris te Nieuwpoort. Een onlangs nieuwgebouwd, gelegen en modern OPBRENGSTHUIS thans dienstig als hotel-pension, genaamd: Pension Forestoise...

Studie van den Notaris VAN CAILLIE te Oostende, Kapucijnstraat 6. Den MAANDAG 8 SEPTEMBER a.s. staande, om 3 uur namiddag in het Café «Prins Boudewijn»...

Men verzoekt ons het overlijden te melden van M.J. NIEHEER EMIEL DANNEEL geboren te Oostende, den 7 Augustus 1855 en er overleden op 20 Augustus 1941.

DEBOU Jules, vleeschhandelaar te TORHOUT, Oostendestraat, nr. A/32, wordt gestraft met een geldboete van 50.000 fr. (VIJFTIG DUIZEND), beroepsverbod gedurende 1 jaar...

WERK EN GEZONDHEID AAN BOORD De wet van 25 Augustus 1920 bepaalt dat een Koninklijk besluit de voorwaarden zal bepalen waaraan het logist aan boord zal moeten voldoen met het oog op de bewoonbaarheid en hygiëne.

IJZERWAREN - QUINCAILLERIE Jack DELANGHE Nieuwpoortsche Steenweg, 34 ALLE HUISHOUDARTIKELSEN - EN ALAAM - H. R. 3673 • Tel. 72.072

Studie van den Notaris René LINGIER te Oostende, Koninginnelaan, 68. Op DONDERDAG 11 SEPTEMBER 1941, om 3 uur namiddag, ter herberg «Prins Boudewijn»...

Studie van den Notaris René LINGIER te Oostende, Koninginnelaan, 68. Op DONDERDAG 11 SEPTEMBER 1941, om 3 uur namiddag, ter herberg «Prins Boudewijn»...

Er wordt gemeld met diepe droefheid het overlijden van MEVROUW HENRIETTE PILLU Echtgenote van Mijneer FRANS GRUNEWALD...

VERHELST Maurits, handelaar te WAARDAMME, Roolveld, 70, wordt gestraft met een geldboete van 10.000 fr. (TIEN DUIZEND), beroepsverbod gedurende DRIE maanden...

Philippijnsche Mosselen laat Holland van geheel dit jaar niet meer uit. WANNEKENS MOETEN ZE NU VERVANGEN Onze huishoudingen moeten overal de WANNEKENS nog meer leeren kennen...

BANK VAN BRUSSEL

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

De Vischconservenindustrie in de Vereenigde Staten

(vervolg)
WAT HEEFT MEN IN AMERIKA SINDS 1632 BEREIKT EN WELKE FACTOREN SPEELDEN DAARBIJ IN HOOFDZAAK EEN ROL?

Allereerst kon van de verschillende zeer snel bedervende levensmiddelen - visch, groente, zacht fruit, gevogelte en vleesch en in zekeren zin ook van melk, room en voor bakkerijen bestemde eierstrijf - een houdbaar, gestandaardiseerd, uniform kwaliteitsartikel gefabriceerd worden met praktisch alle eigenschappen van het verse product.

Op de methoden van voorbereiding en snelvriezen zal hier niet al te diep worden ingegaan. Visch wordt onmiddellijk na de lossing, zoo mogelijk dadelijk na de vangst, in stukken (met huid- en vinnen) ingewandelen en graten ontdaan (gefietleerd), ingepakt, snelgevroren en in overdoosjes gepakt, weggevoerd.

Met gevogelte en vleesch wordt evenzoo gehandeld. Bij gevogelte worden de botten niet verwijderd. Groenten worden vóór het invriezen «geblancheerd» (blanché of scalded) d.w.z. in heet water of stoom verhit, teneinde voor lage temperaturen ongewoone enzymen te inactiveren.

Zacht fruit (frambozen, aardbeien, bessen) wordt vóór het invriezen, na gewoone wijze te zijn behandeld, ingepakt als boven en snel ingevroren. De afval van ingevroren visch, vleesch, groenten, enz. worden zooveel mogelijk verwerkt.

