

Hij bleef evenwel verder varen, tot hij tenslotte in 1963 oordeelde dat de jonge garde thans maar het roer moest overnemen. Hij liet de O.177 over aan zijn zoon Pierre, hielp André bij de aankoop van de O.31, terwijl hij voortaan vanop de kaai de handen uit de mouwen zou steken, hetgeen hedendaags nog gebeurd...

DANKBRIEF VOOR REDDING

Nog een typisch voorbeeldje van die treffende eenvoud van «Barbeetje» is het verhaal (niet hij, maar schoonzoon Frans deed het ons) van die redding van twee Duitsers, die tijdens een ballonwedstrijd in de zomer van 1938 ter hoogte van het Kursaal in het water waren gevallen. Zij zouden er een gewisse verdrinkingsdood gestorven zijn, ware precies op dit ogenblik «Barbeetje», aan boord van zijn O.100, niet in de nabijheid geweest. In een ommezien was de O.100 op de plaats van het onheil en konden de twee Duitsers, die verstremgeld in een wirwar van draden bewegingloos waren, aan boord geholpen worden en veilig aan wal gebracht worden.

Hiervoor ontving «Barbeetje» achteraf een persoonlijke bedankingsbrief van Hitler. Schalksweg liet «Barbeetje» ons evenwel verstaan dat de

Duitsers toen reeds iets aan het «schavèèlen» waren, waarmede hij wilde beduiden dat het geen ballonwedstrijd was, maar wel een militaire verkenningstocht.

Het waren evenwel mensenlevens die op het spel stonden, en hierbij speelde de nationaliteit geen rol, had «Barbeetje» wijselijk geoordeeld.

x x x

Ziezo «Barbeetje»! Hetgeen wij wilden zeggen hebben wij gezegd. Misschien zult U oordelen dat dit allemaal niet nodig was, en dat gij wél zoudt leven zonder al die tamtam. Wellicht hebt gij gelijk; hulpvaardigheid moet geen aanleiding zijn tot lawaaimakerij en opschepperij.

Mogelijks zijn er in onze visserij nog mensen die precies hetzelfde hebben gedaan. Laten wij dan in uw persoon al die mensen eren voor hun weldaad die zij gebracht hebben, tot een verdere instandhouding van de kustvisserij in het algemeen en het familiebedrijf in het bijzonder.

«Ondertussen «Barbeetje»... beste Kerstwensen...», e goeie gezoendheid... nog vele joaren... en tot op de koeie in negentienhoenderd vuvtjestig. — B

ROND DE LICHTING VAN DE Z.501

DE RECHTEN EN Plichten VAN DE REDER

Op een andere plaats van ons blad hebben we kunnen lezen hoe een reder waarvan het schip in de haven van Zeebrugge gezonken lag, met al de risico's er aan verbonden, geholpen werd door een ander bij het lichten van dat vaartuig door het ten dienste stellen van zijn pas in opbouw zijnde nieuw vaartuig.

Wie niet in dergelijke zaken beslagen is, beseft niet welke enorme risico's aan dit alles zijn verbonden geweest. Immers de Z.501 was niet verzekerd en de kosten om het te lichten liepen zeer hoog. Deze reder, slecht voorgelicht zijnde, meende dat, vermits zijn vaartuig niet meer uitvaardde en hij de premie voor vaartrisiko betaald had, hij verzekerd bleef voor havenrisiko, zonder zijn verdere premie te betalen. Daarop wijzen we in een ander artikel.

Het Ministerie van Openbare Werken had hem ondertussen gewaarschuwed dat, zo hij het wrak niet weg deed, zij het zouden doen **op zijn kosten**.

Zo kwam het dat reder Ackx, door zijn verzekering in plan gelaten omdat hij zijn havenrisiko niet betaald had, aan een aannemer voor het lichten van zijn vaartuig negentig duizend frank moest betalen en daarop niet kon ingaan.

Het Ministerie van Openbare Werken liet ondertussen weten dat zij het zouden lichten zo hij het niet deed en eiste een waarborg van 500.000 fr. (men moet maar durven). Het scheepje zelf had slechts 20 bruto-ton en was zoveel niet waard.

De reder, aan zijn lot overgelaten werd door een ander goede ziel in een geest van kameraadschap geholpen en het kostte hem praktisch weinig of niets.

