

# 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 toegegaan 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 voorvering van de klientele 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