Het eerst voor snelgevroren visch, zacht fruit en groenten, ontwikkelde zich in enkele jaren een geheel nieuwe branche van producenten, groot- en kleinhandel. De productie werd in de eerste jaren vooral in het Westen, in Washington en Oregon ter hand genomen door vrieshuizen, icecream-fabrieken en conservenfabrieken die hun vroegere bedrijven aanvulden of aanpasten, en door den gangmaker van het Birds Eye snelvriesproces, het grote concern General Foods Cy., met haar dochterondernemingen Frosted Foods Cy. en Frosted Sea Foods Cy.

Met het stijgen van den afzet, via het eigen net van op serie gefabriceerde winkelvriestkasten, nam de invloed van het concern op dit gebied toe; sommige verbruikers en voorbereidende conservenfabrieken werden min of meer afhankelijk.

Reeds na een paar jaren begon een der leidende New-Yorksche groot-handelaren in verse groente onder het eigen merk «Honor Brand» in het Westen (Washington-Oregon) in loon te laten fabriceren voor afzet aan grootverbruikers in New York, in scherpe concurrentie met General Foods (3). In 1938 leed deze firma groote verliezen.

Naast deze twee in omzet groote, in opzet (merkartikel) eenigszins analoog, maar toch ook zeer verschillend georiënteerde organisaties, ontwikkelden zich, vooral in Washington, Oregon en later in Californië, een groot aantal, óók wel onder eigen merk fabriceerende, firma's met voor een deel geen of slechts een bescheiden verkoop- en distributie-apparaat voor particulieren. Hun eigen afzet was vooral op de groote verbruikers gericht.

In 1937 begon men ook in de Oostelijke Staten te produceren, en wel voor de General Frosted Foods. Zeer belangrijk was daar de teelt van asperges, erwten, bonen en mais op de bekende, gemechaniseerde uitgestrekte zavelgrond-farms van Mr. Seabrook in Bridgeton (N.J.) bij Philadelphia, die naar zijn indruk bezig was zich met handen en voeten aan de General Foods te binden.

In 1939 stond tegenover een sterk gestegen productie van snelgevroren zacht fruit (1.000.000 lbs. tegen 129.000.000 lbs. in 1938), een van 89.000.000 lbs. op 72.000.000 lbs. gedaalde productie aan snelgevroren groente, gevolg van de overmatige stijging in 1938 (1937: 72.000.000 lbs., waarvan 55.000.000 lbs. in de, zoals gezegd, voor het eerst in grooten omvang meeproducerende Oostelijke Staten (General Foods)). Type-trend is, dat de General Foods in 1938 niet over overkochte voorraden te klagen had, zoals de meeste overige producenten met minder efficiënte en demijddiger afzetorganisaties en deels slechtere kwaliteiten.

Tenslotte werden - een geheel andere fase - in vele plaatsen van Amerika zoogenaamde locker-plants ingericht, veelal in aansluiting aan bestaande vrieshuizen, waar voor particulieren en anderen een soort groote safe-loketten op lage vries-temperatuur worden verhuurd. Daarbij bewaren de klanten van het lockers-bedrijf de zelf verbouwde of midden in het seizoen gekochte le-

(2) Pectine is het stollende, geleachtige bestanddeel van vruchten, dat aan jams van het verse product het typische, halfvaste karakter verleent.

Zoo zijn in Amerika diverse schakels in de distributieketen in het leven gekomen, waaruit de zgn. «vriestketting» is gevormd. Ter voltooiing daarvan moesten speciaal bij den kleinhandel vriestkasten geplaatst worden. En ook in Amerika werd van vele zijden verzet ondervonden.

