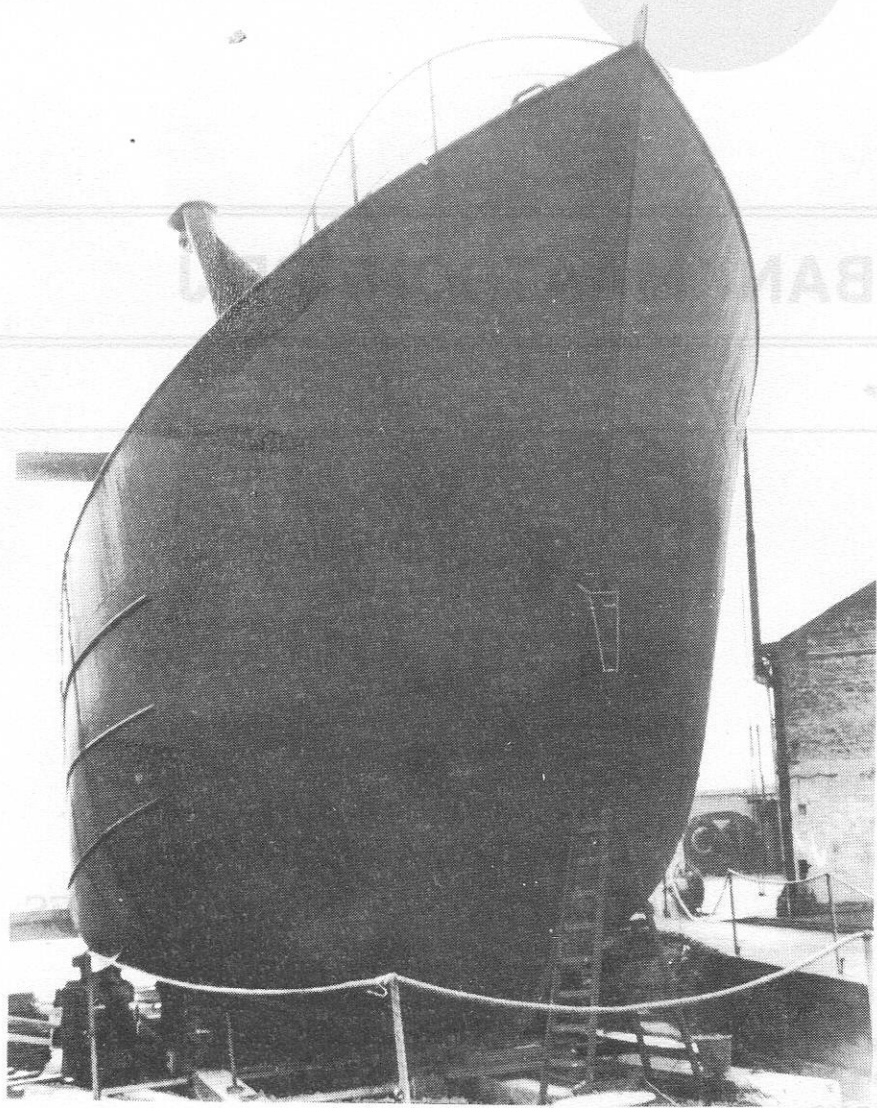
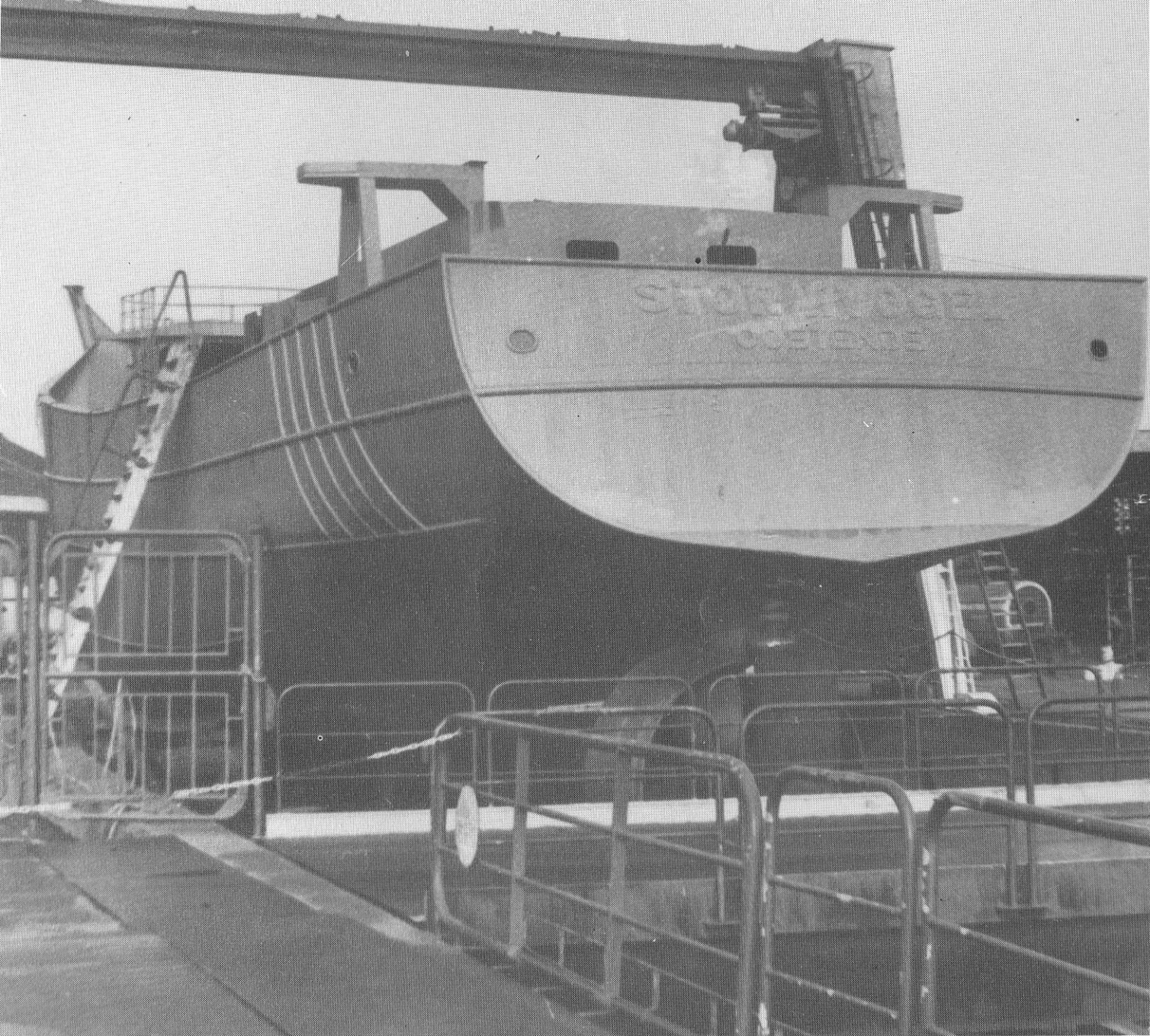




