

PRAKTISEREN

WINCHES, RADIO'S EN MOTORKRACHT

Een Britse firma heeft een hydraulische rugpees transducerwinch op de markt gebracht die een ononderbroken gelijke trekking uitoefent op het touw dat de transducer met de winch verbindt. De trekkracht wordt ingesteld door de schipper in de brug en kan also gelaten worden. Ze viert en windt automatisch. De trekkracht kan anderzijds gemakkelijk aangepast worden door de schipper als veranderde visserijomstandigheden dat nodig maken.

De winch heeft een vermogen van meer dan 600 meter en trekkracht tot een halve ton. De slipringen zitten in de winch en kunnen gemakkelijk worden schoongemaakt nadat een der zijstukken werd verwijderd.

De ononderbroken trekkracht wordt bekomen door een veranderlijke dienstpomp die met band vanaf de hoofdmotor kan worden aangedreven. Er is geen clutch nodig om los te schakelen aan de hoogste snelheden, doordat de pomp op neutraal kan worden gezet zonder oliedruk. Dergelijke opvatting voorkomt oververhitting zoals dit zou gebeuren moest er gewerkt worden met een vultank en een gewone toevoerpomp.

NOODZENDER

De Deense regering heeft een bestelling van 75.000 pond geplaatst bij «Ultra Electronics» voor 215 dubbele frekwentie noodbakens. Dit is de eerste bestelling voor dergelijke bakens en het is de uitkomst van 4 jaar studie en ontwikkeling in de ijszee. De bakens zijn bestemd voor het gebruik aan boord van schepen die varen tussen Denemarken en Groenland.

Dit is de eerste baken die nooduitzendingen zal verzorgen op zowel de marine als de luchtvaart frekwenties die werken op 243 Mhz en 2182 MHz terzelfdertijd.

Gedurende de proeven haalde de baken 56 nautische mijlen afstand, baken tot vliegtuig op V.H.F., en 180 zeemijlen van schip tot baken.

Het is ontworpen om geplaatst te worden op de vloer van een reddingsboot of een vlot maar het kan drijven wanneer het per ongeluk overboord gaat. De bedieningen werden tot een strikt minimum herleid om toe te laten dat ook ongeschoold personeel er mee overweg kan.

De baken kan 48 uren uitzenden op haar eigen «alkaline-cellen» maar er is een stroomverbinding voorzien om met een batterij van buitenuit te werken. Bij de Ultra firma is men nu aan het werken aan een baken met 3 golfengten die de schipbreukelingen een veel beter kans zal geven als ze kan uitzenden op drie en zelfs meer golfengten terzelfdertijd en aldus luchtvaart, militair of burgerlijke enz. kan bereiken.

Dergelijke baken zal wellicht 't voorwerp uitmaken van internationale wetgevingen in een niet zo verre toekomst en sommige Skandinavië landen hebben reeds commissies samengesteld die de zaak moeten in de gaten houden.

De baken met 3 zendgolfengten is kompakt genoeg om gestuurd te worden aan boord van een reddingsvlot van 6 man. Het werkt op marine frekwentie voor noodgevallen met schepen, V.H.F. voor

de burgerlijke opsporingsorganisaties zoals de Amerikaanse kustwacht, en U.H.F. voor militaire kanalen aldus geraken de radio noodfrekwenties langzamerhand wereldwijd.

RADIO

De nieuwe radioreglementen voor de visserij moeten de veiligheid op zee verbeteren door het gebruik van de single-sideband radiotelefonieuitrusting. Inderdaad heeft het Britse «Departement of Trade» nieuwe reglementen aangekondigd.

Deze bijzondere uitrusting geeft een groter bereik en meer selectiviteit bij de oproepen en laat de schepen toe automatisch opgeroepen te worden. Dit is een zeer goed stelsel omdat in het bijzonder aan boord van kleine schepen niet permanent op luisterstand ingeschakeld kan worden.

De Engelse Post Office Coast Stations werden uitgerust met nieuwe zendtuigen om de nieuwe scheepsuitrustingen te kunnen bedienen. Daarbij bevindt zich ook een der voornaamste en grootste kuststations en een der stations het meest gebruikt door de vissersvaartuigen, Humber Radio, nabij Mablethorpe.

KRACHT

De kracht die wordt voortgebracht door de verbranding van de brandstof in de motor van de treiler, wordt gebruikt om het schip door het water voort te stuw en door de lucht. Verder wordt deze verworven kracht verspild in het voortstuwingsstelsel van het schip zowel binnenin het schip als rondom de schroef. Hetgeen overblijft van de machinekamer, wordt aangewend voor het slepen van de korre. Daardoor hangt het gedeelte van de hele voortgebrachte machinekracht dat voor het slepen van de korre wordt gebruikt af van de weerstand van het schip in het water. Deze weerstand is bij «sleepsnelheid» veel minder dan men zou denken. Deze kracht hangt dus verder ook nog af van de weerstand die het schip biedt aan de lucht en van de kracht die verloren gaat rondom de schroef en binnenin de machine en het schip.

