

Het produktieapparaat :

Een der problemen van de Britse visserij-industrie

Er zijn drie problemen welke de voortdurende aandacht van de Britse reders gedurende het afgelopen jaar bezighielden, en die hoogstwaarschijnlijk een grote invloed zullen hebben op de concepties van de nieuwe vissersvaartuigen, en dan heel in het bijzonder voor de diepzeetrelers. Deze vraagstukken waren :

— In welke gebieden is de toekomst van de Britse visserijbedrijvigheid gelegen ?

— Dient men zich zonder aarzelen te orienteren op de verwerking en de commercialisatie van de diepvriesprodukten en deze laatste de voorkeur geven op de verse visprodukten ?

— Zijn de voordelen van de hekvisserij voldoende belangrijk en rentabel om de konstruktie van dergelijke eenheden te verrechtvaardigen, zelfs tegen hogere kostprijzen ?

X X X

Voor wat de eerste vraag betreft, lagen de verwachtingen van de diepzeevervisserij in de poolgebieden ter hoogte van IJsland, de Faroëreilanden en de Noorse kusten. De zeer recente uitbreiding van de territoriale wateren en de visserijzones van deze laatste staten betekenden voor de Britse visserijbedrijvigheid een zware ontgoocheling. Zeker, er zijn personen die beweren dat de visserijgronden van Groenland en New-Foundland interessantere vooruitzichten bieden, waarbij zij zich steunen op de successen welke aldaar geboekt werden door de Duitsers, de Polen en de Russen, en nog zeer recent door de Japaners. Al deze visserijstaten hebben gedurende de laatste jaren een geweldige belangstelling aan de dag gelegd voor deze gebieden, en een groot gedeelte van de activiteiten was hierop afgestemd. Anderen zijn evenwel van oordeel dat de visserijgronden welke gedurende tientallen jaren door de Britse treilers bevaaren werden, zoals ondermeer de IJslandse gebieden, nog goede resultaten kunnen opleveren, niettegenstaande de uitbreiding van de visserijzones. Om deze hoop te wettigen vermelden zij de resultaten welke bereikt werden op de visserijgronden, ter hoogte van IJsland, zelfs na de uitbreiding van de IJslandse visserijzones. Het is inderdaad zo dat de produktie uit deze gebieden zelfs verhoogde.

VAN GROOT BELANG VOOR DE

KONCEPTIE VAN DE VLOOT

Het zijn volgens de deskundigen, nu precies deze meningsverschillen die een bijzonder grote invloed zouden kunnen hebben op de toekomstige conceptie van de grote diepzeetrelers van de Britse vissers-

vloot. De toekomstige diepzeetrelers dienen een middelmatige tonnage te hebben, en die in staat zijn korte reizen te maken naar de IJslandse wateren of de Noorse kusten teneinde middelmatige aanvoeren van verse visprodukten te boeken, ofwel veel grotere eenheden die dan reizen kunnen ondernemen naar New-Foundland, die veel westelijker gelegen is om aldaar verscheidene maanden te verblijven en belangrijke vangsten op de markt te brengen.

Naar het schijnt werd hierop geantwoord bij middel van een kompromis. Het grootste deel van de zowat 250 sleepnettreilers hebben Hull, Grimsby of Fleetwood als thuishaven. Met meer dan 140 eenheden is Hull de voornaamste vissershaven, terwijl Fleetwood slechts 25 eenheden heeft.

Het is evenwel in deze laatste vissershaven dat men een oplossing gevonden heeft voor het probleem.