De 051 «Stormvogel» die op 2 dezer vanaf de Scheepswerven SEGHERS te water werd gelaten. Te Oostende grijpt een stapelloop zonder ceremonie plaats. Alleen de meter en peter en de scheepsbouwer zijn er aanwezig. De nieuwe eenheid wordt gebouwd voor rekening van VERSLUYS-DECUYPERE. We komen daarop terug bij de doopplechtigheid.



O.51 „STORMVOGEL” LIEP VAN STAPEL TE OOSTENDE

DEC 82

Het is bij wijze van spreken een eeuwigheid geleden dat op een Oostendse scheepsbouwwerf nog een treiler van stapel liep die bestemd is voor een Oostendse rederij. Bij ons weten is de O.231 „St.-Carolus” de laatste eenheid die werd toegevoegd aan de Oostendse vloot en dat vaartuig werd dan nog gebouwd door de Scheepswerven van Langerbrugge.

Vorige week donderdag was het dan toch zo ver, want op de scheepswerven Seghers — in samenwerking met SCAP — werd de O.51 „Stormvogel” te water gelaten. Dat vaartuig, dat voor de verdere afbouw werd toevertrouwd aan de firma SCAP, wordt gebouwd voor rekening van de rederij Versluys-Decuyper. Meter is mevrouw Maertens, echtgenoot van de directeur van de Zeevisserijdienst te Oostende terwijl zij op een biezonder attente manier werd geassisteerd door de h. Hovart, directeur van het Rijksstation voor de Zeevisserij die het peterschap heeft aanvaard. Verder bemerkten wij nog enkele vooraanstaanden uit de zeevisserij- en zakenmiddens zoals Dries Claeys, voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij; P. Vandenberghe, directeur van de rederscoöperatieven SCAP en Hulp in Nood; Bourgois van de Zeevaartinspectie; W. Vanroose, secretaris van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij; Jef Verbanck,

gewezen directeur van de Nieuwpoortse vismijn; Gaston Desnerck, conservator van het Visserijmuseum te Oostduinkerke en natuurlijk de afgevaardigden van de scheepswerf en de rederij.

Na de traditionele stapelloop, die obstakelvrij verliep, greep 's avonds nog een feestmaal plaats waarop enkele genodigden aanzaten.

Technische gegevens

De „Stormvogel” is een stalen treiler, bestemd voor de visserij op de klassieke visgronden die door onze vloot bevestigd worden, met volgende karakteristieken:

- lengte over alles: 30,43 m
- lengte tussen loodlijnen: 26,50 m
- breedte op spanten: 7,80 m
- holte midscheeps: 4,17 m
- diepgang midden: 3,60 m

De voortstuwing zal geschieden bij middel van een ABC-motor het type 6MDXC met een vermogen van 900 PK bij 750 toeren per minuut. De stuurmachine zal geleverd worden door de firma Brusselle die ook de vislier zal leveren alsmede een nettenlier. De visruimen hebben een inhoud van 140 m³, er kan 100 ton brandstof gebunkerd worden, 14 ton water en 1.500 liter olie.

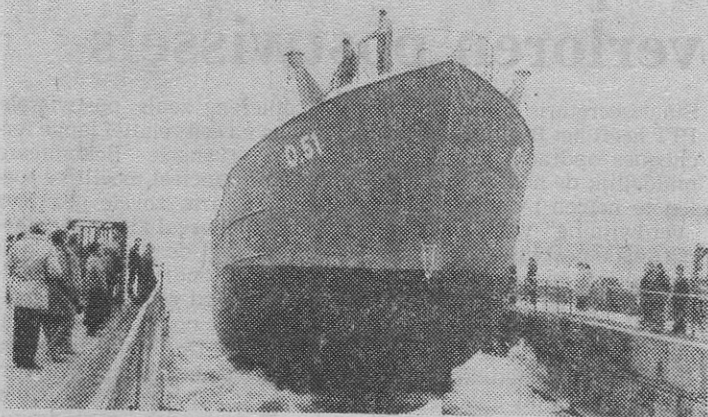


Twee beelden van de doopplechtigheid. Links: de eigenlijke doopplechtigheid met scheepsbouwer Seghers, „meter” mevrouw Maertens en „peter” de heer Hovart. Rechts: de „Stormvogel” glijdt obstakelvrij van de helling het visserijdok in.