Ongetwijfeld kan er veel brandstof gespaard worden en de sleepvaart kan verbeterd worden. Ook kan de grootte van de kor verbeterd worden zoals de doelmatigheid van de schroef kan worden aangescherpt. Nochtans is het zo, dat schepen die een schroefbuis bezitten, een zogenaamde nozzle, reeds een zeer doelmatige inrichting bezitten en dat er bijgevolg nog maar weinig kan aan veranderd worden. Daar waar schroeven te klein zijn b.v.b. of slecht werden geplaatst of niet geschikt zijn voor dienst aan boord van treilers, kan evenwel veel verbetering worden aangebracht, zelfs tot meer dan procent.

De trekkracht van de treiler voor het slepen van de kor gemeten in kilogrammen moet worden gebruikt om de weerstand van de boel te overwinnen. Deze weerstand is samengesteld uit de hydrodynamische sleep van het tuig en de vangst veroorzaakt door haar beweging doorheen het water en de wrijvingsweerstand van haar aanraking met de zeebodem.

Niet de gehele sleepkracht wordt gebruikt. Een aanzienlijk gedeelte,

misschien wel 40 % wordt verbruikt bij het openhouden van de kor bij midde van de visplanken en bij het overwinnen van de weerstand van de korretouwen. De pairvissers die een gewoon sleepnet trekken, gebruiken hun machinekracht veel doelmatiger doordat het helemaal wordt aangewend voor het net en de korretouwen. Daardoor is ieder ekonomie in de kracht die wordt gebruikt voor korre en korretouwen een echte winst. De aldus verworven winst komt dan naar voor als besparing in de brandstof ook wel nog als groter sleepvaart. Er kan

niet veel gedaan worden aan de korretouwen. Hun deel in het geheel van de weerstand van het slepen is in ieder geval van weinig betekenis. Maar dit is niet het geval met de planken. Een vermindering van hun weerstand, van 10 tot 15 procent van de totale weerstand van de boe, kan bekomen worden.

Dergelijke vermindering in de sleepkracht van de planken is in sommige gevallen wel mogelijk want verschillende opmetingen tonen aan, dat het bereik van de gedeelde weerstand van de planken tot 33 procent kan bedragen.

LOSSE PUNTJES ...

Volgens de Britse minister van landbouw, F. Peart, zal de blauwe wijting weldra op de markt verhandeld worden. Hij zei dat het onderzoek heeft uitgewezen dat grote stocks in de kustwateren voorkomen en dat het onderzoek eveneens heeft aangetoond dat de vis goede filets kan geven.

Misschien kan deze visserij op blauwe wijting de andere stocks toelaten zich te herstellen. En dit is de hoogste tijd !

X X X

De Amerikaanse kustwacht heeft een Pools schip met een zeventigkoppige bemanning opgebracht. Het schip was aan het vissen binnen de twaalfmijls-zone voor de Amerikaanse kust, ter hoogte van Monterey. Dit betekent een schending van de twaalfmijlszone tot waar de Amerikaanse territoriale wateren zich uitstrekken.

Het is de eerste maal dat een vissersvaartuig van een kommunistisch land wordt opgebracht voor de Amerikaanse westkust. Op vissen binnen de twaalf mijl staat een boete van maximum 100.000 dollar. Verder kan het schip verbeurd worden verklaard. De zaak zal voorgebracht worden voor de federale gouverneur van San Francisco. We zijn benieuwd voor de uitspraak.

X X X

De grootste Britse rederij, Associated Fisheries, heeft 14 trawlers uit de vaart genomen, 8 andere opgelegd en 2 verkocht.

Niettegenstaande de overheidssteun van 395.000 pond heeft de rederij een verlies geboekt van 1.600.000 pond in zes maanden tijd, eindigend einde maart. In dezelfde periode van vorig jaar boekte de rederij een winst van 4.600.000 pond.

Dat zijn cijfers die tellen en het is een teken aan de wand.

X X X

De bijvangst bij de garnalenvisserij zijn zeer belangrijk. Dat weet iedereen. In West-Duitsland heeft men hieromtrent onderzoek verricht. In 1973 vertegenwoordigde de ondermaatse vis 5,4 t.h. Het aantal meegevangen kleine tong en schol bedroeg, naar raming, respectievelijk 34 miljoen en 112 miljoen stuks.

Ook dat zijn cijfers die tellen.

X X X

Het Nederlandse Landbouw - Economisch Instituut heeft een studie gepubliceerd met als titel : «De Nederlandse zeevisserij op de drempel van een nieuw tijdvak». In De Visserijwereld van 15 mei l.l. verscheen een samenvatting van de studie en we zij zo vrij de laatste zinnen van de studie over te nemen. «Zonder enige overdrijving kan worden geconstateerd, dat door een cumulatie van interne en externe oorzaken van conjuncturele en structurele aard, de Nederlandse zeevisserij zich thans in een wel zeer diepe, economische crisis bevindt. Hoeveel bedrijven in de visserij — en in de toeleverende en afnemende sector — deze periode van economische neergang op lange termijn zullen overleven, kan niet worden voorzien. Voor de individuele bedrijven zullen de overlevingskansen mede afhankelijk zijn van het internationale en nationale visserijbeleid».

Gelikt dit ook niet voor ons land ?