

Proefvaart met revolutionnaire B.2960

Het lange roodgemeniede dek vóór de witte brug met de stevige lichte reling en de 3 indrukwekkende luikhoofden vertoont geen enkel verwantschap meer met het diepe lage visdek van de konventionele treiler.

Enkel de typische witte letter gevolgd door een nummer kan de leek laten vermoeden, althans van voor gezien, dat een vissersvaartuig in de sluis ligt.

De B.2960 « Le petit Moussailon » de eerste hektreiler met portiek bestemd voor Boulogne en de eerste gebouwd te Oostende, vaart op proefreis.

«Larguez-partout zéro-la-barre!» Even drijft het zwartgeschilderde schip met de tij naar de sluisuitgang. Dan «en avant lentement!» koers naar het midden van het vaarwater dat vrijgehouden wordt door het flikkerlicht van het Montgommerydok en het verkeerssignaal op de musoer.

Aan de seinpost worden in een oogwenk de manoeuvres van de brug overgeschakeld naar de machinekamer en dan wordt met «en avant toute » op korte tijd de vaart 15 mijl, aangedreven door de Deutzmotor van 1.000 P.K. Het achterschip telt tot 5 meter diepgang. Het uitzicht vanaf de brug is niet meer belemmerd door een hoog bakdek, onontbeerlijk voor veilige visserij en werk aan boord van de konventionele trawler, maar hier overbodig. Deze nieuw opvatting weet ieder zeeman te appreciëren.

Reeds na veertig minuten loopt het vaartuig tussen wandelaarlichtschip en de wielingen-loodsboot de open zee in met de Noordhinder lightvessel als volgend punt.

De radar geeft een prachtig overzicht. Het beeld vertoont in het 55W lichtende vlekken die voortdurend veranderen in ligging en grootte. Een vlugge interpolatie van dit neerslagsluiereffekt (rainclutter) leert dat de regen zich naar het schip toe beweegt.

In het duister vóór de brug licht enkel de weerschijs van de werklampen boven het achterdek, waar de boel wordt klaargemaakt, op de voormast op, terwijl de treiler met een grote boeggolf door de vlakke Noordzee klieft met de motor op 380 omwentelingen per minuut.

Dan begint het te dagen in het Oosten. Eerder een somber lichten over het matgroene zeeoppervlak, dat alleen verstoord is door het zog dat in de richting van de kust in een brede gelijkbenige driehoek uitdeint.

Het echolood vertoont een net diagram waarvan de scherpe punten de ruggen van de hinderbanken aantonen.

10 mijl ongeveer in het NW van het lichtschip Noordhinder dat onder zijn Hollandse vlag eenzaam deint, is de grond geschikt voor de visserij. Beslist geen goed tijdstip voor het korren op deze gronden maar het kan voor het moment niet anders en tenslotte gaat het hier

ook om het beproeven van de revolutionnaire installatie op het achterdek.

Daar, op een diepte van 20 vadem wordt het schip gestopt en een eerste voordeel van het hekvissen wordt al gauw tennutte gemaakt. Met windrichting en zeevang is nog weinig rekening te houden. Terwijl de « netsonde » in het vierkantig stuk wordt vastgemaakt gaat de kuil te water. Dan wordt de rest van het net over het potdeksel van de brede spiegel heengetrokken door de vaart van het schip en de daardoor ontstane stroming. Diabolos, bollen, ophangers, danlenos, breidels worden onder de plassende regen, voorspeld door de reder, gevierd. Tenslotte worden de planken allebei gelijk gevierd. De korretouwen lopen door de uiterst stevig opgevatte galgen over de posten op het winchdek naar de goed beschutte winches die aangedreven worden door een hulpmotor

van 270 P.K. Het portiek is in verticale stand.

Op de brug, boven het winchdek, volgt de schipper met de hand op de manoeuvres, achter het venster de activiteiten op het achterdek, die ondanks een zichtbare onwennigheid een vlug verloop hebben.

Onder de neus van de kapitein op het brugdek, viert een kleine lier de afgeschermdde kabel die de « netsonde » met de echograaf verbindt, gelijk met de korretouwen af.

