

Reederij - Scheepswerf A. Seghers

Reederijkaai (tegen Slipway) Tel.: Werkhuizen 2036
Huis 21.11

Oostende-Radiofonie en onze Belgische Visschersbooten

Inlichtingen van belang

De kuststation Oostende-Radiofonie ver-
t een dienst voor radioverkeer tus-
sichersbooten ter zee en het vaste land.
De bemiddeling van het kuststation bestaat

in het tot stand brengen van telefoonverbin-
gen tusshen schepsboten met telefoons
aan land en omgekeerd.
De oproepen van telegrammen van scheps-
boten voor personen te land en omgekeerd.
Het wisselen van berichten tot oproeping
van de telefoon.

VOORWAARDEN:

De bediening van een zend-ontvangpost
aan boord moet verzekerd worden door den
reder. Eener vergunning van radiotelefonist
leverd door de Regie van Telegraf en
Telefoon.

De borgsom, groot honderd frank, be-
dekt tot het dekken van den prijs der ra-
diogrammen, der radiotelegrammen of der
berichten tot oproeping aan de telefoon, dient
te worden.

Deze som mag op de postcheckrekening
MUTUËLE 29.47 van den heer telefoonrekenplichtig
van Oostende gestort worden of wel
het winkelt der rekenplichtigheid van te-
lefoon te Oostende.

Oostende-radiofonie zal zijne bemiddeling
geven wanneer aan deze voorwaarde geen
afwijking gegeven werd.

De reeders-eigenaars, reeds geabonneerd
aan het telefoonnet, zijn van het storten der
borgsom ontlagen.

De houder eener vergunning van radio-
fonist mag een zend-ontvangpost aan
aan boord bedienen zonder dat voornoemde borg-
som vervuld zij.

TARIEVEN

Vastgesteld bij Koninklijk Besluit van
15 September 1933.

— Gesprek van uit een visschersboot met een
station op Belgie of omgekeerd.

— Kusttaks: 7.50 fr. per gesprek van
3 minuten, verhoogd met een derde
van 2.50 fr., per minuut boven de derde
minuut.

— Landlijntaks: volgens het aangepast
nederlandsch tarief.

— Voor Oostende, Ghistel, Den Haan en Mid-
terke is er geen landlijntaks te betalen
(naalring Oostende).

VOORBEELDEN

— Aldus: voor 3 min. gesprek met Oostende
10 fr.

— Voor 6 min. gesprek met Ghistel 15 fr.

— Voor 3 min. gesprek met Blankenberge 8.40

— Voor 3 min. gesprek met Nieuwpoort 16.80

— Voor 3 min. gesprek met De Panne 8.70.

— Voor 3 min. gesprek met Antwerpen 13.50

— Voor 3 min. gesprek met Brussel 13.50

— Voor 3 min. gesprek met Luik 13.50 fr.

— Op aanvraag zal Oostende-Radio de taksen
even voor gesprekken met gelijk welk
stationkantoor in Belgie.

TELEGRAMMEN.

— Kusttaks: 7.50 fr. per telegram wel-
ook de lengte van het telegram zij en
DE. Het even voor welk telegraafkantoor in
Belgie bestemd.

— Landlijntaks: Prijs van het gewoon
nederlandsch tarief.

VOORBEELDEN:

— Telegram van 10 woorden: kusttaks 7.50

— 2.50 fr. landlijntaks is 10 fr.

— Telegram van 15 woorden: kusttaks 7.50

— 3 fr. landlijntaks is 10.50 fr.

— Telegram van 20 woorden: kusttaks 7.50

— 3.50 landlijntaks is 11 fr.

GRAMMEN VAN EEN VISSCHERS- BOOT NAAR HET BUITENLAND.

— Inlichtingen vragen aan het Kuststation.

— Het zenden van een radio is aan te bevelen
meer de geadresseerde niet geabonneerd
aan de telefoon.

OPROEPBERICHTEN.

— Het oproepbericht heeft voor doel, een
station te verzoeken, zich in gemeenschap
te stellen met den afzender van het bericht
met een aangezonden ander persoon.

