

SNELVARENDE TRAWLERS, FABRIEKSTRAWLERS EN NOG WAT.

Zolang de Noordzee voldoende vis en haring oplevert heeft de Nederlandse visserij z'n havens er dicht genoeg bij om de vangst voldoende vers aan de markt te brengen. Mede dank zij het feit dat de vis dichtbij kon worden gevangen, heeft de Nederlandse vismarkt zich ontwikkeld tot een kwaliteitsmarkt.

Nu hoort men soms een waarschuwend stem, dat diezelfde Noordzee weleens visarmer zou kunnen worden en dat men rekening moet houden met een zó sterk verminderde aanvoer, dat het oog gericht moet worden op andere en verder verwijderde visgronden. Zal men zich op deze visgronden moeten gaan oriënteren, dan betekent dit, dat men langere reizen moet maken en dat dit met het huidige scheepstype de kwaliteit niet ten goede kan komen. Afgezien dus van factoren als vangstmogelijkheden en exploitatiemogelijkheden van zulke verder verwijderde visgronden, komt hier onmiddellijk de reputatie van de Nederlandse markt voor verse vis als kwaliteitsmarkt in het geding. Het kan daarom zin hebben om eens na te gaan, welke technische mogelijkheden er zijn om onze reputatie te handhaven.

Allereerst is er dan de mogelijkheid om de snelheid op te voeren. Bij vergroting van de snelheid tot 14 mijlen per uur moet men echter ruw gerekend een 1500 pk. in een schip installeren en bovendien moet zo'n schip speciaal voor deze snelheid worden gebouwd, anders is een snelheid van 14 á 15 mijlen per uur nauwelijks te verwezenlijken. In feite betekent dit dat praktisch onze gehele trawler en trawllogger vloot ongeschikt is om deze metamorfose te ondergaan en dat een aanmerkelijke verhoging van de snelheid betekent, dat het gedeelte van de vloot, dat zich verder van huis gaat begeven, uit nieuwe en speciaal voor dat doel gebouwde schepen moet bestaan.

Dit is nogal ingrijpend en het spreekt eigenlijk vanzelf dat men, als er dan toch nieuwe schepen moeten worden gebouwd, zich afvraagt of men dan maar geen fabriekstrawler zal gaan bouwen. Zeker, deze schepen zijn ongeveer tweemaal zo duur als een normale trawler, maar daarmee is de kwaliteitsvraag dan ook helemaal opgelost. Aan boord van de fabriekstrawlers kan men de vangst onmiddellijk verwerken tot diepvriesfilets en de reisduur is niet langer bepalend voor de kwaliteit van het aangevoerde product. Bovendien is er grond voor de verwachting, dat wanneer "panklare" vis bij de Nederlandse huisvrouwen meer in zwang komt, dit het visverbruik in ons land zal bevorderen. In zekere zin grijpt men met dit scheepstype ver vooruit op de toekomstmogelijkheden op het punt van de afzet van deze diepvriesfilets, maar velen zien dit nu eenmaal als de mogelijkheid van het visverbruik in de toekomst. Anderen zijn er nog niet zo zeker van.

Dit laatste weerspiegelt zich in de bouw van schepen in Duitsland. Men heeft daar de laatste tijd een aantal schepen in de vaart gebracht, die hun product nog op de normale wijze op de markt brengen, dus vers. Hun bouw en inrichting is echter zodanig, dat ze slechts van een vriesinstallatie en visverwerkingsmachines behoeven te worden voorzien om fabriekstrawler te worden. (figuur 1)

Deze fabriekstrawlers - in - wording zijn zo ingericht dat bij het plaatsen van een fabrieksinstallatie het schip nu reeds de vismethode volgt, die naar het algemeen gevoelen de enig juiste oplossing is voor de fabriekstrawler. Zij vissen namelijk over het achterschip. Hoe interessant het moge zijn om hierop nader in te gaan, dit moet worden uitgesteld tot een andere gelegenheid, omdat dit detail de lijn van dit betoog zou vertroebelen.

