

Rijksinstituut voor Visserijonderzoek

Afdeling Technisch Onderzoek

Netherlands Institute for Fishery Investigations

Technical Research Department

**Lessen van hektravlers met
in bulk en in premiekistjes
aangevoerde vis**

Rapport no. 71 - 7

A. Verbaan

40 - Rapport 71-7

Lessen van hekkers met
in bulk en in produkties
aangevoerde via

Rapport no. 71 - 7

A. Verbaan

2288337

Inhoudsopgave

Verklaring van de gebruikte vaktermen	pag. 2
Hoofdstuk I - Omschrijving van de opdracht	pag. 4
Hoofdstuk II - Inleiding tot het onderzoek	pag. 5
Hoofdstuk III - Werkwijze bij het onderzoek	pag. 9
Hoofdstuk IV - Procedure-schema	pag. 10
Hoofdstuk V - Procedure beschrijving	pag. 11
Hoofdstuk VI - Enige kwantitatieve gegevens	pag. 17
Hoofdstuk VII - Kritische bemerkingen ten aanzien van losprocedure en de daarbij gebruikte hulpmiddelen	pag. 19
Hoofdstuk VIII - Suggesties en consequenties	pag. 21
Hoofdstuk IX - Nabeschuwing	pag. 24

Verklaring van de gebruikte vaktermen

Bulk (lading)	Lading die, zonder enige verpakking, met brokken ijs vermengd in de vakken van het visruim wordt opgeslagen.
Premiekistjes	Houten viskistjes met een gesorteerde en geijdsde inhoud. Op deze wijze van verpakken wordt een rijkssubsidie verleend. De afmetingen bedragen 75 x 48 x 17 cm binnenwerks. De inhoud bedraagt 25 - 30 kg.
Trawl	Zakvermig net (sleepnet) dat door het visserijvaartuig wordt voortgetrokken.
Grondtrawl	Sleepnet dat over de grond wordt voortgetrokken.
Pelagische trawl	Sleepnet waarvan de diepteloop instelbaar is.
Vadem	Engelse lengtemaat (1 vadem = 6 voet); 1 vadem = 182,88 cm.
Strippen	Het openen van de buik van de vis en het verwijderen van de ingewanden.
Kaken	Het verwijderen van de kieuwen en een gedeelte van de ingewanden.
Sorteren	Uitzoeken naar soort en afmetingen van de vis.
Keeën	Vakken in het visruim waarin de vis wordt opgeslagen.
Lanen	Houten planken waarmee, zowel vertikaal als horizontaal, onderverdelingen in de vakken uitvoerbaar is.

Visbriefje

Briefje, dat door de stuurman van het visserijvaartuig wordt opgemaakt ten behoeve van rederij (losploeg) en visafslag. Op dit briefje wordt de vangst vermeld naar soort, hoeveelheid en verpakking. Als er grote verschillen zijn in datum van vangst wordt dit op het visbriefje vermeld. Als aanhangsel bij het visbriefje wordt vaak een stuwplan van de lading gevoegd.

Slepers

Vislossers die met behulp van een stalen haak de last over de vloer van de visafslag naar hun bestemming slepen.

Keeschotten

Wanden tussen de keeën. Dit kunnen zowel aluminium wanden zijn als wanden die uit lanen zijn opgebouwd.

Hoofdstuk I

Omschrijving van de opdracht

In het kader van de door de rapporteur gevolgde Basisopleiding voor O & E medewerkers, cursusjaar 1970-1971, is de volgende opdracht ontvangen als praktijkonderdeel van genoemde opleiding.

De opdracht omvat:

. het opstellen van een proces-analyse (procedure schema en procedure beschrijving) van het lossen van verse vis uit hektrawlers. Het betreft hier het zichtbaar maken van de huidige procedures (werkmethoden, hoeveelheden en verwerkingstijden) voor het lossen van hektrawlers met in bulk^{*} en in premiekistjes^{*} aangevoerde verse vis vanaf het begin van het lossen tot het moment dat de vis voor verkoop gereed is.

~~het kritisch bestuderen en analyseren van de huidige procedures en werkmethoden en het doen van eventuele voorstellen tot verbetering in de huidige procesgang, transportmiddelen, verpakkingen en voor de inrichting van nog te bouwen hektrawlers.~~

Deze opdracht is de aanzet van een nog uitvoeriger studie die van groot belang is voor het bouwen van nieuwe hektrawlers. Deze bouw wordt door het Ministerie van Landbouw en Visserij gestimuleerd in het kader van het "Vlootplan".

^{*} zie pag. 2.

