

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.

REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE – TELEFOON (059) 32 11 13-32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588.
VERANTW. UITGEVER: P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE

het
visserijblad

Vrijdag 7 september 1984 – Nr. 32

Na anderhalf jaar weer een treiler voor de Oostendse vissersvloot

O.137 „TWILIGHT” IN BEDRIJF GENOMEN

Bij een stralende zon en midden een massale belangstelling, lag zaterdagvoormiddag, rond de klok van elf uur, de gloednieuwe treiler O.137 „Twilight” te wachten op hetgeen komen moest, met name de doopplechtigheid van – eindelijk nog eens – een nieuw vaartuig voor de Oostendse vissersvloot. Wij hebben het in het nabije verleden al dikwijls geschreven, nl. dat het merendeel van de nieuwbouw voor onze vissersvloot op het konto van Zeebrugge komt. Daar heerst nog altijd een niet te remmen nieuwbouw, maar het is toch bemoedigend vast te stellen, dat nu ook Oostende aan versterking toe is en begint te beseffen dat van de Oostendse vloot welke uit 73 eenheden bestaat, er 50 zijn van meer dan 20 jaar oud en van de Zeebrugse vloot, welke 96 eenheden telt, er 57 minder dan 20 jaar oud zijn. Dit hoeft geen commentaar, maar mag als een belangrijke aanwijzing aanzien worden voor wat de ouderdom van de vloot betreft en dus de mogelijke rentabiliteit fel kan beïnvloeden.

Zoals wij het reeds vorige week schreven, het was anderhalf jaar geleden, dat nog een nieuwe eenheid aan de Oostendse vloot was toegevoegd. Dat gebeurde in maart van vorig jaar toen de O.51 „Stormvogel” in bedrijf werd genomen.

Zaterdag verdrong zich een grote menigte op de steiger van de Scheepswerven SCAP te Oostende waar de nieuwe „Twilight” lag afgemeerd. Inderdaad, een nieuwe, zeg maar tweede „Twilight” want iedereen herinnert zich nog de scheepsramp, die zich in juni van vorig jaar voordeed met de Z.34 „Twilight”. Toen liep dat vaartuig, ingevolge zware fouten van de schipper, vast in de Nieuwpoortse haven en ging reddeloos verloren. Wij mogen het dus als een bewijs van geloof in de toekomst van de visserij beschouwen dat de getroffen rederij, met name de Rederij Coudekercke – met Frans Verleene en Jean Vlietinck als vennoten – het toch aandurfden te investeren in een nieuwe treiler als vervanger van de ondertussen gesloopte Z.34 „Twilight”.

Zware financiële offers hebben die mensen zich moeten getroosten om minstens het startkapitaal te kunnen opbrengen voor de bouw van een nieuwe eenheid, terwijl de ontleende bedragen even veel inspanningen zullen vergen om de zaak gaande te houden. Maar kom, Frans Verleene en Jean Vlietinck, staan bij wijze van spreken al een eeuwigheid in het vak zodat hun vakbekwaamheid, hun kennis en vooral hun inzet garant staan voor een renderende exploitatie, want Frans zal einde deze week reeds de eerste reis zelf

meemaken, terwijl Jean voor de goede zorgen aan wal garant staat.

Niemand twijfelt er dus aan, dat de „Twilight” in het spoor zal lopen van de reeds eerder in bedrijf genomen grote bokkentrelers en een succesrijke carrière tegemoet zal gaan. Dat is in ieder geval, hetgeen wij de rederij, schip en bemanning toewensen.

Zeer grote belangstelling dus op de scheepswerven van SCAP zaterdagvoormiddag voor de doopplechtigheid. Onder de aanwezigen bemerkten wij immers secretaris-generaal Marcel Poppe van het Ministerie van Verkeerswezen, samen met directeur-generaal Robert Vancraeynest van hetzelfde departement van de heer Blomme, bestuursdirecteur-districtshoofd bij het Bestuur van Zeezeven. Verder de heer Dries Claeys, rustend volksvertegenwoordiger en voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij; de heer Opstaele, rechter bij het Arbeidshof en voorzitter van het Visserstehuis „De Bolle”; de heer Vandewalle, hoofdingenieur-directeur bij het Ministerie van Landbouw te Oostende; de heer Van Loo, hoofdwaterschout der Kust; de heer Guy Brabant, hoofdingenieur-directeur van administratie bij het Gewest van de Radio Maritieme Diensten; de heer

Hovart, directeur van het Rijksstation voor de Zeevisserij; de heer Van Roose, secretaris van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij te Oostende; de heer Caestecker, directeur van het Koninklijk Werk Ibis; de heer Van Gerwen, directeur van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid, afdeling Brugge; de heer Van Tuykom, van BP; de heer Cattoor, directeur van de Onderlinge Visafslag Oostende; de heer Deroose, directeur van de Beroepsvereniging Hand in Hand te Zeebrugge; de heer Hennaert, voorzitter van de rederscoöperatieve SCAP; de heer Van Ossel, secretaris van de beroepsvereniging Hand in Hand te Oostende; de heer André Baert van de Vislossersbond Van Waes en zijn vennoot; de heer Verbanck, ere-directeur van de stedelijke vismijn te Nieuwpoort; en verder natuurlijk de heren Vandenberghe, Praet en Klein van de bouwende werf, de heer Vandercruyssen van de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp en de heren Frans Verleene en Jean Vlietinck namens de rederij Coudekercke. En om de zaak helemaal vol te maken was er natuurlijk „Peter”, de heer Van de Sande, inspecteur bij de Centrale Administratie van de BTW te

(Vervolg op blz. 3)



Een mooi beeld van de „Twilight” even buiten de Oostendse havengeul.



O 137 „TWILIGHT”

eigendom van Rederij Coudekercke
 gebouwd bij Scheepswerven SCAP SV en voorzien
 van 1 BOLNES DIESELMOTOR type 6 DNL 170/600

KRUISHOOFD DIESELMOTOREN

De eenvoudig gekonstrueerde Bolnes dieselmotor wordt overal als krachtbron toegepast. Dankzij voortgaande ontwikkeling en toepassing van het kruishoofdsysteem, is de Bolnes dieselmotor een eerste klas ekonomo. Een bedrijfszekere, krachtige en zuinige dieselmotor.

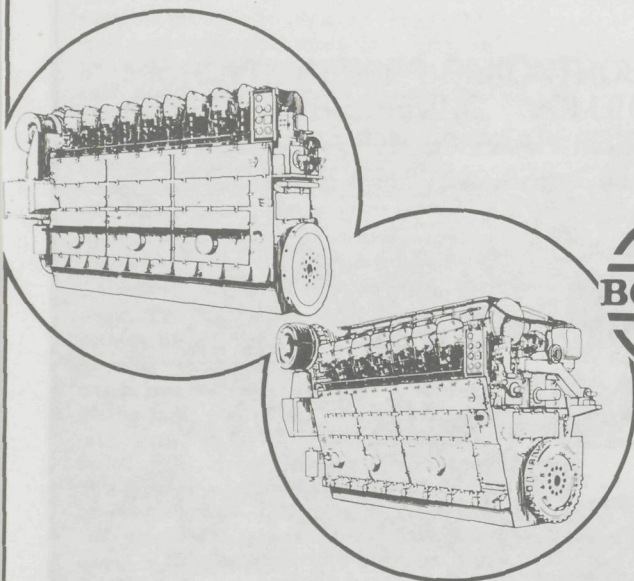
Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 400-1400 kW (545-1900 pk) bij 600 omw/min in lijn en 1400-2800 kW (1900-3800 pk) bij 600 omw/min met 10-20 cyl in V-vorm.

Vraag uitgebreide dokumentatie.

