

De N.812 in de haven van Nieuwpoort gezonken

Dinsdagmorgen voeren verschillende vissersvaartuigen de haven van Nieuwpoort uit, nadat het dienstbootje van 't Zeevezen vorige dag opnieuw getracht had de baan vrij te maken.

Onder hen bevond zich de N.812 van reder Aug. Devey, welke gekomen ter hoogte van de kuisbank en de aanlegsteiger van de loodsboot, plots zonk.

De oorzaak lag in het stoten op een ijsschots die de haven onveilig maakte.

Hulp werd verleend en getracht werd het vaartuig buiten het vaarwater te krijgen.

De N.788 nam de bemanning welke bestond uit 3 koppen, over, met als schipper Arthur Devey, zoon van de reder.

Door «Hulp in Nood», bij wie het vaartuig voor 380.000 fr. verzekerd was, werd onmiddellijk het nodige gedaan om te trachten het schip vlot te krijgen.

Pompinstallaties en kranen, vervroren zijnde, zo kon slechts op Woensdagmorgen met de reddingswerken aangevangen worden.

Beroep werd gedaan op de aannemer van Genval, die daar bezig is de kaaimuren te herstellen en over een ponton beschikt.

Niettegenstaande de ijsgang, werd er Woensdagmorgen aan begonnen en kon het vaartuig 's namiddags rond 4 uur naar de kuisbank gebracht worden. Daar moest men het hoogwater afwachten om het schip er op te zetten. Dat is dan ook geschied.

Donderdagmorgen werd tot voorlopige dichting overgegaan en de afgebroken masten verwijderd. De schade wordt op 100.000 fr. geraamd. Er d'ent terloops hulde gebracht aan de knappe wijze waarop het personeel van het ponton de zaak regelde en ook aan de behulpzame hand door het Waterschoutambt van Nieuwpoort verleend.

DE 0.33 IN ZINKENDE TOESTAND TE CALAIS BINNEN

Stootte op een niet verlichte boei Franse bevoegde diensten nalatig

Dinsdagmorgen meldde men van uit Calais dat de 0.33 in zinkende toestand verkeerde en binnengebacht was in een der dokken.

In de loop van de nacht vissend in paarvisserij samen met 0.152, was het vaartuig op de Ridens boei gestoten welke naar het schijnt een paar dagen voordien door de Franse maalboot Calais-Folkestone was kapotgelopen. Deze boei, niet verlicht zijnde en binnen de territoriale wateren liggend, was de oorzaak van de grote schade door de 0.33 opgelopen.

Dank zij het snel ingrijpen van schippers Verkempinck en Beyen met hun bemanning, kon de 0.33 in de haven van Calais binnengeloodsd worden en kon tijdens laag water de steven voorlopig hersteld worden om het vaartuig naar Oostende te slepen. Het schip had half onder water gestaan. De motor draaide niet meer en het mag een geluk genoemd worden dat het noch mistig noch stormig was, zoniet ware deze nalatige daad van de Franse overheid oorzaak geweest van een nieuw totaal verlies. Het gaat inderdaad niet op dat, waar een boei van dergelijk belang en die gewoonlijk verlicht is, door een ongeval uitgeschakeld wordt, men deze niet onmiddellijk verwijderd. Des te meer daar het hier een zeer gevaarlijke zone geldt.

Het Visserijweek-end te Bergen

(Vervolg van blz. 4)

De eerste les, door Dr. P. Groen, was over «zeestromingen en visserij». Hierover zullen we het in een volgend nummer hebben in ons technisch gedeelte. Er was voor allen iets te leren, zoals bleek uit de talrijke vragen die aan spreker, na de les, gesteld werden.

Toen volgde een overzicht over de samenstelling van de Belgische visserij door de h. Klausung — de Belgische gast. Uit de geschiedkundige oorsprong van het bedrijf wist hij te vertellen hoe het thans gesteld is met het Belgisch zeevisserijbedrijf: het hoe en het waarom. Ook hier was de belangstelling zeer groot, wat vooral bleek uit de discussie die na de inleiding tot stand kwam, discussie die oversloeg op Benelux en groot-Europa. We hopen ook hierop in een afzonderlijk artikel terug te keren.