NIEUWE OOSTENDSE TREILER



Op de scheepswerf Seghers te Oostende werd het nieuwe vissers-schip de 051 "Stormvogel" te water gelaten. Het wordt een polyvalent vaartuig, bokken en planken achteraan, gebouwd voor de rederij Versluys-Decuyper. Met een visruim van 140 m³ gebeurt de voortstuwing door een 900 PK A.B.C. motor. De visinrichting is van het Brusselle bedrijf. Het meterschap van het schip werd aanvaard door mevr. Luc Maertens; Directeur Pierre Hovart van het Rijksstation voor zeevisserij nam het peterschap waar ■



NIEUWE TREILER TE WATER GELATEN

OOSTENDE. — Sierlijk maar statig gleed de O 51 „Stormvogel” van de helling op de scheepswerf Seghers. Het eerste nieuw schip voor de Oostendse vloot sedert twee jaar, en het eerste nieuw schip bij Seghers sedert vijf jaar. Het schip is gebouwd in opdracht van de rederij Versluys-Decuype. — (PO) 4.12.82

Nieuw vissersvaartuig te water gelaten



Op de scheepswerven Seghers werd een nieuw vissersvaartuig te water gelaten. Het gaat om de O.51 „Stormvogel” die gebouwd werd voor rekening van de rederij Versluys-Decuype.

Meter en peter van het vaartuig zijn mevr. L. Maertens, echtgenote van de h. Maertens van het ministerie van Landbouw, en Pierre Hovart, directeur van het Rijksstation voor de Zeevisserij te Oostende. De O.51 is het eerste nieuwe vaartuig sedert twee jaar voor de Oostendse vloot. (Foto's Peter Maenhoudt).

TIPS 9 DEC 82

Na twee jaar weer een nieuwe eenheid voor Oostendse vloot

O.51 „STORMVOGEL” IN BEDRIJF GENOMEN

Ruim twee jaar heeft de Oostendse visserijgemeenschap moeten wachten alvorens nog eens de feestvlag te kunnen bovenhalen naar aanleiding van het in bedrijf nemen van een nieuwe treiler. Het is inderdaad geleden van januari 1981, dat nog een nieuw vaartuig aan de vloot van Oostende werd toegevoegd. Dat was toen de kloeke treiler O.231 „St. Carolus” van de rederij Hennaert, een bokkenvaartuig dat werd gebouwd op de scheepswerven van Langerbrugge. Sedertdien bleef het muisstil in Oostende terwijl, pakweg 30 km. verder, in Zeebrugge met name de nieuwbouwactiviteit met een zelden gezien ritme voortschrijdt. Vorig jaar alleen al kwamen vier nieuwe eenheden de Zeebrugse vissersvloot vervoegen en dan nog niet eens zo'n kleintjes, terwijl volgens onze informatiebronnen nog zes andere eenheden in aanbouw of bestelling zijn en dus na verloop van tijd de Zeebrugse vloot een nog groter evolutie zullen mee geven. Alleen, Oostende blijft ter plaatse trappelen.

Het was dan ook een leuke bedoening, voorbij zaterdag, nog eens de gezellige drukte te kunnen maken, die gepaard gaat met de doop van een nieuwe treiler. Oord van gebeuren was het Oostendse vissersdok, aan de noordkant, waar de feestelijk bevestigde O.51 „Stormvogel” lag afgemeerd, wachtend op de festiviteiten die moesten komen. Die sierlijk bevestigde „Stormvogel” was anders wel een welkome afwisseling want een ijskoude noorderbries raasde door de grijze lucht, straks de elementen waarmee de „Stormvogel” zal gekonfronteerd worden op de grote vlakke, op jacht naar rijke vangsten en volgestouwde visruimen.

Maar kijk, aan boord heerste een gezellige drukte en ook op dek en in de scheepsbrug verdrongen de kijklustigen zich om een glimp te kunnen opvangen van de perfecte afwerking waarvoor respectievelijk de scheepswerven Seghers en de rederskoöperatieve S.C.A.P. instonden bij de constructie van de „Stormvogel”. Een prachtige eenheid die in de trend loopt van de andere eenheden die de jongste jaren – gelukkig maar – onze eerder verouderde vloot kwamen vervoegen. Noch min noch meer een prachtig vaartuig.