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

2930 AA Krimpen aan de Lek, Postbus 2003, Holland
 tel. 01807 - 14900, telex 22439

Vertegenwoordiger voor de Belgische visserij: SCAP SV
 H. Baelskaai 27, Oostende
 tel. (059) 32.29.51 - 32.09.31 - 32.09.32
 na 18.00 uur 70.45.32



*Wij wensen de bemanning van de O 137 „Twilight”
 goede vangst en behouden vaart.*

Brussel met zijn echtgenote en mevrouw Pol Desomer, echtgenote van de heer Desomer van de Generale Bankmaatschappij te Oostende die het meterschap over de „Twilight” had aanvaard. Daarnaast nog een hele reeks sympathisanten die meeleeften met de doopplechtigheid, te lang om hier te melden.

DE DOOPPLECHTIGHEID

Het was E.H. Corneillie die met de hem gekende zwier, met „kwast en wijwater” Gods Zegen over de „Twilight” borstelde waarop meter, peter, schipper en reders de traditionele Paasnagels voor, achter, bakboord en stuurboord in klopten.

Daarop begaf het ganse gezelschap zich naar een der loodsen van bouwende werf, die voor de gelegenheid feestelijk versierd was en waar een bijzonder geslaagde receptie plaats greep.

Namens de werf SCAP werd tijdens die ontvangst het woord gevoerd door de heer Praet, bedrijfsleider van de bouwende werf. Hierbij liet de heer Praet zich als volgt uit:

41 TREILERS IN TWINTIG JAAR!

In 1964 werd, in samenwerking met de toenmalige Scheepswerf Deweert, door S.C.A.P. het eerste nieuwbouwvaartuig, de O.141 „Don Bosco” afgeleverd.

Een vaartuig, uitgerust met een voortstuwingsmotor van 300 p.k., een hulpmotor van 12 p.k., een tweetrommel-visliet, zestien kilowatt elektrisch vermogen, een zender-ontvanger voorzien van het „Consol” navigatiesysteem, in Oostende beter gekend onder de naam „Pit en staker”, een dieptemeter en een richtingzoeker, bij onze vissers in die tijd beter gekend onder de naam „Directiefynder”.

En dat was het dan!

Met zijn ruim 98 brutoton werd dit vaartuig door ons afgeleverd voor iets meer dan 5 miljoen frank.

In 1964 noemden wij dit type vaartuig een middenslagtreiler. Nu, in 1984, twintig jaar later, zijn wij er getuige van geweest, hoe de O.137 „Twilight”, boven de doopvont werd gehouden en daarna toegevoegd werd aan de Oostendse vissersvloot.



De eigenlijke doopplechtigheid van de „Twilight”, altijd een moment dat intens beleefd wordt in de visserij.

De O.137 „Twilight”, het één en veertigste nieuwe vaartuig, afgeleverd door de firma S.C.A.P. in de afgelopen twintig jaar, is uitgerust met een hoofdmotor van 1.020 p.k., een hulpmotor van 140 p.k., een havengroep van 25 p.k., een zestrommel-visliet, een totaal van 215 kilowatt aan elektrisch vermogen, een uitrustung aan elektronische apparatuur, waaronder de meest gesofistikeerde toestellen, dienstig voor plaatsbepaling, voorzien van geheugens die de reeds gevolgde koers van het schip in zich opnemen en naar wens op een beeldscherm laten verschijnen, een knap uitgedokterd veiligheidssysteem, waarvan wij allen daareven de werking hebben kunnen zien en dat door onze firma, **als eerste in ons land** werd aangebracht.

Ziedaar wat anno 1984 als vissersvaartuig met een brutotonnenmaat van 24 ton voor mèer dan zestig miljoen frank, aan de visserij wordt geleverd.

Een vergelijking maken tussen 1964 en 1984 geeft ons zeer duidelijk een beeld van de enorme evolutie die wij, ook hier in onze eigen Vlaamse visserij, hebben gekend.

En dan zijn we er ons terdege van bewust, dat we, ten opzichte van de ons omringende landen met in het bijzonder Nederland als uitschieter, het veel te kalm-aan hebben gedaan. Over het verstandelijke aspekt willen we het hier niet hebben.

Wat direct opvalt ten huidige dage, is de grote verantwoordelijkheid die we op de schouder van schippers en bemanning leggen.

Voor ons, die de Rederij „Coudekercke” reeds jaren kennen, des te duidelijker na de doop van dit vaartuig, dat eigenlijk de naam „Twilight II”, zou moeten dragen, nadat de eerste „Twilight” op een wel bijzonder triestige wijze, juist door de schuld van de schipper en bemanning, aan zijn eind is gekomen.

Wij zijn er echter van overtuigd, dat het voor schipper Fernand Verleene en zijn bemanning een uitdaging betekent, met de O.137 „Twilight” op zee te trekken.

Wij stellen in hen alle vertrouwen.

De O.137 „Twilight” is er gekomen, mede dank zij de inzet van de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp, die voor ons de romp van het schip in onderaanneming bouwden, de firma Lowyck, die samen met ons, een volledig nieuw systeem van betim-

mering uitdacht en realiseerde, de firma Scherrens die instond voor het schilderwerk en er een yacht van maakte en de firma Hagegheman, die de verwarmingsinstallatie en het gedeelte sanitair verzorgde.

Al deze bedrijven willen wij danken voor de samenwerking en voor de kwaliteit van het door hen geleverde werk.

Wij danken de firma Bolnes die de hoofdmotor leverde, de firma Masson die instond voor de keerkoppeling, de firma Brusselle die ons de visliet en de stuurmachine leverde, de firma Van Voorden die straalbuis, schroef en schilferijmachine voor haar rekening nam, de firma Samofa die ons de hulpmotor leverde en de firma Bakker die ons van de elektrische machines voorzag.

Danken willen wij ook de verschillende administraties, die ons met raad en daad bijgestaan hebben. Wij laten het aan onze Directie over, later op de dag op dit punt meer in detail te treden.

Tot slot weze het ons toegelaten, de beide mannen, die achter de Rederij Coudekercke staan, ik noem de heren Frans Verleene en Jean Vlietinck, van harte geluk te wensen met hun nieuw vaartuig en hen tevens te danken voor het vertrouwen dat zij in onze firma stelden, door ons de bouwopdracht te geven.

Wij hopen, hen niet teleurgesteld te hebben.

Totdaar de heer Praet en het officieel gedeelte van de eigenlijke doopplechtigheid die besloten werd met een drink aan alle genodigden maar toch bleef de nieuwe „Twilight” centraal in de gesprekken staan. Dat mocht ook want het nieuwe vaartuig is werkelijk een pareltje van technisch vernuft.

EEN FEESTMAAL

Nadien greep een feestmaal plaats in het „Europa Hotel” te Bredene dat wordt uitgbaat door de heer en mevrouw Jean Slegers, feestmaal dat voor het merendeel in het teken stond van visprodukten want naast de Ardeense hesp met gerookte zalm werd ook een portie heerlijke tarbot opgediend. Het

(Vervolg op blz. 5)

VOORTREFFELIJK FEESTMAAL

Het is niet de eerste maal dat de heer en mevrouw Jean Slegers en hun personeel, de gastheer zijn van een groep mensen uit de visserijmiddens. Het „Europa Hotel” te Bredene a/zee zette reeds eerder haar deuren open, ondermeer n.a.v. de algemene vergaderingen van de rederscoöperatieven SCAP en Hulp in Nood maar ook ter gelegenheid van de doopplechtigheid van voorgaande vissersvaartuigen, o.a. van de Z.185 „Emerald Star”.

