

dynamisch & modern de Belgische visserijvloot

W. VAN ROOSE,

Sekretaris van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij.

Onze zeevisserijsektor kende de jongste jaren een gevoelige vermindering van zijn vloot en bemanning.

De geleidelijke en voortdurende afname van het aantal beschikbare vissers is een onomstootbaar feit en vormt het fundamentele knelpunt waarmee het visserijbedrijf worstelt.

Enigszins anders verloopt de evolutie van de vissersvloot. Hier tekenen zich twee tegengestelde tendenzen af, nl. een kwantitatieve teruggang van het aantal vissersvaartuigen, gepaard aan een gestadige vermeerdering van tonnage en motorvermogen.

De vloot

Numeriek loopt de Belgische vissersvloot van jaar tot jaar terug. In 1950 totaliseerde de vloot nog 444 schepen. Vijf jaar geleden was dit getal tot 388 gedaald, terwijl de jongste telling op 31 december 1969 het cijfer 338 opleverde.

Het aantal bemande vaartuigen vertoont dezelfde dalende kurve. Van 396 schepen in 1950, via 340 einde 1964, blijven er momenteel nog slechts 293 vaartuigen regelmatig in de vaart.

Terwijl de vissersvloot dus op twintig jaar tijd kwantitatief met één kwart verminderd is, doet zich de merkwaardige toestand voor dat de totale scheepsruimte en de globale drijfkracht beide in voortdurend stijgende lijn evolueren.

Een en ander vloeit voort uit diverse veranderingen die zich bij de bouw van nieuwe vissersvaartuigen voordoen. De grote helft van de huidige vloot is minder dan tien jaar oud. Op een paar uitzonderingen na zijn deze nieuwe schepen allen uit staal vervaardigd. Het houten schip heeft blijkbaar voor goed afgedaan, terwijl in 1963 ook het laatste stoomvaartuig uit de vaart verdween.

De nieuwgebouwde schepen hebben doorgaans een groter volume en beschikken over krachtiger motoren dan deze die aan de vloot onttrokken worden. De uitrusting op stuk van vistuig, instrumenten en boordakkommodatie, ligt helemaal in de lijn van de snelle technische evolutie, zodat zonder overdrijving mag worden beweerd dat ons land beschikt over een van de modernste vlootten in haar soort van West-Europa en zelfs van de gehele wereld.

Voortdurend spannen de Belgische reders zich in om door ombouwen of aanpassen de meest recente en steeds betere vismetodes op hun vaartuigen in te voeren, hetgeen resulteert in een gevoelige toename van de produktiekapaciteit.

Tot voor enkele jaren werd de nieuwbouw vaak aan buitenlandse werven, voornamelijk Nederlandse, toevertrouwd. De jongste jaren is echter een kentering ten gunste van de Belgische scheepswerven ingetreden.

Behalve de n.v. Scheepswerven van Langerbrugge te Gent, die slechts in 1966 met de bouw van vissersvaartuigen begonnen zijn en sedertdien 7 schepen met een totaal tonnage van 590 B.T. afleverden, zijn de overige werven voor vissersschepen allen in West-Vlaanderen gevestigd.

Het gaat hier in hoofdzaak om volgende werven (tussen haakjes het aantal schepen met hun totale tonnage die zij sedert 1960 in de vaart brachten) :

N.v. Beliard-Murdoch, te Oostende (14 schepen, 5.288 B.T.);

P.v.b.a. Deweert Jos., te Oostende (19 schepen, 1.650 B.T.);

Seghers, te Oostende (16 schepen, 1.822 B.T.);

Degraeve R., te Zeebrugge (28 schepen, 2.043 B.T.).



Foto Archief Beliard-Murdoch, Oostende.

Rekening gehouden met de grote en kleine herstellings- en toeleveringsbedrijven, die voor de vissersvloot werkzaam zijn, mag het totaal aantal tewerkgestelden in de sektor bouw en herstelling van vissersschepen op ruim 400 man worden geraamd.

Investerings in de vloot

Einde 1969 bedroeg de totale verzekerde waarde van de vissersvloot, vistuig inbegrepen, ongeveer 1,6 miljard frank.

