

OOK DE NIEUWE O.333 « JOHNNY » TE WATER

Totaal in tegenstelling met het feestelijk gebeuren rond de O.85 - *Princesse Marie-Christine*, had op maandagnamiddag 11 april nog een tewaterlating plaats. Deze maal betrof het de nieuwe stalen diepzee-motortreiler O.333 - *Johnny*, van de Chantiers et Armement Seghers, te Oostende, voor eigen rekening gebouwd op haar eigen helling, gelegen aan de Visserijhaven.

Weliswaar wezen bepaalde voorbereidingen op een nakende tewaterlating van de nieuwe eenheid, doch een juiste datum was niet bekend. Vrij onverwacht, omstreeks 2 u., werd de *Johnny* gelost en gleed de slanke romp op een onberispelijke wijze in de haar krap toegemeten waterplas.

Wie enigszins met de ligging van de Chantiers et Armement Seghers aan de noord-oostzijde van de Oostendse Visserijhaven vertrouwd is, weet dat daar een tewaterlating, meer dan waar ook, steeds een zorglijk

geval is. Vlak vóór de aslijn van de reeds enge bouwelling is n.l. het oostelijk einde van de meersteiger voor de stedelijke sleephelling gelegen. Deze steiger loopt praktisch haaks op de bouwelling van de werf, en vormt bij iedere tewaterlating een ware nachtmerrie voor de leiding van het bedrijf. Eenmaal de helling af, mag de uitlopende romp absoluut niets van haar baan afwijken, of een botsing met deze permanente hindernis is onvermijdelijk. Vandaar dat hier de sterkte en de richting van de wind een niet te verwaarlozen factor betekent voor de goede afloop van het evenement. Het is derhalve voor de bedrijfsleiding zeer riskant een datum voor een tewaterlating vast te stellen.

Bij de tewaterlating van de *Johnny* waren de moeilijkheden nog groter, daar de nieuwe eenheid de grootste was die totnogtoe door de werf gebouwd werd.

Maandagnamiddag bleken de omstandigheden voor een ideale lancering zodanig goed samen te vallen, dat de werfleiding besloot de knoop door te hakken, en omstreeks 2 u. was het zover. In enkele seconden was het gebeurd, tot ieders opluchting een buitengewoon geslaagde gebeurtenis.

De hoofdafmetingen van de *Johnny* zijn:

Lengte over alles	38,75 m.
Lengte tussen de loodlijnen	35,50 m.
Breedte op spanten	6,65 m.
Holte	4,20 m.
Diepgang achter	4,20 m.
Brutoton	± 200 T.
Nettoton	± 60 T.

De *Johnny* wordt gebouwd en uitgerust voor de verre visserij, en is volledig electrisch gelast. Het 160 m³ grote, speciaal verzorgde visruim, wordt uitgerust met een koelinstallatie.

De voortstuwingsmachine is een 640 epk MWM-Benz-Dieselmotor, werkende met drukvulling. Dit ver-

mogen wordt op een Hundested-schroef met verstelbare bladen overgebracht. De brandstofcapaciteit bedraagt 60 ton, ondergebracht in aan de romp gebouwde tanks. De aandrijving van de treillier zal electrisch geschieden.

Naar verluidt zal dit zeer modern en comfortabel uitgeruste vaartuig een electrische wisselstroom-installatie ingebouwd krijgen. En dat is een revelatie, voor het eerst toegepast op onze visserijvloot. Alhoewel gelijkstroom klassiek is op vaartuigen, is daar sedert de oorlog een wijziging in gekomen, voornamelijk op de oorlogs- en koopvaardijvloot, en af en toe ook op enkele vissersvaartuigen. Beide systemen hebben hun voor- en hun nadelen, en hun toepassing hangt in grote mate af van allerlei uitrustingsfactoren.

Breed gezien zijn de voordelen van wisselstroom:

1. Wisselstroomdynamo's zijn eenvoudiger en dus goedkoper.
2. Wisselspanningen en -stromen zijn eenvoudiger en goedkoper in hogere of lagere om te zetten door middel van transformatoren. Dus beter geschikt voor energie-overbrenging.
3. Wisselstroommotoren zijn eenvoudiger en goedkoper gebouwd.
4. Op een frequentie van 50 Hz is wisselstroom even goed te gebruiken als gelijkstroom.

De nadelen zijn:

1. Op een frequentie van 50 Hz is wisselstroom dubbel zo gevaarlijk als gelijkstroom.
2. De weerstand in de geleiders is groter.
3. Vermogen en arbeid zijn gewoonlijk kleiner dan bij gelijkstroom.
4. Voor samenwerking met accumulatoren is wisselstroom niet rechtstreeks te gebruiken. Een omvorming is nodig.

PROPULSIE VAN DE O.333 « JOHNNY »

In het vorig nummer werd gewag gemaakt van de gloednieuwe O.333 - *Johnny* en van zijn voor het eerst toegepast propulsiesysteem. Ziehier enkele nadere bijzonderheden over de motor van dit modern vaarttuig.

