

de oplossing van de verscheidene problemen die zich stellen in verband met de primordiale visserij-industrie in Japan. Men stelt sedert enkele tijd vast dat, voor wat betreft een vermindering van de tonijnvisserijactiviteiten, deze opinie algemeen veld wint. Men stuurt inderdaad aan op een oplossing van dit probleem en een stabilisatie van de industrie.

Voordien had de Koöperatieve Vereniging het idee opgevat een plan op lange termijn uit te werken in samenwerking met de regeringspolitiek. Dit plan voorzag de vernieuwing van alle tonijnvangstvergunningen voor 1967. Niettemin heeft de Vereniging, enerzijds door de vermindering van de tonijnstapel en ook wegens het gebrek aan handenarbeid de overtuiging opgedaan dat het noodzakelijk is maatregelen te treffen, en dit binnen de kortst mogelijke tijd, teneinde de reders ernstige moeilijkheden te besparen. Een statistische studie nopt de tonijnstapel, en uitgewerkt door professor Morigori Tauchi, heeft uitgewezen dat de tonijnvisserij in de Atlantische Oceaan een peil van overproductie heeft bereikt, en dat zij in ernstige mate de voortplanting van deze vissoort had beïnvloed. Vernoemde geleerde zet zijn opzoekingen nog steeds verder in andere visserijgebieden, maar men is algemeen van oordeel dat zijn bevinding overal dezelfde zullen zijn.

DE SAMAO-EILANDEN WORDEN VERLATEN...

De tonijnvisserij, die vanuit de Samao-eilanden bedreven wordt, maakt op huidig ogenblik een ernstige

stige crisis door. Het aantal tonijnvaartuigen die vanuit deze archipel ter visserij uitvaren, verminderd voortdurend.

Op 15 augustus jl. bedreven in deze sektor nog 35 eenheden de tonijnvisserij, daar waar tijdens de topperiode van vorig jaar nog regelmatig 100 eenheden hun kansen gingen wagen op de visserijgronden.

Van deze 35 vaartuigen worden er 22 uitgebaat door Japanners, 9 door Koreaanse vissers, 3 door vissers uit Formosa en 1 door een reder uit Okinawa. Men voorzagt algemeen dat begin september, dat dit effectief nog zou verminderen tot 30 eenheden. Het voornaamste probleem waarmee de Japanse reders te kampen hebben is de uitermate hoge uitbatingskosten welke deze vaartuigen vergen. Inderdaad kost de brandstof welke zij op de Samao-eilanden, vertrekpunt voor hun activiteiten, moeten kopen en door de Amerikanen beheerd wordt, 50 % meer dan in Japan.

Anderzijds worden door de Japanse reders steeds meer en meer moeilijkheden ontmoet bij het bemannen van hun vaartuigen. De vissers eisen inderdaad betere bestaansmogelijkheden en betere arbeidsvoorwaarden op de schepen van minder dan 100 ton, waar de akkomodaties en bemanningsverblijven algemeen gezien minderwaardig zijn. Het is daarom dat men steeds meer en meer vaartuigen de terugweg naar Japan ziet inslaan; men is er zich zelfs van bewust, dat, indien de zaken aldus blijven voortgaan, er geen enkel Japanse tonijnvanger zal uitvaren vanuit de

Samao-eilanden. Deze basis werd nochtans speciaal opgericht door de Japanse autoriteiten, om aan de reders met kleinere vaartuigen toch toe te laten op een renderende manier de tonijnvisserij te bedrijven.

Totdaar dit overzicht van enkele aspecten van de Japanse visserij-bedrijvigheid. — B

VINGER VERPLET

Bij het afnemen van de buiktouw geraakte schipper Georges Vanhoute, van de N.722 «Aline», met zijn rechterwijsvinger verward in de touwen. Hierbij werd zijn vinger geplet en inwendig erg gekneusd.

N.

VISINVOER UIT ZEE

«Herrie rond een Douanedokument» lees ik, en terecht: een besluit werd genomen waarbij de vissersvaartuigen van de Euromarktländer vrijelijk hun vangsten zouden mogen lossen in al de havens van die landen, mits afspraak tussen reder en importeur, gesteund op een speciaal douanedokument DD5 en zonder een oorsprongbewijs te moeten leveren.

Hier zou dienen klare wijn geschonken te worden wil men erge verwikkelingen voorkomen. Een voorbeeld gesteund op vroegere ondervinding: Toen de kontingentering van de visinvoer voor de eerste maal in voege trad ontving elk land een kontingent overeenstemmend met de hoeveelheid vis welke die landen, volgens de Belgische tolstatistieken, in België ingevoerd hadden.

Het duurde niet lang of de Deense Regering tekende heftig protest aan tegen het geringe kwantum waarmee Denemarken bedield was. De Deense cijfers van visuitvoer naar België lagen veel hoger dan de Belgische cijfers van visinvoer uit Denemarken. Een nader onderzoek bracht het volgende aan de dag: De Deense toldienst hield nauwkeurig nota van alle vis-

uitvoer bestemd voor België, maar de verzending gebeurde op vier manieren:

1. Rechtstreeks, eenmaal per week, met de boot Esbjerg — Antwerpen.
2. Wekelijks, per boot en trein, via Rotterdam naar Antwerpen.
3. Dagelijks, over zee, via Harwich naar Antwerpen.
4. Onregelmatig per autokamion via Duitsland, waaronder veel paling en forellen naar het Walenland waar ze als «truites de la Lesse» aan de man gebracht werden.

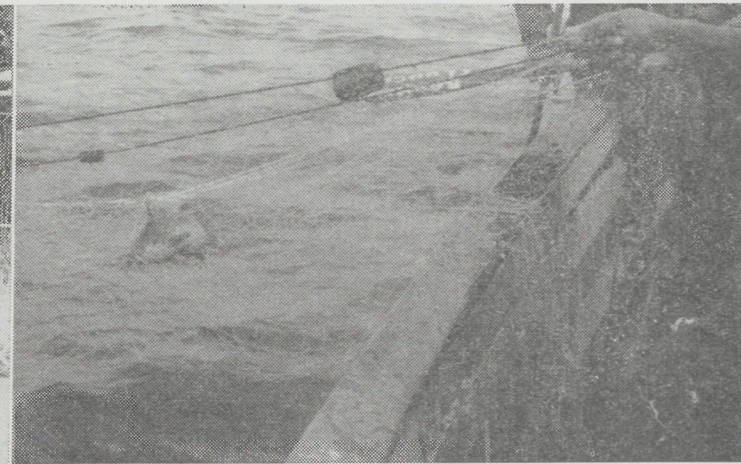
De Belgische Toldienst verklaarde enkel de **Herkomst** en niet de **OORSPRONG** in aanmerking te kunnen nemen, en aldus enkel de wekelijkse rechtstreekse invoer van Deense herkomst geboekt terwijl deze verzonden onder nr 2, 3 en 4 als Hollandse, Engelse en Duitse visinvoer geboekt werd.

Voor de toepassing van douanedokument DD5 zal in elk geval een wakker oog dienen geopend te worden, want het bedrog is 't land meester, zei Uilenspiegel. Hoe belletten bv dat IJslandse of Noorse vissers hun vangsten op zee verkopen aan andere treilers van de Euromarktländer?

Het breien van visnetten



In sommige streken heeft het breien van visnetten met de hand nog het karakter van een nevenbedrijf dat talrijke personen tewerkstelt. Het nettenbreien is anderzijds een taak die gretig aanvaard wordt door oud-leerlingen van visserijsscholen die hun studies stopzetten of door diegenen die het visserijberoep de rug toekeren. Nochtans heeft de mechanisatie ook in de vervaardiging der netten een grote invloed uitgeoefend op de tewerkstelling van deze arbeidskrachten, zelfs tot in de verst afgelegen visserijgebieden. Sedert een tiental jaren is het inderdaad mogelijk stukken geprefabriceerde, of zelfs complete netten van alle aard aan te kopen of te bestellen op maat. Ook in Kongo wordt dankbaar gebruik



gemaakt van deze mogelijkheden, gezien de ekonomie der werkkrachten die eruit voortvloeit.

Enkel de montage der netstukken wordt nog verricht door de vissers zelf of het personeel der rederijen.

Bijgaande foto's tonen het personeel van een griekse rederij aan het breien en monteren van katoenen netstukken en een gemonteerd nylonnet in gebruik. Terloops weze het verschil in dikte der garens opgemerkt.

L.A. INGHELBRECHT.