Wegens gebrek aan kennis en mogelijkheden om het risico te beoordelen, is het uiterst moeilijk kapitalen van buiten de visserijkringen voor deze bedrijfstak aan te trekken.

In tegenstelling met de jongste evolutie in de meeste Westeuropese landen, is het weinig waarschijnlijk dat in de toekomst verticale integratie en bv. de bouw van grote diepvriestrelers in België toepassing zullen vinden.

Het enige experiment dat in ons land in die zin gewaagd is geworden, is faliekant uitgevallen: het eens zo trotse fabrieksschip Z.565 *Narwal*, dat slechts in 1962 in de vaart kwam, ligt reeds geruime tijd werkloos voor anker en is onlangs uit de registers van de Belgische vissersvloot geschrapt.

Allerlei omstandigheden, o.m. een te hoge kostenstructuur en een internationale inzinking van het prijzenpeil van diepvriesvis, hebben het onmogelijk gemaakt een schip van dergelijke omvang op een verantwoorde commerciële basis te exploiteren.

Hoe langer hoe meer oriënteert onze vissersvloot zich in familiale en artisanale zin. Het is in dit verband wel typisch te vermelden, dat 90 % van de reders slechts één schip uitbaten.

Drie kwart van alle rederijen zijn persoonlijke of familiale ondernemingen; de overige zijn hoofdzakelijk feitelijke vennootschappen of p.v.b.a.'s. Een zeer klein aantal rederijen, die vooral diepzeetrelers exploiteren, behoren tot de categorie der naamloze vennootschappen.

Terloops weze nog opgemerkt dat 40 % van de reders op hun eigen vaartuig als schipper zijn ingescheept.

De bemanning

Zoals reeds aangestipt is er een voortdurende afname van het aantal opvarenden in de vissersvloot waar te nemen.

Bij vergelijking van de evolutie van het aantal vissers met deze van het aantal vissersvaartuigen, schijnt de vermindering van het personeel logisch de vlootvermindering

Jaar	Aantal aangemonsterde vissers	Aantal bemandede vaartuigen
1950	1.840	396
1955	1.800	391
1960	1.736	384
1965	1.464	339
1966	1.431	333
1967	1.433	324
1968	1.382	320
1969	1.244	293

te volgen. Uit de gemiddelde cijfers blijkt evenwel dat de afname van het personeel in enigszins grotere mate gebeurt dan de vermindering van het aantal vaartuigen.

In de laatste tien jaar daalde de personeelssterkte met 24 %, de vloot daarentegen met 20 %.

Het visserijbedrijf heeft met een acuut bemanningstekort te kampen. Het probleem is niet nieuw noch eigen aan deze tijd. Zover gegevens uit het verleden reiken, werd steeds, nu eens in meerdere dan weer in mindere mate, het probleem van het tekort aan personeel gesteld.

Opvallend is daarbij steeds dat, tijdens crisisperiodes in de algemene economische bedrijvigheid, er meestal wel voldoende arbeidskrachten voor de zeevisserij te vinden zijn, terwijl in perioden van hoogconjunctuur het bemanningsprobleem groter wordt.

Nochtans liggen de oorzaken voor de vlucht uit de visserij niet zozeer op het economische of op het financiële vlak : de basis voor het bemanningsprobleem is zeker niet te zoeken in de faktor loon. Regelmatig werkende vissers kunnen immers zeer goed hun brood verdienen en de inkomsten liggen hoger dan bij om het even welke categorie arbeiders aan de wal.

De redenen voor het bemanningsprobleem zijn voornamelijk van sociale aard. Het beroep van visser, ook op de nieuwste en van de jongste technische akkommodaties voorziene vaartuigen, blijft ongemeen hard. De arbeids- en levensvoorwaarden aan de wal steken schril af tegen de ontberingen die de visser zich moet getroosten.

Niettegenstaande een lichte tendens tot toename van de leeftijd van de bemanning, is de Belgische vissersvloot door een relatief jong personeel bemand. De gemiddelde leeftijd van gans het visserijpersoneel bedraagt 32 jaar. De hardheid van het beroep brengt mee dat men het ook eerder verlaat, ook al dient men het te ruilen voor andere beroepen met kleinere toekomstmogelijkheden en vooral lagere verdiensten.