VOORBEELD

— Een visscher ter zee wil met een reeder
beschrijver of een familielid te lande, —
Belgie — spreken op een gesteld uur, hij
neemt al telefoonabonnement zijn of niet; hij ver-
zoekt Oostende radiofonie die verder het
verkeerd doet.

— De enige prijs: Twee frank.

— Voordeel: de prijs is gering en kan soms
verken dat er veel tijd en moeite uitge-
d worden.

LUISTERDIENST

— Oostende radiofonie houdt bestendige luis-
terdienst.

— Aansluitingen mogen ten allen tijde aange-
vraagd worden door een telefoonabonnement
aan een scheepspost en omgekeerd.

Iets over Treilers

Het is pas een kleine 60 jaar geleden, se-
dert de visscherij met mechanisch voortbe-
wogen schepen, wordt uitgeoefend. Vóór den
tijd benutte men uitsluitend den wind als
voortstuwingskracht. De eerste mechanisch
voortbewogen visschersvaartuigen, waren
stoomschepen en aan Engeland komt de eer
toe, daarvan de eerste in de vaart te heb-
ben gebracht.

In 1877 liet n.l. een zekere «William Pur-
dy» wonende te Northshields, een aan hem
toehorende stoomsleepboot «The Messen-
gers» genaamd, voor de visscherij ombou-
wen, welk schip, wegens de toenmaals voor
het sleepbedrijf slechte tijdsomstandigheden,
toch tot werkloosheid gedoemd, oplag.

Het experiment gelukte volkomen en van
af dien tijd werden in Engeland verscheidene
stoomsleepboten voor de visscherij omge-
bouwd,
Zooals het meer gaat met een vooruitgang.

Naarmate de explosiemotor meer bedrijfs-
zeker werd en daardoor in aanmerking kwam
om als voortstuwingsmachine voor schepen
dienst te doen, ging men de motor als hulp-
vermogen in zeilvisschersvaartuigen inbou-
wen.

Zoo werd in 1901 in Vlaardingen het eer-
ste Nederlandse zeilschip voor de haring
en beugvisscherij gebouwd, dat met hulpmo-
torvermogen was uitgerust.

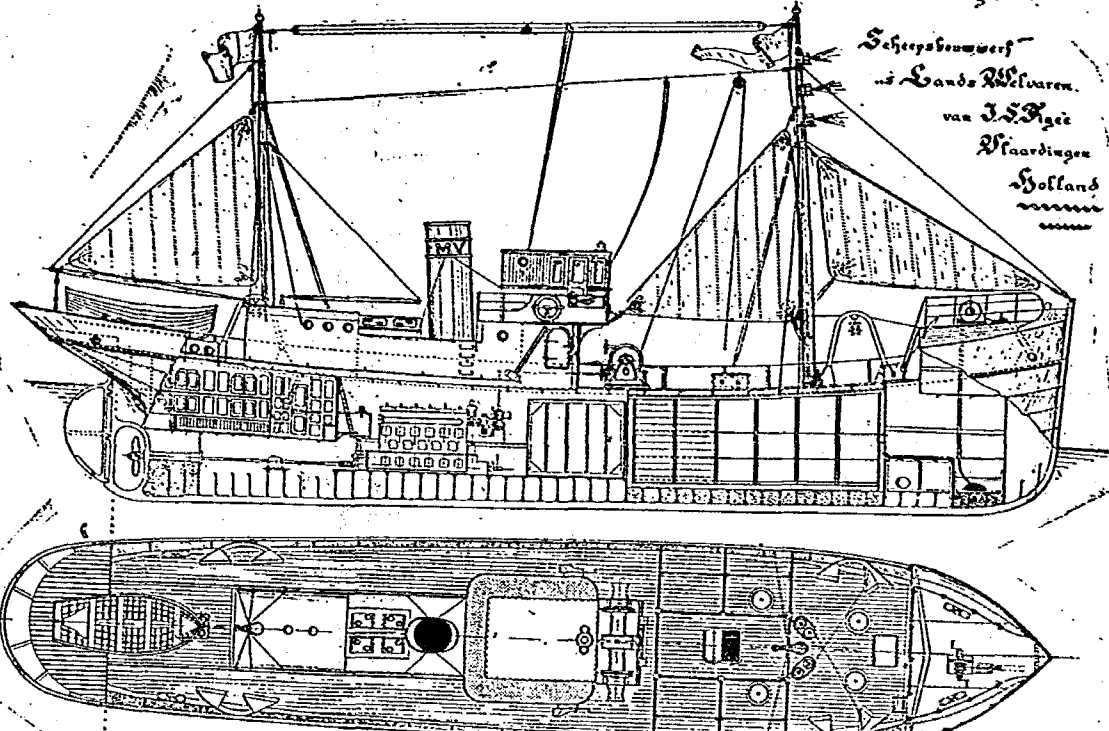
Deze eerste explosiemotoren welke aan-
vankelijk uitsluitend als hulpvermogen bij
tegenwind, bij het aan de vleet liggen, enz...
gebezigd werden, waren nog vrij onvolmaakt,
zoodat zij in den volksmond al spoedig den
bijaam kregen: «nukkige juffers» waaraan
echter de capaciteit van de menschen, die
zich destijds voor monteur uitgaven, ook wel
niet vreemd zal geweest zijn.