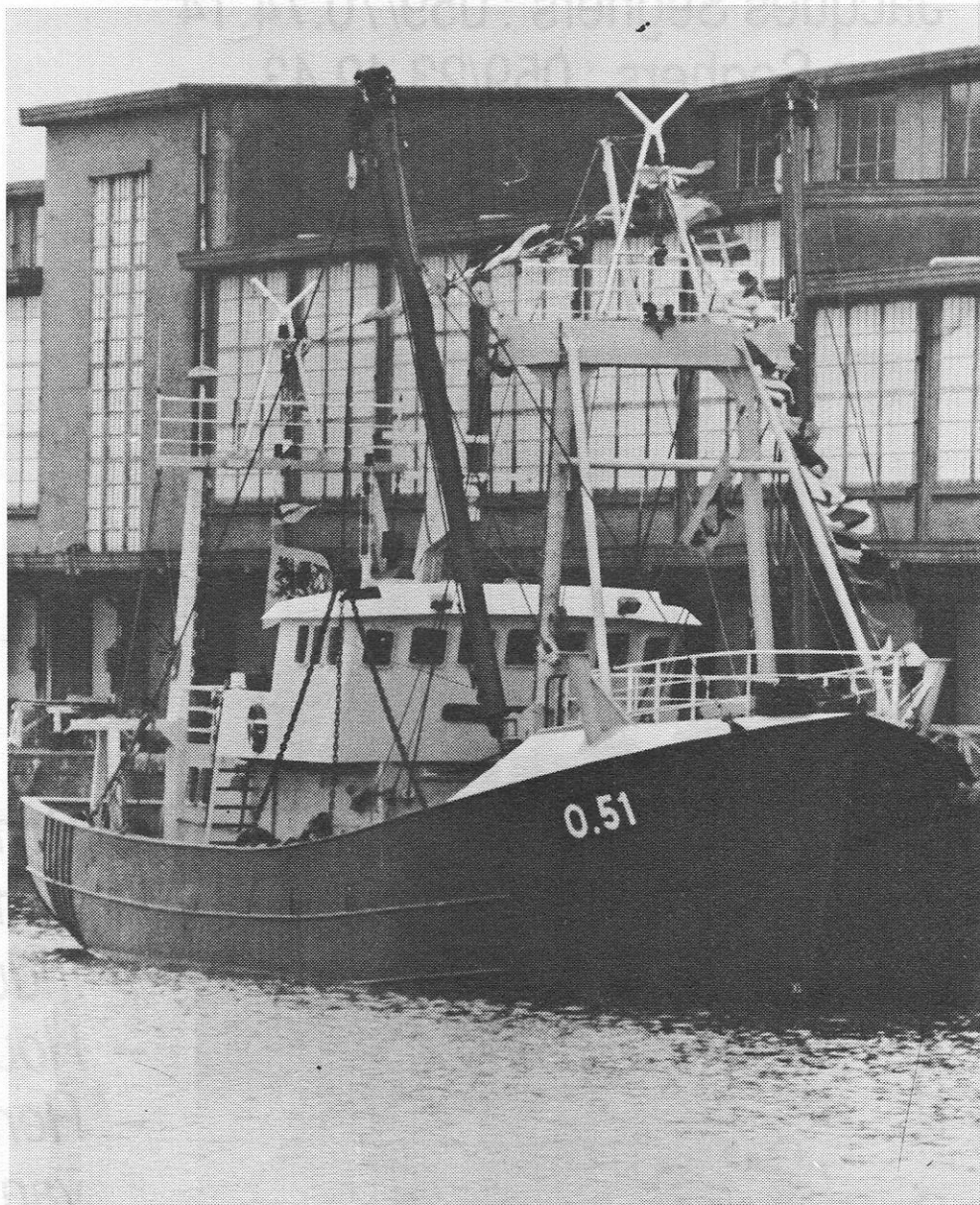
En na vier uur, toen alle genodigden zich op voordek hadden geschat voor de nijldige noorderbries, borstelde visserij-almoezenier Cornille, Gods zegen over de „Stormvogel”. In zijn onmiddellijke omgeving Pierre Hovart, directeur van het Rijkstation voor de Zeevisserij te Oostende, die als „Peter” fungeerde en Mevrouw Luc Maertens, echtgenote van de directeur van de Dienst voor de Zeevisserij te Oostende, die het „meterschap” over de „Stormvogel” had aanvaard. Twee mensen dus die via hun zakelijke relaties en ook beroepshalve zeer nauw bij de zeevisserij betrokken zijn en de noden van dit bedrijf kennen en weten te evalueren.

Onder de verdere aanwezigen bemerkten wij de hh. Seghers van de bouwende werf en de hh. Praet en Dedrie, bedrijfsleiders van de firma S.C.A.P. Daarnaast o.a. secretaris-generaal Marcel Poppe van het Bestuur van Zeewezen; de heer Van de Moortel, Secretaris Generaal bij het Ministerie van Landbouw, de heer Rob. Van Craeynest, Directeur Generaal bij het Zeewezen, Boeyden, directeur bij het Zeewezen, de heer Depaape, hoofdingenieur directeur van de

Zeevaartinspectie en zijn staf, Vandezande, notaris Vanden Stock van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid, de heer Goekint, burgemeester van Oostende, de heer Maeckelberghe, schepen van de vissershaven, Dries Claeyss, ere-voorspreker, R. Eerebout, bestendig afgevaardigde van W. Vlaanderen en nog verschillende bij de zeevisserij en scheepsbouw betrokken vertegenwoordigers; Walter Vanroose, secretaris van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij; Lenotte van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid te Brussel alsmede Van Gerven, directeur van dezelfde financieringsinstelling te Brugge; Ghys, havenkapitein te Oostende; Cattoor, directeur van de Onderlinge Visafslag te Oostende; ook volksvertegenwoordiger Manu Desutter uit Knokke-Heist meldde zich voor de dooplechtigheid terwijl er ook belangstelling bestond van mensen die zelf bij de exploitatie van een treiler betrokken zijn, reders dus.

Na de dooplechtigheid greep in het bestuursgebouw van de Oostendse vismijn een receptie plaats, aangeboden door de rederij Versluys-Decuypere, eigenaars van de gloednieuwe „Stormvogel”. Als alles normaal verloopt – het vaartuig had reeds ijs gebunkerd – zou voorbij maandag reeds naar de visgronden worden afgevaardigd. Uiteraard naar de West, een traditie bijna, voor een nieuw vaartuig omdat men er rekening mee houdt, dat nog steeds enkele kleine hindernissen kunnen opdoemen. Eénmaal die achter de rug trekt de „Stormvogel” dan naar de Noordzee, het Kanaal van Bristol en de Ierse Zee, jacht gaan maken in de rijke tonggebieden. Daarvoor werd volgende bemanning aangemonsterd:

(Vervolg op blz. 7)



De kloeke „Stormvogel”, gemeerd in het Oostends visserijdok en wachtend op de festiviteiten die moesten komen.

