

MINISTERIE van LANDBOUW  
Bestuur voor Landbouwkundig Onderzoek  
Commissie T.W.O.Z.  
Voorzitter : F. Lievens, directeur-generaal  
Werkgroep "Techniek in de Zeevisserij"

-----

*No 11*

Een vergelijking tussen het  
Nederlandse en Belgische veiligheidssysteem  
voor de bokkenvisserij.

=====

1. Er mag vooropgesteld worden dat de toenemende belangstelling voor de bokkenvisserij enerzijds en de aan deze visserij verbonden gevaren anderzijds aanleiding hebben gegeven tot het uitwerken van veiligheidssystemen. Enkele jaren terug werd in België door de Commissie voor T.W.O.Z. (de heer J. Verhoest) een systeem ontworpen en volgens de Staatscourant van 13 mei 1964 zijn nu ook in Nederland veiligheidsmaatregelen van kracht (cfr Visserijnieuws, N° 5, mei 1964, blz. 137-138).

2. De Nederlandse voorschriften behelsen een aantal technische voorzieningen en verder maatregelen die moeten in acht genomen worden tijdens het uitoefenen van de visserij.

Als technische voorzieningen gelden o.m. :

(1) De trommels van de lieren, waarop de vislijnen zijn gewonden, moeten zijn voorzien van een mechanische draadgeleider. De rembanden van deze trommels moeten in het stuurhuis kunnen worden bediend.

(2) Aan elke vislijn moet een "achterloop" van staaldraad zijn bevestigd, die van een kleinere middellijn is dan de vislijn, en met een bindsel op de liertrommel moet zijn vastgemaakt.

(3) Elke vislijn moet aan het achtereind zijn voorzien van een verdikking, die het in punt 4 genoemde blok niet kan passeren.

(4) Elke vislijn moet worden geleid door een blok, bevestigd aan een borglijn, die op het achterschip moet zijn belegd. Dit blok moet zodanig zijn dat de verdikking van de vislijn bij het uitlopen van deze lijn daarin wordt gevangen.

Op schepen, die de netten aan korte en daardoor steil in het water staande vislijnen slepen (b.v. de garnalenvisserij) mogen de borglijnen op het voorschip worden belegd.

(5) De draadgeleider, het voetblok aan de mast, het blok aan het eind van de giek, alsmede eventuele andere blokken, welke zich bevinden tussen de liertrommel en het blok aan het eind van de giek, moeten zo ruim bemeten zijn, dat de verdikking van de daardoor gevoerde vislijn deze ruim kan passeren.

(6) Een achtermast moet worden gesteund door schoren welke zijn voorzien van enige hanesporen die het opkruipen van de vislijnen tegen de mast beletten.

(7) Op de daarvoor meest geschikte plaats moet een bijl aanwezig zijn om eventueel de vislijnen te kunnen kappen.

(8) Het eventueel opwippen van de gieken dient door middel van een borgketting of -eind naar het dek of reling te worden voorkomen.

(9) Het stuurhuis dient aan elke zijde te zijn voorzien van een schuifraam en de nodige klimtreden als nooduitgang.

De andere maatregelen die tijdens het vissen moeten in acht genomen worden zijn :

(1) Het roer moet met de hand worden bediend, ook wanneer een automatische stuurinrichting aanwezig is.

(2) De liertrommels van de vislijnen mogen alleen door de rembanden worden vastgehouden.

De klauw- c.q. wrijvingskoppelingen mogen immer "in" staan.

(3) De nokken van de gieken moeten tijdens het vissen zo laag mogelijk worden gehouden.

(4) Bij het vastlopen van een net moeten onmiddellijk de rembanden van de liertrommels van beide vislijnen worden losgedraaid.

(5) Een vastgelopen net moet men immer trachten los te trekken en binnenboord te halen aan een over de nok van de giek lopende vislijn, daar dan zeer veel kans bestaat dat het schip wordt omgetrokken.

De door Nederland getroffen schikkingen zijn zeer uitvoerig en beogen voornamelijk te beletten : (a) dat het schip na het vastlopen van één van de boomkorren dwars op de stroom gaat liggen en (b) dat na het vastlopen, de andere giek omhoog klapt en de vislijn langs het want of de schoorbomen van de achtermast omhoog kruipt. Deze twee factoren worden, wanneer zij samen optreden, meestal als fataal aangezien.

3. Het eigenlijke Nederlandse veiligheids-systeem werkt als volgt (zie figuur 1).

De vislijnen lopen door een blokje of rolletje, dat met een kabel op het achterdek is vastgemaakt. Tegen

het uiteinde van elke vislijn zit een verdikking die door de draadgeleider, het voetblok en nokblok kan, maar niet door het blokje.

Wanneer het net vastslaat, zet men de trommel vrij en de vislijn loopt uit tot de verdikking blijft hangen achter het blokje. Hierdoor gaan de krachten niet meer aangrijpen aan de nok van de giek, maar op een bolder op het achterschip.

4. Behalve het eigenlijke veiligheidssysteem zijn in Nederland nog een tweetal andere veiligheidsmaatregelen voorgeschreven.

(1) Om te beletten dat de vislijn van het niet vastgeslagen net langs het want of de schoorbomen van de achtermast omhoog gaat glijden en zodoende de giek doet opklappen, moet op de schoorbomen van de achtermast 5 à 6 omgebogen stukken rondijzer van 20 à 25 cm lengte gelast worden. De vislijn kan dan onder deze hanesporen blijven haken en glijdt niet verder naar boven.