Evenwel, de verbeteringen volgden elkaar
snel op, de gloeiopmotor verscheen op de

derschoenen is ontwassen en heel wat kin-
derziekten heeft moeten doormaken, vaak ten
koste van den reeder. Echter, deze tijd is
voorbij en de moderne H. D. scheepsmotor
tracht door een hooge bedrijfszekerheid, ge-
paard aan groote economie de door haar
voorgangers veroorzaakte schade in te halen.

Wanneer nu een reeder, voor een nieuwe
treiler, in overleg met z'n deskundig advise-
der, de capaciteit en de afmetingen bepaalt,
komen achtereenvolgens de volgende vragen
naar voren:

1. Welke zijn de gunstigste verhoudingen
der hoofdafmetingen.
2. Wat zijn de gunstigste coëfficiënten met
het oog op den weerstand, het vereischte
draagvermogen en het doel van het schip?
3. Welke type motor en welk vermogen
moeten wij kiezen, om bij het gemiddelde
displacement een zoo hoog mogelijke snel-



ook deze op visscherijgebied ondervond gro-
te tegenwerking.

In 1878 n.l. werden in Grimby en andere
Engelsche havens meetings gehouden, waar-
bij de Engelsche regeering verzocht werd, de
stoomvisscherij te verbieden, daar, zoo dacht
men toen ook al, anders de Noordzee in
korten tijd vischarm zou worden.

Ondanks deze tegenwerking begon men
spoedig speciaal ingerichte stoomtreilers te
bouwen, waarvan er einde 1880 van Engeland
al een 40 stuks in de vaart waren.

Daar de stoommachine als voortstuwings-
werktuig, nieuw leven bracht in de vissche-
rij, terwijl ook vele nevenbedrijven daarvan
profiteerden, werd dit goede Engelsche voor-
beeld spoedig in andere landen nagevolgd.
Zoo werd in Belgie in 1883 de eerste stoom-
treiler in de vaart gebracht; dit was nog een
houten schip van 100 vt. lang 20 vt breed,
op een Engelsche werf gebouwd.

In 1884 kwam de eerste in Belgie ge-
bouwde stoomtreiler in de vaart. In Frankrijk

markt, de hooge druk motor, werd geboren
en de tijd werd rijp waarop de motor een
geduchte concurrent werd voor de stoom-
machine, welke zich tot op dat oogenblik als
stuwkracht voor treilers had kunnen han-
dhaven.

Het klinkt misschien vreemd, maar toch
is het juist, dat de minder gunstige tijdsom-
standigheden, de vervanging van de stoom-
machine door den motor in de hand werken.

De periode welke het visscherijbedrijf is
ingetreden kan m. i. niet meer een crisis
genoemd worden, maar is een meer perma-
nente toestand, waaraan de betrokken ree-
derijen zich zullen hebben aan te passen, ten
einde hun bedrijf rendabel te houden.

En der belangrijkste factoren, welke hier-
bij een rol spelen, is, het zoo hoog mogelijk
opvoeren van de economie van het bedrijf.