Het is een opgeladen MWM Dieselmotor, 4-takt, type TRH 548 S, 6 cilinders, 800 pk aan 375 t/m, maar afgesteld op 640/725 pk aan 300-340 t/m. De boring der cilinders bedraagt 320 mm en de zuigerslag gaat over 480 mm.

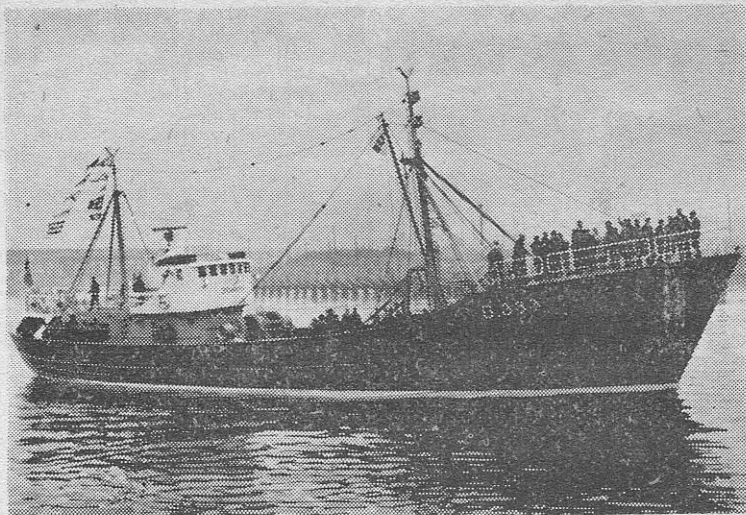
Aangezien de motor slechts opgeladen is met 50% is de gemiddelde effectieve druk relatief laag en bedraagt 8,28 kg/cm². Ook is de zuigersnelheid zeer gering en is slechts van 4,8 m/sec bij 300 t/m.

Dank aan het feit dat de motor opgeladen is, ligt zijn brandstofverbruik zeer laag, namelijk 160 gram per pk/uur bij vollast en met 5% tolerantie volgens de voorschriften der British Standard Specifications en de Duitse DIN normen 6270.

Niettegenstaande de motor zeer sterk gebouwd is en uitgerust met een overgedimensioneerde krukas van 200 mm diameter, overtreft zijn gewicht de 20 ton niet want, alle bijhorigheden inbegrepen, weegt hij slechts 19.750 kilogram. Onder de technische verbeteringen welke bij deze motor voorkomen, dient er melding worden gemaakt dat de cilinders onafhankelijk gebouwd werden, werkwijze welke vele voordelen oplevert tegenover het blokmodel.

De motor is nog uitgerust met een organisch aangebouwde zoetwaterkoeling welke de vervuiling der mantels vermijdt en de motor beter op zijn constante temperatuur houdt.

De O.333 "Johnny" deed proefreis



De O.333 « JOHNNY »

«Als een balsem op de wonde», zo kan ongeveer de proefreis betiteld worden van de O.333 «Johnny». Inderdaad, amper een week na het tragisch vergaan van de O.297 «Rubens» doen twee nieuwe eenheden hun intrede in de Belgische vissersvloot. Ook in de visserij is er een tijd van komen en gaan.

Wijl een dikke menigte wachtte op de bemanning van de O.297 «Rubens» heerste er op een andere plaats een fiere vreugde, en terecht trouwens.

De nieuwe eenheid, de O.333 «Johnny» werd gebouwd op de werf Seghers en zal ook door dezelfde rederij uitgebaat worden. Dit vaartuig deed zaterdag zijn eerste proefreis. Bovendien de eigenaars van het vaartuig, hadden ook verschillende bekende personen uit het visserijbedrijf er aan gehouden deze eerste proefreis mede te maken. Laat ons onmiddellijk zeggen dat deze in alle opzichten geslaagd is, zodat alles een rooskleurige toekomst laat voorzien.

De O.333 «Johnny» heeft een totale lengte van 39 meter en een breedte van 6,65 meter met een bruto-tonnage van 209 ton. De scheepsrump en de bovenbouw zijn volledig elektrisch gelast. Het vaartuig is uitgerust met motoren die een kracht van 725 pk kunnen ontwikkelen.

De bouw van het vaartuig werd volledig aangepast aan de vereisten van de moderne en vooruitstrevende scheepsbouw. Er bestaat eveneens mogelijkheid om het volledig elektrisch boordnet aan een elektrische bron aan de wal te koppelen. De tanks hebben een inhoud van 60.000 liter gasolie, 800 liter smeerolie, terwijl de tanks voor drinkwater ruim 7.000 liter kunnen inhouden.

