

BUITENLAND

Duitse diepvriestrawlers worden meer en meer fabriekschepen

De scheepswerven van de Duitse Federale Republiek, die in 1954 voor het eerst opdracht kregen tot de konstruktie van een reeks vriestrelers — dit evenwel voor rekening van een Russische rederij — bouwden in de beginne slechts half-fabriekschepen of half-vriestrelers voor de binnenlandse rederijen, terwijl er tevens werd verder gegaan met de bouw van klassieke treilers.

X X X

De eerste West-Duitse hektreiler was de « Heinrich-Meins » met een lengte van 69,20 m, 10 m breedte en een holte van 7,20 m. Dit 825 bruto-ton metende vaartuig werd in 1957 geleverd door de scheepswerven Rickmers.

Deze moderne treiler kon evenwel slechts een derde van de vangst diepvriezen (ongeveer 150 m3) tegen een produktieritme van zo wat 8 ton visrepen per dag. De Duitsers waren inderdaad enigszins terughoudend ten overstaan van de snelle diepvries, en de vaartuigen die volgden op de « Heinrich-Meins », zij het nu dat zij van het hektreiler type waren of van het konventionele soort, waren allen beperkt in de vriesmogelijkheden. Deze treilers voerden dan ook het overgrote deel van de vangsten aan, hetzij in verse toestand, hetzij gezouten. De meeste vaartuigen beschikten daarenboven over onvoldoende ruimten om het stockeren van de diepvriesprodukten mogelijk te maken.

Deze uitgesproken voorzichtigheid vanwege de West-Duitse visserijmiddelen had evenwel een reden. Het was inderdaad noodzakelijk gebleken dat, terzelfdertijd als de uitbouw van de produktie, de kommercialisatie van de diepvries-visprodukten diende op punt gesteld te worden, en de bevolking het verbruik van deze produkten gewoon te maken. Tevens dienden de nodige afzetgebieden gevonden te worden, waarheen, in konkurrentie met de Scandinavische starter, een gedeelte diende uitgevoerd te worden.

DE NOODZAKELIJKHEID VAN VERSE VIS...

Wegens het feit dat de treilers verder het grootste gedeelte van hun vangsten in verse staat bleven aanvoeren, kon men niet overgaan tot een opvoeren van de ruimka-

paciteit — zelfs niet met de hektreilvisserij — omdat men in de eerste plaats de goede kwaliteit diende in stand te houden.

Deze treilers, die de verse visserij bedreven, dienden tevens motoren te hebben, die een grote snelheid konden ontwikkelen, om zo spoedig mogelijk opnieuw de thuishaven te bereiken, en de vangsten aan de afslag te ontladen. Nochtans zag men in 1960 treilers van de rederij « Nordsee » of « Keiler HSF » die veruit de 900 bruto-ton overschreden en tot 1000 ton vis invroren, met sterkere motoren en vaak zelfs van het systeem « vader en zoon ». Deze afmetingen waren evenwel op verre na nog niet deze van de grote Russische treilers of de Britse « Fairtry » schepen.

De Duitse vismarkt was tenandere in een volledige omvorming, zoals het trouwens noodzakelijk werd geacht door de staatsoverheid, zodat in 1959 een soort van verkoopkartel ontstond, samengesteld uit de grote rederijen van de vier voornaamste vissershavens. Ook werd stilaan de tendenz vertoond tot een konzentratie van de rederijen.

In 1961 werden dan de « Hessen » en de « Saar » in de vaart gebracht, die een lengte hadden van 73 m, een bruto-tonnage van 1.222 ton en een motorkapaciteit van 2.000 PK plus 300 PK. Voor wat het invriezen aan boord betreft waren deze eenheden evenwel nog steeds beperkt, en zelfs nog in ergere mate dan hun voorgangers.

EVOLUTIE...