Maar toen eenmaal door de General Foods Company een, oorspronkelijk bescheiden, distributie-organisatie was gecreëerd en het nettelijke verpakingsprobleem geleidelijk beter was opgelost, bleekende dit bij de later logisch opgezette uitbreiding, dat de inkoop en de kwaliteitsbeoordeling in handen van de bedrijven geconcentreerd werden, die over dat volkomen nieuwe distributie-apparaat voor een inderdaad superieur verpakt merkartikel beschikten. De afnemer van hun artikelen bepaalde, al naar soort en kwaliteit, den prijs, die voor de beste grondstof kon worden betaald, al werd die principieel zoo laag mogelijk gedrukt. De consumenten leerden (weer) het onderscheid in smaak kennen tusschen de ééne en de andere variëteit van b.v. snelgevroren aardbeien, spinazie, doperwtten, e.d., waarvan zij - en ook vele detailisten - het verschil in verschen staat op niet oog niet zouden hebben kunnen vaststellen. Maar zij proefden best, dat het merk X het dichtst de doer hen het meest geprefereerde verse aardbei, spinazie of doperwtten, het eigen tuin of grootboer, geproduceerde, zoals alles in Amerika werd ook de smaak egestandaardiseerd. Net als bij ons voor de thee e.d. kreeg men daar dus ook visch en vleesch in porties, groenten en fruit in pakjes, zoodat ieder naar zijn smaak steeds dezelfde soort en kwaliteit kon kopen, als op het pakje stond aangegeven.

Zoals gezegd, de invloed van deze bedrijven als koopers op de markt van de eerste kwaliteit verse producten nam toe; verschillende producenten (teelt-contracten) en bewerkingsbedrijven werden in meerdere of mindere mate afhankelijk van het machtige concern met het eigen, in enkele jaren uitgebouwde, groote distributie-apparaat en vele aan het concern gebonden outsider-detailisten.

Brugge als Wereldhaven

(1e vervolg)

De betrekkingen over land of langs de stroomen en rivieren zijn nochtans niet de doorslaggevend factor geworden voor de ontwikkeling van den handel te Brugge en van de Brugsche haven. Deze ontwikkeling werd vooral bewerkt door het ontstaan van nieuwe betrekkingen over zee. De tweede helft van de XIII eeuw is op dit gebied van bijzondere betekenis.

Vlaamsche kooplieden hebben op hun eigen schepen wijn en zout uit het Zuid-Westen van Frankrijk en Engeland, maar ook naar de Vlaamsche havens en o.m. naar Brugge, geïmporteerd.

In het Noord-Oosten van Europa heeft zich een ommekeer in de toestanden voorgedaan, waarvan de gevolgen bijzonder zullen reiken. De Duitse kolonisatie in Oostelbië gaat in de tweede helft der XIII eeuw met reuzenschreden vooruit; dicht bij de monding van de Trave in de Oostzee wordt in 1158 Lübeck gesticht, als eerste in een reeks Duitse handels- en havensteden langs de kusten en op de eilanden van deze zee. Om trent dezelfde tijd hebben de Duitse zeelieden in Noord- en Oostzee grootendeels de Denen in den overzeeschen handel vervangen en wellicht geraakt zij kort voor 1180 met hun breede en diepe koggen in het Zwin.

Voortaan is de knoop gelegd. Het zout en de wijn uit het Zuid-Westen van Frankrijk zullen, benevens het Vlaamsche laken, de terugkracht zijn, die de Duitschers van uit Brugge naar Hamburg naar Bremen of naar Lübeck over Oostelbië zullen vervoeren, in ruil voor de onbewerkte of weinig bewerkte producten uit het Noorden en uit het Oosten, zoals het bont en het hout, of voor het bier uit de Noord-Duitsche steden - een toen zeer geprezen luxuskraan - die ze bij ons aan wal hadden gebracht. Langs den reeds vermelden landweg en over de binnenwateren, waarvan zooveel gewag werd gemaakt, voerden de Rijnlanders hun wijn in, die in Vlaanderen en Engeland groote afzetmogelijkheden vond, en importeerden de Westfalers, in de eerste plaats de koolpielen uit Dortmund en Soest, de stalen klingsen van Sollingen en het op het platteland vervaardigde lijnwaad.

Wellicht houdt de inrichting van een handelsvloot te Brugge in 1200 door graaf Boudevijn IX, verband met de sterke intensivering van den buitenlandschen handel en met het optreden van steeds talrijker wordende vreemde kooplieden in onze stad.

