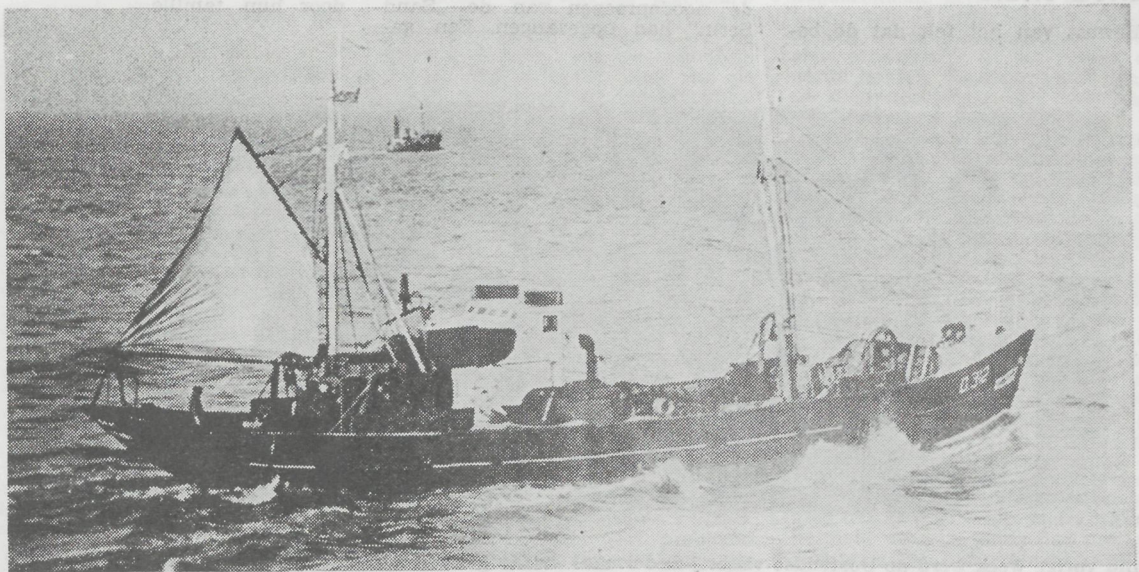


0.312

"ANGELUS" UITGEBRAND EN GEZONKEN

**KORTSLUITING
IN MACHINE-
KAMER
VERMOEDELIJKE
OORZAAK
MAAR
VIJFKOPPIGE
BEMANNING
GERED**



Een mooie opname van de 0.312 „Angelus” op de visgronden van de Noordzee. Voor deze kloeke treiler was er na een fikse brand geen weg terug naar de Oostendse haven.

„Hetgeen ik zopas heb beleefd wil ik geen tweede keer meemaken. In de 40 jaar dat ik als visser de grote vlakke optrek is mij nooit iets overkomen. En nu plots dit. Heus ik heb enorm veel schrik gehad. Men moet het zelf meegemaakt hebben om het te kunnen beseffen”.

Dat was de eerste reactie van de 54-jarige Camiel Schram nadat het vaartuig waarvan hij, samen met varensgezel Daems Johnny sedert maart vorig jaar eigenaar was geworden, eind vorige week in brand vloog en reddeloos verloren ging. Ergens op de Noordzee tussen de Galloper en de Gabbard, op zo'n 60 mijl van huis en familie.

„Wij hadden overigens een goede reis achter de rug; in onze visruimen staken zo'n 150 manden vis en dat was, in vergelijking met vele van onze kollegas, geen onaardige vangst. Het reisje had dus wel iets kunnen opleveren” voegde schipper en mede-eigenaar Daems Johnny er nog aan toe.

Het had inderdaad een „reisje” kunnen worden maar... achteraf waren beide vissers nog dolgelukkig dat ze heelhuids voet aan de wal hebben kunnen zetten. Zij en hun twee andere scheepsgenoten, de matrozen Hubrouck Roger en Deschacht Dirk. Aan boord van de weliswaar op leeftijd geraakte maar nog kloeke treiler 0.312 „Angelus” hadden zij ongeveer twee weken eerder de thuishaven verlaten. Speurend naar rijke visgronden en vol verwachting om maandag jl. een „ferme kluts” vis aan de wal te zetten. De „Angelus” is echter niet meer door de sluizen van de Oostendse vissershaven geraakt. Ergens op de grote vlakke heeft het noodlot toegeslagen; kort maar krachtig. Voor de „Angelus” was er geen weg terug... wel voor de vier vissers die zondag, omstreeks de middag voet aan wal zetten te Zeebrugge waar ze werden opgewacht door hun familie. Gaaf en gezond maar nog duidelijk geraakt door de meege- maakte emoties.

