

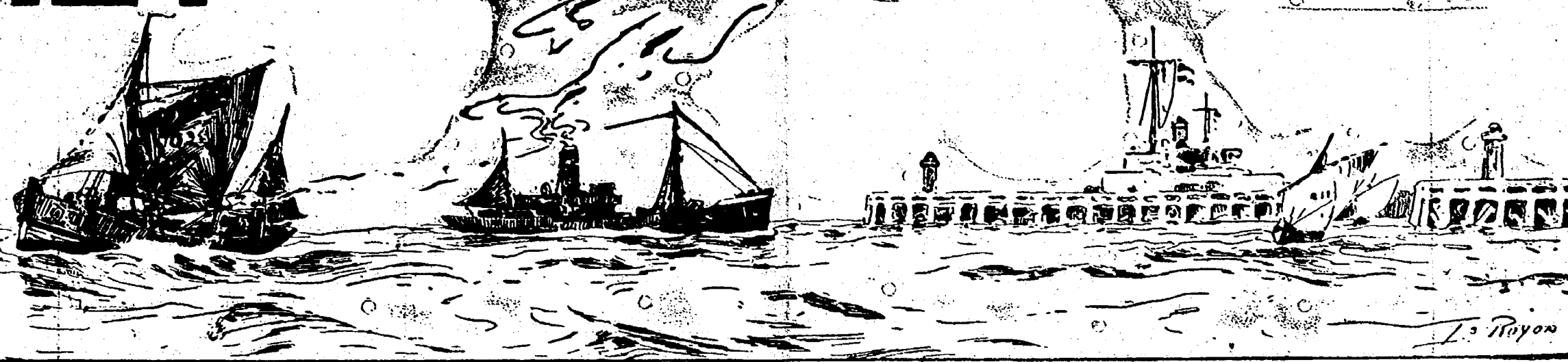
WETEN

Table with 2 columns: Time (5.42 to 6.32) and Price (17.22 to 16.20)

HET VISSCHERIJBLAD

HOOGWATER

Table with 2 columns: Time (1 W to 31 V) and Water Level (9.15 to 9.50)



WETENSCHAP. NIJVERHEID. HANDEL.

Drukkerij en Bureel: NIEUWPOORTSTEENWEG, 44, OOSTENDE. Telefoon: 73.758. Postcheckrekening 1070.98. Verschijnt elken Vrijdag avond.

ABONNEERT U OP ADVERTERT IN « HET VISSCHERIJBLAD »

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

Visschers-Reeders! De Huurgelden der Visschersvaartuigen

Vanaf heden hebt gij uw eigen Verzekering Sluit er U bij aan

In ons vorig nummer meldten we het in werking treden van de verzekering «Hulp in Nood», waarvan de stichting door Reeders gediende in 1940, juist vóór het uitbreken van den oorlog.

ZONDAG 5 OKTOBER, te 9.30 uur, te HEIST: ALGEMEENE VERGADERING VAN ALLE REEDERS

ZONDAG 5 OKTOBER, te 11.15 uur, te OOSTENDE: het Café «Stella Maris», Vindictivelaan, rechtvoer de Kapellebrug.

Als SPREKERS zullen optreden: De heer PROSPER WAUTERS, van de firma BEYERS EN WAURIS, die als deskundige Raadgever gansch belangloos onze zaak kunt.

De heer PROSPER VANDENBERGHE, griffier van de Visschers-rij, die sedert jaren op de bres staat voor de reedersbelangen en het initiatief nam in talrijke zaken onze visscherij aanbelangend.

Geen enkele reeder van de Oostkust of van Oostende zal willen laten beide sprekers in hunne belangrijke uiteenzetting te hoor-

Het gaat hier immers meer dan ooit voor de verdere ontvooging van het Visscherijbedrijf, voor den vooruitgang en de welvaart in diegenen, welke steeds hebben ige diend om anderen te verrijken.

Reeders, komt gezamenlijk luisteren naar hen die alleen uw be-angen en steeds uw belangen hebben en zullen blijven verdedigen.

Het stellen van vragen en tegenspreken is toegelaten. In ons volgend nummer geven we de namen op van de leden van de Beheerraad, alsook van de vertegenwoordigers welke in elke stad belangen van de Onderlinge Verzekering zullen behartigen.