Hoofdstuk II

Inleiding tot het onderzoek

Alvorens met de hiervoor genoemde opdracht aan te vangen, is het noodzakelijk gebleken om een overzicht te geven van de huidige situatie van de visserij. Een andere reden voor het geven van dit overzicht is dat hierin aspecten worden aangetipt die in een uitvoeriger studie over geneemd onderwerp van belang kunnen zijn.

De Nederlandse vissersvloot vertoont een verscheidenheid aan visserijvaartuigen. Bij benadering kan men deze in twee hoofdgroepen indelen, t.w.:

. kotters: - zijkotters
- hekkotters

. trawlers: - zijtrawlers

- hektrawlers

Momenteel worden visserijvaartuigen gebouwd, die men in het ene geval een kotter en in het andere geval een trawler noemt, al naar gelang de in hoofdzaak uit te oefenen vismethode.

Ter verduidelijking van de benamingen zijtrawler en hektrawler volgen hier enige markante verschillen.

- . Het uitzetten en inhalen van de trawl^{*} moet bij een hektrawler over het achterschip plaatsvinden, terwijl dit bij een zijtrawler in de zijde gebeurt;
- . Bij een zijtrawler vindt de verwerking van de vangst op het open dek plaats, terwijl dit bij een hektrawler onderdeks gebeurt.

Uit het nu volgende zal duidelijk worden welke schakel het vislessen in de gehele visaanvoerprocedure inneemt. Dit wordt gedaan aan de hand van een reisoverzicht van een hektrawler.

* zie pag. 2.

- 1e. het stomen naar de visgronden;
- 2e. het vissen;
- 3e. het verwerken van de vangst;
- 4e. het stomen naar de thuishaven;
- 5e. het lossen van de vangst;
- 6e. het klaarmaken van het schip voor de volgende reis.

ad 1e. het stomen naar de visgronden

De duur van het uitstomen voor een hektrawler ligt tussen de 12 en 60 uur, afhankelijk van de afstand tot de visgronden, de snelheid van het schip en de weersomstandigheden.

ad 2e. het vissen

De hektrawlers oefenen in hoofdzaak twee visserij-methoden uit, t.w.:

- . het vissen met de grondtrawl^{*};
- . het vissen met de pelagische trawl^{*}.

De diepte waarop gevist wordt, varieert tussen de 15 en 120 vadem^{*}, met een gemiddelde diepte van 50 tot 60 vadem.

ad 3e. het verwerken van de vangst

Hieronder verstaat men:

- . het sorteren van de vangst;
- . het behandelen van de vangst:
 - strippen^{*} bij zowel rond- als platvis
 - kaken^{*} (alleen bij haring)
 - toevoegen van zout en ijs afhankelijk van de vangst
 - wijze van verpakken;
- . het spoelen van de vangst;
- . het invriezen van de vangst in blokken en/of plastic emmers;
- . het verpakken van de vangst:
 - diepgevroren blokken in plastic zakken met daaromheen kartonnen dozen

^{*} zie pag. 2.

- in houten en/of plastic vaten
- in houten en/of plastic viskisten c.q. premiekistjes;

. het stuwen van de vangst:

- in bulklading
- de verpakte visprodukten in de daarvoor bestemde visruimen.

ad 4e. het stomen naar de thuishaven

Zie ad 1e.

ad 5e. het lossen van de vangst

- . het verwijderen door de losploeg van de in bulk en in premiekistjes aangevoerde vis aan de visafslag;
- . het verwijderen van het resterend gedeelte van de vangst, zoals diepgevroren pakken, etc., aan de kade bij de rederij. Dit kan zowel door de losploeg als door ander walpersoneel van de rederij gedaan worden.

ad 6e. het klaarmaken van het visserijvaartuig voor de volgende reis

Hieronder verstaat men:

- . provianderen;
- . bunkeren;
- . ijsladen;
- . eventuele reparaties verrichten;
- . visserij-uitrusting aanvullen c.q. vernieuwen.

Eén van de doelstellingen van de Afdeling Technisch Onderzoek van de Directie van de Visserijen is dat de onderzoeken - aan boord en/of aan de wal - die ten behoeve van de visserij verricht werden, zullen leiden tot het optimaliseren van visserijvaartuigen en werkmethoden.

De werkwijze aan boord van het visserijvaartuig heeft consequenties voor het werk aan de wal en omgekeerd (bijvoorbeeld stuwen en sorteren).

Ter verduidelijking hiervan worden enige aspecten be-
licht, die direct of indirect met het visieprobleem te
maken hebben (en/of krijgen).