Wanneer men op deze "hektrawlers", al of niet voorzien van een fabrieksinstallatie, zou overschakelen betekent dit, evenals bij de



snelvarende klassieke trawlers, dat men enorme kapitalen zou moeten investeren voor de bouw van nieuwe schepen en dat de oude schepen in hoge mate hun waarde zouden verliezen. Hoewel boekhoudkundig en economisch ongeschoold, ben ik van mening, dat ik geen al te grote ketterij verkondig als ik stel dat deze gang van zaken voor de rederijen onvoor- delig is en er weinig toe zal bijdragen dat men "vriend" kapitaal in de visserij kan interesseren.

• Hierbij komt dan nog dat een rentabiliteitsonderzoek van de fabriekstrawlers in Duitsland tot een resultaat leidde dat tot voorzich- tigheid moet manen.

De vraag dringt zich aan ons op of er geen uitweg is om de grotere trawlers, die de Nederlandse vloot telt, toch te gebruiken wanneer de Noordzee onverhoopt eens een visarm water zou worden.

Bij een vorige gelegenheid is al eens meer op de noodzaak van research in de visserij geweest. Ook op dit gebied moet de research zich richten en de richting waarin het onderzoek kan starten wordt ge- wezen in de lezing welke Birkhoff heeft gehouden op het F.A.O.-Congres over vistuig, dat in oktober 1957 in Hamburg is gehouden. ø

Birkhoff stelt het probleem zeer ruim en gaat na welke methoden er zijn om de vangst van trawlers over te geven aan moederschepen. Hij bespreekt de methode om dit met laadbomen te doen, met een runner tus- sen beide schepen, met elevators en met een pomp met flexibele lei- dingen. Hij komt echter tot de conclusie dat al deze methoden onge- schikt zijn bij ruwe zee.

Hij wijst vervolgens op het Roscher-reservoir. (figuur 2) Dit werkt als volgt. De vis wordt aan dek van de trawler gehaald en daar gesorteerd en bewerkt. Vervolgens doet men deze vis niet in het ruim maar in een reservoir van netwerk dat buitenboord naast het schip in zee hangt. Dit reservoir is voorzien van drijvers en een radarbaken en/of een klein zendertje. Wanneer het reservoir gevuld is, wordt het dichtgemaakt en losgegooid. Het moederschip kan deze drijvende reser- voirs met behulp van radar of radio lokaliseren en opzoeken en ze vervolgens op trawlerwijze aan dek halen en in het ruim stuwen of tot diepvriesfilets verwerken, al naar gelang dit moederschip is ingericht

Dit idee is nog niet in praktijk gebracht, maar er zitten moge- lijkheden in die men nader dient te onderzoeken.

Er is nog een andere mogelijkheid waarop Birkhoff wijst en deze is op het Duitse onderzoekingsvaartuig "Anton Dohrn" wel in praktijk gebracht. Het is mogelijk gebleken om de kuil van een trawl-net los- neembaar te maken. Met het net wordt op de normale wijze gevist. Het net wordt op de normale wijze scheep gehaald, doch de kuil blijft buitenboord hangen. Men maakt de kuil los van het net, het boven-eind van de kuil maakt men dicht, er wordt een radarbaken en een boei aan bevestigd en de hele zaak gaat weer te water. Het is aan het moeder- schip om de kuil op te vissen en de vangst te verwerken. (figuren 3-4)

Het aanbrengen van een andere kuil is een ogenblik werk en het net kan onmiddellijk weer te water.

Het wil mij voorkomen dat, wanneer de mogelijkheden van het Roscher-reservoir of van de losneembare kuil werkelijkheid kunnen wor- den, er nieuwe perspectieven zijn voor onze vissersvloot wanneer zij van de Noordzee zou moeten gaan.