De mededingers van de Brugsche haven zijn voortaan overvleugeld; overigens behouden Witsand sedert het einde van de XIII eeuw, Sint-Omaars en Grevelingen sedert het begin der XIII eeuw, niet meer bij Vlaanderen. De ontwikkeling van Aardenburg ging met deze van Brugge gepaard, maar bleef bescheiden.

Zeer beachtenswaardig is de verandering in de structuur van de haven zelf, die zich in de tweede helft van de XIII eeuw en in de XIII eeuw voordoet. Waar de haven van Brugge zich tot dan toe had bevonden, is moeilijk te zeggen; misschien even buiten de omheining. In elk geval was zij omtrent 1150 niet meer geschikt voor het toenmalig verkeer te water. De diepte en de breedte van de Reie verminderden onder de werking van een verzandingsproces. Het aantal schepen werd grooter en het is niet uitgesloten dat de omvang van de Noord-Duitsche koggen ook een factor is geweest waarmede rekening moest worden gehouden. In elk geval werd vóór 1180 op de plaats waar de Reie in het Zwin uitmonde, een voorhaven aangelegd; men bouwde er een sluis en dammeel, vandaar de naam Damme, die aan het stadje, dat zich weldra ter plaatse ontwikkelde, werd gegeven. Damme moet als haven niet afzonderlijk behandeld worden. Het had geen reden van bestaan buiten Brugge. Het maakte deel van het groote complex dat de Brugsche haven aan 't worden was, zoals heden ten dage Altona en Kuxhaven deel uitmaken van de Hamburgsche haven, zoodat Bremerhaven tot de haven van Bremen behoort. En dit is insgelijks het geval geweest voor de andere voorhavens, die in de XIII eeuw langs de oevers van het Zwin zijn ontstaan: Mude (heden Ste-Anna-ter-Muiden) en Monikerde in de eerste helft, Hoek en Sluis in de tweede helft van de XIII eeuw. De zaken werden in algemeene regel te Brugge zelf gedaan, maar het was meestal in de voorhavens en in 't bijzonder te Damme, dat de wagen van handen veranderden.

Er bestond zelfs een zekere specialisatie in de bedrijvigheid van de verschillende voorhavens. Aldus is het te Damme dat de wijn uit Zuid-West Frankrijk hoofdzakelijk over La Rochelle uitgevoerd, aan wal gebracht werd en vervolgens in Duitse schepen geladen. Toen de Franschen in 1213 Vlaanderen binnenvielen en hun vloot te Damme voor anker ging liggen, stonden matrozen en landingstroepen in bewondering voor de opeengestapelde tonnen Bordeaux-wijn die ze te zien kregen, een bewondering die overigens niet stom bleef... Deze overgrote rol van onze haven in den middeleeuwschen wijnhandel heeft interessante gevolgen gehad op rechts-historisch gebied. De regels van het zee-recht uit het Zuid-Westen van Frankrijk, bekend onder den naam van «Rôles d'Oleron», naar den naam van het eiland dat een der centra van de zeevaart was, heeft de overzeesche wijnhandel naar Damme overgebracht; van Damme uit, heeft de Duitse zeevaart deze regels in de Noordzee en in de Oostzee verspreid, waar zij, onder de benamingen «Seerecht van Damme» of «Wisbyer Seerecht», behoudens enkele aanpassingen, het gemeene zee-recht zijn geworden van de meeste Noord-Duitsche steden.

Het Vraagstuk van onze KOOPVAARDIJ

(Vervolg)

In 1907 opende de Staat een krediet van 5.000.000 frank-goud tegen 3% ten voordeele van de volgende reederijen: Ocean 2.000.000 Comp. Noyale Belgo-Argentine 2.000.000 Comp. Noy. Belge de transport 1.000.000 Deze kapitalen werden verstrekt op voorwaarde, dat de ervan genietende reederijen haar kapitaal verhoogden op 4 miljoen voor de Ocean, op 5 miljoen voor de Belgo-Argentine en op 4 miljoen voor de C. B. de transport Maritime. De aflossing zou geschieden in 20 jaren en aanvang nemen na 10 jaren.

