

Zes zaken op de rol

De onderzoeksraad voor zeevaart kwam woensdagnamiddag in het Gerechtshof te Oostende bijeen, onder voorzitterschap van dhr Vandercruysse, rechter bij de rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen.

Het ambt van openbaar ministerie werd waargenomen door rijkskommissaris Bentein. Het werd een ware marathonzitting, aangezien niet minder dan 6 gevallen behandeld werden, waaronder een vonnis.

Bij de aanvang van de zitting, werd de zaak opgeroepen betreffende de O.266 « A Dea Datus », die op 12 februari 1964 strandde ter hoogte van de havendampt te Zeebrugge. Het vaartuig stond onder bevel van schipper Albert Ackaert, die ter zitting zijn zeeverslag bevestigde en aanstipte dat de stranding geschiedde bij mooi weder en bij terugtrekkend water. Er was bovendien geen verkeer in de havengeul. Schipper Ackaert, die aanvankelijk als getuige verscheen, doch naderhand als betrokkene optrad, gaf toe, dat hij op een gegeven ogenblik een onvoorzichtige koers heeft gevolgd, wat aanleiding gaf tot de stranding. Tijdens een volgende zitting zal de rijkskommissaris zijn vordering uitspreken.

HET VERGAAN VAN DE O.780

Hierop werd het woord verleend aan mr Felix, verdediger van schipper Albert Bogaert wiens vaartuig de O.780 « Stormvogel » in de Noordzee verging, nadat het lek was geslagen tengevolge van een onbekende oorzaak.

De rijkskommissaris, aldus mr Felix, verwijt schipper Bogaert dat hij niet tijdig hulp heeft ingeroepen toen hij vastgesteld had dat zijn vaartuig water maakte. In verband hiermee werden weliswaar tegenstrijdige verklaringen gegeven.

ERRATA :

Z.482 «Breydel» — Bt. 49,23 i.p.v. 49,43.
Z.577 «Sabrina» — i.p.v. «Sabrina II».

NIEUWE VAARTUIGEN :

O.26 «De Parel» — O.P.A.Z.; Nt. 31,38; Bt. 117; werf 13; staal; bouwjaar 1963; motor Baudouin; 300 pk; nr. 570079, bouwj. 1963. Eigenaar: Wed. Calcoen Maurice-Haelewycq, G. Gezellestraat 12, Stene.
Navigatie-instrumenten: RF - DN - DNP - DF - US.
Bewijs van nationaliteit: 6.12.1964.
N.720 «André-Jeanine» — O.Q.C.T.; Nt. 19,33; Bt. 63,96; werf 38; staal; bouwjaar 1963; motor Bolnes; 200 pk; nr. 1959, bouwjaar 1963. Eigenaars: Mr. & Mevr. Marcel Vercoutter-Bogaert, Albert I-laan 85, Nieuwpoort.
Navigatie-instrumenten: RF - DN - DF - US.
Bewijs van nationaliteit: 4.2.1964.

VERANDERINGEN VAN EIGENAAR :

O.286 «Charles-Henri» — eigendom van Rederij Lans pvba (versche-

verzachtende omstandigheden in acht te nemen. Vonnis zal eerlang geveld worden.

PLEEGDE DE N.232 VLUCHTMISDRIJF

Hierop wordt een bepaald belangrijke zaak opgeroepen, nl. de aanrijding tussen de Nieuwpoortse eenheid N.232 «Carina» en het Franse vissersvaartuig B.2383 in de Noordzee op 19 oktober 1962.

De rijkskommissie was niet bepaald mals in zijn strafvordering, in acht nemend dat hij vroeger reeds een schorsing van 14 dagen vorderde ten overstaan van de Nieuwpoortse schipper Lahaye. Naderhand werden de debatten evenwel heropend, daar zekere nieuwe feiten aan het licht waren gekomen.

De N.232, aldus de rijkskommissie, was naar de Sandettievisgronden vertrokken en voerde alle voorgeschreven lichten. Naderhand deed zich een aanvaring voor, in volle nacht, met een Frans vissersvaartuig, de B.2883, die eveneens de vereiste lichten voerde. Toegegeven werd, dat de aanvaring in hoofdzaak te wijten was aan een slechte uitkijk aan boord van de N.232, die met haar bakboordzijde in aanraking was gekomen met de stuurboordzijde van de B.2883. Na de aanvaring zette de N.232 haar weg voort en doofde zij haar lichten. Franse vissersvaartuigen zetten hierop een achtervolging in en konden naderhand de N.232 identificeren. De Franse schipper van de B.2883 zou naderhand klacht indienen ten laste van de N.232 uit hoofde van vluchtmisdrijf.