Deze haven, die een eerder verouderde en voortdurende verminderende diepzeevloot bezat, ondernam in 1960 een experiment met het oog op de verbouwing van verscheidene diepzeetrelers. Deze eenheden bedreven normaal de visserij op de Schotse kusten maar de veranderingswerken welke werden aangebracht lieten toe, dat deze vaartuigen gingen vissen ter hoogte van IJsland. Deze treilers hadden een bruto-tonnage die slechts begrepen lag tussen de 300 à 400 ton, hetzij ongeveer de helft van de gemiddelde bruto-tonnemaat van de grote diepzeetrelers, nochtans kenden hun korte reizen, waarvan zij kleine produkties aanbrachten van evenwel een bijzondere hoogstaande kwaliteit, een dusdanig sukses dat zelfs grotere eenheden uit Grimsby voor die visserij werden aangepast. Een reder uit Grimsby dreef het zelfs zover dat hij de bestelling van grote diepzeetrelers liet vernietigen en deze omzette in de konstruktie van twaalf treilers van middelmatige tonnage voor de IJslandse visserij.

Dit voorbeeld werkte aanstekelijk op zijn kollegas zodat zijn voorbeeld op grote schaal navolging kende.

X X X

De aankomst te Hull in 1961 van de in Duitsland gebouwde hektreiler « Lord Nelson », kende een geweldige belangstelling in de visserijmiddelen, en de resultaten werden met de meeste aandacht gevolgd.

Vooraf de reders uit Hull, tot dan toe nog geen middelmatige diepzeetrelers hadden laten bouwen, zoals hun kollegas uit Grimsby en Fleetwood, toonden een uitermate grote belangstelling. In 1962 kwam een tweede grote hektreiler, nl. de « Junella » in de vaart welke voor een andere rederij uit Hull werd ge-

bouwd, maar zelfs dan was de toekomst van dit revolutionaire scheepstype verre van verzekerd.

Nochtans, na de bestelling van een nieuwe hektreiler van hetzelfde type als de « Junella » voor dezelfde rederij, volgde plots een geweldige ommekeer, en werden in de komende maanden verscheidene bestellingen op Britse scheepswerven geboekt. Op het huidige ogenblik zijn nog 6 grote hektreilers in aanbouw voor Britse reders. Vier hiervan zijn bestemd voor de vissershaven Hull, een vijfde eenheid zal uitgebaat worden vanuit Grimsby, terwijl de zesde nog geen definitieve haven heeft.

TWEEZIJDIGE EVOLUTIE

Het schijnt dus dat de Britse diepzeevervisserijvloot als het ware twee richtingen uitgaat. Enerzijds hebben we de klasse van om en nabij de 400 bruto-ton welke uitgebaat worden op de IJslandse wateren en die kleine verse-visaanvoeren verzorgen, en anderzijds de grotere eenheden van 1.000 bruto-ton en meer die langere reizen ondernemen en verderaf gelegen visserijgronden bevissen. En zoals aangetoond wordt door het voorbeeld van een van de grootste Britse rederijen, nl. de Ross trawlers, die zeer onlangs overging tot de verbouwing van een diepzeetreiler van middelmatige bruto-tonnage welke gebouwd werd in 1950 tot vriestreiler voor de visserij ter hoogte van Groenland, verschijnt nog een andere oplossing voor die treilers van middelmatige tonnage waarvoor de visserij in de IJslandse wateren niet zeer gunstig zou mogen blijken.

Men is de mening toegedaan dat nog verscheidene andere reders van deroelike eenheden dit idee voor ogen hebben, eerder dan bijzonder grote bedragen te investeren in de konstruktie van kostelijke nieuwe hektreilers.

X X X

Het is echter ook hier dat een tweede probleem zich stelt. Moeten deze eenheden uitgerust zijn met installaties voor het diepvriezen van de vangsten ? De eerste hektreiler van de Britse vissersvloot de « Lord Nelson » was slechts voor de helft vriestreiler, d.w.z. er werd slechts een gedeelte van de vangst ingevroren, terwijl de resterende kwantiteit in verse toestand op de markt werd gebracht. Het is evenwel zo dat de thans in aanbouw zijnde hektreilers allen volledige diepvriestrelers zijn, t.z. de volledige vangst wordt aan boord ingevroren. Alles laat verder voorzien dat dit systeem zal gehandhaafd blijven, als men rekening houdt met de belangrijke programma's welke door de grote Britse distributieondernemingen werden uitgewerkt voor de verkoop van

diepvriesprodukten. Nochtans is het weinig waarschijnlijk dat het diepvriessysteem aan boord zal toegepast worden voor de kleinere eenheden.

