

Een veiligheidsinrichting voor de bokkennisserij

Op het einde van verleden maand kapseisden twee Nederlandse kotters, de HD.89 en WR.6. Zes mensenlevens vielen hierbij te betreuren. Deze tragische gebeurtenissen zijn niet nieuw doch komen de zwarte lijst van omgeslagen bokkennisvaartuigen aanvullen. Kan daar nu een definitief eind aan gemaakt worden of niet? Moet de bokkennisserij verboden worden? Wat zijn de oorzaken van deze rampen, kunnen ze vermeden of dan toch beperkt worden?

Het grootste voordeel van de bokkennisserij is haar rendement. Met hetzelfde machinevermogen vangt een bokkennisvaartuig gemiddeld 30 à 50% meer garnaal per jaar dan een traditionele trawler, uitgerust met borden. Hetzelfde geldt voor de visserij op platvis. Om deze reden denk ik niet dat het gevaar voor kapseizen die deze manier van vissen met zich meebrengt een einde zou stellen aan het beoefenen van deze visserij. Wel zal dit gevaar voor kapseizen op de én of andere manier moeten ingedijkt worden. Dezelfde evolutie vinden we terug bij gelijk welke ontwikkeling of vooruitgang zoals bv. het wegverkeer. Om zoveel mogelijk ongelukken te vermijden werden bekwaamheden van de bestuurders vereist, de wegen rechtgetrokken en verbeterd, reglementen uitgevaardigd, de wagens aan technische eisen en controles onderworpen enz. Dit alles gebeurde in het raam van een veilig wegverkeer. Hetzelfde moet voor de bokkennisserij gebeuren.

De oorzaak van kapseizen van bokkennisvaartuigen zijn de wrakken waaraan de netten blijven haperen of vastslaan. Op onze kleine kust zijn er een honderdvijftigtal van die dingen gekend. Naast de bebakende wrakken voor de scheepvaart werden de overblijvende en meest gevaarlijke wrakken voor de bokkennisserij door het Bestuur van het Zeewezen afgeboeid. Ze allemaal afbakenen is onbegonnen werk. Trouwens één net vol met zand kan in bepaalde omstandigheden ook als wrak beschouwd worden. Bovendien worden vaak zeer grote risico's genomen wanneer dicht langs een bebakend wrak gevist wordt omdat zich daar nu juist veel garnaal ophouden.

Wanneer één der netten vastslaat, bv. het SB-net, dan gaat het schip naar stuurboord opdraaien. Het schip krijgt aldus een stuurboord helling (eerste faze). De vislijnen worden zo vlug mogelijk gevierd waardoor het kentermoment verdwijnt (tweede faze). Terwijl de SB-vislijn blijft uitlopen wordt het BB-net gehaald met het gevolg dat het schip naar BB. uitwijkt en een BB-helling verkrijgt (derde). Eens het BB-net gehaald wordt zodanig gestuurd teneinde het SB-net van het wrak los te trekken (vierde faze). Vervolgens wordt

het S.B.-net aan boord gehesen. Dit is een korte beschrijving van hetgeen normaal gebeurt. Ieder van de aangehaalde fazen zit nochtans vol gevaren voor kapseizen.

EERSTE FAZE :

Op het moment dat het net vast loopt bestaat er weinig kans voor omslaan daar de verticale krachtcomponente die het kenterend koppel doet ontstaan klein is. Dit koppel kan nog verminderd worden door met lange vislijnen te vissen en de bokken of gieken zo plat mogelijk te hangen. Dit geldt enkel wanneer de hoek tussen de vislijnen en het schip klein is. Staan daarentegen de vislijnen min of meer dwars op het schip dan ontstaat er een horizontale krachtcomponente op de top van de boom die een tweede kenterend koppel doet ontstaan. Dit is het geval wanneer men een bepaalde koers wil behouden terwijl de stroom dwars op het schip inloopt. Dit is eveneens het geval wanneer het schip draait. Slaat één van de netten vist in deze omstandigheid dan bestaat er veel kans dat het schip omslaat. Zelf heb ik het nog meegemaakt dat het schip 180° van koers veranderde in 2 minuten waarbij de vislijnen haaks op het schip stonden en het water op het dek kwam. Vastslaan tijdens die periode zou een ramp betekend hebben.

TWEDE FAZE :

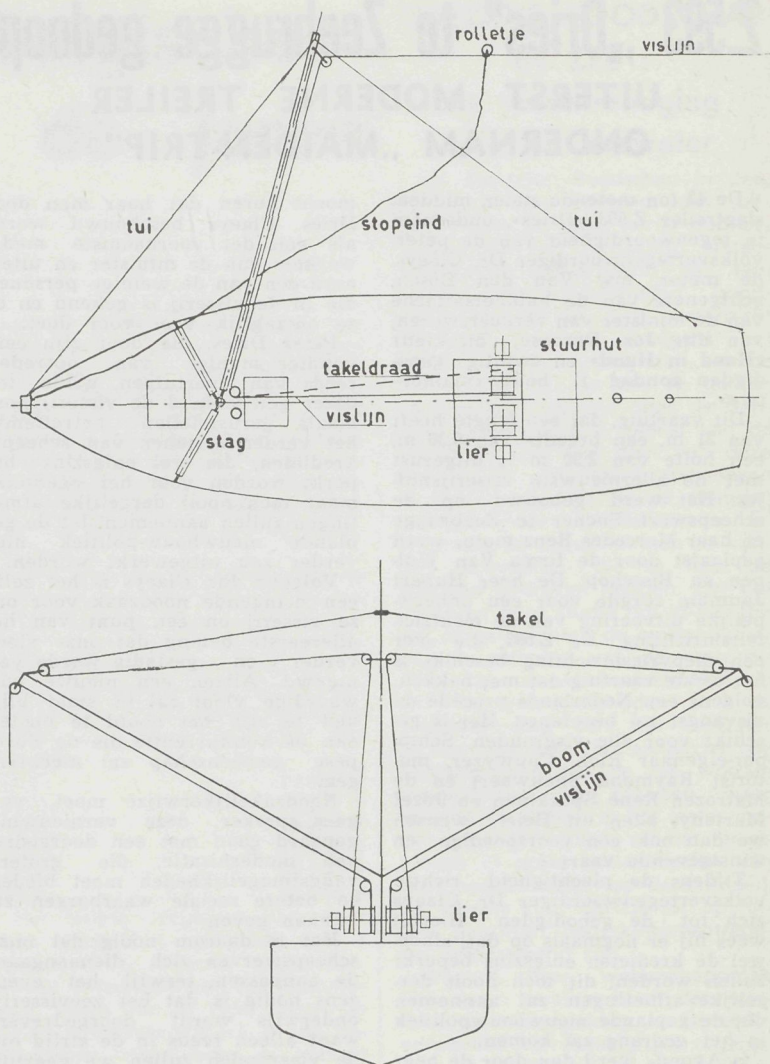
Liggen de vislijnen evenwijdig met het schip op het ogenblik van het vastlopen dan heeft men voldoende tijd om de vislijnen te vieren voordat er kapseisgevaar ontstaat. Immers na 't vastslaan wordt het schip afgeremd tijdens het overdraaien naar de kant van het vastgeslagen net. Wordt met de stroom meegeevist dan dient het openzetten van de remmen vlug te geschieden daar de stroom in dit geval het dwarsliggend schip doet kenteren. Worden de vislijnen gevierd dan is de kracht die op de top van de boom aangrijpt en aldus het gevaar voor kapseizen te verwaarlozen.

DERDE FAZE :

Bij het halen van vrij net draait het schip naar de kant van het vrije net. Werd met de stroom meegeevist dan moet dit om dezelfde reden als hierboven met voorzichtigheid gebeuren (het net kan vol slijk en zand zitten).

VIERDE FAZE :

Is het vrije net gehaald dan tracht men het andere net los te



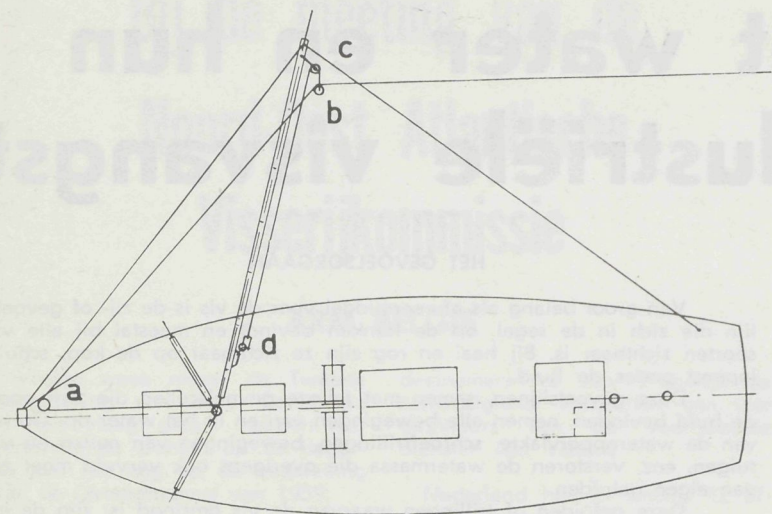
FIGUUR 1

krijgen. Meestal probeert men even met de hulp van de lier. Het is begrijpelijk dat deze manier uiterst gevaarlijk is. Beter is het gebruik te maken van één of andere inrichting om het geankerde net te halen. Vroeger werd in België een rolletje gebezigd die over de vislijn liep en verbonden was met een kabel aan het voor- of achterschip. (figuur 1). Op het einde van de vislijn was een stopper gesplitst die bij het vieren in het rolletje klemde en aldus de trekkraft overbracht van de boomtop naar het voor- of achterschip. Alle gevaar voor omslaan was aldus geweken. Het net werd vervolgens van het wrak losgetrokken en kon aldus gerecupereerd worden. Men kan zich indenken wat er zou gebeuren wanneer de vislijn om de één of andere reden niet kon gevierd worden voordat de stopper het rolletje bereikte.

Totdaar de korte schets van hetgeen kan gebeuren tijdens een normale operatie. Het spreekt vanzelf dat een klare kop, een dosis koelbloedigheid en de grootste voorzichtigheid geboden is om dit alles tot een goed einde te brengen. Er kunnen zich nu situaties voordoen die werkelijk fataal kunnen aflopen en daarbij denk ik bv. aan: het vastlopen van de vislijn, het vastlopen van de twee netten op hetzelfde ogenblik of kort na elkaar, het overslaan van één der gieken,

het terecht komen van het vrije net in de schroef, enz. Om te beletten dat deze situaties tot rampen zouden aanleiding geven voelt men direkt aan dat **de mogelijkheid moet bestaan of geschapen worden** om de trekkraft in de top van de boom **ogenblikkelijk** te verleggen naar een lager gelegen punt van het schip waardoor alle gevaar voor kapseizen vermeden wordt. Figuur 2 geeft een oplossing in die richting.

De vislijn loopt vanaf de lier-trommel naar een blok (a), vastgemaakt aan de voorsteven en vervolgens over het visblok (b) naar het net. Het visblok (b) is niet rechtstreeks aan de top van de boom bevestigd, maar is verbonden aan een staaldraad. Deze laatste loopt over een blok (c), langs de boom en wordt er onderaan bevestigd door een slipinrichting (d). Zodra dit bij het vastslaan van een net noodzakelijk lijkt wordt de slipinrichting (d) losgegooid waardoor het blok (b) naar beneden komt en de trekkraft van het vastgeslagen net ogenblikkelijk op de voorsteven overgebracht wordt. De stabiliteit van het schip is aldus ten volle verzekerd. Eens het tweede vrije net gehaald, wordt de vislijn van het vastgeslagen net gewonnen via het blok (a) aan de steven. Van zodra het net vrij komt van het wrak wordt het tot bij de steven gehaald en daar af-



FIGUUR II

gestopt. Daarna wordt de vislijn over een zeker lengte van de trommel afgetrokken. Met behulp van een touw dat aan de kabel juist voor de slipinrichting is vastgemaakt, kan men nu het blok (b) terug in de top van de bok trekken. Het net wordt vervolgens van de steven losgegooid zodat men kan verder vissen. De blok (a) kan vervangen worden door twee blokken, het ene vastgemaakt onderaan de mast, het tweede aan de verschansing of aan de voorgalg. De slipgalg (d) is naargelang zijn uitvoering ter plaatse of van op afstand te bedienen.

De zeevaartinspektie vereist het beschreven veiligheidssysteem op alle Belgische schepen uitgerust voor de bokkennisserij. Het is nu twee jaar in voege en gaf volledige voldoening.

Zo het veiligheidssysteem noodzakelijk en afdoende is om de veiligheid van de bokkennisserij te waarborgen dan zijn de volgende punten aan te bevelen.

- 1) Er dient altijd iemand in het bereik te zijn van de sliphaak of lier.
- 2) De hoek tussen de touwen en het schip moet zo klein mogelijk gehouden worden. Draaien moet met gehesene netten gebeuren.
- 3) De bokken moeten zo gesjord worden dat ze onmogelijk kunnen over slaan.
- 4) De bokken moeten zo plat mogelijk gelegd worden tijdens het vissen.
- 5) Lange vislijnen zijn aan te bevelen.
- 6) Neem geen risico's doch maak direct gebruik van het veiligheidsstelsel.

Het principe van dit veiligheidssysteem kan op alle scheepstypes doelmatig toegepast worden en gezien de eenvoudigheid van een dergelijke inrichting, zie ik niet in dat de kosten een bezwaar kunnen vormen voor het aan boord plaatsen ervan.

J. Verhoest,
Burgerlijk Scheeps. Ingenieur.

aan één organisatie, waarom leeft de middenstand van de hak op de tak, waarom laat de middenstand zijn belangen verwateren? Omdat de middenstand geen vertrouwen heeft in zijn eigen mogelijkheden, omdat de middenstand, door nauwer gekweld, zijn macht verspreidt en... omdat de middenstand uitgezogen wordt door een bende profiteurs, die de onnodige en gevaarlijke nauwer uitbuiten tot eigen belang. Aanklagen is niet genoeg, aan de lijve ondervinden, als het kalf verdrongen is, schijnt de enige oplossing te zijn.

Bedroevend, geweldig bedroevend...

KRISTUS WORDT WEER

GEKRUISIGD

Ten bate van het visserijprivilegie wordt er thans een kruistocht ondernomen met een authentiek zwaarwegend kruis, evenals in de Griekse roman «Kristus wordt weer gekruisigd», waar de schrijver in een romantisch verhaal het wederavaren verteld van enkele idealisten.

In een tijd van business over idealisme spreken, klinkt krankzinnig. In een tijd van materialisme aan idealisme doen, schijnt zodanig buitengewoon, dat radio en pers en iedere mens op straat er de mond over vol heeft.

Ik kan in het hart van een mens niet kijken. Derhalve kan ik ook niet weten wat de diep innerlijke intenties van idealisten of van vermeende idealisten zouden kunnen zijn.

Maar niemand kan beletten dat ik het onverantwoord vind of dwaas of te wantrouwen, wanneer een aannemer uit idealisme luchtkastelen bouwt, wanneer een garnaalreder uit idealisme met zijn bootje op walvis wil vissen, wanneer een boekhouder uit idealisme zijn klanten ambtshalve laat aanslaan, wanneer een kind in zijn droomwereld een huis in brand steekt.

Argelozen zetten voorop dat ook Kristus zelf in zijn tijd door de mensen niet werd begrepen, wat niet belet dat een idealist, zoals Kristus soms wordt genoemd, het aanschijn van de wereld kan veranderen. En ik wil de vergelijking helemaal niet doordrijven, maar was Hitler een idealist in zijn bestrachten het aanschijn van de wereld te veranderen, en was Stalin er een, of Napoleon? En zijn sommige van onze politiekiers idealisten in hun poging om ons aanschijn, onze portemonnaie, onze toekomst een beetje te doen veranderen?

Het zal niet zo lang meer duren vooraleer ik zal geloven wat de filosoof zei: het mensdom is dom.

BEPERKINGEN

De kredieten blijven beperkt, maar ook de traditie wordt thans beperkt... Het was een mooie traditie destijds een vaartuig te laten dopen en een maidentrip te maken. Ook dat schijnt nu spoedig tot het verleden te zullen behoren. Er mogen bij een doop niet langer pas-

sagiers, vrienden en kennissen, de maidentrip meemaken. Omdat naar het schijnt, dergelijke maidentrips te gevaarlijk geworden zijn.

Een tiental ongemonterde genodigden zou het maximum van toelaatbaarheid zijn, omwille van het gevaar. Een gevaar dat er nooit is geweest, dat zelfs tegenover de slechtste omstandigheden nog sterk wordt overdreven en een gevaar dat belachelijk wordt wanneer men bedenkt dat het wél toegelaten is dat duizenden gevaarlijke gekken met een auto mogen rijden en dat het toegelaten is dat plezierboten

— met minder vakkundige lui aan boord — hun mensenlast wél aan de gevaren van de zee blootstellen, terwijl kleine kinderen, die misschien nooit hun plechtige kommie zullen doen, in de havens en op zee met kleine yachten als notenschelpen rondlaveren.

Leven we in een tijd van beperkingen, waar de enen niets meer krijgen en niets meer mogen doen terwijl anderen al hun grillen mogen botvieren?

BEPERKING VAN GEWICHT

In de vismijn van Zeebrugge was het gewicht van de verkochte vis niet juist: weliswaar gewogen maar al te licht bevonden.

Iedereen schijnt er schuldig aan te zijn, iedereen schijnt er profijt te willen uithalen, iedereen wijst met de vinger naar de anderen.

Dat er vis gestolen wordt in een vismijn, dat er met vis gesjacherd wordt in een vismijn, dat men goochelt met het visgewicht, dat schijnt er geen enkel mens in gans Brugge te weten noch te vermoeden.

Hoe graag zou ik op zulke momenten willen in de politiek staan. In de oppositie. Ik zou mijn tegenstanders verpletteren onder hun lankmoedigheid; ik zou mezelf een carrière van burgemeester bezorgen met er alleen maar op te waken, dat de toestanden, zonder veel moeite noch miserie, een heel heel klein beetje normaal zouden worden en... ik zou aldus de mensen helpen!

DAAR IS NIKS TE VERDIENEN

Misschien staat er elders in dit blad een artikel over de jaarlijkse vissersschulde te Nieuwpoort en kunt ge daarin lezen wie er zo allemaal aanwezig was.

Het monument te Nieuwpoort is een hulde aan **ALLE** vissers op zee omgekomen, en dus niet alleen een hulde aan de verdrongen Nieuwpoortse vissers.

We hebben vruchteloos uitgekeken naar die heren in de visserij, die elke dag van de visserij leven, maar slechts te bespeuren vallen wanneer er aan de visserij een frank te verdienen valt.

Voor de **afwezigheid** van de **leveranciers** aan de visserij was ontroerend...

DE MUGGEZIFTER

Van den hak op den tak

WEDDEN OP VELE PAARDEN

Ik heb nog nooit naar een paardenkoers geweest, ik heb dus nooit op paarden gewed, maar ik kan wel vermoeden dat wie op meer dan één paard wed, meer geld riskeert en normalerwijze ook meer geld verliest; maar wedden blijkt een zeer gevaarlijke ziekte te zijn, een ziekte waar ook vele onzer reders aan lijden en een ziekte waaraan ze kunnen tenonder gaan, hoewel ze van het wedden zeer veel heil verwachten.

Zo kunnen we vaststellen, dat sommige reders dusdanig hun relaties zoeken, dat zij onder iedere vlag willen varen en er niet voor terug schrikken vandaag op geel te wedden en morgen op blauw.

Zo hebben we mensen horen lachen met het privilege en nadien kunnen vaststellen, dat zij grif voor het privilege hebben betaald; zo hebben wij weten kredietaanvragen indienen die weer andere personen

moesten verdedigen; zo worden vergunningen aangevraagd aan de zeevaartinspektie, die 's anderendaags door andere organisaties worden ingetrokken.

En onze reders beseffen niet dat zij daardoor alleen zichzelf belachelijk maken en zichzelf een zeer kwade dienst bewijzen. Want als de directeur van de verzekering iets kan bekomen en hetzelfde kan bekomen worden door de directeur van de visafslag of van een beroepsvereniging, of als een partikulier meent invloed te kunnen uitoefenen, en als een reder bij al die mensen gaat vragen om tussen te komen, dan beginnen die mensen uiteindelijk tegen elkaar te strijden uit verdediging van hun zaak, of uit eigen belang of om hun prestige te verdedigen en het uiteindelijk resultaat voor de reder is dat het gevraagde wordt geweigerd!

Waarom durft men zijn vertrouwen niet geven aan één mens en