Het in de meeste gevallen ontbreken van enige vorm
van standaardisatie in uitrusting en indeling van de
huidige hokswaars (wat het treffen van voorzienin-
gen aan de wal ten behoeve van het visieaan-
heeft tegenover), zoals:

- indeling van het visie- en andere opslaanruimten
- plaats van deze ruimten in het schip;
- afmetingen van de schepen;
- afmetingen van de hokswaars;
- mogelijkheden om met eigen hulpmiddelen te
lossen;
- mogelijkheden om algeen te trim op te kunnen
heffen.

Het lossen van de vangst is vrij arbeidsintensief en
daarvoor een kostbare aanwezigheid geworden (8) &
De van de totale opbrengst van de vangst).
De invloeden van het getij en weersomstandigheden
kunnen het werk van de visieaars moeilijk en soms
gevaarlijk maken.

Hoofdstuk III

Werkwijze bij het onderzoek

Teneinde hanteerbare materiaal te verkrijgen, is een onderzoek gestart bij een rederij, die een aantal hektrawlers van hetzelfde type en grootte in de vaart heeft en waarbij het lossen steeds met dezelfde vislossers gebeurt.

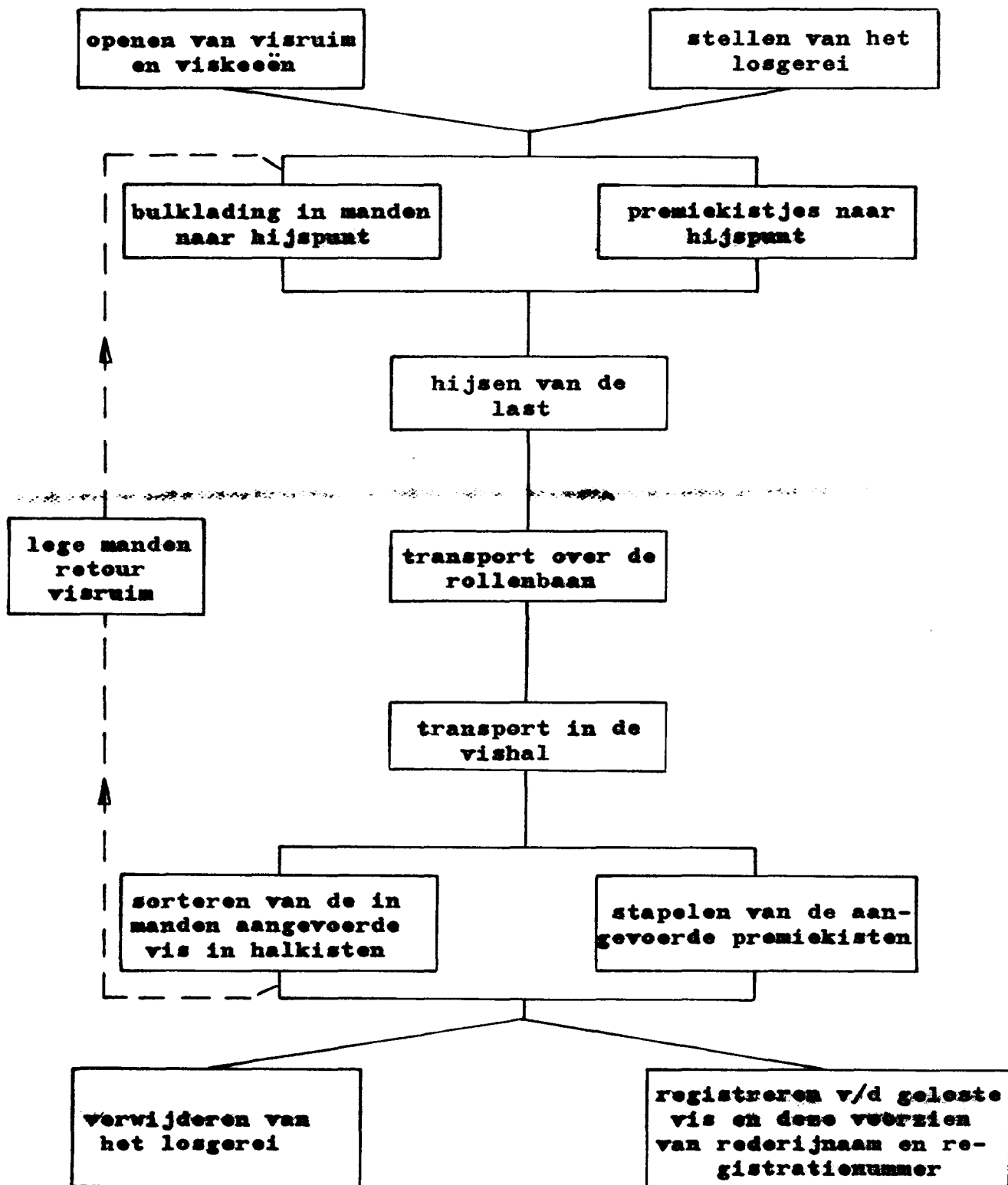
Na introductie bij een rederij en de direktie van de Stichting Gemeentelijke Visafslag Scheveningen werd in de nacht van 14 op 15 maart 1971 een begin gemaakt met het verzamelen van kwantitatieve gegevens en het bestuderen van de losprocedure.