Dit bericht dient ook als uitnodiging, voor de reeders welke geen mocht ontvangen hebben.

De N.2. op een Mijn De Pensioenen der Visscherskas

Heden Zaterdag komt de Beheerraad van de Visscherskas bijeen. Zeer waarschijnlijk zal beslist worden de pensioenen vanaf de maand October voor den duur van de Wintermaanden terug uit te betalen.

De Strandvisscherij te Breedene

De aandacht van de strandvisschers (kruiders, korders- en hakenleggers) wordt gevestigd op de verplichting hun volledige vangsten af te leveren in de Aan-koopcentrale, Golfstraat, 35, te Breedene aan-zee.

Arnaal en Visch voor Noodlijgenden

Corporatie, die dit deel vrijwillig dienen af te staan aan de minstbedeelden onzer stad, dit zullen begrijpen en dat de vischerij die hiervoor alle gevaren op zee trotseert, hiervoor den prijs zal ontvangen, welke vastgesteld is voor alle visch en garnaal.

BELANGRIJKE WIJZIGINGEN

In ons nummer van 19 September wenen we op de belangrijke reis door de heeren Pierre Van Damme, advocaat De Gheldere van Heist, Prosper Vandenberghe, griffier van de Visscherskas en waterschoutsgent Pockelé ondernomen.

Naar Dieppe en Amsterdam in drie dagen

We hebben vroeger al kunnen doen uitschijnen welke moeite het kost om onze visschersvaartuigen, die hier en daar in Frankrijk verspreid liggen, terug te brengen, deels door gebrek aan materiaal, het moeilijk verkeers- en benzine- vraagstuk en tenslotte de lange afstanden die steeds dienen afegelegd om van dit alles iets terecht te brengen, dat praktisch werk mag genoemd worden.

De heer Vandenberghe, hierin gesteund door het Zeewezen en waterschoutsgent Pockelé, gaat echter onverschoutst voort en heeft deze week nogmaals bewezen wat initiatief, wilskracht en doorzicht vermogen.

De O.2 van de gebroeders Dasveville is, dank zij hun toedoen, dus ook vrijgegeven, maar het is onze lezers bekend hoe van den motor van de O.2 stukken ontbraken, welke speciaal bij Kromhout Motorenfabriek te Amsterdam sedert acht weken waren besteld.

Om alle onkosten aan de visschers te verminderen, daar men nog niet wist of die stukken te bezekomen waren, werd beslist eerst zelf naar Dieppe te rijden en de zaak ter plaats na te gaan.

Deze reis werd Vrijdagnamiddag aangevangen en nog 's avonds bereikten zij Dieppe, waar het vaartuig bezichtigd werd.

De verschansing is reeds gansch vernieuwd, evenals de spiegel. Nieuwe blokken werden op den kaapstaande aangebracht, de romp in 't zwart geschilderd, de opbouw in het grijs en het gansch vaartuig van buiten en op dek gekalfat.

Alleen de motor is nog niet in orde gebracht. De reden daarvan is niet ver te zoeken: de sedert acht weken bestelde stukken zijn van Amsterdam nog niet toegekomen.

Stuurman Druskus van de Hafenkammandantur werd opgezocht en bedankt voor al hetgeen hij zoo bereidwillig voor de O.2 gedaan had.

Beslist werd het vaartuig den Zaterdagmorgen te inspecteeren om na te zien wat er nog allemaal diende aan verbetering en toevoeging.

Dit werd dan ook gedaan en daar vernamen de heeren Vandenberghe en Pockelé van chef-machinist Worms, dat met de nieuwe stukken in handen, de motor op vier dagen tijds volledig in 't nieuw zou gezet zijn.

Om de zaak vlug af te handelen, werd beslist naar het fabriek te Amsterdam te rijden en de gevraagde stukken te gaan halen.

Het onderhoud welke daarna op het bureau der Marine Verzorging plaats had met Lt. Ingenieur Schatzke versterkte het vermoeden dat de stukken nog lang zouden uitblijven.