VAARTUIG IS BESTEMD VOOR IJSLANDVAART

Ook voor het comfort van de bemanning werd gezorgd. Voor hen is een verblijfplaats van 10 man voorzien die zeer modern versierd zijn. Er zijn zelfs afzonderlijke kamertjes voor de motorist en de stuurman.

Een volledige installatie voor het bewerken van levertraan is op het achterdek geplaatst. Voor wat de hygiëne betreft, kan nog gezegd

worden dat er voor een zeer propere wasgelegenheid gezorgd werd met lavabo's en een stortbad, terwijl er ook een zeer comfortabele ingerichte keuken aan boord is.

In het stuurhuis bevinden zich toestellen van het meest moderne allure, waaronder kan vermeld worden, een radar, een dieptemeter en een visgrondzoeker. In de kaartkamer die als een klein salon opgevat is, bevinden zich de hoofdzender-ontvanger, een hulpzender-ontvanger en een richtingzoeker.

Al met al, kan gezegd worden dat de O.333 «Johnny» een belangrijke aanwinst is voor de Belgische vissersvloot in het algemeen en de Oostendse vloot in het bijzonder.

Een uur nadat de O.333 de haven van Oostende verlaten had, voer ook de nieuwe eenheid van de Pêcheries à Vapeur «Prinses Paola» de thuishaven uit voor een eerste reis.

Wij wensen reders en bemanning behouden vaart en rijke vangsten.

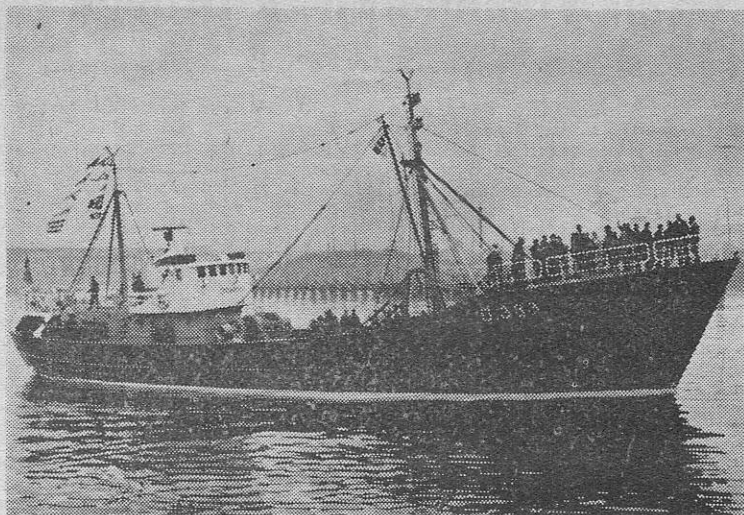
TE WATERKLATING

15 OKTOBER 1960

PROEFVAART

OKTOBER 1961

NOG DE PROEFVAART VAN DE O.333 «JOHNNY»



De O.333 «JOHNNY»

In verband met de proefreis van de nieuwe eenheid der Rederij Seghers, de O.333 «Johnny», waarvan wij in ons nummer van 21 oktober een verslag gaven, kunnen wij nog enkele nuttige inlichtingen mededelen over de motor waarmee deze trawler is uitgerust en waarvan men trouwens hieronder een afbeelding vindt.

Het is een opgeladen MWH-Diesel, 4-takt, type TRH 348 S, 800 pk, 6 cilinders, 375 T/pm baar afgesteld opp 640/725 pk bij 300/340 T/pm; en welke de volgende karakteristieken heeft : boring : 320 mm; zuigerslag : 480 mm.

Aangezien de motor slechts met 50 % opgeladen heeft hij een relatief kleine gemiddelde effectieve druk van 8,28 kg/cm².

De zuigersnelheid is zeer laag : 4,8 m/sek. bij 300 T/pm.

Door het feit dat de motor opgeladen is, is zijn brandstofverbruik zeer laag nl. 160 gr pk/u. bij vollast met 5 % tolerantie, volgens de voorschriften der B.S.S. (British Standard Specifications) en de Duitse normen DIN 6270.

Niettegenstaande de motor zeer sterk gebouwd is en uitgerust met een overgedimensioneerde krukas van 220 mm diameter, overtreft zijn gewicht de 20 ton niet (19.370 kg), alle bijbehoevenheden inbegrepen.

Bij de technische verbeteringen vermelden wij graag dat de motor met onafhankelijke cilinders is gebouwd wat zeker grote voordelen biedt op het blokmodel.