Alvorens tot het opstellen van een procedure-analyse te komen, werd het lossen van een hektrawler diverse nachten geobserveerd. De moeilijkheid bij het bestuderen van de gehele procesgang was het volgende:

- . indien het proces in het visruim ter plaatse werd bestudeerd, was een direkte konstatering van een stagnatie elders niet mogelijk;
- . daar het aantal vislossers per nacht varieerde, vertoonde het functioneren van de losploeg, gezien het relatief gering aantal waarnemingen, een nogal fluktuuerend beeld.

Hoofdstuk IV

Procedure schema



Hoofdstuk V

Procedure beschrijving

Bij het aanvangen van de werkzaamheden splitst de losploeg zich in een aantal doelgerichte groepen, t.w.:

- . een groep die de werkzaamheden in het visruim uitvoeren (ruimgasten);
- . een groep waarvan de werkzaamheden bestaan uit het hijsen van de last, het intern transport en het sorteren van de vangst.

1. Openen van visruim en viskeën

Dit werk wordt over het algemeen uitgevoerd door de groep die de werkzaamheden in het visruim verricht. Deze groep kan bestaan uit 3 tot 6 man. Na het verwijderen van een aantal luiken op het boven- en werkdek (hoofddek), kan het visruim betreden worden. In overleg met de voerman van de losploeg wordt bepaald in welke volgorde de keën* worden gelost. De groep kan nu de lanen* verwijderen voor de keën die het eerst gelost zullen worden. De vangst staat in soort en hoeveelheid beschreven op het visbriefje* waarbij het stuwplan van de lading als aanhangsel is toegevoegd.

2. Stellen van het losgerei

Tijdens de werkzaamheden, genoemd in punt 1, gaat de andere groep het losgerei stellen. Deze groep bestaat uit ongeveer 10 man. De werkzaamheden van deze groep zijn de volgende:

- . het opstellen van de elektrisch aangedreven lier op de loswal;
- . het inscheren van de hijsdraden;
- . het stellen van de rollenbaan boven het geopende luik.

* zie pag. 2 en 3.

Een nevenwerkzaamheid van deze groep is dat 1 of 2 man zorgen voor het klaarzetten van lege plastic halkisten (Allibert) en de sorteertafel. De taak van deze groep tijdens het lossen is als volgt verdeeld:

- . 1 man aan het begin van de rollenbaan (boven geopend luik) om de last (manden c.q. premiekistjes) "uit te pikken";
- . 1 man op het bovendeck voor geleiding van de last door de luikhoofden;
- . 1 man aan de elektrisch aangedreven lier voor het hijsen van de last;
- . de resterende 7 man verrichten hun werk in de visafslag:
 - 2-3 man sorteren
 - 3-4 man slepen van de last (slepers^{*})
 - 1 man (voorman) zorgt voor het stapelen en indelen in vakken van de geloste en/of gesorteerde vangst.

De hijsdraden zijn op de volgende wijze bevestigd en ingeschoren (zie bijlage 1). De hijsdraad loopt vanaf de lierkop door een wipper-blok (aan de knikstag bevestigd) terwijl het einde bevestigd is aan een runner-blok. Door dit runner-blok is een tweede draad geschoren waarvan het ene eind aan het geopende luikhoofd en het andere eind aan de hijsshaken bevestigd zijn. Door deze wijze van inscheren wordt bereikt dat wanneer de hijsdraad aan de lier met een snelheid V wordt ingehaald, de last met een snelheid 2 x V omhoog wordt gehesen.

3. Bulklading in manden naar hijspunt

Daar de nuttige hoogte in het visruim + 3,80 m bedraagt, zal het duidelijk zijn - wil men deze hoogte voor het stuwen van de vis volledig benutten - dat men van hulpmiddelen gebruik zal moeten maken. De inrichting van het visruim is zodanig dat een werkvloer in het gangpad tussen de keeën op een hoogte van + 1,80 m kan worden aangebracht.