De moderne H. D. scheepsmotor biedt nu,
vergeleken met de stoommachine, verschei-
dene voordeelen t. w.: minder exploitatie-
kosten, gemakkelijk te bergen brandstof en

heid te bereiken?

Bij het ontwerp van de hieronder om-
schreven, motortreiler, heeft de bestudeering
van bovenstaande vragen geleid tot de on-
derstaande resultaten.

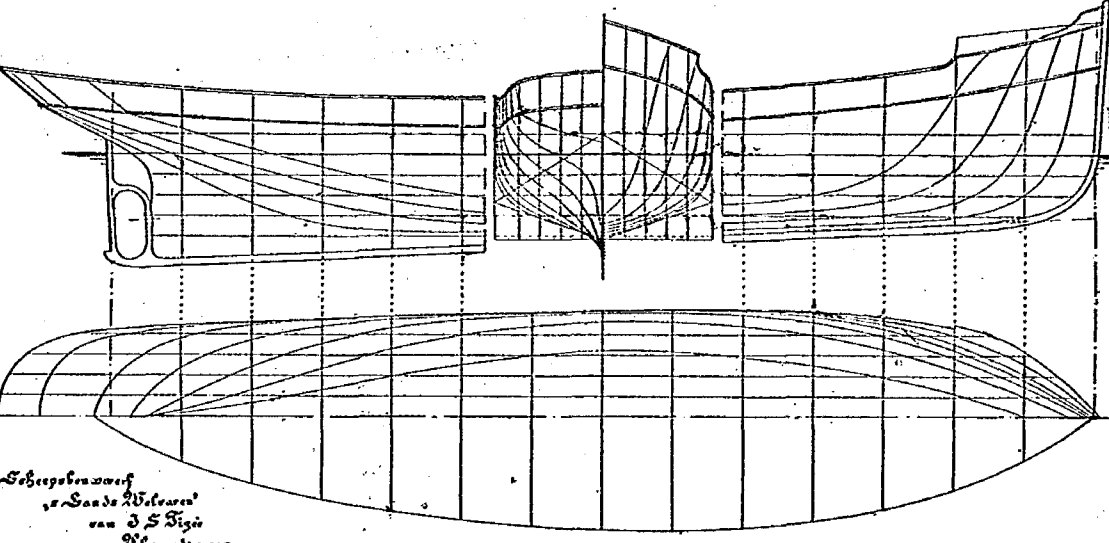
Langte over alles	M.	31.65
Langte tusshen de l. l.		28.—
Breedte op G. S.		6.20
Holté in de zijde		3.30
Diepgang voor zonder kiel		1.85
Diepgang achter zonder hiel		3.15
Diepgang gemiddeld		2.50
Displacement	Ton	208

Als voortstuwingsmachine is gekozen een
6 cyl. 2 takt hoogdruk Sulzermotor, welke bij
375 omw. min., een vermogen van 240 P.K.
aan de schroefas levert.

Het schip is uitgerust met een Zeisenschroef,
waarmede wij volle toeren een snelheid van
10 knoop bereikt worden.

Onder de whale-back is een werkplaats
ingericht met daaronder een magazijn.

Een trintank is direct tegen het vischruim-



waar de «Société des Pêcheries de l'Océan»
te Boulogne in 1865 reeds een proef had ge-
nomen met de stoomvisscherij, die echter
mislukt was, werd in 1881 naar Engelsch
voorbeeld en met succes de stoomvisscherij
ingevoerd.

Duitschland begon hiermede in 1886, ter-
wijl Ymuiden pas in 1898 de stoomtreilvis-
cherij ter hand nam.

Weliswaar, werden in 1880 reeds een 2 tal
sloepen «Triton» en «Zecmeuw» genaamd,
met hulpstoomvermogen voor de haringvis-
cherij uitgerust, doch door technische ge-
breken en conservatisme der zeelieden, wer-
den de eigenaars na korten tijd genoedzaakt
de machine-installaties te verwijderen en de
schepen weer als gewone zeilschepen in de
vaart te brengen.