Schipper-co-eigenaar Alfred Decuyper; motorist Peperstraete Dany, matrozen Provoost Ronny, Lambrecht Raymond en Rouzée Ronny en tenslotte scheepsjongen Nys Johan.

GELUKWENSEN AAN WERF EN S.C.A.P.

Vóór de overname van de O.51 werd door de Zeevaartinspectie, zoals gebruikelijk en noodzakelijk, een volledig nazicht gedaan van stabiliteitsnormen en al wat volgens de bouwreglementen moest aangebracht zijn.

Het is de eerste maal, dit waren de woorden van het hoofd van de dienst, dat er geen enkel opmerking diende gemaakt en dat de bouw van de romp, nl. de werf Seghers en de afwerkers van het ganse schip, nl. S.C.A.P. die de koeling, de motor, de electriciteit en al wat er mee gepaard gaat, aanbracht, dit alles op perfecte wijze had uitgevoerd welke de gelukwensen van de overheid voor gevolg had.

Ook dat mag wel eens gezegd worden van werkgevers en werknemers van twee firmas die samen een 70-tal arbeiders in bedrijf hebben.

TECHNISCHE GEGEVENS

O.51 „Stormvogel” is een stalen bokkentrein met volgende afmetingen:

- lengte over alles: 30,43 m.
- lengte tussen bodlijnen: 26,50 m.
- breedte: 7,80 m.
- hoogte: 4,17 m.
- diepgang: 3,60 m.

De voortstuwing geschiedt bij middel van een ABC-motor type 6 MDXC met een vermogen van 900 PK bij 750 toeren per minuut. Die motor drijft een nikkel-aluminium-bronzen schroef aan, met een doormeter van 2,20 m.

De visruimen hebben een inhoud van 140 m³ terwijl de brandstoftanks 100 ton kunnen bunkeren. De watertank heeft een inhoud van 14 ton terwijl er 1.500 liter kan geborgen worden. De keerkoppeling is van het type Lohman Stalter-

foht, type GUW 450 met een verhouding van 3,75 : 1 en werd geleverd door de firma Bruinhof. De elektrische motoren werden geleverd door de firma Bakker uit Sliedrecht in Nederland terwijl de Oostendse firma Sigma Coatings van Staf Lauwereins het vaartuig schilderde. De hulpmotor is van het merk Caterpillar, geleverd door de firma Treco. Tenslotte nog de navigatietoestellen. Deze werden geleverd door de firma SAIT. Volgende apparaten staan aan boord: zender-ontvanger Skandi TRP 6000, een ontvanger R.1000, een zender-ontvanger VHF SD 72, een tweede zender-ontvanger VHF SD 72, een dieptemeter Furuno FE 814, een radar Furuno FR 1011, een tweede radar Furuno FR 711, een automatische piloot Wagner MK4, een wachalarm Wayne en een econoommeter Isis. Zoals meerdere andere reders heeft de rederij Versluys Decuyper dus ook zijn vertrouwen gesteld in de firma SAIT.

TOESPRAKEN OP HET FEESTMAAL

's Avonds greep dan in een restaurant in Blankenberge een feestmaal plaats waaraan vele genodigden deelnamen. En, zoals dat een traditie is geworden op dergelijke gelegenheden, werd door enkele mensen het woord gevoerd. Dat waren ondermeer de beide reders, de heren Versluys en Decuyper die hun oprechte dank uitspraken t.a.v. allen die hadden mee gewerkt aan de bouw van de „Stormvogel”. De heer Versluys had een bijzonder woord van waardering over voor de scheepswerven S.C.A.P. en Seghers die een perfect afgewerkt vaartuig hebben afgeleverd. Opmerkelijk was daarnaast het voordragen door Mevrouw Decuyper van een gedicht dat door de aanwezigen bijzonder werd gewaardeerd. Nadien kwamen ook Henri Pintelon, voorzitter van de Rederscentrale en de meter Mevrouw Maertens aan het woord. Mevrouw Maertens dankte de rederij voor het aanbieden van het meterschap en hoopte dat de „Stormvogel” goede vangsten, rijke opbrengsten en steeds een behouden vaart zal mogen kennen. Aan de bemanning werd bovendien een geschenk overhandigd als herinnering aan deze doopplechtigheid.

Nadien kwam ook „Peter”, de h. Pierre Hovart aan het woord.

De heer Hovart, een vakman wat de visserijproblematiek betreft, ging wat dieper in op enkele factoren die een determinante rol spelen bij de bouw van een vissersvaartuig. Hierbij liet hij zich als volgt uit:

Vandaag is meer dan eens het woord „proficiat” gevallen. Proficiat Fred en Marina, proficiat Christel en Kamiel, proficiat scheepsbouwer en onderaannemers, proficiat meer.

Dit is m.i. een zeer mooie traditie, een zeer mooi overgeleverd gebruik en gewoonte, die we graag in ere houden. En terecht. Want achter die traditie steekt iets meer.

Op dit initiatief en op hetgeen er bij hoort wil ik even ingaan. Even belichten, omdat het een initiatief is van de mens en omdat in de visserij die mens zo belangrijk is.

(Vervolg op blz. 9)

DE FURUNO KLEUREN MULTI-SECTOR SONAR CH-12

De evolutie van de elektronika gebeurt ontzettend snel: na de kleurendieptemeter, waarvoor de interesse in onze vissersvloot zienderogen stijgt, de kleurenradar, welke een aantal opmerkelijke verbeteringen biedt ten opzichte van de klassieke radar, brengt Furuno nu de kleurensodar op de markt.

De Furuno color multi-sector sonar CH-12 biedt U een duidelijk en eenvoudig bedieningspaneel aan, wat voor de gebruiker van zeer groot belang is.