De rijkskommissaris kloeg verder de slechte vaart van de N.232 aan, en weerlegde de bewering, als zou de N.232 een uitlopende vaart gebeweijst van na het ogenblik van de

Z.471 «Jan Bart I» — eigendom van Vantorre René & Armand.
Adres: Steenstraat 75, Heist a/zee.
Bewijs van nationaliteit: 24.2.1964.
N.3 «Rita» — eigendom van: Rathe Julius.
Adres: Kaai 13, Nieuwpoort.
Motor: 100 pk inplaats van 100/120 (4).
Navigatie-instrumenten: DF bijvoegen.
Bewijs van nationaliteit: 27.2.1964.
Z.523 «Jeanne-Madeleine» — eigendom van Beernaert Camiel.
Adres: Graaf d'Ursellaan 37, te Heist a/zee.
Bewijs van nationaliteit: 27.2.1964.

NIEUWE MOTOREN :

Z.264 «King Charles the Second» — motor Scania Vabis; 120 pk; nr. 821.256, bouwjaar 1963.
O.46 «'t Zal wel gaan» — nieuwe motor G.M.; 100 pk; nr. 67147360, bouwjaar 1963.

VERANDERING VAN EIGENAAR EN THUSHAVEN :

Z.93 «Julien-Virginie» — wordt N.93 «Santa Maria».
Eigendom van Puystiens Fernand.
Adres: Langestr. 7, Nieuwpoort.
Bewijs van nationaliteit: 19.2.1964.

makkelijk kon ontdekken en slechts bij vergissing doofde hij de andere lichten, aldus mr Ollivier, die ook nog aanstipte dat de boetstraffelijke rechtbank te Brugge schipper Lahaye reeds verwees tot een boete van 10.000 F wegens het niet bekend maken van zijn identiteit na de aanvaring, en tot 1.000 F boete wegens nalatigheid bij de aanvaring zelf.

Gezien het degelijk verleden van de betrokken schipper, vroeg pleiter tenslotte opdat de raad de straf niet hoger zou bepalen dan de eerste vordering van de rijkskommissaris. Vonnis wordt eerlang geveld.

MOTOR VAN O.242 SPRONG STUK

Hierop kreeg de raad gedurende meer dan een uur, heel wat onthutsende antwoorden te horen, en zulks in verband met het motordefekt aan boord van de O.242 «Jeanne-Maria», in de IJslaanse wateren op 16 en 17 september 1963. De O.242 diende naderhand opgesleept door de Poolse treiler «Brynicia».

Als betrokkene verscheen motorist Prosper Wackenier, die bijgestaan werd door mr Demeere.

Uit de verslagen blijkt dat de O.242 op 16 september 1963 had af te rekenen met een ernstige motorbraak. Al het vers water van het afkoelingsstelsel was verdwenen, zodat de motorist voorstelde, de afkoeling over te schakelen op zee-water. Naderhand sloeg de motor vaak op hol. Er werd radiofonische raad gevraagd met de vroegere motorist van de O.242, die alsdan op de Z.212 voer, doch er kon geen oplossing bereikt worden. Schipper Duyck van de O.242 stelde naderhand vast op de brug, dat de oliedruk van de motor verminderde, doch de motorist antwoordde, dat zulks geen rechtstreeks gevaar opleverde. Plots deed zich een zware slag voor in de motor, die stil gelegd werd, terwijl men bepaalde stukken nazag. Er bleek een kleine leiding gesprongen, die men voorlopig herstelde. Naderhand zette de motorist, zonder enige verwittiging of toelating van de schipper, de motor opnieuw in werking, doch deze sprong met een hevige knal volledig stuk.

Het kwam tijdens de zitting tot een langdurige gedachtenwisseling tussen leden van de raad en motorist Wackenier, die staande hield dat zich op bepaalde belangrijke leidingen geen temperatuurmeters bevonden.