BIJNA ALLEMAAL HEKTREILERS

Op het huidige ogenblik zijn omzeggens alle in aanbouw zijnde eenheden op de Britse scheepswerven hektreilers, en dit brengt meteen 'n derde probleem met zich, nl. te weten of de hekvisserij wel de bijkomende kosten verrechtvaardigt, alsook de conceptiemoeilijkheden van dit soort visserij. Vorig jaar werd slechts één treiler van middelmatige bruto-tonnage gebouwd voor een grote rederij. Het was de « Prince Philip » met een bruto-tonnage van 442 Ton voor de Boston Deep Sea Fisheries te Fleetwood, en die uitgebaat wordt op de visserijgronden ter hoogte van IJsland. Alle andere treilers van middelmatige bruto-tonnage werden gebouwd voor nieuwe rederijen, terwijl tevens dient gezegd dat de meeste van deze vaartuigen een uitgesproken experimenteel karakter hebben. De reders die dus dergelijke treilers uitbaten, hebben zich nog niet uitgesproken ten voordele of ten nadele van de hektreilers.

Enkel de groep Ross, die zeer onlangs twee waarlijk revolutionaire treilers in de vaart bracht, nl. de « Ross Daring » en de « Ross Delight » is van oordeel dat de toekomst hoort aan de hekvisserij, althans voor wat de middelmatige diepzeetrelers betreft.

Voor wat de nog kleinere vaartuigen betreft, zoals ondermeer de kusttreilers, schijnt men in Groot-Brittannië een bijzondere belangstelling te vertonen voor de hektreilers. Er zijn tenandere reeds verscheidene kleine hekkusttreilers in de vaart, vooral in de Ierse Zee.

GEEN SPECIALE VOORKEUR

Om te besluiten kan gezegd worden dat men in Groot-Brittannië geen uitgesproken tendenz kan waarnemen voor wat betreft de verscheidene scheepstypes welke in de nabije toekomst zullen gebouwd worden.

De hekvisserij zal hoogstwaarschijnlijk toegepast worden voor de grote treilers welke de visserij gaan bedrijven in de gebieden nabij Groenland en gelijkaardige gebieden in het noord-westelijke gedeelte van de Atlantische Oceaan.

De mogelijkheid bestaat tevens dat eenheden van dit type eveneens zullen aangewend worden voor de tropische visserij in de Afrikaanse

(Lees verder op keerzijde)

Boringen op oceanbodem

AANBOUW VAN GROOT DRIJVEND EILAND

De Amerikaanse « Science Foundation » heeft bekend gemaakt dat de plannen tot verkenning van het onbekende binnenste van de aarde verder uitgevoerd zullen worden met de bouw van een groot drijvend booreiland.

Een woordvoerder van de stichting heeft verklaard, dat dit eiland zal worden gebruikt in het project « Mohole » dat zich over tientallen jaren zal uitspreiden. Door dit project hoopt men nieuwe inlichtingen te verkrijgen over de samenstelling en geschiedenis van onze planeet door monsters te nemen van de aardkorst en de onderliggende laag.

Volgens de « National Science Foundation » weet de mens meer over het oppervlak van de maan dan over de tweede laag van zijn eigen planeet. De stichting heeft een kontrakt afgesloten met een scheepsbouwbureel om ontwerpen voor het bouweiland te beoordelen en kontrakten voor de uitwerking van het plan voor te bereiden.

De plannen zullen rond augustus over verscheidene scheepswerven verdeeld worden die dan hun eigen detailprojecten moeten opstellen en indienen. De stichting hoopt dat het booreiland in 1966 tewater gelaten en in hetzelfde jaar in dienst zal genomen worden.

