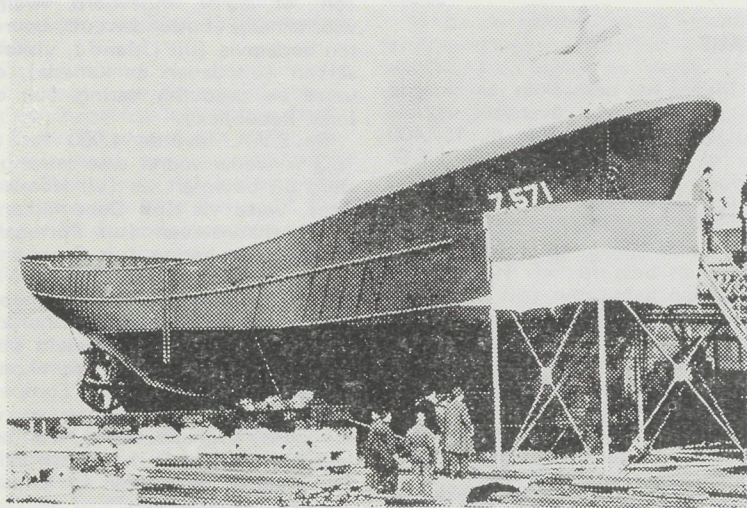


Eerste Zeebrugse Ijslander in het water gelaten



De Z.571 « Zephir » even voor de tewaterlating

Veranderingen in de Belgische vissersvloot, februari 1964

SCHRAPPEN UIT DE VLOOT:

- O.490 «St. Antonius» — Eigenaar: C.P. Wynsberghe-Barbaix. Geschraapt op 5.2.1964.
Z.478 «Willy-Robert» — Eigenaar: Desmidt Camiel. Geschraapt op 14.2.1964.
Z.274 «Maria» — Eigenaars: Vandierendonck L. & Savels René. Geschraapt op 24.2.1964.

ERRATA:

- Z.482 «Breydel» — Bt. 49,23 i.p.v. 49,43.
Z.577 «Sabrina» — i.p.v. «Sabrina II».

NIEUWE VAARTUIGEN:

- O.26 «De Parel» — O.P.A.Z.; Nt. 31,38; Bt. 117; werf 13; staal; bouwjaar 1963; motor Baudouin; 300 pk; nr. 570079, bouwjaar 1963. Eigenaar: Wed. Calcoen Maurice-Haelewyck, G. Gezellestraat 12, Stene. Navigatie-instrumenten: RF - DN - DNP - DF - US. Bewijs van nationaliteit: 6.12.1964.
N.720 «André-Jeanine» — O.Q.C.T.; Nt. 19,33; Bt. 63,96; werf 38; staal; bouwjaar 1963; motor Bolnes; 200 pk; nr. 1959, bouwjaar 1963. Eigenaars: Mr. & Mevr. Marcel Vercouter-Bogaert, Albert I-laan 85, Nieuwpoort. Navigatie-instrumenten: RF - DN - DF - US. Bewijs van nationaliteit: 4.2.1964.

VERANDERINGEN VAN EIGENAAR:

- O.286 «Charles-Henri» — eigendom van Rederij Lans pvba (versche-

nen in het Belg. Staatsblad van 21.1.64, blz. 1505).

Adres: St. Antoniusplein 4, Oost. Navigatie-instrumenten: RF - R - DF - US - Decca.

Bewijs van nationaliteit: 14.2.1964.
N.715 «Marcel» — eigendom van Depotter Maurice.

Adres: Astridlaan 15, Nieuwpoort. Bewijs van nationaliteit: 10.2.1964.

Z.471 «Jan Bart I» — eigendom van Vantorre René & Armand.

Adres: Steenstraat 75, Heist a/zee. Bewijs van nationaliteit: 24.2.1964.

N.3 «Rita» — eigendom van: Rathe Julius.

Adres: Kaai 13, Nieuwpoort.

Motor: 100 pk inplaats van 100/120 (4).

Navigatie-instrumenten: DF bijvoegen.

Bewijs van nationaliteit: 27.2.1964.

Z.523 «Jeanne-Madeleine» — eigendom van Beernaert Camiel.

Adres: Graaf d'Ursellaan 37, te Heist a/zee.

Bewijs van nationaliteit: 27.2.1964.

NIEUWE MOTOREN:

Z.264 «King Charles the Second» — motor Scania Vabis; 120 pk; nr. 821.256, bouwjaar 1963.

O.46 «'t Zal wel gaan» — nieuwe motor G.M.; 100 pk; nr. 67147360, bouwjaar 1963.

VERANDERING VAN EIGENAAR EN THUISHAVEN:

Z.93 «Julien-Virginie» — wordt N.93 «Santa Maria».

Eigendom van Puystiens Fernand. Adres: Langestr. 7, Nieuwpoort.

Bewijs van nationaliteit: 19.2.1964.

Een Hollandse scheepswerf liet te Heusden-Nederland voor rekening van Raymond Claeys en C° de Z.571 «Zephir» in het water van de Maas glijden, aldus de vrijheid gevende aan de eerste Zeebrugse ijslander, die we deze zomer in België zullen mogen verwelkomen.

