



**DERDE SCHEEPSRAMP IN
EVENVEEL WEKEN**

N.159 „AVONDSTER“ VERGAAN NA LEKKAGE!



Zo verging de N.159 «Avondster» na een zware lekkage in de motorkamer.

In amper drie weken tijd zijn evenveel treilers naar de haaien gegaan. Het begon met de O.224 «Noordzee» die zware lekkage opliep in de motorkamer en verging. Eén week later kwam de O.312 «Angelus» niet terug van de visgronden na een verwoestende brand en tijdens het jongste weekeind ging de N.159 «Avondster» de dieperik in; weeral na een lekkage die zonderling genoeg, vastgesteld nadat het vaartuig reddeloos verloren was.

Drie scheepsrampen in evenveel weken! Opvallend veel, gesteld in het bestek van de moeilijkheden die de vissersvloot momenteel meemaakt. Vandaar dat men in de visserijmiddens zeer grote vraagtekens gaat zetten achter bedoelde ongevallen. Er zijn immers gevallen bekend, waarbij het vergaan van een treiler aan moedwil diende toegeschreven te worden. Ver natuurlijk van te stellen dat dit ook zo was in de jongste drie scheepsrampen, is er bij de ingewijden toch een zeker wantrouwen ontstaan. En op de kaai zijn «klaps» te horen die al evenzeer in dezelfde richting wijzen. Rest bij dit alles natuurlijk de twijfel en af te wachten wat het onderzoek uitwijst van een Onderzoeksraad die de triestige vermaardheid krijgt alle zaken jaren te laten aanslepen. Dat dus vooral de bevoegde autoriteiten, en dan denken wij in de eerste plaats aan de Onderzoeksraad voor de Zeevaart, terzake doeltreffender en vlugger optreden. Alleen al in het belang van hen die ernstig zijn gebleven en de risico's van mensenlevens die telkens bij deze rampen gepaard gaan.

In de nacht van zaterdag op zondag lag de N.159 «Avondster» te vissen in de omgeving van de Outer Gabbard, zo'n 57 mijl van Oostende. Aan boord was alles wel zo dat drie van de vier opvarenden beneden deks aan het rusten waren. Enkel de 20-jarige matroos Deurinckx Jean-Paul liep wacht. De weersomstandigheden waren niet bepaald slecht te noemen maar er heerste toch een wind die met kracht zes tot zeven over de Noordzee woei. Even voor 1 uur 's nachts viel plots alle elektriciteit uit. Bij nader onderzoek bleek dat de motorkamer grotendeels onder water stond. De man van de wacht had in al die tijd voordien niets opgemerkt. Een noodsein uitzenden bleek ook al onmogelijk omdat de zendinstallatie ingevolge het water defekt was geraakt. Er werden dan maar vuurpijlen afgeschoten die omstreeks 1.30 uur werden opgemerkt door de wachtsman van de kustmijnenveger M.933 «Koksyde» die deel uitmaakte van een eskader dat manoeuvres uitvoerde en op terugreis was van Schotland. Ter plaatse gekomen bemerkte bevelhebber Vanderstraeten de zinkende «Avondster» met vlak er bij een vlot. Onmiddellijk werden de vier vissers aan boord genomen

en de eerste zorgen verstrekt. Vlak voordat schipper-eigenaar Kusters en zijn drie varensgezellen in het vlot overstapten, maakte de Avondster een slagzij van ruim veertig graden.

Aan pompen viel er toen niet meer te denken. Zondagmorgen, omstreeks kwart over negen is de treiler gezonken, dus acht uur nadat de lekkage werd vastgesteld.

NIET MEER GESLEPT

Toen de vier vissers van hun eerste emotie bekomen waren op de «Koksyde» begaf schipper-eigenaar Kusters zich opnieuw naar zijn vaartuig. Er zou met name gepoogd worden de «Avondster» op te slepen. Deze akties werden echter onmogelijk gemaakt doordat het vissersvaartuig nog aan de korre lag. Het is bij een poging om de korre te kappen dat Theofiel Kusters zich bezeerde toen hij uitgied op dek. Ook matroos Vancraeynest ging nog aan boord van de «Avondster». Hij diende echter zwemmend weer de Koksyde te verwoegen omdat het vlot was afgedreven. Toen ze nog aan boord

(Vervolg blz. 5)

(Vervolg van blz. 4)

waren had niemand er aan gedacht zich te laten opslepen en in de eerste plaats de korre af te kapen.