Zaterdag, 21 juni, omstreeks 11u.15. Even voordien werd aan boord van de 0.312 „Angelus” voor de laatste keer de korre buiten boord gezet. Een laatste sleepje alvorens koers te zetten naar de thuishaven om maandag dan de vangst te verkopen. Ogenschijnlijk alles wel aan boord. Schipper Daems en matrozen Hubrouck (18

jaar) en Deschacht (17 jaar) bevonden zich benedendeks, terwijl motorist-eigenaar Schram Camiel op de brug stond. Plots werd de aandacht van de 54-jarige visser getrokken door rook die opsteeg uit de koker van het sky-light. Onmiddellijk werd alarm geslagen en in één wip stonden ook de drie andere opvarenden aan dek.

BRAND IN MACHINEKAMER

Aanstands liep men naar de machinekamer maar deze was reeds niet langer toegankelijk. Er steeg een verstikkende rook op en de hitte was nagenoeg ondraaglijk. Aan boord van de „Angelus” had men zich reeds rekenschap gegeven dat de toestand méér dan ernstig was. Het brandblusapparaat dat zich aan de ingang van de machinekamer bevond was niet bereikbaar. Dan maar deze van de brug gegrepen maar dit was een pleister op een houten been.

De toestand was kritiek en meteen werd het reddingvlot, dat zich boven op de brug bevond, losgemaakt en in gereedheid gebracht. Ook de visboel werd gekapt. Tot overmaat van ramp bleek de radio onbruikbaar. Vermoedelijk waren de draadleidingen reeds te erg beschadigd. Inderhaast konden de scheepspapieren gered worden maar meer viel er voor de vierkoppige bemanning heus niet te doen. In een minimum van tijd had de brand zich tot een catastrofe uitgebreid in zoverre dat de ruiten op de brug stuk vlogen. Overstappen in het vlot was het enige middel om de levens te redden. Achteraf wisten schipper Daems en motorist Schram te vertellen dat na amper een half uur nog enkel het ijzeren geraamte van de brug overeind stond. Alles wat maar enigszins brandbaar was werd door enorme hitte verpulverd.

ZEE-ZANDZUIGER

„SAND SERIN”

BRACHT REDDING

Gedurende ongeveer anderhalf

uur — het kon ook iets minder geweest zijn — dobberden de vier vissers in het vlot rond. Het was toen nog mooi weer terwijl ondertussen ook het Nederlandse jacht „Tramontana” uit Goes ter plaatse was gekomen. Even zag men in de verte een vaartuig en onmiddellijk werden vuurpijlen afgeschoten; zowel vanop het vlot als vanop de „Tramontana” maar vermoedelijk werden deze niet opgemerkt.

Uiteindelijk, omstreeks 13u.30 kwam de zandzuiger „Sand Serin”, die vanuit Oostende was uitgevaren, ter plaatse. Vanop dit 1.150 groston metende vaartuig, dat uitgebaat wordt door de Engelse onderneming South Coast Shipping Compagny en onder het bevel stond van kapitein Dines, heeft men werkelijk alles gedaan om de „Angelus” te redden. Onmiddellijk werden, met vier brandspuiten tegelijk de blussingswerken aangevat.