Ook voor de doop van de O.137 „Twilight” hadden de werf en de reders hun keus laten vallen op voornoemd hotel en andermaal is dat een wijze beslissing gebleken. De bediening was voorbeeldig, de opgediende gerechten waren van topkwaliteit en de sfeer die achteraf heerste, maakte de zaak helemaal rond. Jean Slegers en zijn staf medewerkers hebben dus nog maar eens bewezen, dat zij hun taak aan kunnen. Het keukenpersoneel stond onder leiding van de gekende chef Germain Maes, lesgever aan de hotelschool te Oostende.

BOLNES, STUWKRACHT IN STAAL VOOR O.137 „TWILIGHT”

In de O.137 „Twilight” is een 6-cilinder Bolnes Dieselmotor met een vermogen van 1.020 pk bij 600 omw/min geïnstalleerd.

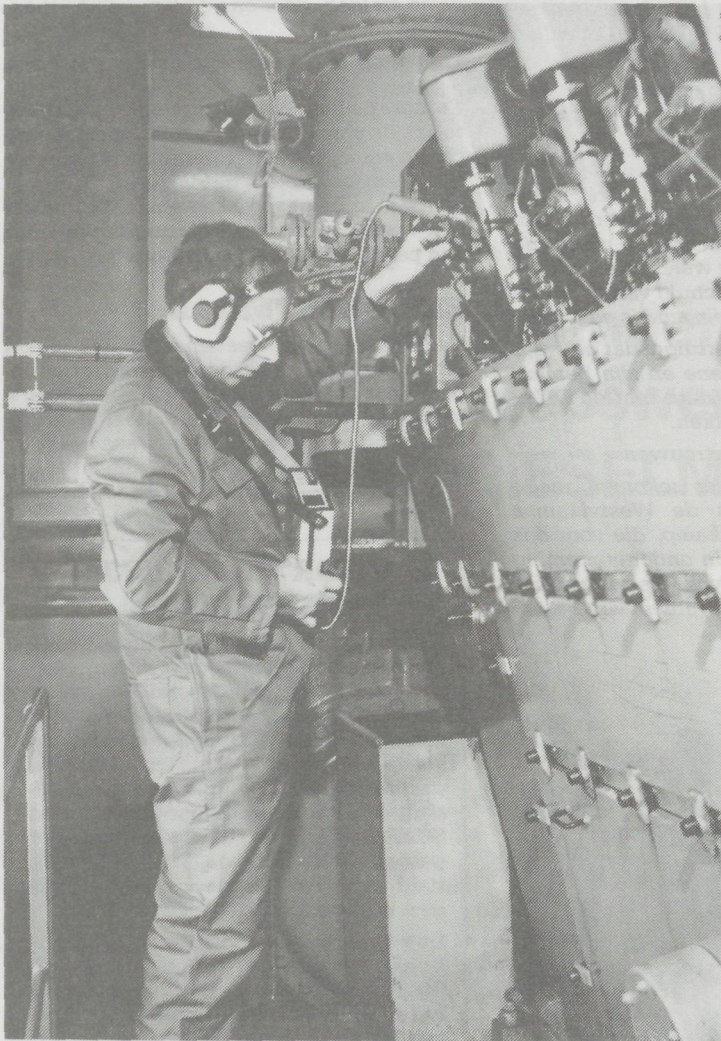
De medium-speed dieselmotor met kruishoofd-spoelzuiger staat bekend om zijn uitzonderlijk laag smeeroelieverbruik en door zijn kruishoofd-constructie is de dieselmotor een zeer onderhouds vriendelijke motor, hetgeen tijd en kosten bespaard.

- krukas, lagere en kruishoofd-spoelzuiger eisen zelden onderhoud,
- goede toegankelijkheid tot alle bewegende delen zonder een verregaand demontage van andere motoronderdelen,
- door eenvoudige constructie zijn zelfs met eenvoudige middelen reparaties uit te voeren,

In het servicepakket heeft Bolnes een aantal activiteiten opgenomen die voor de „Bolnes-gebruiker” kostenbesparend zijn. Dit zijn de volgende activiteiten:

MOTORDIAGNOSE

Motordiagnose is een onmisbaar onderdeel van de service-organisatie geworden. Door het uitvoeren van vooraf geplande diagnoses neemt de betrouwbaarheid van de installaties toe, terwijl servicebeurten en financiële uitgaven gepland kunnen worden. Tevens wordt het risico van hoge reparatiekosten verkleind.



Het uitvoeren van een motordiagnose.

KLANTEN INFORMATIE SYSTEEM

Dit betreft een systeem van mededelingen en instructies waarbij de „Bolnes-gebruiker” periodiek geïnformeerd wordt over modificaties van constructie en over wijzigingen en/of vernieuwingen van de onderhouds- en bedieningsvoorschriften van zijn installatie. Hiermee wordt bereikt dat de installatie „up-to-date” blijft, waardoor kostenbesparing ontstaat.

SERVICE TRAINING

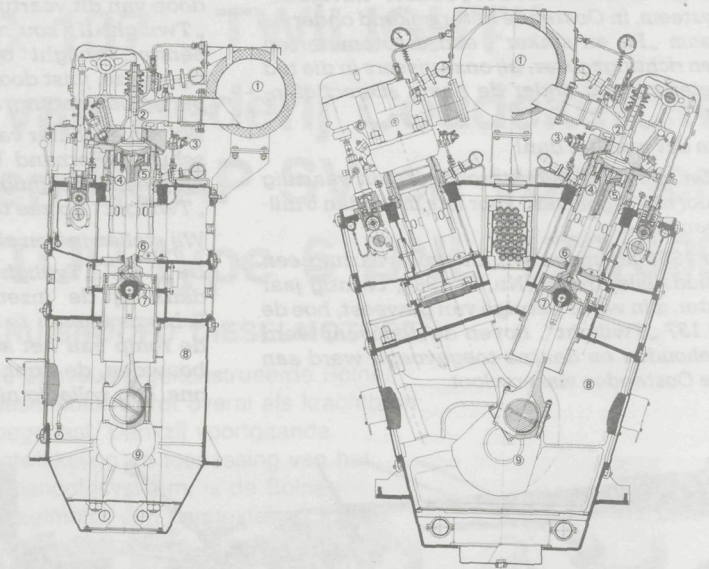
De dieselmotor is door zijn eenvoudige constructie uitstekend geschikt voor het zelfstandig verrichten van de meest uiteenlopende onderhoudswerkzaamheden, hetgeen in veel gevallen tijd- en kostenbesparing oplevert. Om machinisten, technische specialisten en monteurs vertrouwd te maken met die werkzaamheden aan Bolnes installaties, worden periodiek service trainingscursussen georganiseerd.

De huidige Bolnes dieselmotoren worden zowel in lijn als in V-vorm gebouwd. De vermogensrange bedraagt 367 pk - 3800 pk max. bij 600 omw/min.

ENERGIEVERBRUIK

Het brandstofverbruik bedraagt 146,5 g/pk.uur en zonder aangebouwde smeerolie- en koelwaterpompen zelfs 143,5 g/pk.uur. Dit volgens ISO-norm met een tolerantie van 5%. Het smeeroelieverbruik bedraagt 0,5 g/pk.uur terwijl de standtijd van de cartersmeerolie gemiddeld 16.000 uur bedraagt.

Voor meerdere inlichtingen kunt u zich wenden tot onze vertegenwoordiger in België, de fa. S.V. SCAP of ons hoofdkantoor te Krimpen a/d Lek, telefoon nr. 01807 - 14900, de heer J. Verhoeven: toestel nr. 26. Na kantooruren 01804-26924 Dhr. G. Groenewegen-v.d. Weijden. Toestel nr. 51. Prive 01807-15946.



