

PRAKTISEREN

DRIL

We worden er van tijd tot tijd eens aan herinnerd en dit dan meestal op onduidelijke wijze dat de zee oneindig gevaarlijk is en dat ondanks de stormachtige ontwikkeling van de technologie in de scheepvaart er nog een groot aantal bedrijvigheden zijn die steunen op hetgeen we nog kennen als de «goede oude zeemannschap». «Schip verlaten» heeft b.v.b. een ander uitzicht gekregen door het gebruik van de moderne reddingsmiddelen als het opblaasbare vlot, maar toch blijft het nog steeds een vraagstuk op het moment van de redding, hoe men best en zo rap mogelijk het vlot of de boot van het zinkende vaartuig weggrijpt; het blijft maar steeds een gevaarlijke karwei ondanks alle veranderingen! De oefeningen in «schip verlaten», «overleven» en «omgang met kleine boten» blijft nog steeds onaangepast in de meeste zeezakkende handelsvloeden.

Er werd daar nogal de nadruk opgelegd tijdens een bespreking over de veiligheid op zee die onlangs werd georganiseerd door het befaamde Britse «Nautical Institute» in samenwerking met het tijdschrift «Safety at Sea International». De conferentie ging over een bepaald aantal aspecten van de veiligheid waarvan niet in het minst de opleiding van de bemanningen in gewone overlevingstechnieken. Er waren een zeker aantal nuttige voorstellen tijdens de vergadering over de oefeningen en de opleiding en een van de sprekers legde de nadruk op het belang van de uitbreiding van de thans gebruikelijke reddingsbootoefeningen tot het juiste gebruik van de opblaasbare vloeden die tegenwoordig steeds maar meer aan boord van de schepen worden geplaatst. Er werd gevraagd dat de opleiding van de dek-officieren een reeks lessen over 2 dagen zou bedragen, 1 over de overleving op zee met inbegrepen een drill op zee met reddingsvloeden.

Wat evenwel ongetwijfeld nu van groot nut zou zijn is het uitgebreider gebruik van de scheepsboten voor ontspanning. Voor een heel geringe uitgave zou de reder er zeker kunnen van zijn dat de zeelui die eigenlijk zowat als gevangenen zijn die in een reddingsboot rondtoeren in een haven tijdens de gelegenheidsdrill, beter vertrouwd geraken met de zee en minder kans hebben om in moeilijkheden te geraken bij het geval er zich schipbreuk zou voordoen.

VLUCHT

Lawaai aan boord van moderne schepen is steeds een kopzorg voor diegenen die het moeten bouwen maar meer nog voor diegenen die aan boord moeten verblijven. De laatste tijd wordt er steeds meer aandacht aan dit verschijnsel gegeven omdat men stilaan tot het besef is gekomen dat het een der fundamentele redenen kan zijn van de vlucht van de bemanningsleden, die onbewust een schip gaan haten dat niet goed genoeg geïsoleerd is op gebied van lawaai en van trillingen. Inderdaad, niets onaangenaams aan boord dan lawaai.

Aan Finland werd een mammoettanker opgeleverd die nogal wat van de ander schepen van haar soort verschilt, alleenlijk al door het feit dat ze dient als testmodel voor de nieuwe technieken die worden gebruikt bij de bouw van de bemanningsverblijven. De Zweedse «Raad voor Technische Ontwikkeling» koos de «Wisa» voor haar praktische testen. Het is het vierde schip van deze klasse dat door de werf van Gotaverke werd opgeleverd. De Zweedse «National Administratie voor de Scheepvaart» heeft in augustus 1973 de nieuwe normen vastgelegd voor de isolatie aan boord van schepen en de maksimum toegelaten lawaai-grenzen. Het is volgens dit eerbiedwaardige Instituut hoogst aangeraden meteen theoretische studies uit te voeren en praktische proefnemingen om ten gepaste tijde isolatie-methoden te kunnen uitvoeren die tegemoet komen aan een vermindering van het lawaai tussen aanpalende hutten van minstens 35 decibels, 30 decibels vermindering tussen hutten en gangen en 45 decibels vermindering tussen messrooms en hutten.

De eerste stap was het onderzoek van de bestaande of voorgestelde bouwmethoden die de ervaring zouden geven over plasticplaten en metaalplaatpijpen. Er werd vastgesteld dat nuttige uitkomsten worden bekomen alleen maar door proefnemingen op volle schaal en onder praktische omstandigheden.

De testbouw is samengetrokken op een enkel verblijvendek, het tweede achterdek, dat 20 gelijke hutten bevat van standaard ontwerp en twee «aangebrande» vergelijkingen. Alzo was het mogelijk de eigenschappen van de verschillende stelsels te testen en te vergelijken op een aangepaste schaal uit het standpunt van de scheepswerf gezien en met in achtneming van de praktische diensten en esthetische criteria in gebruik.