De dag werd besloten met een zeer interessante voordracht door de h. Bouma, Directeur van het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen over Scheepstypes, klederdrachten en gewoonten langs de Oude Zuiderzee. Het werd een gemoedelijk praatje, opgeluisterd met leuke anecdoten en vooral met een reeks uitermate prachtige kleurlichtbeelden, waarvan iedereen genoot en meeleefde.

De nacht in en om de Zandhoeve heeft steeds zijn speciale betekenis. Slechts wie een visserijweekend meegemaakt heeft, zal het nachtelijk geheim van de Zandhoeve (en het filiaal Krieb) kunnen ontsluiten.

De Zaterdagmorgen was gewijd aan twee problemen die eigenlijk niet direct met de zeevisserij in verband stonden, doch door de aanwezigheid met veel aandacht werden gevolgd: «De problemen van de oesterteelt» door Dr. P. Koringa en «enkele nieuwe aspecten van de binnenvisserij» door de h. D. E. van Drimmelen, inspecteur der vissersrijen.

Hoewel deze bijeenkomst niet zo zeer in het teken stond van één bepaald onderwerp, zoals de vorige jaren: de cooperatie, menen we echter dat deze laatste bijeenkomst als zeer gelukt mag aanzien worden en dat de aanwezigen het visserijbedrijf onder talrijke aspecten hebben bekeken: economisch, sociaal, folkloristisch, biologisch, enz... En dat boven de zeer interessante voordrachten de verbodering en de gemeenschapsgeest er veel heeft toe bijgedragen om de wederzijdse verstandhouding te bevorderen, ook op Benelux-gebied, hopen we.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

DE VERDRINKING VAN MATROOS HUBRECHTSEN VERGAAN VAN 0.78
ZWARE STRAF VOOR MATROOS ARNOYS
AANBEVELINGEN AAN SCHIPPERS

De Onderzoeksraad voor Zeevaart kwam Woensdagmiddag te Oostende bijeen onder voorzitterschap van de h. Julien Poll. De Raad verdaagde de vonnissen inzake de 0.65 en 0.137 naar de zitting van 24 Februari.

Daarop sprak de h. Pluymers, rijkscommissaris, zijn vordering uit in de zaak van 0.85 «Pasteur» aan boord van welk vaartuig tijdens de Yslandvisserij matroos Pierre Hubrechtsen over boord viel en verdronk. De h. Pluymers gaf een overzicht van de feiten en komt tot de conclusie dat Hubrechtsen bij het aanslaan van het bezaan of door een slingering van het vaartuig achterover in het water moet zijn gevallen. Hij meende dat geen enkel lid van de bemanning enige verantwoordelijkheid draagt in dit dodelijk werkongeval doch nam de gelegenheid te baat om de schippers en matrozen er op te wijzen dat ze in de meeste gevallen niet voldoende op de hoogte zijn omtrent de rationele wijze om een drenkeling te redden. Eij gaf daarbij aan de schippers ook de raad zich steeds bezig te houden met de verdere vorming van hun bemanningen. Op 24 Februari zal de raad uitspraak doen.

HET VERGAAN VAN 0.78

«ALINE»

De rijkscommissaris sprak daarna zijn strafvordering uit in de zaak van 0.78 «Aline» die op 6 Nov. verging. Dhr Pluymers was van oordeel dat schipper Gonzales Albert slecht heeft gemaneuvreerd bij het vrijmaken van de vastgeslagen boel. Het scheuren van de touw op de kiel moet volgens hem een lek hebben doen ontstaan. Verder kwam de schipper tekort bij de pogingen om het schip drijvend te houden en koos ten slotte een tever afgelegen toevluchthaven. Motorist Vanthourhout legde hij ten laste dat deze niets deed om de opening in het waterdicht schot te stoppen. Van Billemont, hoofd van de wacht, hield hij buiten zaak.