Verklaring van de cijfers

- 1 Uitlaatgassenverzamelleiding voorzien van expansiebalgen
- 2 Langspoeling met één centraal geplaatste uitlaatklep materiaal Nimonic 80 A
- 3 Twee ééngats verstuivers, absoluut rookloze verbranding
- 4 Losse verwisselbare koelwatermantel met verchromde cilindervoering
- 5 Oliegekoelde zuiger
- 6 Afdichting om zuigerstang - geen vervuiling van carter smeerolie
- 7 Kruishoofd, tevens spoelzuiger, geen zijdelingse druk op werkzuiger
- 8 Van staalplaat gelast frame
- 9 Krukas zijdelings uitneembaar



was tijdens dat feestmaal dat enkele toespraken werden gehouden met als eerste spreker, de heer Van de Sande, de peter van de „Twilight”. De heer Van de Sande, die ambtshalve sedert enkele jaren nu ook met de zeevisserij gekonfronteerd wordt, liet zich als volgt uit:

Vandaag 1 september 1984 is het een heuglijke dag voor vele mensen hier aanwezig.

Om te beginnen voor de echtgenoten Frans Verleene-Pincket en Jean Vlietinck-De Decker omdat een paar uur geleden hun nieuwe schip, de O.137 „TWILIGHT” werd gedoopt.

En het mag gezegd worden, het is een prachtig schip, een schip dat mag gezien worden.

Vervolgens is het ook een mooie dag voor de Scheepswerf Scap.

Wanneer ik deze morgen de heren Pros Vandenberghe en Jozef Praet gade sloeg, meende ik te zien, dat zij gelukkig waren omdat ze samen zo'n mooi schip hebben kunnen afleveren. Men zag het hen werkelijk aan, dat zij met hart en ziel, zij het dan in brede zin, aan de bouw en de afwerking van het schip hadden meegewerkt.

Hetzelfde kan gezegd worden van de heer Van der Cruyssen van de Westvlaamse Scheepswerven, die instond voor de bouw van de romp.

Ook voor mij is het een onvergetelijke dag omdat men mij heeft uitverkoren om het peterschap over dit nieuwe schip waar te nemen.

Ik houd er dan ook aan de reders en hun respectieve echtgenoten, evenals de Scheepswerf Scap daarvoor hartelijk te danken.

Ik durf er eerlijk voor uitkomen dat het feit, dat men mij gevraagd heeft peter te willen zijn van dit prachtig schip, mij ten zeerste verrast en vooral diep getroffen heeft.

Het is natuurlijk wel zo dat er sedert 1980 om zo te zeggen aan de lopende band, vissersschepen worden gedoopt, maar toch, voor mij was dit een complete verrassing.

Hierbij moet ik bekennen, dat wij vroeger praktisch nooit naar de kust kwamen, hoogstens een keer of twee per jaar. Sedert men mij aangesteld heeft, nu zo ongeveer een zestal jaar geleden, om de akten-scheepskrediet te verlijden, zijn we meer en meer naar de kust afgezakt, eerst schoorvoetend, daarna regelmatig enkele keren per jaar en mochten wij thans over meer vrije tijd beschikken, zouden we nog vaker naar hier komen. Men kan immers de mensen maar leren kennen en waarderen wanneer men met hen in contact komt.

Waardering voor de vissers

En we moeten het toegeven, in de grond kenden wij als mensen die in het binnenland wonen, niet zo goed de kust, noch haar bewoners en zeker niet de vissers.

Wij wisten wel dat het stoere kerels en noeste werkers zijn die soms al eens een stevige pint kunnen drinken, maar wat wij vroeger niet wisten is, dat zij allen een gouden hart hebben dat daarenboven op de juiste plaats zit, dat ze gul en menslievend zijn en dat ook zij op bepaalde momenten zeer gevoelig zijn.

Vandaag, op deze voor ons prachtige dag, durven mijn echtgenote en ik zelf bekennen, dat wij fier zijn omdat wij, op een toch relatief korte periode, hier aan de kust niet alleen tientallen mensen hebben leren kennen,



De kloeke bemanning van de O.137 „Twilight” die straks op de grote vlakke zal moeten zorgen voor rijke vangsten.



De dolgelukkige reders van de gloednieuwe treiler met links Frans Verleene en rechts Jean Vlietinck.

(Vervolg op blz. 6)

maar vooral omdat we hier thans ook vele vrienden hebben, en ik ben er zeker van dat dit vrienden zijn voor het leven.

En de O.137, die deze voormiddag werd gedoopt?

Ik weet het, het klinkt misschien wat afgezaagd omdat het reeds vaak werd gezegd ter gelegenheid van andere doopplechtighe-



De heer Van de Sande, peter van de „Twilight”: „In korte tijd heb ik de vissers zeer leren waarderen als mensen met een gouden hart”.

den, maar toch kan ik het niet laten de reders, laat mij maar zeggen Frans en Jean, dat klinkt gemoedelijker, te feliciteren en hartelijk geluk te wensen voor hun durf om, niettegenstaande de crisis waarin wij thans leven en niettegenstaande de inleveringen, die wij ons allen moeten getroosten, het toch aangedurfd hebben een schip te leggen en een dergelijk zware investering te doen. En ik kan U verzekeren, dat het om een zware investering gaat, die zo maar niet op een paar jaar vergeten is. Ik kan hen daar alleen maar voor bewonderen en van ganser harte voor feliciteren.

Moeilijke tijden, maar de visserij houdt stand

Het is opvallend dat, terwijl er in het ganse land steeds maar meer werklozen bijkomen, onze scheepswerven, niet alleen het hoofd boven water hebben weten te houden, maar bijna meer bestellingen binnen krijgen dan ze kunnen uitvoeren.

Wat de faillissementen betreft, is het eveneens zo. Wanneer men het Belgisch Staatsblad of gewoon maar een krant ter hand neemt, stelt men vast, dat er dagelijks over het hele land verscheidene vennootschappen en personen in faling worden gesteld.

In de visserij is dat een uiterst zeldzaam feit. Dit komt ongetwijfeld door de moed, de wilskracht en de werkkraft die onze scheepswerven en onze Vlaamse vissers en reders reeds altijd hebben gesierd. We kunnen ze er slechts voor feliciteren en hen aanmoedigen om zo voort te doen.

In dit verband kan ik hier de heer Secretaris-generaal Marcel Poppe citeren, die op blz. 58 van zijn prachtig werkje „Van Mensen en de Zee” schrijft: „Maar wie met de geschiede-

nis van de Vlaamse visserij vertrouwd is, is er van overtuigd dat onze vissers en reders ook aan de uitdagingen die de huidige tijd stelt, zoals aan al diegene, die zich in de laatste eeuw hebben voorgedaan, het hoofd zullen weten te bieden”.

Eigenaar zijn van een nieuw schip, het mag nog zo mooi en functioneel zijn, is allemaal goed en wel maar er moet natuurlijk ook mee gewerkt worden. Ik ben er van overtuigd dat de P.V.B.A. „Coudekercke” onder de leiding van zeer bekwame mensen als Frans Verleene en Jean Vlietinck, daar zeker zal voor zorgen.

Een tijdje geleden heb ik op de televisie een reportage gezien over het werk en over het slapen tijdens de visvangst. Het spreekt vanzelf dat die reportage niet de echte werkelijkheid weergaf, dit zou trouwens onmogelijk zijn, maar zij gaf toch een duidelijk beeld van hetgeen er moet gedaan worden aan boord van een vissersschip.

Ik wist uiteraard wel dat er hard moest gewerkt worden, maar van hetgeen ik daar gezien heb stond ik gewoon perplex.

Daarbij komt nog, dat de bemanning steeds op een zeer beperkte oppervlakte moet samen werken en leven ver van hun familie en vrienden, met niets anders om zich heen, dan water en nog eens water.