Nieuwe schepen kunnen gebouwd worden op een zo rationeel mogelijke



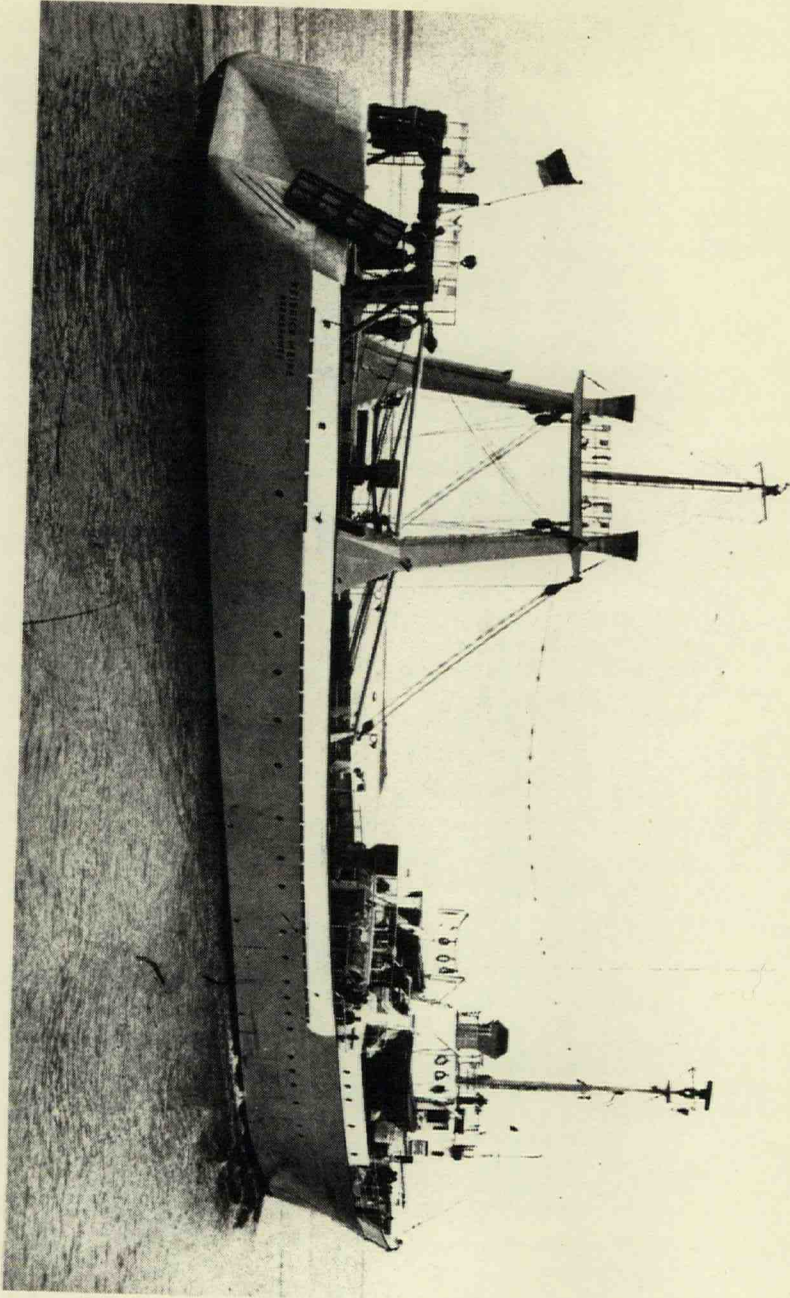


fig. 1

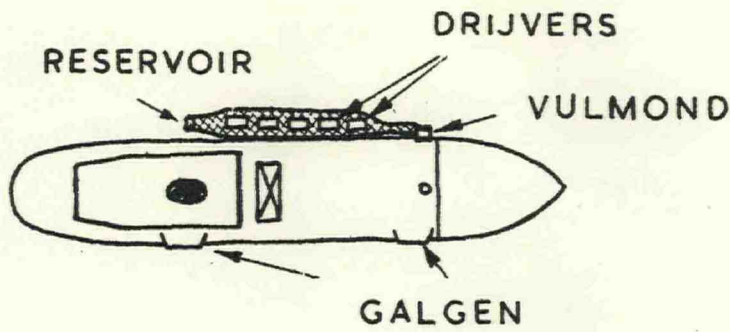


FIG. 2 TRAWLER MET „ROSCHER-RESERVOIR“

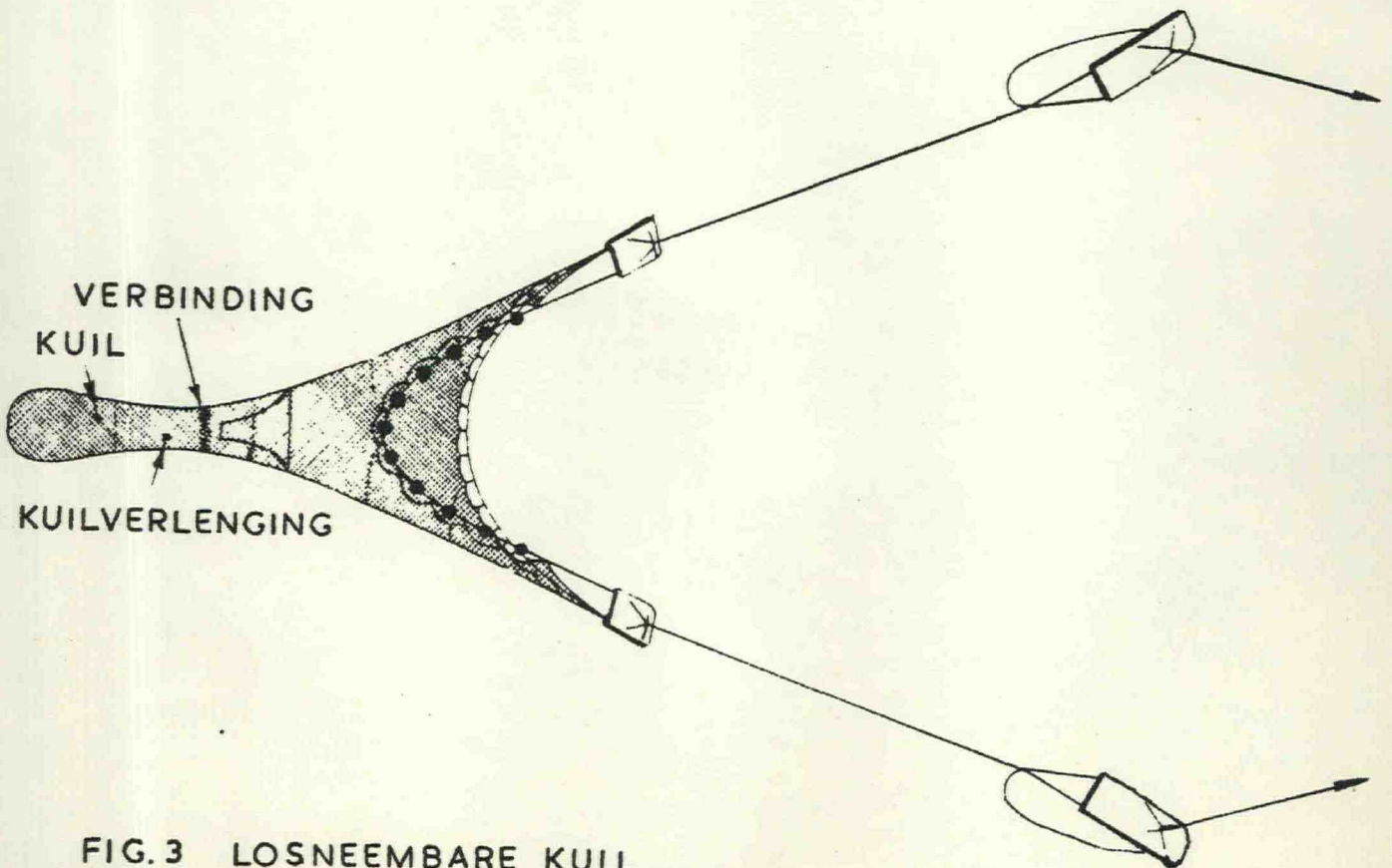


FIG. 3 LOSNEEMBARE KUIL

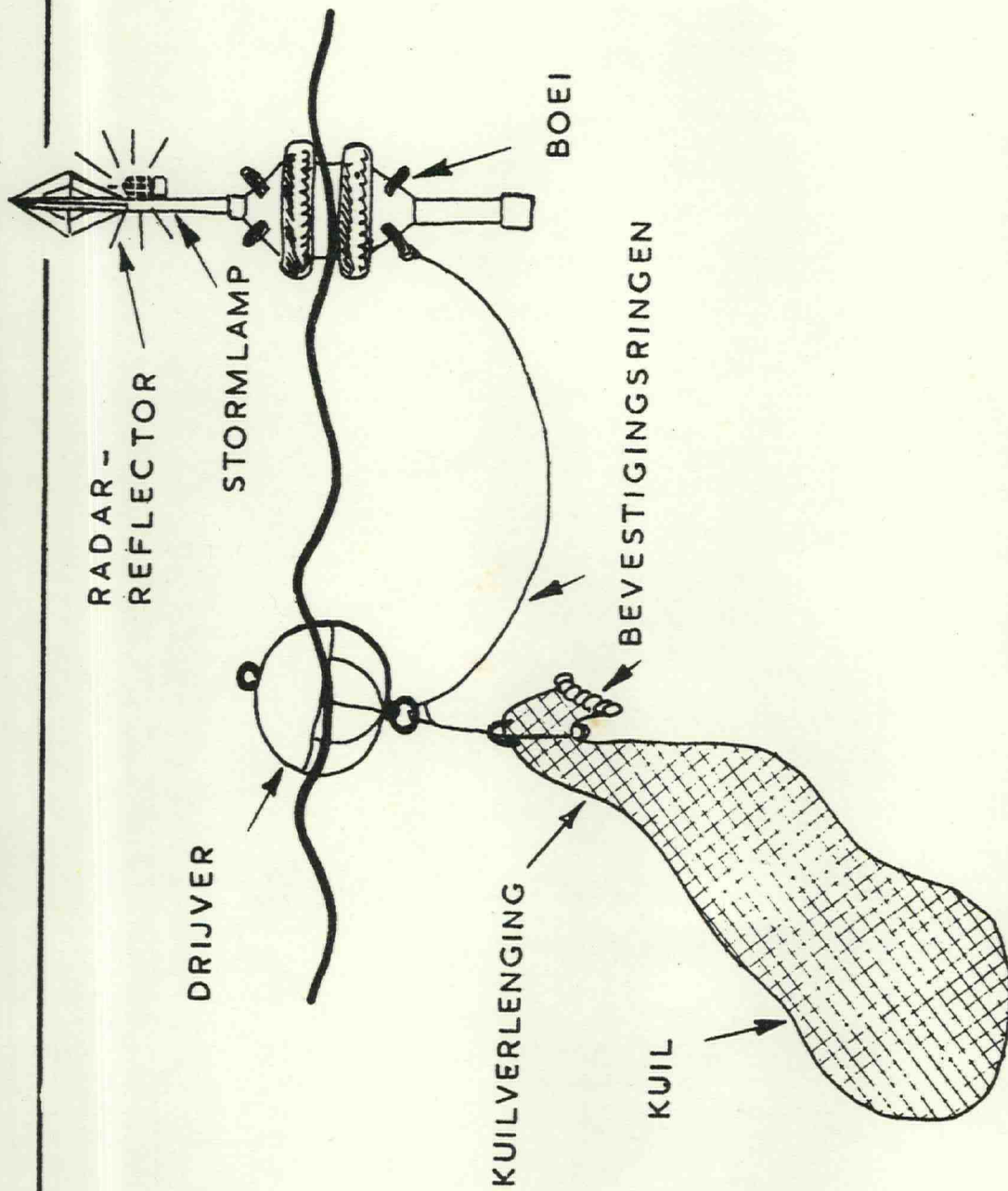


FIG. 4 DRIJVENDE VERWISSELBARE KUIL



grondslag wat betreft vermogen, snelheid en bruikbaarheid. Het eventuele diepvriezen kan plaatsvinden op een afzonderlijk schip, dat een capaciteit heeft, welke is afgesteld op het aantal trawlers waaraan het is toegevoegd. Dit schip behoeft geen dure trawler te zijn. Het kan bij wijze van spreken een voor dit doel verbouwde en geschikte coaster zijn.

Doch al deze mogelijkheden moeten onderzocht worden. Zolang de toepasselijkheid in de praktijk niet is gebleken staat men nog voor het dilemma: snelvarende trawlers, fabriekstrawlers of wat anders? Voor dit dilemma zal vermoedelijk in de toekomst een oplossing moeten worden gevonden, doch men weet nu reeds dat de mogelijkheden: snelvarende trawlers en fabriekstrawlers dure mogelijkheden zijn.

Het zal dus de moeite waard zijn om "wat anders" nader te bestuderen.

J.G. de Wit.

