

Eerste stalen treiler van de Scheepswerf Deweert-Crekillie wordt prachteenheid De O.141 „DON BOSCO“ tewater gelaten

912
206
116
514

Wij herinneren ons nog heel precies de periode waarop de heer Deweert Jozef, huidig zaakvoerder van de gekende Oostendse scheepswerf Wwe Deweert-Crekillie en Zonen P.V.B.A. besliste over te schakelen van de traditionele houten scheepsbouw op de stalen konstruktie.

Tijdens de afgelopen week hebben wij hem nagegaan; beangstigd om ook maar de geringste kleinigheid; bezorgd om alles en nog wat; steeds uitzierende of alles toch maar in orde zou zijn voor het grote ogenblik waarop zijn eerste stalen treiler tewatergelaten zou worden. Daarin was hij ten andere goed gerugsteund door zijn knappe medewerkers Lucien Simoens, ingenieur Johan Verhoest en zijn meesterknechten.

Alles is opperbest verlopen; het werd een prachtdag voor de feestvierende scheepswerf en een mijlpaal in de verdere uitbating van het bedrijf. Een dag die een stimulerende kracht moet betekenen om op de ingeslagen weg verder te gaan en de overige tewaterlatingen met een veel geruster gemoed tegemoet te zien.

De werf Deweert beschikt over een moderne installatie en volledig nieuwe gereedschappen; het personeel is bijzonder bevoegd, terwijl de bouwer zelf de nodige ondervinding heeft opgedaan, sedert hij op 22-jarige leeftijd de volledige uitbating van het bedrijf in handen kreeg.

Misschien is het zo dat de «mens» Deweert niet kan veranderen, omdat hij in zijn streven naar kwaliteit steeds bezorgd is om het resultaat van zijn arbeid... maar dat... dat is dan weer enerzijds een karaktertrek die wij scheepsbouwer Deweert benijden en ons anderzijds gelukkig maakt dat er in ons scheepsbouwbedrijf nog dergelijke mensen aan te treffen zijn.

In ieder geval, aan de scheepswerf Deweert-Crekillie, een gemeend proficiat, en... tot binnenkort voor een tweede tewaterlating.

heer Rubben Werner, zoon van de heer Rubben Maurice, zaakvoerder van de rederij «Rudo»

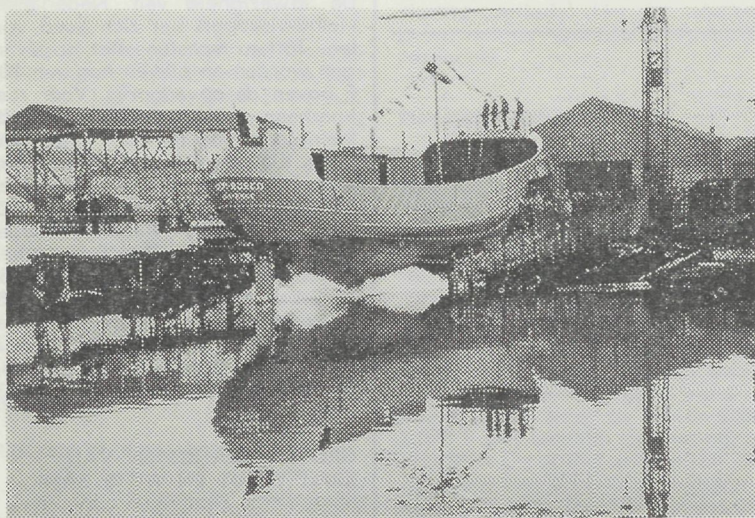
De zegen van God werd ingeroepen door onze visserijalmoezenier, de E.H. Corneillie die het schip doopte in een pakkende stilte.

Dan kwam het grote ogenblik waarop de meter het traditionele lint doorknipte en de symbolische fles schuimwijn openspatte tegen de voorsteven van de prachtige treiler. Een moment die wij ons zeker lang zullen geheugen, want het was inderdaad groots toen de O.141 «Don Bosco» onder luid gejuich en handgeklap de slede afliep en statig in het water gleeed. Geen opspattend water, geen enorme waterverplaatsing, geen geweldige deining. Niets hiervan, omzeggens ogenblikkelijk lag het vaartuig stil, en kon het versleept worden naar de kaaimuur waar thans de verdere bouw kan geschieden.

alles in het werk zal stellen om van de O.141 «Don Bosco» een parel te maken. Hiermede zullen we bewijzen dat we inzake konstruktie en afwerking in niets zullen moeten onderdoen voor andere werven, noch binnenlandse noch buitenlandse.