Het project « Mohole » voorzag eertijds alleen een booronderzoek van de bovenste aardlagen. Toen van wetenschappelijke zijde de kritiek was geuit dat het project wetenschappelijk te weinig diepgaand was, is het uitgebreid met een on-

derzoek van fossielen bevattende rotsen en afzettingen die op de oceanbodem liggen. In afwachting vaneen besluit over het geschil in aanpak van het project waren de uitgaven voor Mohole geschorst.

Vorige maand dan werd het project opnieuw opgevat. De « National Science Foundation » heeft aangekondigd dat Gordon Lill, medewerker van een grote Vliegtuigfabriek, de leiding over het project zal hebben.

Lill, een van de geleerden die indertijd het plan tot diepe boringen in de aardkorst voorgesteld hebben, is directeur geweest van de geofysische afdeling van het Amerikaanse bureau voor Oceanografie. Het booreiland zal volgens geleerden 'n unieke kans geven om meer over de aarde te weten te komen. Het zal met boorinstallatie, verbindingen- en kustbases meer dan 40 miljoen dollars kosten. De jaarlijkse uitbatingskosten zullen ongeveer 8 miljoen dollar bedragen.

Het plan voor een eiland is uitverkoren boven een scheepsonwerp, omdat de ervaring met buiten-, gaats boren heeft geleerd dat eilanden veel stabiel zijn in ruwe zee.

Toch zal het « eiland » ondanks zijn naam, niet rusten op de bodem van de oceaan maar op zeer diep drijvende tanks.

Zoals nu voorzien is zal het eiland opgebouwd worden uit twee onderzeebootachtige rompen van 112 m. lengte en 18,5 m. doorsnee. Bijna 27 m. hierboven komt op zes pilaren van 9,5 m. dikte, een drie verdiepingen hoog lichaam te rusten.

Dit lichaam is 85 m. lang, 71 m. breed en 7 m. hoog. Hier zal de boorinstallatie geplaatst worden, benevens machines, uitrusting, laboratoria en verblijfplaatsen voor bemanning.

De beide rompen zullen gebruikt worden om voedsel, water en ballast in te slaan. Ook zitten hier de voortstuwingsmotoren van het eiland in. Eenmaal op een uitgezochte plaats aangekomen, zullen de rompen 21 meter onder de zeespiegel verdwijnen. Deze diepte zal de invloed van de golven vernietigen.

Het booreiland zal op de 6 steunzuilen boven het water uitkomen en boven de boorput op zijn plaats gehouden worden door stabilisatiemotoren aan de onderkant van die zuilen. Een elektronische rekenmachine moet dan snelheid en bewegingsrichting van de stabilisatiemotoren bepalen aan de hand van een onderzeese sonor-installatie.

Het boren zal op zee verricht worden, omdat de aardkorst, die op het vasteland 24 tot 72 km dik

is, onder de oceanen soms maar 5 km dik is.

Onderzoekingen hebben aangetoond, dat men met een booreiland, dat in water van 4 tot 5 km diepte ligt, de « mantel » de laag direkt onder de aardkorst, op 10,5 km beneden de zeespiegel kan bereiken.

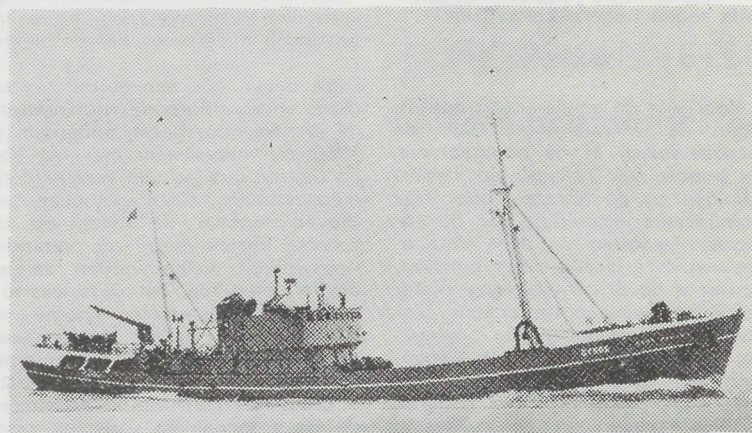
De mantel, die uit rots bestaat, gaat tot ongeveer 2.900 km diepte, of ongeveer halverwege de straal

