

Japanse visserijbedrijvigheid in volle uitbreiding

* 50 SLEEPNETTREILERS ZULLEN DEELNEMEN AAN DE ATLANTISCHE VISSERIJ

* VERSCHILLENDE GROTE TRAWLERS IN AANBOUW OF BESTELLING

* DIENT DE TONIJVISSERIJ VERMINDERD ?

Japan staat thans gekend als de grootste visserijstaat ter wereld. Omzeggens op alle zeeën worden reusachtige treilers van Japanse nationaliteit aangetroffen, terwijl de Japanners verder grote kapitalen investeren van visserijbedrijven in binnen- en buitenland.

In de hieronderstaande lijnen zullen wij even een nadere blik werpen op enkele activiteiten van de Japanse visserijbedrijvigheid, die nu sedert enkele jaren een enorme expansie aan de dag legt.

50 SLEEPNETTREILERS ZULLEN DEELNEMEN AAN DE ATLANTISCHE VISSERIJ

De voortdurende en steeds toenemende activiteiten van de Japanse treilers in de wateren van de Atlantische Oceaan is heel zeker een der meest markante feiten van de Japanse visserijevolutie tijdens de laatste jaren.

Deze activiteiten dateren nu van zowat een goede 5 jaar terug. Het was inderdaad in 1959 dat twee opzoekingsvaartuigen de weg openden voor de Japanse rederijen naar de Atlantische visserijgebieden. Japan was in die tijd bijzonder bezorgd in hun opzoekingen naar nieuwe visserijgronden, gezien de gebieden in de Chinese zee tekenen van uitputting gingen vertonen, wegens de te grote intensiteit welke aldaar aan de dag werd gelegd.

Deze evolutie kende inderdaad volgend verloop:

Jaar	Aant. Eenh.	Productie (in ton)
1959	2	802
1960	8	6.380
1961	15	27.952
1962	26	49.133
1963	34	92.082

De snelle expansie van de sleepnetvisserij in deze gebieden dient in de eerste plaats toegeschreven te worden aan de rijkdom van bepaalde zeer gewaardeerde vissoorten, zoals ondermeer de zeebaars, e.a. Deze omstandigheden hebben het Japanse visserijagentschap ertoe aangezet 13 exploitatievergunningen uit te reiken, waaronder 6 van meer dan 1.000 ton, één van minder dan 1.000 ton maar méér dan 300 ton, en tenslotte 6 van minder dan 300 ton. Deze 13 nieuwe eenheden zullen nog vóór het einde van dit jaar in de vaart gebracht worden, samen met 5 andere, waarvan de konstruktie reeds eerder

was aangevangen. Aldus zal de Japanse sleepnetvisserijvloot voor de Atlantische visserij méér dan 50 treilers omvatten.

De voornaamste gronden zijn gelegen in het Noord-Westen van Afrika, en meer bepaald tussen de 10 en 30° noorderbreedte, evenals in de gebieden nabij de 30° zuidbreedte, ter hoogte van de Zuidwest Afrikaanse gebieden.

De Japanse treilers slepen het net in het algemeen op een diepte die schommelt tussen de 60 en de 200 meter diepte.

De gevangen vis wordt in de diepvries gestoken, hetzij de vis op haar geheel, hetzij in visrepen. De meest beviste soorten, w.o. de zeebaars, die op de Japanse markten hoge prijzen krijgen, worden voor het overgrote deel getransporteerd naar de Japanse thuishaven.

Anders is het gesteld met de gullen en makreel, die in grote hoeveelheid gevangen worden in de wateren van de zuid-westkusten van Afrika. Deze vissoorten worden omzeggens allemaal uitgevoerd naar Afrikaanse en Europese landen. Vorig jaar bedroeg het uitvoercijfer van de in de Atlantische Oceaan gevangen soorten niet minder dan 38.000 ton.

x x x

Het grootste gedeelte van de Japanse sleepnettreilers die in de Atlantische Oceaan vissen hebben hun basissen in Las Palmas, de Kanarische Eilanden of de Kaap in Zuid-Afrika. De kampanjes welke van daaruit volbracht worden duren tussen de 30 en 40 dagen, terwijl diezelfde vaartuigen slechts na één jaar of zelfs anderhalf jaar terug naar de Japanse thuishaven vertrekken.