Daarop werd een kort bezoek gebracht aan Kapitein Graf, van de HUST, waar stellig beloofd werd dat de papieren voor de afvaart van de O.2 in orde zouden zijn.

Voor de N.1, Z.7 en Z.49

Onmiddellijk werd verbinding aangevraagd met de HUST te Cherbourg, waar vorige maal onderhandeld was voor bovengenoemde vaartuigen.

Voor meer dan 50 Brutoton tot 90 Brutoton en van 101 P.K. tot 150 P.K.: 9,50 Rijksmark.

Voor meer dan 90 Brutoton tot 150 Brutoton en van 151 P.K. tot 200 P.K.: 12,50 R.M.

Voor meer dan 150 Brutoton en vanaf 201 P.K. wordt 16 Rijksmark per dag uitbetaald.

Alhoewel deze betaling vooral voor de kleijnen geen verbetering betekent, wat sterk beoogd werd, kan hiertegen niets meer ingebracht.

Wat kan en verder zal getracht worden te bewerkstelligen, is de vrijmaking van alle visschersvaartuigen, welke niet op Belgisch grondgebied verhuurd worden.

Moest dit kunnen bekomen worden, dan zouden opnieuw talrijke vaartuigen vrijkomen en zouden die heeren de kroon op hun prachtig ingezet werk kunnen spannen.

NAAR AMSTERDAM

Begin deze week werd door beide heeren naar Amsterdam gevaren om de ontbrekende motorstukken zelf te halen.

's Morgens te 7 uur vertrokken, waren zij 's avonds reeds terug, na een afstand van niet minder dan 680 Km. in een dag te hebben afgelegd.

Te 9 uur werd Brussel aangedaan, waar vlug de zaak van het in orde brengen der paspoorten voor de bemanning van de O.2, alsook van de andere schippers besproken werd, waarna langs de prachtige autoabaan over Laken-Boom, Antwerpen bereikt werd.

Vliegsnelving ging het verder naar Breda, Rotterdam, Den Haag en Amsterdam, welke te 12.45 uur reeds bereikt werd.

De noodige zegels om er het noemenal te kunnen gebruiken werden afgehaald en na zich in een restaurant flink hersteld te hebben van een vermoede jyt van ongeveer 375 Km., ging het over het Amsterdamse Y met den stedelijke verdiensd naar de Kromhoutmotorenfabriek, waar in een uur alles klaar gespeeld werd.

Amsterdam is een levendige zeer mooie stad, waar het water een hoofdrol speelt. Het drukke verkeer duidt aan dat onze Hollandsche bureu op voedingsgebied er heel wat beter voor staan dan wij. Want al is alles gerantsoeneerd, toch is brood, kaas, aardappelen en lekkere visch er meer te zien dan bij ons.

Daar regering heeft er ook radikaler middelen op na gehouden en de leuze: «voedsel en werken eerst» en dan de politiek, werd er in eers gehouden.

Holland slaat natuurlijk het record in 't fietsen en probeer daar nu maar niet met een auto hen in stad voorbij te steken. De fietser is er de koning van den weg. Van daar ook de prachtige twee meter breede fietsbanen welke men er aantreft.

Ook voor wat het vervoer betreft, moet enkele nationale baan noch voor de Fransche en vooral niet voor de Belgische onderdoen.

Holland mag door zijn netheid, smalleke aaniag van zijn gebouwen, zijn prachtige fiets- en autobanen, dan ook tot een der mooiste en meest praktisch-toeristische ingerichte oorden van West-Europa gerekend worden.

Aan de wijze waarop de kleine burgers- en werkmanshujsjes zijn ingericht, verwondert het ons niet dat een Hollander houdt van zijn interieur, den familiekring en zijn huiselijk leven.

Dit deze terloops tusschen haakjes gezegd.

De Huurgelden gewijzigd

Het is drie uur wanneer beide heeren de Kromhoutmotorenfabriek verlaten en de reis terugaart naar de K.M.D. te Rotterdam, welke te 16.30 uur bereikt wordt.

Daar wordt de zaak van de huurgelden van de B.20 in orde gebracht en vervolgens de huurgelden der visschersvaartuigen te verhogen.

VRAGEN EN ANTWOORDEN

Is een breuk een ziekteverschijnsel of een Arbeidsongeval?