In 1961 evenwel kon een eerste ernstige stap vastgesteld worden in de richting van de totale vriesinstallatie aan boord. Alsdan kon men inderdaad voor het eerst een hektreiler in de vaart brengen, die in de mogelijkheid was de helft van de vangst in te vriezen, zoals ondermeer de « Heinrich Kern », de « Hans Bockler », de « Burgemeister Smidt », enz... Andere, steeds semi-vriestrelers volgden, maar deze konden reeds, mits de nodige aanpassingswerken de volledige vangst invoeren.

In Duitsland is men nog steeds van oordeel dat de diepvriesvis in geen geval de verse vis zal vervingen, maar dat zij anderzijds wel kan meehelpen bij het opvoeren van het visverbruik, door zich

te wenden tot een andere klientele, Anderzijds zagen de rederijen evenwel ook dat de produktie van de traditionele visserijgronden niet langer dezelfde vruchtbare resultaten gaf, zodat men noodgedwongen diende over te schakelen op de vriesindustrie aan boord, en nieuwe en verderaf gelegen visserijgronden te bevissen.

Van toen af was men gewonnen voor de vriesindustrie aan boord, terwijl de bestellingen van nieuwe treilers aan de konjunktuur werden aangepast. In 1962-63 werden semi-vriestrelers in de vaart gebracht, zoals de « Wilhelm Ladiges » en de « Kap », maar ook treilers die voorzien waren van de nodige apparatuur om achteraf over te schakelen op het volledige invriezen aan boord.

Deze snelle en ruime evolutie zou evenwel nooit mogelijk geweest zijn zonder de belangrijke steun welke door de regering verleend werd aan de rederijen, die zich vaak beklagden over de deficitaire toestand van hun uitbating.

Men is thans de mening toegedaan dat deze evolutie een verder verloop zal krijgen, niettegenstaande het feit dat dit jaar reeds verscheidene konventionele treilers voor de verse visserij geleverd werden, met het oog op de bevoorradig van de klienteel die nog steeds voorstanders zijn van verse visprodukten, en dan heel in het bijzonder de inwoners van de kuststreken.

NIEUWE START...

Thans opent zich een nieuwe toekomst voor de visserijindustrie, welke duidelijk geïllustreerd wordt door het in de vaart brengen van de « Erich-Ollenhauer », gebouwd op de scheepswerven Seebeck te Bremerhaven voor rekening van de rederij GHG (Gemeinwirtschaftliche Hochseefischerei G.m.b.H.).

Deze prachtige treiler heeft een lengte van 79,60 m voor een breedte van 12,62 m en een bruto-tonnage van 1.845 ton. Opmerkelijk is wel dat de « Erich-Ollenhauer »

geen enkel visruim voor verse vis heeft. Te noteren valt dat de bruto-tonnage meer dan het dubbele bedraagt van de eerste vriestreiler voor de West-Duitse Federale Republiek, de « Heinrich-Meins ». Het vaartuig wordt voortgedreven door een elektrische dieselmotor van 1.100 P.K. per schroef (er zijn twee schroeven) terwijl de snelheid zo wat 14.75 knopen bedraagt.

De inhoud van de vriesruimen bedraagt 740 m3 voor een tonnage vis ter grootte van 530 ton bij een temperatuur van —28° C. De capaciteit van de installaties bedraagt 30 ton vriesprodukten per dag, terwijl verder alle vereiste installaties aan boord zijn voor het vervaardigen van visrepen.

Niettemin is het machinaal gedeelte van de « Erich Ollenhauer » nog niet volledig. Er werden inderdaad proefnemingen gedaan met installaties voor het produceren van pakjes van 200 gr diepvriesvisrepen, die rechtstreeks aan de verbruiker zouden geleverd worden. Gezien evenwel deze proeven en onderzoeken nog niet voltooid zijn, is men nog niet zeker nopens het feit of de « Erich Ollenhauer » nu de visserijgronden van Groenland of deze in de omgeving van Labrador zal bevissen. Niettemin is het nu reeds een feit dat de vernoemde vriestreiler tijdens de campagne de vangsten zal overnemen van twee konventionele treilers, nl. deze van de 640 ton metende « Gustav-Dahrendorff » en de 652 ton metende « Henri Everling ». Aldus wordt de « Erich Ollenhauer » terzelfdertijd fabriekschip en vriestreiler.

Zeggen wij tenslotte nog dat de hogervernoemde eenheid evenwel nog de grootste treiler zal zijn van de West-Duitse vissersvloot, gezien de rederij « Nordsee » onlangs is overgegaan tot de bestelling van twee fabriekschepen met een lengte van 88 meter, en voortgestuwd wordt door twee motoren van 1.600 PK ieder, welke dienen geleverd te worden in de loop van volgend jaar.

We mogen hier dus gerust spreken van een nieuwe start van de Duitse vissersvloot. — B

Resultaten over 1963 wijzen op de noodzaak van een reorganisatie van de Portugese konservenindustrie

De produktie en uitvoer van Portugese viskonserven hebben in 1963 niet de verwachte resultaten opgeleverd en in ieder geval niet de gunstige uitkomsten van het voorgaande jaar.

Zelfs de grote activiteiten welke door de beroepsmiddelen aan de dag werden gelegd, en die de grote mogelijkheden van deze industrie overduidelijk laten blijken, mochten hieraan niet verhelpen.

VERSCHEIDENE OORZAKEN...

De terugslag welke de viskon-

servenindustrie te Portugal tijdens het afgelopen jaar diende te ondergaan, moeten aan verscheidene oorzaken toegeschreven worden, zowel aan bestaande als aan accidentele.

Niettemin spruiten al deze oorzaken voort uit een volledig gebrek aan organisatie van de betrokken industrie, dit niettegenstaande een groot aantal beloften, plannen en studies terzake. Integendeel, van al de andere takken van de ekonomie en alle uitvoerindustrieën zijn de viskonservenindustrieën nog

steeds behept met dit voorouderlijk individualisme, met een volledig gebrek aan organisatie, verdediging en expansie.

De aanvoeren van sardines kenden een vermindering van slechts 4.129 ton in vergelijking met het voorgaande jaar om thans 126.382 ton te bereiken, terwijl de prijzen een stijging ondergingen van niet minder dan 51.000.000 F. Het is vooral de conservenindustrie die 't grootste gedeelte van deze stijging te dragen kreeg — al hebben zij een minder grote kwantiteit afgenomen — en de prijzen voor de verkoop niet kon opvoeren, wegens de internationale concurrentie.

Bij gebrek aan een toereikende organisatie van de aankoop van grondstoffen, was de conservenindustrie steeds het grootste slachtoffer van de variaties van de visserijresultaten. Aldus hebben de afnemers van visprodukten voor vers verbruik 267.110.800 F betaald voor 66.105 ton.

De aanvoeren van ansjovis kenden een verhoging van 1.502 ton, maar de prijzen voor dit produkt ondergingen 'n geweldige stijging. Daartegenover diende voor de toniinaanvoeren een nieuwe daling geboekt te worden.

De daling van de aanvoeren en de stijging van de prijzen kenden een weerslag op de produktie: de sardienkonserveren ondergingen 'n daling van 1.988 ton, deze van de makreel 830 ton, de conserven van ansjovisfilets 1.075 ton en tenslotte 61 ton voor de andere conserven. Enkel de produktie van chinchard- en tonijnkonserveren kenden een stijging, respectievelijk van 547 ton en 508 ton. In het geheel genomen kende de konservenuitvoer een vermindering die gelijklopend was met deze van de produktie. De uitvoeren van sardienkonserveren kenden een daling van zo maar eventjes 5.619 ton, terwijl de stijging van de uitvoeren van makreel-, chinchard-, ansjovis- en andere conserven natuurlijk niet bij machte waren deze daling te compenseren in gewicht, en natuurlijk niet in waarde.

TOCH GUNSTIGE VOORUITZICHTEN...