Hieronder dan een statistiek van de samenstelling op 1 januari j.l. van de Japanse Atlantische sleepnetvisserijvloot:

REDERIJ TAIYO GYOGYO	
Naam v.h. schip - brutotonnemaat	
Taiyo-Maru 2	499
Taiyo-Maru 5	499
Taiyo-Maru 61	1.496
Taiyo-Maru 62	1.481
Taiyo-Maru 63	1.481
Taiyo-Maru 65	1.829
Taiyo-Maru 66	1.828
Taiyo-Maru 67	1.483
Taiyo-Maru 68	1.497
Taiyo-Maru 71	1.475
Taiyo-Maru 72	1.498
Taiyo-Maru 73	1.495

Taiyo-Maru 75 2.160

REDERIJ NIHO SUISAN

Naam v.h. schip - Brutotonnemaat	
Kashii-Maru	386
Uji-Maru	535
Asama-Maru	1.080
Ikoma-Maru	1.082
Amagi-Maru	2.249
Ibuki-Maru	2.502
Kaimon-Maru	2.518
Kiso-Maru	2.522
Kurama-Maru	2.522
Unzen-Maru	2.524
Hidehiko-Maru	2.524
Oe-Maru	2.524
Kyoshin-Maru 20	125
Kyoshin-Maru 21	125

KYOKUYO-HOGEI

Daishin-Maru 10	1.492
Daishin-Maru 11	1.493
Daishin-Maru 12	2.967

NICHIRO GYOGYO

Akebono-Maru 50	1.408
Akebono-Maru 53	1.450

NAMPO KAIHATSU

Nochian-Maru	2.518
--------------	-------

SHINYO GYOGYO

Aoi-Maru	1.474
----------	-------

NIJEUWE GROTE SLEEPNETTREILERS

Een aantal grote sleepnettreilers werden tijdens de laatste maanden in de vaart gebracht, of zulks zal geschieden in de komende maanden. Aldus bracht de rederij Hokuyo Suisan begin september de hekreiler «Koyo-Maru» met een bruto-tonnage van 2.521 ton in de vaart, die onmiddellijk vertrok naar de visserijgronden van Afrika. De maidenrip van deze treiler zal niet minder dan 15 maanden duren.

Anderzijds laat de rederij Nihon Suisan 3 sleepnettreilers bouwen op de scheepsbouwerven Mitsui te Tamano. Deze treilers zullen een brutotonnage hebben die rond de 3.500 ton schommelt. De eerste van deze treilers, nl. de «Aso-Maru» werd begin oktober geleverd en zal weldra voor een eerste kampanje naar de Bering Zee afvaren. De tweede hekreiler zal begin van deze maand geleverd worden, terwijl het aktiegebied in de Atlantische Oceaan zal liggen. De derde nieuwe treiler tenslotte, de «Takahiko-Maru» zal de visserij gaan bedrijven in de Golf van Alaska.

VOORTZETTING VAN DE EKSPERIMENTELE KAMPANJES IN DE NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN

De «Taiyo Fishing Company» heeft van het Japanse Visserij-Agentschap een verlenging bekomen van de exploitatievergunning. Aldus zal vernoemd organisme de geplande en reeds gedeeltelijk uitgevoerde experimentele reizen in de Noord-westelijke gebieden van de Atlantische Oceaan kunnen voortzetten. De voorgaande vergunning verliep op 31 augustus j.l. De

rederij heeft evenwel wijzigingen doorgevoerd voor de tweede kampanje. Aldus werd besloten de 3.500 ton metende treiler «Tenyo-Maru 3» die aktueel bedrijvig is in de Noord-westelijke gebieden van de Atlantische Oceaan, te vervangen door een thans in aanbouw zijnde hekreiler. Volgens de laatste berichten zou de «Tenyo-Maru 3» die bijgestaan wordt door twee treilers van 300 bruto-ton, hoofdzakelijk koolvis vangen, waarbij de dagelijkse produktie schommelt tussen de 40 en de 50 ton, hetgeen lager ligt dan de verwachte produktie van 60 ton per dag.