Vraag: Bij het ophalen van het anker liep ik een liesbreuk op. De vergoeding wordt mij door de Ongevallenkas geweigerd. Is deze beslissing rechtvaardig?

Antwoord: Deze kwestie werd herhaaldelijk door onze visschers opgeworpen. We zullen ze bijgevolg eens breedvoerig behandelen.

EEN ONGEVAL IN HET ALGEMEEN (1).

PLOTSELING EN ABNORMAAL KARAKTER

De wet geeft geen bepaling van het arbeidsongeval. De volgende omschrijving werd in het verslag van de middenafdeeling der Kamer van Volksvertegenwoordigers gegeven: een plotselinge abnormale gebeurtenis, toe te schrijven aan de plotselinge werking van een buitenstaande kracht. Het Hof van Verbreking gaf de volgende definitie: letselen aan het menselijk lichaam die het gevolg zijn van de plotselinge en abnormale werking eener buitenstaande kracht.

De gebeurtenis moet dus een plotseling en abnormaal karakter hebben en veroorzaakt zijn door een van buiten komende kracht. Het bewijs daarvan moet door het slachtoffer geleverd worden en mag door alle rechtsmiddelen worden aangebracht, ook door vermoedens.

De gebeurtenis moet anderzijds als gevolg hebben: hetzij den dood van het slachtoffer, hetzij een physische of geestelijke stoornis oorzak van onbekwaamheid. Het is nochtans niet vereischt dat het ongeval de eenige oorzaak zij van de arbeidsonbekwaamheid; een voorafbestaande aaniag of geschiktheid voor de stoornis belet niet dat het arbeidsongeval als wettelijk ongeval dient beschouwd te worden.

Er wordt dus niet vereischt, dat het ongeval de enige of onmiddellijke oorzaak van den dood of de onbekwaamheid zou zijn; het volstaat dat het ongeval de werkelijke efficiënte oorzaak van zij. Wanneer b.v. een zeeman, slachtoffer van een arbeidsongeval, een heilkundige bewerking ondergaat en tijdens de verdooving overlijdt tengevolge van zijn verminderd weerstandsvermogen, wordt de dood als een natuurlijk gevolg van het ongeval beschouwd. Zoo ook is als slachtoffer van een arbeidsongeval

(1) De sociale verzekeringen in België, dr. W. Leén.

Aan onze Lezers

We worden steeds met vragen en brieven van allerlei aard overlast. We verzoeken de lezers bij hun vragen een postzegel van een frank te voegen om ons toe te laten hun schriftelijk te beantwoorden.

Het gevaar van drijvende Mijnen

Het ongeluk Dinsdag overkomen aan de N.2, had erger gevolgen kunnen hebben, al is het verlies van een menschenleven nog ten zeerste te betreuren.

We nemen deze gelegenheid te baat om onze visschers er op te wijzen dat op het huidige ogenblik het niet alleen gewenscht, maar tevens een plicht is zich tegen onlogsrisico te verzekeren.

Ook de booten zonder motor, die van de Pannie, Koksijde, Breedene, Heist, enz., in zee steken, moeten het als een plicht aanzien zich tegen ongevallen te verzekeren bij de Gemeenschappelijke Kas voor Zeevisscherij te Oostende.

Zij die het niet doen, stellen zich aan een zware verantwoordelijkheid bloot. Het gemeentebestuur van Blankenberge heeft hierin het moole voorbeeld gegeven.

Inderdaad, sommige gemeenten verhuuren hun booten, die 's Zomers gebruikt werden voor de bewaking van de badgasten.

Deze booten bedrijven de visscherij en noch de manschappen, noch de booten zijn tegen gevaar of onlogsrisico verzekerd, met de groote gevaar in de huidige omstandigheden er aan verbonden.

aanzien geworden, de arbeider die tengevolge van een arbeidsongeval zelfmoord pleegt tijdens een koortsaanval, (die het onmiddellijk gevolg was van zijn verwondingen).