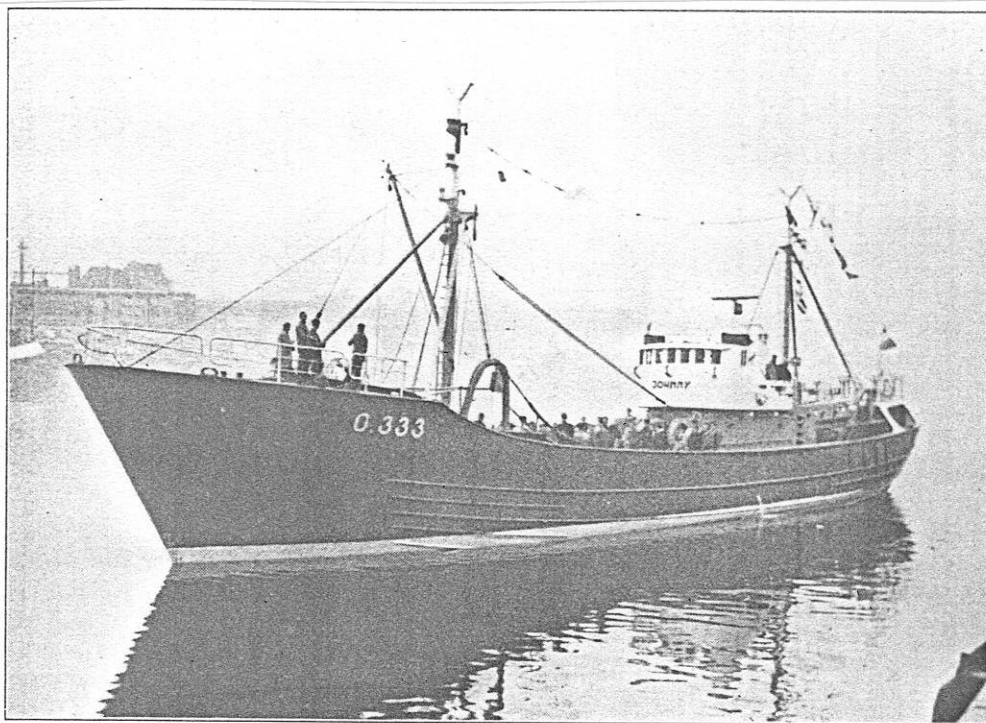
Vermelden wij verder dat de motor uitgerust is met een organisch aangebouwde zoetwaterkoelwiel welke de vervuiling der cilindermantels vermijdt, de motor op konstante temperatuur houdt, wat het bedrijf ten goede komt en de slijtage vermindert.

De moderne techniek beoogt aldus voorwaarden te scheppen die,

met een maksimum van bedrijfszekerheid, de uitbating nieuwe mogelijkheden biedt door vermindering der kosten en dit zowel inzake onderhoud als verbruik.

Deze motor werd geleverd door de Firma Anc. Etabl. F.A. Sansens, N.V. Dieselmotor Import C°, 28, Kasteellaan, Gent.

~~6 APRIL 1963~~



Johnny

DE NIEUWE « JOHNNY » O.333 IN DE VAART

30 jaar ervaring als visserijreders en 26 jaar ervaring als scheepsbouwers is de som die de Chantiers et Armement Seghers, te Oostende, heeft weten vast te leggen in haar fraaie nieuwe eenheid, die op zaterdagvoormiddag 15 oktober op plechtige wijze in de vaart werd gebracht. En dat die som indrukwekkend is, kon vastgesteld worden door de talrijke aanwezigen die het ceremonieel bijwoonden en de gelegenheid hadden het keurige vaartuig, de motortreiler O.333 - Johnny, te bezichtigen.

Hoe onwaarschijnlijk het ook moge klinken, toch is het voorwerp van onze belangstelling het allerleerste vaartuig dat door de werven van de firma gebouwd en voor eigen rekening uitgebaat wordt. Alle eenheden die de rederij in de loop van haar 30-jarig bestaan in eigendom had en heeft (kort vóór de laatste oorlog waren er zelfs 11) werden aangekocht. Alhoewel de werven in hun 26-jarige activiteit een 6-tal stalen eenheden voor vreemde rekening bouwden, was de herstelling en de ombouw aan eigen en andere eenheden, de voornaamste bedrijvigheid van deze afdeling van de firma Seghers.

De eigenaars van de Chantiers et Armement Seghers, het dynamisch broederpaar Charles en Victor Seghers, behoren tot de, jammer genoeg te kleine, groep mensen uit het visserijbedrijf die in hun activiteiten niet alleen

bereid gevonden werden om zich snel aan te passen aan de wijzigende eisen van het bedrijf, doch ook open oog hadden voor de mogelijkheden die de hedendaagse techniek ten dienste kon stellen om de meest gunstige resultaten uit het materiaal te halen.

Zo kunnen de heren Seghers de promotors genoemd worden van het gebruik van aluminium-legering voor de visruimen, vloerplaten in de machinekamer en het brugcomplex, de Winslow-filters voor brandstof en smeerolie, « Onazote »-isolatiemateriaal voor visruimen, de schroef met verstelbare bladen.

Toen de heren Seghers besloten tot de bouw van de Johnny lag het voor de hand dat in het vaartuig de rijke ervaring van de eigenaars, én als reders, én als scheepsbouwers, zou verzameld worden. Dit is dan ook op een bijzonder geslaagde wijze gebeurd.