De eerste Nederlandse stoomtreiler, wel-
ke in 1884 in Pernis in de vaart werd ge-
bracht, moest na korten tijd wegens onvol-
doende resultaten worden opgelegd en werd
spoedig daarna tot sleepboot omgebouwd.

een naar verhouding laag gewicht en minder
benoedigde ruimte, waardoor dus bij zelf-
de laadvermogen een kleiner schip volstaat,
met minder displacement en bij dezelfde
snelheid minder benoedigde E. P. K.

De nieuw gebouwde treilers der laatste
jaren zijn dan ook alle van H. D. motoren als
voortstuwingsorgaan voorzien.

In alle Jarden komen groote motortreilers
in de vaart.

Zelfs in Engeland waar men lang sceptisch
tegenover de motor als stuwkracht voor treil-
ers gestaan heeft, gaat men thans motortreil-
ers bouwen en in de vaart brengen.

Inderdaad komt het nog wel sporadisch
voor, dat een motortreiler wegens motordef-
ect binnengesleept wordt, maar dit is geen
reden om te meenen, dat de motor zich niet
aan het ruwe en uitermate zware treilbedrijf
zou kunnen aanpassen.

Ook mogen wij niet uit het oog verliezen,
dat ondanks den huidige graad van perfec-
tie, welke de scheepsmotor reeds heeft be-
reikt, deze toch nog maar nauwelijks de kin-

schot aangebouwd.

Het vischruim is buitengewoon goed ge-
soleerd met behulp van geïmpregneerde
kurkplaten en steenpek, wat aan de kwaliteit
der vangst ten goede komt.

In de machinekamer bevinden zich de losse
olietanks met een totale capaciteit van 30 T.

Achter de machinekamer bevindt zich het
ruim ingerichte logies met 2 aparte hutten,
voor den kapitein, stuurman, marconist en
machinist.

In de stalen bovenbouw op het dek is on-
dergebracht de kombuis, W.-C., accukamer
en kolbenruimte.

Achter de stuurhut bevindt zich een kleine
kaartenkamer, waarin tevens de radio-ont-
vang- en zendtoestellen zijn ondergebracht.

Van dit type werden door de Scheeps-
bouwverf «e Lands-Welvaren» te Vlaardin-
gen, onder toezicht van Bureau «Veritas»,
voor Belgische rekening, behoudens 2 stuks
van iets kleinere afmetingen, 4 stuks ge-
bouwd welke alle in de practijk bewezen heb-
ben aan de gestelde verwachtingen te vol-
doen.

G. FIGEE, Jr.

Camille Willems
Zeevishandelaar
gesticht in 1889
OOSTENDE

DAGELIJSCH VERZENDING:
BELGIE — BUITENLAND

Tel. Adr. Willemsco, Oostende
Tel.: 85 - 1035 - 175 - 1814

SPROTTEN & HARINGHANDEL

Alle ziekenbenoedigheden
Alle gezondheidsartikelen
vindt ge altijd en in zeer groote
keus in de firma

AuPara
G. MADELEIN-BUYS
Gebreveteerde Breukmeester

Wittenonnenstraat, 27 — OOSTENDE
Vraag prijzen en oordeel.

Restaurant-Pension
Den Hollander
bij Eug. HERMÉ-VAN BATTEN
Groenselmarkt, 13, Oostende

Zeer aanbevolen door de fijne
kenners van gebakken en
ingelegde Visch

Noemmalen aan vaste prijzen
10-15 fr.

ALLERLEI

EEN SLECHTE PERIODE

Het jaar 1935 heeft voor de Engelsche vis-
scherij geen gunstig begin gehad. Niet min-
der dan 44 zeevisschers zijn in de eerste
twee maanden van dit jaar om het leven ge-
komen, doordat 3 stoomtreilers met man en
muis zijn vergaan, waarvan 2 bij Ysland.

De indruk daarvan heeft weer de aandacht
gevestigd op de reddingsmiddelen aan boord
der schepen. Ook wordt de wenschelijkheid
van een nationaal fonds voor hulp aan de
nabestaanden van omgekomen visschers weer
naar voren gebracht.

DE BRANDSTOFLOOZE MOTOR DOET WEER VAN ZICH SPREKEN.

MEDEDELINGEN VAN WARDENIER.

