

Japan is 's werelds grootste visproducent en toch is de industrie ongerust in de toekomst

(vervolg van vorige week)

HET VLOOTSYSTEEM VEREIST EEN DOORGEVOERDE ORGANISATIE

Wij hebben reeds vaak in onze kolommen gewezen op de enorme omvang van bepaalde Europese vissersvloten, die het vooral gemunt hebben op de visserijgronden nabij de Noord-Amerikaanse kusten, of Russische of Japanse vloten die de zalm gaan bevissen in de Bering Zee en op de kusten van Alaska. Dit is natuurlijk van aard om de ongerustheid en de woede van de Canadese en Amerikaanse vissers op te wekken.

Wat betekent eigenlijk een vissersvloot? Hoeveel vaartuigen omvat een dergelijke vloot? Welk verschil bestaat er tussen een dergelijke manier van vissen en de traditionele visserijbedrijvigheid? Onze lezers zullen hier allicht begrepen hebben dat het hier niet gaat om de volledige nationale vloot van een of andere visserijstaat, maar wel om een groep vissersvaartuigen die gezamenlijk de visserij gaan bedrijven.

Op al deze vragen antwoordt het Canadese visserijtijdschrift «Canadian Fisherman».

Japan was de eerste visserijmogelijkheid die het aandurfde om zogenaamde «vissersvloten» aan te wenden, om de walvisvangst te gaan beoefenen in het zuidelijk gedeelte van de Atlantische Oceaan.

In 1962 gingen niet minder dan 11 Japanse «vissersvloten», bestaande uit zowat 400 jagers de zalmvisserij gaan bedrijven terwijl een vijftigtal «vloten» de tonijnvisserij gingen beoefenen bij middel van de lange lijn. Deze «vloten» zijn verder samengesteld uit een of twee fabriekschepen van 4.000 tot 8.000 T, die dienst doen als hoofdkwartier voor de overige vissersvaartuigen. Er zijn tevens fabriekschepen die de vangsten verwerken. Dergelijke eenheden zijn voorzien van de vereiste verwerkings- en diepvriesinstallaties, terwijl ook de nodige apparatuur voor de bereiding van vismeel en visolie aanwezig zijn.

De «jagers» — of er nu twintig of honderd aanwezig zijn — zijn allen uitgerust om lange zee-reizen te ondernemen. De vloot wordt bevoorrad door grote transportschepen die deze schepen voorzien van drinkwater, voedingswaren en ook brandstof. Deze vaartuigen nemen tevens een gedeelte van de gemaakte vangsten aan boord en transporteren deze naar de thuishaven. Al deze schikkingen en structuur zijn noodzakelijk want deze visserijkampanjes duren steeds verscheidene maanden.

Een van de hoofdzakelijke verschillen tussen de visserijtechniek per vloot en de gewone visserij per enkel vissersvaartuig is gelegen in het feit dat voor wat de eerste techniek betreft, de vangsten op geredde tijdstippen en vaak dagelijks van het eigenlijke vissersvaartuig dienen overgebracht naar het fabriekschip. Na de verwerking wordt de vangst dan opnieuw overgeladen van het fabriekschip aan boord van het transportvaartuig, met bestemming naar de thuishaven. Al deze bewerkingen worden op de meest verscheidene manieren uitgevoerd; hetzij door het aan boord hijsen van de visbennen bij middel van een speciale winch die zich bevindt op de vissersvaartuigen, die bij mooi weer aan elkaar zijn vastgehecht, hetzij met behulp van speciale containers die de vangsten inhouden, en bij slechte weersomstandigheden als dusdanig aan boord van het fabriekschip worden gehaald.

Een ander groot verschil van visserijtechniek tussen de zogenaamde «vloot» en het individuele vaartuig ligt in het volgende: wanneer een «vloot» ter visserij uitvaart, winnen alle eenheden die deel uitmaken van deze «vloot» zo veel mogelijk inlichtingen in, in verband met de oceanografische en meteorologische voorwaarden, en seinen deze over naar een speciale dienst aan boord van het fabriekschip, die deze gegevens centraliseert. Eens dit gedaan, worden de eenheden uitgestuurd naar de gebieden die de grootste beloften voor een goede vangst inhouden.

De exploitatie van een dergelijke vloot heeft een bijzonder kompleks karakter. Er wordt een vangstobjectief opgelegd per «vloot» die binnen een bepaalde tijdspanne moet afgewerkt zijn, terwijl verder zeer strenge richtlijnen worden verstrekt. Zo bijvoorbeeld wordt een «vloot» uitgestuurd naar bepaalde sectoren welke bepaald zijn door internationale akkoorden, of die beperkt zijn wegens de vangstmogelijkheid van de vloot en het potentieel van de vis. Zo bvb. voor de bodemvisserij op kabeljauw bij middel van de lange lijn, op de glooiing van het kontinentaal plateau van de Bering Zee, zijn alle vissersvaartuigen voorzien van een radio-installatie, een plotter, dieptemeter en telefonie. Een ander voorbeeld is de vanast van de koningskrabben, die vaak tot vijf kg kunnen wegen en een breedte van een meter bereiken. De fabriekschepen, vergezeld van een viertal «jagers» en een tiental «kawasaki» zoeken de krabbenpopulaties met behulp van nylonnetten.