De nieuwe eenheid is een diepzee-motortreiler, gebouwd in staal, volgens de reglementen en onder toezicht van Bureau Veritas, met klassifikatie + I 3/3 F 1.1. De hoofdgegevens zijn:

Lengte over alles	38.75 m
Lengte tussen de loodlijnen	33.50 m
Breedte op spanten	6.65 m
Holte	4.20 m
Diepgang achter	4.20 m
Brutotonnemaat	209 T
Kruissnelheid	11 kn.



V. Seghers

De romp is volledig electrisch gelast en ingedeeld met 5 waterdichte schotten. De gerond plaatstalen voorsteven is sterk hellend, het achterschip eindigt op een kruiserhek.

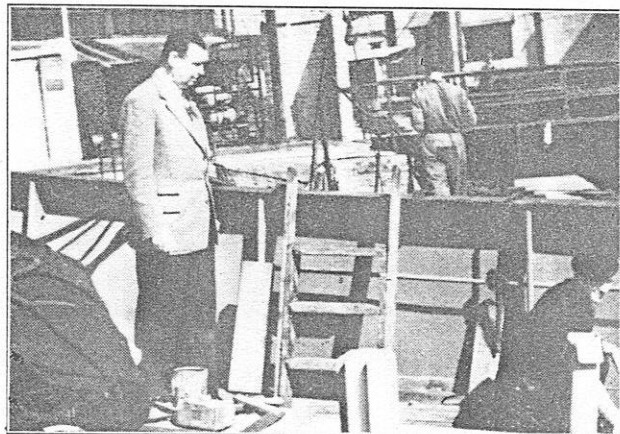
In de voorpiek is de kettingbak voorzien. Onder het magazijn is de drinkwatertank met een inhoud van 7.000 liter. Buiten de nodige netten- en touwkooien in het magazijn, zijn daar ook de frigogroepen voor het koelen van het visruim opgesteld.

Het visruim, dat met 5 luiken op het werkdek uitmond, is 160 m³ groot, en volledig geïsoleerd met een 50 mm-dikke laag « Onazote ». De totale ruimoppervlakte is dan nog bekleed met aluminiumplaten van 1,5 mm dik. Tegen de bovenwand van dit ruim zijn 16 eutectische platen opgesteld, waarmee de temperatuur in het ruim bestendig op 0 à 1° C wordt gehouden. Thermostaten zorgen voor een doelmatige regeling van de installatie, die geleverd werd door de « Frigo North Colder » te Doornik. Deze opstelling sluit het gebruik van het klassieke ijs niet uit, maar remt in belangrijke mate het smelten, waardoor het verbruik van ijs zeer zuinig gesteld kan worden.

Op het visruim volgt de machinekamer waarin de krachtige en uitvoerige propulsie- en hulpinstallatie's zijn opgesteld. Niettegenstaande het grote aantal hulpwerktuigen is het geheel zodanig opgevat, dat het bedienend personeel haar taak in de meest veilige en gemakkelijkste omstandigheden kan uitvoeren.

De brandstofvoorraad, in totaal 60.000 liter, is ondergebracht in, tegen de zijwanden gebouwde, tanks en op zodanige wijze opgevat dat aan beide zijden van de machinekamer een platform werd uitgespaard van ongeveer 6,8 m² groot.

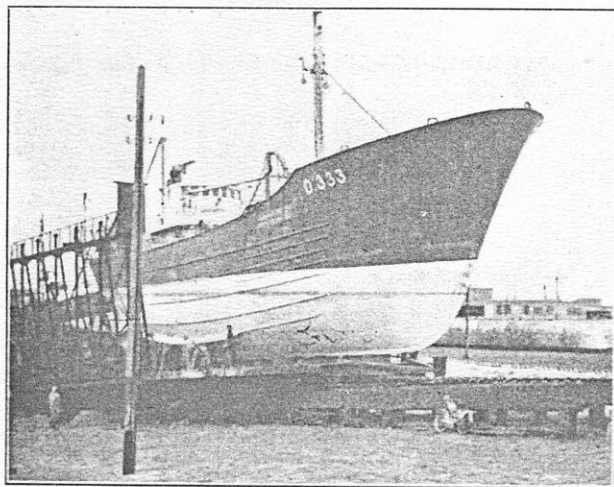
De propulsiemachine is een 6-cilinder 4-takt MWM-dieselmotor, werkende met turbo-drukvlulling, type TRH 5485. Met een boring van 520 mm, een slag



