

Slipkrog til "Tyskertræk"

SLIPKROG FRIGØR TYSKERTRÆK

En ny-udviklet slipkrog kan hurtigt fjern-udløse tyskertrækket. Det har været lovpligtigt siden 1. december. Trækpunktet skal også ned.

Den nye slipkrog er udviklet af Fiskeriets Arbejdsmiljøtjeneste sammen med firmaet Blue Line – også kendt som Brdr. Markussens Metalvarefabrik. Firmaet er i forvejen storleverandør af metalvarer til dansk fiskeri.

Og Søfartsstyrelsen har anerkendt den nye slipkrog, idet den opfylder kravet i Teknisk forskrift nr. 3 af 16. april 2002. Her siger paragraf 2, at redskaber hurtigt skal kunne frigøres fra styrepladsen.

Er trådt i kraft

Reglerne trådte allerede i kraft for nye fartøjer i juni 2002. Og fra 1. december 2002 skulle de eksisterende fartøjer have en slipkrog, der fjern-udløser tyskertrækket.

Der findes også en svensk model – Clipper – som kapper wiren til tyskertrækket. Det betyder, at man mister sit grej, og måske derfor vil vente med at kappe wiren, til det er for sent. Med den danske slipkrog mister man ikke sit grej.

En bestemmelse om, at tyskertrækket skal placeres så lavt som muligt og ikke højere end lønningen, træder i kraft 1. juni 2003.

Søfartsstyrelsen kan dog give en udsættelse mht. trækpunktet, hvis der er "særlige problemer" med at flytte det. Der er nemlig nogle fartøjer, hvor det ikke er praktisk muligt at sænke tyskertrækket. Her kan løsningen evt. blive at nedsætte udsvinget til siden, så fartøjet får en bedre stabilitet.

Der er en side-gevinst ved at sænke trækpunktet. Det mindsker nemlig den slagside, som fartøjet har, når det trawler. Hermed forbedrer det også arbejdsmiljøet og nedsætter risikoen for arbejdsskader.

MANGE FORDELE, MEN...

Tyskertrækket har mange fordele, men det kan forrykke fartøjernes stabilitet. Det gør dem sårbare overfor krængning og forlis.

De fleste mindre trawlere bruger tyskertræk, fordi det gør det lettere at manøvrere mellem andre fartøjer, fiske-forekomster osv. - og specielt i strømfyldt farvand. Samtidig bevarer fartøjet trækraften og sparer dermed brændstof.

Men der er med årene opstået problemer med stabiliteten, fordi nettromler, styrehus, galger og lønninger er blevet placeret højere på fartøjerne.

Risiko for forlis

Der er risiko for, at et fartøj krænger, hvis tyskertrækket sætter sig fast og dermed ikke kan flyttes fra styrbord eller bagbord mod centerlinien. Og fordi tyskertrækket ikke kan afmonteres, risikerer fartøjet også at forlise.

Tyskertrækket er ikke altid årsag til forlisene, men det kan være en medvirkende faktor. Det har det alt i alt været ved 8 forlis indenfor de seneste 10 år.

Det var muligvis tilfældet for et 115 BRT fartøj i 2001. Det fiskede netop med dobbelttrawl i tyskertrækket og havde en konstant og kraftig slagside under slæbningen. På et tidspunkt blev krængningen forværret, så fartøjet sluttelig kæntrede og forliste. Alle fire mand om bord gik i redningsflåden og blev reddet over i et lastskib.

FAKTABOKS

Om tyskertrækket:

- Tyskertrækket består fx af en blok, der samler trækket fra redskaberne i et punkt, mens fartøjet trawler.
- Blokken kan bevæge sig fra borde til borde på en tværskibs bøjle eller wire. Herved kommer trækket fra redskaberne til at virke foran den akse, som fartøjet drejer om, så det hjælper til med at dreje.
- Blokken er ofte placeret temmelig højt for at få trawl-wirerne til at gå klar af lønning, hæktrømler og andet grej. Det medfører imidlertid en stor risiko for, at fartøjet ved et hold bliver udsat for krængning, der overstiger fartøjets stabilitet. Herved risikerer det at kæntre og forlise.

ENKEL OG MEKANISK

Slipkrogen bliver fjern-udløst manuelt ved at trække i et håndtag i styrehuset.

Brdr. Markussens Metalvarefabrik har produceret de almindelige slipkroge i mere end 30 år. Den nye slipkrog, som man fjern-udløser mekanisk, er en videreudvikling af den gamle. Firmaet har lavet flere forsøg og har bl.a. testet den i en trækbænk. Desuden har syv fartøjer afprøvet slipkrogen.

