

TEKST THOMAS BANGMA | FOTOGRAFIE RONALD VAN DEN HURK

OM OUD MEE TE WORDEN...

TRAWLERS ZIJN ZEER GESCHIKT ALS
LEEFSCHIP. DE SELENE 40 IS DAARBIJ OOK
NOG EEN SCHIP WAAR ZELFS DE MEEST
VEELEISENDE KLANTEN MEE KUNNEN LEVEN,
JA ZELFS OUD MEE KUNNEN WORDEN.





▲ De radarmast is op afstand neerlaatbaar.

◀ De Selene 40 in vol ornaat. Polyester met een toefje teak.

▼ De buitenstuurstand beschikt over een fraai uitgevoerd stuurwiel.



► Alle cruciale informatie is in één oogopslag afleesbaar.



▲ Over details gesproken: zelfs het bestek draagt het Selene-logo.

► De Aziaten hebben een geslaagde poging gedaan om het interieur een Europese sfeer te geven.

►▼ De kok (of kokkin) houdt altijd contact met de buitenwereld.

Albert Gerritsma van Selene Europe (eigenlijk Benelux en Duitsland) verontschuldigt zich nog voor het feit dat het schip niet helemaal af is. Ze komt zo van een botenshow in Lelystad en heeft net een barre 'maidentrip' over bijzonder knobbelig water naar Lemmer achter de rug. Er zit nog geen kachel in, en laat het nu toevallig inderdaad een beetje aan de erg frisse kant zijn voor eind mei.

Eenmaal aan boord missen we de kachel geenszins, dankzij de warm-huiselijke en ruime salon van deze Selene trawler. Ook de allerhartelijkste ontvangst door Gerritsma helpt uiteraard. Trots als hij is op 'zijn' schip steekt hij meteen van wal. "Selene richt zich met z'n trawlers uiteraard op de typische trawlerliefhebbers die een goede, bijzonder degelijke boot willen, maar je ziet dat dit soort schepen ook wordt gekocht door ex-zeezeilers en door mensen die ik maar spijtoptanten noem. Dat zijn degenen die hun brandstofzuipende snelvarende schip zat zijn. En die groep begint door de stijgende olieprijs de laatste jaren flink te groeien."

CE-B MARKERING

De Selene is nadrukkelijk geen (semi)snelvarend schip. In tegenstelling tot enkele andere trawlerbouwers, die in navolging van de zogeheten pilotboten bedachten dat ze ook van traw-

lers snelvarende schepen moesten maken, blijft Selene trouw aan het oorspronkelijke trawlerconcept. Dat betekent een onderwaterschip met een sterk uitdiepende V-vorm richting de boeg en een lange, forse skeg.

"Het gelijk van Selene is wat dat betreft vanochtend wederom bewezen", aldus Gerritsma. "Daardoor blijft het schip ook in zwaar weer goed bestuurbaar. Zelfs als de rollers van schuin achter inkomen loopt 'ie niet uit het roer. Hij blijft prima in de hand te houden, waar schepen met een onderwaterschip dat is aangepast om halfglijdend te zijn in dergelijke omstandigheden vrijwel onbestuurbaar worden."

Selene noemt haar schepen dan ook terecht oceantrawlers. Dit exemplaar is weliswaar net iets te klein voor de grote oversteek, maar een paar kleine aanpassingen zouden in principe tot een CE-A markering kunnen leiden (nu is dat B). Zo is de autonomie met circa tweeduizend mijlen niet toereikend voor het hele grote werk, maar de grotere schepen van Selene zijn geschikt voor wie waar dan ook heen wenst te varen.

VERTROUWEN

De werf staat in China, maar wordt geleid door de begaafde Taiwanese scheepsbouwer Howard Chen. Deze 40 is gebouwd in Dong-Guan, terwijl voor de schepen vanaf 59 voet een »



OOK GESCHIKT VOOR SPIJTOPTANTEN





▲ Hoewel de trawler bij uitstek geschikt is voor het ruime sop, leent het schip zich ook uitstekend voor de binnenwateren.

hypermoderne werf in Zhuhai wordt gebouwd. In totaal kunnen vanaf volgend jaar honderdtwintig schepen per jaar worden gebouwd. Selene heeft het volste vertrouwen in de trawlermarkt, zoveel is duidelijk. Omgekeerd hebben de kopers vertrouwen in de schepen van Selene. En wie z'n ogen een paar minuten de kost geeft op zo'n Selene 40 begrijpt dat ook. In Gerritsma's optiek heeft Selene momenteel eigenlijk slechts één echte concurrent. "Maar die bouwen niet noodzakelijkerwijs kwalitatief hoogwaardiger schepen alleen omdat ze twintig tot dertig procent duurder zijn. De pure bouwkosten van een Sele-

flexibiliteit dan de concurrentie. Het schip heeft een heel slimme indeling, waarbij de ruimte die inherent is aan het trawlerconcept optimaal wordt benut. Opbergruimte te over ook; de kledingkasten zijn aan de binnenkant zelfs met cederhout bekleed tegen de motten. Ruikt nog heerlijk ook.