Het is nog slechts weinige maanden gele-
den, dat de algemeene belangstelling zich
concentreerde op het Friesche plaatsje Wol-
vega, waar een tot dan toe onbekende jon-
geman, Wardenier genaamd, de wereld in
opschudding bracht door zijn mededeeling
dat hij een brandstoflooze motor zou heb-
ben uitgevonden. Men herinnert zich hoe de
belangstelling na eenige dagen weer ineen-
stortte, toen de heer Wardenier geen zweem
van bewijs voor het bestaan van zijn uitvin-
ding kon geven, zoodat een ieder tenslotte
de overtuiging had, dat men te doen had
met een fantasee, wiens uitvinding slechts in
zijn verbeelding bestond.

De verwachting, dat de uitvinding hier-
mede voor goed in de doofpot zou verdwijnen
is echter niet bewaarheid. Deze dagen kon-
digde de heer Wardenier plotseling aan, dat
zijn motor gereed was en gedemonteerd zou
worden.

De demonstratie zou Maandag namiddag in
café Drast te Wolvega plaats hebben.

Tegen 2 uur kwam de heer Wardenier
echter vertellen, dat de demonstratie niet
kon doorgaan.

Als oorzaak daarvan gaf hij aan, dat de
motor nog niet gepatenteerd was, wat hij
van tevoren had kunnen weten, en dat hij
niet het oog op de Veiligheidswet zelf alle
risico voor de veiligheid zou moeten dragen,
wat hij niet wilde doen. De heer Wardenier
verlede tevens, dat de vorige maal de zaak
ontijdig was afgebroken en dat men hem
tegen zijn wil en zelfs zonder zijn medewer-
king naar een kliniek te Groningen had ver-
voerd. Nadat hij uit de kliniek teruggekeerd
was had hij, naar zijn zeggen, hulp van vele
zijden ontvangen, ook uit het buitenland, o.
a. van den Italiaanschen militair attaché
en van een maatschappij uit Amerika, waar-
bij ook een minister betrokken zou zijn. De-
ze maatschappij zou hem met eenige mil-
joenen dollars willen steunen.

Ondanks zijn geheimzinnigheid was de
heer Wardenier ditmaal bereid den aanwe-
zende journalisten de onderdeelen van zijn
motor te toonen. De verschillende werkstuk-
ken bieden geen bijzonderen aanblik en zeg-
gen weinig omtrent de beweerdde eigenschap-
pen van den motor, die zij volgens den heer
Wardenier zouden vormen. In de tank die
een inhoud van 40 à 50 liter heeft kan een
gasmengsel geborgen worden onder 100 at-
mosferen druk, bestaande uit samenge-
perste lucht en waterstofgas met een Ita-
liaansch poederproduct. De heer Wardenier
zelf verklaarde echter slechts met vijftien
atmosferen druk te zullen demonstree-
ren. Een metaal kast bevatte naar zijn medede-
ling vijf schuifcilinders, die geleverd zijn
door de firma J. de Jonge's IJzerconstruc-
tie te Steenwijk. De kast dient zoowel voor
beveiliging als voor oliebak.

De heer Wardenier verklaarde, binnenkort
te zullen demonstree- ren met een centrifugaal
pomp of een andere machine, die door de
motor zal worden aangedreven. Ook deelde
hij mede, dat de heer Koolhoven, de bekende
vliegtuigbouwer, had toegezegd den motor
te komen zien. Het patent was aangevraagd
bij een particulier octrooi-bureau.

**VISSCHERS, WERKLIEDEN — VOOR UW
Oliegoed, sterke Jum-
pers, Werkkleeders,
Vrieze kostumen, enz.**

EEN ENKEL ADRES:

In de Schaar

Alle ziekenbenoedigheden
Alle gezondheidsartikelen
vindt ge altijd en in zeer groote
keus in de firma

AuPara
G. MADELEIN-BUYS
Gebreveteerde Breukmeester

Wittenonnenstraat, 27 — OOSTENDE
Vraag prijzen en oordeel.

bij GASTON DELANGHE-DE GRUYSE
16, St. Franciscusstraat (bij de Vischmarkt)