„Wat die mensen gedaan hebben”, zegden achteraf Schram en Daems, „grenst aan het onmenselijke. Wij kunnen niets indenken dat niet ondernomen werd. Het waren precies zeerovers die vanop de „Sand Serin” op de brandende Angelus sprongen. Met doodsvrachting in de ogen werd gepoogd ons vaartuig te redden. Tot tweemaal toe werden de sleeprossen vastgemaakt en gepoogd ons vaartuig op te slepen, onderwijl blussend. Toen de lijnen opnieuw begaven wilde de kapitein het geen derde keer wagen. Volgens hem was er geen redding meer aan. En hij kreeg gelijk ook want amper vijf minuten later zonk de Angelus; met het achterschip eerst. Het moet toen ongeveer 18u.30 geweest

(Vervolg blz. 4)

(Vervolg van blz. 3)

zijn", aldus de beide vissers, die er nog aan toevoegden dat er zowat 15 mijl gesleept werd in de richting van Harwich. In de Engelse haven zag men dit alles zelfs niet met zo'n goed oog tegemoet. Vandaar dat verbod werd opgelegd om de haven binnen te varen. Men moest de „Angelus" maar op het strand vastzetten. Zo ver is het uiteindelijk niet gekomen.

TERUG THUIS

Bewust van het feit dat de be-

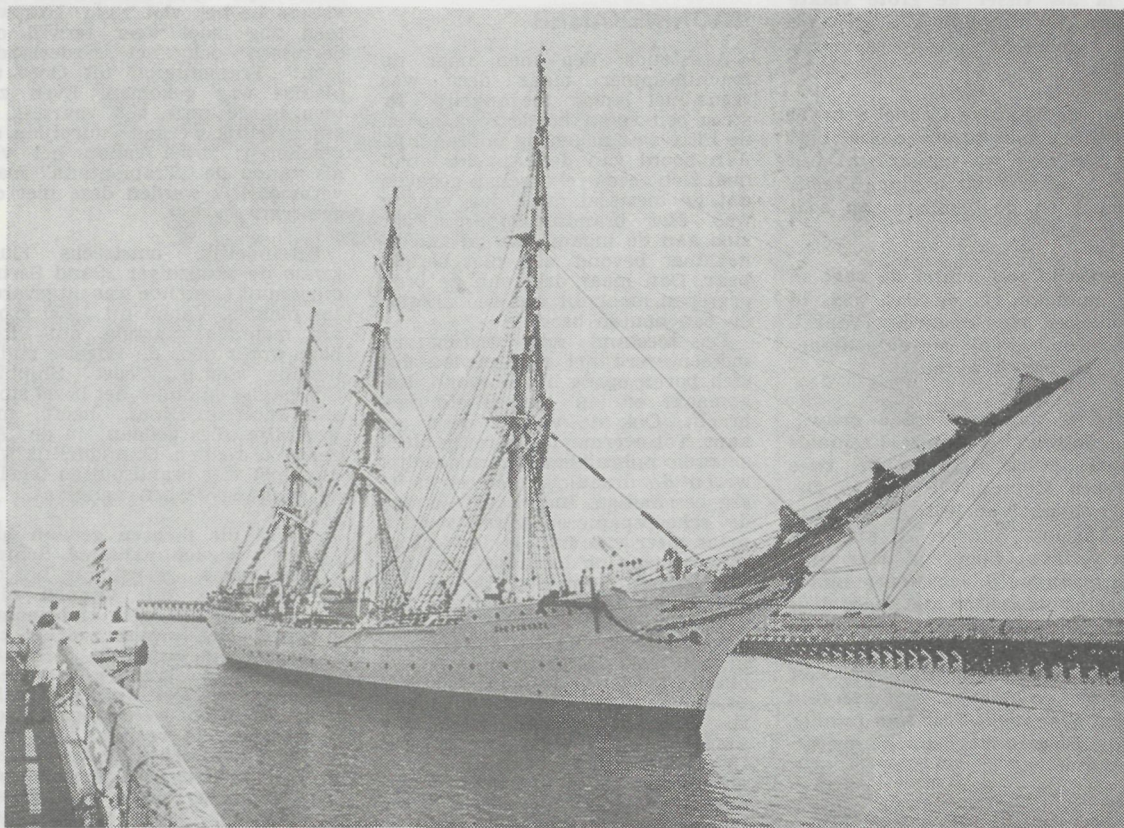
manning veilig en wel in het vlot zat bekommerde captain Dines en zijn crew zich zelfs eerst over de „Angelus". Pas na ongeveer 20 min. werden de vier vissers aan boord genomen. Het jacht „Tramontana" sleepte het vlot naar de „Sand Serin", dat tijdens de reddingsoperaties een eind touw in de schroef kreeg. Een opvarende werd zelfs gekwetst en diende met een helikopter overgebracht naar de Britse oorlogsbodem „Exeter" die ondertussen ook ter plaatse was verschenen nadat Radio North Foreland de noodoproepen van de „Sand Serin" had opgevangen. Een ga-

pende hoofdwonde diende gehecht.