Om daar niet aan ten onder te gaan moet men sterk en moedig zijn en daarenboven over veel kameraadschapsgeest beschikken.

Ik ben er echter zeker van dat de bemanningsleden, die voor dit nieuwe schip aangemonsterd werden, elkaar steeds zullen helpen en begrijpen, dat zij er zullen voor

(Vervolg op blz. 7)

KUNNEN BOKKEN-LIEREN RATIONEEL HYDRAULISCH AANGEDREVEN WORDEN OP EUROKOTTERS?

Meer en meer zien wij in het buitenland (zoals Frankrijk) dat kleine hekrallers (van ongeveer 20 m met hoofdmotor van 500 à 600 pk), volledig met hydraulische lieren uitgerust worden.

Zo is recent door „Brusselle Marine Industries” een volledige hydraulische uitrusting geleverd voor een nieuwbouw in Frankrijk, dit aansluitend op verscheidene gelijkaardige leveringen gedaan enkele jaren geleden.

Deze recente levering omvat: gescheiden hydr. vislier; – twee hydr. nettrommellieren en een hydr. hulplier (voor het lichten van de kul). Dit alles gevoed door 2 pompgroepen aangedreven door de hoofdmotor.

Een noodpomp aangedreven door een hulpmotor die tevens de alternator aandrijft, vult het geheel aan.

Hier heeft men natuurlijk rationeel gebruik gemaakt van een centrale voedingsgroep voor de aandrijving van deze verscheidene lieren. Ook zwaardere hydr. uitrustingen werden door „Brusselle Marine Industries” geleverd op meerdere grote hekrallers bestemd voor reders uit IJsland.

Al deze uitrustingen voldoen ten volle aan de eisen van de reders, en functioneren optimaal.

Wat nu de aandrijving van bokkenlieren betreft, kunnen wij stellen dat de hydraulische aandrijving eveneens gangbaar zijn moet.

Inderdaad een goed bestudeerde hydr. uitrusting welke rekening houdt met de aard van het bedrijf en installatie-mogelijkheden, is door zijn eenvoud tenvolte aanvaardbaar. Rekening houden met de aard van het bedrijf, wil zeggen dat men geen zuivere indus-

triële hydraulische aandrijving mag aannemen voor een dergelijke lier. De uitrusting is enkel geldig als deze ontworpen is met kennis van zaken door mensen die volledig de eisen van de visserij kennen. De keuze van de hydr. pomp moet nauwgezet in overeenstemming zijn met het regime van de aandrijvende propulsie-motor.

Voor een rationele oplossing bij een Eurokotter zijn wij overtuigd dat men moet uitgaan van het volgende:

- hoofdpomp door propulsie motor aangedreven
- hulppomp door hulpdiesel aangedreven.

„Brusselle Marine Industries” biedt dan ook een totaal „Brusselle” produkt aan, speciaal ontworpen voor dit werk en volledig aangepast aan de vereisten.

Deze middendruk uitrustingen zijn vooral:

- aangepast aan de normale buisleidingen mogelijk aan boord van een dergelijk schip. Geen speciale vereisten noodzakelijk voor de zuiverheid van de buizen;
- met de nodige filters, aangepast voor feilloos bedrijf;
- ontworpen voor langdurig bedrijf;
- met eenvoudige en stevige axiaal-zuiger pompen en motoren;

De meeste elementen zijn van eigen konstruktie en alle zijn zo bestudeerd dat de goede samenwerking ten volle zeker is.

De technische diensten van de firma staan steeds volledig beschikbaar voor alle nodige inlichtingen.

Ten opzichte van de elektrische lieraandrijvingen, waar men nu meer en meer de elektronische weg opgaat, komt de eenvoud van een dergelijke hydr. aandrijving nog meer tot uiting.

zorgen, dat er aan boord steeds een goede geest zal heersen en ook dat zij zich allen, zonder enige uitzondering, zullen inspannen om mooie besommingen te maken want dat is voor de instandhouding en de bloei van de rederij, uiterst belangrijk.

Om te eindigen wil ik al diegenen die aan de bouw van de O.317 „Twilight” hebben meegewerkt voor hun mooie prestatie hartelijk geluk wensen.

Aan de schipper, aan wie ik straks het prachtige boek van De Bock „Met de Mercator naar de Stille Zuidzee” zal overhandigen en aan de bemanning aan wie ik het reeds eerder vermeld werk van de heer Secretaris-generaal Marcel Poppe zal aanbieden, wil ik behouden vaart en goede vangsten toewensen. Daarbij hoop ik, dat zij mogen gespaard blijven van alle tegenslagen.

Ook wens ik de reders, de heren Frans Verleene en Jean Vlietinck, evenals hun families, nogmaals hartelijk proficiat.

Tevens hoop ik dat bepaalde feiten, zoals die zich een tijdje geleden op en met de Z.34 hebben voorgedaan, nooit meer zouden plaatsvinden en ik wens uit de grond van mijn hart dat er nog vele durvers zoals Frans en Jean zullen gevonden worden tot heil van de Vlaamse vissersvloot.

Als herinnering aan deze voor hen onvergetelijke dag is het mij een genoegen hen beiden ook het boek „Met de Mercator naar de Stille Zuidzee” te mogen overhandigen.

Aan de meter, die deze voormiddag samen met mij het schip heeft helpen dopen, bied ik eveneens mijn hartelijke gelukwensen aan.

Wat mij tenslotte betreft, beloof ik dat ik, zoals het een goede peter past, het schip nauwgezet zal volgen en mij verder zal blij-

ven inspannen om onze reders en vissers in de mate van het mogelijke te helpen om, daar waar ik kan, hen met raad en daad bij te staan.

Totdaar de heer Van de Sande.

GESCHENKEN

Tijdens het eetmaal werden verscheidene geschenken uitgewisseld.

Zo kreeg de h. Van de Sande, peter van de treiler, namens de scheepswerf S.C.A.P. een prachtige scheepsbel aangeboden terwijl mevrouw Desomer, meter van de „Twilight”, door de heer Van Tuyckom van BP een ingewerkte barometer kreeg als aandenken.

Ook de Westvlaamse Scheepswerven, vertegenwoordigd door de heer Van der Cruyssen bedachten de beide reders elk met een scheepsbarometer terwijl de twee eigenaars en de schipper het boekwerk „Met de Mercator naar de Stille Zuidzee” kregen aangeboden door de heer Van de Sande.

De bemanning werd bedacht met een boekwerkje „Van Mannen en de Zee” waarvan secretaris-generaal Marcel Poppe de auteur is.

Tenslotte kregen de dames van de reders, de meter mevrouw Desomer en de dames Marcel Poppe, Pros Vandenbergh, Verslype, Vancraeynest en Van de Sande een bloemtuil aangeboden.