De hutten werden verdeeld in vijf groepen van 4 hutten, elk waarvan ene werd gebouwd in overeenstemming met de standaardpraktijken van Gotaverke. Twee van de andere groepen omvatten waterdichte eenheden gebouwd op plasticplaten en twee andere eenheden zijn van het metaalplaten type. Een van de wasplaatsen heeft plasticen waterdichte schotten en de andere heeft metaalplaten schotten.

De «opgehangen» plafonds in de hutten zijn gemaakt uit verschillende materialen en ontwerpen dan de dekbedekkingen. Deze omvatten geprefabriceerde eenheden evengoed als de gewone deksamenstellingen.

Het uiteindelijke stadium van de vergelijkende tests omvat opmetingen van lawaai en geluidsisolatie zowel met het schip aan de kaai als op zee gedurende de proefvaart.

KOR (1)

Met de bodemkorre worden veel verschillende soorten tegelijk gevestigd. Allemaal deze verschillende vissoorten hebben niet hetzelfde gedrag noch dezelfde levenswijze, verre vandaar. Voor redenen van uiteenlopende aard kan men als schipper ertoe aangezet worden een bepaalde soort vis die in voldoende hoeveelheid aangetroffen wordt op dek na het openen van de pooklijn, te gaan opsporen. Dit kan onder andere zijn om economische redenen of anderszins omdat deze bepaalde soort in zeer grote hoeveelheden aangetroffen wordt. Heeft men eens en voor goed besloten een bepaalde soort vis te gaan jagen, dan moet de kor zodanig aangeslagen en gemonteerd worden dat deze soort kan worden gevestigd, samen nog met enige andere soorten vis die dan in geringere hoeveelheid samen met de hoofdsort in de korre terecht komen.

Het gewone korrenet waarmee op de zeebodem wordt gevestigd biedt evenwel weinig mogelijkheden, men kan er weinig aan veranderen, zowel wat de vorm als de omvang aangaat. Daarom ook biedt het sleepnet met grote verticale opening meer mogelijkheden en heeft de technicus zich naar dit soort gewend om de vangsten beter te kunnen selekteren. Alswanneer het korrenet met grote verticale opening omgevormd wordt dan bezit ze nog steeds voldoende spreidingsmogelijkheid, hetzij in de richting van de halfpelagische korre die nog meer verticale opening kan hebben maar dan met een kleinere horizontale opening. Dergelijke omwerking van het net zal toelaten soorten te vangen die een stukje boven de zeebodem verblijven.

Deze netten kunnen worden gebruikt met de gewone uitrusting met vorken en drie tussenstukken. Deze stukken moeten gelijk zijn aan de lengte van de rugpees. Het belang van dergelijk net ligt in het feit dat ze kan worden gebruikt met twee vorken. Dit stelsel is afgeleid van het Breidfordsysteem (zie Zeemansalmanak). Bij dit systeem wordt de bovenste pees rechtstreeks op het korretouw vastgemaakt recht voor de visplank. De onderste arm is verbonden aan het net bij middel van een ketting waarmee men, binnen bepaalde afmetingen, de lengte kan regelen om het loodzeil naar believen een of andere ligging op de zeebodem te verzekeren.

Dit systeem wordt gebruikt door zekere Franse vissers, o.a. deze die de kabeljauw en de wijting gaan vissen op de onregelmatige gronden van de midden en de zuidelijke Noordzee. Deze uitrusting toont zich dan zeer gunstig want de lengte van de armen kan worden verminderd in functie van de afstand waarmee de gesteltenis van de zeebodem zich vertoont en opvolgt, zonder dat deze veranderingen nadeel bezorgen aan de verticale opnemings van het net. Deze is inderdaad klaargemaakt door de lengte van de vork en op nauwkeurige manier bepaald.

De beweging van de korre die met vorken is uitgerust kan door verschillende factoren beïnvloed worden waarvan de belangrijkste zijn: de lengte van de vork, het vieren van korretouwen, het bestaande verschil tussen het lage en het hoge gedeelte van de uitrusting.

Het belangrijkste is te weten dat een hoge verticale opening kan worden bekomen door een korte korretouw, bijgevolg zal deze worden aangepast aan het gedrag van de vis. Aldus zal men 's nachts, wanneer de vis neiging heeft om boven de zeebodem te zwemmen, minder korretouw vieren dan overdag wanneer ze op de grond plakt. Dergelijke uitrusting wordt thans met goed gevolg gebruikt. Eigenlijk is dit het gevolg van de talloze proeven die werden verricht in een proefstation in een dok met modellen en ook nog door het gebruik van de netzonde op de rugpees van de korre op zee tijdens de visvangst.