Tidligere i udviklings-processen arbejdede firmaet og Fiskeriets Arbejds miljøtjeneste også på en hydraulisk løsning, men den var ikke sikker nok, ligesom den krævede for mange slanger osv.

- Vi valgte den mekaniske løsning, fordi den er den mest driftsikre, siger Bent Markussen. Endvidere har det været et krav, at slipkrogen ikke må give gener for fartøjet, når det fisker.

Monteres som de gamle

Besætningen monterer selv slipkrogen. Og det gør man lige som en almindelig slipkrog. Bent Markussen oplyser, at man monterer den i blokken, som kører på tyskertrækket. Wirerne sættes i en oval eller rund ring, der så sættes i slipkrogen.

Man skal dog være opmærksom på, at udløserwiren skal holdes stram, så den ikke vikler sig ind i blokken. Men nogle fartøjer vil ikke kunne montere slipkrogen uden, der kommer slæk på wireren.

- Det kan vi sagtens løse, lover Bent Markussen. Enten strammer vi den op ved at løfte wirepunktet. Eller også kan vi gøre det med en lille wiretromle. Men det er forskelligt fra båd til båd, hvordan vi løser det.

Enkel og hurtig at betjene

Hvis fartøjet – fx pga. strømforholdene – får trukket hækken ned, så besætningen er nødt til at frigøre tyskertrækket, så rykker de i et håndtag inde i styrehuset. Det er via en wire forbundet til den mekaniske fjern-udløsning på slipkrogen.

Det er nemt at vedligeholde slipkrogen. Der er kun et enkelt sted, man skal smøre hver eller hver anden måned. Det er smørenippelen, der sidder midt på slipkrogen.

Slipkrogen er lavet i stål og andre metaller, og de bevægelige dele er lavet i rustfrit stål. Den forhandles af Indkøbsforeningerne og af vodbindere, og den vejledende pris er ca. 4.300,- plus moms.

LAVERE TRÆKPUNKT

Slipkrogen frigør redskaberne hurtigt. Og trækpunktet skal ligge så lavt som muligt. Begge dele forbedrer fartøjernes stabilitet.

En slipkrog fjern-udløser tyskertrækket, så fartøjet hurtigt kan komme væk fra det kritiske punkt, hvor det risikerer at vælte.

- Et fiskefartøj har den største effekt til selv at rette sig op igen ved en vis krængning. For nogle fartøjer er det ved 30 grader. Overstiger man den, går det ikke så godt, forklarer Mogens Nielsen fra Fiskeriets Arbejdsmiljøtjeneste. Han giver følgende eksempel:

- Hvis fartøjet fx ligger stille, uden skruen er slået til, og wiren står vinkelret om styrbord, og strømmen løber 3,5 knob, så presser strømmen på skrogsiderne. Hvis fartøjet krænger mere, vil det vælte. Men hvis man frigør tyskertrækket, vil det ændre på stabiliteten, så fartøjet selv kan rette sig op og dermed komme væk fra det kritiske punkt.

Bedre stabilitet

Trækpunktet skal ligge så lavt som muligt. Helt konkret må det ikke være over lønningshøjde, dvs. højst en meter over arbejdsdækket.

- Beregningerne viser, at jo højere man monterer tyskertrækket, jo større risiko er der for forlis. Men ved at placere det så lavt som muligt, vil man få en rest-stabilitet, så fartøjet selv kan rette sig op - selv under hård strøm og på trods af den kraft, som tyskertrækket giver, forklarer Mogens Nielsen videre.

DET SKAL GÅ HURTIGT

Hvis et fiskefartøj er ved at vælte, skal besætningen kunne frigøre tyskertrækket hurtigst muligt. Derfor skal det kunne gøres fra styrepladsen inde i styrehuset.

Lovteksten om tyskertræk siger, at redskaberne hurtigt skal kunne blive frigjort fra styrepladsen.

- Håndtaget til slipkrogens wire skal være der, hvorfra der styres, fordi det skal gå hurtigt. Der er et eksempel på et engelsk fiskeskib, der sank i løbet af blot 20 sekunder. Men samtidig må

man også gerne sætte et håndtag op udenfor styrehuset, så fiskerne ikke først skal åbne døre osv., før de kan frigøre deres tyskertræk, oplyser Svend Karstensen fra Søfartsstyrelsen.

SYV FARTØJER HAR AFPRØVET DEN

Tilbagemeldinger fra syv forskellige fartøjer har givet slipkrogen den endelige udformning.

- Det er en god idé at kunne frigøre grejet i en kritisk situation. For det giver en ekstra mulighed, fortæller skipper Richard Borges på Grenå-trawleren AS50 METTE MAI om den nye slipkrog til tyskertrækket.