Tja, en als de flatscreen-tv verdwijnt achter een schuifdeurtje, de zon achter bamboejaloezieën, de witte wijn koud ligt en er twee douches zijn, wat kan een mens dan nog meer wensen? Nou, de zee, om de Selene 40 op de proef te stellen bijvoorbeeld. Want het schip geeft veel vertrouwen. Door de kneveldeuren, de negatieve ruiten in de stuurhut en de onderverdeling in drie waterdichte compartimenten plus een 'collision box' die ook als opbergruimte voor de ankerketting fungeert.

GEWENNING

Ook de machinekamer – waarin hier een 230 pk turbodiesel van Cummins huist – boezemt vertrouwen in. Er is een automatische Fireboy FM200-blusinstallatie aanwezig en het betrouwbaarste en duurste denkbare (magnetische) peilsysteem voor de brandstofvoorraad plus een ESI 'fuel polishing system'.

De uitstekende geluidsisolatie zorgt ervoor dat de motor slechts geruststellend op de achtergrond aanwezig is, nooit hinderlijk. Vibraties zijn toch al volstrekt afwezig. Met de 230

CE-B ZOU CE-A KUNNEN WORDEN

ne zijn naar mijn idee ruwweg even hoog, maar de concurrentie spendeert heel veel meer aan marketing en promotie."

De Aziaten denken dat als ze goede schepen bouwen, deze hun weg naar de klant wel vinden. En vooralsnog klopt dat. Gerritsma verwacht dat het aantal schepen dat ze jaarlijks (met name in Duitsland) kunnen verkopen niet op de vingers van twee handen te tellen zal zijn. Grappig is dat Jet-Tern Marine – zo heet de werf – van oorsprong een fabrikant van 'tablewear' blijkt te zijn, zoals treffend geïllustreerd wordt met het gepersonaliseerde Selene-bestek dat in de keukenla prijkt. Het is hoogwaardig en mooi afgewerkt bestek, geheel in lijn met het schip.

SCHUIMENDE ZEE

De keuken/salon is niet overdreven luxueus ingericht, maar ademt wel de duurzaamheid die een gevoel van rijkdom opwekt. Het houtwerk is met gevoel voor detail verzorgd door de Chinese timmerlieden, ook op plekken die niet meteen in het oog springen. Selene komt met het hier ten tonele gevoerde, strakkere 'contemporary' interieur tegemoet aan de Europese smaak.

Individuele wensen worden ook probleemloos uitgevoerd. Volgens Gerritsma toont Selene daarbij een aanzienlijk grotere

pk motor (267 of 330 kan ook) haalt deze Selene maximaal elf knopen. De kruissnelheid ligt op twee knopen minder.

Eenmaal aan het roer staand (zitten kan ook) valt het op dat het enige gewenning vergt voordat we het schip strak op koers kunnen houden. Dat heeft vooral te maken met onze positie op het schip. We staan heel ver voor op het schip, waardoor meer dan tweederde van het schip zich achter ons bevindt. We zien dus niet zo goed hoeveel we sturen, zodat we in het begin steeds te veel corrigeren. Zo blijven we een tijdje bezig, maar na verloop van tijd komt de rust over ons en slagen we erin het schip met minimale roeruitslagen keurig op koers te houden.

Trawlerschippers zullen dit verschijnsel zonder twijfel herkennen. En een onvermijdelijke bijkomstigheid van de hoge opbouw (met een ruime flybridge die een koninklijk uitzicht biedt) is gevoeligheid voor zijwind, in het bijzonder bij af- en ontmeren. Uiteraard biedt de krachtige boegschroef (een sternthruster is voorbereid) hier uitkomst.

Het lijkt geen enkele twijfel dat deze Selene een oerdegelijk, doorwrocht en zeer betrouwbaar schip is, dat bovendien keurig is afgewerkt. Een schoonheid is het niet, maar daar is het bij een echte trawler ook niet om begonnen... <<



◀ De standaard aangebrachte bimini biedt bescherming tegen felle zon maar ook tegen Pluvius.

▼ Netjes verzonken, dus wel zo veilig.



◀◀ Er is nergens bezuinigd op hang- en sluitwerk.

◀ Met een 230 pk motor haalt de Selene maximaal elf knopen.

◀◀ De uitstekend verzorgde machinekamer is uitgerust met een automatische brandblusinstallatie.



SELENE 40

| | | | |
|-------------------|-------------|-------------------|--|
| Lengte over alles | 13,77 meter | Waterverplaatsing | 19 ton |
| Breedte | 4,42 meter | Motorisering | Cummins 230 pk/ 2500 min-1 |
| Hoogte | 6,45 meter | CE-markering | B |
| Diepgang | 1,47 meter | Prijs | vanaf 460.000 euro |
| Brandstoftank | 2271 liter | | |
| Watertank | 681 liter | | www.seleneurope.com |