Deze stalen Zephir meet 38,00 m overmeten; 7,20 m breed en 4 m diep, en zal aangedreven worden door een Anglo-Belgian Company-motor van 700 pk bij 600 omw./min., voorzien van interkoeling, Kuypers hydraulische reductiekoppeling 2/1, straalbuis met bronzen zaltbommelschroef; 1 hulpmotor, koelinstallatie, centrale verwarming, evenals de totale afbouw zal geschieden onder aanneming van Van Rossum's motoren te Papendrecht; de hydraulische stuurmachine en de vislier zullen echter geleverd worden door de pvba Brusselle uit Nieuwpoort.

DE REDERIJ CLAEYS

Bij de tewaterlating van deze eerste ijslander van Zeebrugge, mogen we wel eens, samen met Raymond Claeys, terugblikken naar wat hij als reder reeds heeft verwezenlijkt en het valt ons onmiddellijk op dat Raymond Claeys in onverdeeldheid met zijn echtgenote en zijn schoonmoeder mevrouw Jeanette Savels-Haerincx, op onze kust ten persoonlijke titel eigenaar geworden is van een rederij met het grootste aantal vaartuigen; zonder een naamloze vennootschap of pvba te zijn, noch door een feitelijke vereniging met andere personen verbonden te zijn, bezit R. Claeys thans de Z.432 «Feniks» van 1932 (omgebouwd in 1958); de Z.548 «Flamingo» van 1953, de Z.560 «Viking» van 1955; de Z.570 «Triton» van 1960-1961 en en de Z.262 «Thetis» van 1945 (omgebouwd in 1963); terwijl hij in november 1963 de Z.226 «Zephir» verloor, die hij thans zal laten vervangen door de Z.571, opnieuw «Zephir» genaamd.

Een rederij opvoeren van ± 39 bruto-ton naar straks ± 500 bruto-ton in tien jaar tijds, is een prestatie waarin nog niet zo heel veel reders gelukt zijn en dat onze gehele bewondering afdwingt, te meer omdat R. Claeys deze rederij volledig beheert en leidt, zijn vloot onderhoudt, de verkopen regelt, enz. zonder er een ganse staf bedienden te moeten op nahouden.

x x x

Het dynamische van R. Claeys moge blijken uit zijn reactie tegen het verlies van de Z.226, in november 1963 omdat hij er in geslaagd is om te bewerken dat, 3 maanden na het verlies van de Z.226, reeds een andere en veel grotere eenheid in vervanging werd te water gelaten. Dat hij daarom dagenlang alle werven in België en in Nederland heeft moeten aflopen, is begrijpelijk; dat hij op een Hollandse werf is terechtgekomen is een toeval en een geluk geweest, anders ware de Z.571 nooit zo vlug in het water gekomen.

De werf kon R. Claeys een buitencans aan de hand doen zo de reder vlug genoeg zou durven en zou «kunnen» beslissen en dhr. Claeys heeft gedurfd en kon, hoewel hier toch dient gewezen te worden op de buitengewone ingenieuze inrichting van de werf die 3 werven heeft in Nederland en tevens werven in Ierland, Brazilië en Noorwegen en waar een schip van ca 200 bruto-ton in 4 stukken uit de werkplaats wordt gehesen om op de heling eenvoudig te worden aaneengelast en te water gelaten!

Intussen zien wij met grote belangstelling de verdere afbouw van het schip tegemoet om het te mogen begroeten in de komende zomer, terwijl wij de familie Claeys hartelijk gelukwensen met hun kapitaalwaardig nieuw kind dat, zo hopen wij, geen zorgenkind zal worden, maar zal blijken geboren te zijn met een lange en zeer rijke toekomst. — J.D.

Het verbruik van elektrische stroom in Oostendse Vissershaven

Art. 15 van de tariefverordening der Vissershaven bepaalt het tarief voor het verbruik van elektrische stroom eenvormig op 5,50 F per Kwh.

Dit betrekkelijk hoog tarief heeft tot gevolg dat de scheepsherstellers, die van onze slipways gebruik maken, moeilijkheden ondervinden om te concurreren tegen diegenen die elders herstellingen uitvoeren en aldaar het gewoon industrieel tarief kunnen genieten.

In acht genomen dat:

- de levering van elektrische stroom aan de slipways slechts een betrekkelijk geringe ontvangst voor de stad betekent (circa 30.000 F per jaar);
- de scheepsherstellers gewoonlijk hun eigen materieel gebruiken;
- de stijging van de bedrijvigheid van de scheepsherstellers onbetwistbaar een vermeerdering der

ontvangst van de Vissershaven tot gevolg heeft onder de vorm van slipwayrechten,

stellen uw Verenigde Commissies u voor, art. 15 van de tariefverordening der Vissershaven als volgt her vast te stellen:

«Het verbruik van elektrische stroom voor drijfkracht en verlichting wordt tegen de volgende tarieven aangerekend:

(1)	(2)
tot 50 Kwh	5,50 F
boven 50 Kwh tot 100 Kwh	5,— F
boven 100 Kwh tot 150 Kwh	4,50 F
boven 150 Kwh tot 200 Kwh	4,— F
boven 200 Kwh tot 250 Kwh	3,50 F
boven 250 Kwh	3,— F

Legende:

(1) verbruik per verblijf en per schip.

(2) Prijs per Kwh.