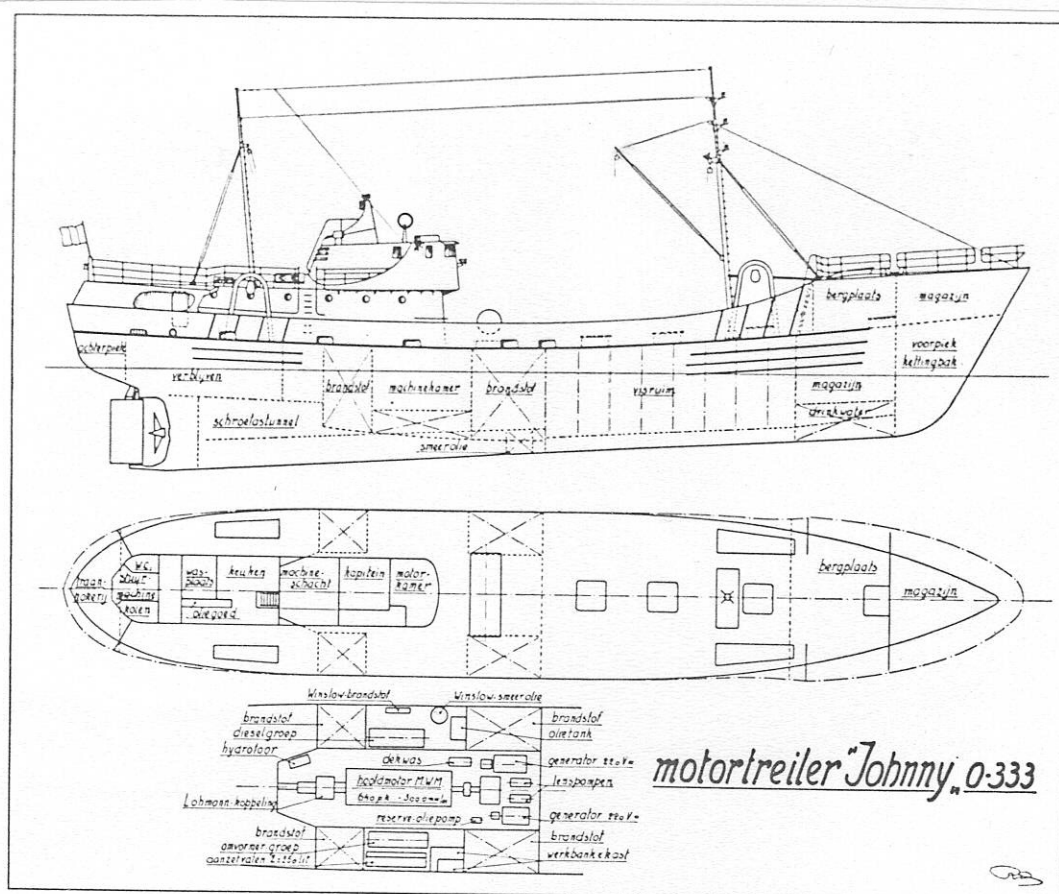
Ch. Seghers

van 480 mm en een vullingsgraad van 50%, wordt bij 300 omw/min een vermogen van 640 epk ontwikkeld. De bouw van de machine is zodanig opgevat dat een vermogen van 725/800 epk bij een regime van 340/375 omw/min kan ontwikkeld worden. Een zoetwaterkoeling voor de afzonderlijke cilinders behoort tot de standaard-uitrusting.

Het machinevermogen wordt langs een wrijvingskoppeling Lohmann & Stolterfoht, type KBW 400, op de bronzen schroef met verstelbare bladen overgebracht. Deze is een driebladige Hundested-Lips-constructie met een diameter van 2,15 m. Het omsturen van de schroefbladen geschiedt aan de voorzijde van de motor door middel van een electrisch bedieningsapparaat met aanwijzer voor de stand der bladen.



Johnny op de helling.



Aan de voorzijde van de hoofdmotor wordt via een elastische koppeling Vulcan, een brede V-snaarschijf aangedreven. Aan Bb-zijde van de schijf wordt een ACEC-gelijkstroomgenerator aangedreven, die bij een veranderlijke snelheid van 750/1000 omw/min een vermogen van 82 kW aan 220 V spanning opwekt. Met deze stroom wordt in de motorkamer onder de brug een elektrische treilliermotor ACEC van 102 pk bij 750 omw/min bewogen. De op het werkdek opgestelde «Neptune»-treillier werd gebouwd door de Werkhuizen A. Brusselle, Nieuwpoort. De beide liertrommels hebben ieder een capaciteit van 1500 m staal draad van 25 mm diameter. De gemiddelde hijssnelheid bedraagt 1 m/sec.

Aan Sb-zijde van de schijf wordt een Moës-gelijkstroomgenerator aangedreven. Onder een spanning van 220 V levert deze krachtbron een vermogen van 65 kW bij een veranderlijke snelheid van 750/1500 omw/min. Zij voedt een Moës-omvormergroep op het Sb-platform, welke bestaat uit een gelijkstroommotor van 75 pk bij 1500 omw/min, rechtstreeks een alternator van 65 kW aandrijvend. Deze op haar beurt levert een 220 V wisselstroom voor het voeden der uitgebreide elektrische apparatuur. In de machinekamer geldt dit o.a. voor 2 lespompen Stork, opgesteld tussen de beide grote gelijkstroom-generatoren, en 1 dekwas pomp Stork. Een reserve-smeeroliepomp wordt door een riem aan het vooreinde van de hoofdmotor aangedreven. Op het Sb-platform zijn verder nog de 2 aanzet-lucht vaten, beiden

met een inhoud van 250 liter en een werkbank met gereedschapskast, opgesteld.