Vaak omdat het effectief van dergelijke krabbenvloten tot 500 vissers. Ook de zalmvisserij trekt de vissersvloten aan. De fabriekschepen die deze visserij bedrijven zijn voorzien van conserven-, diepvries-, en verwerkingsinstallaties en worden begeleid door een dertigtal «jagers» die dagelijks een sektor van ongeveer 130 vierkante meter bewerken. Andere vaartuigen doen dienst als opzoekingsvaartuigen, en onderzoeken de verscheidene gebieden.

Eens de kampanje voorbij, worden deze eenheden aangewend als

transportschepen voor koopwaren of diepbevroren visproducten.

Uit hetgeen hierboven beschreven werd kunnen onze lezers gemakkelijk uitmaken dat de exploitatie van een vissersvloot in de Grote Oceaan of de Bering Zee een reusachtige onderneming inhoudt.

De schikkingen van allerlei aard, die vóór het vertrek van een kampanje dienen genomen te worden zijn enorm, terwijl het welslagen van de kampanje hoofdzakelijk afhangt van een goede en bestudeerde organisatie. — B

FRANKRIJK

De hernieuwing van de vloot en de markt

Evenals in andere landen dringt zich ook in Frankrijk het probleem op van de hernieuwing van de vloot. Een modernisatie van het boordmateriaal wordt nu een noodzakelijkheid, daar de reder op een zeker ogenblik voor het feit gesteld wordt dat zijn uitbating verouderd is en steeds meer en groter kosten vergt. Voor de meeste schepen in Frankrijk is dit nu het geval, gezien de vloot meer hernieuwd werd sinds de oorlog, zeggen we dus sinds twintig jaar.

Zelfs indien we nog niet gewaagen van de ouderdom van het schip, toch dringen zich technische behoeften op: 't rendement wordt onvoldoende, gezien de voortdurende evolutie die heden ten dage te bespeuren valt en men steeds grotere hoeveelheden vis moet kunnen aan wal zetten.

Zo hebben we de grondige hernieuwing gekend van de vloot van Boulogne, een noodzakelijkheid gezien de progressiviteit van de haringvisserij en de behoefte aan grotere vis, die meer en meer gevraagd werd en uitbreiding nam bij de verbruiker.

Ook zagen we de veranderingen in de vloot van La Rochelle die rap het voor-oorlogse aspect van zich diende af te werpen. Een reder bouwde de vermaarde «J 3» die rap als voorbeeld genomen werd voor andere schepen.

De Franse kreeftvaarders werden gemoderniseerd onder impuls van de steeds verdere visgronden en door de diepvriesinstellingen aan boord om een gedeelte van de vangst in te vriezen.

Evenzo verging het met de tonijnschepen waarvoor het aanbrengen van vis in verse toestand niet meer renderend kon genoemd worden en er dus een overschakeling naar diepvries noodzakelijk werd.

Een «nieuw» schip wordt geboren: zijn karakteristieken en zijn techniek schijnen verleidelijk en ook de resultaten zijn belovend.

Aanstands wordt het een stormloop naar de scheepswerven, zonder inachtneming van economische doordachtheid of technische voldoening... En op zeker ogenblik wordt het een catastroof!

Ongelukkige voorbeelden hiervan: de ontwikkeling der kreeftschepen waarbij geen rekening gehouden werd met de mogelijkheden die de visgronden bieden, de plotse en onrustwekkende aangroei na de oorlog van de schepen die op makreel visten met drijfnetten, de overrompeling van de kustschepen die in de paigronden op ondoordachte wijze huishouden.

Vandaag komen we in een andere cyclus: minimum een veertigtal schepen van meer dan 30 m lang en motoren van meer dan 500 pk, waarbij een dozijn eenheden, nauwelijks belangrijker, waarvan de lengte 40 m is en de motor 1.000 pk. Het merendeel van de toekomstige schepen zijn van klassieke aard, maar er is een neiging naar de hekvisserij, die nog zal toenemen zohaast de degelijkheid hiervan bewezen is. Overal in alle havens waar nieuwe schepen in bestelling zijn, zien we hoe de tonnemaat opgedreven wordt samen met de kracht van de motor en hoe er gestreefd wordt naar 'n hogere overheid. De reder wordt zich bewust dat zijn uitbatingsmiddel krachtiger en sneller moet zijn en meer «geschikt» om hoeveelheden vis aan boord te halen die aan mededinging het hoofd bieden en toch tegen een degelijke prijs moeten verkocht worden.

Het is zeer waarschijnlijk dat de havens, waarvan de rijkdom tot nog toe bepaald werd door «kleine» of «middenslag» vis, zich nu genoodzaakt zal zien «grote» vis aan zijn klientele aan te bieden. Daarom moeten ook de haveninrichtingen veranderingen ondergaan en om slechts één voorbeeld te geven, namelijk Lorient, we zullen zien dat in de komende jaren meer reizen vanuit Franse vissershavens zullen aangevat worden naar het noorden, naar de Shetlands of Orkaden, ofwel naar het zuiden, zelfs naar Senegal.

Heel zeker, de vernieuwing is verheugend te noemen en schijnt zich in te kleden in het perspectief van de rentabiliteit. Er stelt zich echter een kwestie: is de markt genoeg voorbereid om de grote hoeveelheden op te slorpen en ook de verandering in de vissoorten? Met andere woorden: spant men de wagen niet vóór de paarden?

Zal men bij machte zijn de vis aan de verbruiker te brengen wanneer

vervolg blz 20