Voorlichting inzake verzekering van vissersvaartuigen

Vaststellend dat talrijke reders onwetend zijn omtrent hun rechten en plichten inzake de verzekering van hun vaartuigen, zullen we voortaan in deze rubriek bij ongevallen een voorlichtingsrubriek er op na houden welke tot doel heeft de reders en schippers nuttig voor te lichten omtrent hun rechten en plichten bij ongevallen.

Al wie beroep op ons doet en vragen te stellen heeft, mag het doen voor zover hij abonnee is of een abonnement op ons blad neemt. Dit zal voor gevolg hebben dat velen over allerlei nuttige zaken zullen ingelicht worden in plaats van te moeten gehoor verlenen aan de «klaps van de kaai» waar zoveel onzin wordt verteld inzake allerlei aangelegenheden waarin zij niet bevoegd zijn.

Talrijk zijn de praatjes welke we thans te horen krijgen inzake opslepingen, schaden aan eigen vaartuig of dat van anderen berokkend, dat men overtuigd is dat velen ofwel hun polis niet lezen of begrijpen.

Daarenboven zijn er talrijke aangelegenheden waarin men verkeerd voorgelicht is door allerlei mensen die met de maritieme wetgeving niet vertrouwd zijn en het dus door onwetendheid of eigenbelang anderen vertellen wat best in hun kraam te pas komt.

Een eerste staaltje hiervan laten volgen.

Wat kon die reder gedaan hebben?

Daar zijn schip in de haven gezonken was en dus binnen de drie mijlszone een gevaar betekende voor de andere schepen, was inder-

daad alle verantwoordelijkheid ten laste van de reder.

Inderdaad moest hij om te beginnen onmiddellijk zijn schip afbaken met de nodige wrakboeien volgens wettelijke voorschriften. Kon hij, of wilde hij het niet lichten, dan moest hij aan het Ministerie van Openbare Werken en Verkeerswezen (aan wie de haven dus toebehoort) een aangetekend schrijven zenden waarbij hij hen meldde dat hij afstand deed van zijn gezonken schip aan de Staat en zo hij verzekerd was, aan de verzekering (hier was hij het niet meer).

De Staat moest dit aanvaarden en hem achteraf een schade doen betalen (welke men een afstands-waarde noemt) gelijk aan 1400 fr. per ton bruto, verminderd van de ruimte ingenomen door de machines. Een praktische berekening van een expert zou uitgemaakt hebben dat, gezien het vaartuig 20 bruto ton inhield, en de ruimte ingenomen door de machines ongeveer één derde beslaat, men ongeveer 14 maal (2/3 van 20 bruto ton) 1.400 fr. had hoeven te betalen of ongeveer 20.000 fr.

In de veronderstelling dat de Staat het wrak zou uithalen per aanbesteding en dit 90.000 fr. zou gekost hebben, moest de Staat het verschil voor zijn rekening nemen.

Meer nog. Van zodra het wrak of het vaartuig in zijn geheel door de Staat op het droge gebracht werd, hoefde de reder slechts beslag te leggen op het ganse vaartuig en het was opnieuw zijn vaartuig en mocht hij het herstellen, afbreken

of verkopen, zonder dat de Staat hiertegen iets vermocht.

Eens te meer stellen we daardoor vast, dat twee onwetende reders aldus het schaaft van de rekening zijn.

De reders zijn lid van de Rederscentrale of ze zijn verzekerd en hebben het recht behoorlijk voorgelicht te worden.

Ware die reder door zijn zakenman ingelicht, dan zou hem menig slapeloze nachten bespaard geweest zijn.

Waarom was die reder niet door verzekering gedekt ?

De reder was door een verzekeringspolis gedekt voor vaartrisiko. Bleef hij meer dan 30 dagen in de haven liggen, dan kon hij heel waarschijnlijk van een vermindering van minstens 25 t.h. genieten en zo dit stilliggen 3 maand beliep, van minsten 50 t.h.

Deze teruggave van een teveel betaalde premie geschiedt echter slechts op het einde van het polisjaar na voorlegging van een attest van stilliggen van de waterschout en voor zover hij in akkoord met zijn verzekering zijn volle jaarpremie heeft betaald.

In elk geval moet hij elke trimester zijn premie betalen, tenzij zij zijn verzekering tengevolge van het langdurig stilliggen hem **schrijftelijk** ontslaan had van de betaling van het laatste of de twee laatste kwartalen al naar gelang de duur van het stilliggen.

**REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD**