

Het gevaar van de bokkennisserij op grote vaartuigen

Op dinsdag 28 april is de Hollandse bokkennisser HD.89 ter visserij omgeslagen en vielen daardoor vier mensenlevens te betreuren. Slechts luttele dagen na die ramp werd de Hollandse visserij door een tweede identieke ramp getroffen en kapseisde de WR.6, doordat de netten vastsloten.

Hier kon de bemanning welke kon zwemmen, gered worden.

In verband hiermede is het nuttig te lezen wat de HH. L. Kramer en R. Brands, voorzitter van de Nederlandse Vissersbond J. Bakker, sekretaris van de afdeling Urk in «De Visserijwereld» van vorige week schrijven.

Zij schrijven ondermeer :

OORZAAK VAN DE RAMP

Zonder enige twijfel is deze ramp en zijn ook voorgaande een gevolg van de wijze van vissen met twee netten, de boomkor. Het staat immers vast, dat dit niet had kunnen gebeuren indien op normale manier met de bordenkor was gevist.

Ter voorkoming van dergelijke rampen zou het dan ook het eenvoudigste zijn, indien dit mogelijk was, de gehele boomkorvisserij te verbieden. Dit zou dan echter ongewoon overeenkomen met een verbod tot autorijden, omdat daar zoveel ongelukken mee gebeuren.

Aangezien het vissen met de boomkor tot dusverre beperkt is gebleven tot de kustvisserij en de kleine zeevisserij, gaat het er dus om maatregelen te nemen en te bevorderen, die ertoe kunnen leiden, dat ongelukken die het gevolg kunnen zijn van deze manier van vissen, worden voorkomen of in ieder geval zoveel mogelijk worden beperkt. Het komt er dus in de eerste plaats op aan, de bemanningen van vaartuigen die de boom-

korvisserij uitoefenen te doordringen van het gevaar dat aan deze manier van vissen is verbonden. Aangezien deze bemanningen zelf daarbij betrokken zijn, zal men — uitzonderingen daargelaten — geen moeite hebben met de voorlichting op dit gebied.

De Scheepvaartinspektie heeft de maatregel genomen, te bepalen dat de remmen van de vislier van de brug of stuurhut uit te bedienen moeten zijn en deze maatregel is, omdat zij de veiligheid dient, zeker goed te keuren. Voorts heeft de inspektie der visserijen, de heer De Wit, in Visserijnieuws enige adviezen gegeven, hoe dergelijke rampen als thans voorgekomen kunnen worden voorkomen. En daar is het, wat dit betreft, bij gebleven.

HET TWEDE RUBBERVLOT

Nu lag het voor de hand, dat maatregelen als door de heer De Wit voorgesteld, door de Scheepvaartinspektie met de vissers zouden worden besproken en aan de praktijk zouden worden getoetst. Dit is echter niet gebeurd, want de goedkoopste en beste oplossing kan door mensen die het te zeggen hebben, niet worden aanvaard. Men heeft het gezocht in de verplichting van 100 procent meer veiligheid door een tweede rubbervlot voor naar tonnenmaat grotere vaartuigen en voor vaartuigen die deze verplichting nog niet hadden het aan boord hebben van één vlot. De praktijkmensen in de visserij waren tegen deze maatregel fel gekant en niet alleen om de verzwarende van de lasten met een eenmalige uitgave van f 2000 en een jaarlijks terugkerende uitgave van f 100 à f 150 voor het controleren van het vlot, maar ook omdat zij een dergelijk reddings-

middel als volkomen waardeloos zagen, hetgeen reeds was en nu wederom is bewezen.

Onze in de visserij en als voorzitter van de Nederlandse Vissersbond vergrijsde voorzitter heeft, ondanks de hulp van vele praktijkmensen, te dien aanzien niets kunnen bereiken. Weliswaar heeft de inspektie-generaal zich in een vliegtuig boven de Noordzee begeven om persoonlijk te controleren of sommige argumenten door praktijkmensen aangevoerd, wel houdbaar waren. Maar aangezien hij dit deed toen het grootste deel van de vloot in Terschelling lag, bleef hij bij zijn eigen mening en werd de uitleg van de voorzitter niet aanvaard. De voorzitter, gesteund door praktijkmensen, had voorgesteld wel één rubbervlot verplicht te stellen — hetgeen trouwens voor een grote categorie schepen reeds het geval was — maar in plaats van een tweede rubbervlot een drijvend voorwerp. Bij vorige rampen was immers reeds gebleken dat zulk een drijvend voorwerp, waaraan men zich kan vastklampen, meer effect kan hebben dan een rubbervlot, omdat dit onmogelijk bij een plotse ramp zoals die thans is voorgevallen, kan functioneren.