TOESPRAAK NAMENS DE SCHEEPSWERF SCAP

Als tweede spreker kwam de heer Vandenbergh, directeur van de rederscoöperatieve SCAP tijdens de lunch aan het woord. Hij liet het wel niet duidelijk blijken maar het was hem toch aan te zien, dat hij gelukkig was met het resultaat van vele maanden noeste arbeid bij SCAP, nl. een treiler die beantwoordt aan de eisen die gesteld worden van een moderne visserij, gebaseerd op de E.E.G.-normen om op meerdere vanggebieden bedrijvig te zijn. De heer Vandenbergh liet zich hierbij als volgt uit:

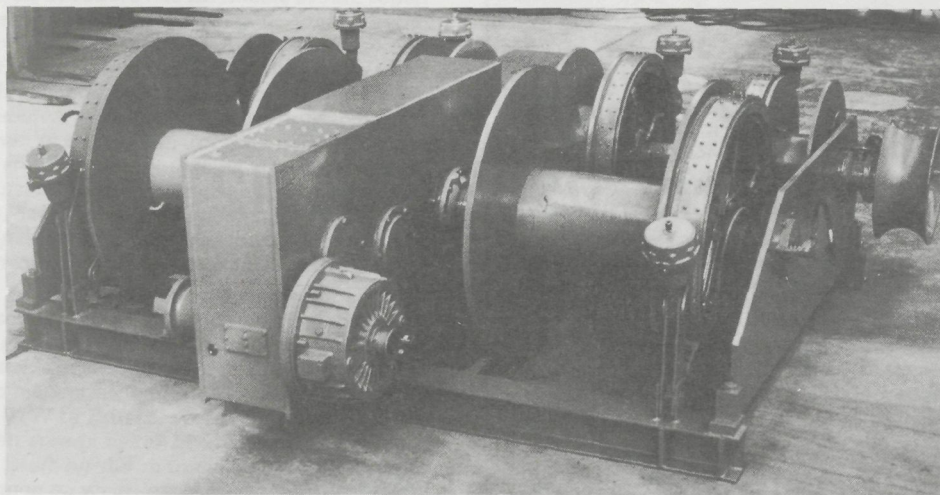
Ongeveer acht maanden geleden zat ik hier, uitgenodigd als peter van een andere treiler, met name de Z.185, die op een andere werf werd gebouwd. Dat peterschap heb ik toen, hopen de durvende reders te kunnen helpen, met de meeste bereidwilligheid aanvaard. Nu sta ik hier weer, maar nu in mijn hoedanigheid van directeur van de scheepswerf SCAP. Thans heb ik de opdracht te vervullen U namens de coöperatieve scheepswerf SCAP niet alleen te verwelkomen, maar tevens hen te bedanken, die samen met ons dit prachtig schip hebben gebouwd tot de mooiste parel waarover onze Oostendse vissersvloot beschikt.

Onze eerste dank gaat dan ook naar de Westvlaamse scheepswerven, hier vertegenwoordigd door de heer Jacques Vandercruyssen en zijn dame, die voor onze rekening en die der reders de romp bouwden en die hen vandaag een prachtig geschenk aanboden. Wij hopen hier, nog dikwijls als zodanig bij andere gelegenheden hen te mogen begroeten, zo de hogere overheid haar verdere medewerking wil verlenen voor wat wij

(Vervolg op blz. 9)

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

Westendelaan 1, 8450 NIEUWPOORT — Tel. 058/234.871 — Telex 810.32



De monoblok-uitvoering van de „BRUSSELLE” patent 6-trommel vislier Type 2400-6M met voorliggende hulp-trommels Speciaal opgevat voor bokkentreilers

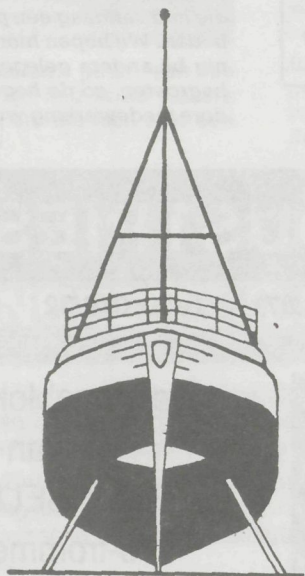
Een keurige variëteit op de éénlijnige vislieren, met volledig pneumatische afstandsbediening van de 6 trommelremmen en koppelingen.

Eerste schip in België dat met deze monoblok vislier uitgerust werd:

De O.137 „TWILIGHT”, jongste aanwinst van de rederij Coudekerque, die, evenals de bemanning, behouden vaart en mooie vangsten toegewenst wordt.

WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVEN n.v.

A. VANDER CRUYSSSE

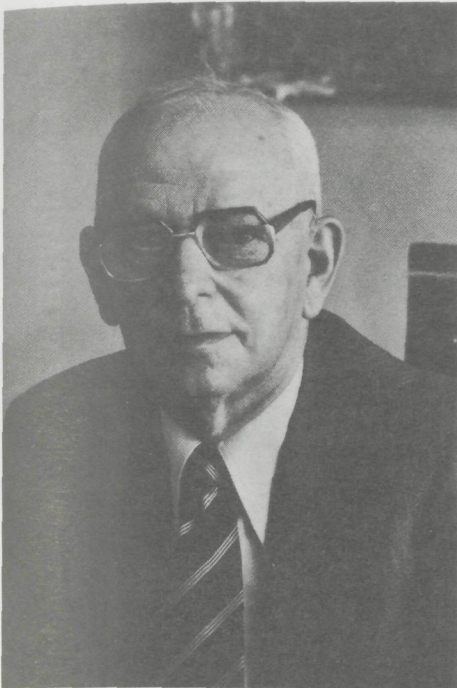


LEGEWEG,
8020 OOSTKAMP

☎ 050/35.83.60

Priv. 050/38.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS



De heer P. Vandenberghe die, namens de scheepswerven S.C.A.P. de genodigden toesprak.

noemen, de zo noodzakelijke modernisering van onze vissersvloot waarvan zeker nog 40% een totale veroudering uitmaakt en waarmee men, in de huidige omstandigheden, de technische evolutie en de E.E.G.-normen, niet langer een renderende visserij kan bedrijven. Het is mij tevens een grote voldoening hier hulde te kunnen brengen aan mijn medewerkers bij SCAP, **van klein tot groot** en vooral aan U, mijnheer Praet, in het verleden daarin vooral bijgestaan door de heer Dedrie en thans door zijn opvolger Renaud Dedrie en de heer Klein.

Onze tweede dank gaat naar de lieve meter, mevrouw Pol Desomer, echtgenote van de knappe directeur van de Generale Bankmaatschappij te Oostende die zo goed is geweest, de reders alle financiële steun, tegen interessante voorwaarden te willen verlenen. Wij zijn overtuigd, Mevrouw Desomer, dat in deze context, niemand beter dan U deze brave reders terzijde kan staan en ter hulp te komen waar nodig om eventueel manliker aan te herinneren dat de emancipatie van de vrouw er voor iets is en U niet zult terugdeinzen om hem er eventueel aan te herinneren, dat die reders in wel en wee moeten geholpen worden en dus dat de emancipatie van de vrouw er toch al voor iets is.

En, bij zo'n lieve meter, hoorde het ook een geschikte peter te vinden. Niemand beter dan de heer Van de Sande was hiervoor de geschikte persoon want in zijn hoedanigheid van inspecteur van de Centrale Dienst voor de BTW te Brussel werd deze in de jongste jaren steeds vaker betrokken bij de visserij en heeft hij die mensen steeds meer leren kennen en waarderen. Mijnheer Van de Sande, wij danken U voor Uw bereidheid het peterschap van de „Twilight” te hebben willen aanvaarden.

Dit gezegd zijnde, richt ik mij tot de bestuurlijke overheid en in de eerste plaats naar U, mijnheer de secretaris-generaal om U te danken voor hetgeen U in de jongste jaren hebt betracht voor de belangen van onze Belgische zeevisserij, daarin voortreffelijk bijgestaan door Uw onmiddellijke medewerkers, waarvan wij hier de directeur-generaal Vancraeynest en de directeur van de Zee-

DE „TWILIGHT” IS VERZEKERD BIJ „HULP IN NOOD”

De rederij Coudekercke, exploitant van de nieuwe O.137 „Twilight” heeft zich tot de verzekering maatschappij „Hulp in Nood” gewend voor de verzekering van het vaartuig en daarmee loopt deze rederij in de trend van het merendeel der reders die ook in het verleden beslisten hun vaartrisiko toe te vertrouwen aan deze maatschappij die reeds méér dan veertig jaar het vertrouwen van de reders ter visserij geniet. Een bewijs te meer dat „Hulp in Nood” nog altijd toonaangevend is in deze toch wel speciale verzekeringstak.

vaartinspectie mogen begroeten, alsmede de ambtenaars van de andere ministeries die bij de zeevisserij betrokken zijn zoals het departement van Landbouw, hier vertegenwoordigd door de heer Vandewalle, het ministerie van Openbare Werken, hier vertegenwoordigd door de heer Verslype, zonder te spreken van de N.M.K.N. die wij hier mogen verwelkomen in de figuur van de heer Van Gerven op wiens voortreffelijke medewerking wij steeds mogen beroep doen en kunnen rekenen zonder daarom onze Provinciegouverneur en zijn medewerkers te vergeten, die in de jongste jaren, op het vlak van de financiële steun, altijd een welkome hulp betekenden in het kader van de nieuwbouw van onze vloot.

