

Evolutie van de scheepsbouw

NOORWEGEN

De scheepswerven A.s. Bergens Mekaniska Verksteder, die reeds een hektrawler gebouwd hebben voor rekening van de rederij Mebutral, heeft op het einde van 1963 een tweede hektrawler voor dezelfde rederij gebouwd. Zoals haar voorgangster heeft dit vaartuig de volgende karakteristieken:

Lengte over alles: 46 meter.

Gewone lengte: 39,5 meter.

Bruto-tonnemaat: 630 tjb.

Diepvriesruim: 95 m3.

Diepvriesruim onder het hoofddek: 210 m3.

Vismeelruim: 50 m3.

Tank voor visolie: 22 m3.

Bovendien is het vaartuig uitgerust met een motor van Werkspoor van 1.300 P.K. bij 325 omw/min. en is rechtstreeks verbonden met een verdraaibare schroef.

De koelinstallatie is zodanig berekend dat in de ruimten steeds 'n temperatuur is van -3° tot -28° . In tegenstelling met het eerste vaartuig werden verbeteringen aangebracht voor wat betreft de navigatie instrumenten. Verder werden de kaartenkamer en stuurhut bijeengebracht wat voor de schipper een perfecte uitzicht biedt in alle richtingen. Al de navigatie instrumenten zijn op een lessenaar aangebracht in hoefijzervorm.

Vermelde scheepswerf heeft eveneens het plan opgevat om twee hektrawlers te bouwen respectievelijk van 56 en 65 meter en een fabriekschip van 65 meter.

SPANJE

In Spanje wordt er momenteel een structuurverandering van de visserijindustrie doorgevoerd, welke eerder van revolutionaire aard is. In 1960 werd er overgegaan tot de oprichting van een rederij welke verscheidene van alle reeds bestaande Spaanse rederijen. Reeds het jaar daarop werden de eerste schepen in de vaart genomen welke allen diepvriezers waren. Deze twee schepen beoefenden de visserij bij de onbekende banken welke in het zuiden gelegen zijn. Deze eerste proefnemingen groeiden uit tot een succes.

In 1962 werden er weerom nieuwe eenheden in de vaart genomen welke van 260 tot 425 ton vis konden bergen.

Het eerste programma van deze rederij zal in de eerste semester van 1964 voltooid zijn. Twee eenheden van 67 ton en van 1.100 tjb met een invriescapaciteit van 900 ton zijn dit jaar in gebruik genomen.

De opgedane ervaring van deze rederij sedert de oprichting, hebben geen enkel inbreuk gemaakt op de vastgestelde principes betreffende de uitbating. Deze principes zijn de invriezing van de ganse vangst en de voorkeur voor

visrijke gronden zelfs als deze ver verwijderd zijn. De omvang van de algemene onkosten daarentegen verplicht snellere eenheden in gebruik te nemen met een grotere capaciteit.

Teneinde het aantal zeedagen te vergroten en het aantal dagen transport te verminderen heeft de Pescanova N.V. het principe van de overschepping nabij de visgronden in voege gebracht. Om dit te verwezenlijken werden er koopvaardij schepen gecharterd welke over diepvriesruimen beschikken van -18° .

Het tweede plan, dat een versnelde uitvoering zal kennen voorziet het volgende:

1. Het in gebruik nemen van een super vaartuig welke tegelijk zal dienen voor het vervoer, centralisatie en verwerking van de vis. Daarvoor heeft de Pescanova een transatlantiek van 16.000 tjb aangekocht, welke momenteel omgevormd wordt tot fabriek en moederschip. Ze zal in staat zijn het volgende te verwezenlijken:

Invriezen en stokeren van 4.500 ton vis en visfilets.

Fabrikatie van 1.500, ton vismeel van een hoog proteïne gehalte en van visolie.

2. Dit fabriekschip zal over een hulpvloot beschikken van 10 eenheden — elk van 28,80 meter lang en voorzien van motoren van 550 P.K. — Deze vaartuigen zullen in de mogelijkheid verkeren zowel de pelagische als de bodemvisserij te beoefenen. Ieder van deze schepen zal over 6 tanken beschikken voor de ingevroren vis.

Deze uitrusting kan voor verschillende doeleinden gebruikt worden, zowel voor de produktie van witvis voor onmiddellijk gebruik, of voor grondstof voor de visverwerkende industrieën aan wal.

Wanneer dit programma afgevoerd zal zijn, zal de Pescanova over het grootste fabriekschip van Europa beschikken.

Buiten deze rederij zijn er reeds andere die het principe van de hektrawl in gebruik genomen hebben.