van de aarde. Deze mantel vormt 80 t.h. van de aardinhoud en ligt rond de aardkern, die een doorsnee van 3500 km heeft.

De « National Science Foundation » verwacht dat het projekt Mohole wel tientallen jaren kan duren, zolang als de geleerden nieuwe wegen tot verkenning via de boortoren kunnen uitdenken.

Het produktieapparaat :

Een der problemen van de Britse visserij-industrie



De « Ross Renown » welke in 1962 gebouwd werd op de scheepswerven Cochrane & Son uit Selby voor rekening van de grote Britse rederij « Ross Group ». — (foto Fishing News Directory and Diary 1963)

vervolg van blz 15

wateren, alhoewel terzake nog niets definitief vaststaat.

Ook voor de kleinere treilers wordt geen uitgesproken voorkeur aan de dag gelegd. Bepaalde reders gaan over tot de bestelling van hekreilers, terwijl anderen het meer houden bij het traditionele type. De diepvries aan boord van de treilers zal hoogstwaarschijnlijk toegepast worden op de grote hekreilers die gaan vissen in de Groenlandse wateren, maar het is weinig waarschijnlijk dat dit ook het geval zal zijn voor de visserij in de andere gebieden, op uitzondering van de Afrikaanse wateren, moesten de Britse reders toch besluiten aldaar hun kans te wagen. Buiten het laatste geval mag aangenomen worden dat de Britse treilers verder de traditionele visserijgronden zullen bevissen met een misschien grotere belangstelling voor Groenland, maar dit zal weinig invloed hebben op de

scheepstypes van de visserseenheden.

X X X

Niettegenstaande de meest recente tendensen enigszins gunstig zijn voor de hekreilvisserij, wordt deze mening evenwel niet gedeeld door bepaalde Britse rederijen.

De Boston Deep Sea Fisheries, een van de drie grote Britse rederijen, heeft zeer onlangs een bestelling van een klassieke treiler doorgegeven, en er mag verondersteld worden dat een tweede bestelling zal volgen. Deze bestelling werd doorgegeven aan een Poolse scheepswerf te Gdynia, terwijl tevens prijs-offertes werden gevraagd aan binnenlandse scheepswerven voor de konstruktie van een paar nieuwe treilers van het klassieke type.

Totdaar dit overzicht van de opvatting welke de Britse reders er inzake scheepsbouw op nahouden.

— B

Enkele cijfers uit Boulogne

Met een totale tonnage van 118.483 Ton overtreft het produktiecijfer 1963 van Boulogne dit van vorig jaar met 7.826 Ton.

Wat de besommingen betreft : 1963 bracht 137.121.236 FF, hetzij een gemiddelde van 1,16 tegen 1,19 FF van vorig jaar. De vermeerdering van de tonnage schrijft men toe aan de overvloedige vangsten binnengebracht tijdens de vorstperiode verleden jaar en aan de belangrijkheid van de haringvisserij tijdens de twee laatste zomermaanden. Deze relatieve haringaanvoer is nochtans ver van bewezen gezien verschillende rederijen eenvoudig de haringkampagne moesten stopzetten daar de resultaten onvoldoende waren. Zelfs al is er een toename in produktie, een nadere bestudering brengt toch aan het licht hoe een malaise in onze vissershavens heerst en dan vooral te Boulogne, nationale markt nummer één voor wat vis betreft. — F.