

# PRAKTISEREN

## SCHROEF (1)

Er werd een reeks vijfblad verstelbare schroeven ontworpen speciaal voor gebruik bij treilers. Een curiositeit zou men zo zeggen. Deze scheepsschroef bestaat in maten van 30 tot 80 cm doormeter. Ze werd vervaardigd uit twee soorten metaal: brons of aluminium-brons. Deze laatste legering valt echter heel wat duurder uit, tot 20 pct!

Het voornaamste voordeel van de vijfbladige schroef is het ufblijven van trillingen aan boord. En meteen wil dit zeggen dat het leven aan boord heel wat comfortabeler wordt. Trillingen zijn al altijd sedert de voortstuwing van het schip mechanisch geschiedt, een oorzaak van moeilijkheden met de bemanningen. Dit was zeker niet het geval met de stoommachine die met vooreerst nog niet hoorde draaien op bepaalde delen van het schip. Maar met de dieselmotor is de miserie begonnen. Meest al is reactie van de bemanningsleden op de trillingen onbewust en sommige schepen kunnen gewoon geen twee reizen na mekaar dezelfde bemanning aan boord houden tot grote verbazing van de reders en andere betrokkenen die niet weten wat er eigenlijk aan de hand kan zijn. De trillingen zijn daar zeer dikwijls de oorzaak van. Doch het is een heel ingewikkeld vraagstuk. Lawaai en trillingen hebben veel te maken met isolering en dat kost zeer duur aan boord van schepen even goed als in de De vijfbladige schroef kan ertoe bijdragen dat er minder lawaai en minbouw aan wal en misschien nog duurder.....

Der trillingen ontstaan aan boord en meteen heeft dit een invloed op het humeur en de werkzaamheid van de mensen. Bovendien ontstaat er minder sleet tengevolge van slechte opstellingen in het alignement van de as.

## SCHROEF (2)

Er bestaat meteen een vol automatische keerkoppeling die eigenlijk nogal ongebruikelijk aandoet. Zij kan namelijk zelf haar optimaal rendement zoeken en instellen voor verschillende werkzaamheden. Het stelsel is gekend als het «Omega Power Control». Het verschaft een vaste vaart voor het stomen, maar eens op de visgrond aangekomen en aan het werk zoekt dan de koppeling zelf het regime die de schroef zal toelaten te draaien aan haar meest doelmatige spoed en dit in overeenstemming met het gekozen aantal toeren per minuut van de motor. Deze uitvinding zou als grootste verdienste hebben, dat meteen een aangepaste en dus doelmatige schroefdiameter kan worden gebruikt. Een schip dat er mee uitgerust werd, van 23 meter lengte, heeft een basisregime van 6 : 1 en met een twaalfcilinderdiesel wordt een topsnelheid van 12 knopen bereikt.

Er bestaat een uitgebreide reeks van deze «Omega koppelingen» van 1.51/1 tot 6 : 1 en de afname van het vermogen kan 35, 50 of 100 P.K. zijn.

## SCHROEF (3)

En dan een franse uitvinding die veel radikaler tewerk gaat en meteen gedaan zou maken met de gewone scheepsschroef, die we al heel ons leven kennen. Lachwekkende gedachte dat ons vaartuig zou varen zonder schroef maar kom in deze eeuw van de techniek en de elektronika, schijnt niets meer onmogelijk en tenslotte hebben de vissen ook geen schroef om zich voort te bewegen!

Er zou in het geval van de franse uitvinding geen sprake meer zijn van scheepsschroef maar van «hydro-pulse». Ze werd reeds met succes beproefd op een boorvaartuig en een kleiner uitvoering van het systeem wordt nu uitgeprobeerd. Om redenen van industriële zekerheid, werden geen gegevens bekendgemaakt maar we weten al dat er geen draaiende delen in het stelsel zouden aanwezig zijn en de stuwning wordt bereikt tengevolge van de beweging van een gladde oppervlakte in een straalbuis van rechthoekige doorsnede. Het vermogen wordt bekomen door tussenkomst van een hydraulische rem (ook akteur genoemd) die op zijn beurt wordt aangedreven door een pomp.