ITALIE

Dit land begint eveneens de industriële visserij te beoefenen met hektrawlers. Tot dit doel hebben de scheepswerven van Breda een hektrawler van 73 meter en van 1.150 tjb in de vaart gebracht. Deze zal uitsluitend de oceaansvisserij beoefenen ten voordele van de Genepesca. Dit vaartuig beschikt over diepvriesruimen voor het vervoer van vis en vismeel. Tevens zal dit het eerste Italiaanse vaartuig zijn welke uitgerust is met een televisie-inrichting als controlemiddel voor het vaartuig.

Verder is het vaartuig uitgerust met drie motoren Fiat. Op te merken valt dat de Genepesca momen-

teel 27% van de Italiaanse vissersvloot groepeert, en integraal bestaat uit vaartuigen van meer dan 100 tjb.

RUSLAND

Het is moeilijk een analyse te geven van de ontwikkeling van de scheepsbouw zonder te spreken van de verwezenlijkingen van Rusland en Polen. Alhoewel deze twee landen een gans ander conceptie hebben voor wat betreft de exploitatie van de vissersvloot, is het toch goed te weten dat zij zich momenteel voornamelijk toeleggen op de bouw en uitbating van grote eenheden. In het programma van deze politiek werden er in het buitenland bestellingen geplaatst voor het bouwen van verschillende fabrieksschepen.

Een sprekend voorbeeld hiervan is de bestelling bij de Franse werven van Nantes van drie fabrieksschepen van 115 meter. Deze zullen uitsluitend aangewend worden voor de haringvisserij, en dit in de tropische wateren. Zij zullen gans uitgerust worden voor de fabricatie van conserven en het invriezen bij een temperatuur van -20° . Tevens zal er mogelijkheid zijn de niet ingeblikte vis te stokeren en het verwerken van vismeel.

De conserven zelf zullen opgeslagen worden in ruimten van 2.000 m3 en bij een konstante temperatuur van $+5^{\circ}$ tot $+10^{\circ}$. De diepgevroren vis daarentegen zal be-

waard worden in een ruim van 740 m3 en dit bij een temperatuur van -26° . Deze vaartuigen zullen in hoge mate gemekaniseerd zijn.

Jaarlijks neemt Rusland drie grote fabrieksschepen in gebruik zoals de « André Zakharof » van 15.300 tjb. Deze dienen als basis van een ganse vloot, en verschaffen aan honderden werkgelegenheid.

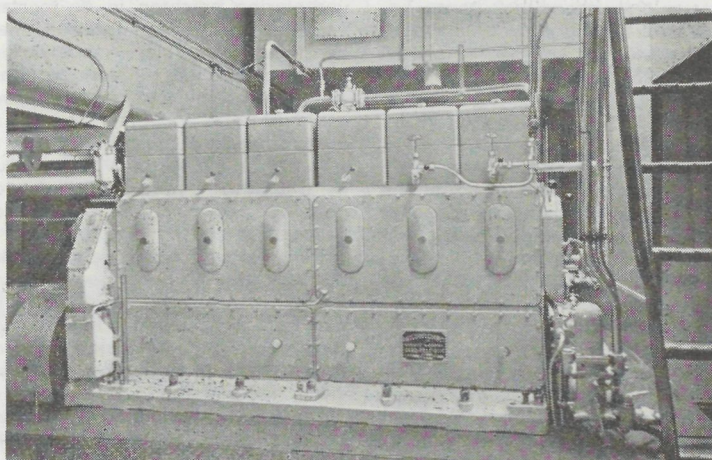
Bij de bestudering van de Russische vloot valt het ons op dat de conceptie van de visserij hemelsbreed verschilt met het Westen, waar de rederijen over het algemeen genomen over de nodige fondsen niet beschikken om dergelijke programma's uit te werken. Daarnaast is het moeilijk, bijna onmogelijk om het economisch rendement te kennen van dergelijke uitbating.

Het is een feit dat in gelijk welk land de diepvries techniek en de hektrawl in volle ontwikkeling is. Tevens valt het op dat de automatisatie volop haar intrede doet. Met de tijd zal dit een evenwicht kunnen geven aan de zeer zware uitbatingkosten van de huidige visserij. — K

REDERS,

„HET VISSERIJBLAD”

IS UW VAKBLAD !



**ABC VIERTAKT SCHEEPSDIESELMOTOREN
VAN 150 TOT 840 PK.**

**Buitengewone rendement,
gering onderhoud
en dienst na-verkoop 24 u. op 24,
maken onze faam.**

OOSTENDE • ZEEBRUGGE



Studio P. JULIN

ANGLO BELGIAN COMPANY S.a.
Wiedauwkaai, 35 - Gent - T. 23.45.41 (5 l.) - Telex 9.298