(2) Tenslotte moet een borgketting of borgdraad voorzien worden om het opklappen van de giek te voorkomen.

5. Het Belgisch veiligheidssysteem bestaat alleen uit een sliphaak (zie figuur 2). Van zodra één van de netten vastslaat, wordt de sliphaak losgegooid. Hierdoor komt de blok die zich in de top van de giek bevindt naar beneden en wordt de trekkracht, uitgeoefend door het vastgeslagen net, onmiddellijk overgebracht op de voorsteven van het schip.

Na het uitvoeren van dit manoeuvre, dient het niet vastgeslagen net zo spoedig mogelijk aan boord gebracht te worden. Van dit ogenblik af heeft men het schip in handen.

Dit systeem maakt in België geen voorwerp uit van een overheidsvoorschrift. De scheepvaartinspectie moet momenteel enkel een oordeel vellen over de al of niet zeewaardigheid van een vaartuig. In principe ligt het echter zo dat de scheepvaartinspectie het veiligheidssysteem heeft aanvaard als vereiste voor zeewaardigheid.

6. Samen met het in België ontworpen veiligheidssysteem werden een aantal supplementaire veiligheidsmaatregelen voorgesteld en wel met name :

(1) met lange vislijnen en platliggende bokken te vissen,

(2) de bomen zo te slijpen dat zij niet kunnen overslaan,

(3) de schoren van de achternast van hane-sporen te voorzien.

7. Wanneer het Nederlandse veiligheidssysteem met het Belgische vergeleken wordt, dan kan het volgende worden aangestipt :

Het Nederlands veiligheidssysteem komt in principe overeen met het eerste systeem dat in België werd ontworpen (zie figuur 3) er is slechts één verschil te noteren, nl. dat het borglijn in België vooraan was aangebracht in plaats van achteraan, zoals in Nederland.

Het eerste Belgische systeem werd verlaten wegens de diverse nadelen die er aan verbonden zijn en die in de grond dezelfde zijn als degenen die tegen het huidige Nederlandse systeem kunnen worden aangevoerd (zie speciaal punten (2), (3)).

De bezwaren tegen het Nederlandse systeem zijn :

(1) Het vastgeslagen net kan niet als dusdanig opgehaald worden ; men moet terug op de nok van de giek gaan winden om het net binnen te halen, hetgeen opnieuw gevaar oplevert.

(2) Er bestaat gevaar dat de lier kan blokkeren vooraleer de verdikking in het rolletje komt. Er kan worden geciteerd dat het ongeval, dat zich met de Z442 voordeed, aan dit nadeel te wijten was.

Indien om een of andere reden de lier blokkeert vóór dat de verdikking in de blok blijft haperen, dient er beroep gedaan te worden op een kapbijl (voor zover de vislijn bereikbaar is) ; hierdoor verliest men dan het ganse net met zijn optuiging en dit vormt voor de reder een zware financiële last.

Het Belgisch systeem daarentegen laat toe :

(1) de trekkracht, door het vastgeslagen net op de top van de giek uitgeoefend , op gelijk welk gewenst ogenblik over te brengen naar een lager gelegen gedeelte van het schip, en dit zelfs in geval de vislijn niet of onvoldoende kan worden gevierd, door een defect aan de liertrommel ;

(2) het vastgeslagen net op een vlugge en eenvoudige manier terug aan boord te halen.

8. In Nederland voert men tegen het Belgisch systeem twee bezwaren aan (cfr Visserijnieuws, N° 5, mei 1964, blz. 135) :

(1) Wanneer men de sliphaak losgooit en de nokblok en de vislijn naar beneden komt, dan kan schade aangebracht worden aan het schip en kan gevaar ontstaan voor de opvarenden.

De schade aan het schip of het gevaar voor de bemanning is niet reëel en dit om drie redenen. Vooreerst wordt gewoonlijk met tamelijk platliggende gieken gevist. Bij een hellingshoek van bv.  $20^\circ$  bevindt zich de blok die in de nok van de giek zit op circa 5,5 m buiten boord. Als tweede reden kan vermeld worden dat bij het vastslaan de koers van het schip lichtjes gewijzigd wordt, zodat de vislijn zich van het schip verwijdert. Tenslotte weet de bemanning wanneer de blok losgelaten wordt, zodat alle voorzorgen genomen kunnen worden.

Proeven op makette hebben aangetoond dat de mogelijkheid slechts bestaat dat de blok kan terecht komen op :

(1) het dek : voor hellingshoeken van de bomen groter dan  $33^\circ$ ,

(2) de verschansing : voor hellingshoeken begrepen tussen  $22^\circ$  en  $33^\circ$ ,

(3) het vrijboord : voor hellingshoeken tussen  $15^\circ$  en  $22^\circ$ ,

(4) onder de waterlijn : voor hoeken kleiner dan  $15^\circ$ .

Tijdens de proeven bleef het schip in rechte stand, zodat de bovenstaande gegevens in de praktijk gunstiger zullen uitvallen.

(2) Het opklappen van de giek van het vrije net en het omhoog lopen van de vislijnen kan niet voorkomen worden.

Om het opklappen van de giek en het omhoog lopen van de vislijnen te voorkomen, werden bij het Belgisch systeem een aantal aanbevelingen gegeven (zie punt 6).

9. Al met al lijkt het Belgisch systeem goed te functioneren.

Er mag tenslotte niet vergeten worden dat bij ieder systeem de vaardigheid van de schipper de grote rol speelt. Deze faktor is uiteraard echter niet met de technische middelen onder controle te brengen.

-----