In naam van de werf wil ik de rederij «Rudo» bedanken voor het vertrouwen dat zij gesteld heeft in de scheepswerf Deweert bij haar overschakeling van hout naar staalbouw. Dit vertrouwen heeft de uitgelezen groep gespecialiseerde werklieden en technici in de gelegenheid gesteld te tonen waartoe zij in staat zijn. Daarom feliciteer ik van harte onze mannen voor hun prestatie.

In deze felicitaties wil ik ook de heer Rubben, zaakvoerder van de rederij «Rudo» betrekken. Ik ben ervan overtuigd, Maurice dat U de O.141 zeker zo goed



Midden een grote belangstelling glijdt de O.141 «Don Bosco» van stapel. (foto J. Praet)



Dit is de O.140 «Don Bosco» die Maurice Rubben samen met zijn schoonbroeder Alex Jungbluth uitbaatte en die in januari 1962 volledig uitbrandde.

Zaterdagmiddag heerste er op deze scheepsbouwerven, aan de Nieuwe Werfkaai te Oostende een bijzondere drukte. Dit had dan ook evenwel een bijzondere reden want omstreeks 4 uur gleeed onder luid applaus van de talrijke menigte de O.141 «Don Bosco» van de rederij «Rudo» uit Oostende te water.

Onder de talrijke aanwezigen bemerkten wij ondermeer volksvertegenwoordiger Dries Claeys, de heer Rubben Maurice, echtgenote en zoon Werner van de rederij «Rudo p.v.b.a.», de heer Becu René, havenkapitein en directeur van de Stedelijke Vissershaven, de heer Vandenberghen Prosper, directeur van de verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen «Hulp in Nood» en de Cooperatieve SCAP, de heer Berbiers André, directeur van de O.V.A. met een delegatie van dit organisme, de heer Hen-

dryckx Wilfried, waterschout, de heer Zanders Frans, sekretaris van de Oostendse Vismijn, de heer Jeroose Joseph, directeur van de Beroepsvereniging «Hand in Hand», te Zeebrugge en de heer Declerck, conducteur van Bruggen en Wegen.

Het spreekt vanzelf dat ook een bijzonder groot aantal reders en gekenden uit de visserijmiddens aanwezig waren.

DE PLECHTIGHEID

Het moet zowat halfvier geweest zijn toen de eerste zware hamerslagen gehoord werden en de blokken, die de prachtig groen geschilderde «Don Bosco» voorlopig nog op haar plaats hielden één voor één verwijderd werden.

Het was mevrouw Deweert Joseph, die het meterschap had aangevaard terwijl als peter optrad de

DE RECEPTIE

Hierop greep in de eetzaal van de feestvierende werf een receptie plaats waarbij alle genodigden vergast werden op een verwarmende drank en een sigaar. Het was tijdens dit gezellig samenzijn dat de heer Johan Verhoest, technisch verantwoordelijke van de scheepswerf Deweert-Crekillie het woord voerde tot de aanwezigen, en zich ondermeer als volgt uitliet:

«Dames, Mijne Heren,

Belast met de technische leiding van de werf, heb ik het genoegen U welkom te heten op deze kleine receptie ter gelegenheid van de tewaterlating van onze eerste stalen treiler.

De rederij «Rudo» mag er van verzekerd zijn dat de werf niets aan het toeval zal overlaten, doch

kent als gelijk welke van Uw binenzakken. Niets is U ontgaan en w hebben Uw suggesties naar waarde weten te schatten, want wij zijn er ons van bewust dat er nog altijd iets valt bij te leren. Voor ons zijn al de praktische details van mensen die de visserij kennen van uiterst belang. Aan de andere kant ben ik er zeker van dat U daarenboven ook iets hebt bijgeleerd. Een wederzijdse verstandhouding tussen de reder en de werf of tussen de visser en de techniker is de enige oplossing om het hoofd te kunnen bieden aan de zeer snelle ontwikkeling in de zeevisserij, zowel op het gebied van de visserijtechniek als binnen het domein van het eigenlijke vissersvaartuig.

vervolg blz. 11

De tewaterlating van de 0.141 „Don Bosco”

Vervolg van blz 3

Gedurende die enkele dagen dat hier op de werf werk, had ik de gelegenheid met enkele vaklui een woordje te wisselen. Allen verklaarden zij spontaan de grote waardering welke zij hebben voor dhr Deweert. Een goe-

« goeie reis » of beter « toe de naoste reize ».

Totdaar deze toespraak van de heer Johan Verhoest, die thans als scheepsbouwkundig ingenieur zijn loopbaan zal verder zetten in dienst van de scheepsbouwer Deweert-Crekillie, en ten dienste van de konstruktie van prachtige en degelijke vissersvaartuigen.



Een blik op de plechtigheid Van l.n.r. Mevrouw Rubben Maurice ; scheepsbouwer Deweert Joseph ; mevrouw Deweert Joseph, de meter van de 0.141 « Don Bosco » met naast zich peter Rubben Werner ; mevrouw Wwe Rubben Theodoor met rechts van haar zoon Rubben Maurice ; onze visserij-aalmoezener E.H. Corneillie. — (foto Roland)

de baas en knappe vaklui leveren goed werk en ik geloof dat dit de beste waarborg is voor de rederij.

Beste Meter, neen, dit is nu geen begin van een nieuwjaarsbrief, maar enkel een inleiding om U te bedanken voor de elegantie waarmee U het schip te water liept... samen met de peter vormde U een aardig koppel.

In naam van de werf bedank ik U allen voor Uw tegenwoordigheid en wens aan de rederij

Daarop werd het woord gevoerd door de heer Vandenberghe, die hulde bracht aan het initiatief en de durf van de reder en het zeer knap werk van de scheepsbouwer, die daarmee bewezen heeft ook stalen schepen te kunnen bouwen.

Tenslotte werd een heildrank gehouden op de verdere goede afloop van de onderneming, en dit zowel voor de rederij als voor de scheepswerf.

De technische gegevens van de 0.141 „Don Bosco”

De 0.141 « Don Bosco » is een middenslagtreiler van het klassieke type, met de volgende hoofdafmetingen: lengte over alles 27,70 m., lengte tussen de loodlijnen: 23 m., breedte op het spantflens: 6,40 m., holte in de zijde 3,20 m en diepgang achter: 3,10 m.

De 0.141 « Don Bosco » is voorzien van vijf waterdichte schotten. De nieuwste Oostendse eierheid zal voorzie zijn van een hydraulische stuurmachine van het merk « Seffle » uit Zalthommel, terwijl de schroef van het merk Zaltbommel is. Deze apparatuur is genoegzaam gekend in onze visserijmiddens, opdat de

toekomst gerust mag tegemoet gezien worden.

De inhoud van tanks is respectievelijk de volgende voor drinkwater 3000 liter, voor de brandstof zijn drie tanks voorzien met een gezamenlijke inhoud van 24000 liter. De elektrische installatie waarvan de stroom zal toegevoerd worden door de hoofdmotor bedraagt 110 V.

De hoofdmotor van de 0.141 « Don Bosco » is een ABC-motor van 300 PK bij 500 toeren per minuut en een meta.brevo hydraulische klerkoppeling.

Verder is er nog een Hatz hulpmotor van 17 PK bij 1.800 omwentelingen per minuut.

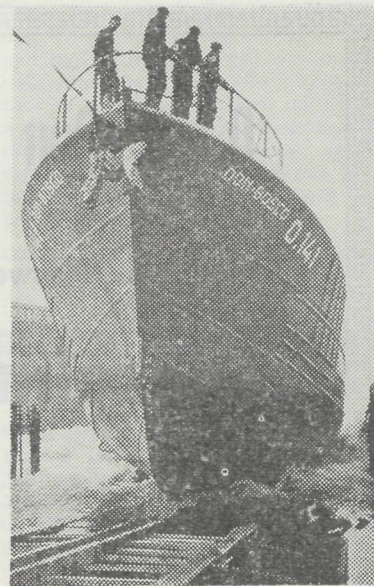
Op deze nieuwbouw koter wordt een Seffle hydraulische stuurmachine toegepast die aan de Belgische kust reeds meerdere bekendheid heeft gekregen o.a. door de demonstratievaarten met de « El Hesondo ». De uitvoering van deze stuurmachine is met het zogenaamde « knuppel » systeem, d.w.z. liet manoeuvreren in de stuurhut geschiedt d.m.v. een manoeuvreerhandle (in plaats van een handle kan ook een klein stuurwiel worden toegepast).

Hoewel deze uitvoering voor de Belgische visserij nieuw is wordt deze reeds op grote schaal in Nederland en de Scandinavische landen toegepast.