Er worden in verscheidene vissershavens reeds demonstraties gegeven in de proefstations waardoor de vissers die inderdaad belangstelling hebben voor hun boeiend beroep, de factoren die invloed hebben op de werking van hun korre, van nabij kunnen bekijken en er zich mee vertrouwd kunnen maken. Wanneer ze het dan nodig achten bepaalde regelingen uit te voeren, dan kunnen ze dit met kennis van zaken doen.

KOR (2)

De eerste proeven met het atoomnet werden een twintigtal jaar geleden gedaan in de Noordzee voor de haringvangst met schepen van 200 tot 300 p.k. De korren hadden een vierkante opening en een kort afgesneden net. Om de woelingen en de zuiging te verminderen werden langere doorsneden gemaakt en werden steeds dunnere nylonsoorten

(vervolg blz. 12)

PRAKTISEREN

(Vervolg van blz. 7)

aangewend. Het heeft evenwel veel langer geduurd eer de mazen van het vierkantig stuk werden vergroot, ze bleven steeds maar bepaald op 70 en 80 mm.

Het atoomnet kan worden gebruikt voor de vangst van volle haring die na de paaitijd niet meer samenblijft en zich verspreidt naar de overwinteringsbanken van het noorden en van de Noordzee. De grondkorren met twee vliegers en de semi-pelagische netten worden gebruikt voor de haringconcentraties op de paaigronden van de zuidelijke Noordzee en het oosten van het kanaal. Het atoomnet heeft ondanks haar geringere afmetingen een veel groter vissende oppervlakte dan de andere vistuigen, wat hen toeliet een groter stuk zee te onderzoeken.

De vermindering van het rendement van deze soort visserij tengevolge van het slinken van de haringstocks in de zuidelijke Noordzee, heeft langzamerhand tussen 1960 en 1968 de belangstelling voor deze visserijtechniek doen afnemen, maar de vorsingen op het gebied van de zeevisserijtechniek en voornamelijk op het gebied van de verbetering van de korre heeft geleid tot betere en doelmatiger korren die, steeds voor wat de haringvangst aangaat, opnieuw enige belangstelling voor de methode heeft opgebracht.

Het is inderdaad bij deze korren dat eerst de mazen van 100 mm. werden gebreed. Thans is de filtering aanzienlijk verbeterd en de zuiging verminderd door het gebruik van mazen tot 400 en 600 mm. (van knoop tot knoop) in het vierkantig stuk en dit tot een tamelijke diente; deze netten hebben anderzijds nog het voordeel van dunner kabels, want de krachten die door het schip worden uitgeoefend tijdens het vieren en het winden zijn weinig belangrijk.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

BOLNES

VERANTWOORD INVESTEREN

minimale kosten - maximale resultaten

Loze (advertentie) kreten?

Neen! Uitspraken van mensen met Bolnes ervaring!

Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 450 - 1500 pk bij 500/600 omw/min in lijn en 1800 - 3000 pk bij 600 omw/min met 12 - 20 cyl in V-vorm.



BOLNES MOTORENFABRIEK BV
Postbus 3, Krimpen aan de Lek, tel. 01807 - 14900
telex 22439

stuwkracht in staal

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

Aan de woensdagmarkt van 29 oktober werd aangevoerd: 470 kg tong, 18 kisten tarbot en griet, 779 kisten kabeljauw, 3 kisten schelvis 299 kisten wijting, 236 kisten schol, 79 kisten schar, 16 kisten makreel, 11 kisten pilchards en 31 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg: grote tong 11,80-110,78; grotmiddel tong 13,30; kleinnmiddel tong 10,60-10,23; tong één 8,99-8,19; tong twee 7,80-7,11; tarbot 18,71-10,59.

Per 40 kg: Kabeljauw één 116-94; kabeljauw twee 134-100; kabeljauw drie 114-92; kabeljauw vier 116-86; kabeljauw vijf 62-44; schelvis vier 96; schol één 92-62; schol twee 90-67; schol drie 92-64; schol vier 78-54; wijting drie 50-35; makreel één 57; makreel twee 50-42; tarbot 350-144; griet 143-104; schar 60-26; pilchards 23.

De besommingen waren: KW 24 1.900; VD 19 7.600; VD 25 1.000; UK 208 en UK 236 21.000; UK 17 en UK 56 14.700; UK 107 en UK 200 2.000; UK 135 en UK 145 5.500; KW 33 en KW 180 5.300.