Met 60 vaam touw, 3,5 mijl vaart en koers NW ligt de eerste Boulonese hektreiler voor de eerste keer aan de korre. De gehele bewerking duurde amper 15 minuten. In de brug wordt op de echograaf de stand van de net-opening geregistreerd. Met deze vaart staat de korre 10 meter open terwijl het loodzeil even over de grond zweeft. Het toestel geeft een zeer duidelijk beeld. De tekening in de groene

litsen van de katodestraalbuis der « visloope » (visvergrootglas) verandert niets meldenswaardig.

Visscholen kunnen waargenomen worden maar het is biezonderlijk een hulpmiddel om, wanneer men reeds in het bezit is van bepaalde gegevens omtrent de soort die zich in de omtrek bevindt, de vis te onderkennen.

In ieder geval een nuttig, en in de toekomst, naarmate men zich met de werking ervan zal vertrouwd maken, onmisbaar instrument aan boord van een vissersvaartuig. Het is voornamelijk geschikt voor het ontdekken van vischolen maar een lange ervaring zal de mogelijkheden van dergelijk instrument opvoeren. Alles hangt af van het gebruik dat men ervan weet te maken. Trawlers met dergelijke complete uitrusting dienen onder het gezag geplaatst van mensen die de nodige opleiding kregen, zowel wat visserij, techniek en