* zie pag. 3.

Deze vloer wordt opgebouwd uit lanen. Dit noemt men de stelling; de ruimte daaronder de stellingput. Het aanbrengen van een stelling is geheel afhankelijk van de hoeveelheid aangevoerde vis. Het komt regelmatig voor dat de stellingput en de stelling benut worden voor het stuwen van bulklading en/of premiekistjes.

Na het aanvoeren van lege manden wordt met het eigenlijke lossen een begin gemaakt. De lanen die de kee afsluiten van het gangpad zijn verwijderd en één of meerdere ruimgasten beginnen nu met het uit de keeën scheppen of schuiven (met de laarzen) van de vis in de manden. De gevulde manden worden door een andere ruimgast naar het geopende luik geschoven waar een ruimgast staat om de mand "in te pikken".

Naar gelang de graad van hardheid van de gestuwde vis, welke gemengd is met brokken ijs, zal het duidelijk zijn dat, om de vis te kunnen loswerken, menigmaal van een zogenaamde pikhaak gebruik wordt gemaakt. Tengevolge van deze vrij primitieve manier van het vullen der vismanden kunnen beschadigingen, aan de meestal met zorg verwerkte vis, niet uitblijven. De geijsde vis in de kee ligt in lagen van ± 0.50 m gestuwd. Om de halve meter wordt een vloer van lanen gelegd die op klampen steunen welke aan de keeschotten* zijn bevestigd. Dit wordt gedaan om de belasting op de onderliggende lagen vis weg te nemen.

Voor de werkzaamheden in het visruim zijn minimaal 3 man nodig. Indien meerdere ruimgasten aanwezig, dan kunnen deze met een andere kee met vis bezig zijn, of zij zijn begonnen aan het uitbreken van een kee welke met premiekistjes is gestuwd.

4. Premiekistjes* naar hijspunt

De enige werkzaamheden hieraan zijn voor de ruimgasten het aandragen van twee op elkaar gestapelde premiekistjes naar het hijspunt, waar ze worden ingepikt en omhoog gehesen. De premiekistjes zijn ca. 8 hoog in de kee gestapeld waarna weer een vloer van lanen wordt aangebracht.

* zie pag. 2 en 3.

Aan de hand van eventuele afspraken die zijn gemaakt tussen de voorman van de losploeg en de stuurman van het visserijvaartuig wordt de los-volgorde bepaald.

Het lossen van zowel premiekistjes als bulklading gebeurt meestal aan B.B. en S.B. tegelijk. Dit wordt gedaan om hinderlijke slagzij (die op de meeste schepen niet kan worden gekompenseerd) te voorkomen.

5. Het hijsen van de last

Als de mand c.q. premiekistje in het visruim is ingepikt, gaat de losser achter de elektrische lier, op een teken van de losser die bij het luikhoofd staat, de hijsdraad inhalen. Ter hoogte van de rollenbaan gekomen, stopt het hijsen. De last wordt door de losser, die aan het begin van de rollenbaan in een kuipje staat, aangepakt, op de rollenbaan gezet en uitgepikt. De hijsshaken worden nu voor een volgende last in het visruim neergelaten.

Tengevolge van de reeds beschreven wijze van inscheren van de hijsdraden kan de last een zodanige snelheid krijgen dat, hoewel de man bij het luikhoofd probeert de last te geleiden, deze tegen de onderkant van het luikhoofd vastloopt. De last kan nu naar beneden storten en voor de ruimgasten ontstaat een gevaarlijke situatie.

6. Transport over de rollenbaan

De losser die aan het begin van de rollenbaan in het kuipje staat (zie bijlage 1) duwt de manden c.q. premiekistjes verder de rollenbaan op. Deze rollenbaan heeft een dusdanige vaste helling dat de manden c.q. premiekistjes tengevolge van het eigen gewicht naar beneden tot in de visafslag rollen. Een nadeel van deze rollenbaan is dat deze bij een hoge waterstand op het schip gaat dragen. Hierdoor ontstaat een steilere helling van de baan. De manden c.q. premiekistjes vallen om bij het raken van de vishalvleer aan het einde van de baan. Afgezien van een aantal technische onvolkomenheden functioneert de rollenbaan in de Scheveningse visafslag vrij beheerlijk.