En na een luimige attentie voor E.H. Corneilie, en een harde noot voor het gemeentebestuur van Oostende voor hun gebrek aan inzet voor de visserijgemeenschap van Oostende waar de vissershaven en het vismijnkompleks nog steeds getuigen van een totale verwaarlozing en gebrek aan inzet voor de modernisatie van een sector, die van vitaal belang is voor de Oostendse gemeenschap, richtte hij zich tot de reders en de bemanning als volgt:

Ik wil deze korte speech daarom niet eindigen zonder hulde te brengen aan U Frans en Jean, als reders van dit prachtig nieuw schip, dat al Uw aandacht zal vergen op financieel vlak, wanneer de „Twilight” straks om den brode en de zware financiële verplichtingen na te leven, de grote vlakte zal optrekken. Wees ervan overtuigd dat, waar wij in het verleden steeds „HULP IN NOOD” zijn geweest, wij dat hopelijk nog enkele jaren voor U en voor allen zal kunnen blijven in het belang van U en van Uw vaartuig en onze vissersrijgemeenschap.

Tenslotte gaan onze gedachten naar U, Fernand en Uw bemanning, want waar Uw vader en zijn vennoot het gebolwerkt hebben om hier vandaag het modernste vaartuig van de Oostendse vissersvloot in zee te zenden en hun financiële inspanningen enorm zijn geweest, rekenen wij en zij vooral op U en Uw bemanning om het op zee waar te maken. Wij twifelen er evenwel niet aan dat U, samen met Uw varensgezellen, die opdracht voortreffelijk zult vervullen. Mocht U ons nodig hebben, dan zullen wij en onze medewerkers U steeds terzijde staan en „HULP IN NOOD” blijven.

Totdaar de heer Vandenberghe.

(Vervolg op blz. 11)

DE BEMANNING

Als alles loopt zoals gepland zal de „Twilight” zeer waarschijnlijk komende zaterdag de Oostendse haven verlaten voor de maidentrip. Hiervoor werd volgende bemanning aangemonsterd: schipper Fernand Verleene, motorist Roger Sanders, matrozen Jean Goderis en Geert Decock en scheepsjongen Franky Van den Bergh.

Onze beste heilwensen vergezellen deze jongens tijdens hun reizen op de grote vlakte. Rijke vangsten en goede opbrengsten, dat is de klassieke wens die bij zo'n gelegenheden wordt uitgesproken. Dat geldt ook voor schipper Fernand Verleene en zijn bemanning.

De Masson keerkoppeling – een modern product met een goede reputatie

Met de overdracht van de O.137 „Twilight” heeft VAN STIGT B.V. in de maand augustus de zesde Massonkeerkoppeling in een vissersvaartuig in bedrijf gesteld.

Naast de Massonkeerkoppeling type RSL 1250 in de O.137 werden nog 5 Nederlandse vissersvaartuigen voorzien van een Masson en wel een RSL 1850 in de GO-15, een RSO 201 in de BR-10, een RSO 201 in de GO-33, een RSO 201 in de HD-9 en een RSA 60 in de WR-81.

Hiermede werd het totaal van 100 reeds in dit jaar geleverde Massonkeerkoppelingen in de Nederlandse en Belgische visserij en binnenvaart, ruim overschreden.

Ook in de komende maanden zullen nog diverse visserij schepen – waaronder meerdere Eurokotters – in bedrijf genomen worden. Met name de toepassing van de speciaal ontwikkelde Masson keerkoppeling met top-pto in Eurokotters is een belangrijk onderdeel geworden van de activiteiten van de Benelux-vertegenwoordiging VAN STIGT BV uit Gorinchem.

Sinds de introductie van deze keerkoppeling werden er ruim 25 ingebouwd in Nederlandse Eurokotters en voor een nieuw te bouwen Belgische Eurokotter werd onlangs de opdracht gegeven voor een Masson keerkoppeling type RSD 201 met top-pto.

De top-pto zal een hydraulische pomp aandrijven voor de vislier. Van Stigt BV en haar Belgische vertegenwoordiger, de heer Lerou uit Gent (Mariakerke) verwachten dat ook in België in de toekomst een groeiende belangstelling zal ontstaan voor deze moderne manier van voortstuwing en hulpaandrijving. De bedrijfservaringen met zo'n 25 Nederlandse en 80 Franse vissersschepen die met dit systeem zijn uitgerust zijn dusdanig dat behalve de reders ook de inbouwers en scheepswerven de specifieke voordelen van de Masson „Euro” koppelingen inmiddels onderkend hebben.

In moeilijke ogenblikken
kunt U op BP oliën vertrouwen.



MET DE BESTE HEILWENSEN VAN



AAN REDERIJ COUDEKERCKE, SCHIP EN BEMANNING

DRIES CLAEYS HERINNERDE AAN DE FIGUUR VAN EUGENE VLIETINCK

Tussen twee gangen door kwam ook ere-voorzitter Dries Claeys, tevens voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij, kort aan het woord. Spreker hield er aan even de herinnering op te roepen van wijlen Eugene Vlietinck, nu al weer negen jaar geleden overleden, maar die nog altijd aangezien wordt als een van de topfiguren uit onze visserij. Eugene Vlietinck, wiens echtgenote aanwezig was op het feestmaal, is de vader van Jean Vlietinck en was ook zo'n beetje de leiding gevende figuur voor Frans Verleene. Het ligt voor de hand, aldus Dries Claeys, dat beiden enorm veel te danken hebben aan Eugene Vlietinck.

Met een zelden geziene verbetering ging Eugene Vlietinck destijds te keer tegen de soms keiharde tegenslagen die hij te verduren kreeg maar nooit versaaftte hij. Hij hoopt nu dat Frans Verleene, Jean Vlietinck en ook schipper Fernand Verleene, de voetsporen van deze markante figuur zullen drukken. Het entoesiasme en de hardnekkigheid waarmee Eugene Vlietinck destijds te keer ging, moeten een lichtend voorbeeld zijn voor zijn nakomelingen.

Tot slot legde spreker er nog de nadruk op dat de eenheid en de samenhang aan boord een noodzaak is. Taak die vooral op de schouders van schipper Fernand Verleene rust maar, zo besloot Dries Claeys, ik twijfel er niet aan, dat hij dat voortreffelijk zal weten op te brengen.

Met een woord van hulde aan de scheepswerf, zijn leiders en iedereen die had bijgedragen tot de bouw van de „Twilight”, besloot Dries Claeys zijn toespraak.

TECHNISCHE GEGEVENS VAN DE O.137 „TWILIGHT”

De O.137 „Twilight” is het 41ste vaartuig, afgeleverd door de s.v. S.C.A.P. te Oostende.

De romp werd in onderaanneming gegeven aan de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp.