Korte tijd later is de «Avondster» gezonken; met de achtersteven eerst. Schipper Kosters, die zich nog steeds aan boord bevond, moest inderhaast in het water springen en ontsnapte zelfs op het nippertje aan blessures. De mast van de «Avondster» plofte op nauwelijks één meter van hem neer. Alhoewel hij niet kon zwemmen, wist hij zich drijvend te houden met een reddingsvest, waarop hij weer door de opvarenden van de «Koksyde» werd opgepikt. Gans dit onsamenhangend verhaal werd de pers dus opgedist bij het aan wal komen.

Zondag, omstreeks 15 uur werden de vier vissers te Zeebrugge aan wal gezet.

DERDE SCHEEPSRAMP VOOR KOSTERS

Voor Theophiel Kosters is dit zijn derde scheepsramp sedert hij reder werd. In 1968 verloor hij de N.706 «Liliane», een gloednieuwe treiler; hij werd dan eigenaar van de N.419 «Dolfijn» maar in 1969 ging ook dit vaartuig naar de haaien. En nu deze nieuwe scheepsramp nadat Kosters pas eind vorig jaar eigenaar was geworden van de «Avondster» die hij kocht van reders Maes Frans en Louis. Hij had nog belangrijke reparatiewerken laten uitvoeren, zodat het plots zinken van dit sterk stalen vaartuig onverwachts voorkomt.

Naast de 41-jarige schipper-eigenaar Kosters maakten nog volgende vissers het hachelijk avontuur mee: motorist Robert Versyck (48 jaar), wonende aan de Verbaauwelaan 6 te Koksyde; matroos Vancraeynest Roger (19 jaar), wonende Spoorwegstraat 34, te Nieuwpoort en matroos Deurincx Jean-Paul (20 jaar), wonende aan de Polderstraat 27, te Oostduinkerke.

Totale verliezen : TEKEN DES TIJDS ?

Het is werkelijk bevreemdend, dat de totale verliezen altijd de kop opsteken wanneer het slecht gaat in de visserij! De statistiek hierover liegt er niet op. Doorgaans gebeuren deze dan nog bij niet te slecht weder en even doorgaans wanneer niemand in de omtrek is.

We herhalen dat het wel een toeval kan zijn, daar dan is dit toeval wel bijzonder aan bepaalde vaste omstandigheden verbonden.

Dat men er algemeen zo over denkt en zelfs in de naaste kringen, duidt wel op de gezegden die men hier en daar opvangt. Zo hoorden wij onder meer „de dezen zal wel gelukkig zijn”, „net kon niet beter passen voor hem”, „had hij

zijn schip moeten verkopen, wat had hij er voor gekregen?”, „het heeft mij niet verwonderd”, „ik zou ook gelukkig zijn moest het met mijn schip gebeuren!”, „hij gaat er een ferme frank aan overhouden”.

Al deze gezegden die men gemakkelijk langs de kade kan opvangen, doen op zekere manier toch wel verontrustend aan. Als men een totaal verlies als een halve weldaad begint aan te zien. Dan is toch wel verzamelen geblazen om hier tegen op te komen. Dit verzamelen moet zowel vanwege de autoriteiten als vanwege de verzekeringsmaatschappijen komen. Het mag eenvoudig niet dat men er profijt bij zou heb-

ben als het eigen schip vergaat!

Daar zijn nog altijd de overgrote meerderheid van de serieuze reders het slachtoffer van. Het zijn deze mensen die men moet beschermen of die ten minste moeten aanvoelen, dat men wat doet.

Inderdaad doen herhaalde totale verliezen de verzekeringspremies stijgen zodat het de ganse varende gemeenschap is, die telkens het gelag betaalt. Jammer is ook wel dat een ernstig totaal verlies dan over dezelfde kam geschoren wordt en men die reder ook al scheef zou beginnen aan te kijken. Onlangs nog hoorden wij in de vismijn door enkelen die geen blad voor de mond namen, vaartuigen noemen waarmee het ook wel eens zou kunnen gebeuren! Dat is toch wel tekenend voor de heersende mentaliteit in bepaalde visserskringen!

In ieder geval, het legt de overheid een plicht op om nauwkeurig de omstandigheden van de voorgekomen totale verliezen uit te diepen en onverbidde maatregelen te treffen daar waar nalatigheden en verzuimen niet weg te denken zijn. Samen met de verzekeringsmaatschappijen dient men preventief op te treden om de pas af te snijden aan speculaties die het licht schuwen. Hiertoe dient in de eerste plaats de verleiding weggenomen en dit kan maar gebeuren wanneer de eigenaar overtuigd is, dat een eventueel totaal verlies hem geen baat kan opbrengen. In dit geval zou alle twijfel gewerd zijn bij een eventueel totaal verlies.