7. Transport in de vishal (zie bijlage 3)

Aan het eind van de rollenbaan staan de vislossers die voor het verdere transport van de manden c.q. premiekistjes zorgdragen. De manden c.q. premiekistjes worden met een haak over de vloer van de vishal gesleept. Indien de gesleepte last een mand met vis is, zijn er twee mogelijkheden, afhankelijk van de inhoud van de mand:

- . het slepen naar de plaats waar de vis in gereed staande plastic halkisten wordt gestort;
- . het slepen naar de sorteertafel waar de mand op wordt leeggestort en de inhoud na sorteren in de diverse halkisten wordt gedeponereerd, waarna deze, indien geheel gevuld, naar hun vak worden gesleept.

Bestaat de gesleepte last uit twee op elkaar gestapelde premiekistjes dan worden deze, in afhankelijkheid van de inhoud, naar hun vak gesleept.

8. Het sorteren van de in manden aangevoerde vis in halkisten

Het sorteren van de vis wordt door 2 of 3 man uitgevoerd en bestaat uit het volgende:

- . sorteren naar soort vis;
- . sorteren naar grootte van de vis.

De gesorteerde vis wordt in de daarvoor gereed staande plastic halkisten gedeponereerd waarna ze, indien gevuld, door de sleepers naar hun vak worden gesleept. Voor de aanvoer van lege halkisten moeten de sorteerdere zelf zorgdragen. De lege manden worden door de sleepers weer aan boord gegooid, waarna de lossere, die de last geleidt, ze één voor één door een luikhoofd, waardoor niet wordt gelost, naar beneden gooit.

9. Stapelen van de aangevoerde premiekistjes

De bij hun vak aangevoerde premiekistjes worden met behulp van de sleper en de voorman gestapeld. Dit stapelen in vakken gebeurt twee kistjes breed, vijf rijen dik en vijf hoog. Er ontstaan op deze manier vakken van elk vijftig premiekistjes, die het registreren van de geloste vis hierna vergemakkelijkt.

10. Het registreren van de geloste vis en deze voorzien van rederijnaam en registratienummer

Is het lossen van de vangst beëindigd dan registreert de voorman de vangst naar soort en hoeveelheid. Hij voorziet al de vakken van één of meerdere "slips" waarop de rederijnaam en het scheepsregistratienummer staan vermeld.

Deze registratie heeft een tweeledig doel:

- . ten behoeve van de afslager van de Scheveningse visafslag die voor de verkoop van de vangst zorgdraagt;
- . ten behoeve van de vislossers zelf, die namelijk worden gehonoreerd naar de hoeveelheid en "verpakking" van de aangevoerde vis.

11. Het verwijderen van het losgerei

Een gedeelte van de losploeg gaat de hijsdraden uitscheren en verwijdert ook de rollenbaan. In geval een tweede schip van dezelfde rederij op het lossen ~~ligt te wachten, gaat het andere deel van de losploeg~~ op dit schip over ten behoeve van voorbereidende werkzaamheden. Het geloste schip wordt door een sleepboot verhaald waardoor het andere schip zijn plaats aan de loswal kan innemen.

Hoofdstuk VI

Enige kwantitatieve gegevens

Teneinde een indruk te krijgen van de capaciteit van de gevolgde losprocedure is hiervan een opname gemaakt op een hektrawler met een kleine lading (waarneming 1) en één met een betrekkelijk grote lading (waarneming 2). Om ieder misverstand te voorkomen wordt er uitdrukkelijk op gewezen dat deze summiere capaciteitsgegevens niet als normen kunnen en mogen worden gehanteerd. De loscapaciteit is namelijk afhankelijk van diverse externe factoren waarover in de "Inleiding tot het onderzoek" reeds is gesproken.

Waarneming 1

Lading bestaande uit:

- . 686 premiekistjes haring;
- . 77 premiekistjes wijting;
- . 200 stijve kabeljauwen (ca. 35 halkisten);
- . 85 kisten kabeljauw.

Aangenomen dat de inhoud van een premiekist 27,5 kg bedraagt en die van een halkist 45 kg, bedroeg het gewicht van de lading ca. 26,5 ton. De lostijd bedroeg netto ca. 2,5 uur. Het aantal vislossers bedroeg 14 man.

Capaciteit: $26,5 \text{ ton} : 2,5 \text{ uur} = \underline{\underline{10,6 \text{ ton per uur.}}}$

Aantal benodigde manuren: $2,5 \times 14 = \underline{\underline{35 \text{ manuren.}}}$

Capaciteit per manuur: $26,5 : 35 = \underline{\underline{0,76 \text{ ton per manuur.}}}$

Waarneming 2

Lading bestaande uit:

- . 380 premiekistjes kleine schelvis;
- . 62 premiekistjes grote schelvis;
- . 116 premiekistjes wijting;
- . 22 premiekistjes hake;
- . 80 premiekistjes grote makreel;
- . 25 premiekistjes kleine makreel;
- . 800 halkisten koolvis;
- . 60 halkisten kabeljauw;
- . 25 halkisten schelvis;
- . 5 halkisten varia.