Raadslid Becu stelde evenwel vast dat de motor van de O.242 gedurende ruim twintig minuten op volle toeren draaide zonder enige afkoeling, en dat de motorist naderhand koud zeewater in de overhitte motor liet stromen, wat vanzelfsprekend tot het noodlottig stukspringen aanleiding gaf.

Uit hoofde van bepaalde technische bijzonderheden, drong de rijkskommissaris aan, opdat enkele raadsleden zich aan boord van de O.242 zouden begeven, teneinde

ter plaatse, bepaalde beweringen van de motorist aan de werkelijkheid te toetsen.

Zulks zal dan ook op donderdag 5 maart geschieden.

AL TE LICHTZINNIG OPTREDEN

Hierop werd schipper Fernand Duyck ondervraagd. Hij bevestigde dat de motorist zonder enige toelating de motor opnieuw op gang bracht, doch tijdens zijn verdere ondervraging kreeg de raad heel wat tegenstrijdige verklaringen te horen. De schipper zag eveneens, hoe een leiding gebroken was en hoe de machinekamer vol stoom was.

Dat de motor af en toe op hol sloeg, vond de schipper niet onrustwekkend, zodat hij zijn vaartuig verder liet varen.

Op vraag van raadslid Becu waarom hij zijn motor liet doordraaien, ook al haperde er iets met het afkoelingsstelsel, antwoordde de schipper dat hij zulks deed, omdat er storm op zee heerste, en dat hij de motor nodig had om onmiddellijk in te grijpen in geval van nood. Zulks lokte vanwege raadslid Becu de verklaring uit, dat er ook nog andere middelen bestaan voor de schippers, om, ook zonder draaiende motor, net hoofd te bieden aan hevige stormweder.

Verder stipte de raad aan, dat het de plicht is van elke schipper, om zo snel mogelijk de omstandigheden dit toelaten, een onderzoek in te stellen naar de oorzaak van bepaalde ernstige feiten, die zich aan boord voordoen van een vaartuig. Dit werd door schipper Duyck al te lichtzinnig gedaan. Tenslotte gaf schipper Duyck nog toe dat men ook reeds vroeger last had met de motor van de O.242, alhoewel het nooit zo erg was als de laatste maal.

DE STRANDING VAN DE Z.542

De raad behandelde vervolgens de stranding van de Z.542 «Angelus». Schipper François Devoogt, eerst getuige en naderhand betrokkene gaf toe dat hij zich vergiste bij het uitvaren van de Britse haven Fleetwood op 22 januari 1964 tijdens de nacht en bij mistweder. Zijn vergissing hield vooral verband met bepaalde lichten, die hij voor bebakingslichten aanzag. De Z.542 liep vast, en kreeg zelfs een houten paal in de voorpiek, zodat grondige herstellingswerken noodzakelijk bleken. Verder gaf de schipper toe, dat hij nog nooit een kaart betreffende de haven van Fleetwood had geraadpleegd, ook al is deze haven, één van de moeilijkste havens van Groot-Brittannië. De rijkskommissaris zal eerlang vonnis vellen.

VONNIS INZAKE AANVARING O.286 MET STAKETSEL

Tenslotte velde de raad vonnis in zake de aanraking van de O.286

(Lees verder op keerzijde)

Een koleirig visser-redertje

Waarde kollega,

Ik noem u zo, niettegenstaande ik zeer goed weet dat u geen journalist bent, maar ik noem u zo omdat ik uw open brief aan mij buitengewoon goed vind opgesteld, hoewel men er zeer duidelijk in kan lezen dat u deze brief niet zelf geschreven hebt.

Allerminst wil ik beweren dat u een stommerik zoudt zijn, maar ik durf wel beweren dat u niet weet wat Brutus heeft gezegd en nog veel andere punten meer bewijzen dat u iemand anders hebt doen schrijven in uw plaats.

Geloof nu niet dat ik het een drama vind wanneer u uw gedachten en meningen hebt laten neerschrijven door een buitenstaander, maar ik kan het anderszits toch ook niet erg waarderen wanneer u wilt zich tooien met vreemde pluimen.

Het plezantste van gans uw open brief was intussen dat de redactie van het Visserijblad overtuigd was dat uw brief door mij werd geschreven, dat ik dus een brief aan mezelf zou gezonden hebben, dat komt nogmaals omdat u niet de moed hebt gehad uw brief met uw ware naam te ondertekenen. Spijtig, onderteken in het vervolg uw artikelen, kollega, en vraag aan de redactie dat men uw naam voor de lezers zou geheim houden, dat ware toch veel eerlijker!