Het dekhuis en de brug van het schip met de masten, bomen en het vismateriaal, werd ontworpen en gemaakt door de s.v. S.C.A.P., die ook de machine-installatie, de elektrische installatie en de koelinstallatie inbouwde. Het timmerwerk werd door S.C.A.P. in opdracht gegeven aan de fa. A. Lowyck en Zoon; het schilderwerk werd in onderaanneming gegeven aan de fa. Scherrens te Beerem.

De afmetingen van het vaartuig zijn als volgt:

Lengte over alles: 32,50 m.

Lengte loodlijnen: 29 m.

Breedte op spant: 8 m.

Holte: 4,10 m.

Inhoud visruim: ± 165 m³

Tankinhoud brandstof: 100 m³

Tankinhoud water voor ijsproductie: 25 m³

Drinkwater: ± 7 m³

De voortstuwing van het vaartuig gebeurt door een Bolnes motor van 1.020 pk bij 600 toeren die, via de keerkoppeling van het

merk Masson, een 4-blad bronzen schroef aandrijft met een diameter van 2,20 m. geleverd door de firma Van Voorden, evenals de Hodi-straalbuis. De vislier van het fabrikaat Brusselle, is voorzien van 6 trommels, waarvan 2 voor de visdraden, 2 voor de bokken en 2 voor de linters. Het opmerkelijke bij deze monoblock vislier is de samenstelling met de twee hoofdtrommels op een achterliggende as en de bokken- en talie-trommels op een voorliggende as. Zowel hoofd- als bokkentrommels hebben gemiddeld een maximum trekkracht van 24 ton.

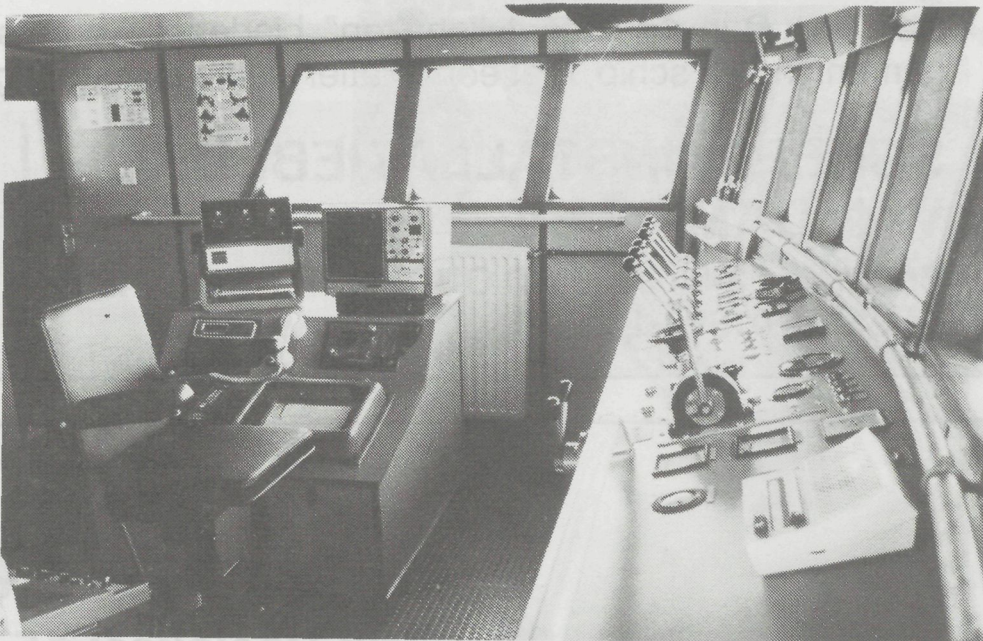
De bokken zijn voorzien van speciale veiligheidssystemen, de zogenaamde „Van Damme Patent - Sliphaken” die bij de voorafgaande proeven, alsmede op de proefvaart, bewezen hebben van een uitzonderlijke kwaliteit te zijn. Deze veiligheidshaken verschaffen bovendien de visser de mogelijkheid, na vastslaan van de visboel, bijvoorbeeld aan een wrak, direkt in te grijpen vanuit de brug en, na het vrijmaken van het net, binnen enkele minuten weer bedrijfsklaar te zijn. Voor België is het de eerste maal dat dit type vei-

ligheidshaak ingebouwd wordt. Het visruim is gekoeld en voorzien van een polyester bekleding die op het stuk van hygiëne, mede garant staat voor de kwaliteit van de vangst.

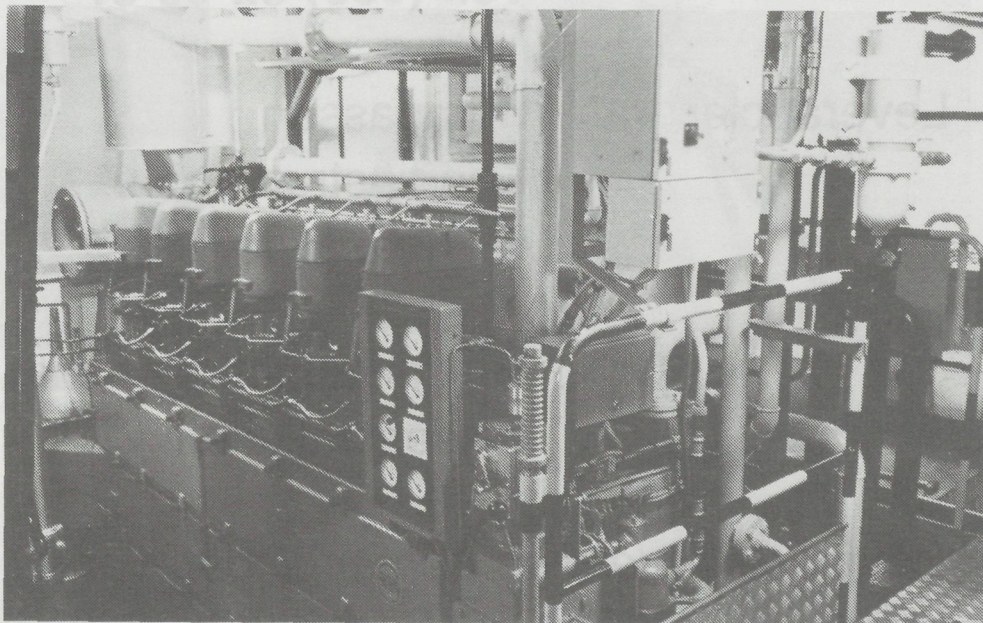
De O.137 „Twilight”, is ook voorzien van een ijsmachine met een capaciteit van 2½ ton per 24 uur, geleverd door Promac.

Opmerkelijk is dat de betimmering van het verblijf, de kombuis en de brug, volledig demontabel is, zodanig dat het ook, voor een leek op het gebied van timmeren, mogelijk is, deze terug te plaatsen.

De elektronische apparatuur is geleverd door de firma S.A.I.T. en omvat: Zender ontvanger TRP 6000 - 400 W. Ontvanger Kenwood R 2000. Zender ontvanger VHF, duplex. Zender ontvanger VHF, simplex. Kleuren radar Furuno FCR 1411. Radar Furuno FE 813. Kleuren dieptemeter Furuno FCV 121. Automatische piloot NECO 728. Mastercom Radio Zeeland. Videoplotter Furuno GD 170. De firma ESCO leverde een Navigator NAV-STAR 601 B en de firma Ines tenslotte leverde een Decca Navigator met Plotter.



Een beeld van de prachtige en vooral functioneel ingerichte scheepsbrug van de „Twilight”. Van daaruit zal schipper Fernand Verleene of de roerganger de gedragingen van de nieuwe treiler bepalen.



De hoofdmotor van de „Twilight”, een Bolnesmotor die het kloppend hart van het visservaartuig uitmaakt.