Aan de Bb-zijde is een hulpgroep opgesteld, bestaande uit een 2-takt GMC-diesel, type 4-71, welke bij 1500 omw/min een vermogen van 90 pk ontwikkelt, en een rechtstreeks aangedreven Moës-alternator van 65 kW die een 220 V wisselstroom opwekt voor alle boordaangelegenheden. De ruimte op dit vlak is verder nog aangevuld met de tank voor de omloopolie van de hoofdmotor, de Winslow smeeroliefilters en een batterij van 4 Winslow-brandstoffilters.

Op een midden-platform tussen de beide voorste brandstoftanks is het elektrische hoofdschakelbord opgesteld met de meet-, controle- en bedieningsapparatuur van deze omvangrijke installatie. Deze werd in haar geheel uitgevoerd door de firma Besco, te Zeebrugge. Hierbij dient nog aangestipt dat de mogelijkheid is voorzien het volledig elektrisch boordnet op een wal-aansluiting te verbinden.

Vóór het schakelbord is nog een noodaggregaat opgericht. Deze bestaat uit een 1-cilinder ABC-diesel, type D 17, van 7 pk welke een waterpomp Stork, een Duba-aanzetlucht-compressor en een 24 V Bosch-dynamo met een vermogen van 600 W aandrijft.

Op de machinekamer volgt het verblijf voor een 10-koppige bezetting. Deze inrichting, ruim, luchtig en keurig uitgevoerd, bestaat uit twee éénpersoonshutten voor de stuurman en de hoofdwerktuigkundige, en een gezamenlijke ruimte voor 8 man. Iedere slaapkooi is

voorzien van een kastje, verder is per lid een kleerkast, een zit en een plaats aan de ruime tafel voorzien.

In de dekopbouw zijn van achter naar voor ingericht: de volledig uitgeruste traankokerij, het W.C., het compartiment voor de Hydrostar-hydraulische stuurmachine, de kolenbunker, een dwarsgang, een nette wasplaats voor de bemanning met stortbad en 2 lavabo's, de handig ingerichte keuken, een droogplaats voor het oliegoed, de trap naar het verblijf, de machineschacht met doorgang naar de brug, de smaakvol gemeubelde hut voor de kapitein en de kamer voor de liermotor. Alle verblijven zijn op de centrale verwarming aangesloten en in de hutten is permanent warm en koud stromend water beschikbaar.

Via een trapzaal wordt het brugdek bereikt. Het brugkomplex is volledig uit een gelaste alu-legering opgetrokken. Vooraan is het brede stuurhuis, met de stuurmachine, aan Sb-zijde de « Observator »-machinetelegraaf, de telefoon naar de machinekamer, de Atlas-radar en de Elac-dieptemeter opgesteld. Aan de Bb-zijde is de snelheidsregelaar voor de hoofdmotor, de Elac-visloupe, en de Decca-Navigator voorzien.

Aan het stuurhuis paalt de kaarten- en radiohut. Deze is als een klein salon ingericht en voorzien van het hoofdzend-ontvangtoestel, de hulpzender-ontvanger en de radiopeiler. Al deze navigatie- en visopsporingstoestellen werden door de Antwerp Marine Radio Cy opgesteld.

Het bruggeheel is bekroond door een sierlijke schoorsteen waarop de radarantennestoel handig verscholen zit in een opstandje. Een laddertje over de achterzijde van de schoorsteen vergemakkelijkt het onderhoud van de antenne.

Opvallend aan de *Johnny* is de grote zorg waarmede alles tot in de kleinste details is afgewerkt, de oordeelkundige opvatting en de schikking der verschillende onderdelen, evenals het smaakvolle ontwerp. Hierbij werd tevens terdege rekening gehouden met de veiligheid en het comfort van de opvarenden. Om een typisch Nederlandse uitdrukking te gebruiken, de *Johnny* is « àf ».

Dit juweel, gemeerd in de Visserijhaven, werd bewuste zaterdagvoormiddag officieel in de vaart gebracht. Omstreeks 9 uur hadden talrijke genodigden en nieuwsgierigen zich op en nabij de boot verzameld. De plechtigheid zette in met de wijding van de boot door Z.E.H. Van Parijs, directeur van de Vrije Visserij-school Paster Pype, Oostende. Daarna werd de fraaie eenheid tot in het sluis vervaren, alwaar een originele ceremonie werd voltrokken. De jeugdige peter *Johnny*, kleinzoon van dhr. Victor Seghers, zou vanop de sluis-kaai de traditionele fles schuimwijn tegen de boeg gooien. De kleine man slaagde evenwel niet in zijn opzet, maar het hoerra-geroep van de opvarenden maakte alles weer goed.