Captain Dines bleek achteraf bereid de Oostendse vissers naar Harwich over te brengen maar deze gaven er de voorkeur aan van aan boord te blijven totdat de „Sand Serin" zijn werkzaamheden — kiezen zuigen op de Ship Wash Bank — beëindigd had en koers kon zetten naar Zeebrugge. Zondag, rond de middag werd aldaar binnen gevaren waar ze werden opgewacht door hun familie.



Eind vorige week werd de Oostendse visserij andermaal zwaar getroffen toen de O.312 „Angelus" uitbrandde en totaal verloren ging. Gelukkig kon de vierkoppige bemanning gered worden door een Engelse zandzuiger.



Het moet wel even naar het hart van de niet meer zo jonge aspirant-zeelieden gegrepen hebben toen de Poolse driemaster „Dar Pomorza" eind vorige week de Oostendse havengeul binnenliep. Wie herinnert zich niet de vele reizen met onze bloedeigen „Mercator" toen onze zeelieden nog de ouwerwetse opleiding — keihard maar achteraf bekeken vol romantiek — kregen aan boord van een zeiler. Vervlogen tijden maar blijvende herinneringen. In de Oostendse haven kreeg de „Dar Pomorza", die nog steeds dienst doet als opleidingsvaartuig zeer ruime belangstelling van de vele bezoekers. Een dag later dan gepland is het vaartuig dinsdag de haven uitgevaren.

DIENT DE AANVOER VAN IJSLANDSE 2e KWALITEITSVIS OM DE F.E.O.G.A. EN DE KAS VAN DE REDERSCENTRALE TE LEDIGEN ?

Vorige week vrijdag verkocht een Belgisch vissersvaartuig, komende van IJsland, na niet minder dan 24 dagen zee, zijn vangst ter vismijn van Oostende en besomde met ongeveer 1.780 bennen vis 327.000 fr.

Zeggen we terstond dat van die vangst, waarvan de kwaliteit uiterst bedenkelijk was, er 1.265 bennen dienden opgevangen te worden voor vismeel, zodat de EEG hier voor niet minder dan 650.000 fr. diende tussen te komen, waarin de kas van de Rederscentrale zelf zo maar 25 % of 160.000 fr. hoeft tussen te komen.

Dergelijke aanvoer geeft aanleiding tot het vaststellen van bedenkelijke praktijken, waardoor niet alleen de handel maar ook de reders grote schade lijden.

Deze vangst stak schril af tegen deze welke maandag door de O.317 met 1.500 bennen vis, aan de markt werd gebracht, waarvan slechts een 25.000 fr., hetzij een 60-tal bennen, de minimum-prijs niet haalde en van goede kwaliteit was. Dit vaartuig besomde dus met 300 b. minder 1.050.000 fr.

Het zijn de IJslandse reders die hier in de eerste plaats de gebroken potten betalen en uit de opvangpot in één reis 160.000 fr. ten hunnen nadele zien halen.

Verder had de prijs van alle andere vissoorten ter markt gebracht hier onder te lijden en doet dit geen deugd aan de naam van de Oostendse markt, waar alle reders, zowel Belgische als vreemden in het laatste jaar in 't algemeen vis van uitstekende kwaliteit aanvoerden.

Het moet tenslotte van ons hart dat de Oostendse viskeurders in veel opzichten gefaald hebben en het verschil niet schijnen te kennen tussen kwaliteit en rotte vis.

Het pleit in elk geval niet ten hunnen voordele dergelijke vis, niet naar de vismeelfabrieken te hebben verwezen.

Of zal de keuring te Oostende opnieuw geschieden volgens de aard van de reder en het schip welke ze aanvoert ?

Wat zouden inspektors van de E.E.G. die toevallig op de markt zouden gekomen zijn van dergelijke keuring moeten denken ?

Wij stellen de vraag in 't belang van de ganse Belgische visserij en de vishandel.

P. Vandenbergh