Opgemerkt zij, dat het plotseling en abnormaal karakter van het arbeidsongeval de beroepszieken uitsluit. Het gevolg van een ongeval kan wel een ziekte zijn, b.v. vergiftiging door uitwasemingen van den motor, maar vereischt wordt dat zij het gevolg zij van een abnormale en plotselinge gebeurtenis. Komen dus niet in aanmerking de ziekten die als het ware het normaal gevolg zijn van het verrichten van een bepaalden arbeid.

IN DIENST VAN HET VAARTUIG

Als tweede vereichte voor het bestaan van een «wettelijk arbeidsongeval» is voorzien dat het ongeval moet geschied zijn tijdens den duur en wegens de uitvoering van de arbeidsvereenkomst.

Hierbij zij er allereerst op gewezen, dat de wet van toepassing blijft, ook al is het contract niet als gevolg van een overtreding van de wetten of besluiten op de regeling en de politie van den arbeid. De werkergevoel van de in zijn plaats handelende verzekering mag zich dus niet op de nietigheid van het contract beroepen om de toepassing van de wet te ontgaan, zelfs dan niet wanneer de overtreding onvrijwillig is geschied.

De termen «tijdens den duur en wegens de uitvoering van het contract» dienen in breeden zin geïnterpreteerd. Het volstaat dat het ongeval door het om het even welke omstandigheid met de arbeidsprestatie in verband staat.

Opgemerkt zij, dat om het even welke fout of tekortkoming, zelfs grove fout van het slachtoffer in de uitvoering van het contract geen hinderpaal vormt voor de toepassing van de wet.

Zelfs het ongeval, dat te wijten is aan het toeval, kan aanieling geven tot toepassing van de wet, indien er tusschen dat toeval en de uitvoering van het contract enig verband kan worden gevonden.

Voor het bewijs door het slachtoffer te leveren, dat het ongeval geschied is tijdens den duur en wegens de uitvoering van het contract, stelt de wet een vermoeden op ten voordeele van den arbeider. Om uit te maken of een ongeval zich heeft voorgedaan tijdens den duur van het contract, dient als leidend beginsel te worden aangevaard, dat zoodra en zoolang een arbeider kan beschouwd worden als zich bevindend onder het gezag, de leiding en het toezicht van den werkgever, hij geacht wordt het contract uit te voeren.

De term «toezicht» dient in breeden zin opgevat te worden. De uitvoering van het contract omvat niet alleen al de handelingen, die met het beroep of het bedrijf rechtstreeks in verband staan, maar al de handelingen waarvan de werkgever de uitvoering verwacht, doordat zij, alhoewel onrechtstreeks, niettemin toch in verband staan met de beroepsdrijvigheid.

Het wordt o.a. niet vereischt, dat het ongeval op de plaats zelf van de onderlinge arbeidsongeval beschouwd worden het arbeidsongeval overkomen in de aanwezigheid van het vaartuig of in het om het even welke plaats waar de zeeman zich ingevolge een opdracht begeven moet.

Andersom, indien het ongeval geschied gedurende den tijd waarop de zeeman van zijn woning naar het vaartuig gaat, kan zulk een ongeval niet als arbeidsongeval beschouwd worden, aangezien deze verplaatsing niet geschied onder het toezicht van den reeder. De zeeman die zich bij den reeder begeeft om aldaar de noodige voorwerpen te halen voor de uitvoering van den arbeid hem door den werkgever opgelegd en die in de straat door een auto wordt gewond, is slachtoffer van een wettelijk arbeidsongeval.

IS EEN BREUK EEN ONGEVALS- GEBEURTENIS (2)

Nadat we het begrip «ongeval» in het algemeen hebben ontdekt, willen we na-gaan of er bij een breuk alle bestand- delen voorhanden zijn om tot een wettelijk arbeidsongeval te kunnen besluiten.

Bij de meeste gevallen van liesbreuk heeft het ongeval — als dat er was — slechts ondergeschikte beteekenis.

De meening is over het algemeen zeer verbreid, dat een liesbreuk plotseling ontstaat, hetzij door een geweld van buiten, hetzij door een bijzondere kracht- spanning met name krachtig trekken, opheffen, duwen of trekken, maar die meening is niet juist.

Een liesbreuk pleegt niet plotseling te ontstaan, maar ontwikkelt zich bij daar-

(2) Zeeongevalleemol 1919; dr. A. Schilthuis.