Een groot scherm van 11" (± 28 cm.) presenteert de echo's in verschillende kleuren naargelang de sterkte van het teruggekaatste signaal: dit laat een zeer duidelijk onderscheid tussen bodem en visschool toe. De cirkelvormige voorstelling maakt het mogelijk onmiddellijk vast te stellen in welke richting en op welke afstand van het schip de visschool zich bevindt.

Daarenboven kan een elektronische „target marker” via het bedieningspaneel op het scherm verplaatst worden: als de gewenste echo hiermee aangeduid wordt is de juiste richting, afstand en diepte van de school digitaal afleesbaar op het scherm.

Het belangrijkste kenmerk van deze goedkope sonar is de mogelijkheid eerder welke sector tussen 30° en 360°, in te stappen van 30° af te tasten. De overschakeling van een sektor van 360°, na het vinden van een visschool in een bepaalde zone, naar bijvoorbeeld een sektor van 90° in de gewenste richting, laat een snellere rotatie van de transducer toe met het gevolg dat het risico van verlies van de echo fel verminderd wordt: de visschool kan werkelijk op de voet gevolgd worden.

De dag van vandaag wordt zulke uitrusting aan boord van onze vissersschepen ONMISBAAR: de mogelijkheid om tot een duizendtal meters rondom het schip de vis en de wrakken op te sporen betekent een enorme WINST IN TIJD EN BRANDSTOF, hetgeen wil zeggen dat uw investering in feite snel kan teruggevoerd worden.

Voor alle inlichtingen betreffende mogelijkheden, prijs en OPLEIDING staat John DECROOS van SAIT ZEEKUST ter uwer beschikking.



De doopplechtigheid van de O.51 „Stormvogel” met rechts en links van onze visserijalmoezenier meter Mevrouw Maertens en peter Pierre Hovart.

Het begint allemaal met die dagen en weken van rondlopen met de gedachten: zouden wij bouwen of niet? Een ander bouwt, waarom wij niet?

En dan, bij welke werf? En waar gaan wij het geld vinden? Zoveel miljoenen!

Het is de tijd van druk en drukking en van veel geloop, een tijd van dossiers opstellen of laten opstellen, van verdedigen of laten verdedigen, een tijd van vele gesprekken, met vele mensen.

Met de administratie in de meest ruime zin, kwestie van een steuntje links of rechts.

Met de financiële instelling, kwestie van het krediet.

Met de scheepsbouwer, want bij hem moet men in de eerste plaats terecht om te bouwen.

Er zijn natuurlijk uitzonderingen, maar de gesprekken met de scheepsbouwer verlopen gewoonlijk in fasen.

In een eerste plaats is de mens-reder-schipper-eigenaar wel meest aan het woord.

Hij heeft het over de gronden die hij wil of zou willen bevissen en over het type van het schip. Het moet dan een bokkennis, een plankenvisser of een gatvisser zijn en in elk geval moet het schip een beetje „bolg” hebben, en „fin” zijn van voren, zodat „hij” door het water „sniet”, en ook „fin” van achter, zodat „hij” rap zijn water kan lossen.

Die eerste fase wordt normaal afgerond met de vraag naar de prijs.

In de tweede fase krijgt de scheepsbouwer wel te woord, want hij moet technische vragen stellen i.v.m. het voor ontwerp en de beschrijving. Kwestie van een serieuze prijs te kunnen maken.

Al met al krijgt het initiatief vorm en het kontrakt kan worden getekend, hopelijk de kleine lettertjes inclusief.

De eerste slag is voorbij en de bouwer kan met zijn ploeg aan het werk.

De reder volgt van nabij de activiteiten, vliegt her en der en poogt veel in het oog te houden.

Het vaartuig heeft intussen een naam, een haven en een nummer gekregen.

Voor het nummer: geen probleem. Op verkeerswezen heeft men er nog genoeg over.

Bij de haven- en de naamkeuze zijn er normaal ook geen moeilijkheden, doch bij de O.51 „Stormvogel” lag het wel wat anders.

Dit als bewijs dat de mens vaak voor problemen kan komen te staan.

Kamiel wilde een naam zoeken in de goede Vlaamse gulhartigheid. En dan een naam die vriendschap had met Nele en Tyl.

Fred zag het meer in de kracht, de macht, het geweld, in zijn vroegere ervaringen, nl. de tijd toen hij vaarde met de O.186.

Fred, je hebt toen als jonge vogel veel stormen meegemaakt en in overleg met Kamiel werd het de „Stormvogel”.

Ten aanzien van de haven was het eerder een territoriale aangelegenheid. Oostende mocht toch ook eens een schip hebben! Het moest niet altijd Zeebrugge zijn!

Intussen is ook de apparatuur besteld of gehuurd. Deze apparatuur wordt met de dag ingewikkelder en vergt van de visser meer en meer technische kennis. En toch is de radio wel de belangrijkste, want gezien de schipper altijd de waarheid vertelt, moet het er ene zijn die de woorden verdraait, of ene om tegen de „moats” te klappen zodat de concurrentie het niet kan horen.

Menselijk inzet vinden we o.m. nog terug, niet in volgorde weliswaar, bij: de verdere afwerking van het schip, het klaar maken van het tuig, het kuisen van het schip, het afsluiten van de verzekering, waarbij opnieuw de kleine lettertjes van belang zijn, het eventueel lopen naar het hypotheekkantoor, de controle van scheepvaartinspectie, die vooral een oogje heeft voor de stabiliteit en de zeewaardigheid, de aankoop van tassen en borden, lepels en vorken, pollepel, potten en pannen en beddegoed, enz., waarover Christel en Marina meer weten dan ikzelf.