Niettegenstaande deze eerder ontgoochelende resultaten van 1963

— Duitsland :	16.177 T (12.762 T)	waarvan 12.588 T sardines
— Groot-Brittannië :	9.652 T (8.173 T)	waarvan 7.905 T sardines
— Italië :	9.507 T (11.778 T)	waarvan 5.022 T sardines
— U.S.A. :	8.334 T (7.168 T)	waarvan 3.961 T sardines
— Frankrijk :	5.809 T (5.688 T)	waarvan 4.140 T sardines
— Belgisch-Luxemburgse Unie :	4.123 T (4.679 T)	waarvan 3.301 T sardines

zijn de vooruitzichten voor het aan gang zijnde jaar toch nog enigszins gunstig. Natuurlijk zijn de visserijresultaten nooit te voorzien; de evolutie van de prijzen is een onderwerp dat steeds de aandacht gaande houdt en in een periode waarin de kostprijs een essentiële faktor is, gegeven zijnde de ontwikkeling van de concurrentie en het verlies van bepaalde afzetgebieden in Afrika, heeft dit een zeer beperkende invloed op de verkoopmogelijkheden. Nochtans biedt de voortschrijding van de civilisatie steeds meer en meer mogelijkheden aan de voedingsindustrieën. Daarvoor echter moet de industrie de verwerkings- en verpakkingstechnieken verbeteren en de handelsstructuur verbeteren.

X X X

Een zeer onlangs gehouden studie door de korporatie toont aan dat de vooruitzichten van de industrie voor het lopende jaar zeer verscheiden zijn. De leiders van een groot aantal fabrieken, die ongeveer een derde van de produktie vertegenwoordigen, werden onderzocht nopens de vooruitzichten van dit jaar. 15 % hiervan antwoordden dat zij een uitgesproken stijging van de produktie verwachten; 11,1 % antwoordden dat zij een seizoenvooruitgang veel kans gaven terwijl er 9 % overtuigd waren van een stabilisatie van de produktie in vergelijking met de voorgaande semester.

Nochtans meenden 33 % dat de produktie een niet onwaarschijnlijke daling zou ondergaan, terwijl er tenslotte 15,9 % de mening waren toegedaan dat het enkel om 'n seizoendaling zou gaan, die evenwel nog voor het einde van het jaar zou gekompenseerd worden. De vergelijking van deze antwoorden met diegene die men zes maanden voordien bekwaam lieten vermoeden dat men zich aan een daling van de produktie mocht verwachten, en wel tot het einde van juni ll.

Welke waren nu in 1963 de voornaamste afzetgebieden voor Portugese conserven?

In de hieronderstaande tabel krijgt men hiervan een duidelijk overzicht. De tussen haakjes vermelde cijfers zijn de uitvoeren voor 1962).

Hoelang mag een financiële staatshulp duren ?

Onlangs verleende het « House of Commons » haar goedkeuring aan het ontwerp een financiële steun te verlenen aan reders die zinnens zijn een vriestrawler in de vaart te brengen.

Door deze goedkeuring kan volgende vraag gesteld worden:

« Wanneer zal de visserijindustrie sterk genoeg zijn om zelfstandig op te treden en de nodige kapitalen zelf kunnen vergaren om, op basis van gelijkheid, met de verschillende nationale basisindustrieën te kunnen wedijveren ? »

E.S. Holliman, die nauw verbonden is aan de White Fish Authority (W.F.A.), geeft in zijn studiewerk « Financial Assistance Policies and Administration for Fishing Industrie » op deze vraag volgende antwoord:

De toekomst van de financiële staatshulp in een ontwikkeld land, zoals Groot-Brittannië, zal omzeggens altijd nodig zijn. Drukking op de begrensde geldmiddelen bij de middenslagreders, die het overgrote deel uitmaken van de vissersvloot, zal altijd blijven bestaan. Dit zal zelfs het geval zijn wanneer de nationale politiek, die nu de vrije concurrentie toelaat, zal veranderen ten gunste van grote co-operaties.

Nieuwe visgronden dienen gevonden en doelmatig bevestigd te worden. Dit zal met zich medebrengen dat moderne en goed uitgeruste vaartuigen in de vaart zullen komen, nieuwe vang- en bewaringsmethoden op zee in praktijk gebracht. Dit alles moet in het teken staan van de nieuwe vorm van verkopen en visverdeling doorheen Groot-Brittannië.