Het is echter in ons goede vaderland zo, dat men naar de mensen, die het vissersleven uit eigen ervaring grondig kennen, wel luistert, doch slechts sporadisch naar hun raadgevingen handelt.

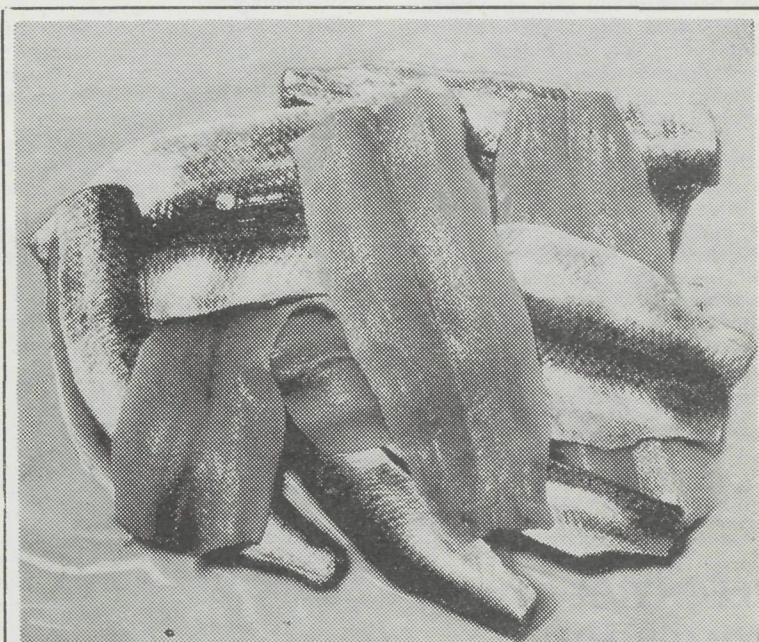
Zo is het ook met het tweede vlot gegaan. Het werd een prestige-

kwestie en dan trekt de visser staande tegenover de ambtenaar die over wet en machtsmiddelen beschikt, aan het kortste eind.

Het behoeft geen betoog, dat men door deze wijze van handelen de mensen die door wat zij ook economisch presteren dit zeker niet verdienen, tegen zich zelf in het harnas jaagt. Harde werkers die als zij goed verdienen voor een groot deel voor de maatschappij werken omdat het visserijbedrijf een materiaalverslindend bedrijf is en die aan de andere kant door de sterke progressie in de belastingheffing nog eens onevenredig zwaar getroffen worden. Want er is geen enkele bepaling, die rekening houdt met hun vele nachtarbeid en het feit, dat zij de meeste dagen van de week het huiselijk verkeer moeten missen. Omdat zij slechts een kleine groep vormen, hebben de politieke partijen slechts matige belangstelling voor hun problemen, en zo het aan de grote politieke partijen lag, zou er een einde komen aan hun bestaan als zelfstandigen.

Maar aan de ramp van de HD.89 zitten nog veel meer kanten. En gezien de urgentie willen wij die in een volgend artikel aansnijden, te weten de 50, Ton en het stuurmans-eksamen voor de kleine visserij.

Totdaar onze Nederlandse vrienden. In ons volgend nummer geven we de zienswijze van de heer J. Verhoest, welke deze kwestie sedert lang gestudeerd heeft en tot belangrijke konklusies kwam.



Smakelijke haringfilets na bewerking met een Arenco-fileermachine. Tot 300 filets/minuut. Arenco demonstreert een paar visbewerkingsmachines op de Visserijtentoonstelling „Scheveningen 64 — Rijk is de Zee” die van 14 tot en met 29 juli a.s. te Scheveningen gehouden zal worden.

**ARENCO N.V. Jan Van Rijswijcklaan 143,
Antwerpen, telefoon : 38 59 64**

(5115V)

HEREN REDERS !

Ook voor herstellingen aan de **ELEKTRISCHE UITRUSTING** van uw vaartuig, wendt U tot de

Werkhuizen S.C.A.P.

Oostende

Tel. 787 79

Zeebrugge

REDERSKAAI 10

Tel. (voorlopig) 543 65

ALLEENVERTEGENWOORDIGERS VOOR :

Loodbatterijen „VARTA”

Staalbatterijen „DEAC”

Navigatielantaarns „ZOCK”

Bedrijfsleider J. Praet — Privé telefoon (059) 781 48

(5111V)