Het schip is af! Meestal na wat kopzorgen, doet een proefvaart en wordt gedoopt. Twee mensen, nl. een meter en een peter zijn intussen ook reeds gevonden, die het een eer vinden die taak te kunnen aanvaarden.

Die taak bestaat er in, zo wist de h. aalmoezener me zopas te zeggen en ik heb het opgeschreven: „te waken over de geestelijke belangen van het doopkind, vooral wanneer de ouders (zeg maar reders) hun plicht verwaarlozen”.

Dit heeft hij uit de catechismus gehaald, vraag 374, naar hij beweert, en meteen weten we, lieve meter, waaraan we ons moeten houden.

De ouders, de reders, zullen wel hun plicht nakomen. Daar kunnen we gerust in zijn, en het begrip „geestelijke belangen” is rekbaar, dat weet de h. aalmoezener ook wel.

En hier zijn we vandaag.

En morgen komt de uitbating en staan weer mensen in de bres.

Vooreerst Fred met zijn ploeg.

Fred, je gaat op jacht met je eigen ploeg.

De visserij is nog altijd jacht, zoals je weet.

De jacht op de vis vergt van de ploeg concentratie en een goede fysieke konditie, vaardigheid en vakmanschap en vooral wellicht motivatie om van de betere de beste te maken.

Fred en bemanning, dat wordt het zeker.

Dit jachtgebeuren herhaalt zich met een regelmaat van een klok: de uitbating moet immers renderen. Iedere reis opnieuw, met al wat zich daarbij ook aan wal voordoet: bevoorrading, aankoop van materiaal, herstellen of aanpassen van netten, enz.

Het is ook aan wal dat Kamiel de figuur is.

Hij is konstant met alles bezig.

En dan bij de terugkeer is hij er weer. Bij de verkoop. Met de ogen en oren wijd open, doch wat onzeker: hoe liggen de prijzen? Wat zal er over zijn?

Hij houdt een menselijk oogje op de financiën, zorgt voor de rekeningen en afrekeningen, wint informatie in zowel in Brussel, als 't Vegeetje. Speculeert op en om de toekomst, zoekt leveranciers op. Kwestie van de prijzen. Pleegt overleg met de schipper, enz., enz.

Kamiel, het is ook een zware job, maar je doet het graag. En met succes.

Moeder-de-vrouw van reder of visser kent intussen ook haar menselijke beslommingen en zorgen. Alleen instaan voor alles en nog wat is heel wat: het huishouden, de kinderen, het geloop voor papieren en paperassen, het meeleven met wat op zee gebeurt.

Echt een opdracht die m.i. te weinig in het openbaar in het licht wordt gesteld en die nochtans onze hulde, waardering en bewondering moet wegdagen.

Om te sluiten en om in de traditie te blijven, hetgeen ik bij het begin heb willen doen: zoals de meter, wens ik eveneens de O.51, de reder en bemanning steeds rijke vangsten, goede besommingen en behouden vaart!

Totdaar de heer Hovart.

Het feestmaal werd besloten met een gezellig samenzijn.

„HET VISSERIJBLAD”

„Het Visserijblad” is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

Propulsiemotor voor het vaartuig O.51 „Stormvogel” van de Rederij Versluys-De Cuypere

Merk: A.B.C.

Constructeur: Anglo Belgian Corporation -Gent

Type: 6MDXC

Aantal cilinders: 6

Boring x slag: 242 x 320 mm.

Vermogen: 900 PK = 662 kw

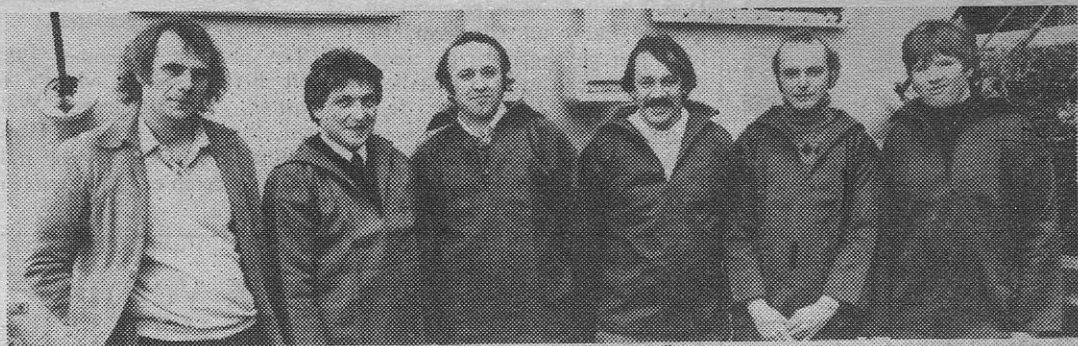
Toerental: 750 t/min.

Gemiddelde effectieve druk: 11,99 kg./cm².

Verbruik bij volle belasting: 156 gr/pk/u aan brandstof en 0,8 gr/pk/u aan olie.



De stoere bemanning van de jongste aanwinst van de Oostendse vissersvloot.



Schipper Alfred Decuypere, motorist Danny Peperstraete, stuurman Raymond Lambrecht, matrozen Ronny Rouzee en Ronny Provost en scheepsjongen Johan Neys (foto boven) vormen de bemanning van de O.51 «Stormvogel» (foto onder)

HET LAATSTE NIEUWS

5 APRIL 83

Nieuwe bokkentreiler in bedrijf genomen te Oostende

Zaterdagmiddag werd in de Oostendse vissershaven het nieuwe vissersvaartuig O.51 «Stormvogel» gedoopt. Het gaat hier om een stalen middenslagtreiler van het grote middenslagtype, dat speciaal is uitgerust voor de tongvisserij in de Noordzee, het Kanaal van Bristol en de Ierse Zee.