Het Ministerie van Koloniën verleent in 1911 aan de C.M.B. du Congo het monopolie van zijn transporten van en naar de kolonie. In 1916 garandeert de Staat jegens derden een intrest en de delging van een leening van 100 miljoen ten voordeele van den «Lloyd Royal Belge» en neemt voor eigen rekening 75% van deze leening. Men kent ook het resultaat van deze steunverleening. Sommige leeningen werden na den oorlog terug betaald in papieren frank. Andere dienden door den Staat nog immer gedeelt te worden.

Bereikt men de activa der reederijen en de aflossing der leeningen door den Staat toegestaan in goudwaarde, dan zal men allicht tot de bevinding komen, dat het privaat vermogen in de 3 genoemde ondernemingen nooit aan eenig risico blootgestaan heeft en dat de schepen van onze groote reederijen voor een groot gedeelte door den Staat betaald werden. In 1932 kon de reederij Dens bij de Algemeene Spaar- en Lijfrentkas voor 9.000.000 obligatiën onder brengen en het volgend jaar voor 16.500.000.

In 1935 konden wij een derde groote tusschenkomst van den Staat, die 25 miljoen verleende tegen voorwaarden medegedeeld in een antwoord van den toenmaligen Minister van Verkeerswegen op de vraag gesteld door Volksvertegenwoordiger Jamar, antwoord dat aan de Staat niets te wensen overliet, maar waarvan op onthouden worden, dat alleen de geldverdienende reederijen zouden dienen terug te betalen. Dus een premie voor niet-rentabiliteit en onbekwaamheid!

Deze tusschenkomst liet toe een aantal oude schepen terug in de vaart te brengen. Hoorden wij niet bij het uitbreken van den oorlog en het inluiden van een gouden tijdperk voor de reederijen, stemmen opgaan met de voorstellen om de geleende bedragen doodeenvoudig kwijt te schelden, in stede van een vroegere teruggave, die mogelijk is, voor te stellen?

Eindelijk kwam de wet van 1939 op kredietverleening voor nieuwbouw. Door anticipatie wordt de verjonging van onze vloot bereikt en vooral het bouwen van onze nationale werven bevorderd. En ondanks al deze steunverleening zien wij dat onze koopvaardij niet groeien kan.

De Staat kan natuurlijk niet alles doen, maar privaat kapitaal zou zich aan de reederij moeten bedienen. Maar juist dit privaat kapitaal is zeeschuw. En weer wil de Staat helpen, maar zijn hulp aan nieuwe ondernemingen is ongeresicht aan de kapitaalcracht van het nieuwe organisme. De Staat kan natuurlijk niet aan den eersten den beste miljoenen toevertrouwen.

Ook hier zweven wij in een waneking, m.i. zoo gevestigde eerlijkheid en bekwaamheid meer dan kapitaalcracht in aanmerking dienen te komen voor deze hulpverleening.

En vermits wij schepen nodig hebben en het privaat kapitaal niet meer voor

scheepvaart te interesseeren is, en aangezien anderzijds de bestaande reederijen gestadig hun vloot hebben ingekort en in gebreke blijven om ons de nodige tonnage aan te schaffen, is het m.i. de plicht van den Staat om in het tekort te voorzien, door niet bouwen of aanschaffen van «on eigen vloot».

Men werpt wel op, dat in alle landen waar dit beproefd werd, men ervan afgezien heeft en het voorbeeld van de U.S.A. werd, tot zeer onlangs, bij voorkeur aangehaald in dit verband. Doch juist dit voorbeeld past in onze thes. Door zijn «Shipping Board» die ondertusschen van «Board» veranderd is, kwam de vloot der U.S.A. in 20 jaren tijd van een ondergeschikt rang naar de tweede plaats in de wereldvloot, van 2.970.000 Ton in 1914, tot 10.000.000 Ton in 1939 en bevestigde de U.S.A. van vervoer onder buitenlandse vlag. Alle vruchten komen daardoor hunne eigen economie ten goede. Die vloot kost duur, veel te duur zegt men. Alles is betrekkelijk. De Vereenigde Staten schijnen opperbest geweten te hebben wat zij wdden.