In de Belgische vissershavens, maar uiteraard meer te Oostende dan te Heist-Zeebrugge of te Nieuwpoort, is er ieder jaar, naar aanleiding van het toeristisch seizoen, een afvloe van vissers naar andere met de zee verwante beroepen : pakketboten, loods- en reddingsdiensten en in het algemeen alle aan het toerisme gekoppelde seizoenbedrijven.

Momenteel worden de Zeebrugse en de Oostendse vissersvaartuigen ieder door ongeveer 44 % van de effectieven bemand. De overige 12 % is werkzaam op de schepen die Nieuwpoort als thuishaven hebben. Tien jaar geleden was nog meer dan de helft van de beschikbare arbeidskrachten op Oostendse schepen aangemonsterd.

Deze evolutie is in hoofdzaak te wijten aan het feit dat Oostende, als grote stad, meer afvloeiingsmogelijkheden biedt, terwijl Zeebrugge, Heist en Nieuwpoort nog uit een meer typische, en vooral ook meer lokaal gekoncentreerde visserijbevolking kunnen putten.

Het ligt in de lijn der verwachtingen dat de uitbouw van de haven en de industrialisering van de streek van Zeebrugge op de plaatselijke bevolking een aantrekkingskracht zullen uitoefenen, op gevaar af dat nog meer vissers hun beroep ontvluchten en dat ook in de Oosthoek het al zo acute bemanningstekort er nog nijpender wordt.

De jongste drie jaar is het bemanningsprobleem, afgezien van de plaatselijke toestanden, geëvolueerd tot een probleem dat, naast kwantitatieve, ook bedenkelijke kwalitatieve aspecten vertoont.

De vlucht uit de visserij noopt er menig reder toe, arbeidskrachten voor zijn schepen te laten aanmonstern met onvoldoende kwalifikatie en ervaring. De beroepsopleiding in de visserij scholen heeft de technische evolutie niet altijd snel genoeg gevolgd, terwijl van het toch al niet grote aantal leerlingen van deze scholen een belangrijk percentage na beëindiging van hun opleiding ofwel niet aanmonstert, ofwel de visserij na korte tijd tijdelijk of voor goed vaarwel zegt.

Gezien vanuit het oogpunt van de te leveren arbeidsprestaties, is niet enkel het aantal vissers van betekenis. De produktiviteit van de vissers verschilt immers van land tot land. Van belang is de aard en de kwaliteit van het vistuig, de afstand tussen haven en visgrond, de bekwaamheid van de schipper, de beroepsbekwaamheid van de bemanning, de weersgesteldheid en zoveel meer.

In dit verband mag evenwel worden onderstreept dat de Belgische visser over het algemeen een hoge produktiviteit per eenheid bereikt en dat hij zeker met de andere Westeuropese landen kan concurreren.

Inzake aanvoer per bemanningseenheid staat België met 37 ton per man en per jaar op de derde plaats, na West-Duitsland (80 ton) en Nederland (40 ton).

Naar opbrengst gerekend staat onze visserij zelfs in een relatief gunstiger positie dan deze van voormelde landen. West-Duitsland voert immers een groot quantum goedkope industriële vis aan, terwijl de Nederlandse visserij nog voor een groot gedeelte op de meer wisselvallige en minder lukratieve haring- en industriële garnaalvangst is afgestemd.

Daarentegen wordt door de Belgische zeevisserij een uitgebreide gamma van kommercieel hoogwaardige vis en visprodukten aan land gezet, hetgeen resulteert in een hogere graad van opbrengsten en besommingen, vergeleken met de ons omringende visserijlanden.

Tegenover de latente krisistoestanden in de visserij van de meeste Westeuropese partnerlanden, mag tot besluit geredelijk worden aangenomen dat de Belgische zeevisserij, spijs de numerieke terugloop van haar vloot en spijs het bemanningsprobleem, globaal genomen een gezonde basis bezit en derhalve in de komende jaren in staat moet zijn haar leefbaarheid blijvend te bewijzen.