Maar u hebt mij evenlijk een heel ander antwoord gevraagd, en wel een antwoord over

DE BESCHERMKLEDIJ

« Wat is er overgebleven van het prachtig oratorisch verzet van 20-12-1963 ? »

Als ik goed ben ingelicht wordt hier een vergadering bedoeld waarop dhr P. Vandenbergh, met het hem eigen dynamisch geweld,

de aanwezige reders heeft willen doen begrijpen dat de Rederscentrale grotelijks verkeerd zou handelen met zelf de beschermkledij te willen uitgeven. Alle aanwezige reders hebben toen de spreker gevolgd en zich akkoord verklaard tegen de handelwijze van de Rederscentrale te protesteren en te zullen weigeren de aankoopbons bij de Rederscentrale aan te kopen.

Dat was het toch, nietwaar, waarde kollega ?

Welnu, de Rederscentrale heeft het niet willen geloven dat hierdoor al te hoge en onnodige kosten zouden gemaakt worden en de Rederscentrale heeft, vóór dat er een algemene vergadering tot stand kwam, onmiddellijk een gedeelte van de bewuste beschermkledij aangekocht.

Wanneer de bestaande handelaars in deze goederen, na zich verenigd te hebben, konden bewijzen dat een groot aantal reders bij hen zouden aankopen en niet bij de Rederscentrale, heeft de Rederscentrale zich bereid verklaard de zaak opnieuw te willen bespreken.

Hoe groot het oratorisch verzet ook mag geweest zijn, we moeten toegeven dat de Rederscentrale toen reeds een hoop geld had uitgegeven, geld dat van de reders afkomstig is en dat een groot verlies zou betekenen voor iedere reder, wanneer de Rederscentrale er niet zou in gelukken de aangekochte goederen opnieuw te verkopen. Zelfs als de Rederscentrale zich toen bereid verklaarde niet zelf deze kledij uit te geven, zou er toch een massa materiaal aan gutters, laarzen, enz. blijven te rotten liggen in de magazijnen van de Rederscentrale.

Dat ware toch een schandelijk verlies geweest voor iedere reder ?

De ASAM-handelaars hadden kop-pig kunnen weigeren om een kompromis af te sluiten en de Rederscentrale hebben laten zitten met de gebakken (rotte) peren! Zij

hebben dit niet gedaan, zij hebben integendeel een onderhandeling aanvaard, ten voordele van de reders, want de door de Rederscentrale aangekochte materialen zullen nu toch misschien geleidelijk ten gelde gemaakt worden in plaats van een EEUWIGE verliespost te zijn.

Dat de handelaars in kwestie, be-nevens hun welwillendheid, ook iets voor zichzelf hebben geëist is ons inziens menselijk en in dit geval zeer normaal, zodat zij besloten hebben, wanneer zij de kledingstukken van de Rederscentrale zullen verkopen, dat de Rederscentrale de aankoopbons moet uitgeven, zodat de betrokken handelaars geen grotere financiële risico's zouden moeten dragen.

Anderzijds schijnt de Rederscentrale te hebben doen gelden te mogen een blijvende controle uitoefenen op ASAM, om aldus deze maatschappij te beletten in de toekomst de prijzen voor de beschermkledij naar willekeur te verhogen.

De Rederscentrale heeft voorbarig gehandeld, akkoord. Maar als het kalf der reders half verzopen was, hebben de ASAM-mensen dat kalf gered, dat vind ik persoonlijk nu toch niet zo een verschrikkelijke schande!

Het ware beter anders geweest, maar gedane zaken nemen geen keer, wat niet belet dat, wanneer er op de algemene vergadering van de Rederscentrale, die er toch schijnt te zullen komen, voldoende koleirige vissers-redertjes zouden aanwezig zijn, de verantwoordelijken van de Rederscentrale zouden verplicht kunnen worden zich te verantwoorden.

Maar hoeveel koleirige reders zullen er op die algemene vergadering aanwezig zijn en hoevelen zullen er hun mond durven openen.

Weet u, kollega, wie er wel zal aanwezig zijn om onze durvende reders te tellen ?