Met de hoge vrachten die in oorlogstijd betaald worden en waarover ik U een kijk gegeven heb, kan de geheele vloot der U.S.A. in minder dan een jaar afbetaald worden. Zeer terecht beschouwen de U.S.A. hun koopvaardij als het complement van hun wapenrusting ter zee en te land, als hun onmisbaar element in hun economie.

Doch de Staat dient zich niet op te werpen als de «current van de bestaande reederijen». In ons land bestaat niet het minste gevaar daartoe. Op het Verre Oosten, Australië, de Kanaal, de Westkust van Noord- en Zuid-Amerika en op de dichtere bijgelegen trafiek der Baltische Zee, hebben wij geen enkele scheepvaartlijn. Op Engeland en op Duitsland, zelfs op Noord- en Zuid-Amerika zijn zij onvoldoende. Een Staatsvloot met lijnen op deze richtingen zou in geen enkel opzicht onze bestaande reederijen kunnen schaden.

De Staat heeft echter den naam van een zeer slechte uitbater te zijn. Er zit misschien veel waarheid in deze bewering; maar zeker is het dat de Staat, in zeevaartangelegenheden, meer dan eens uitgebuut is geweest.

En inderdaad, zagen wij niet, tot voor enkele jaren, dat het aanschaffen van schepen met Staatsgeld in het buitenland geschiedde, waardoor de aankoopsprijs voor eigen economie verloren ging, terwijl onze werven stil lagen en onze werklieden werkloos waren. Dit scheen in de traditie te liggen, het gebeurde bij het aankopen van onze schepschepen zelfs; de «Mercator» werd immers in Engeland beseld of om oogenblik dat Cokerill, bij gebrek aan bestellingen, gesloten werd. Eindelijk kwam daar een einde aan. Onze nieuwe schepen worden thans, behoudens uitzonderlijke gevallen, in België gebouwd met Belgisch materiaal en door Belgische werklieden.

De Staat heeft hierin reeds zijn gezag en wijs beleid getoond. Hij kan dit ook doen waar het de uitbater eener vloot betreft. De uitbater zou kunnen geschieden door het stichten van een nationale super-reederij, die haar scheepvaart op de zeeën met de medewerking van de Belgische makelaars, op dezelfde wijze als thans 90% van de tonnage, die Antwerpen aanloopt, beheerd wordt door in het buitenland gevestigde reeders.

Volksvertegenwoordiger Joris bepleitte in een Lichtbaknummer het oprichten van een ambt van koopvaardij. Waarom zou dit ambt niet ineens de rol van super-reederij vervullen? Het succes van dit ambt zou in groote mate afhangen van zijn samenstelling. Bij degelijke samenstelling zou men personen moeten beginnen met er geen personen in op te nemen, die tot nog toe in reede-rijzaken geen geluk of succes hebben gehad en aldus niet de bewijzen van bevoegdheid hebben geleverd, ten overstaan van het publiek der teleurgestelde aandeelhouders, want in maritieme zaken is succes of geluk doorslaans met den knapspe.

Deze stichting zou geenszins verderen steun aan privaat reederijen dienen te sleuten. Doch de Staat zou voortaan alle hulp- of steunverleening ondergeschikt maken aan het aanvaarden van een degelijke controle. Het naleven van alle wetten, ook die op het gebruik der talen, en voorts bedingen dat de aanverwante maatschappijen, afdelingen der reederij zouden worden, en ophouden er de parasieten van te zijn.