Aan de donderdagmarkt van 30 oktober werd aangevoerd: 30 kg tong; 2 kisten tarbot en griet; 243 kisten kabeljauw; 7 kisten schol; 166 kisten wijting; 46 kisten schar; 214 kisten haring; 43 kisten makreel; 21 kisten pilchards; 9 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. Grote en grotmiddel tong 11,80; tong één 9,20; tong twee 7,60.

Per 40 kg: Tarbot 136; griet 80; kabeljauw één 106-104; kabeljauw twee 136-108; kabeljauw drie 132-110; kabeljauw vier 114-110; kabeljauw vijf 94-44; schol drie 126;

schol vier 122-96; wijting drie 53-27,20; schar 74-54; haring één 62-43; makreel één 60; makreel twee 33,20-29; makreel drie 22,30-21,20.

Aan de vrijdagmarkt van 31 oktober werd aangevoerd: 9.580 kg tong; 100 kisten tarbot en griet; 2266 kisten kabeljauw; 416 kisten koolvis; 468 kisten schelvis; 485 kisten wijting; 1309 kisten schol; 218 kisten schar; 1171 kisten haring; 446 kisten makreel; 17 kisten pilchards en 211 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg: tarbot 11,32-10,55; grote tong 12,66-11,57; grotmiddel tong 13,23-12,71; kleinnmiddel tong 9,94-9,60; tong één 8,81-7,66; tong twee 7,96-6,78.

Per 40 kg: tarbot 348-113; griet 152-101; kabeljauw één 102-80; kabeljauw twee 132-74; kabeljauw drie 112-88; kabeljauw vier 104-80; kabeljauw vijf 66-22,80; koolvis twee 76; koolvis vier 25-22,40; schelvis één 134; schelvis twee 132-104; schelvis drie 69-32; schelvis vier 67-25,20; schol één 80-68; schol twee 90-76; schol drie 86-68; schol vier 70-45; wijting drie 52-30; pilchards 22; makreel één 56-42; makreel twee 35-20,80; makreel drie 32; haai 57-36; hammen met kop 126-94; leng 76; poontjes 23-21; rode poot 104-43; tongschar 120-94; schar tong 64-38.

De besommingen waren: VL 131 28.500; KW 34 52.000; KW 194 51.000; VD 6 11.000; VD 243 23.000; UK 18 8.100; UK 48 5.900; UK 138 13.000; UK 137 6.800; VD 19 5.300; VD 89 10.000; UK 135 en UK 145 1.500; UK 107 en UK 200 17.000; UK 117 en UK 56 15.900; KW 33 en UK 180 600.

Visaanvoer te Den Helder

Door de nu toch duidelijk teruglopende aanvoer van de kleinere, dagelijks aan de markt zijnde kotters en door het feit dat een tiental grote kotters bleven overliggen voor de maandagmarkt, bereikte de omzet in de afgelopen week een iets lager bedrag dan in de voorgaande weken.

Dit neemt niet weg dat de vangsten van de grote kotters over het algemeen redelijk goed waren en dat door de wat stabielere tongprijzen, variërend van f 9,- tot ruim f 10,- gemiddeld per kilogram, er ook gemiddeld redelijke tot goede besommingen konden worden gemaakt.

Van de grote kotters wisten 16 vaartuigen boven een besomming van f 25.000,- te komen, waarvan zelfs nog vijf kotters boven de f 30.000.

De hoogste besommer maakte zelf nog ruim f 37.200,- voor een aanvoer van 7.075 kg vis, waarvan 1210 kg schol en 3149 kg tong, en gem. prijs. f 9,37 per kg.

Door 92 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

66.019 kg	TONG	f 594.934,87	van	f 1372	f 616
18.416 kg	TARBOT	f 102.070,21	van	f 1162	f 230
150.420 kg	SCHOL	f 233.713,52	van	f 297	f 089
70.055 kg	KABELJAUW	f 86.479,64	van	f 380	f 071
2.633 kg	GRIET	f 7.238,58	van	f 400	f 225
9.035 kg	SCHAR	f 8.184,05	van	f 164	f 049
26.350 kg	WIJTING	f 19.554,74	van	f 109	f 057
724 kg	TONGSCHAR	f 1.810,68	van	f 279	f 161
630 kg	STEENBOLK	f 335,38	van	f 064	f 038
2.885 kg	BOT	f 1.245,60	van	f 053	f 020
1.498 kg	HAAI	f 1.411,25	van	f 132	f 025
1.614 kg	ROG	f 3.348,50	van	f 228	f 090
15.995 kg	SHELVIS	f 11.286,97	van	f 115	f 063
885 kg	MAKREEL	f 678,00	van	f 115	f 054
785 kg	POON	f 637,25	van	f 190	f 050
1.470 kg	DIVERSEN	f 7.569,59	van	f	f
369.414		1.080.498,83	van	f	f