Vandaar zullen er grote kapitaalbeleggingen nodig zijn om deze noodzakelijke veranderingen ten uitvoer te brengen. Derhalve moet de financiële steun, door de regering verstrekt, in de onmiddellijke toekomst althans blijven bestaan.

BASISREDEN

Vroeger in zijn studiewerk schrijft Holliman reeds dat, in een ontwikkeld land de basisredenen tot het verlenen van een tijdelijke financiële hulp hierin bestaat, dat een leefbare industrie moet uitgebouwd worden, die in de nationale economie een rol kan spelen en de financiële noden eventueel door normale commerciële hulpbronnen kunnen gedragen worden.

De ten uitvoerbrenging van deze basisfilosofie werd, gedurende de jongste jaren door verschillende factoren belemmerd.

Zo bijvoorbeeld door het steeds gelijke tred houden met de wetenschappelijke verbeteringen en door de steeds toenemende strekking nieuwe en verder afgelegen visgronden te bevissen, is de relatief genomen jonge vloot van nu, voor het probleem gezet zich steeds heruit te rusten en aan te passen

aan de moderne techniek. Ontegenzeggelijk eist dit een zware financiële inspanning.

In Groot-Brittannië werd hieraan tegemoet gekomen doordat een stelsel van kredietverlening, welke normaal in 1962 een einde moest nemen, in hetzelfde jaar opnieuw van kracht werd en dit voor een duur van 10 jaar.

PERMANENT FACTOR

Een ander oorzaak welke de toepassing van deze basis filosofie tegenwerkt is dat zij die een financiële hulp genieten dit als een verworven recht gaan beschouwen.

De duur van een financiële hulp wordt, voor een groot deel, beïnvloed door de natuur zelf. Er bestaat een natuurlijke strekking iets nieuws uit te vinden zohaast de oorspronkelijke voorwerpen in gebruik zijn genomen en de fouten ervan gekend.

Tenzij er een radicale wijziging plaatsgrijpt in de politieke houding in verband met een internationale samenwerking is het aangeduid dat in de ontwikkelde landen de financiële staatshulp eerder als « kwassie permanent » moet beschouwd worden in de plaats van « tijdelijk ».

Een belangrijke hulpverlening, en aan het bestaan ervan mag er zelfs niet geredetwist worden, moet aan de kustvisserij verleend worden. In de meeste gevallen is deze sektor van de visserij niet in staat enig voordeel te halen uit de verschillende financiële kanalen.

Sedert 1945 werd de noodzakelijkheid hiervan ingezien en derhalve een financiële hulp, weliswaar in beperkte mate, verleend. Deze moet tot in 1970 duren. In West-Duitsland evenals in de meeste West Europese landen worden aan deze sektor van de visserij speciale leningen uitgeschreven en genieten de kustvissers toch een speciale aandacht van de overheid.

SOCIALE KOSTEN

De sociale kosten van de ontvolking bij de kustvisserij en de overschakeling naar nieuwe industrieën, vaak naar afgelegen kuststreken, zijn in de meeste gevallen veel groter dan de financiële hulpverlening zelf. De huidige tendens is dat de kustvisser in de mogelijkheid moet gesteld worden zijn huidige beroep te blijven uitoefenen en dit met de kans op een verantwoorde economisch sukses.

Voor wat betreft de subsidie verlening zelf, zijn er 4 oorzaken welke vooropgezet kunnen worden, waardoor deze vorm van hulpverlening een zekere aarzeling opwekt.

1) Het effect van de subsidieverlening werpt een schaduw op de wedijver tussen de verschillende industrieën, en aldus wordt de gezonde ontwikkelingsverloop uit

TE KOOP DIREKT LEVERBAAR CASCO'S VISKOTTERS

2 NIEUWE STALEN CASCO'S 25 M

1 NIEUW STALEN CASCO 19 M

Eventueel compleet klaar voor de Noordzee-visserij

Alles met Keur Scheepsvaartinspektie

nr 5206V