Door deze schikkingen zal allengs het privaat kapitaal zijn zeeschuwheid afleggen en tot de laatste kruidenier van het land zal er aan houden, aandeelen in onze zeevaartondernemingen te nemen, in stede van beleggingen te doen in de verst afgelegen streken der wereld. In ieder geval zou het afsluiten van conferenties, op een basis waarin onze vlag niet het leeuwenaandeel in eigen trafiek zou krijgen, dienen verboden te worden. Want een hulpverleening of subsidieering van de Belgische reederijen, op die wijze, wanneer het land er baat bij heeft. Steun aan de reederij moet dienen om deze concurrentie vaardig te maken. Wij stellen echter vast dat onze hulpverleening reederijen, door het afsluiten van conferenties en het vormen van pools, de vrachten van uit Antwerpen en naar Antwerpen hoog houden, samen met de vreemde reederijen, die het grootste gedeelte van ons vervoer vrachten en die zij zouden moeten betalen. Een steunverleening die zulks gedooft kan niet beschouwd worden als komende ten goede aan onze economie.

Zoals U ziet, is het vraagstuk van onze koopvaardij zoo uitgebreid als ingewikkeld, doch niet zozeer dan dat goede wil, bekwaamheid en patriotisme er geen spoedige oplossing zouden op vinden. Indien bij onze Regeering de wil bestaat om de machtige koopvaardij, die wij noodig hebben te bezitten, zal zij de middelen en wegen die er toe leiden, ook weten te vinden. Het is die wil die bij onze Regeerders dient gewekt te worden. Dit te bereiken is het hoofddoel van den VLAAMSCHEN SCHEEPVAARTBOND.

HANDELAARS II Om uw WAREN aan onze trouwe lezers bekend te maken, plaatst een aankondiging in Het Visscherijblad. Verantwoordelijke leider: L. Godemont.

VISSCHERS! VOOR UWE SCHEEPHERSTELLINGEN EN NIEUWBOU WENDT U TOT DE WERKHUIZEN BELIARD-CRIGTON & Co OOSTENDE S.A.

Wendt U bij STERFGEVAL tot August Verburgh Aannemer van Begravenissen OOSTSTRAAT, 36 - OOSTENDE

Wanneer U op reis gaat 2 Rheila in alle apotheken en drogerijen den 10 bank

MEKANIEKE TOUW- en GAREN- en NETTENFABRIEKEN Ostend Stores & Ropeworks N.V. REEDERIJKAAL - OOSTENDE Alle benoedigheden voor Zeevaart, Zeevisscherij en Openbare Werken Maxcut «Purfinax» DIESEL MOTOREN «SULZER»

Bandagen Orthopædie BREUKBANDEN naar maat en gens geval. BUIKBANDEN voor hangbalk, zwangerschap, operatie. ORTHOPÆDIE APPARATEN voor ruggraat in vorming, beendziekte. KUNSTBEENEN in licht metaal. Verdoeck-Minor 7, M. SERRUYSLAAN OOSTENDE Ontvangsturen: ieder werkdag, v 2 tot 11 en van 2 tot 6 uur

OM TE ZAAIEN MOET MEN MAAIEN! Koopt een biljet der Loterij Winterhulp Het kan U een rijkelijke OOGST OPBRENGEN! TREKKING ZATERDAG 6 SEPTEMBER

Stoommachines - Motoren - Stoomketels Industrielle des Pêcheries Samenwerkende Vennootschap REEDERIJKAAL (rechtover de Slipways) ALLE MEKANIEKE VERMAKINGEN EN CONSTRUCTIES Alle smids-, plaat-, koper- en zinkwerk voor schepen Levering van alle Benoedigheden Oliën, Verven, Kettingen, Chikkels, Katoen, Carburé, enz., enz. Tel. 71741 en 72781 Postocheck 89138 Handelsregister 85 (37)

Indien U meer vermoeid zijt bij het opstaan dan bij het naar bed gaan. Indien U draainissen hebt, neem aanstonds een «WIT KRUISJE». U zult U weldra heerlijk fris voelen en met vreugde uw dagtaak beginnen. ALTJD FRISCH en OPGEWEKT ONTWAKEN

Het Wit Kruis Het rijntst illend middel dat versterket. HOOFD- en TANDPIJN - DUIZELIGHEID - SCHELE HOOFDPIJN - VERMOEIDHEID - PIJNLIJKE MAANDSTONEN - ZENUW- en RHEUMATISCHE PIJNEN IN ALLE APOTHEKEN

DIESEL-DEUTZ Scheepsmotoren VALCKE n.v. OOSTENDE