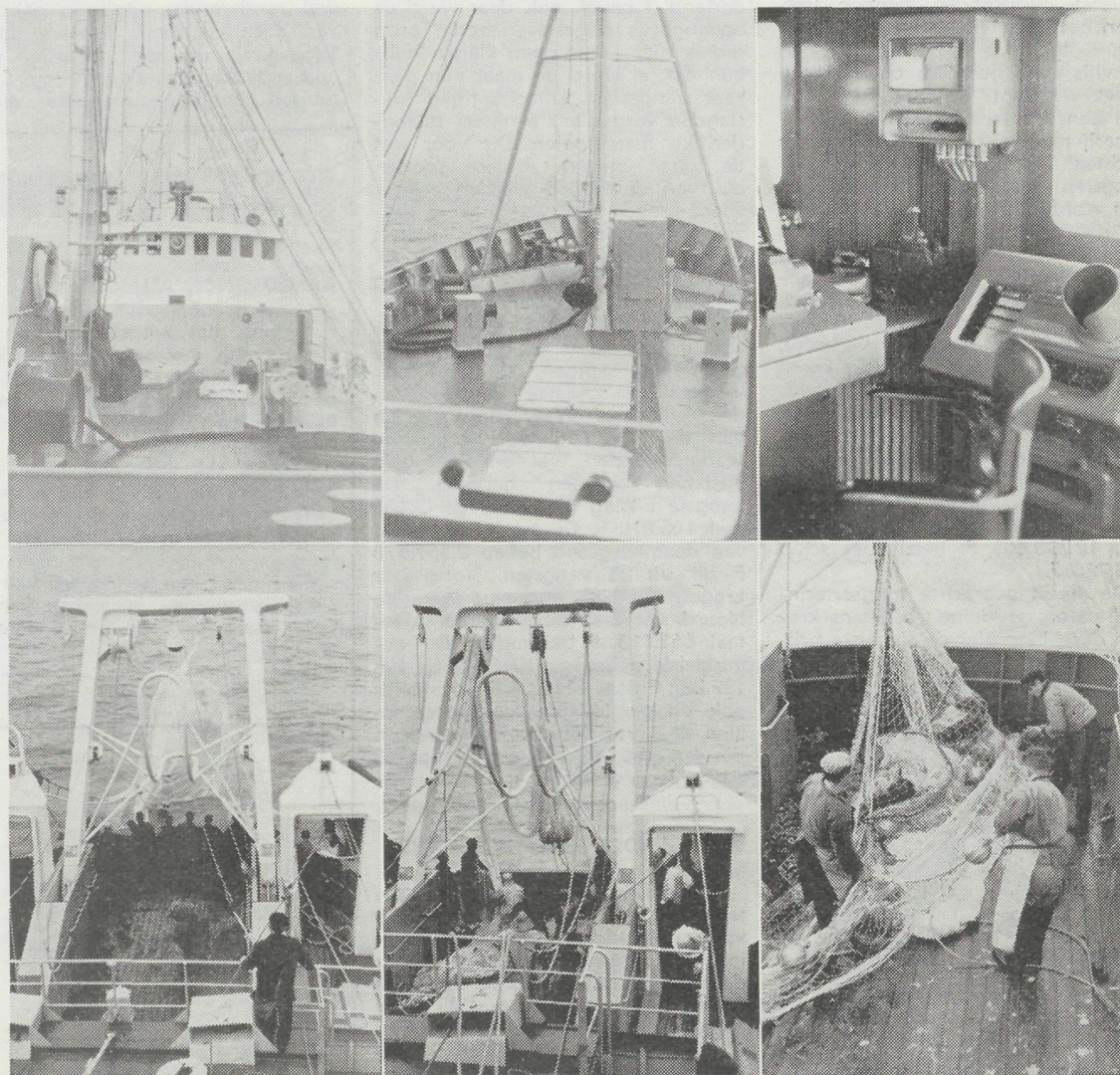


Foto 1 : Het midscheeps gezien vanaf de voorsteven. — Foto 2 : Het voordek met de 3 luikhoofden vanaf de brug gezien. — Foto 3 : Een voorname hoek in de brug. Links de «lessenaar» met de machine-manoeuvers, enz.; rechts de echograaf, het echolood, de visloope, enz. — Foto 4 : De kuil is te water en het net wordt over de verschaning van het hek recht-achteruit gevierd. Snelle bewerking die het aantal visuren aanzienlijk zal verhogen. — Foto 5 : De kuil is binnen en hangt in een blok van het portiek. In het midden bovenin het portiek de «banane» die tijdens slecht weder de kuil vasthoudt. — Foto 6 : Het klaren van de boel op een veilig achterdek.

De 472 ton metende hektrawler «Boulogne 2960 Le petit Moussaillon» deed een geslaagde proef op de visgronden van de Hinders. Het is de eerste treiler van een totaal nieuw type, te Oostende gebouwd voor de voornaamste Franse vissershaven. Het is uitgerust met de nieuwste navigatie- en visserijinrichting. Het ligt in de lijn der verwachtingen dat het schip bedrijfszekerheid zal bieden.

De grootste verdienste blijft echter de gans vernieuwde arbeidsvoorwaarden voor de bemanning aan dek.

Het nieuwe vaartuig is een staaltje van belgische scheepsbouwvakmanschap, die in de visserijwereld bewondering zal opwekken.

praktijk als visbehandeling en navigatie aangaat.

Uit het beeld op de echograaf wordt het gewenste toerental van de machine afgeleid hetgeen de schipper de mogelijkheid verschafft de werking van het net totaal te beheersen.

De plaatsing en de opvatting van al die toestellen en manoeuvres op en rond een «lessenaar» samen met nooc bediening van winches, alarmbellen, enz... is zeer rationeel op handige wijze gekoördineerd.

Na driekwartier noordwestelijke koers wordt gewend waardoor meteen de grotere eenvoud van dergelijk manoeuvre wordt vastgesteld ten overstaan van het winden met de zijtrawler. Bij vastslaan met de hektreiler zal het schip aan anker liggen en vermoedelijk zal blijken dat de zijtrawler kans krijgt de boel tamelijk gaaf terug aan dek te krijgen. Daartegenover staat dan terug de grotere veiligheid van de hektreiler in dergelijke situaties.

De afgelegde koersen worden trouw door de «trakker» opgetekend en na anderhalf uur trekken wordt gewonden.