DE MUGGEZIFTER

X X X

Maurits Lepeire werd geboren te Oostduinkerke op 14 februari 1896. In onze visserijmiddens was Maurits Lepeire een goedgeziene figuur. Op zijn eigen bescheiden en enig-

ARBEIDSONGEVALLEN IN DE VISSERIJ

Toen aan boord van de Z.548 « Flamingo » van reder Mw Haerincq J., de korre werd ingehaald is de matroos André Dhondt uit Heist aan Zee gevallen over een bakplank. Hierdoor bezeerde hij zich aan zijn rechterscheenbeen, waardoor hij 8 dagen werkonbekwaam zal zijn. — B

Eveneens bij het inhalen van de korre aan boord van de Z.444 « l'Avenir » van reder Leon Desmidt bezeerde schipper Couwijzer Constant uit Heist zich aan zijn linkerbeen. Ook hier is een werkonbekwaamheid van veertien dagen het gevolg. — B

Zij hadden pech...

STORMSCHADE

Terwijl de B.603 van de rederij Derycker de visserij bedreef werd het vaartuig plots verrast door een hevige stormweder, op de gronden van de « solepif ». Hierdoor werd het bazaarzeil afgerukt en werd de boot overboord geslagen.

Schipper Braet slaagde er niettemin in zijn vaartuig veilig de thuishaven binnen te brengen. — B

OPSLEPING

In de omgeving van de Noordhinder kreeg de Z.149 van reder Depaepe af te rekenen met schroefdefekt. Gezien geen enkel vissersvaartuig in de omtrek was, diende de schipper beroep te doen op de sleephulp van de sleepboot « De Zeetijger » die het defekte vaartuig veilig de haven binnensleepte. — B

WINCHSCHADE

Tijdens de visserij sloeg de korre van de Z.453 van reder Martony Leon vast aan een zich onderwater bevindend voorwerp. Door de ruk werd de winch gebroken. — B

BRAND AAN BOORD

Terwijl de N.276 van reder Plaetevoet Roger gemeerd lag in de vissershaven brak in de machinekamer een lichte brand uit. Schipper-eigenaar Plaetevoet slaagde er evenwel in zelf de brand te blussen. De schade is zeer gering. — B

Bij het vers...

Maurits Lepeire is een goed mens heengegaan, waarvan de herinnering steeds zal bijblijven. Ons blad biedt dan ook aan de familie de meest oprechte blijken van deelneming aan bij dit onverwachte maar zware verlies. — B

Zes zaken op de rol

(Vervolg van blz. 13)

« Charles-Henri » met het Oosterstaketsel op 28 november 1963. Het vaartuig stond onder bevel van schipper M. Anseeuw, die zich plichtig maakte aan een roekeloze vaart en derhalve een schorsing van 15 dagen opliep.

Op 28-11-1963 rond 10.50 uur verliet de O.286 « Charles-Henri » bij mistig weder de haven van Oostende, teneinde de visserij te gaan bedrijven ter hoogte van Noop-Head.

Het vaartuig kwam in aanraking met het Oosterstaketsel, liep hierdoor geen schade op en zette zijn reis normaal voort.

Het vaartuig stond onder bevel van schipper Anseeuw M., 31 jaar oud, drager van het brevet van schipper 1ste klas.

Na dhr Rijkskommissaris te hebben gehoord in zijn vordering en betrokken schipper Anseeuw M., in zijn middelen van verdediging, komt

de Raad tot de konklusie dat de aanraking van de O.286 « Charles-Henri » met het Oosterstaketsel te Oostende te wijten is aan de slordige en roekeloze navigatie vanwege betrokken schipper Anseeuw M., aldus een inbreuk makend op regel 29 van het Internationaal Reglement tot voorkoming van aanvaringen op zee, van toepassing in de wateren en havens van de kust ingevolge art. 5, 1° van het K.B. van 22-1-1929 en gewijzigd door het K.B. van 16-10-1953.

Om die redenen, doch in acht nemend zijn oprechtheid in de loop van het onderzoek, bestraft de raad betrokken schipper Anseeuw M., met de schorsing van zijn brevetten en/of vergunningen en de ontzetting van een recht om voor een termijn van 15 dagen in de betrekking als ook in deze van hoofd van de wacht te varen, dit vanaf de dag van de betekening der onderhavige uitspraak.

Verwijst betrokken schipper Anseeuw M. in de gerechtskosten.