Ten slotte vroeg hij voor Gonzales en Vanthourhout een schorsing van respectievelijk 2 en 1 maand.

De Raad hoort dan Mter Six, verdediger van Gonzales, die het niet bewezen acht dat zijn klient een fout beging bij het inhalen van de korreboel. Wat de opening in het waterdicht schot betreft wijst hij terug op de Zeevaartininspectie die het schip verschillende malen heeft gekeurd zonder ooit een opmerking daarover te maken. Ten slotte lijkt het hem onwaarschijnlijk dat de 0.78 tijdens de haven van Dieppe zou hebben kunnen bereiken, haven die dichter lag dan Boulogne. De Raad zal op 3 Maart uitspraak doen.

EEN MAAND SCHORSING VOOR MATROOS ARNOYS POLYDOR

De Raad velt dan nog vonnis in de zaak van het vergaan van 0.310 «Robert Verschelde». Dit vaartuig verging op 30 Dec. 1952 tijdens de spanvisserij met 0.278

«Jeannine». De Raad weerhoudt geen fouten ten laste van schipper Pincket noch van schipper Gonzales Marcel maar bestraft integendel matroos Arnoys van 0.278 met een schorsing van 1 maand wegens nalatigheid en onoplettendheid, alhoewel deze beroepsfouten niet noodzakelijk dienen te worden aanzien als de rechtstreekse oorzaken van de aanvaring zelf.

De Raad is van oordeel dat, wat de spanvisserij betreft, de wacht niet door één man mag verzekerd worden en dat vooral moet geteld op de gelijkwaardigheid van de schepen wat bouw en motorkracht betreft.

PARIJS

EIGEN AANVOER

	Min.	Max.	Gem.
Visfilets	200	300	250
Garnaal	—	—	—
Schelvis	400	450	430
Kabeljauw	80	160	120
Meiden	300	380	340
Tong	300	350	320
Tarbot	350	650	450

INGEVOERDE VIS

Garnaal	—	—	—
Kabeljauw	—	—	—
Visfilets	200	266	250
Schelvis	450	520	470

WEEK VAN 28/1 tot 3/2

De aanvoer was deze week: 751.850 kgr. tegen 1.252.650 kgr. vorige week, waarvan 708 T. zeevis (tegen 1.069 T.).

Deze aanvoer was voldoende voor de weinige vraag, de prijzen daalden.

Toestand op 5 Februari:

Verkoop is actiever dan de vorige dag, er werd 158 T. aangevoerd, bijna evenveel als de vorige dag, doch ruim voldoende voor de vraag, die tengevolge van het koude weer zeer gedaald is. De prijzen blijven vast, met een lichte neiging tot stijgen tegen het einde der markt.

Voornaamste aanvoer: wijting, mooie meid, rog.

Van de 158 T. aanvoer was het grootste gedeelte zeevis. Hiervan was er slechts 12 T. ingevoerde zeevis.

WIJZIGINGEN VISSERSVLOOT

OOSTENDE

JANUARI 1954

Geschrapt uit de vloot:

0.137 «St. Thérèse de Jesus»: vergaan op 5-1-1954 om 7 u. op S.W. punt van Stroombank vóór Middelerke.

Nieuwe motor:

0.234 «Renilde»: Motor Moës - 75 pk. nr 41411010; 1953; Meetbrief nr 3481 - afgeleverd te Oostende op 16-11-1953.

Verandering motor en tonnement:

0.198 «Suzanne-Adrienne»: Meetbrief nr 3488 - afgeleverd te Oostende op 28-12-1953; Motor A.B.C.: 225 pk. nr 8582; 1953; B.T. 8262-100; N.T. 2583-100.

Verandering adres:

0.19 «Norbert»: Eig. Eerebout Joseph, St. Paulusstr., 46, Oostende.

Verandering haven en eigenaar: