

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

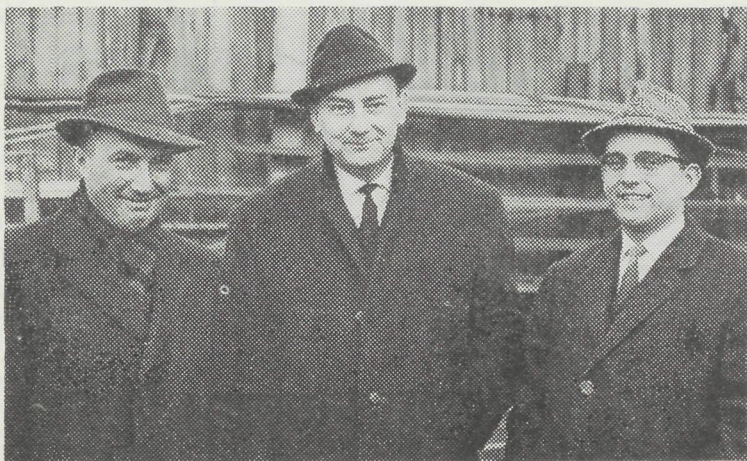
beëindigen van de jongste wereldoorlog in 1945 kwam hij met zijn familie naar Oostende. Dadelijk kreeg hij vaart en werd aangemonsterd als schipper aan boord van de O.109 van reder Decroet Louis. Dit vaartuig was pas terug uit Bilbao en zou gedurende vijf jaar ter visserij uitvaren onder bevel van schipper 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 konstruktie 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 Bestuur 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 !