Het Japanse Visserij-Agentschap bestudeert ten andere in samenwerking met het Ministerie van Buitenlandse Zaken de mogelijkheid tot toetreding tot bepaalde internationale visserijverdragen, waarvan gezegd wordt dat ze de Japanse visserijbedrijvigheid kunnen beïnvloeden. In het bijzonder beoogt Japan de toetreding tot de Internationale Konventie voor de Visserij in de N.W. Atlantische Oceaan, die de visserij reglementeert in deze sektor die door een groot aantal vaartuigen van verscheidene nationaliteiten bevestigd wordt.

ONZEKERHEID VAN DE VISSERIJINDUSTRIE REMT HET NIEUWBOUWRITME

In de laatste tijden stelt men evenwel een uitgesproken vermindering vast van de aanvragen tot nieuwbouw, en meer bepaald sedert het laatste boekjaar, dat loopt van april 1964 tot maart 1965.

Inderdaad werden voor de maanden april, mei en juni slechts 100 bouwvergunningen toegestaan door het Visserij-Agentschap, waarvan 68 in ijzer met een gezamenlijke brutotonnemaat van 27.257 ton en 32 houten vaartuigen met een tonnage van 1.091 ton. Deze cijfers stellen een gevoelige vermindering daar in vergelijking met deze van de voorgaande periodes. Inderdaad werden in de vorige jaren volgend aantal bouwvergunningen toegekend:

1961 :	312
1962 :	200
1963 :	333

In vergelijking met 1961 en 1962 betekent dit een daling van méér dan 50%. Volgens het Visserij-Agentschap zou deze toestand hoofdzakelijk te wijten zijn aan de minder gunstige toestand waarin het bedrijf zich op huidig ogenblik bevindt, terwijl evenmin de zekerheid van een gunstige kentering kan gewaarborgd worden.

DIENT DE TONIJVISSERIJ VERMINDERD TE WORDEN ?

De Japanse Kooperatieve Vereniging voor Tonijnvisserij bestudeert op het huidig ogenblik de te nemen maatregelen met het oog op

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 ern-

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 voorzag algemeen dat begin september, dat dit effectief nog zou verminderen tot 30 eenheden. Het voornaamste probleem waarmede 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 visserijbedrijvigheid. — 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 kneusd.

N.

VISINVOER UIT ZEE

«Herrie rond een Douanedokument» lees ik, en terecht: een besluit werd genomen waarbij de vissersvaartuigen van de Euromarktländern 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 verwickelingen 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 waarmede Denemarken bedeed was. De Deense cijfers van visinvoer 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-

invoer 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.

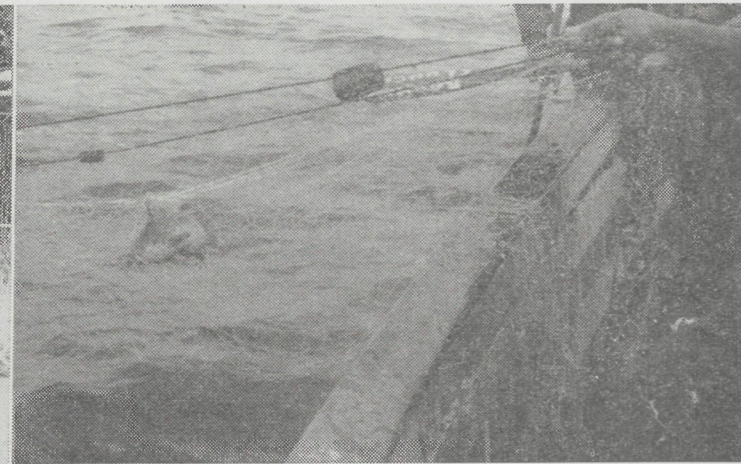
De Belgische Toldienst verklaarde enkel de **Herkomst** en niet de **OORSPRONG** in aanmerking te kunnen nemen, en aldus enkel de wekelijkse rechtstreekse invoer van Deense herkomst geboekt terwijl deze verzonden onder nr 2, 3 en 4 als Hollandse, Engelse en Duitse visinvoer geboekt werd.

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 Euromarktländern?

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 visserij scholen 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 economie 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.