Het gewicht van de lading bedroeg ca. 59 ton. De lostijd bedroeg netto ca. 6,75 uur. Het aantal vislossers bedroeg 15 man.

Capaciteit: 59 ton : 6,75 uur = 8,75 ton per uur.

Aantal benodigde manuren: 6,75 x 15 = 101 manuren.

Capaciteit per manuur: 59 : 101 = 0,58 ton per manuur.

Hoofdstuk VII

Kritische bemerkingen ten aanzien van losprocedure en de daarbij gebruikte hulpmiddelen

Gezien de betrekkelijk korte onderzoekperiode en het gering aantal waarnemingen die in die periode zijn gemaakt, zijn de hierna volgende bemerkingen niet volledig te noemen.

Voor het verkrijgen van een afgerond beeld zal het inwinnen van informatie bij rederij, losploeg, redersvereniging, directie visafslag en de handel noodzakelijk zijn. Hiervan is in geringe mate door middel van interviews gebruik gemaakt.

Enige kritische bemerkingen

- 7zijn
- . De aanvoer van lege manden naar het visruim vertoont vaak een stagnatie. Dit kan te wijten/aan de volgende factoren:
 - te weinig mankracht aan sorteertafel, zodat de aanvoer van volle manden niet snel genoeg verwerkt kan worden;
 - te weinig slepers;
 - het kwam enkele malen voor dat de lossers, die er voor zorgdraagt dat de manden van het dek in het visruim komen, tijdelijk niet aanwezig was;
 - . Bij het hijsen van een last ontstaat diverse malen een gevaarlijke situatie:
 - tengevolge van het te snel hijsen, waardoor de lossers die de last moet geleiden hiervoor weinig gelegenheid krijgt; het gevolg is dat de last tegen de onderkant van het luikhoofd vast kan lopen met alle gevolgen van dien;
 - tengevolge van een slechte communicatie tussen de lierman en de lossers aan het luikhoofd; het kwam diverse malen voor dat de last hierdoor omhoog werd gehesen terwijl hij nog niet geheel was ingepikt;
 - tengevolge van de deplorabele toestand waarin diverse premiekistjes zich bevinden:
 - verkeerd gestuwd
 - ruwe behandeling door vislossers.

- . De lossers in het visruim moeten tijdens hun werkzaamheden voortdurend op hun qui vive zijn om niet iets op hun hoofd te krijgen:
 - tijdens het hijsen van een half ingepikte last of een uit zijn verband liggend premiekistje;
 - indien een last vastloopt tegen de onderkant van een luikhoofd;
 - de aanvoer van lege manden door één van de geopende luiken is voor hen zeer gevaarlijk; er wordt wel even een waarschuwing geschreeuwd, maar tegelijkertijd worden van een hoogte van + 6 meter de lege manden naar beneden gegooid;
- . De lossers in het kuipje aan het begin van de rollenbaan en de lossers die de last moet geleiden staan recht onder het wipperblok; het is niet denkbeeldig dat tengevolge van het vastlopen van de last tegen een luikhoofd het wipperblok kan losschieten;
- . De rollen van de rollenbaan zijn gelagerd in nylon bussen; tengevolge van het zwellen van het nylon materiaal (hygroscopische eigenschap) zitten diverse rollen vast; door dit verschijnsel blijven de manden c.q. premiekistjes soms halverwege de rollenbaan steken;
- . Uit het voorgaande blijkt dat er meestal niet al te zachtzinnig met de lading wordt omgesprongen, zodat beschadigingen aan vis niet achterwege kunnen blijven. De belangrijkste oorzaken hiervan zijn:
 - de wijze van aanvoer; een in bulk aangevoerde lading vraagt om beschadigingen;
 - de wijze van honorering van de losploeg (zie hoofdstuk VIII - Suggesties en consequenties).

Hoofdstuk VIII

Suggesties en conseqwenties

Alvorens tot het geven van eventuele verbeteringen over te gaan, wordt er op gewezen dat een direkt gerichte uitspraak hier nog niet op zijn plaats is. Hiervoor zal een uitgebreide studie noodzakelijk zijn, vooral wat betreft het scheepsontwerp en het intern transport.

Als voorlopige conclusie uit het voorgaande kunnen we echter stellen dat:

- a). het aanvoeren van de vangst in bulkladingen de mechanisatie van het lossen tegenwerkt;
- b). de uitvoering van de houten premiekistjes voor verbetering vatbaar is (bijvoorbeeld plastic kisten).