Het vaartuig werd gebouwd op de scheepswerven Seghers te Oostende en verder technisch uitgerust door de firma Scap, eveneens uit Oostende. Rederij is de p.v.b.a. Versluys - Decuypere. Het vaartuig is gisteren maandag naar de visgronden van de West vertrokken voor de maidentrip.

Peter is de h. Pierre Hovart, directeur van het rijksstation voor de zeevisserij te Oostende, terwijl mevr. Maertens, echtgenote van de directeur van de dienst voor de zeevisserij te Oostende als meter fungeerde. Verder waren talrijke personaliteiten op de plechtigheid aanwezig.

Het vaartuig heeft een zes-koppi-

ge bemanning aan boord, met name schipper-mede-eigenaar Alfred Decuypere, motorist Danny Peperstraete, matrozen Ronny Provost, Raymond Lambrecht en Ronny Rouzee en tenslotte scheepsjongen Johan Nys. De «Stormvogel» is de eerste treiler sedert twee jaar, die de Oostendse vissersvloot komt versterken. — If.

Uit het Hart

Veel meer dan de best voorbereide, meestal veel te lange of niets-zeggende speech, betekenen de korte woorden van de rechtstreekse betrokkenen. In dit geval van Mevr. Decuyper, de echtgenote van Fred, mede-eigenaar van de O51.

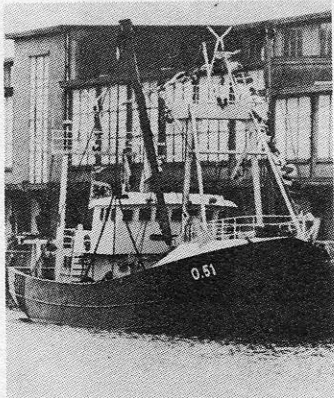
Als de dame, de vrouw van een visser, haar gevoelens dan nog onder de vorm van een gedicht ontboezemt, zoals ter gelegenheid van de doopplechtigheid, dan kunnen wij U dit niet onthouden.

**Diep in haar schoot,
nog maagd'lijk alhoor,
zuiver rein als een witte roos,
neemt zij onze mannen
naar wie zij koestert en verlangt.
Rank en slank, stevig en sterk,
ligt zij daar, tot men het anker heft
Zij wiebelt en schommelt, heen en weer,
zij lokt en klokt de mannen naar zee.
Vandaag wordt zij gedoopt,
haar onschuld wordt beroofd.
Nu zal zij moeten tonen, ons mannen te bekoren
Zij is ons huis, ons schip, de O.51, **STORMVOGEL****



De bemanning van de jongste aanwinst van onze vloot. Van links naar rechts: schipper mede-eigenaar Fred DECUYPERE, motorist Danny PEPPERSTRAETE, assistent matroos-motorist Raymond LAMBRECHT, matrozen Danny ROUZEE en Ronny PROVOST en scheepsjongen Johan NYS (Foto P. Maenhoudt).

Na twee jaar nieuwe kotter voor Oostende



Begin april werd in Oostende het nieuwe vissersvaartuig de O 51 'Stormvogel' officieel overgedragen aan rederij Versluys-Decuyper. Hiermede komt het aantal vissersvaartuigen waar rederij Versluys middels een compagnonschap betrekking in heeft op vijf. Dit zijn de O 705, O 517, Z 50, N 36 en de O 51. Alleen de O 108 is geheel eigendom van rederij Versluys. Dit schip was aanvankelijk eigendom van een compagnonschap maar werd na een tijd geheel overgenomen door rederij Versluys. Al de bovengenoemde

schepen zijn bokkentreilers. De Z 50 'Tijl' van rederij Versluys-Lagast en de N 36 behoren tot de laatste nieuwe eenheden. De O 51 is een typisch voorbeeld van Belgische makelij: een vrij kort bakdek en een nogal naar voren lopende opbouw waardoor de ruimte tussen bakdek en stuurhuis niet bijster groot is.

Niettemin is de bokkentreiler een voorbeeld van een degelijk stukje vakmanschap. Het kasko van de O 51 werd vervaardigd bij scheepswerven Seghers in Oostende terwijl de rederskoöperatie SCAP de verdere afbouw voor haar rekening nam.

De 'Stormvogel' heeft een lengte van 30,43 meter over alles (lengte tussen de loodlijnen bedraagt 26,5 meter), een breedte van 7,8 meter en een diepgang van 3,6 meter. De voortstuwingsinstallatie bestaat uit een ABC-motor van het type 6 MDXC met een vermogen van 900 pk bij 750 toeren per minuut. Achter deze motor staat opgesteld een Lohmann & Stolterfoht Navi-

lus hydraulische scheepskeerkopeling van het type GUW 450 met een overbrengingsverhouding van 4 : 1, hetgeen resulteert in een schroefastoterental van 187,5 omwentelingen per minuut. De schroef heeft een diameter van 2200 mm. De O 51 is geheel uitgerust voor de bokkervisserij maar kan indien nodig direkt overschakelen op de rondvisserij. Het schip is aan de achterzijde van het gangboord namelijk

aan beide kanten voorzien van galgen. Deze zijn zodanig gekonstrueerd dat men tussen galg en verschansing de eventuele borden kwijt kan. Vooral nog zal men in principe de boomkorvisserij gaan uitoefenen. De 'Stormvogel' is verder voorzien van een Caterpillar hulpmotor. Bakker Sliedrecht werkte ook mee aan de totstandkoming. SAIT Zeekust uit Oostende leverde de gehele nautische apparatuur.