Bewerking die in een zeer korte tijdspanne afgelopen is. De «banane», zoals de Franse vissers het noemen, eenvoudig boogvormig metalen rek, boven in het midden van het portiek, is, gezien het schieke weder, overbodig. De zak kan eenvoudig door een blok in het portiek aan dek worden gebracht. Trouwens 'n tiental haaitjes een paar bennen papgulletjes (of moeten ze «koerspaarden» genoemd worden?), wat knorhaans, baarzen en inktvissen, alles gemengd met keien en kokkerluut's bezorgen geen grote last voor de bemanning aan dek. Aan de derde trek verlopen de bewerkingen op het hoog ingebouwd en veilig achterdek reeds vlotter en kleine hindernissen, hier een bout en daar een klamp op de slechte plaats opmerkt worden er genoteerd voor 'n vlugge wijziging.

De grotere afstand tussen schipper op de brug en bemanning op het achterdek, samen met het ruwe kabaal van de winches die zich tussen de twee bevinden, maken het gebruik van luidsprekers onontbeerlijk. Het is overigens een nuttig toestel dat reeds geruime tijd op kleinere koopvaardij schepen burgerrecht heeft verworven zowel op voor- als achterdek. Met de mechanisatie is het lawaai toegenomen en is de menselijke stem moeten in gelijke mate versterkt worden voor een vlot en veilig verloop van zaken.

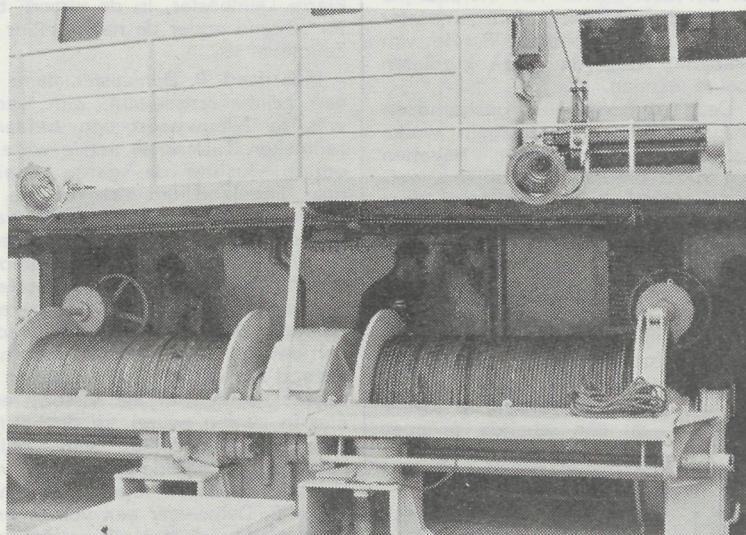
Op het achterdek aan bakboordzijde bevindt zich de deuropening welke toegang verleent aan het

overdekte werkdek, waar ook de drie luikhoofden geplaatst zijn en aan de goedopgevatte akkomodaties voor de bemanning. Van op het achterdek waar ze gesorteerd worden, wordt de vis per lopende band naar de luiken gebracht voor stuwijn. Aldus gebeurt het gutten, 't vervoeren en het bergen in menselijke en veilige voorwaarden.

Dergelijke konstruktie-opvatting zal de zeeman toelaten rustiger en met meer overleg de vis te manipuleren. Trouwens de lopende band schakelt het smijten en verpletteren diepe oorzaken van visbederf, uit. Meteen zal de onderlegde gezagvoerder zijn bemanning hogere eisen kunnen stellen op gebied van visbehandeling.

Konventionele vissersvaartuigen van dezelfde tonnemaat, t.t.z. gross 472, netto 212 ton varen in Frankrijk gewoonlijk met 21 man. Het rationaliseringsproces laat hier voorlopig toe het te doen met 18 man.

De scheepswerf Beliard & Murdoch die het vaartuig ontwierp en bouwde, heeft een waarachtig moeilijk probleem weten op te lossen op een gunstige wijze gezien bij de hektrawler de plaatsing van de machine ter sprake komt. De machinekamer, tanks, visruimen, enz. bevinden zich inderdaad op hun gewone plaats in de romp en alle bewerkingen, uitgezonderd deze met de winches, worden zoals vroeger, op het hoofddek uitgevoerd. Deze activiteiten gebeuren nu echter op totaal andere veilige en beschutte plaatsen zonder dat de plaatsing van machinekamer en overbrenging diepgaand hoefden gewijzigd te worden.