Aan de hand van deze voorlopige conclusie komen de volgende suggesties naar voren.

Suggesties aangaande de bestaande en nog te bouwen hektrawlers

1. Visruim geschikt maken voor het aanvoeren van enkel en alleen plastic viskisten (begin containerisatie):
 - financiële conseqwenties, wie betaalt?
 - meer werk op zee voor de visserman
 - herziening honoreringssysteem vislosser
 - zijn 14-16 vislossers dan nog nodig?
 - hoe staat de handel hier tegenover?
 - wie betaalt de viskisten? (pool-verband?).
2. Voorzieningen treffen voor het mechanisch lossen van de aangevoerde vis in plastic viskisten met behulp van een lopende band of kettingtransporteur (experimenteel in IJmuiden):
 - wie betaalt?
 - wat gaat er met de loesploeg gebeuren?
 - moet het bij de nieuwbouw zó worden dat er alleen maar met genoemde hulpmiddelen kan worden gelost?
 - moeten die voorzieningen aan boord of aan de wal worden verricht?

- kan dit in overeenstemming worden gebracht met de eisen van Scheepvaartinspectie? (constructie van de luikhoofden).

3. Ontwerp van hektrawler en visruim(en) aanpassen aan verder door te voeren containerisatie (vis aanvoeren in containers):

- wie betaalt ontwikkelingskosten ontwerp?
- moeten de eisen /voorschriften van Scheepvaartinspectie met deze ontwikkeling niet mee evolueren?
- is er aan de wal (handel) voldoende outillage voor het hanteren van deze containers?
- welke losmethode zal hier gevolgd moeten worden?

Na een aantal van deze aspecten te hebben belicht, is er toch nog een probleem dat op een geheel ander terrein ligt, maar hier direkt mee te maken heeft, namelijk het functioneren van de losploeg in rederij-verband. De losploegen die in rederij-verband werken (voornamelijk in Scheveningen), bezitten in dit verband een geheel eigen en tevens een vrij machtige positie. Elke rederij heeft een vaste kern van vislossers "in dienst" die echter geen week- of maandsalaris genieten. Zij worden uitbetaald naar de hoeveelheid geloste vis en wijze van "verpakking" van deze vis. Zo verdienen zij het meest aan de vis die in bulklading wordt aangevoerd! (Consekwenties bij eventueel in te voeren containerisatie.) Zijn er geen schepen aan de visafslag die gelost moeten worden, dan gaat de losploeg automatisch over in de Werkeloosheids Wet.

Doet zich nu de situatie voor dat er in een tijdsbestek van bijvoorbeeld 2 dagen veel schepen van die rederij liggen te wachten om gelost te worden, dan komt het vaak voor dat zo'n losploeg één of meerdere schepen een etmaal of langer laten liggen. Dit is uit het oogpunt van de losploeg wel weer te verklaren, omdat ze na één of zelfs twee etmalen werken ook aan rust toe zijn.

Andere werkzaamheden van de losploeg kunnen zijn:

- . lossen van het restant van de vangst van bijvoorbeeld diepgevroren pakken, vaten haring, etc.
- . het laden van lege vaten, kisten, etc.

Aan de andere kant is het voor de reder, de visafslag en vooral ook voor de visserman een onverteerbare situatie dat de verkoop van de vangst zo lang op zich laat wachten. Dit kan een behoorlijke inkomstenderving betekenen tengevolge van de kwaliteitsvermindering van de vangst en/of het dalen van de verkoopwaarde tengevolge van een gewijzigde marktsituatie.

De gang van zaken in de visafslag wordt bepaald door het personeel van de visafslag (gemeentelijke instelling). Dit personeel bepaalt waar het te lossen visserijvaartuig komt te liggen en waar de te lossen vangst moet komen te staan. Dit laatste veroorzaakt zo nu en dan moeilijkheden tussen het visafslagpersoneel en de vislossers. Bij schepen met een vrij kleine lading komt het wel eens voor dat, gezien de indeling in de visafslag, de vislossers de vangst naar een geheel ander gedeelte van de visafslag moeten transporteren.

Hoofdstuk IX

Nabeschouwing

Uit dit rapport blijkt zondermeer dat aanpak van het losprobleem noodzakelijk is, wil het gehele visserijbedrijf zo efficiënt mogelijk werken.

Dit onderzoek heeft zich speciaal gericht op het lossen van de vers aangevoerde vis. Het zal duidelijk zijn dat het lossen van vaten, diepgevroren pakken en/of emmers ook een studie waard is.

IJmuiden, 4 juni 1971.