Samen met een ZEER VER uitgesponnen onderzoek en ondervragingen die ten slotte toch een afschrikwekkende en zenuwslopende werking zouden hebben, zouden de verzekeringsmaatschappijen het initiatief dienen te nemen om nog slechts de commerciële waarde van de vergane vaartuigen uit te betalen met als enige korrektief de dekking van het krediet dat deze waarde zou kunnen te boven gaan. Trouwens we herinneren ons in Nederland een dergelijk aanbod vanwege een verzekeringsmaatschappij en de betwisting voor de rechtbank die de verzekeringsmaatschappij in het gelijk stelde omdat deze laatste bewees dat de eigenaar van het verloren gegane vaartuig voor deze commerciële waarde een eender vaartuig op de markt van tweedehandse vaartuigen kon bekomen. De rechtbank besloot dat, op deze manier de reder niet geschaad werd in zijn belangen. Wel werd een genotsderiving toegekend die overeenkwam met de tijd dat de rechtbank nodig oordeelde om zich een gelijkwaardig vaartuig aan te schaffen. We menen dat het tijd is dat de verscheidene verzekeringsmaatschappijen zich hierover beraden. Ten slotte moeten deze maatregelen aan de reders ten goede komen, want het zal het de maatschappijen mogelijk maken de verzekeringspremies laag te houden. De miljoenen die nu verspild worden aan, misschien wel enkele zorglozen, zullen dan echter aan de ganse visserijgemeenschap profiteren. We menen dat dit zeker wel verkieslijker is en dat het geboden is in die richting te gaan.

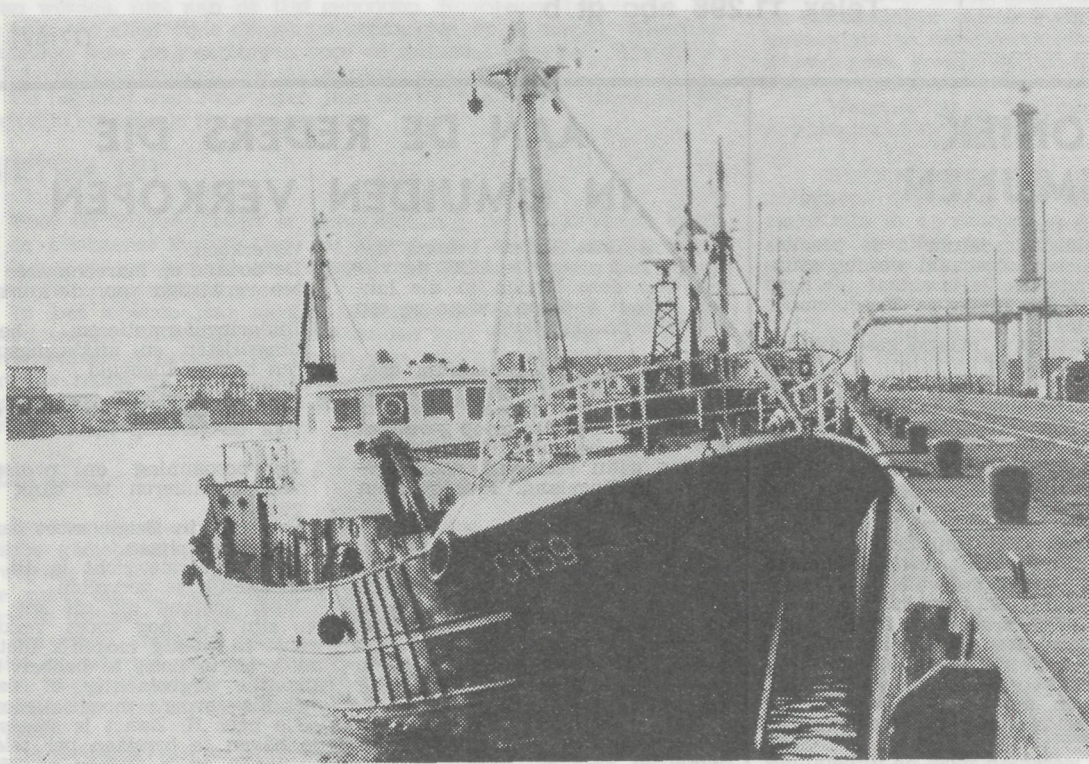
**REDERS en
VISSERS,
voor uw
SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING
wendt U in volle
vertrouwen tot de**

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80 11 01

(7390V)



Een mooie opname van de N.159 «Avondster» in de Oostendse vissershaven. Voor dit stalen vaartuig was geen weg terug.