Vooraleer de boot het sluis kon verlaten diende ze nog een driekleurig lint door te varen, waarna het sierlijke schip de haven invoer, en snelheid winnend, de mistige zee opdeinde.

Eensluidend met de woorden van de geestelijke, wensen we de *Johnny* behouden vaart en een succesvolle bedrijvigheid.

Belgische treiler leeft voort in Nederlandse vaartuig



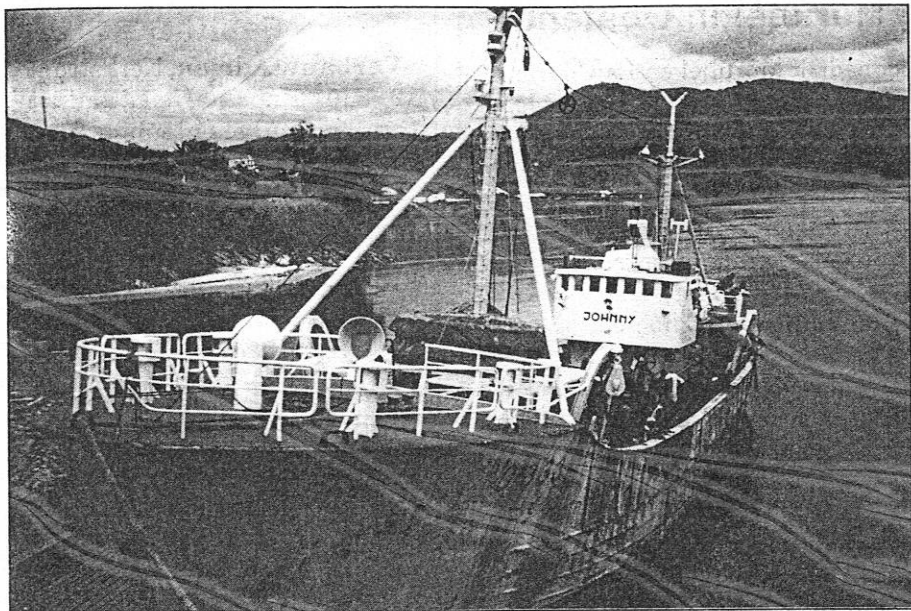
De 'Safeti Patrol I' met de romp van de O 333 'Johnny' aangemeerd in de haven van Scheveningen.

Het Nederlandse vaartuig 'Safety Patrol I' dat tot voor kort seismografische onderzoeksschepen en off-shorewerkers begeleidde, is een samenvoeging van de Belgische IJslandtreiler O 333 'Johnny' en het Nederlandse boomkorvaartuig HD 99 (Den Helder).

Het Nederlandse vissersvaartuig HD 99 zonk in 1984 na op een wrak te zijn gelopen. Na de berging werd de romp omgebouwd tot een zeilschip. De stuurhut werd afzonderlijk te koop gesteld.

De O 333 'Johnny' werd gebouwd op de voormalige scheepswerf Seghers te Oostende en voer samen met een aantal gelijkaardige schepen, uitgebaat door de scheepswerf zelf, naar de visgronden rond IJsland.

Eind zestiger jaren stopte Seghers met de rederij en de O 333 'Johnny' werd verhuurd aan Pamarco, een Belgisch bedrijf dat de visserij bedreef vanuit Matadi, Zaïre. Toen Zaïre dat Belgische bedrijf nationaliseerde werden de laatste negen Oostendse vissersvaartuigen aan de Zaïrese overheid verkocht. De 'Johnny' kwam evenwel terug naar België. Te Oostende kon men met het schip echter niet veel meer aanvangen. Het was inmiddels geschrapt van de lijst van vaartuigen die rond IJsland mochten vissen en het was niet meer geschikt om deel mee te nemen aan de snel evoluerende visserij in andere gebieden. De 'Johnny' kwam uiteindelijk in Nederlandse handen terecht. Het



De O,333 'Johnny' als vissersvaartuig, aangemeerd te Ango-Ango, Matadi, Zaire omstreeks 1969. (foto dp)

werd volledig dichtgebouwd en ingezet als vistransportschip voor de firma Roeleveld uit Scheveningen. De 'Johnny' werd er toen geregistreerd als de SCH 333.

De romp van onze vroegere 'Johnny' werd later samengevoegd met de

stuurhut van de HD 99. Het geheel resulteerde in een modern ogend begeleidingsvaartuig dat de laatste tijd rond de Shetlandeilanden werkte. Momenteel ligt het vaartuig te Scheveningen te wachten op een volgende opdracht. (Daniël Pots)