Er wordt een aanzienlijke verbetering van de doelmatigheid van de scheepsvortstuwing vooropgesteld. Theoretisch zou de verhouding als volgt zijn: 200 kilo stuwning per 7 paardekracht: voor de gewone voortstuwing zoals we deze reeds zolang kennen, bedraagt de stuwning maar 70 kg per 7 P.K.

Er zou hier dus een verbetering optreden van zo maar eventjes 300 % in de doelmatigheid.

Vanzelfsprekend zitten er dan nog andere voordelen in het systeem zoals het feit dat er geen tros of kor meer in de schroef zou kunnen terecht komen. Het werkt uitstekend bij vaartuigen met geringe diepgang en er zijn hier dan vanzelfsprekend geen hoogfrequente trillingen meer waarover we straks spraken en die op de mens aan boord zulke nadelige werking hebben. Het stelsel verstrekt een lineair stuwingskracht grafiek. Men spreekt over reddingsboten die zouden worden uitgerust met dergelijke uitvinding en zelfs van schepen van meer dan driehonderd duizend ton die er door zouden worden voortgestuwd.

# NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

Aan de donderdagmarkt van 6 maart 1975 werd aangevoerd: 1870 kg tong; 912 kisten tarbot en griet; 912 kisten kabeljauw; 926 kisten koolvis; 45 kisten schelvis; 610 kisten wijting; 168 kisten schol; 62 kisten schar; 1 kist haring en 134 kisten diversen.

Prijzen in gulden:  
Per 1 kg: grote tong 7,79-7,12; grootmiddel tong 10,19-9,78; kleinniddel tong 10,10-9,89; tong één 10,27-9,83; tong twee 9,07-8,51; tarbot 9,79-9,60; zalm 12,52.

Per 40 kg: tarbot 312-207; griet 231-164; kabeljauw één 60-42,20; kabeljauw twee 98-42,40; kabeljauw drie 89-70; kabeljauw vier 81-57; kabeljauw vier 81-57; kabeljauw vijf 68-28; koolvis één 27,20; koolvis twee 35-27,20; koolvis drie 35-27,20; koolvis vier 16,40; schelvis één 60; schelvis twee 52-47; schelvis drie 45-32; schol één 61-39,20; schol twee 53-48; schol drie 84-59; schol vier 110-62; wijting drie 56-30; wijting vier 26; haring twee 50; schar 65-45.

De besommingen waren: SCH 171 41.700; KW 226 18.300; GO 21 10.600; GO 30 15.200; OD 7 10.300; UK 18 7.100; VD 25 875; VD 46 1.070; UK 141 en UK 217 29.800; UK 6 en UK 186 4.400; VD 18 en VD 24 640.

Aan de vrijdagmarkt werd aangevoerd: 7.420 kg tong; 78 kisten tarbot; 1409 kisten kabeljauw; 11 kisten schelvis; 1027 kisten wijting; 552 kisten schol; 103 kisten schar; 4 kisten haring en 92 kisten diversen.

Prijzen in gulden:  
Per 1 kg: grote tong 7,03-6,90; grootmiddel tong 9,95-9,51; kleinniddel tong 10,12-9,81; tong één 10,11-9,69; tong twee 9,12-9,78; tarbot 10,33-9,83; zalm 12,09.

Per 40 kg: tarbot 329-192; griet 225-163; kabeljauw één 69-42,40;

kabeljauw twee 96-34; kabeljauw drie 87-42; kabeljauw vier 92-55; kabeljauw vijf 65-42; schelvis één 90-72; schelvis twee 92-72; schelvis drie 94-49; schelvis vier 86-49; schol één 48-41; schol twee 61-54; schol drie 68-63; schol vier 80-55; wijting drie 43-27,20; wijting vier 41-40; haring twee 49; haring drie 28; schar 55-40.