Het volledig beschutte winchdek onder de brug, waarvan de gordijnplaat eveneens bescherming biedt, vanaf het achterschip gezien. De winch voor de kabel van de «netsonde» is geplaatst rechts op het brugdek.

Het schip heeft een grotere vrijboord gekregen en dit onderscheidt het wel het meest, scheepsbouwkundig gezien, van de vroegere treiler die een zeer kleine vrijboord heeft en mede door de geringe windvang, over een goede stabiliteit beschikt.

De diepgang van 46 dm in ongeladen toestand, met een breedte van 9,25 meter, samen met de lichte materialen aangewend in de bovenbouw, de vertikale achtersteven bezougen het vaartuig echter een uitstekende stabiliteitskriterium. Een woeliger Noordzee zou vermoedelijk de uitstekende indruk nog versterkt hebben doch het wenden met roer hard aan boord, links en rechts om heurt, op volle 15 mijlsvaart met leeg schip, het manoeuvreren met of zonder trawl laten reeds toe de stabiliteit te beoordelen.

Anderzijds is de hoogte van de galgen en meteen de klokken, zodanig dat het uitwendig kenterend moment weinig groter wordt dan dit vroeger het geval was. Daarbij moet dan nog de uit oogpunt van stabiliteit gunstige opstelling der galgen worden vermeld.

Het grotere vrijboord door de windvang zal nochtans van de officieren meer aandacht vereisen tijdens het manoeuvreren en het aandoen van havens en nauwe vaarwaters bij bries, harde wind of storm. Dit is echter een kwestie van navigatie en meteen van opleiding en praktijk. Deze kennissen van het bevelvoerend personeel moeten worden aangepast.

Rond 15 uur worden na de laatste proeven, de terugreis aangevangen. Onder de drukke commentaar van de talrijke opvarenden, technisch zowel als taalkundig een heterogeen gezelschap, dat nochtans blijkbaar geen moeilijkheden ondervindt om van gedachten te wisselen en dit waarlijk doet in een hartelijke atmosfeer.

En dan veranderen de plussende pijpestelen in een licht-gordijn, naarmate het oefenmijneveld van de Nato benoorden de Westhinder wordt genaderd wordt het gordijn dichter getrokken en aan de eerste Nato-boei is het dik weer. Schitterende gelegenheid trouwens om de hulpmiddelen voor de navigatie

te testen en er daarbij nuttig gebruik van te maken. Een volle bezetting op de brug: decca-navigator en radarwaarneming samen met een goede uitkijk!

Tallose echo's wijzen op de naderingen van het Wielingen vaarwater. En hier wordt ondervonden dat het niet deugt de afstands-cirkels (rouge-rings) te laten bijstaan op de radar. Een kleine echo in de 2 mijlring wordt door de stuurman niet opgemerkt doordat ze verdoken zit in de lichtcirkel.

Over de vloed met vanzelfsprekend de Wandelaar aan stuurboord worden enkele stilliggende cargo's als enorme spookkastelen, voorbijgevaaren en eens het vaarwater over wordt alles eenvoudiger. Temeer dat Oostende een goede zichtbaarheid meldt en dit even later aan de buitenstroombankboei bevestigd wordt. Het schip verlaat de melkachtige mistbank en enkele minuten later vaart het fier een door zon overgoten haven binnen.

De B.2960 «Le petit Moussaillon» behoort aan de rederij Manesse & Sénéchal te Boulogne.

L.A. INGHELBRECHT

EEN GOEDE RAAD VAN UW

POSTMEESTER

Gouden of zilveren voorwerpen, juwelen of andere kostbaarheden, moeten onder aangetekende brief of als doosje met aangegeven waarde worden verstuurd, ook wanneer de verzending geschiedt als spoedstuk.



FIRMA

R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export

Import

TELEFOON

Privé : 540 06

Magazijn : 541 42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse
gepelde garnalen
Thuisbestelling
in de grote centra
Verzending
in gans het land
(2182)

PUBLICITEIT IN

HET VISSERIJBLAD

DOET UW

ZAKENCIJFER STIJGEN