Door de hoofdmotor wordt een hydraulische pomp aangedreven, waardoor de manoeuvreertijd van het roer van boord naar boord ca. 12 sec. bedraagt.

Volgens de eisen van Scheepvaartinspektie is een elektrisch gedreven reservepomp medegeleverd, die van de brug af te starten is.

Deze pomp kan tevens bijgeschakeld worden bij laag toerental van de hoofdmotor tijdens het manoeuvreren.



Nog een blik op het ogenblik dat de 0.141 « Don Bosco » van de slede glijdt. — (foto Roland)

De rederij „RUBBEN-DOLFEN”

De rederij « Rudo p.v.b.a. » werd gesticht op 22 april 1963 met als vennoten Rubben Maurits, die tevens zaakvoerder is, zijn echtgenote Dolfen Margaretha en hun oudste zoon Werner.

X X X

Het past dan ook even deze onderneming in een nader daglicht te stellen. De beslissing om tot de bouw van een nieuw vaartuig over te gaan was reeds lang aan het rijpen in de gedachte van Rubben Maurice, die toen nog met zijn schoonbroeder, Jungbluth Alex, de 0.140 « Don Bosco » uitbaatte.

De zaak kreeg evenwel pas vaste vormen toen op 4 januari 1963 de 0.140 « Don Bosco » volledig uitbrandde en als verloren moest aanzien worden. Toen gingen de beide vennoten ieder hun weg. Alex Jungbluth liet op een andere scheepswerf een stalen middenslagtreiler bouwen, terwijl Maurice Rubben overging tot de stichting van een P.V.B.A. waarvan de naam gevormd werd door de samentrekking van de beide familienamen van het echtpaar RUBBEN en DOLFEN, en men kwam tot de rederij « Rudo ».

Maurice Rubben is thans zaakwaarnemer van de onderneming. Hij werd geboren te De Panne op 23 februari 1915. Zijn vader, Theodoor Rubben was zelf een oud-IJslanndvaarder die — ten tijde van de Oosthoekenaars en de zeilschepen — vaak voor zes maanden op zee verbleef en met de ruimen volstokvis naar huis kwam. Het spreekt dan ook vanzelf dat ook de jonge Maurice zijn brood in de visserij zou moeten gaan zoeken. Als knaap trok hij naar de Visserijschool in De Panne alwaar hij tot zijn veertiende jaar school liep.

In 1929 trok hij voor de eerste maal naar zee aan boord van de 0.270 van zijn oom, Karel Walraeve. Hij werd aangemonsterd als jongen en hielp mede tijdens het beoefenen van de kust- en middenslagvisserij. Zijn tweede vaartuig werd de 0.120 « Gabriella ». Aan boord van dit schip voer hij respectievelijk als jongen, lichtmatroos, matroos om tenslotte op amper 22-jarige leeftijd het bevel ervan te voeren. Dit was begin 1937. Ondertussen had hij in 1936 met goed gevolg het examen van schipper 2e klasse afgelegd.

vervolg blz. 13



De voortdurende ploeg van de scheepswerf Deweert-Crekillie, die in de komende maanden heel wat werk heeft af te leggen. — (foto Roland)

De tewaterlating van de O.141 „Don Bosco”

(Vervolg van blz. 11)

In het jaar 1938 legde hij het eksamen van schipper 1e klasse af en in januari 1939 kreeg hij het bevel op de N.64 van de « Nieuwpoortse Rederij ». De N.64 was een nieuw vaartuig dat gebouwd werd op de scheepswerf J. Denye uit Oostende en was uitgerust met een motor van 200 PK. Naast zijn druk leven, had Maurice ook wel even de tijd om aan de liefde te denken en zo gebeurde het dat hij tenslotte op 4 februari 1939 in het huwelijk trad met Margaretha Dolfen.

Ondertussen was de oorlog uitgebroken, maar dit betekende voor Maurice Rubben geen belemmering van de activiteiten. Gedurende gans de oorlog voer hij vanuit Nieuwpoort ter visserij uit. Zo werd hij ondermeer aangemonsterd als matroos aan boord van de N.12 van Jungbluth Karel en als motorist op de N.118 van Jungbluth Alex, die achteraf zijn schoonbroeder zou worden. Zes maanden later kreeg hij het bevel op de N.118.

NAAR OOSTENDE

Tot nog toe had Maurice Rubben steeds te De Panne gewoond. Bij het

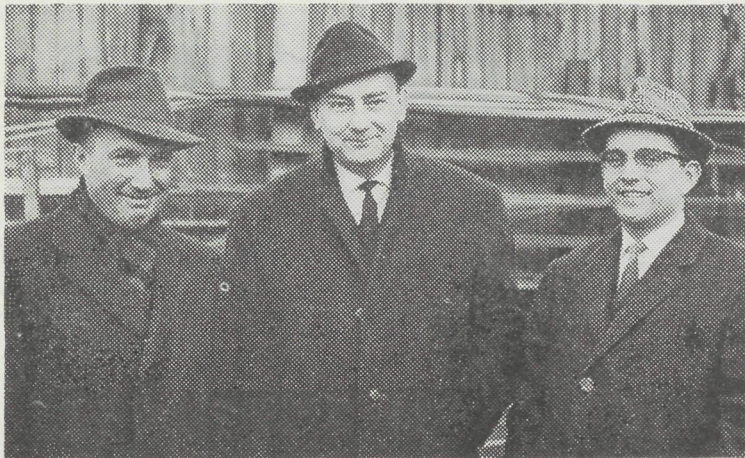
beëindigen van de jongste wereldoorlog in 1945 kwam hij met zijn familie naar Oostende. Dadelijk kreeg hij vaart en werd aangemonsterd als schipper aan boord van de O.109 van reder Decroet Louis. Dit vaartuig was pas terug uit Bilbao en zou gedurende vijf jaar ter visserij uitvaren onder bevel van schipper Maurice Rubben. Ondertussen had hij ook het eksamen van motorist + 500 PK met goed gevolg afgelegd.

ZELF REDER

De doelstelling van schipper Rubben reikten evenwel verder en zo kwam het dat hij tenslotte in 1951 — samen met zijn schoonbroeder Jungbluth Alex — overging tot de aankoop van de O.140 « Jozef-Marcel » die tot dan toe eigendom was van reder Maes Frans. Het vaartuig kreeg de nieuwe naam « Don Bosco » en voer ter visserij uit onder het bevel van schipper Maurice Rubben die het voerde tot in 1958.

Tenslotte kwam die rampzalige laatste reis waarbij de O.140 « Don Bosco » op 4 januari 1963 nabij de kust van Southampton volledig uitbrandde.

De verdere activiteiten van de Scheepswerf Deweert - Crekillie



Oef ! Het is voorbij en er kan weer gelachen worden door de heer Deweert Joseph de scheepsbouwer en zijn twee voornaamste medewerkers Lucien Simoens en ingenieur Verhoest. — (foto Roland)

Meteen werd een eerste stap gezet in de verdere evolutie van de scheepswerf Wwe Deweert-Crekillie & Zonen P.V.B.A. Het dient gezegd dat, sedert de overschakeling van houten scheepsconstructie op staalbouw de activiteiten van vernoemde scheepswerf een zelden geziene ontwikkeling hebben gekend. Zo pas werd een eerste stalen treiler

tewatergelaten, en reeds liggen de platen en spanten klaar voor een tweede eenheid van hetzelfde type, voor rekening van reder Maesen Jacobus, die op het einde van 1961 zijn vaartuig, de O.187 « Jules Denye » verloor, welke hij uitbaatte samen met de weduwe van de gekende scheepsbouwer Jules Denye.

Verder dient nog de constructie aangevat van een kleine hekkreiler van 24 meter lengte voor rekening van reder Plaetevoet Roger uit Nieuwpoort terwijl ook een bestelling van een hekkotter van 18 meter lengte dient voltooid voor rekening van reder Wynsberghe Constant uit Oostende.

Verder konden wij vernemen dat nog verscheidene onderhandelingen aan gang zijn, zodat wij ons in de nabije toekomst aan een bijzonder drukke activiteit mogen verwachten op de betrokken scheepswerf, die geleid wordt door een jonge maar knappe ingenieur, daarin bijgestaan door de heer Simoens en zeer bekwame vaklui. — B

Z.465 „Asdic” te Zeebrugge gedoopt

Was het jaar 1963 rijk aan doopplechtigheden te Zeebrugge (er werden inderdaad niet minder dan 12 eenheden in de vaart gebracht), het jaar 1964 belooft niet minder gevuld te worden. Verscheidene nieuwe eenheden zijn immers in aanbouw, zowel te Zeebrugge als in Nederland.

Voor de eerste doopplechtigheid dit jaar zorgde reder Léon Gheselle, wonende Koning Leopold III-laan, 123, te Zeebrugge, met de moderne middenslagtreiler Z.465 « Asdic », 'n houten vaartuig van 91,43 bruto-ton gebouwd op de scheepswerf Gustaaf Haerincx te Zeebrugge. Deze reder startte in 1941 met de Z.465 (nieuwbouw), welke hij naderhand verkocht om in 1948 de Z.161 te kopen. Zeven jaar later, na ook dit vaartuig verkocht te hebben, werd de Z.462 gebouwd, naderhand in oktober 1962 verkocht aan reder Léon Jonckheere-Dobbeleere uit Heist.

firma Brusselle uit Nieuwpoort en de stuurinrichting van Seffle uit Zaltbommel. Het vaartuig is tevens voorzien van alle moderne navigatie-instrumenten zoals Decca Plotter, radiozender en -ontvanger, twee dieptemeters en richtingzoeker. De netten werden door Albert Pauwaert uit Zeebrugge geleverd.

Bij ons bezoek aan het vaartuig konden wij er ons rekenschap van geven dat alles tot in de puntjes verzorgd werd, zowel afwerking als uitrusting, werkelijk niets ontbreekt er om het verblijf van de bemanning zo aangenaam als doelmatig te maken. In de refter werd een diepvries geïnstalleerd, elektrische verwarming doorheen gans het schip, W.C. met stortbad, enz enz.

DOOP EN BEMANNING

De Z.465 lag zondagnamiddag aan het staketsel bij de vismijn gemeerd alwaar zo overgegaan worden tot de traditionele doopplechtigheid. Deze werd verzorgd door E.H. Bart van Dongen, onderpastoor die hiermede tevens zijn eerste doopplechtigheid voltrok. Hij werd in deze taak bijgestaan door de meter mevr. Anna Neyts, echtgenote van de reder en door de peter, dhr Jaumain Hubert uit Zeebrugge. Naast de aanwezigheid van de scheepsbouwer dhr Gustaaf Haerincx, bemerkten we ook nog dhr Luc Danhieux, stadsarchivaris te Brugge en dhr De Gheest, cardioloog uit Blankenberge, benevens talrijke vrienden en bekenden van de reder.

Volgende bemanning zal zorgen voor de efficiënte uitbating van het nieuwe vaartuig: schipper Léon Gheselle, reder, motorist Roger Desmidt uit Zeebrugge en de matrozen Robert Gheselle, zoon van de reder, Roger Vervaecke, Zeebrugge en Fredy Dewulf uit Uitkerke.

De nieuwe eenheid zou midden de afgelopen week voor zijn eerste reis vertrekken naar de visserijgronden van het Kanaal voor een reis van 14 dagen.

Aan de reder en allen die mede gewerkt hebben aan het tot stand komen van deze fraaie eenheid bieden wij onze beste gelukwensen aan. Aan reder en bemanning goede vaart en behouden thuiskomst!

GEGEVENS OVER HET VAARTUIG

De Z.465 heeft een lengte over alles van 24,80 m., een breedte van 6,10 m. en een holte van 3,20 m. Voor de voortstuwung zorgt een Bolnes 6 cylindermotor van 300 P.K. bij 430 toeren per minuut. Deze motor werd geplaatst door de firma Crombez-Fockenier uit Zeebrugge. Verder bezit de Z.465 twee Lister hulpmotoren, respectievelijk van 38 en 12 P.K. De elektrische installatie werd bijzonder verzorgd door het huis Jaumain uit Zeebrugge en is stationair 220 V en ook 240 V. Beid. kunnen voor alle doeleinden gebruikt worden.

Ingebouwd werden opslagtanks voor mazout (inhoud 20.000 liter), voor smeerolie (350 liter) en voor drinkbaar water (1.400 liter). In het visruim, met kurk en schuimrubber geïsoleerd en met zink belegd, kunnen ruim 500 bennen geborgen worden. De keerkoppeling is van het merk Brevo met een reductie van 2,5 op 1. De Zaltbommel schroef heeft een doormeter van eventjes 2 m. De treuil is van de

Kaderwijziging

Bij Koninklijk Besluit van 13 november 1963, dat in werking treedt op 1 januari 1964, worden bij de Dienst van de Binnenvaart van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart twee betrekkingen van aamoezenier opgericht.

REDERS,
„HET VISSERIJBLAD”
IS UW VAKBLAD !