De besommingen waren: KW 185 4.050; KW 152 1.250; BU 152 4.970; KB 28 4.000; VD 243 14700; VD 19 4.920; VD 25 400; VD 89 3.930; GO 26 12.900; UK 23 5.700; UK 142 en 128 20.800; UK 7 en 159 9480 UK 78 en 107 3.590; UK 135 en 145 19.600; UK 200 en 234 9.300; UK 48 8.680; UK 218 8.760.

Aan de dinsdagmarkt van 11 maart werd te markt aangevoerd: 1.440 kg tong; 25 kisten tarbot en griet; 234 kisten kabeljauw; 2.479 kisten koolvis; 144 kisten schelvis; 573 kisten wijting; 509 kisten schol; 20 kisten schar en 162 kisten varia.

Prijzen in gulden. Per 1 kg: tarbot 9,34-8,42; grot etong 6,40-6,28; grootmiddel tong 8,86-8,55; kleinniddel tong 10,03-9,79; tong één 10,46-10,16; tong twee 10,01-9,96; heil bot 10,56-9,56.

Per 40 kg: tarbot 280-177; griet 178-122; kabeljauw één 81-68; kabeljauw twee 94-70; kabeljauw drie 86-78; kabeljauw vier 88-72; kabeljauw vijf 90-53; koolvis één 44-39; koolvis twee 58-51; koolvis drie 62-57; koolvis vier 65-55; schelvis één 78-58; schelvis twee 76-50; schelvis drie 80-42; schelvis vier 80-56; schol één 55-38; schol twee 52-44; schol drie 70-47; schol vier 80-61; wijting twee 73-45; wijting drie 41-36; schar 92-30 tongschar 134-120.

De besommingen waren: KW 42 f77.300; KW 141 f61.800; KW 144 f51.400; KW 221 f12.100; IJM 211 f15.300; VD 25 f820; VD 46 f1.200.

## Visaanvoer te Den Helder

Deze week begon met de overgebleven kotters welke op zaterdag niet aan de beurt konden komen en wel met een veertiental kotters welke tezamen een kleine twee ton besomden hetgeen voor de maandag een zeer goed begin was. De aanvoer was van dinsdag tot en met donderdag zeer zuinig en pas op de vrijdag begon het weer enigzins weer op te leven n.l. met 23 vaartuigen welke met elkaar ruim tweehonderd negentig duizend gulden besomden. De aanvoer moest dan ook wel van de weekkotters komen, daar er onder de wal geen visserij was. Ook de aanvoer van schol wordt over het algemeen wel minder en over het algemeen wel beter van kwaliteit, waardoor er op de zaterdag slechts enkele partijen de minimumprijs niet konden halen en dus doordraaide. De aanvoer van de tong vertoonde ten opzichte van de vorige week een grotere aanvoer, hetgeen een verheugend teken is voor de komende weken. De hoogste besommer bracht maar liefst 17.794 kg vis aan waarvan 553 kg tong voor een totale besomming van ruim twee en dertig duizend gulden, dit was dan ook wel een uitschieter, daar de normale besommingen schommelden tussen de vijftien en twintig duizend gulden. Zo werd dan ook deze week weer een goede omzet gemaakt.

78.878 kg	TONG	f 681.025,51	van 1068	f 593
13.726 kg	TARBOT	f 89.173,30	van f 1078	f 263
208.505 kg	SCHOL	f 267.596,75	van f 200	f 081
49.120 kg	KABELJAUW	f 88.445,45	van f 280	f 054
7.448 kg	GRIET	f 27.51,93	van f 458	f 250
12.120 kg	SCHAR	f 11.686,18	van f 173	f 060
17.557 kg	WIJTING	f 15.368,74	van f 153	f 060
2.168 kg	TONSCHAR	f 5.861,89	van f 325	f 150
3.435 kg	STEENBOLK	f 1.586,39	van f 059	f 031
3.060 kg	BOT	f 1.132,10	van f 041	f 018
1.170 kg	ROG	f 1.172,14	van f 213	f 020
545 kg	LEVER en KUIT	f 344,63	van f 098	f 031
318 kg	HAMMEN	f 779,06	van f 499	f 200
494 kg	DIVERSEN	f 1.009,62	van f	f