Den har han og de to mand om bord været med til at udvikle og afprøve. Det samme har seks andre fiskefartøjer. De kommer fra hele landet – lige fra Skagen til Bornholm. Og fartøjerne er store som små, de fisker i forskellige farvande og har forskellige tilrigninger af tyskertrækket. Besætningernes tilbagemeldinger har dannet grundlag for den endelige justering og tilpasning af slipkrogen.

Præventiv virkning

Richard Borges var så uheldig at sætte et fartøj til for to år siden.

- Ingen af os kom fysisk til skade, men det gav en ordentlig økonomisk øretæve bagefter. Med en slipkrog kunne det nok være undgået, og så er det en lille investering at betale for den mulighed, man får, siger Richard Borges.

Derfor er han heller ikke ked af, at det nu er blevet et lovkrav, at man hurtigt skal kunne fjern-udløse tyskertrækket.

- Slipkrogen virker efter hensigten og udløser sig, som den skal. Og så har den en præventiv virkning. Ikke kun i kraftig strøm, men også hvis et fragtskib kommer for tæt på. Så er det rart at kunne frigøre sit grej og komme fri i en fart.

Han fortæller dog, at METTE MAI har problemer med at holde udløser-wireren tot. Han forestiller sig, at det kan løses med en tromle, der trækker den ind. Men han understreger også, at man ikke kan låse sig fast på en og samme løsning for alle fartøjer.

– Det handler om at finde den bedste løsning for det enkelte skib, slutter han.

EN GOD IDÉ

Besætningen på ACTINIA mener, det er en god idé at kunne fjern-udløse slipkrogen. De er dog ærgerlige over, at alle skal sænke tyskertrækket. Det burde være individuelt, siger skipper.

Bent Muff og de to andre mand om bord på den 44 BRT store Hvide Sande-trawler RI220 ACTINIA har afprøvet slipkrogen i et halvt år.

De har hele tiden haft en slipkrog, men de kunne ikke fjern-udløse den gamle. I stedet skulle de helt ud agter til tyskertrækket.

- Den nye slipkrog blev monteret lige som den gamle, vi havde. Og den er nem at betjene, og

vi fjern-udløser den i bro-vingen ved døren ind til styrehuset. Det skal vi lige have ændret, så vi også kan udløse den inde fra styrehuset, fortæller Bent Muff. Han fortsætter:

- Der er også nogle små tekniske problemer, der lige skal løses. Næmlig at udløserlinen hænger løs, så vi risikerer, at den sætter sig fast i blokken og strammer til i stedet for at udløse slipkrogen. Derfor skal vi have fundet en løsning, så vi kan holde linen stram.

Desuden anbefaler han, at wireren fra slipkrogen bliver placeret så højt oppe som muligt i forhold til slipkrogen.

- Det vil gøre det nemmere at udløse slipkrogen, forklarer Bent Muff.

Efterlyser individuelle hensyn

Besætningen på ACTINIA gik med i afprøvningen af den nye slipkrog, fordi de mener, det er fornuftigt at kunne udløse den fra styrehuset.

- Vi har heldigvis aldrig haft brug for at udløse slipkrogen. Men alligevel kan vi se, at det er en god idé – fx hvis et lastskib går for tæt agten om os, eller hvis vi får hold. Hvis det lige pludselig var gået galt, så ville vi måske ikke kunne nå rundt og frigøre den gamle slipkrog. Alt, vi kunne have gjort, var at håbe på, at wireren sprang, fortsætter Bent Muff.

Han er dog ærgerlig over, at den nye lov kræver, at han skal sænke sit tyskertræk til ned under lønningshøjde.

– I stedet for at stille lovkrav til os alle sammen, burde synsfolkene komme om bord og bedømme individuelt fra båd til båd. Vi mener selv, at vi har en god stabilitet. Derfor mener jeg ikke, det er nødvendigt for os at bruge tusinder af kroner på at sænke vores tyskertræk. Vi har allerede et system, der fungerer upåklageligt, siger han.

FAKTABOKS

Teknisk forskrift om anvendelse af "Tyskertræk":

- Forskriften finder anvendelse på ethvert skib, som fisker med et arrangement, som i et drej automatisk flytter redskabernes trækpunkt over i den side, hvortil skibet drejer, eller indebærer en risiko herfor, hvis redskaberne får bundhold ("Tyskertræk").
- Redskaberne skal hurtigt kunne frigøres fra styrepladsen. (Gælder fra 1.12.2002).
- Redskabernes trækpunkt skal være placeret så lavt som muligt og aldrig højere end lønningen. (Gælder fra 1.6.2003).

Artiklen har været bragt i Fiskeri Tidende under "Miljø og sikkerhed"